

Co-construction d'une charte et d'un plan d'actions en faveur d'une logistique durable des îles

Compte-rendu de la rencontre #2 – 9 avril 2026



Cadre du projet

Le projet est parti du constat que les territoires insulaires présentent des particularités, telles que l'éloignement géographique, la dépendance aux conditions météorologiques ou encore la dépendance portuaire, qui complexifient les flux logistiques.

Face à ce constat, [Bretagne Supply Chain](#), qui dispose d'une expertise en logistique et en animation d'ateliers, s'est associé à [l'Association des Îles du Ponant](#), forte de sa connaissance des territoires insulaires, ainsi qu'à [InTerLUD+](#) pour son soutien méthodologique dans la structuration et le déploiement de la charte, afin de lancer un projet collaboratif. Le projet bénéficie du soutien financier du Préfet de Bretagne et de la Région Bretagne.

L'idée première est de créer des temps collaboratifs d'échanges entre les différents acteurs de la logistique insulaire, afin de mieux comprendre les problématiques actuelles et d'identifier les leviers de solutions futures.

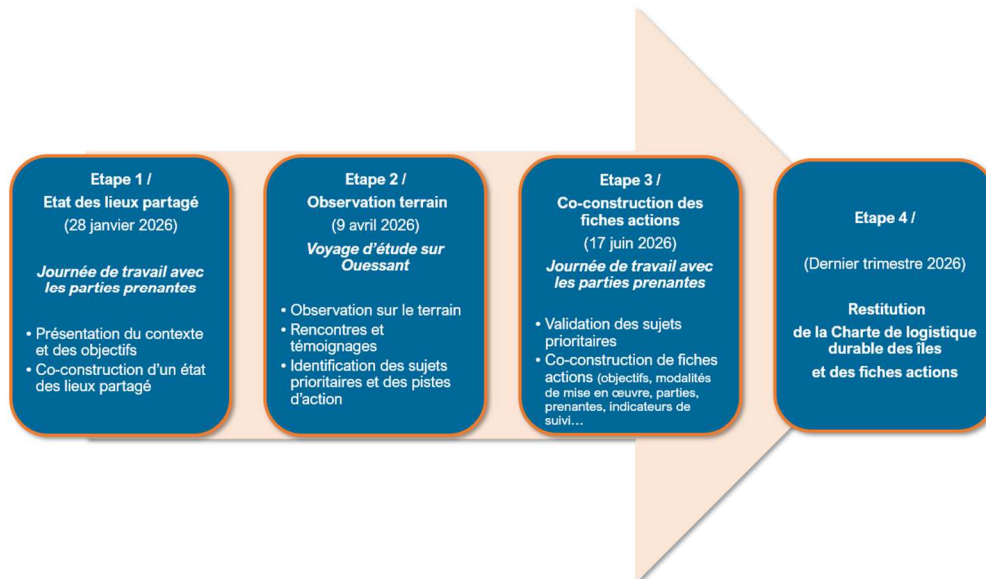
Objectif du projet

L'objectif est de déployer une logistique performante et durable au profit des acteurs économiques et des territoires insulaires.

Le projet poursuit quatre grands objectifs stratégiques :

- Proposer une charte engageante et des fiches actions opérationnelles élaborées collectivement pour faciliter le déploiement sur les différents territoires.
- Partager une vision globale de la logistique des îles avec toutes les parties prenantes grâce au dialogue public-privé
- Identifier des points d'amélioration et co-construire des solutions concrètes
- Outiller les territoires avec des supports concrets : fiches actions, indicateurs, parties prenantes à mobiliser...

Le projet se déploie sur l'année 2026 autour de trois journées de travail et d'une restitution finale.



À l'issue de la démarche, plusieurs productions concrètes seront livrées :

- **Un état des lieux partagé** : diagnostic global des pratiques, besoins et contraintes, co-construit avec les acteurs locaux.
- **Des fiches actions** : propositions détaillées d'actions expérimentales ou structurelles, avec objectifs, des propositions de modalités de mise en œuvre, les parties prenantes à impliquer et des indicateurs de suivi.
- **Une charte d'engagement** : document fédérateur définissant les principes d'une logistique insulaire durable.

Programme de la rencontre #2 – 9 avril 2026 - Ouessant

Cette deuxième rencontre avait pour but de confronter les problématiques identifiées lors de la première concertation du 28 janvier 2026, à la réalité du terrain, mesurer leurs impacts et commencer à identifier des solutions concrètes.

La visite s'est déroulée à Ouessant, choisie comme île pilote, dans le cadre de la co-construction d'une charte destinée à l'ensemble des îles du Ponant.

Lors de cette journée, chaque participant disposait d'un livret d'observation afin de remonter les acteurs concernés, ce qui fonctionne, les points de friction, les idées de solutions ainsi que les problématiques identifiées.

Nous avons visité différents lieux qui ont permis d'analyser des étapes clés de la chaîne logistique insulaire :

- Le chargement au port de Brest
- Le déchargement au port de Ouessant, avec des explications sur les flux
- La visite de l'entreprise Jezequel : import de matériaux de construction et transport
- La visite de la Distillerie de Ouessant : export vers le continent de bières et spiritueux
- La visite de l'entreprise Algues et Mer : export vers le continent de produits à base d'algues

Les participants

Cette journée a rassemblé 23 participants aux profils variés :

Profils	Nombre de participants
Entreprises insulaires	5
Industriels & distributeurs du continent	3
Institutionnels	3
Porteur du projet	6
Ports et dessertes maritimes	1
Professeur / chercheur	5
Total général	23

Mais aussi issus de différentes îles, un élément important dans la perspective de construire une charte à l'échelle de l'ensemble des territoires insulaires du Ponant.

Plus de la moitié des participants étaient déjà présents lors de la première rencontre, permettant ainsi de conserver un socle commun tout en élargissant la mobilisation. Cette dynamique d'engagement constitue un facteur clé de réussite pour la suite du projet.

Les observations terrain

À chaque étape de la journée, les participants ont pu consigner leurs observations via leur livret. Ces retours viennent conforter l'état des lieux collectif dressé lors de la première concertation de janvier, structuré autour de quatre thématiques principales :

- Les infrastructures portuaires et les dessertes
- L'organisation logistique
- La traçabilité
- Le conditionnement

Vous retrouverez ci-dessous le compte-rendu de chaque étape.

Le chargement au port de Brest

Stop : Chargement au port de Brest	
Les acteurs	Fournisseurs, transports routiers, passagers, Penn Ar Bed : marins, agents de quai, caristes, grutiers
Ce qui fonctionne	<ul style="list-style-type: none"> - Zone de stockage abritée - Elingage des charges - Matériel de manutention (cf. chariots élévateurs) - Adaptation à tous types de marchandises - Créneau horaire pour livraison du frais défini en 5h et 7h - Séparation chargement en 2 zones sur le bateau pour Molène et Ouessant
Les points de friction	<ul style="list-style-type: none"> - Co-activité entre les flux marchandises et passagers - Fragilité des palettes en bois pour la grue et instabilité des charges - Proximité des manutentionnaires sous les charges grutées - Manutention uniquement verticale : risques de dommages et temps de manutention - Co-activité chariots/piétons - Capacité des navires - Stockage des produits frais et surgelés - Rotation des camions sur le port, créneaux pas toujours respectés - Gestion du FIFO - Zone désordonnée
Les pistes d'amélioration	<ul style="list-style-type: none"> - Séparation des zones de circulation et manutentions - Ajout de marquages - Planification partagée fournisseur, Penn Ar Bed et clients - Plateforme de crossdock amont pour éviter le stockage sur le port - Organisation des zones de stockages en FIFO - Optimisation des chargements pour réduire casse - Suivi du positionnement des colis pour un déchargement plus rapide - Meilleure communication avec les gares maritimes - Identification claire et visible des emballages - Mise en place d'un outil de tracking
Les problématiques concernées	<ul style="list-style-type: none"> - Mauvaise cohabitation des flux (passagers et flux) - Inadaptation du stockage - Mauvaise communication entre les acteurs de la chaîne logistique - Inadéquation des emballages

Co-construction d'une charte
et d'un plan d'actions
en faveur d'une logistique durable des îles
Compte-rendu de l'atelier #1 – 28 janvier 2026



Le déchargement et les flux sur le port de Ouessant et arrêt à Molène

Stop : Déchargement & flux sur le port Ouessant/Molène	
Les acteurs	Penn Ar Bed (manutentionnaires, marins), passagers (îliens et touristes), entreprises insulaires (artisans et commerçants)
Ce qui fonctionne	<ul style="list-style-type: none"> - Rapidité du déchargement / libération du quai - Habitudes des équipes : enchaînement manutention grue et cariste, répartition des tâches - Caisses de regroupement des rolls - Mise en place de créneaux dédiés par catégories d'utilisateurs pour la récupération des marchandises / confiance dans le retrait - Nouveau système de stockage frigorifique - Descente des passagers avant déchargement marchandises - Zone de stockage abritée - Séparation des déchets et emballages
Les points de friction	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastructures peu adaptées à l'évolution de la demande (surface de stockage trop étroite) - Un seul quai pour le bateau marchandise et bateau touristique (Molène) - Problématique de sécurisation des équipes en fonction des conditions météorologiques - Retraits parfois tardifs des marchandises par les bénéficiaires - Stockage de longue durée des matériaux en haut du port (le long de la route) - Croisement des flux passagers et marchandises et circulation de chariots / cars - Zone de stockage et manœuvre en pente - Stockage des bennes déchets sur le trottoir piétons - Dé palettisation et re palettisation - Déchets de palettes sur le port - Temps d'attente (par exemple si retard bateau) - improvisation dans l'organisation - Marquage sur le côté des emballages mais peu de visibilité en cale avec une manutention verticale - Pas de mutualisation des box - Importante distance à parcourir - flux non optimisés - Vitesse très rapide des caristes - Manque de signalétique / panneaux
Les pistes d'amélioration	<ul style="list-style-type: none"> - Séparation distincte des flux et zones : plan de circulation, marquages et signalisation - Mise en place opérationnelle d'un outil de traçabilité - Augmentation de l'espace de stockage - Information et sanction des destinataires pour récupérer leurs marchandises - Zone tampon de stockage de proximité - Lissage des flux sur le port

Co-construction d'une charte
et d'un plan d'actions
en faveur d'une logistique durable des îles
Compte-rendu de l'atelier #1 – 28 janvier 2026

	<ul style="list-style-type: none"> - Identification des emballages sur le dessus - Travailler sur la sécurisation des postes de travail en manutention
<p>Les problématiques concernées</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Inadéquation du stockage - Mauvaise cohabitation des flux (fret et passagers) - Offre limitée sur le transport du dernier kilomètre - Problème de réattribution de la marchandise à destination (îles ou continent) - Inadéquation des emballages



Une entreprise d'import : Jezequel

Stop : Entreprise import (<i>Jezequel</i>)	
Les acteurs	Salariés, fournisseurs, clients finaux, Penn Ar bed, transporteurs
Ce qui fonctionne	<ul style="list-style-type: none"> - Maîtrise des flux - Retour gratuit des palettes - Bonne santé de l'entreprise grâce à la diversification
Les points de friction	<ul style="list-style-type: none"> - Délais de livraison allongés - Manque de passage des bateaux, avec des rotations parfois annulées (cf. météo ou période de carénage) - Manque de communication (fournisseur / desserte / entreprise) (ex. : en cas de refus des marchandises au chargement) - Surcoût lié au transport (estimé à x 2,5) - Plus de possibilité de transport en vrac
Les pistes d'amélioration	<ul style="list-style-type: none"> - Amélioration de la circulation d'informations entre les différents acteurs - Amélioration de la traçabilité des marchandises sur les différentes étapes - Mise en place d'un nouveau plan de transport avec plus de rotations de bateaux - Retour sur expérience pour comprendre pourquoi il y a eu autant d'annulations de traversées
Les problématiques concernées	<ul style="list-style-type: none"> - Inadéquation des horaires de desserte - Mauvaise communication entre les acteurs de la chaîne logistique - Multiplicité des acteurs sur la chaîne logistique à coordonner - Manque d'informations sur le suivi de la marchandise



Deux entreprises d'export : La Distillerie de Ouessant et Algues & Mer

Stop : Entreprises export (<i>La Distillerie de Ouessant et Algues & Mer</i>)	
Les acteurs	Les salariés, fournisseurs, transporteurs, Penn Ar Bed, clients, Région Bretagne
Ce qui fonctionne	<ul style="list-style-type: none"> - Bonne coordination lors des livraisons de gros matériel ou transport exceptionnel - Amélioration des processus internes de l'entreprise (ex. : étiquetage)
Les points de friction	<ul style="list-style-type: none"> - Adapter nécessaire de la taille des palettes aux contraintes de la desserte - Impossibilité de livrer directement via Le Conquet - Manque de fluidité et communication avec desserte - Traçabilité : perte et retards de marchandises - Délais de livraison non adaptés aux exigences clients (cf. desserte) (impact image entreprise) : pas de rotations tous les jours - Flux tendus à cause du stockage limité - Temps de transport allongés non adaptés à certains types de produits (ex. : fûts) - Manque de connaissance sur l'export - Pas de facilitation pour les liaisons inter-îles - Manque d'informations en gare maritime pour transfert du colis au transporteur
Les pistes d'amélioration	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de l'outil de traçabilité de la Penn Ar Bed - Fluidification de la communication entre tous les acteurs : fournisseurs / transporteur / desserte / client - Etude d'ajout de rotations et options de dessertes - Standard d'étiquetage des colis export avec règles à diffuser
Les problématiques concernées	<ul style="list-style-type: none"> - Inadéquation des emballages - Inadéquation des horaires de desserte - Mauvaise communication entre les acteurs de la chaîne logistique - Gestion des stocks (îles et continent) pour pallier aux aléas météorologiques - Multiplicité des acteurs sur la chaîne logistique à coordonner - Problème de réattribution de la marchandise à destination - Manque d'informations sur le suivi de la marchandise



Conclusion

Ces observations de terrain ont permis de confirmer l'état des lieux collectif qui avait été dressé lors de la 1^{ère} concertation, tout en le complétant, et en faisant émerger de premières pistes de solutions. Elles viennent donc renforcer la cohérence du diagnostic et ouvrent la phase de construction des solutions.

Thématique	Problématiques	Entreprises insulaires	Entreprises du continent	Transporteurs	Port et dessertes maritimes	Collectivités	Pistes de solutions
Infrastructures portuaires et desserte	Inadéquation du stockage (<i>non abrité, espace insuffisant, absence de chambre froide</i>)	Risque de détérioration de la marchandise (non abrité, absence chambre froide...) Risque de non-respect de la chaîne du froid Risque de perte marchandises ou retard livraison	Risque de détérioration de la marchandise (non abrité, absence chambre froide...) Risque de non-respect de la chaîne du froid Risque de perte marchandises ou retard livraison	Manque de place pour déposer la marchandise au port Risque de non-respect de la chaîne du froid	Complique les opérations de chargement/ déchargement Risque de reste à quai Risque de non-respect de la chaîne du froid Risque de pertes marchandises ou retards de livraison	Encombrement de la voie publique Risque de non-respect de la chaîne du froid	- Plateforme de crossdock amont pour éviter stockage sur le port - Organisation des zones de stockages en FIFO - Augmenter l'espace de stockage
	Mauvaise cohabitation des flux (<i>fret et passagers</i>) Conflits d'usages	Risque d'accidents Accès difficile pour récupérer sa marchandise au port		Surplus de temps pour circuler Risque d'accidents	Manutentions plus complexes (cohabitation chariot/piétons) Risque d'accidents	Risque d'accidents Difficulté de stationnement et circulation	- Séparer les zones de circulation : zonning, marquage, signalisation, plan de circulation - Lisser les flux sur le port
	Inadéquation des horaires de desserte	Difficulté pour venir récupérer la marchandise rapidement Moins de rotations sur les phases hivernales - non favorable pour le développement commercial/ image de l'entreprise Rotation uniquement avec un seul port - rallonge distance		Difficulté pour se coordonner avec les départs des bateaux			
Organisation logistique	Mauvaise communication entre les acteurs de la chaîne logistique	Manque d'informations sur le suivi des marchandises (cf. rupture de charges) Surplus de temps pour l'organisation	Manque d'informations sur le suivi des marchandises (cf. rupture de charges) Surplus de temps pour l'organisation	Manque d'informations sur le suivi des marchandises (cf. rupture de charges) Surplus de temps pour l'organisation Absence de contact avec le destinataire final	Surplus de temps pour l'organisation Pas d'anticipation sur les variations de volumes	Surplus de temps pour l'organisation	- Planification partagée fournisseur, Penn Ar Bed et clients - Meilleure communication avec gares maritimes - Améliorer la circulation d'informations entre les différents acteurs (fournisseurs / transporteur / desserte / clients)
	Offre limitée sur le transport du dernier kilomètre	Perte de temps pour venir chercher sa marchandise au port	Surcoût du dernier kilomètre insulaire	Perte de temps pour organisation Surcoût Manque de solution décarbonée		Non-décarbonation des activités (cf. pas de massification sur territoire)	- Informer et sanctionner les destinataires pour récupérer leurs marchandises
	Gestion des stocks (Iles et continent) pour pallier aux aléas météorologiques	Manque de stock au bon endroit pour pallier aux aléas météorologiques Ruptures chez le client (flux tendus)	Manque de stock au bon endroit pour pallier aux aléas météorologiques Ruptures chez le client (flux tendus)		Surplus de marchandises pour rattrapper les volumes non distribués	Retard de livraisons - dont des produits du quotidien	- Augmenter l'espace de stockage - Zone tampon de stockage de proximité
	Multiplicité des acteurs sur la chaîne logistique à coordonner	Surcoût transport Surplus de temps pour l'organisation (plus d'interlocuteurs) Délais de livraisons allongés	Surcoût transport Surplus de temps pour l'organisation (plus d'interlocuteurs)	Surcoût transport Surplus de temps pour l'organisation (plus d'interlocuteurs)		Complexité de l'organisation sur le territoire	
Traçabilité	Manque d'informations sur le suivi de la marchandise (en temps réel et ruptures de charges)	Moins de maîtrise sur la marchandise Risque de perte marchandise plus important / retards de livraison Surplus de temps pour trouver l'information sur la position de la marchandise	Moins de maîtrise sur la marchandise Risque de perte marchandise plus important / retards de livraison Surplus de temps pour trouver l'information	Moins de maîtrise sur la marchandise		Moins de maîtrise sur la marchandise	- Mise en place de l'outil de tracking : améliorer la traçabilité des marchandises sur les différentes étapes
	Problème de réattribution de la marchandise à destination (Iles ou continent)	Perte de temps pour retrouver la marchandise Voire erreur dans les marchandises récupérées			Perte de temps pour retrouver la marchandise	Perte de temps pour retrouver la marchandise	- Suivre positionnement des colis pour un déchargement plus rapide - Standard d'étiquetage des colis export avec règles à diffuser
Conditionnement	Mauvaise gestion de la logistique reverse (conditionnement, déchets)		Difficulté à récupérer ses boucles d'emballages		Augmentation des déchets à gérer	Augmentation des déchets à gérer	
	Inadéquation des emballages	Domages de manutention Difficulté pour respecter la chaîne du froid Conditionnement fragile et instable : augmente le risque d'accidents et casse Besoin d'adapter les dimensions aux contraintes du bateau	Domages de manutention Difficulté pour respecter la chaîne du froid Conditionnement fragile et instable : augmente le risque d'accidents et casse	Difficulté pour respecter la chaîne du froid	Manutention plus compliquée Difficulté pour respecter la chaîne du froid Inadéquation du conditionnement pour la traversée maritime (hauteur) Conditionnement fragile et instable : augmente le risque d'accidents et casse Difficulté d'identification cf marquage	Domages de manutention Difficulté pour respecter la chaîne du froid Génération de déchets d'emballages	- Optimiser les chargements pour réduire casse - Identification claire et visible des emballages

Prochaine étape

La prochaine étape du projet aura lieu le 17 juin à Plougoumelen (Morbihan), dans les locaux de l'AIP. Elle aura pour objectif de prioriser et de construire les fiches actions. Une étape importante dans l'élaboration de la charte, car les fiches actions sont un outil concret pour déployer des solutions logistiques efficaces et adaptées aux territoires, en transformant les problématiques identifiées en objectifs à atteindre, et en définissant les modalités de mise en œuvre ainsi que les acteurs pilotes pour y parvenir.

Vous pouvez dès à présent vous inscrire via le formulaire : [\[Concertation\] Vers une charte de la logistique durable des îles - Rencontre #3 - Bretagne Supply Chain](#)