

Plan régional d'actions logistiques

Rapport adopté

CONSEIL RÉGIONAL

Décembre 2013



TERRITOIRE • ÉCONOMIE • FORMATION • ÉDUCATION • TRANSPORT • ENVIRONNEMENT • CULTURE & SPORT • TOURISME & PATRIMOINE • EUROPE

ÉDITO

L'actualité montre, chaque jour, avec une acuité plus forte en Bretagne qu'ailleurs, que notre performance économique et environnementale dépend en grande partie de son organisation en matière logistique.

Plus qu'un défi à relever, l'amélioration du transport de fret et l'optimisation de la logistique sont une responsabilité. Mais une responsabilité partagée.

Bien que n'en ayant pas explicitement la compétence, la Région doit aujourd'hui prendre part à ce grand défi. C'est le sens du plan régional d'actions logistiques, établi à l'issue d'une période riche de 9 mois de co-construction et d'échanges avec les acteurs économiques bretons qui se sont mobilisés, nombreux, autour de cette initiative régionale.

Ce plan d'actions a été conduit de manière pragmatique et vise à répondre à la situation d'urgence que nous rencontrons aujourd'hui en Bretagne.

Résolument ciblé sur les besoins et attentes formulés par le monde économique breton, ce plan d'actions logistiques consiste à soutenir le développement de nouvelles offres de transport multimodales, accompagner activement la transformation de la chaîne logistique des entreprises et structurer la logistique sur le territoire breton.

Ce plan régional d'actions logistiques, composé de 18 actions concrètes, structurées et opérationnelles, a pour objectif premier d'accompagner la nécessaire mutation logistique, levier majeur pour conforter l'activité de production en Bretagne et l'emploi qui lui est lié.

Pierrick Massiot,
Président du Conseil régional de Bretagne



PENNAD-STUR

Bemdez e santer dre ar c'heleier, hag e Breizh en un doare krisoc'h eget e lec'h all, emañ hon efedusted, a-fet armerzh hag endro, evit ul lodenn vat, e dalc'h an aozadur a-fet aveiñ.

Muioc'h eget un dae eo gwellaat ar fred ha gwellekaat al lec'haveiñ : ur garg eo. Unan rannet etre meur a aozadur, avat.

Daoust ma n'eo ket bet lakaet sklaer e-mesk he barregezhioù, e rank ar Rannvro kemer perzh hiziv an deiz en dae bras-se.

Setu pal steuñv oberoù aveiñ ar Rannvro, bet kensavet e-korf ur prantad 9 mizvezh a gendivizoù stank gant oberourien Breizh. Rak niverus int bet o respont da c'halv ar Rannvro en-dro d'an tem-se.

En un doare pragmatek eo bet renet ar steuñv oberoù-se, ha klask a reer gantañ dibuniñ ar gudenn m'en em gavomp enni e Breizh hiziv.

Troet eo a-zevri ar steuñv oberoù aveiñ davet an ezhommoù hag ar goulennoù graet gant bed an armerzh e Breizh. Evel-se e vo roet skoazell da ziorren kinnigoù treuzdougen liesvod nevez, sikouret e vo an embregerezhioù da dreuzfurmiñ o chadennad pourchas ha frammet al lec'haveiñ e tiriad Breizh.

Ar steuñv-mañ, 18 ober fetis, frammet hag oberiant ennañ, a zo e bal kentañ harpañ ar cheñchamant aveerezh ret-mat evit kreñvaat ar produiñ e Breizh hag an implijoù stag outañ.

Pierrick Massiot,
Prezidant Kuzul-rannvro Breizh

Plan régional
d'actions logistiques

1 - Préambule

Pourquoi la logistique est centrale pour nous, en Bretagne ?

Le sujet logistique est sans doute plus complexe en Bretagne qu'ailleurs du fait de la forme péninsulaire et de la situation périphérique de notre territoire (Bretagne = île continentale). Positionnée sur la façade ouest du pays, la Bretagne est à l'écart des grands bassins de consommation et de distribution.

Ceci induit une distance moyenne de transport terrestre supérieure dans la compétition européenne et un impact sur le coût de revient du produit. Cette distance moyenne est de l'ordre de 300 à 350 km, soit 25 à 30% de surcoûts sur les coûts de transport longue distance. De part sa forme péninsulaire, la géographie particulière de la Bretagne induit des coûts supplémentaires de transport pour les sites situés à la pointe de la Bretagne avec des distances supplémentaires de l'ordre de 150 à 200 km.

Ces handicaps structurels et géographiques ont été historiquement compensés par la performance des groupes de transport routier et une politique volontariste de modernisation et de mise à 2x2 voies du réseau routier breton.

Cette situation péninsulaire est aussi un formidable atout d'un point de vue maritime et nos ports constituent de précieux outils logistiques en termes de connexion au monde en plaçant la Bretagne dans une forme de centralité maritime d'exception.

Les modes alternatifs à la route sont encore marginaux en Bretagne en raison de plusieurs facteurs connus (faiblesse des hinterlands, absence de politique nationale en faveur du fret ferroviaire, ...). Ce constat est sans appel et nécessite une ambition publique nouvelle en matière de logistique et de fret d'autant que la mise en œuvre de l'Ecotaxe, initialement prévue à l'automne 2013, pourrait aggraver ce handicap déjà pesant pour l'économie bretonne.

Or, la Bretagne est un territoire majeur de production bien qu'étant situé en marge des principales aires de consommation et des grands corridors d'échanges. Cinquième région de production au plan national, la Bretagne entend conserver son rang parmi les régions de production en France ce qui rend impérative la maîtrise des coûts logistiques.

Dans ce contexte d'augmentation constante des coûts logistiques, comment rester compétitif ? Comment gommer les effets de notre éloignement par rapport aux marchés tout en restant dans une logique de logistique durable ?

Au plan national et jusqu'à présent, le fret breton est à l'écart des grands projets nationaux, essentiellement tournés vers les corridors fret Nord/Sud Europe : la Bretagne doit donc se saisir du sujet logistique.

Le paysage économique, environnemental et social évolue sans cesse voire de manière accélérée et impose une mutation du système logistique breton. Cette mutation est en marche grâce aux nombreuses initiatives qu'elles soient portées par le monde économique ou accompagnées par les partenaires publics.

Plan régional d'actions logistiques

Les partenaires bretons ont engagé de nombreux chantiers d'envergure sur les infrastructures de transport (routes, fer, ports) et le numérique dans l'objectif de raccorder la Bretagne au reste de la France et de l'Europe. Il convient désormais de s'atteler ensemble au transport de marchandises et à la logistique.

La Région s'engage dans ce nouveau chantier, bien qu'elle n'en ait pas explicitement les compétences, mais elle s'y engage avec la même détermination que celle qui l'a animée pour conduire les autres grands chantiers régionaux.

L'élaboration par la Région de la stratégie portuaire bretonne a mis en évidence la nécessité d'élaborer une démarche stratégique spécifique dans le secteur de la logistique. C'est dans cette voie que s'engage la Région.

Ce sujet est particulièrement complexe car il nécessite de changer les modes d'approche en passant de logiques individuelles à une logique collective. La Région a pleinement conscience de l'urgence à avancer sur ce chantier logistique sensible, dans un contexte économique fragile ; ce chantier stratégique tient une place aussi essentielle que celle de l'énergie en Bretagne.

Plus que jamais, il faut agir vite et ensemble pour que la Bretagne et son économie ne soient pas pénalisées demain.

Quelles ont été les modalités d'élaboration de ce plan régional d'actions logistiques ?

Ce travail engagé au second semestre 2012 s'inscrit dans le sillon des Rencontres de la Logistique qui se sont tenues à Brest le 20 septembre 2011. Réunissant experts logistiques et acteurs économiques, ces Rencontres ont permis de faire émerger les grands enjeux liés à l'optimisation des activités logistiques en Bretagne :

- Partir des besoins pour construire des projets logistiques structurants, cohérents et répondant aux besoins des acteurs économiques dans une logique d'usages
- Soutenir la mutualisation et la collaboration entre entreprises
- Valoriser notre façade maritime
- Développer la qualité de service (cf sillons ferroviaires notamment mais s'applique aussi aux ports)
- S'inscrire dans une logique de « gagnant/gagnant » entre acteurs publics et privés

Pour être efficient et pragmatique, un plan d'actions logistiques doit être construit de manière globale, logique et solide mais ceci ne s'improvise pas sans l'expertise des professionnels de la logistique : les chargeurs toutes filières confondues avec un poids prépondérant de la filière IAA, les transporteurs, les commissionnaires de transport, les organismes de formation, les fédérations ou les territoires concernés.

C'est pourquoi, l'élaboration du plan régional d'actions logistiques a été conduite en co-construction avec les partenaires économiques, nombreux, qui ont accepté de s'associer à cette initiative régionale. Cette participation active a permis d'identifier de manière précise les actions logistiques attendues par le monde économique breton, sachant que la Région n'a pas vocation à tout porter seule.

L'organisation de ce projet a été adaptée de manière à « coller » au plus près des besoins du terrain d'où l'organisation d'une 1ère séance plénière puis de deux sessions de 6 ateliers thématiques qui se sont tenus en février puis en mars 2013 sur 3 sites : Brest, Lorient et Rennes.

Plan régional d'actions logistiques

La méthodologie mise en œuvre (tenue d'ateliers thématiques autour des différentes problématiques logistiques) a permis d'établir une dynamique de concertation avec les entreprises qui ont été placées au cœur de la démarche.

Près de 250 participants ont répondu « présent » et ont accepté d'accompagner la Région dans cette démarche stratégique : près de 80% des participants sont des représentants des entreprises bretonnes (chargeurs et transporteurs), des acteurs maritimes, routiers et ferroviaires, des logisticiens, des représentants des CCI ou de la grande distribution, les acteurs de la formation ; les 20% restant sont les représentants des collectivités ou des acteurs publics.

Cette forte mobilisation est à saluer et témoigne des attentes fortes des acteurs bretons sur la question de la logistique en Bretagne.

Que contient le plan régional d'actions logistiques ?

Pour conduire cette démarche, la Région s'est placée dans une approche résolument opérationnelle et de court terme.

Ce plan d'actions intègre tous les modes (route, fer, mer) dans une logique supply chain d'organisation de la chaîne logistique du producteur au consommateur afin d'optimiser les flux d'information, flux physiques et financiers et porte sur toutes les filières avec une clé d'entrée par la problématique logistique et non par la filière pour favoriser des logiques de mutualisation entre acteurs.

L'objectif est d'aboutir à un plan d'actions logistiques concret et opérationnel à court voire à moyen termes.

Ce plan régional d'actions logistiques contient :

- La proposition de plan d'actions logistiques organisées autour de 3 actions clés et de 18 actions opérationnelles ;
- La version finale « post consultation » du plan d'actions sera complétée par les fiches actions détaillant les objectifs à atteindre, les plannings, le porteur de l'action telles qu'elles ressortent de la phase de consultation engagée auprès des acteurs économiques.

A quoi et à qui va servir le plan régional d'actions logistiques ?

En cohérence avec le Pacte d'avenir pour la Bretagne, ce plan régional d'actions logistiques a pour ambition de préparer la nécessaire mutation du système logistique breton et d'accompagner les entreprises bretonnes dans cette évolution de fond.

Ce plan régional d'actions logistiques a pour objectif premier d'accompagner la nécessaire mutation logistique, levier majeur pour favoriser le développement de l'activité de production en Bretagne et l'emploi qui lui est lié.

Les actions qui composent ce plan ont vocation à constituer une référence commune aux différents acteurs en Bretagne ; ces actions s'adressent à l'ensemble des filières économiques bretonnes dans une logique de mutualisation et de massification des flux. Les filières agricoles et agroalimentaires y occupent une place majeure au regard de leur importance dans l'économie bretonne et du contexte économique actuel.

Plan régional d'actions logistiques

Ce socle commun n'a pas vocation à répondre à tous les besoins sachant que beaucoup d'actions logistiques sont conduites directement par les acteurs économiques, chargeurs et transporteurs notamment, sans avoir recours à des aides publiques.

Il est structuré autour de 3 piliers indissociables :

- Un plan de soutien au développement de nouvelles offres de transport multimodales
Objectif : accompagner les initiatives privées visant à placer le fret dans une approche durable
- Un plan d'accompagnement de la transformation de la chaîne logistique des entreprises
Objectif : encourager l'évolution de toute la chaîne logistique pour accroître la performance globale des entreprises
- Un plan visant à structurer la logistique sur le territoire breton
Objectif : structurer les équipements logistiques pour répondre aux besoins de l'économie bretonne dans une logique d'aménagement équilibrée du territoire

Quelles seront les suites de ce plan d'actions logistiques ?

A la suite du comité de concertation qui s'est tenu le 28 mai 2013, une phase de consultation et de recueil des avis sur le projet de plan d'actions logistiques s'est déroulée de début juillet à mi-septembre 2013 auprès des 250 acteurs ayant pris part à cette démarche de co-construction.

A la suite de cette phase de consultation, la Région a réuni à nouveau l'ensemble des acteurs économiques lors d'une 2^{de} séance plénière le 3 octobre 2013.

Suite à cette ultime étape de consultation et de restitution aux partenaires bretons, le plan régional d'actions logistiques sera soumis au Conseil régional de Bretagne à l'automne 2013 en vue de son adoption.

Une procédure de suivi-évaluation du plan d'actions logistiques sera menée pour permettre sa mise en œuvre concrète et ses adaptations éventuelles.

Lors de la mise en œuvre des différentes actions et dans une logique d'équilibre logistique Est-Ouest, une attention particulière sera apportée aux territoires situés à l'extrémité Ouest de la Bretagne ainsi qu'au centre Bretagne.

Pour « faire vivre » ce plan d'actions dans la durée et de manière à ce qu'il réponde de manière pérenne aux besoins des entreprises, la question de la mise en place d'une structure collective sera décisive pour l'avenir de cette démarche.

2- La proposition de Plan régional d'actions logistiques.

2.1 ACTION CLE 1 : Plan de soutien au développement de nouvelles offres de transport multimodales

L'incitation au développement de l'usage par les acteurs économiques :

La question des investissements en infrastructure est une question d'ores et déjà présente à travers :

- les investissements portuaires conduits par la Région dans le cadre de la stratégie portuaire régionale des ports de commerce bretons,
- la contribution de la Région aux investissements routiers, ferroviaires ou installations multimodales à travers le Schéma Régional Multimodal de Déplacements et de Transports (SRMDT) ou les différentes contractualisations en cours (Contrat de plan, Contrat de Projets, Programme de Modernisation des Itinéraires routiers) ou en élaboration (Contrat de Plan Etat- Région 2014-2020, Pacte d'avenir pour la Bretagne).

Dans la conjoncture actuelle, il est essentiel de penser ces investissements par le biais de l'usage. L'objectif premier est de faciliter et de développer l'usage actuel et futur des investissements déjà réalisés et de penser les nouveaux investissements à travers le prisme des usages et de leur utilité pour l'économie bretonne.

Les acteurs économiques doivent prendre toute leur part dans l'identification des équipements jugés pertinents et stratégiques pour le territoire et l'activité économique et donc in fine dans la garantie de leur bon usage.

Certains projets importants, soit parce qu'ils visent à mutualiser un projet utile à plusieurs acteurs et/ou qu'ils portent sur des montants financiers élevés, peuvent nécessiter un soutien pour précipiter leur développement.

La première « Action Clé » du plan régional d'actions logistiques est une action qui vise à faciliter et à développer les usages. Il s'agit d'un « Plan de soutien au développement de nouvelles offres de transport multimodales ».

Plan régional d'actions logistiques

Ce plan de soutien se décline en 4 actions détaillées suivantes :

MOD1 : Création d'un dispositif d'aide à la mise en place de nouvelles lignes ferroviaires et maritimes

Le constat réalisé dans l'état des lieux montre l'insuffisance d'offres de services de transport qui soient moins sensibles au prix du pétrole et aux émissions de GES pour desservir le territoire. Lors du lancement d'un nouveau service de transport combiné ou maritime, les opérateurs sont amenés, à l'instar de Combiwest, à supporter des pertes d'exploitation dans les premiers mois voire les premières années d'exploitation. Cette situation peut constituer un frein au développement de nouvelles liaisons a fortiori dans le contexte économique actuel.

Pour pallier à cette situation, plusieurs mécanismes d'aide ont déjà été mis en place au plan national :

- L'aide dite au « coup de pince » qui est une subvention de l'Etat à la rupture de charge du transport combiné.
- Un mécanisme d'avance remboursable mis en place par l'Etat pour les nouvelles lignes, qui ne peut se cumuler à l'aide au coup de pince. Ce dispositif reste peu utilisé par les opérateurs.
- L'aide spécifique du Grand Port Maritime de Marseille qui subventionne l'ouverture de nouvelles lignes en abondant l'opérateur pour chaque conteneur maritime plein chargé.
- Le dispositif d'aides de l'Ademe visant à apporter un soutien aux opérateurs de transport combiné ou aux autres acteurs pour définir la faisabilité technique et économique du projet, préalablement à l'ouverture d'une nouvelle ligne de transport combiné.

Au plan européen, le programme Marco Polo a permis de subventionner plus de 300 projets de nouvelles lignes multimodales en 10 ans. Toutefois, la Cour des Comptes Européenne vient de recommander « de ne pas poursuivre le financement de l'UE pour les services de transport de fret lorsque ce financement est conçu sur le même modèle que les programmes Marco Polo (« stimulation descendante de l'offre ») — lequel a entraîné en particulier les insuffisances mises au jour dans le présent rapport (commercialisation insuffisante, absence d'éléments attestant que les objectifs ont été atteints, charge administrative élevée, manque de durabilité et effet d'aubaine) — et de subordonner le maintien d'un tel financement à la réalisation d'une évaluation d'impact ex ante montrant l'existence éventuelle d'une valeur ajoutée de l'UE et son importance. » (Extrait du rapport spécial n°3- 2013)

En cohérence avec les dispositifs existant ou mis en place au niveau européen et nationaux au cours de la prochaine période de programmation 2014-2020, un dispositif complémentaire pourrait être étudié en Bretagne autour des premiers principes suivants:

- Dispositif d'aides au démarrage portant sur des lignes nouvelles et offrant des sites de destination non desservis aujourd'hui (dispositif de soutien à l'offre de transport);
- Dispositif d'aide à destination des chargeurs, donneurs d'ordre et transporteurs routiers pour les inciter à opter en faveur de solutions de transport intermodal (dispositif de soutien à la demande de transport),
- Un accompagnement proportionnel au transfert modal effectif,
- Dispositif d'accompagnement ciblé sur les premières années d'exploitation dans une logique de partage du risque ;

Plan régional d'actions logistiques

Ce dispositif pourrait porter sur l'intermodalité routière, ferroviaire et maritime tout en respectant la réglementation française et européenne.

- Il est proposé d'engager une étude de faisabilité technique, juridique et financière préalable à la création d'un dispositif d'aide à la mise en place de nouvelles lignes ferroviaires et maritimes et/ou d'un dispositif d'aide aux donneurs d'ordre, chargeurs et transporteurs routiers optant pour des solutions intermodales.
- Il est proposé que la Région sollicite un droit à l'expérimentation pour la mise en œuvre de cette action.

MOD2 : Réserver des capacités de sillons répondant aux besoins identifiés au départ et à l'arrivée de la Bretagne

La réponse aux attentes fondamentales des transporteurs & chargeurs en matière de fiabilité de la production et d'information sur les sillons ferroviaires constitue un enjeu prioritaire pour reconquérir des parts modales en faveur du ferroviaire.

En lien avec l'action précédente, les opérateurs économiques souhaitant développer de nouveaux services doivent disposer de visibilité pluriannuelle sur les capacités offertes par le réseau ferroviaire et de garanties sur la qualité des sillons mis à disposition par le gestionnaire de l'infrastructure Ferroviaire.

A ce jour, il reste difficile, pour les opérateurs économiques souhaitant s'engager sur de nouveaux services, de se situer dans les échelles de temps fixées par RFF pour commander les sillons (commande en avril de l'année n pour un service couvrant la période de décembre année n à décembre année n+1).

Le fait que la Bretagne soit peu desservie aujourd'hui par du fret ferroviaire rend la structuration de la capacité et l'élaboration anticipée d'un plan de sillons fret au départ ou à l'arrivée de la Bretagne très incertaine. Or, les réponses existent car RFF a la faculté de mettre en place des accords-cadres ou des catalogues de sillons ouverts à tous les opérateurs qui en font la demande.

- Il est proposé de constituer, autour de la Région, un comité d'experts composé des entreprises ferroviaires actives sur le territoire comme, SNCF-GEODIS, ECR, Colas-Rail et d'opérateurs fret comme Combiwest ou Gefco pour formuler l'expression de besoin en sillons Fret de qualité.

Sur la base de cette expression commune du besoin de capacité et en s'appuyant sur la notion de « candidat autorisé », la Région Bretagne pourrait alors solliciter RFF pour la mise en place d'un accord-cadre ou d'un catalogue de sillons souhaité en Bretagne.

Au-delà du principe, cette action reste à construire avec RFF notamment en termes de responsabilité pour la Région.

- Il est attendu de RFF qu'il soit force de propositions aux côtés des acteurs du fret ferroviaire en Bretagne de manière à explorer rapidement les modalités permettant d'améliorer la qualité des sillons, la visibilité dans le temps pour les opérateurs ainsi que de favoriser les retours d'expérience et les mesures correctives en découlant.

MOD3 : Aide à l'acquisition de caisses mobiles rail- route

La Région a mis en place fin 2011, pour une durée de 3 ans, un dispositif d'aides à l'acquisition de caisses mobiles rail-route afin d'accompagner les entreprises de transport routier qui le souhaitent à s'orienter progressivement vers un mode alternatif à la route sur la longue distance.

Au regard du nombre d'entreprises aidées, du volume de caisses subventionnées et des trafics aujourd'hui transférés vers le mode ferroviaire, ce dispositif est une réussite dans le sens où il répond aux besoins des entreprises. L'évaluation de son impact réel sur l'activité est en cours d'examen ; une évaluation de ce dispositif d'aide sera également produite fin 2014.

Compte tenu des ambitions affirmées à travers ce plan régional d'actions logistiques, il semble nécessaire de poursuivre cette action afin d'accompagner les transporteurs désireux de s'investir dans un projet de report modal.

- Il est proposé la poursuite du dispositif régional « rail- route » existant pour une durée de 3 à 4 ans supplémentaires.

MOD4 : Pérenniser et développer les activités de collecte / distribution ferroviaire en intra Bretagne

L'avenir du ferroviaire en terme d'efficacité économique et environnementale réside dans sa capacité à traiter des flux de moyenne, voire de petite taille et de les rassembler dans des trains massifiés. Cela nécessite donc de traiter le drainage et l'irrigation des territoires bretons et leur mise en réseau par un système d'acheminement massif connecté aux différentes régions françaises et européennes.

En effet, l'efficiences du mode ferroviaire sur des marchés de collecte et de distribution aujourd'hui quelque peu épars en Bretagne est fragile et interroge sur la capacité à pérenniser ou à développer le modèle actuel.

Ce sujet complexe qui pourrait également se traduire par une recherche de mutualisation des moyens de production ferroviaire n'a pas fait consensus lors des réunions des différents ateliers.

Cependant, la faible part du mode ferroviaire dans le mix modal breton amène à s'interroger malgré tout sur le type de solution à mettre en place pour pérenniser un service ferroviaire de base pour ces flux diffus et créer un consensus auprès des acteurs.

- Il est proposé de réunir autour de la Région les acteurs volontaires, opérateurs ferroviaires et chargeurs, afin d'examiner les conditions de la pérennisation et du développement de ces activités de collecte et de distribution ferroviaire en intra Bretagne.
- Il est proposé que la Région sollicite un droit à l'expérimentation pour la mise en œuvre de cette action.

2.2 ACTION CLE 2 : Accompagnement de la transformation de la supply chain des entreprises

La seconde « Action Clé » du plan régional d'actions logistiques est une action qui vise à accompagner les entreprises dans l'amélioration de leurs performances logistiques. Il s'agit d'un « Plan d'accompagnement des entreprises de production, de transport et de logistique ».

En premier lieu, cette action pose la question essentielle du mode de gouvernance et de la structuration des actions. Ce thème est en effet transverse et implique à la fois plusieurs secteurs d'intervention de la Région (transport, formation, économie, environnement, ...) mais également plusieurs acteurs (Etat, BDI, CCI, Fédérations ou Cluster).

Plusieurs structures ou démarches collaboratives existent aux côtés des actions menées par la Région sur les différentes composantes de la logistique et les différentes filières économiques en Bretagne, à savoir :

Pour les acteurs

- Bretagne Supply Chain
- L'Observatoire Régional des Transports en Bretagne (ORTB)
- L'observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL)
- Bretagne Développement Innovation (BDI)
- Le réseau des acteurs consulaires
- Les fédérations professionnelles

Pour les démarches

- Le contrat de filière IAA
- Les accompagnements réalisés par les différents acteurs
- Les interventions des différentes politiques régionales

Toutes ces structures ou démarches collaboratives ont su faire la preuve de leur capacité d'expertise et de leur pleine pertinence sur des champs souvent complexes et reflétant toutes les spécificités du secteur de la logistique.

Au regard de la situation, il semble aujourd'hui nécessaire de franchir un cap nouveau en matière d'approche globale et collective des problématiques logistiques en Bretagne.

La gouvernance via la mise en place d'une structure collaborative favorisant la mise en réseau des acteurs (secteurs de la production, des transports et de la logistique, secteur de la formation) peut constituer le premier vecteur essentiel pour accompagner les entreprises dans l'amélioration de leurs performances logistiques.

Constituée à l'échelle de la Bretagne, regroupant toutes les thématiques logistiques / supply chain et ouverte sur l'ensemble des filières économiques, cette structure collaborative pourrait s'appuyer sur les instances existantes (BSC, ORTB, ...) tout en leur donnant un rayonnement plus important.

Cette structuration pourrait permettre de répondre aux objectifs suivants :

Plan régional d'actions logistiques

- Instaurer une instance collaborative permettant une mise en réseau efficace des acteurs et une coordination des actions ou investissements à l'échelle régionale ;
- Inscrire la démarche logistique dans la durée en fédérant les énergies (secteur de la production, secteur des transports et de la logistique, secteur de la formation, collectivités locales et représentants du monde économique) pour faire du « commun » ;
- Pouvoir s'appuyer sur des comités composés de professionnels de la logistique pour expertiser les différentes problématiques (ex : sillons);
- Inscrire les actions dans une ingénierie de projets logistiques en lien étroit avec les acteurs économiques (ex : plate-forme) ;
- Valoriser les offres et les savoir-faire logistiques en Bretagne pour capter de nouveaux marchés, entreprendre des partenariats ;
- Promouvoir des outils de partage et de transfert de compétences via des projets collaboratifs ;
- Fédérer les structures existantes (CCI de Bretagne, BSC, ORTB, ...) au sein d'une instance collégiale.

- Sans préjuger de la nature de la gouvernance à mettre en place, il est proposé de poursuivre la réflexion avec les membres du comité de concertation en vue de mettre en place rapidement une structure collaborative et collégiale susceptible de répondre aux différents objectifs identifiés.

Au-delà du sujet de la gouvernance, ce plan d'action se décline autour de 7 actions :

ENT 1 : Assistance aux entreprises sur les démarches de mutualisation

L'évolution de l'organisation industrielle impose d'être à tout moment en mesure de livrer « le bon produit, au bon endroit, au meilleur coût et du premier coup » tout en maîtrisant et en ajustant les coûts liés aux opérations logistiques. Certaines entreprises du territoire sont pénalisées par leur positionnement géographique, par la faiblesse des volumes sur certains flux, les contraintes de livraisons des donneurs d'ordres : réduction de la taille des lots, augmentation des fréquences de livraison et par le manque de diversité d'offres de transport sur certains axes ou secteurs géographiques excentrés.

La mutualisation des flux peut être une réponse à cette situation, selon les cas, pour :

- optimiser les plans de transport et schémas logistiques,
- réduire l'empreinte GES des transports,
- maintenir l'attractivité de l'ensemble du territoire par la pérennisation de l'emploi industriel en Bretagne.

Les échanges intervenus au cours de cette démarche de co-construction ont montré un écart entre la perception de quelques grands transporteurs bretons qui assurent une offre globale et considèrent apporter une réponse concrète aux besoins et au meilleur coût, et le ressenti de certains chargeurs.

Les projets de mutualisation sont des processus complexes, difficiles qui peuvent nécessiter l'appui d'un conseil – expert notamment pour :

- recenser les entreprises qui souhaitent reprendre la maîtrise de leur transport
- passer outre les problématiques éventuelles liées au caractère concurrentiel des données commerciales à mettre en commun

Plan régional d'actions logistiques

- identifier les réels gains de productivité, gagnant-gagnant pour les chargeurs, les transporteurs et les clients finals
- négocier les mises en œuvre de cette logistique mutualisée notamment avec les acteurs de la GMS

L'action ENT 1 consiste donc :

- Dans la mise en place d'un réseau d'experts, intervenant en soutien des démarches de mutualisation
- Dans l'identification des grappes d'entreprises pouvant s'intégrer dans des démarches partagées de mutualisation par territoire
- Dans le co-financement des études de faisabilité de projets mutualisés (via le dispositif d'aides de l'Ademe ou le dispositif régional en place)

- Afin d'initier cette action, il est proposé la constitution d'un réseau d'experts apte à accompagner les entreprises susceptibles de s'engager dans une démarche de mutualisation.
- En cohérence avec le dispositif de l'Ademe, il est proposé la poursuite du dispositif d'aides à l'émergence de mutualisations logistiques mis en place en 2012 par la Région Bretagne.

ENT 2 : Accompagnement des PME/TPE de production dans l'évolution de leurs compétences en supply chain

Le coût logistique global pour une entreprise s'élève en moyenne à 10 % de son chiffre d'affaire net dont 50 % pour les opérations transport. Face aux attentes des donneurs d'ordres : augmentation des fréquences de livraison, qualité de service optimum attendue, maîtrise de la traçabilité et de la gestion des flux physiques, d'information et financiers, au contexte réglementaire (écotaxe), économique et environnemental en pleine évolution, l'entreprise doit être de plus en plus réactive, agile afin de s'adapter pour maintenir et développer sa compétitivité. Les TPE/PME n'ont généralement pas d'organisation propre pour gérer leur supply chain. Les dirigeants de ces entreprises ont besoin d'être sensibilisés sur les enjeux en termes de productivité et de qualité de service qu'ils peuvent générer à travers une évolution de leur logistique.

Pour mener à bien cette action, des actions collectives ou des interventions dans l'entreprise en appui du dirigeant pourraient être envisagées sous diverses formes comme :

- Analyser l'activité et « benchmark » de la logistique
- Identifier les gains potentiels et les quantifier (qualitatifs et quantitatifs)
- Analyser, conseiller et mettre en place un plan d'actions avec des mesures et des ajustements dans le temps pour valider les résultats.

Pour réaliser ces actions, 2 conditions semblent essentielles :

- La mobilisation du dirigeant d'entreprise qui doit se traduire par un co-financement de la démarche tout au long de son déroulé ;
- L'assistance par un conseil expert de bon niveau et disposant d'une connaissance des problématiques logistiques spécifiques aux secteurs d'activités bretons.

En complément des dispositifs existants, l'action ENT 2 consiste en la mise en place d'un dispositif de cofinancement d'une démarche d'amélioration continue à destination des TPE/PME incluant des étapes progressives articulées autour d'interventions qui pourraient être les suivantes :

Plan régional d'actions logistiques

- Diagnostic de performance, état des lieux
- Identification des actions, plan d'actions
- Amélioration de la performance

Un cofinancement régional pourrait être mis en place pour les actions relatives à la logistique. Cette action pourrait être cofinancée et cogérée avec les CCI et les fédérations.

- Il est proposé de constituer un groupe d'experts réunissant notamment les CCI, les différentes fédérations de chargeurs et la Région pour définir rapidement les modalités de ce dispositif d'accompagnement des entreprises de production et engager sa mise en application.

ENT 3 : Accompagnement des PME/TPE de transport dans l'évolution de leurs performances

Avec environ 40 000 salariés en Bretagne, la branche transport occupe une place prépondérante et stratégique dans notre économie. Face aux enjeux réglementaires, environnementaux et l'augmentation des coûts de l'énergie, la concurrence internationale, le transport de marchandises premier maillon essentiel de la chaîne logistique globale doit poursuivre son évolution et son adaptation pour répondre au mieux à ces enjeux, afin de développer des offres de services efficaces à destination des entreprises du territoire. De nombreux chargeurs se sont exprimés sur la nécessité de pérenniser ce tissu d'emploi local et indépendant, au regard d'un cabotage routier en développement. Dans le contexte de la mise en place de l'écotaxe et afin d'éviter de creuser les écarts entre entreprises, le besoin d'un accompagnement et d'une sensibilisation des dirigeants d'entreprises de transport (PME/TPE) sur les problématiques d'évolution de leur organisation a été exprimé de manière forte par les fédérations dont la FNTR mais aussi par les donneurs d'ordres (chargeurs) Face à ce constat, il convient d'accompagner les entreprises dans l'évolution de leurs performances, notamment vers une migration multimodale, pilotage de flux, maîtrise des nouvelles technologies, systèmes d'information et démarche qualité.

La performance des entreprises peut également passer par d'autres formes d'optimisation et d'économies ; la démarche « Objectif Co2 » conduite depuis 5 ans par l'Ademe et la DREAL constitue un levier pour améliorer la performance environnementale des entreprises de transport routier.

Pour mener à bien cette action en cohérence avec les différentes démarches existantes, des interventions dans l'entreprise en appui du dirigeant ou sous forme d'actions collectives pourraient être envisagées et revêtir diverses formes comme :

- Sensibilisation et diagnostic,
- Identifier les gains potentiels (qualitatifs et quantitatifs)
- Analyser, conseiller et mettre en place un plan d'actions avec des mesures et des ajustements dans le temps

Pour réaliser ceci, 2 conditions sont essentielles :

- La mobilisation du dirigeant d'entreprise qui doit se traduire par un cofinancement de la démarche tout au long de son déroulé ;
- L'assistance par un conseil expert, associations représentatives, fédérations professionnelles, chambres consulaires

Plan régional d'actions logistiques

Cette action consiste donc en la mise en œuvre d'un dispositif global d'accompagnement, d'une démarche d'amélioration continue à destination des TPE/PME de transport incluant des étapes progressives articulées autour des interventions qui pourraient être les suivantes :

- Diagnostic de performance, état des lieux
- Identification des actions, plan d'actions
- Amélioration de la performance

Cette action pourrait être cofinancée et cogérée par les CCI, les fédérations avec un appui de la Région.

- Il est proposé de constituer un groupe d'experts réunissant notamment les CCI, les différentes fédérations et la Région pour définir les modalités d'accompagnement des entreprises de transport et engager sa mise en application.

ENT 4 : Animation du réseau de compétence régional

Le territoire régional dispose de compétences à tous les niveaux d'intervention :

- Formation initiale
- Formation professionnelle
- Recherche
- Développement de systèmes d'information
- Entreprises de conseils
- Conseils indépendants

Centres de formation, écoles ou universités, le tissu d'acteurs de la formation initiale & professionnelle est riche, diversifié et bien réparti sur le territoire ; il contribue à la montée en compétences des entreprises. En complément, afin de développer une démarche d'amélioration continue des compétences et des performances, les entreprises de conseils ainsi que les conseils indépendants proposent une offre de formation continue.

Dans un contexte global de pilotage de flux (physiques, d'information et financier), de développement des nouvelles technologies, d'enjeux environnementaux, des réserves ont été exprimées dans les groupes de travail concernant l'adaptation des référentiels de formation aux besoins des entreprises qui peuvent varier selon les secteurs d'activité.

A ce jour, ce réseau de compétences transversales ne semble pas être animé via une clé d'entrée logistique globale avec un cadre, une lisibilité qui permettraient aux entreprises d'appréhender au mieux les leviers d'optimisation logistique afin d'adapter ses ressources. L'analyse des besoins en emplois et en qualification est complexe à appréhender, une mise en réseau de ces différents acteurs pourrait être pertinente car elle permettrait de disposer d'outil d'aide à la décision pour définir des actions collaboratives ou de formation à développer.

Dans les progrès accomplis et la mise en place des projets, l'aspect relationnel humain semble primordial et la recommandation par des pairs est jugée importante.

Ce travail de mise en relation est réalisé aujourd'hui :

- Dans un cadre institutionnel pour la formation, la recherche
- Par des démarches à vocation commerciale pour le conseil et les systèmes d'informations

Plan régional d'actions logistiques

- En lien avec la réflexion sur la mise en place d'une structure collaborative et collégiale, il est proposé de réfléchir aux modalités permettant d'animer et de mettre en réseau tous ces acteurs pour valoriser leurs activités respectives ainsi que pour renforcer les passerelles entre formation, recherche et besoins des acteurs économiques en faveur et pour l'économie régionale.
- Il est proposé d'accorder une place spécifique aux métiers de la logistique sous tous ses aspects transversaux dans le cadre des actions de communication et de promotion portées par la Région (ex : Olympiades des Métiers).

ENT 5 : Mise en place d'un dispositif de communication dédié à la supply chain

Il apparaît aujourd'hui dans les constats réalisés par les acteurs de la logistique / supply chain ou chez les chargeurs qu'il existe un déficit de communication sur l'offre de service logistique globale disponible en Bretagne :

- Sur les offres de transport multimodales existantes (ferroviaires et maritimes)
- Les dispositifs de soutien en faveur de l'intermodalité (aide à l'investissement en UTI, CEE certificats d'économie d'énergie), aide à la décision (études de faisabilité), soutien en faveur de la mutualisation.
- Sur les capacités des installations, prestations logistiques existantes et leurs offres de services
- Sur les formations disponibles

En effet, chaque acteur communique actuellement dans son réseau de relations professionnelles et à travers des médias ciblés.

- En lien avec la réflexion sur la mise en place d'une structure collaborative et collégiale, il est proposé d'organiser cette information et cette communication « logistique / supply chain » de manière lisible & consolidée pour en faire une référence pour le territoire.

ENT 6 : Mise en place d'une démarche de mobilisation et de sensibilisation des entreprises

Que ce soit pour les flux potentiels portuaires, les flux potentiels ferroviaires, la localisation des sites multimodaux, les acteurs régionaux, publics comme privés, ont fait part d'un déficit de connaissance sur les flux, or il s'agit d'un élément de base pour construire des solutions et des réponses adaptées aux besoins du marché. Cette absence de connaissance partagée peut en outre générer des commandes d'études en doublon ou des analyses parcellaires.

L'engagement d'une action de terrain, à l'échelle de la Bretagne, pourrait permettre de commencer à recenser les flux de marchandises et les besoins de services portuaires et ferroviaires afin de :

- Appréhender les flux de marchandises et les logistiques associés au-delà des statistiques ;
- Recueillir les besoins aujourd'hui non couverts, notamment par les offres portuaires et ferroviaires ;
- Développer une approche d'anticipation par rapport à la stratégie des acteurs économiques.

Pour sa réussite, cette action de terrain doit s'adresser en premier lieu aux entreprises, seules détentrices de la connaissance de leur logistique et de ses contraintes.

Plan régional d'actions logistiques

Cette action pourrait être menée sous le pilotage des CCI et menée en lien avec les différents cursus de formation logistique existants en Bretagne (IUT, université, centres de formation écoles supérieures ...). L'objectif serait de toucher un échantillon suffisamment large à l'échelle de la Bretagne pour fiabiliser l'analyse.

De plus, cette action pourrait permettre de faire une première sensibilisation des entreprises aux actions du plan logistique pour lui donner une visibilité immédiate ainsi qu'une information des chargeurs sur les offres logistiques existantes sachant que beaucoup d'entre eux sont en attente d'informations complémentaires sur l'offre ferroviaire développée en Bretagne, notamment multimodale mais également de cabotage maritime. Cette action de mobilisation pourrait permettre d'engager le mouvement d'entreprises autour des différentes actions mises en place, de créer et d'engager des partages et transfert de compétences, d'informations entre le monde de l'entreprise et de la formation. Par ailleurs, cette action de mobilisation permettrait de développer une approche d'anticipation stratégique au service du système logistique breton.

- Il est proposé d'engager cette action de mobilisation des entreprises, avec les acteurs qui souhaiteront s'associer à cette initiative, via une action de terrain visant notamment à appréhender les flux de marchandises, les logiques logistiques associées ainsi que les besoins non couverts par les services portuaires et ferroviaires pour construire les projets structurants de demain.

De plus, des travaux sur la question des données sont conduits de longue date par l'ORTB ; ils portent sur les modes routiers et maritimes sachant que les données ferroviaires ne sont plus disponibles depuis 2007, date d'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire. Par ailleurs, plusieurs études sont en cours et pourraient utilement venir consolider encore ces travaux.

En premier lieu et au regard des expressions formulées dans le cadre des ateliers thématiques, il semble nécessaire de conduire un travail de mise en commun des différentes données existantes de manière à améliorer la connaissance sur les flux potentiels.

A l'issue de cette séquence, les différentes données de flux et de services pourraient être capitalisées à travers une analyse stratégique globale logistique intégrant également les données relatives au fret ferroviaire.

La question de l'accès et de la mise à disposition de ces données devra faire l'objet d'une attention particulière.

- En lien avec l'ORTB et BDI, il est proposé d'engager cette action de mise en commun des données avec les acteurs qui souhaiteront s'associer à cette initiative.

ENT 7 : Accompagnement des PME pour l'évolution de leurs systèmes d'information (SI) dans le cadre du pilotage de leur supply chain

De nombreuses entreprises sont encore sous-équipées en termes de systèmes d'information (SI) ou n'utilisent pas pleinement l'outil dont elles se sont dotées. Or le flux d'information pilote les flux physiques et financiers, et doit donc être le plus fiable et le plus rapide possible.

Différentes technologies « infologistique » permettent d'accompagner et de contribuer à la montée en complexité du secteur logistique, liée à la diversification des produits, à la gestion des stocks, aux nombres de références, à la gestion

Plan régional d'actions logistiques

de la traçabilité, à l'optimisation des opérations transport (taux de remplissage, optimisation des voyages, ressources allouées, logistique des retours, logistique collaborative, empreinte GES générées...).

Systèmes EDI (Echanges de Données informatisées), code à barres (standard GS1), logiciel de planification et d'exécution de la chaîne logistique, technologies d'identification et de traçabilité, outils de mobilité et d'intermodalité contribuent ainsi pleinement à l'optimisation des activités logistiques.

Cette maîtrise est d'autant plus nécessaire, lorsque l'on aborde des démarches de mutualisation liées à l'expédition des produits notamment et constitue ainsi une condition préalable.

Cette action consiste donc en la mise en œuvre d'un dispositif global d'accompagnement à destination des TPE/PME pour favoriser l'évolution de leurs systèmes d'information. Il pourrait être articulé autour des étapes progressives suivantes :

- Sensibilisation pour la maîtrise et l'amélioration des flux d'information logistiques
- Diagnostic des outils en place, étude des besoins, plan d'actions

Soutien potentiel des investissements dans les SI dès lors qu'un diagnostic préalable a été conduit

Cette action pourrait être cofinancée et cogérée par les CCI et les fédérations de chargeurs avec un appui de la Région.

- Il est proposé de constituer un groupe d'experts réunissant notamment les CCI, les différentes fédérations de chargeurs, de transports et la Région pour définir rapidement les modalités d'accompagnement des entreprises pour l'évolution de leurs systèmes d'information « info logistique ».

2.3 ACTION CLE 3 : Structurer la logistique sur le territoire

La troisième « Action Clé » du plan régional d'actions logistiques est une action qui vise à structurer la logistique sur le territoire. Il s'agit d'un « Plan d'accompagnement structuré des investissements » adossé sur une logique d'usages et d'utilité pour l'économie bretonne.

En lien direct avec les actions précédentes et justifiées par l'usage, un certain nombre d'investissement en infrastructure présente un caractère important voire incontournable.

En appui sur une logique d'usages et d'utilité pour l'économie bretonne, il s'agit de développer des infrastructures existantes, d'en créer de nouvelles, mais également de conserver l'existant même non utilisé lorsqu'il est jugé stratégique et éviter ainsi de péjorer le futur.

TER 1 : Les projets portuaires

La Région Bretagne a adopté, en décembre 2009, une stratégie portuaire régionale pour les ports de commerce bretons comportant une stratégie de développement pour les trois ports régionaux que sont Brest, Lorient et St Malo.

Plan régional d'actions logistiques

Du point de vue des investissements, cette stratégie peut être valorisée à travers le plan d'actions logistiques sur les sujets suivants :

- Dragage des ports et accroissements de leur capacité
- Mise en œuvre de « Port numérique de Bretagne »

Conformément à ce qui est affirmé dans la stratégie portuaire, il est important d'approfondir la relation entre les ports et le territoire environnant. En effet, les ports ont des fonctions pour le territoire global régional, mais ont également des infrastructures, y compris ferroviaires, et des services susceptibles de servir le territoire de proximité. Par exemple, des silos et des capacités de stockage disponibles pourraient être valorisés pour des flux ferroviaires.

A l'inverse, les ports disposent de peu de foncier pour développer leur activité. Une stratégie de moyen/long terme sur les potentialités foncières à proximité des ports avec des bonnes liaisons routières ou ferroviaires (5-20km) permettrait de développer des projets logistiques régionaux et de développer l'activité globale des ports.

- Il est proposé de confirmer la priorité à donner aux opérations de dragage des ports, levier essentiel pour maintenir et développer les conditions d'accès des navires et condition pour l'activité et le développement portuaire, notamment à Brest et Lorient.
- Il est également proposé de poursuivre le projet de Port de Bretagne numérique lancé par la Région en septembre 2012. Ce projet vise à dématérialiser le traitement des marchandises, permettant ainsi de fluidifier leur passage et améliorer ainsi la compétitivité des ports bretons.
- Il est proposé d'engager une réflexion sur la dimension de plate-forme logistique multimodale des ports, en particulier sur le rôle du mode ferroviaire et la place des installations ferroviaires situées sur les ports.

TER 2 : Les projets routiers

Afin d'améliorer l'accessibilité du Centre Bretagne, de conforter l'activité économique notamment agro-alimentaire, d'améliorer la sécurité des usagers du réseau routier dans le contexte de l'application de l'écotaxe, la poursuite des travaux de mise à 2x2 voies des infrastructures routières est jugée structurante, en particulier :

- La mise à 2x2 voies de la RN 164 en intégrant la problématique des poids lourds (sécurité, aires)
- L'amélioration des axes routiers Nord-Sud, en particulier la mise à 2x2 voies de l'axe Triskell (St Brieuc-Loudéac- Pontivy – Vannes/ Lorient) voire de l'axe Lorient- Roscoff

- Il est proposé de poursuivre, en lien avec le plan d'actions logistiques, les travaux de mise à 2x2 voies de la RN 164 et de l'axe Triskell de manière prioritaire.

TER 3 : La structuration des pôles logistiques bretons

La structuration des pôles logistiques bretons est une démarche de long terme. En effet, le diagnostic montre une situation existante en Bretagne assez éloignée de l'objectif, avec une problématique essentielle qui est de développer les usages en parallèle des investissements à réaliser.

Une démarche progressive, articulée en plusieurs étapes, est proposée en appui sur un comité d'experts comprenant :

- Les opérateurs ferroviaires et de transport combiné
- Les transporteurs routiers régionaux

Plan régional d'actions logistiques

- Des transporteurs intermédiaires régionaux
- Les acteurs portuaires
- Les chargeurs

Ce comité d'experts aurait pour objectif de donner un avis consultatif par dossier sur la base des conclusions d'études techniques ou de marchés menées en préalable sur les projets tout en s'inscrivant dans une logique d'équilibre et de cohérence globale entre les sites existants ou en projet, notamment en termes d'usage.

- Il est proposé d'installer ce comité d'experts d'ici la fin de l'année 2013 sachant que plusieurs études préalables sont en cours à l'échelle de la Bretagne ou des Départements limitrophes.
- En lien avec le comité d'experts, la Région préfigurera les différents sites logistiques jugés structurants pour l'économie bretonne.

TER 4 : Recensement et conservation des infrastructures stratégiques

L'accessibilité fret ferroviaire via un maillage territorial en adéquation avec les besoins de l'économie et un raccordement des entreprises au mode ferroviaire constituent un préalable à l'atteinte d'un objectif global d'augmentation des parts modales ferroviaires.

En premier lieu, cette action vise à conforter les installations fret existantes qu'il s'agisse des Installations Terminales Embranchées (ITE) reliant les entreprises bretonnes au réseau ferré national, les voies et installations ferrées portuaires ou du triage de Rennes.

Il s'agit dans cette action de réaliser conjointement avec RFF un recensement et une qualification à l'échelle de la Bretagne des infrastructures ferroviaires dévolues au fret et de les classer en :

- Infrastructures stratégiques à conserver
- Infrastructures exploitables pour la logistique et le Fret
- Infrastructures sans devenir

En second lieu, cette action vise à recenser et à préserver les installations portuaires et le foncier jugés stratégiques pour préserver et développer les trois ports régionaux que sont Brest, Lorient et St Malo.

Suite à ces diagnostics et en cohérence avec les besoins de l'économie bretonne, en particulier ceux des utilisateurs-exploitants de services, une politique de conservation, de maintien en exploitation, de mobilisation de foncier voire de modernisation pourrait être mise en place de manière conjointe avec les gestionnaires des installations.

- Il est proposé aux gestionnaires des différentes installations (RFF, CCI, ...) de conduire d'ici le début de l'année 2014 ce diagnostic des infrastructures portuaires et ferroviaires jugées structurantes pour le fret en Bretagne.
- Sans attendre la finalisation de ce diagnostic, un plan de soutien à la remise en état des installations stratégiques sera élaboré par la Région.

TER 5 : Mise en œuvre d'un projet de plate-forme pilote à Morlaix

Le site de Morlaix / Keriven est de fait un site déjà en service ayant valeur d'exemple, de part la conduite du projet, l'implication des acteurs économiques et du secteur des transports ou la maîtrise du foncier pour une vocation logistique.

Il représente une occasion unique de définir les attendus pour les futurs projets de pôles logistiques à travers :

- La définition du projet
- La gouvernance
- Les modes de financements
- Les modes de contractualisation entre les acteurs publics et privés
- Les modalités d'usages et les services à développer
- Les conditions d'une extension du site
- Les réserves foncières programmées

Ce projet est mis en service depuis mi 2013 mais devrait connaître une montée en puissance de son activité au cours de l'année 2014.

- Il est proposé d'accompagner ce projet, dans sa configuration actuelle et son extension dès lors que les usages seront avérés et de s'appuyer sur cette expérience réussie pour mettre en place un cahier des charges pour les actions TER 6 et TER 7.

TER 6 : Développement de la capacité de manutention multimodale à court terme à Rennes

Le site de la plaine de Baud, malgré les travaux de création d'une connexion Ouest mise en service en 2012, atteindra ses limites en termes de capacité dès lors que 2 trains aller-retour par jour y seront traités. Ceci pourrait se traduire par une difficulté à accompagner le développement de lignes multimodales à court et moyen termes.

Il s'agit dans cette action de trouver un site complémentaire à celui de la Plaine de Baud dans l'attente de la construction d'un futur chantier de transport combiné à vocation régionale. Une solution doit être trouvée pour le court terme afin d'accompagner le développement des futurs projets de lignes en lien avec les actions composant le Plan de soutien au développement de nouvelles offres de transport multimodales (ACTION CLE 1).

- Il est proposé d'expertiser la faisabilité d'un second site de transport combiné opérationnel à court terme (2014) à Rennes en lien avec les acteurs économiques et institutionnels intéressés.

TER 7 : Encadrer le développement de pôles multimodaux logistiques

Un consensus a été dégagé avec les acteurs économiques (chargeurs et transporteurs) sur le besoin de structurer le territoire régional autour d'un maximum de 5 à 6 sites multimodaux et logistiques y compris les places portuaires de Brest et Lorient.

Plan régional d'actions logistiques

Sur la base du projet pilote de Morlaix, il est proposé de structurer la réflexion sur l'émergence des plates-formes via l'élaboration d'un cahier des charges précisant notamment les critères d'évaluation et les conditions d'éligibilité des projets à financement régional, à savoir notamment :

- Les problématiques d'usage et d'exploitation à intégrer dès l'émergence du projet ;
- Les modalités de portage du projet localement en lien avec les partenaires publics et privés ;
- Les modalités de gouvernance ;
- Les modalités de financement et d'engagements pour les différents acteurs dans le temps.
- L'ordonnement des projets dans le temps

- Il est proposé de structurer la réflexion sur l'émergence des plates-formes via l'élaboration d'un cahier des charges précisant les conditions d'éligibilité des projets à financement régional sachant que cette démarche pourra déboucher sur le lancement d'un appel à projet dès lors que les usages, la complémentarité des sites et l'exploitabilité ferroviaire seront avérés.

La Bretagne (Est de Rennes) aura besoin d'un site de dimension européenne à une échéance de 10 à 15 ans. Dans la situation actuelle et au regard des différentes études en cours, il s'avère nécessaire de poursuivre cette réflexion afin de dimensionner le site avec un comité d'experts et d'identifier le foncier disposant des caractéristiques essentielles.

Cette action doit être menée en parallèle des autres de façon à mettre en perspective la future solution dans une logique d'usage avec les acteurs économiques et d'appropriation forte par les acteurs locaux sur les questions de maîtrise foncière.

- Il est proposé de constituer un comité d'experts avec les acteurs, économiques et locaux, qui souhaiteront prendre part à cette réflexion.

Approche synoptique du plan régional d'actions logistiques :

Priorités Rang 1 (fin 2013- mi 2014)		Priorités Rang 2 (mi 2014 - 2015 et suivantes)	
Actions	Porteur pressenti	Actions	Porteur pressenti
Engager la réflexion avec les membres du comité de concertation logistique sur la mise en place d'une structure collaborative et collégiale à l'échelle de la Bretagne		Comité de concertation	
MOD 1 Création d'un dispositif d'aide à la mise en place de nouvelles lignes ferroviaires et maritimes	Région	ENT 3 Accompagnement des PME/TPE de transport dans l'évolution de leurs performances	CCI / fédérations transport
MOD 2 Réserver des capacités de sillons répondant aux besoins identifiés au départ/ arrivée de la Bretagne	RFF / Région / comité d'experts	ENT 6 Mise en place d'une démarche de mobilisation des entreprises	Région / CCI ORTB/BDI
MOD 4 Pérenniser et développer les activités de collecte / distribution ferroviaire en intra Bretagne	Région / comité d'experts	MOD 3 Aide à l'acquisition de caisses mobiles rail-route (en cours / à poursuivre)	Région
TER 3 Structuration des pôles logistiques bretons	Région / comité d'experts	TER 1 Projets portuaires (dragages, port numérique - en cours / à poursuivre)	Région
TER 4 Recensement et conservation des infrastructures fret stratégiques	RFF / comité d'experts	TER 2 Projets routiers (en cours / à poursuivre)	Etat (RN) / Conseils généraux (RD)

Plan régional d'actions logistiques

ENT 2 Accompagnement des PME/TPE de production dans l'évolution de leurs compétences en supply chain	CCI/ fédérations / associations	TER 5 Mise en œuvre d'un projet de plate-forme pilote à Morlaix (marchés / extension)	Morlaix Cté
		TER 6 Développement de la capacité de manutention multimodale à court terme à Rennes	Rennes Métropole
		TER 7 Encadrer le développement de pôles multimodaux logistiques	Région / comité d'experts
		ENT 7 Accompagnement des PME pour l'évolution de leurs Systèmes d'Information (SI)	CCI /Fédérations / Région
		ENT 1 Assistance aux entreprises sur les démarches de mutualisation (en cours / à poursuivre)	Région
		ENT 4 Animation du réseau de compétence régional	Région / comité d'experts
		ENT 5 Mise en place d'un dispositif de communication dédié à la supply chain	BDI

3- CONCLUSION

Première étape court terme : 6 Actions prioritisées
Rang 1 déclinées en 7 mesures opérationnelles
d'ici fin 2013 - début 2014

ACTION CLE 1 : Plan de soutien au développement de nouvelles offres de transport multimodales

MOD1 : Création d'un dispositif d'aide à la mise en place de nouvelles lignes ferroviaires et maritimes

- ➤ engager une étude de faisabilité technique, juridique et financière préalable à la création d'un dispositif d'aide à la mise en place de nouvelles lignes ferroviaires et maritimes et/ou d'un dispositif d'aide aux donneurs d'ordre, chargeurs et transporteurs routiers optant pour des solutions intermodales.

Pour accompagner la mise en place de ce dispositif innovant et accélérer ainsi le développement d'offres de services nouvelles, la Région sollicitera un ***droit à l'expérimentation*** pour cette action.

MOD2 : Réserver des capacités de sillons répondant aux besoins identifiés au départ et à l'arrivée de la Bretagne

- constituer, autour de la Région, un comité d'experts composé des entreprises ferroviaires actives sur le territoire comme, SNCF-GEODIS, ECR, Colas-Rail et d'opérateurs fret comme Combiwest ou Gefco pour formuler l'expression de besoin en sillons Fret de qualité.
- mobiliser RFF aux côtés des acteurs du fret ferroviaire en Bretagne de manière à explorer rapidement les modalités permettant d'améliorer la qualité des sillons et la visibilité dans le temps pour les opérateurs, conditions de la reconquête des parts modales en faveur du ferroviaire.

MOD4 : Pérenniser et développer les activités de collecte / distribution ferroviaire en intra Bretagne

- réunir autour de la Région les acteurs volontaires, opérateurs ferroviaires et chargeurs, afin d'examiner les conditions de la pérennisation et du développement des activités de collecte et de distribution ferroviaire en intra Bretagne.

Pour créer les conditions de cette pérennisation des activités de collecte et de distribution ferroviaire en intra Bretagne, la Région sollicitera un ***droit à l'expérimentation*** pour cette action.

ACTION CLE 2 : Accompagnement de la transformation de la supply-chain des entreprises

ENT 2 : Accompagnement des PME/TPE de production dans l'évolution de leurs compétences en supply chain

- constituer un groupe d'experts réunissant notamment les CCI, les différentes fédérations de chargeurs et la Région pour définir rapidement les modalités de ce dispositif d'accompagnement des entreprises de production et engager sa mise en application.

ACTION CLE 3 : Structurer la logistique sur le territoire

TER 3 : La structuration des pôles logistique bretons

- installer le comité d'experts d'ici la fin de l'année 2013 sachant que plusieurs études préalables sur des projets de plates-formes sont en cours à l'échelle de la Bretagne ou des Départements limitrophes.

En lien avec le comité d'experts, la Région préfigurera les différents sites logistiques jugés structurants pour l'économie bretonne.

TER 4 : Recensement et conservation des infrastructures stratégiques

- conduire, d'ici le début de l'année 2014, avec les gestionnaires des différentes installations (RFF, CCI, ...) le diagnostic des infrastructures portuaires et ferroviaires jugées structurantes pour le fret en Bretagne.

Sans attendre la finalisation de ce diagnostic, un plan de soutien à la remise en état des installations stratégiques sera élaboré par la Région.

<i>ORIENTATION STRATEGIQUE</i>		<i>FICHE ACTION MOD. 1</i>	
<i>Plan de soutien au développement de nouvelles offres de transport multimodales</i>			
<i>TITRE DE L'ACTION</i>	Création d'un dispositif d'aide à la mise en place de nouvelles lignes ferroviaires et maritimes		
<i>Objectif</i>	<i>Développer un réseau d'offres multimodales massifiées au départ et à l'arrivée de la Bretagne sous 2 à 3 ans</i>		
<i>Contexte et enjeux</i>	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Maintien et développement de la connexion de la Bretagne aux marchés nationaux et internationaux</i> - <i>Réponse aux enjeux environnementaux, alternative économique & logistique pertinente à l'évolution des obligations réglementaires et coûts de l'énergie</i> 		
<i>Moyens</i>	<p><i>En cohérence avec les dispositifs existants ou mis en place au niveau européen et nationaux au cours de la prochaine période de programmation 2014-2020, un dispositif complémentaire pourrait être étudié en Bretagne autour des principes suivants :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Dispositif d'aides au démarrage portant sur des lignes nouvelles et offrant des sites de destination non desservis aujourd'hui (soutien à l'offre de transport)</i> - <i>Dispositif à destination des chargeurs, donneurs d'ordre et transporteurs routiers pour les inciter à opter en faveur de solutions de transport intermodal (dispositif de soutien à la demande de transport)</i> - <i>Accompagnement proportionnel au transfert modal effectif,</i> - <i>Dispositif d'accompagnement ciblé sur les premières années d'exploitation dans une logique de partage des risques</i> <p><i>Ce dispositif pourrait porter sur l'intermodalité routière, ferroviaire et maritime tout en respectant la réglementation française et européenne</i></p> <p><i>Les modalités de la subvention seront affinées juridiquement et ce dans une logique de complémentarité et ou de référence aux dispositifs existants tels que : dispositif de l'Etat et Ademe par exemple.</i></p>		
<i>Chef(s) de file potentiel</i>	▪ <i>Région</i>	<i>Partenaires</i>	<i>Fédérations professionnelles, Ademe, Etat</i>
		<i>Bénéficiaires</i>	<i>Opérateurs de transport s'engageant à proposer et développer une nouvelle offre de service et à l'exploiter sur une durée minimale. Chargeurs, donneurs d'ordre, transporteurs routiers.</i>
<i>Eléments de calendrier</i>	▪ Action priorisée Rang 1. Lancement de l'étude de faisabilité début 2014. Définition du dispositif courant 2014. Lancement du premier appel à manifestation d'intérêt en 2015		
<i>Risques à la mise en œuvre</i>	<i>Défaillance commerciale de l'opérateur de transport. Risques juridiques.</i>	<i>Risques à la non mise en œuvre</i>	<i>Insuffisance de connexions /partenariats aux marchés nationaux et internationaux. Perte de compétitivité du territoire. Poursuite de l'évolution de la part modal du TRM.</i>
<i>Indicateurs de suivi/performance</i>	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Nombre de nouvelles lignes maritimes ou ferroviaires créées</i> - <i>Nombre d'opérateurs, donneurs d'ordres, chargeurs, transporteurs accompagnés.</i> - <i>Tonnages reportés, nombre de liaisons hebdomadaires développées, réduction GES,</i> 		
<i>Valeur ajoutée par rapport à l'existant</i>	<i>Développement d'une offre de service globale régionale multimodale tous modes performante et compétitive et alternative à la route.</i>		

ORIENTATION STRATEGIQUE		FICHE ACTION MOD.2					
Plan de soutien au développement de nouvelles offres de transport multimodales							
TITRE DE L'ACTION	Réserver des capacités de sillons répondant aux besoins identifiés au départ et à l'arrivée de la Bretagne						
Objectif(s)	<i>Fiabiliser l'allocation des sillons en amont des plages travaux à réaliser pour un service annuel.</i>						
Contexte & enjeux	<ul style="list-style-type: none"> - Accroître la visibilité, lisibilité de service offerte par le réseau pour développer de nouvelles offres ferroviaires - Contribuer au développement de nouvelles lignes ferroviaires via des engagements sillons fiables et de qualité - Répondre à la demande du marché et à l'expression des acteurs en attente d'ouverture de nouveaux services. - A moyen terme, construire le service annuel 2017 fret avec le GIU en adéquation avec l'ouverture de la LGV, l'offre TER et la demande du marché. 						
Moyens	<p><i>Réflexions pour la mise en œuvre d'un accord cadre avec RFF (futur GIU) ou d'un catalogue sillons Fret adapté aux besoins des opérateurs transports & multimodaux :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur les axes : Rennes-Lille, Rennes-Strasbourg, Rennes-Toulouse, Rennes-Paris, Rennes-Lyon - Avec les caractéristiques nécessaires aux opérateurs de transport d'apprécier la qualité et la fiabilité des sillons disponibles pour ainsi faciliter les négociations avec les prospects (chargeurs). - Diagnostic & analyse de l'existant. Retours d'expériences et plan d'actions pour améliorer l'allocation des sillons <p><i>Le catalogue sillons et l'accord cadre permettent d'inscrire la réservation de capacité fret dans la durée et d'anticiper la demande du marché.</i></p>						
Chef(s) de file potentiel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Région/ d'experts 	RFF/comité	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"><i>Partenaires</i></td> <td><i>entreprises ferroviaires, opérateurs de transport combiné, transporteurs, chargeurs</i></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><i>Bénéficiaires</i></td> <td><i>Entreprises ferroviaires & Opérateurs de transport combiné (candidats autorisés).</i></td> </tr> </table>	<i>Partenaires</i>	<i>entreprises ferroviaires, opérateurs de transport combiné, transporteurs, chargeurs</i>	<i>Bénéficiaires</i>	<i>Entreprises ferroviaires & Opérateurs de transport combiné (candidats autorisés).</i>
<i>Partenaires</i>	<i>entreprises ferroviaires, opérateurs de transport combiné, transporteurs, chargeurs</i>						
<i>Bénéficiaires</i>	<i>Entreprises ferroviaires & Opérateurs de transport combiné (candidats autorisés).</i>						
Éléments de calendrier	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Action priorisée rang 1. Fin 2013 - début 2014 constitution du comité d'experts pour formuler l'expression des besoins en sillons fret et faire un choix entre accord cadre ou le catalogue sillons. ▪ Avril 2014 : première expression de besoin pour le SA 2015. 						
Risques à la mise en œuvre	<p><i>Manque de cohésion & cohérence des expressions.</i></p> <p><i>Désengagement des opérateurs ferroviaires.</i></p> <p><i>Difficulté pour le GIU d'apporter un service en adéquation avec la demande</i></p>	<i>Risques à la non mise en œuvre</i>	<p><i>Fiabilité & Qualité de sillons aléatoires, perte de marché, frein au développement de l'inter modalité.</i></p> <p><i>Baisse de compétitivité</i></p>				
Indicateurs de suivi/performance	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de sillons de qualité alloués - Evolution du Taux de service qualité et fiabilité sillons (attribution sillons et minutes perdues) - Augmentation des volumes en transit ferroviaire 						
Valeur ajoutée par rapport à l'existant	<i>Amélioration de l'offre de service ferroviaire dans son ensemble (délais, fiabilité, qualité), captation des nouveaux marchés, contribution au développement de nouvelles lignes, prise en considération des attentes & besoins du territoire breton. Conserver un maillage territorial, reconquérir de la compétitivité ferroviaire.</i>						

ORIENTATION STRATEGIQUE		FICHE ACTION MOD.3	
Plan de soutien au développement de nouvelles offres de transport multimodales			
<i>TITRE DE L'ACTION</i>	Soutien à l'investissement sur le matériel multimodal (Unité de transport intermodal)		
<i>Objectif(s)</i>	<p><i>Accompagner les transporteurs routiers bretons dans leur projet de report modal dans une logique de complémentarité modale</i></p> <p><i>Encourager les schémas logistiques durables pour toutes natures de flux au départ et vers la Bretagne</i></p>		
<i>Contexte & enjeux</i>	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Augmentation des coûts énergétiques, enjeux environnementaux et évolution des obligations réglementaires (taxe poids lourds) vont influencer sur les coûts des opérations de transports.</i> - <i>Le transport multimodal est une réponse à ces enjeux car il permet de favoriser l'inter modalité, réduire l'empreinte CO2 et GES du transport routier, de diversifier l'offre de service commerciale des transporteurs routiers pour dégager de la valeur ajoutée.</i> - <i>Contribution à la réduction de la congestion routière et à l'amélioration de la sécurité</i> - <i>Réponse à des attentes sociétales de plus en plus sensibles à l'impact des activités sur l'environnement</i> 		
<i>Moyens</i>	- <i>Subvention pour l'acquisition de matériel homologué rail-route conditionnée à un engagement de trafics sur 5 ans</i>		
<i>Chef(s) de file potentiel</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Région</i> 	<i>Partenaires</i>	<i>Fédérations, CCI</i>
		<i>Bénéficiaires</i>	<i>Transporteurs routiers de marchandises</i>
<i>Eléments de calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Actions priorisée Rang 2.</i> ▪ <i>Mi 2014 Bilan du dispositif existant sur la période 2011/2014</i> ▪ <i>Fin 2014 : Poursuite du dispositif régional de soutien à l'investissement</i> 		
<i>Risques à la mise en œuvre</i>	<i>Difficulté pour l'opérateur ferroviaire de proposer une offre de service efficiente qui réduirait l'engagement de report modal pour les transporteurs routiers</i>	<i>Risques à la non mise en œuvre</i>	<i>- Frein au développement de projets report modal</i>
<i>Indicateurs de suivi/performance</i>	<p><i>Nombre de caisses mobiles financées</i></p> <p><i>Report modal réalisé (nb de PL reportés)</i></p> <p><i>Réduction CO2 réalisé</i></p> <p><i>Fret en tonnage reporté</i></p>		
<i>Valeur ajoutée par rapport à l'existant</i>	<i>Contribution au redéploiement du fret en Bretagne & au développement d'une offre de service multimodale régionale massifiée. Contribuer aux conditions d'accès à l'inter modalité (matériels adéquats). Accompagner les entreprises de transport qui souhaitent innover et développer de nouvelles offres de services.</i>		

ORIENTATION STRATEGIQUE		FICHE ACTION MOD. 4	
Plan de soutien au développement de nouvelles offres de transport multimodales			
TITRE DE L'ACTION	Pérenniser et développer les activités de collecte & de distribution ferroviaire en intra-Bretagne		
Objectif(s)	- Identifier les facteurs clés de succès d'un opérateur ferroviaire intra-Bretagne mutualisé		
Contexte & enjeux	<ul style="list-style-type: none"> - Garantir & pérenniser l'offre ferroviaire en intra Bretagne pour des tonnages diffus (fret conventionnel & combiné) et certaines dessertes locales - Rechercher des leviers d'amélioration permettant de mutualiser les moyens (production, humain, plan de transport) - Maintenir et développer l'irrigation du territoire - Favoriser l'inter modalité ports/fer, route/fer pour capter de nouveaux marchés et garantir les connexions actuelles - Mise en place d'un schéma régional fret innovant et performant en adéquation avec les besoins, attentes, contraintes des acteurs économiques et s'intégrant dans les diverses chaînes logistiques régionales. 		
Moyens	<ul style="list-style-type: none"> - Définition, analyse des marchés (nature de flux, saisonnalité, origines et destinations) pour consolider, massifier les flux transférables sur le ferroviaire - Partage d'information et recherche de mutualisation de compétences, moyens entre opérateurs ferroviaires pour développer, optimiser les gains de productivité et l'offre ferroviaire actuelle - Analyser la pertinence de la mise en place d'une offre régionale dite de « mix modal » (conventionnel et rail-route) - Adapter, configurer le service ferroviaire à la demande du marché et à ces territoires en assurant une présence commerciale & logistique ajustée au tissu économique. 		
Chef(s) de file potentiel	▪ Région/comité d'experts	Partenaires	Entreprises ferroviaires, associations & fédérations professionnelles. CCI, collectivités, Etat, RFF
		Bénéficiaires	Chargeurs, opérateurs de transport, entreprises ferroviaires
Eléments de calendrier	▪ Action priorisée rang 1 : Mise en place d'un comité d'experts fin 2013.		
Risques à la mise en œuvre	- Résistance au changement - Respect confidentialité des informations.	Risques à la non mise en œuvre	Poursuite du déclin de l'offre ferroviaire conventionnelle. Part modale du TRM en augmentation
Indicateurs de suivi/performance	Evolution des volumes, Plans de transport mutualisés Expérimentations réalisées Nombre d'entreprises investies dans le projet.		
Valeur ajoutée par rapport à l'existant	Développement & optimisation des dessertes ferroviaires pour les flux diffus. Recherche de « synergies » en termes de productivité, de flux mutualisables, partir du local pour construire le global. Prise en considération de l'évolution de la demande transport de plus en plus attentive et sensible à trouver des solutions au « tout route ».		

ORIENTATION STRATEGIQUE		FICHE ACTION ENT. 1	
Plan d'accompagnement de la transformation de la supply chain des entreprises			
TITRE DE L'ACTION	Assistance aux entreprises pour les démarches de mutualisation		
Objectif(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Aider à l'émergence de projets de mutualisation dans une logique collaborative entre chargeur, prestataires logistiques et clients finals 		
Contexte et enjeux	<ul style="list-style-type: none"> - <i>L'évolution de l'organisation industrielle impose d'être à tout moment en mesure de livrer « le bon produit, au bon endroit et au meilleur coût » tout en maîtrisant et ajustant les coûts liés aux opérations logistiques. La mutualisation des flux peut être une réponse pour optimiser les plans de transport, réduire les surcoûts liés aux fréquences de livraisons et l'empreinte GES du transport.</i> - <i>Optimiser et améliorer les schémas d'exploitation pour les chargeurs & transporteurs</i> - <i>Négocier des prestations communes pour en réduire les coûts</i> - <i>Optimiser le nombre de trajets routiers et les taux de remplissage</i> - <i>Contenir l'augmentation des coûts de transport (distances et obligations réglementaires)</i> - <i>Maintenir l'attractivité sur l'ensemble du territoire par la pérennisation de l'emploi industriel en Bretagne.</i> - <i>Eviter les déconcentrations d'activités à l'Est de la Bretagne ou hors Bretagne.</i> 		
Moyens	<p><i>Les projets de mutualisation sont des processus complexes, difficiles à mettre en place et qui peuvent nécessiter l'appui d'un conseil expert notamment :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Recenser les entreprises qui souhaitent reprendre la maîtrise de leur transport</i> - <i>Passer les problématiques éventuelles liées au caractère confidentiel des données à mettre en commun</i> - <i>Identifier les gains de productivité, gagnant/gagnant pour les chargeurs, transporteurs et les clients finals</i> - <i>Négocier les mises en œuvre de cette logistique mutualisée notamment avec les acteurs de la GMS</i> <p><i>Cette action s'inscrit dans une démarche d'amélioration continue incluant les étapes suivantes :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>la mise en place d'un réseau d'experts, intervenant en soutien des démarches de mutualisation</i> - <i>L'identification de grappes d'entreprises pouvant s'intégrer dans des démarches partagées de mutualisation par territoire</i> - <i>Dans le cofinancement des études de faisabilité de projets mutualisés (via le dispositif de l'ADEME ou le dispositif régional en place).</i> 		
Chef(s) de file potentiel	▪ CCI/Région	<i>Partenaires</i>	<i>Fédérations, ASSOCIATIONS, ADEME</i>
		<i>Bénéficiaires</i>	<i>Entreprises du territoire.</i>
Eléments de calendrier	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Action priorisée rang 2. Poursuite du dispositif régional en lien avec l'ADEME.</i> - <i>Constitution d'un réseau d'experts pour accompagner les entreprises fin 2014/2015.</i> 		
Risques à la mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> <i>. Préserver la confidentialité des informations échangées.</i> <i>. Résistance au changement, préservation des « cœurs de métiers » des différents interlocuteurs</i> 	<i>Risques à la non mise en œuvre</i>	<i>Augmentation du coût logistique global pour les entreprises les plus excentrées et les plus tributaires des donneurs d'ordres tels que la GMS par exemple.</i>
Indicateurs de suivi/performance	<i>Nombre de démarches engagées</i>		

	<i>Nombre d'entreprises investies. Tonnages mutualisés, réduction empreinte CO2</i>
<i>Valeur ajoutée par rapport à l'existant</i>	<i>Réduction du coût logistique global pour l'entreprise. Amélioration de la compétitivité des entreprises, en coûts, délais et performances. Capacité à accompagner de manière dynamique les entreprises du territoire.</i>

ORIENTATION STRATEGIQUE		FICHE ACTION ENT.2	
Plan d'accompagnement de la transformation de la supply chain des entreprises			
TITRE DE L'ACTION	Accompagnement des PME/TPE de production dans l'évolution de leurs compétences supply chain		
Objectif(s)	Accompagner les entreprises à monter en compétence logistique dans une logique « d'amélioration continue » de leurs performances		
Contexte & Enjeux	Le coût logistique global pour une entreprise s'élève en moyenne à 12 % du CA net d'un produit dont 50 % de ce chiffre pour les opérations transport. Face aux attentes des donneurs d'ordres : augmentation des fréquences de livraison, réduction de la taille des commandes, maîtrise de la traçabilité et de l'information, au contexte réglementaire, économique et environnemental en pleine évolution, l'entreprise doit être réactive, agile afin de s'adapter pour maintenir sa compétitivité. Face à ce constat, il convient d'accompagner les entreprises à prendre conscience des gains de productivité qu'elles peuvent générer via une logistique performante, levier stratégique et essentiel pour le développement de ses activités.		
Moyens	<p>Pour mener à bien cette action, des actions collectives ou des interventions dans l'entreprise en appui du dirigeant pourraient être envisagées sous-diverses formes incluant des étapes progressives articulées comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actions de sensibilisation auprès des entreprises - Diagnostic de performance, état des lieux, analyse de l'activité et benchmark de la logistique - Identification des gains potentiels et qualification (qualitatifs et quantitatifs) - Conseil et plan d'actions avec des mesures et des ajustements dans le temps pour valider les résultats - Amélioration de la performance <p>Partage et transfert de compétences entre entreprises seront pertinents à promouvoir.</p>		
Chef(s) de file potentiel	▪ CCI	Partenaires	Fédérations professionnelles, association, Région, Etat.
		Bénéficiaires	Entreprises de production selon profils à définir
Eléments de calendrier	Action priorisée rang 1. Fin 2013/1 ^{ER} semestre 2014 : définition, constitution du groupe d'experts du dispositif d'accompagnement des entreprises. Rentrée 2014 : mise en œuvre du dispositif d'accompagnement.		
Risques à la mise en œuvre	Insuffisance de communication pour sensibiliser les dirigeants aux actions en cours. Cohérence d'actions Insuffisance de partenariats entrepris	Risques à la non mise en œuvre	Stagnation des savoir faire. Leviers stratégiques logistiques insuffisamment connus pour développer la performance. Baisse de compétitivité des entreprises et du territoire.
Indicateurs de suivi/performance	Nombre de démarches d'accompagnement engagées (sensibilisation, diagnostics, plans d'actions). Nombre d'entreprises sensibilisées		
Valeur ajoutée par rapport à l'existant	Développer une démarche « d'amélioration continue » pour faire évoluer la maturité logistique des entreprises. Capacité à mettre en place des actions opérationnelles pour diffuser les bonnes pratiques auprès des entreprises.		

ORIENTATION STRATEGIQUE		FICHE ACTION ENT.3	
Plan d'accompagnement de la transformation de la supply chain des entreprises			
<i>TITRE DE L'ACTION</i>	Accompagnement des PME/TPE de transport dans l'évolution de leurs performances		
<i>Objectif(s)</i>	Accompagner les entreprises à monter en compétence dans une logique d'amélioration continue et de performances afin de diversifier leurs offres de services.		
<i>Contexte et enjeux</i>	Avec environ 40 000 salariés en Bretagne, la branche transport (tous modes) occupe une place prépondérante dans notre économie. Face aux enjeux réglementaires (taxe poids lourds), environnementaux et l'augmentation des coûts de l'énergie, concurrence internationale, le transport de marchandises devra s'adapter pour répondre à ces enjeux afin de développer des offres de services efficaces à destination des entreprises du territoire. Face à ce constat, il convient d'accompagner les entreprises dans l'évolution de leurs performances, vers une migration multimodale, logistique, pilotage de flux, maîtrise des systèmes d'information, démarche qualité afin de préserver ce tissu d'emploi industriel, premier maillon de la chaîne logistique global au service de notre économie régionale.		
<i>Moyens</i>	<p>En cohérence, avec les démarches existantes telles que « objectif CO2 », des actions collectives ou interventions en appui du dirigeant pourraient être envisagées, sous diverses formes qui pourraient être :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actions de sensibilisation auprès des entreprises - Diagnostic de performance, état des lieux, analyse, benchmark de l'activité - Identification des gains potentiels (qualitatifs et quantitatifs) - Conseil et plan d'actions avec des mesures et des ajustements dans le temps pour valider les résultats - Amélioration de la performance <p>Les partages et transferts de compétences entre entreprises seront pertinents à promouvoir.</p>		
<i>Chef(s) de file potentiel</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CCI 	<i>Partenaires</i>	Fédérations professionnelles, Région, Etat
		<i>Bénéficiaires</i>	Entreprises de transport profils à définir
<i>Eléments de calendrier</i>	Action priorisée rang 2. Réflexion & mise en place courant 2014/2015		
<i>Risques à la mise en œuvre</i>	<p>Insuffisance de communication pour sensibiliser les dirigeants aux actions en cours. Cohérence d'actions Insuffisance de partenariats entrepris</p>	<i>Risques à la non mise en œuvre</i>	<p>Stagnation des savoir faire Leviers stratégiques insuffisamment connus pour développer la performance et faire évoluer l'offre de service pour résister à la concurrence</p>
<i>Indicateurs de suivi/performance</i>	<p>Nombre de démarches d'accompagnement engagées (sensibilisation, diagnostics, plans d'actions)</p> <p>Nombre d'entreprises sensibilisées</p>		
<i>Valeur ajoutée par rapport à l'existant</i>	Développer une démarche « d'amélioration continue » pour faire évoluer la maturité de services des entreprises. Capacité à mettre en place des actions opérationnelles pour diffuser les bonnes pratiques auprès des entreprises et ainsi s'en inspirer.		

ORIENTATION STRATEGIQUE		FICHE ACTION ENT.4	
Plan d'accompagnement de la transformation de la supply chain des entreprises			
TITRE DE L'ACTION	Animation du réseau de compétences régional		
Objectif(s)	- Fédérer les acteurs de la formation, recherche, les conseils indépendants et les entreprises sur des objectifs communs de performances du système logistique breton		
Contexte et enjeux	<p><i>Centres de formation, écoles, universités, le tissu d'acteurs de la formation initiale et professionnelle et de la recherche est riche, diversifié et bien réparti sur le territoire. Néanmoins, des réserves sont exprimées concernant l'adaptation des référentiels de formation aux besoins des entreprises qui peuvent varier selon les secteurs d'activités. L'analyse des besoins en emplois et en qualification est complexe à appréhender, une mise en réseau de ces différents acteurs en partenariat avec des représentants d'entreprises pourrait être pertinente car elle permettrait de disposer d'outil d'aide à la décision pour permettre aux entreprises d'adapter leurs ressources, de les mutualiser, définir des actions collectives de sensibilisation aux enjeux et métiers liés à la logistique, de formation à développer ou à adapter.</i></p> <p><i>Nécessité de s'appuyer sur les réseaux d'acteurs du territoire.</i></p> <p><i>Faire travailler ce réseau d'acteurs au service et pour les entreprises du territoire.</i></p>		
Moyens	<p><i>Animer un réseau de compétences transversales avec une « clé d'entrée logistique ».</i></p> <p><i>Définir des actions collectives de sensibilisation aux enjeux et métiers de la logistique, de formation à développer ou à adapter.</i></p> <p><i>Créer du savoir-faire, l'adapter, le diffuser au service des entreprises du territoire.</i></p> <p><i>Mise en réseau, participation et animation de ce tissu d'acteurs (centres de formations, recherche, conseils indépendants, développement de système d'information, industriels) pour créer du lien, du transfert de savoir faire et de compétences au service de l'ensemble des entreprises du territoire.</i></p> <p><i>Renforcer les passerelles entre formation, recherche et besoins des acteurs économiques.</i></p> <p><i>Dispositif régional en faveur de l'intégration de stagiaire de niveau BAC +4 au sein des entreprises, actions contrat d'objectif transport, place spécifique aux métiers de la logistique dans les actions de communication Région (olympiade des métiers par exemple).</i></p>		
Chef(s) de file potentiel	▪ Comité de concertation	Partenaires	<i>CRCI, centres de formations, écoles, universités, entreprises, Région</i>
		Bénéficiaires	<i>Entreprise du territoire</i>
Eléments de calendrier	<i>Action priorisée rang 2. Mise en œuvre courant 2014/2015 par une action de communication liée aux olympiades des métiers 2014/2015 et aux modalités permettant d'animer et de mettre en réseau tous ces acteurs pour valoriser leurs activités respectives et renforcer les passerelles en formation, recherche, et besoins des acteurs économiques.</i>		
Risques à la mise en œuvre	<i>Manque de structuration de la réflexion, cohésion d'ensemble insuffisante au détriment des acteurs du territoire</i>	<i>Risques à la non mise en œuvre</i>	<i>Inadéquation des référentiels formations aux besoins spécifiques des acteurs économiques. Attractivité insuffisante des référentiels métiers. Départ des étudiants formés vers d'autres territoires</i>
Indicateurs de suivi/performance	<i>Actions de sensibilisation, partenariats entreprises, projets collaboratifs entrepris</i> <i>Adaptation de nouveaux référentiels de formation aux besoins des entreprises</i>		
Valeur ajoutée par rapport à l'existant	<i>Réunir et créer un réseau de compétences régional au service de l'économie régionale & pour l'évolution du système logistique breton.</i>		

ORIENTATION STRATEGIQUE		FICHE ACTION ENT.5					
Plan d'accompagnement de la transformation de la supply chain des entreprises							
TITRE DE L'ACTION	Mise en place d'un dispositif de communication dédié à la supply chain						
Objectif(s)	Disposer d'un dispositif de communication consolidé couvrant l'ensemble des problématiques de la supply chain qui fasse une référence pour le territoire.						
Contexte et enjeux	<p>Il apparaît aujourd'hui dans les constats réalisés par les acteurs de la logistique ou chez les entreprises qu'il existe un déficit de communication sur l'offre de service logistique globale disponible en Bretagne. Notamment sur les :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les offres de transport multimodales (ferroviaires ou maritimes) développées - Les dispositifs de soutien en faveur de l'intermodalité (aide à l'investissement, CEE, aide à la décision, soutien en faveur de la mutualisation) - Les capacités des installations, prestations logistiques existantes et offres de services développées par les acteurs régionaux - Sur les formations disponibles, les référentiels métiers.. - Les réseaux d'acteurs impliqués sur des dynamiques logistiques territoriales... <p>En effet, chaque acteur communique dans son réseau de relations professionnelles et à travers des médias ciblés. Il apparaît pertinent d'organiser, de consolider cette information et cette communication sur les atouts du système logistique breton afin de valoriser les acteurs impliqués afin qu'elle bénéficie de manière optimum aux acteurs régionaux pour faire évoluer leur maturité logistique.</p>						
Moyens	<ul style="list-style-type: none"> - Lettres d'information.. - Site web d'information transversales consolidées et interfacé avec les différents réseaux d'acteurs, (associations, fédérations, communication territoriale & publique..) - Séminaires, actions sensibilisation... 						
Chef(s) de file potentiel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comité concertation/BDI 	de	<table border="1"> <tr> <td><i>Partenaires</i></td> <td><i>CCI, fédérations, associations, Région, Etat</i></td> </tr> <tr> <td><i>Bénéficiaires</i></td> <td><i>Entreprises du territoire</i></td> </tr> </table>	<i>Partenaires</i>	<i>CCI, fédérations, associations, Région, Etat</i>	<i>Bénéficiaires</i>	<i>Entreprises du territoire</i>
<i>Partenaires</i>	<i>CCI, fédérations, associations, Région, Etat</i>						
<i>Bénéficiaires</i>	<i>Entreprises du territoire</i>						
Eléments de calendrier	Action priorisée rang 2. Lancement de la démarche au second trimestre 2014.						
Risques à la mise en œuvre	Manque de consolidation des informations, déperdition de l'information.	Risques à la non mise en œuvre	Niveau de connaissance hétérogène, frein à la montée en compétences des entreprises, étudiants, demandeurs d'emplois.				
Indicateurs de suivi/performance	<ul style="list-style-type: none"> - cibles touchées, nombre de visites web, temps de connexion... - Nombre de parution, actions de communication engagées - Concertation et interactivité générées. 						
Valeur ajoutée par rapport à l'existant	Capacité à accompagner de manière dynamique les entreprises, étudiants, demandeurs d'emplois dans leur recherche d'informations logistiques.						

ORIENTATION STRATEGIQUE		FICHE ACTION ENT.6	
Plan d'accompagnement de la transformation de la supply chain des entreprises			
TITRE DE L'ACTION	Démarche de mobilisation et de sensibilisation des entreprises		
Objectif(s)	<i>Améliorer la connaissance partagée des flux, recenser les besoins de services logistiques non couverts pour construire les projets logistiques structurants de demain.</i>		
Contexte et enjeux	<i>Afin de faire évoluer l'offre de service portuaire, ferroviaire, recueillir les flux potentiels transférables vers une solution multimodale, identifier des zones de chalandises pertinentes pour structurer les pôles logistiques multimodaux, prendre connaissance des besoins non couverts à ce jour, la connaissance des flux est l'élément de base pour construire les solutions et les réponses adaptées aux besoins du marché. Ce recueil des besoins s'adresse en premier lieu aux entreprises, seules détentrices de la connaissance de leur logistique et de ses contraintes. Cette action constitue une action « socle » pour la mise en œuvre des différentes actions du plan logistique.</i>		
Moyens	<p><i>Action de terrain pour recenser les flux, les besoins de services terrestres & maritimes non couverts ; communiquer sur le contenu du plan d'action et orienter les entreprises sur les dispositifs en place. L'objectif étant de fédérer les acteurs économiques sur des objectifs de performances logistiques du territoire afin qu'ils s'approprient les enjeux logistiques et fret portuaires et ferroviaires du territoire pour faire évoluer le système logistique breton</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation et animation par les CCI avec un co-pilotage Régional - Développer les échanges locaux - Animation à définir <p><i>Riche d'offres de formation transport et logistique sur le territoire, cette enquête terrain pourrait être réalisée en lien avec les différents cursus logistiques existants en Bretagne. Cette démarche aurait ainsi l'intérêt de créer un lien entre les professionnels, le monde de la formation et les acteurs logistiques de demain.</i></p>		
Chef(s) de file potentiel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comité de concertation/CCI 	Partenaires	<i>Région, Ecoles, Universités, centres de formation, ORTB, BDI, associations, fédérations</i>
		Bénéficiaires	<i>Entreprises du territoire</i>
Eléments de calendrier	<i>Action priorisée rang 2. Réflexions et Mise en œuvre mi 2014 par une action de terrain visant à appréhender les flux de marchandises dans un premier temps, puis dans un second temps la mise en commun des données dans le respect de la confidentialité de l'information.</i>		
Risques à la mise en œuvre	<i>Attention particulière sera portée pour préserver la confidentialité des données</i>	<i>Risques à la non mise en œuvre</i>	<i>Absence de vision stratégique partagée Multiplication des études locales</i>
Indicateurs de suivi/performance	<p><i>Nombre d'entreprises sensibilisées</i></p> <p><i>Nombre d'entreprises ayant communiqué leurs besoins non couverts</i></p> <p><i>Critères d'amélioration de la connaissance des flux</i></p>		
Valeur ajoutée par rapport à l'existant	<i>Obtenir des outils de ciblage des investissements en infrastructure</i> <p><i>Mobiliser les entreprises sur des solutions d'offres de services logistiques en place sur le territoire et sur les perspectives d'innovation à mettre en oeuvre pour répondre aux attentes des entreprises bretonnes pénalisées par la périphéricité du territoire breton et l'évolution des obligations réglementaires.</i></p>		

ORIENTATION STRATEGIQUE		FICHE ACTION ENT. 7	
Plan d'accompagnement de la transformation de la supply chain des entreprises			
TITRE DE L'ACTION	Accompagnement des PME/TPE dans l'évolution de leurs systèmes d'informations (SI) dans le cadre du pilotage de leur supply chain		
Objectif(s)	<i>Accompagner & sensibiliser les entreprises à un recours efficient & pertinent aux nouvelles technologies « info logistique » génératrices de valeur ajoutée tout le long de la chaîne logistique.</i>		
Contexte et enjeux	<i>En logistique, tout naît des flux d'informations. Si la logistique s'intéresse principalement aux flux de marchandises, c'est grâce à la gestion en temps réel et à la synchronisation des flux d'informations qu'elle parvient à « piloter » les flux physiques et financiers de manière optimale. L'info logistique est l'ensemble des outils et solutions technologiques qui permet le pilotage des flux tout le long de la chaîne logistique. C'est par l'assemblage de différentes technologies, (EDI, logiciel de planification et d'exécution, technologies d'identification et de traçabilité, outils de mobilité et d'intermodalité transport) que la logistique « innove » et permet de répondre à une montée en complexité du secteur logistique, à une diversification des produits, marchés, sources d'approvisionnement. Néanmoins, de nombreuses entreprises sont encore sous-équipées, ou n'utilisent pas pleinement leurs outils, appréhendent peu le recours aux nouvelles technologies, SI, car insuffisamment sensibilisées à leurs bénéfices qualitatifs et quantitatifs. En 2008, 37 % des entreprises étaient dotées d'un système de données informatisées (EDI), 15 % de progiciels de gestion de la chaîne logistique globale, 13 % en logiciel d'optimisation des transports (TMS). Afin de faire évoluer les organisations vers des approches collaboratives (2.0), prenant en compte les attentes environnementales, réglementaires, il convient de sensibiliser sur les usages et solutions info logistiques.</i>		
Moyens	<p><i>Mise en œuvre d'un dispositif global d'accompagnement à destination des TPE/PME pour favoriser l'évolution de leurs systèmes d'information qui pourrait être articulé comme suit :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Des actions de sensibilisation pour la maîtrise et l'optimisation des flux d'informations logistiques - Diagnostic & analyse des équipements, étude des besoins - Conseil & plan d'actions - Soutien potentiel des investissements dès lors qu'un diagnostic préalable aura été conduit. <p><i>Partage et transfert de compétences entre entreprises seront pertinents à privilégier.</i></p>		
Chef(s) de file potentiel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CCI 	Partenaires Bénéficiaires	Fédérations professionnelles, associations, Région, Etat Entreprises du territoire profils à définir
Eléments de calendrier	<p><i>Action priorisée de rang 2. Réflexions courant 2014 pour mise en place d'un groupe d'experts pour définir les modalités d'accompagnement.</i></p> <p><i>Fin 2014, mise en œuvre d'un dispositif d'accompagnement.</i></p>		
Risques à la mise en œuvre	<i>Insuffisance de communication pour sensibiliser les dirigeants aux actions en cours.</i> <i>Résistance au changement.</i> <i>Insuffisance de partenariats entrepris</i>	<i>Risques à la non mise en œuvre</i>	<i>Stagnation des savoir faire</i> <i>Leviers stratégiques insuffisamment connus pour développer la performance.</i>
Indicateurs de suivi/performance	<p><i>Nombre de démarches d'accompagnement engagées (sensibilisation, diagnostics, plans d'actions)</i></p> <p><i>Nombre d'entreprises sensibilisées</i></p>		
Valeur ajoutée par rapport à l'existant	<i>Développer une démarche « d'amélioration continue » pour faire évoluer la maturité logistique des entreprises, recours aux nouvelles technologies. .</i>		

ORIENTATION STRATEGIQUE		FICHE ACTION TER. 1	
Structurer la logistique sur le territoire			
<i>TITRE DE L'ACTION</i>	Projets portuaires		
<i>Objectif(s)</i>	<i>Améliorer la capacité d'accueil des navires et développer le traitement dématérialisé des marchandises pour optimiser la compétitivité des ports bretons.</i>		
<i>Enjeux et objectifs</i>	<i>Adoptée en janvier 2010, la stratégie portuaire régionale pour les ports de Brest, Lorient & St Malo s'est fixée comme objectif de développer le réseau portuaire breton au service de l'économie régionale et de ses filières. Des projets d'investissements majeurs ont déjà débuté avec notamment le projet de développement du port de Brest, l'amélioration des capacités d'accueil des navires à Lorient ou l'adaptation des capacités pour les trafics Transmanche à St Malo. L'offre portuaire bretonne dans son ensemble (tous ports de commerces confondus) passe aussi par sa capacité à valoriser l'offre logistique actuelle, à créer des synergies de moyens et de savoir-faire afin de s'intégrer dans un paysage logistique international maritime mais également terrestre (route, fer) régional et national.</i>		
<i>Moyens</i>	<p><i>Afin de mener à bien cette ambition, des investissements majeurs sont en cours qui vont contribuer pleinement à l'optimisation des différentes chaînes logistiques régionales comme :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>La programmation des opérations de dragage afin d'accroître la capacité d'accueil des navires et des porte-conteneurs notamment à Lorient et Brest.</i> - <i>La mise en œuvre du projet « port numérique de Bretagne »</i> - <i>Le projet de développement du port de Brest</i> <p><i>Les infrastructures logistiques multimodales portuaires ont un rôle majeur à jouer et doivent être valorisées.</i></p> <p><i>Ces projets sont essentiels et participent pleinement à l'évolution du système logistique breton et à la compétitivité de demain sur le territoire.</i></p>		
<i>Chef(s) de file potentiel</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Région 	<i>Partenaires</i>	<i>CCI, fédérations, acteurs portuaires, autres collectivités</i>
		<i>Bénéficiaires</i>	<i>Professionnels portuaires, acteurs économiques du territoire</i>
<i>Eléments de calendrier</i>	<i>Actions priorisée rang 2. Projets en cours et à poursuivre pour la période 2014/2017.</i>		
<i>Risques à la mise en œuvre</i>	<i>Nécessaire optimisation des investissements portuaires pour faire évoluer la compétitivité du système logistique breton.</i>	<i>Risques à la non mise en œuvre</i>	<i>Frein à la compétitivité des ports bretons. Équipements multimodaux portuaires sous utilisés. Perte de trafics.</i>
<i>Indicateurs de suivi/performance</i>	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Partenaires impliqués dans le projet « Port numérique de Bretagne »</i> - <i>% d'amélioration du « transit time »</i> - <i>% d'avancement des opérations de dragage</i> - <i>Evolution du trafic</i> - <i>Taux d'utilisation des infrastructures portuaires (productivité du matériel de manutention)</i> 		
<i>Valeur ajoutée par rapport à l'existant</i>	<i>Amélioration de l'accessibilité des ports bretons. Optimisation des opérations portuaires et réduction des temps de cycle opérationnel aux bénéfices des entreprises du territoire. Mise en place d'une « communauté portuaire » au service et pour l'économie régionale de production.</i>		

ORIENTATION STRATEGIQUE		FICHE ACTION TER.2	
Structurer la logistique sur le territoire			
TITRE DE L'ACTION	Projets routiers		
Objectif(s)	Améliorer l'accessibilité du centre Bretagne pour y conforter l'activité économique notamment agro-alimentaire.		
Contexte et enjeux	<p>La poursuite et l'accélération de la mise à 2 fois 2 voies de la RN 164 constituent une priorité d'intervention pour la Région Bretagne dans le sens où cet axe constitue la condition pour améliorer de façon durable l'accessibilité du Centre Bretagne et contribuer au maintien et au développement économique de ces territoires.</p> <p>A ce jour, 60 % du linéaire sont déjà réalisés à 2 fois 2 voies.</p> <p>L'axe Nord/Sud dit Triskell, (Saint-Brieuc-Loudéac-Pontivy-Lorient-Vannes) constitue également un enjeu en termes d'aménagement du territoire et de développement économique. A fin 2013, 62 % du linéaire sera à 2x2 voies dans le Morbihan et 60 % dans les Côtes d'Armor.</p> <p>La réalisation d'infrastructures routières sécurisées est essentielle pour la mobilité du quotidien mais également pour le transport de marchandises par route qui représente 99.5 % des flux intra régionaux, vecteur essentiel à l'irrigation du cœur industriel breton du centre Bretagne notamment. La poursuite des travaux de mise à 2x2 voies sur ces 2 axes participe à l'optimisation du système logistique breton. Par ailleurs, ces deux axes pourront être amenés à subir un report modal important de poids lourds qu'il conviendra de sécuriser, de décongestionner et de fluidifier lors de la mise en place de la taxe poids lourds.</p> <p>Dans ce contexte, priorité est donnée à la poursuite de la mise à 2x2 voies de ces deux axes routiers exonérés de l'application de la taxe poids lourds.</p>		
Moyens	Budget Etat/Région RN 164. Budget Région/Département pour l'axe Triskell.		
Chef(s) de file potentiel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Etat, Départements du Morbihan et des Côtes d'Armor 	Partenaires	Région
		Bénéficiaires	Economie bretonne
Eléments de calendrier	Action priorisée rang 2. Action engagée à poursuivre notamment dans le cadre du contrat de Plan Etat-Région 2014/2020.		
Risques à la mise en œuvre	Néant	Risques à la non mise en œuvre	Risque augmentation Accidentologie Congestion routière Enclavement des territoires
Indicateurs de suivi/performance	% d'avancement des mises à 2x2 voies de ces 2 axes Budgets alloués par axe % de cofinancement des partenaires financiers.		
Valeur ajoutée par rapport à l'existant	Amélioration des infrastructures routières indispensables au désenclavement de l'axe Nord/Sud mais également Est/Ouest. Contribution à l'optimisation logistique du tissu industriel du centre Bretagne, notamment agro-alimentaire. Itinéraire alternatif à la RN 12 et RN 165-RN24 et RN166. Réduction de la congestion aux abords des agglomérations urbaines du littoral Nord et Sud.		

<i>ORIENTATION STRATEGIQUE</i>		<i>FICHE ACTION TER.3</i>	
<i>Structurer la logistique sur le territoire</i>			
<i>TITRE DE L'ACTION</i>	Structuration des pôles logistiques bretons		
<i>Objectif(s)</i>	Mettre en œuvre une vision stratégique des sites logistiques bretons en appui sur les besoins de l'économie régionale.		
<i>Contexte et enjeux</i>	<p>Conscient des enjeux environnementaux, de l'augmentation prévisible des coûts énergétiques, de la nécessité de maintenir et développer la connexion aux marchés nationaux et internationaux, plusieurs porteurs de projet ont souhaité s'investir dans la création de projets multimodaux rail-route simultanément.</p> <p>Pour qu'un projet d'infrastructure soit pérenne et efficient, il convient d'anticiper et de préparer le futur en s'appuyant sur les besoins, attentes et contraintes des professionnels mais également des entreprises afin de construire des projets structurants en adéquation avec la demande actuelle et ou future de transport, l'implication des professionnels et les usages logistiques exprimés.</p> <p>Aussi, il convient d'intégrer et solliciter l'avis des professionnels pour concevoir des implantations en parfaite cohérence avec les usages logistiques associés, motivées par des engagements d'usages pour l'activité industrielle régionale.</p>		
<i>Moyens</i>	<p><i>Mise en œuvre d'un groupe d'experts composés d'acteurs économiques régionaux qui aurait pour vocation d'émettre un avis consultatif sur les projets en cours de réflexion à l'échelle régionale, notamment en termes d'usages.</i></p> <p><i>Composé de professionnels, chargeurs, transporteurs, entreprises ferroviaires, acteurs portuaires, opérateurs de transport combiné, ce groupe d'experts aurait comme principale mission d'émettre un avis motivé (économique et logistique) sur ces réflexions en cours de réalisation en s'inscrivant dans une logique de cohérence logistique territoriale, ferroviaire, opérationnelle à l'échelle de la région et ce au regard des usages et des chaînes logistiques ou supply chain bretonne des différents secteurs d'activités du tissu industriel breton.</i></p> <p><i>Ce réseau d'experts pourrait en outre être force de proposition afin de soumettre des propositions pour un ordonnancement des projets efficients et pertinents dans le temps.</i></p>		
<i>Chef(s) de file potentiel</i>	▪ Région/comité d'experts	<i>Partenaires</i>	<i>Etat, professionnels de la logistique, fédérations</i>
		<i>Bénéficiaires</i>	<i>Economie régionale</i>
<i>Eléments de calendrier</i>	<i>Action priorisée rang 1. Mise en place de ce comité fin 2013</i>		
<i>Risques à la mise en œuvre</i>	<i>Cohésion des acteurs, volonté de s'engager dans une réflexion stratégique de territoire. Confidentialité sur les données analysées</i>	<i>Risques à la non mise en œuvre</i>	<i>Choix d'investissement non partagé Stagnation des projets multimodaux.</i>
<i>Indicateurs de suivi/performance</i>	<i>Nombre d'avis émis Nombre de participations d'acteurs. Projets développés</i>		
<i>Valeur ajoutée par rapport à l'existant</i>	<i>Sur la base des besoins du territoire, les avis émis permettront au porteur de projet et co-financeurs de réaliser des choix d'implantations raisonnés en adéquation avec les besoins des acteurs économiques.</i>		

<i>ORIENTATION STRATEGIQUE</i>		<i>FICHE ACTION TER. 4</i>	
<i>Structurer la logistique sur le territoire</i>			
<i>TITRE DE L'ACTION</i>	Recensement et conservation des infrastructures stratégiques		
<i>Objectif(s)</i>	Recenser les infrastructures ferroviaires et portuaires stratégiques jugées structurantes ainsi que le foncier en vue de les pérenniser pour ne pas péjorer le futur voire les moderniser.		
<i>Contexte et enjeux</i>	<p>Il apparaît nécessaire pour faire évoluer le système logistique breton de prendre en considération les installations fret existantes, utilisées ou en sommeil afin de maintenir ces outils industriels aux services des acteurs de la logistique et de l'économie bretonne. Parmi celles-ci, les installations fret ferroviaires et maritimes sont jugées structurantes afin de garantir une évolution, adaptation du système ferroviaire et permettre la mise en œuvre d'une dynamique de report modal, mutualisation de flux et de consolidation de ceux-ci issus des territoires et des besoins des acteurs locaux. Le maintien de fonciers industriels aux abords de ces sites participera également à cette réflexion d'ensemble.</p>		
<i>Moyens</i>	<p><i>Réalisation de diagnostics de terrains auprès des propriétaires d'installations de terminaux embranchés (ITE), sites multimodaux en sommeil, installations portuaires afin d'analyser l'environnement ferroviaire, industriel et le potentiel économique fret de ces installations.</i></p> <p><i>Recenser et qualifier à l'échelle de la Bretagne, ces infrastructures fret et les classer par pertinence technique et d'exploitation.</i></p> <p><i>Recenser et préserver le foncier fret jugé stratégique aux abords de ces sites.</i></p> <p><i>Définir et mettre en œuvre une politique de conservation, de maintien en exploitation, de mobilisation du foncier voire de modernisation en lien avec les gestionnaires des installations concernées.</i></p> <p><i>Cette action permettra de communiquer sur l'existence de ces outils industriels pour susciter le cas échéant l'émergence de projets de réhabilitation en adéquation avec des usages exprimés.</i></p>		
<i>Chef(s) de file potentiel</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestionnaires des installations (RFF, CCI) 	<i>Partenaires</i> <i>Bénéficiaires</i>	<i>Région, acteurs ferroviaires, portuaires chargeurs.</i> <i>Entreprises du territoire, Entreprises ferroviaires & maritimes.</i>
<i>Eléments de calendrier</i>	<i>Action priorisée rang 1. 1^{er} semestre 2014 production du diagnostic sur les infrastructures portuaires et ferroviaires jugées structurantes pour le fret.</i>		
<i>Risques à la mise en œuvre</i>	<i>Manque de cohérence et de cohésion des expressions.</i>	<i>Risques à la non mise en œuvre</i>	<i>Perte d'infrastructures stratégiques Coûts de maintenance pour des sites non pertinents Démantèlement de l'outil industriel, et du maillage territorial ferroviaire & portuaire.</i>
<i>Indicateurs de suivi/performance</i>	<i>Infrastructures jugées structurantes et nécessaire à pérenniser</i> <i>Infrastructures considérées sans devenir</i> <i>Infrastructures exploitables pour la logistique et le fret.</i>		
<i>Valeur ajoutée par rapport à l'existant</i>	<i>Ces diagnostics permettront de communiquer sur l'existence de ces outils industriels pour susciter l'émergence de projets de réhabilitation en adéquation avec des usages logistiques exprimés.</i>		

<i>ORIENTATION STRATEGIQUE</i>		<i>FICHE ACTION TER.5</i>	
<i>Structurer la logistique sur le territoire</i>			
<i>TITRE DE L'ACTION</i>	Mise en œuvre d'un projet de plateforme pilote à Morlaix		
<i>Objectif(s)</i>	Accompagner le développement du transport combiné jusqu'à la pointe finistérienne		
<i>Contexte et enjeux</i>	<p>La Région, soucieuse de développer des modes complémentaires à la route via des projets à caractère multimodal s'est engagée avec ses partenaires dans la mise en œuvre d'actions et de réflexions en faveur du transport combiné. Dans le cadre de cette volonté de développement d'offres multimodales en Bretagne, les réouvertures des sites de Rennes et Morlaix se sont concrétisées, portées par la demande d'un opérateur et l'expression du marché. Ces deux initiatives constituent une première phase de redéploiement du fret en Bretagne, essentiellement grâce à la dynamique d'opérateurs de transport et de la filière légumière.</p> <p>La réouverture de ces deux chantiers s'inscrit ainsi dans un projet de développement du fret ferroviaire à même de s'intégrer dans un schéma régional fret innovant et performant. Dans ce contexte et afin de promouvoir d'autres projets efficaces, il convient de mettre en place un cahier des charges de références afin que chaque porteur de projet s'inscrive et réponde à un ensemble de critères susceptibles de développer de nouveaux projets. Il conviendra ainsi de s'assurer de la cohérence logistique et économique, combinées à une cohérence territoriale pour ne pas aboutir à des projets concurrentiels qui pourraient menés à une insuffisance d'usage. Par ailleurs, il serait pertinent d'assurer un ordonnancement dans le temps des projets ayant répondu aux critères d'éligibilité.</p>		
<i>Moyens</i>	<p><i>Afin d'accompagner le développement de ce site et dès lors que les usages seront avérés, un cahier des charges sera élaboré pour définir les attendus sur ce site, comme :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>La définition du projet</i> - <i>La gouvernance</i> - <i>Les modes de gouvernance</i> - <i>Les modes de contractualisation entre les partenaires publics et privés</i> - <i>Les modalités d'engagement, d'usages et les services complémentaires à développer</i> - <i>Les conditions d'une extension de site ordonnancées dans le temps</i> - <i>Les réserves foncières programmées</i> <p><i>Ce cahier des charges servira de référence pour définir les attendus pour les autres sites en projet, il permettra de définir la recevabilité et le financement des projets notamment pour les actions TER6 & TER 7 et permettra d'envisager un potentiel appel à manifestation d'intérêt.</i></p>		
<i>Chef(s) de file potentiel</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Morlaix communauté 	<i>Partenaires</i>	<i>Région, Etat, RFF, entreprises ferroviaires, Opérateurs de transports</i>
		<i>Bénéficiaires</i>	<i>Exploitants, Opérateurs de transport combiné Transporteurs, Entreprises du territoire</i>
<i>Eléments de calendrier</i>	<i>Action priorisée rang 2. Réflexions et actions courant 2014/2015</i>		
<i>Risques à la mise en œuvre</i>	<i>Cohérence & cohésion des expressions des acteurs. Partage des risques.</i>	<i>Risques à la non mise en œuvre</i>	<i>Manque d'efficacité économique & logistique des projets.</i>
<i>Indicateurs de suivi/performance</i>	<i>Acteurs impliqués dans la démarche. Réponses aux cahiers des charges. Nombre de projets retenus</i>		
<i>Valeur ajoutée par rapport à l'existant</i>	<i>Cohérence et cohésion d'ensemble du schéma fret multimodal breton.</i>		

<i>ORIENTATION STRATEGIQUE</i>		<i>FICHE ACTION TER.6</i>	
<i>Structurer la logistique sur le territoire</i>			
<i>TITRE DE L'ACTION</i>	Développement de la capacité de manutention multimodale à court terme à Rennes		
<i>Objectif(s)</i>	Apporter une réponse à la progression des volumes du transport combiné rail-route au départ et à l'arrivée en complémentarité du site de la Plaine de Baud à Rennes.		
<i>Contexte et enjeux</i>	<p>La réouverture du site de la Plaine de Baud en janvier 2011 à Rennes a marqué le point de départ du redéploiement du fret ferroviaire en Bretagne. Cette nouvelle offre de transport multimodal permet ainsi de reporter chaque semaine l'équivalent de 350 ensembles routiers au départ et à l'arrivée de Rennes et à destination de Macon, Lyon et Miramas. L'activité est en développement, essentiellement grâce à la dynamique d'opérateurs de transport routier qui s'investissent dans un projet de report modal et qui sont désireux de réduire leurs empreintes GES, consommations de carburant et ainsi faire évoluer leurs offres de service commerciale.</p> <p>Le développement de la capacité multimodale à Rennes fait partie des priorités exprimées pour le court terme. En effet l'offre de transport actuellement offerte sur ce chantier arrivera en limite de capacité dès lors que 2 trains seront traités et ce malgré la création de la connexion ouest sur ce chantier de manière à garantir la pérennité du trafic pendant les travaux de construction de la LGV.</p> <p>La libération de fonciers embranchés sur Rennes pourrait offrir de potentielles opportunités notamment dans la mise en œuvre d'un chantier complémentaire à celui de la Plaine de Baud de manière à pouvoir faire face au développement des trafics et ceci dès 2014/2015 sachant qu'il conviendra de s'interroger sur la création à moyen terme d'un chantier multimodal à même de répondre à l'augmentation des volumes de manière optimale et massifiée.</p>		
<i>Moyens</i>	<p><i>Mise en œuvre d'une étude d'opportunité logistique & de faisabilité pour accompagner l'évolution des volumes sur le site actuel. Etude de faisabilité d'un second site de transport combiné opérationnel à court terme en complémentarité avec le chantier de la Plaine de Baud.</i></p> <p><i>Recherche de complémentarité et d'un « mix modal » transport ferroviaire conventionnel et transport combiné, mutualisation des moyens, ressources et des plans de transport.</i></p>		
<i>Chef(s) de file potentiel</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rennes Métropole 	<i>Partenaires</i>	<i>Région, Etat, Opérateurs de transport combiné, Transporteurs routiers, Chargeurs, entreprises ferroviaires.</i>
		<i>Bénéficiaires</i>	<i>Entreprises du territoire</i>
<i>Eléments de calendrier</i>	<i>Action priorisée rang 2. Lancement de l'étude d'opportunité début 2014</i>		
<i>Risques à la mise en œuvre</i>	<i>Cohérence & cohésion des expressions des acteurs. Respect confidentialité des données.</i>	<i>Risques à la non mise en œuvre</i>	<i>Inadéquation des capacités ferroviaires pour répondre à l'évolution des volumes en transit et des besoins de reports modaux route/fer.</i>
<i>Indicateurs de suivi/performance</i>	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Acteurs impliqués dans la réflexion</i> - <i>Durée de mise en œuvre du projet</i> - <i>Budgets alloués</i> 		
<i>Valeur ajoutée par rapport à l'existant</i>	<i>Préparer l'avenir et les perspectives multimodales de demain.</i>		

ORIENTATION STRATEGIQUE

FICHE ACTION TER.7

Structurer la logistique sur le territoire

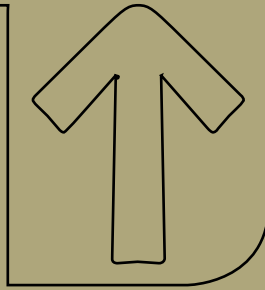
TITRE DE L'ACTION	Encadrer le développement des pôles multimodaux logistiques		
Objectif(s)	Accompagner le développement du transport combiné sur le territoire régional		
Contexte et enjeux	<p>Afin de répondre aux enjeux environnementaux, à l'augmentation prévisible des couts énergétiques, à la nécessité de maintenir et développer la connexion aux marchés nationaux et internationaux, aux attentes sociétales de plus en plus sensibles au développement durable, le recours aux solutions de transports multimodales apparaît aujourd'hui comme une solution pertinente pour satisfaire ces différents enjeux.</p> <p>Souple, polyvalent, performant économiquement, contribuant à la réduction des GES et conduisant à améliorer la sécurité routière, le transport combiné favorise l'inter modalité avec tous ses bénéfices et apparaît aujourd'hui comme une véritable solution logistique.</p> <p>Dans ce contexte, il est pertinent d'élaborer et de définir la structuration des futurs pôles multimodaux bretons. Un consensus a été dégagé par les acteurs économiques (chargeurs, transporteurs) sur le besoin de structurer ces pôles autour de 5 à 6 sites multimodaux y compris les places portuaires de Brest et de Lorient. Afin que cette structuration soit pérenne, il convient d'anticiper et de préparer le futur en s'appuyant sur les besoins, attentes et contraintes des professionnels mais également les attentes des entreprises afin de construire des projets en adéquation avec la demande actuelle et ou future de transport, l'implication des professionnels et les usages logistiques exprimés. Une attention particulière sera donnée à l'ordonnancement dans le temps des projets, la maturité logistique du marché associée et aux marges de progrès à atteindre pour réunir les conditions de succès de ces projets.</p> <p>Il conviendra dans le cadre de cette réflexion de conduire une réflexion stratégique sur la pertinence d'un site multimodal de dimension européenne à l'entrée du territoire breton à une échéance de 10 à 15 ans.</p>		
Moyens	<p>Mise en œuvre d'un comité d'experts composé d'entreprises, de professionnels de la logistique, d'acteurs locaux, des collectivités et de l'Etat pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - structurer la réflexion sur l'émergence des plateformes via l'élaboration d'un cahier des charges fixant les conditions d'éligibilité des projets à financement régional qui pourra déboucher sur un appel à projet dès lors que les usages, la complémentarité des sites et l'exploitation ferroviaire seront avérés, - définir les attendus sur un site multimodal de dimension européenne. 		
Chef(s) de file potentiel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Région/comité d'experts 	Partenaires	<i>Etat, Opérateurs de transport combiné, Transporteurs routiers, entreprises, entreprises ferroviaires, fédérations</i>
		Bénéficiaires	<i>Entreprises du territoire</i>
Eléments de calendrier	<i>Action priorisée rang 2. Mise en œuvre courant 2014/2015 en parallèle des actions TER 5 ET 6</i>		
Risques à la mise en œuvre	<i>Cohérence & cohésion des expressions des acteurs. Nécessité d'une réelle prise en compte des enjeux durables et économiques du territoire pour définir cette stratégie.</i>	<i>Risques à la non mise en œuvre</i>	<i>Incapacité à développer le multimodal Emission des investissements pour la logistique</i>
Indicateurs de suivi/performance	<i>Acteurs impliqués dans la réflexion. Montant des investissements.</i>		
Valeur ajoutée par rapport à l'existant	<i>Préparer l'avenir et les perspectives multimodales de demain dans un contexte économique mondialisé.</i>		

1-	PREAMBULE	2
2-	LA PROPOSITION DE PLAN REGIONAL D' ACTIONS LOGISTIQUES.	6
2.1	ACTION CLE 1 : PLAN DE SOUTIEN AU DEVELOPPEMENT DE NOUVELLES OFFRES DE TRANSPORT MULTIMODALES 6	
	<i>MOD1 : Création d'un dispositif d'aide à la mise en place de nouvelles lignes ferroviaires et maritimes.....</i>	7
	<i>MOD2 : Réserver des capacités de sillons répondant aux besoins identifiés au départ et à l'arrivée de la Bretagne.....</i>	8
	<i>MOD3 : Aide à l'acquisition de caisses mobiles rail- route</i>	9
	<i>MOD4 : Pérenniser et développer les activités de collecte / distribution ferroviaire en intra Bretagne.....</i>	9
2.2	ACTION CLE 2 : ACCOMPAGNEMENT DE LA TRANSFORMATION DE LA SUPPLY CHAIN DES ENTREPRISES	10
	<i>ENT 1 : Assistance aux entreprises sur les démarches de mutualisation.....</i>	11
	<i>ENT 2 : Accompagnement des PME/TPE de production dans l'évolution de leurs compétences en supply chain.....</i>	12
	<i>ENT 3 : Accompagnement des PME/TPE de transport dans l'évolution de leurs performances</i>	13
	<i>ENT 4 : Animation du réseau de compétence régional.....</i>	14
	<i>ENT 5 : Mise en place d'un dispositif de communication dédié à la supply chain.....</i>	15
	<i>ENT 6 : Mise en place d'une démarche de mobilisation et de sensibilisation des entreprises..</i>	15
	<i>ENT 7 : Accompagnement des PME pour l'évolution de leurs systèmes d'information (SI) dans le cadre du pilotage de leur supply chain</i>	16
2.3	ACTION CLE 3 : STRUCTURER LA LOGISTIQUE SUR LE TERRITOIRE	17
	<i>TER 1 : Les projets portuaires</i>	17
	<i>TER 2 : Les projets routiers.....</i>	18
	<i>TER 3 : La structuration des pôles logistique bretons.....</i>	18
	<i>TER 4 : Recensement et conservation des infrastructures stratégiques.....</i>	19
	<i>TER 5 : Mise en œuvre d'un projet de plate-forme pilote à Morlaix.....</i>	20
	<i>TER 6 : Développement de la capacité de manutention multimodale à court terme à Rennes</i>	20
	<i>TER 7 : Encadrer le développement de pôles multimodaux logistiques</i>	20
	<i>Approche synoptique du plan régional d'actions logistiques :</i>	21
3-	CONCLUSION PREMIERE ETAPE COURT TERME : 6 ACTIONS PRIORISEES RANG 1 DECLINEES	
EN 7	MESURES OPERATIONNELLES D'ICI FIN 2013 - DEBUT 2014	23
	<i>ACTION CLE 1 : Plan de soutien au développement de nouvelles offres de transport multimodales</i>	23
	<i>ACTION CLE 2 : Accompagnement de la transformation de la supply-chain des entreprises.....</i>	24
	<i>ACTION CLE 3 : Structurer la logistique sur le territoire.....</i>	24

Document adopté par le Conseil régional de Bretagne en séance plénière
les 12 et 13 décembre 2013 à la majorité des voix.

DÉTAIL DES VOTES

Groupe Bretagne écologie : pour
Groupe communiste : pour
Groupe Droite et centre de Bretagne : abstention
Groupe Europe Écologie - Les Verts Bretagne : pour
Groupe socialiste et apparentés : pour
Groupe UDB Autonomie et écologie : pour



Steuñv oberoù aveerezh ar Rannvro

Danevell degemeret

KUZUL-RANVRO

Kerzu 2013



KUZUL-RANVRO BREIZH
283, bali ar Jeneral Patton – CS 21101
35711 ROAZHON CEDEX 7
Pgz. : 02 99 27 10 10 – Plr : 02 99 27 11 11
www.rannvro-breizh.fr

CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE
283, avenue du Général Patton – CS 21101
35711 RENNES CEDEX 7
Tél. : 02 99 27 10 10 – Fax : 02 99 27 11 11
www.bretagne.fr