

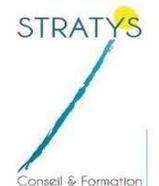


ORTB

Prospective de la logistique en Bretagne 2040

Atelier territorial n°1/2 - 23/10/2019

Introduction : synthèse de l'état des lieux et
tendances selon la bibliographie et les entretiens



Ateliers prospectifs territoriaux avec les membres de l'ORTB : 23/10 & 11/12 - 2019

Déroulement de la journée J1 - 23/10/2019 :

- 9h – 17h
Matin (9h30 – 12h30)
 1. Mot d'accueil du Président (rappels de l'objet de la démarche) (5 mn)
 2. Plénière : restitution de l'état des lieux et tendances à l'œuvre + questions (1h15)
 3. Répartition du 1^{er} temps de chaque atelier (1/4h)
 4. Animation 1^{er} temps d'atelier (1h30)
- 1. Pause déjeuner + café + discussions interpersonnelles (1h15)
- 2. Après-midi (13h45 – 16h45)
 1. Animation 2^{ème} temps d'atelier (1h30)
 2. Pause participants + Présentation synthèses (20 mn)
 3. Présentation des synthèses et temps de questions/commentaires/réactions (1h10)
- 3. Mot de conclusion et invitation aux contributions post atelier (5 mn)

Ateliers prospectifs territoriaux avec les membres de l'ORTB : 23/10 & 11/12 - 2019

Qu'est-ce que la Prospective ?

Dans un **MONDE** complexe, ouvert, changeant, aux effets de long terme... donc **INCERTAIN**, il faut :

“Explorer ce qui peut advenir, les futurs possibles,...
(réflexion et intelligence collective)

... pour dégager ce qui peut être fait, les politiques et les stratégies”
(volonté et pouvoir d'atteindre les objectifs souhaités)

B. de JOUVENEL – FUTURIBLES

Anticiper les changements de long terme...

...pour mieux agir dès aujourd'hui

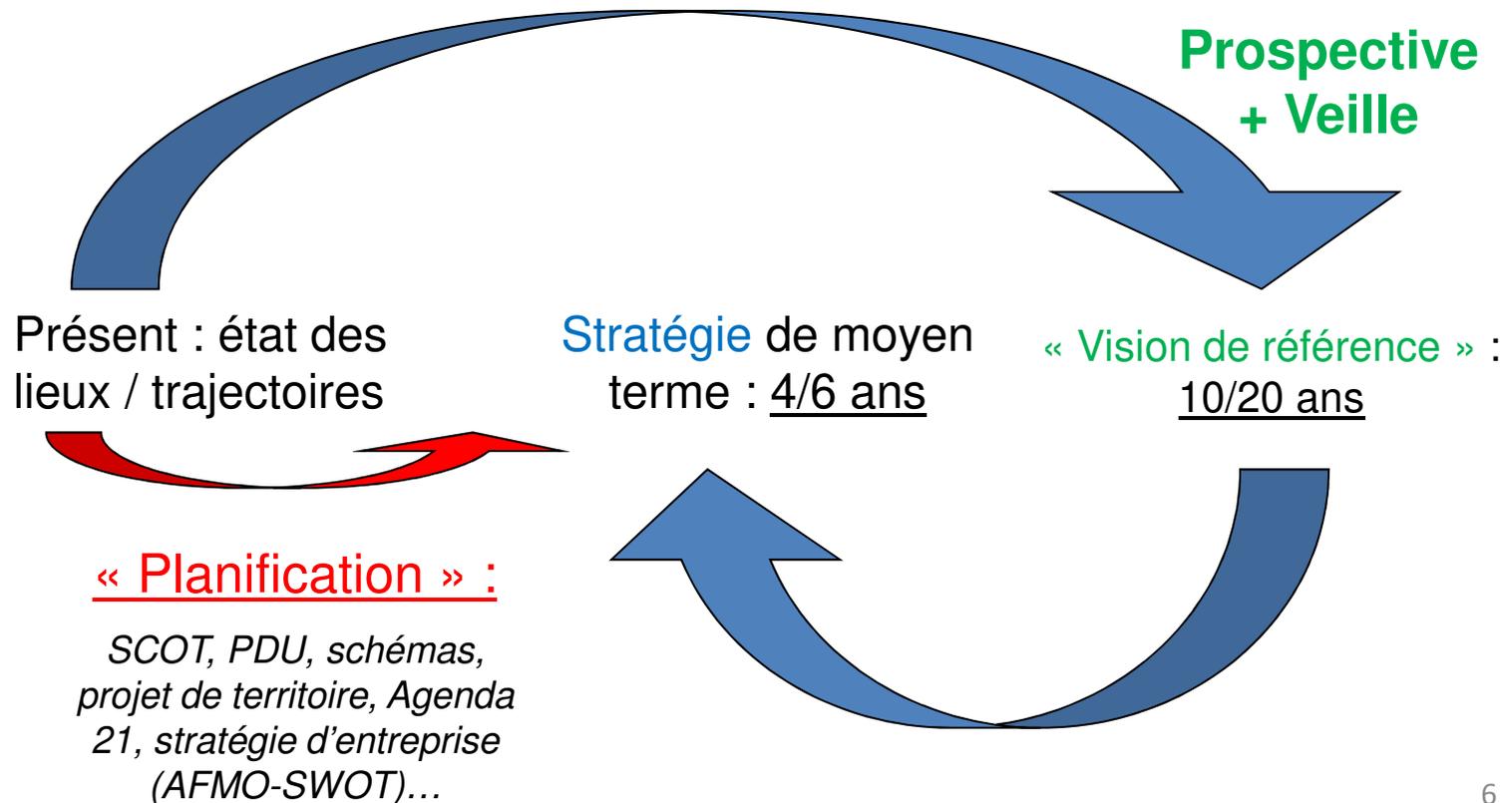
M. GODET – CNAM

- Prospective ≠ Prévision ≠ Futurologie ≠ Prophétie
Prospective ≠ Stratégie ou Planification unique
Hypothèses multiples & Probabilité ≠ Unicité & Souhait

Les fondamentaux de la Démarche Prospective

« Il n'y a de bon vent que pour celui qui sait où il va » :

⇒ penser collectivement le temps long pour donner du « sens » aux changements et actions des parties prenantes



Les fondamentaux de la Démarche Prospective

Questions-clés... et étapes méthodologiques d'une approche stratégique par la Démarche Prospective :

Prospective

- ❶ « **Qui sommes-nous** » (état des lieux, trajectoires en cours, identités, projets...) ?
- ❷ « **Que peut-il advenir ? Quels changements ?** » de contexte (externe), interne selon les actions des parties prenantes,...
- ❸ « **Que pouvons-nous devenir ?** » => co-construction de scénarios en probabilité (= réflexion collective)

Stratégie

- ❹ « **Que voulons-nous devenir** » => expression des souhaits, de volonté, de la décision (orientations, objectifs stratégiques)
- ❺ « **Qu'allons-nous faire** » (planification / moyens-temps, partenariats)
- ❻ « **Quel pilotage opérationnel et stratégique** » (suivi-évaluation-veille)

Ateliers prospectifs territoriaux avec les membres de l'ORTB : 23/10 & 11/12 - 2019

Ateliers territoriaux : construire sur 2 jours avec les membres de l'ORTB :

- Une vision actualisée des domaines et des variables les plus pertinentes de la « supply chain-logistique-transport » d'ici 2040 et adaptées au contexte de la Bretagne
- J1 (23/10/2019) : Organiser la réflexion prospective collective autour d'une entrée par grands enjeux :
« **Que peut-il arriver ? Quels sont les facteurs de changement possibles ?** » ⇒ brainstorming collectif
- J2 (11/12/2019) : Approfondir la réflexion par une probabilisation collective des hypothèses de changement majeures (générales à l'économie logistique et plus spécifiques à la Bretagne)

Ateliers prospectifs territoriaux avec les membres de l'ORTB : 23/10 & 11/12 - 2019

Introduction : état des lieux et trajectoires en cours
(rétrospective et perspectives)

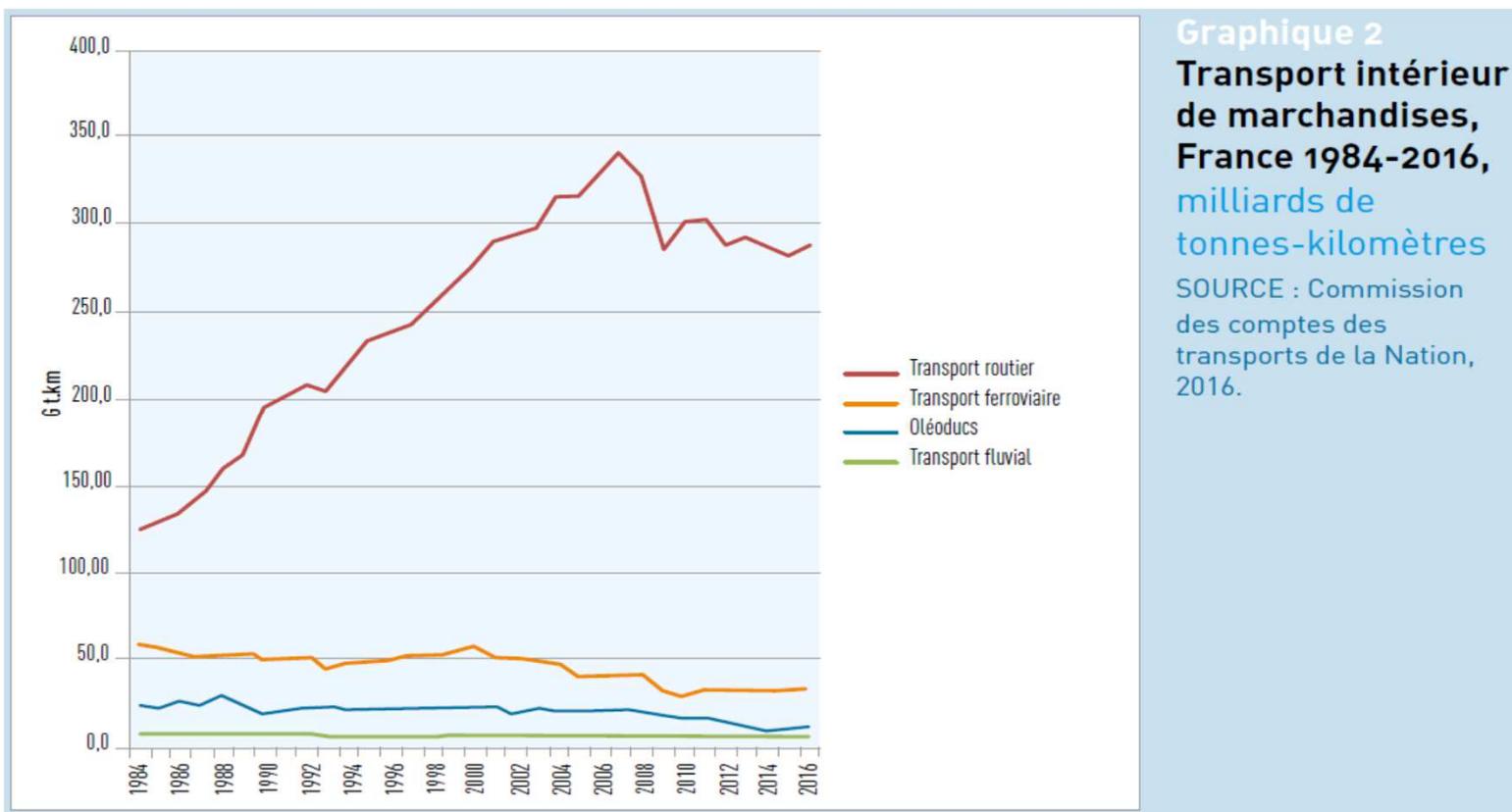
**Synthèse bibliographie & entretiens qualitatifs
des évolutions de l'économie (consommations-productions),
de la logistique et du transport de marchandises,
en Bretagne dans le contexte national et européen**



4 enjeux-entrées des ateliers prospectifs

Evolution des transports de marchandises en France

(source : Les comptes des transports 2018 – CGDD)



Evolution des transports terrestres de marchandises en France (Sources : Les comptes des transports 2017-2018 – CGDD Mémento des transports ORTB)

- France : 348 milliards de tonnes-kilomètre, dont :

▪ Routier : 293 Mdt.km	89%
▪ dont poids-lourds étrangers : 120,4 Mdt.km	
▪ Ferroviaire : 32 Mdt.km	09%
▪ Fluvial : 8 Mdt.km	03%
▪ Oléoducs : 10 Mdt.km	

- Bretagne (en tonnage)

▪ Routier : « 190 Mt »	> 96%
▪ Ferroviaire :	2-3%

« Projections de la demande de transport 2030-2050 » (CGDD – 2016)

- Modèle et hypothèses macroéconomiques : + 89% du transport de fret 2050/2012 (quasi doublement) selon un Taux de Croissance Annuel Moyen (TCAM) de 2,1% par an d'ici 2030 puis 1,3% d'ici 2050

TABLEAU 13 : TRANSPORT DE FRET, PROJECTIONS 2030 ET 2050

Mode	2012		2030			2050		
	t.km (milliards)	Part modale %	t.km (milliards)	Part modale %	TCAM 2012-2030 %	t.km (milliards)	Part modale %	TCAM 2030-2050 %
Route	264	87	383	87	2,1	490	85	1,2
Fer	33	11	47	11	2,1	71	12	2,1
Fluvial	8	2	12	3	2,3	16	3	1,4
Total	304		442		2,1	576		1,3

Source : Projections de la demande de transport sur le long terme, 2016.

TCAM : taux de croissance annuel moyen

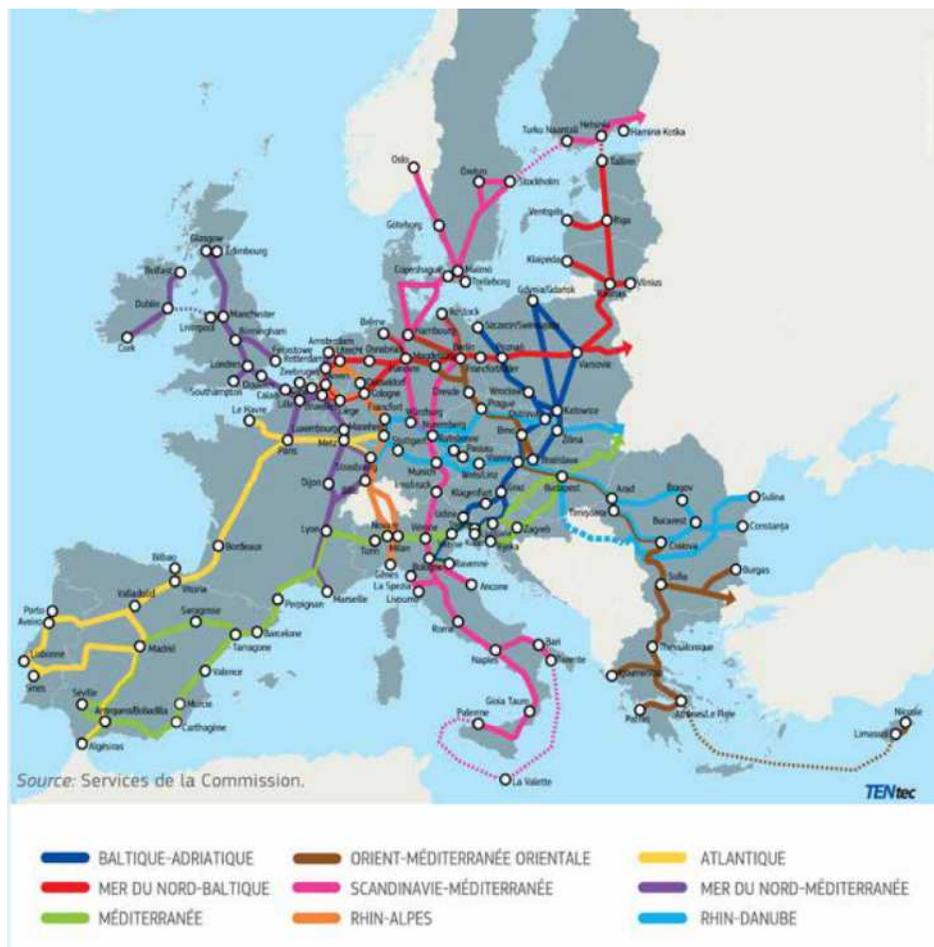
Points de repère essentiels de la logistique-transport de la Bretagne

- ✓ Une réalité géographique maritime, péninsulaire et excentrée en Europe... contraignante mais aussi historiquement fédérative (plan routier breton des voies express de désenclavement, « gratuité », création et organisation performante de PME familiales de transport, création de la compagnie Brittany Ferries,...)
- ✓ Un Grand Ouest globalement à l'écart des flux nord-sud les plus importants de l'U.E (Réseau central européen), aussi bien pour la route que pour le fer
- ✓ Une région très peu insérée dans les flux maritimes mondiaux passant devant sa façade maritime (mais les autres ports non plus, sauf le GPM Nantes St-Nazaire ?)
- ✓ Une région de taille moyenne non recomposée : 3,3 Mhab. (+/- 4 Mhab. en 2040) + Pays de la Loire (3,5 Mhab.)
- ✓ Urbanisation multipolaire et littorale (archipel de villes moyennes et deux métropoles (voire 3 avec St-Nazaire-Nantes))

Présentation des ateliers prospectifs : état des lieux

Logistique Bretagne 2040 » : synthèse de l'état des lieux et entretiens

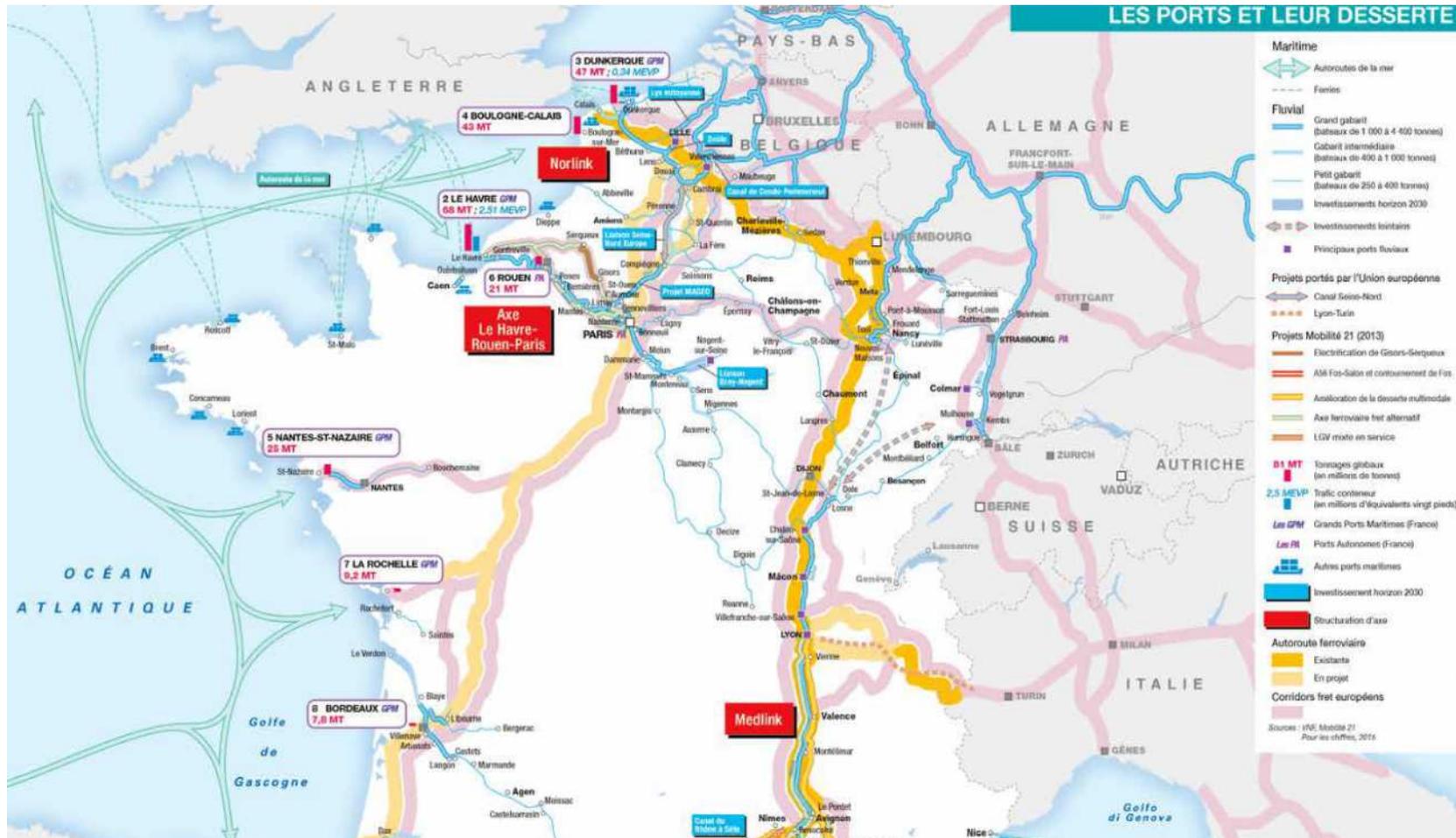
La Bretagne et le Grand Ouest : à l'écart du Réseau Européen Central de Transport



Présentation des ateliers prospectifs : état des lieux

Logistique Bretagne 2040 » : synthèse de l'état des lieux et entretiens

Grand Ouest : à l'écart des flux nord-sud les plus importants de l'U.E (carte des corridors centraux de fret européen)



Source : Atlas TDIE (mars 2019)

Présentation des ateliers prospectifs : état des lieux

Logistique Bretagne 2040 » : synthèse de l'état des lieux et entretiens

Une problématique déjà posée lors des ateliers
Plan Régional d'Actions Logistique de la Bretagne en 2013



Le diagnostic global



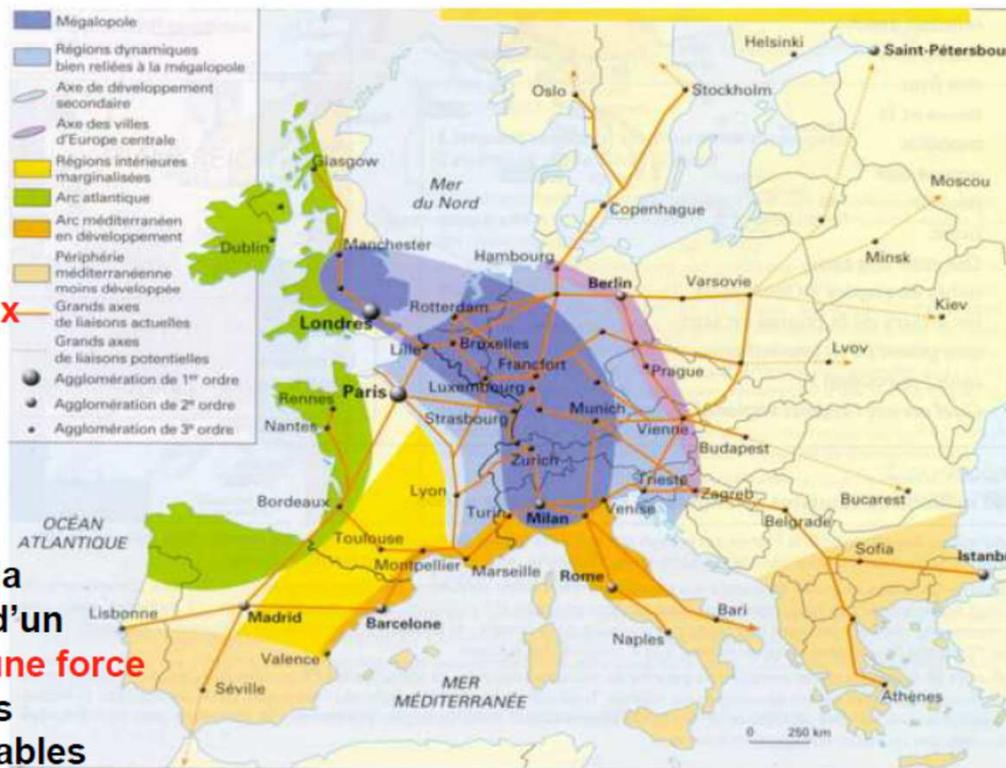
FORCES ET FAIBLES DU TERRITOIRE REGIONAL



→ Une **banane bleue** qui se déplace vers l'Est

→ Nécessité de **développer les connexions aux marchés nationaux et internationaux**

→ Transformer la **périphéricité d'un handicap en une force relative** sur les marchés captables



Une problématique déjà posée lors des ateliers
Plan Régional d'Actions Logistique de la Bretagne en 2013



Le diagnostic global



FORCES ET FAIBLES DU TERRITOIRE REGIONAL

La région Bretagne est:

- la 5^{ème} région productrice de France

Avec une **composante agricole et industrielle supérieure** à la moyenne nationale

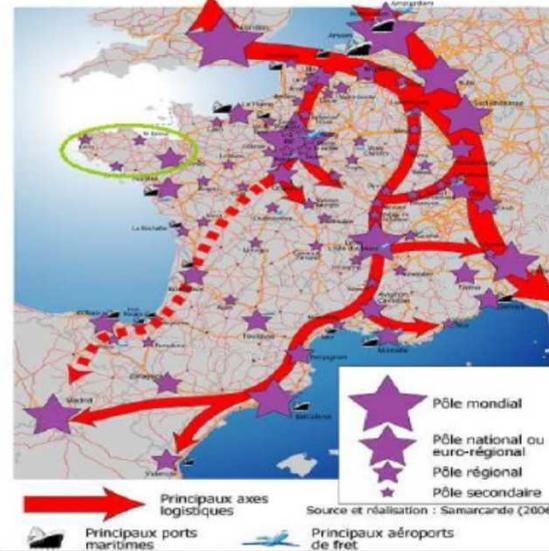
Pour se connecter aux grands bassins de consommation, un industriel breton a une **distance de transport à parcourir supérieure**:

- De **300 à 350 km** par rapport avec un industriel français
- Les **temps de parcours routiers** sont **plus élevés**

Cela se traduit par de forts enjeux sur les coûts de revient:

- ✓ Perte de **1 à 1,5 % de marge** par rapport à un industriel français hors Bretagne

Les pôles logistiques français et des pays limitrophes



Présentation des ateliers prospectifs : état des lieux

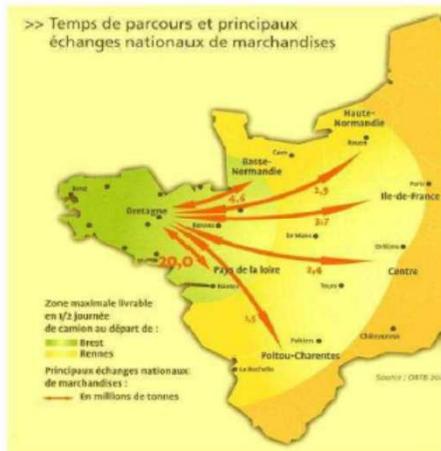
Une problématique déjà posée lors des ateliers
Plan Régional d'Actions Logistique de la Bretagne en 2013



Le diagnostic global



FORCES ET FAIBLES DU TERRITOIRE REGIONAL



✓ **Une absence d'offre directe et massifiée** (sur le grand-export, les échanges avec l'Europe et la France) **a un impact sur le coût de revient du produit** et sur les délais de transit

• La géographie particulière de la Bretagne **induit des coûts supplémentaires** de transport pour les sites situés à l'intérieur de la Bretagne avec des **distances supplémentaires de l'ordre de 150 à 200 km.**

Ces handicaps structurels ont été historiquement Compensés par la performance des groupes de transport, l'absence de péages et les aménagements routiers à 2x2 voies.

Le mode ultra-dominant est le mode routier,

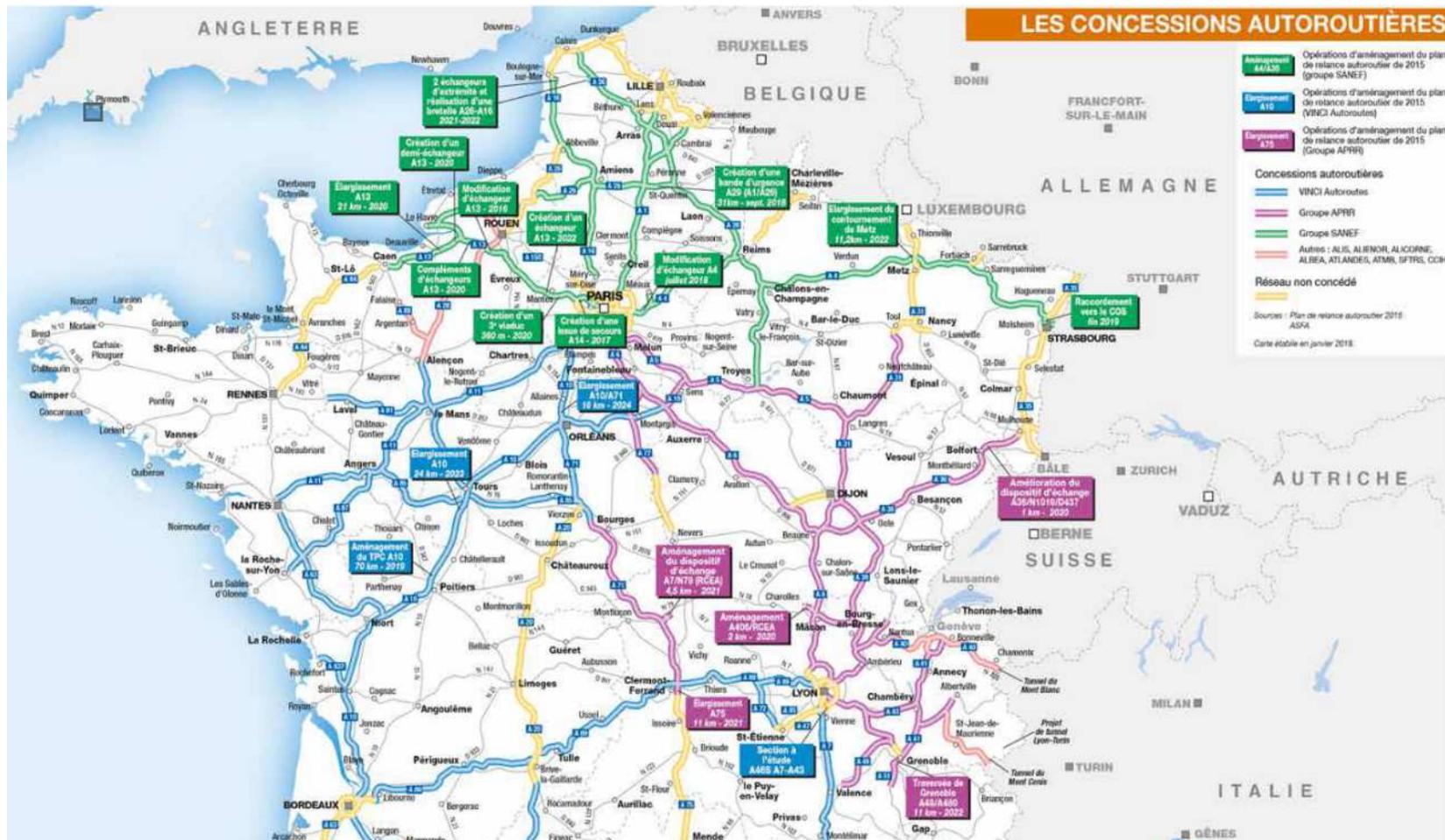
le ferroviaire a quasiment disparu à l'exclusion de quelques trains massifs,

le mode maritime est à ce jour une niche de transport

Présentation ateliers prospectifs : état des lieux

Logistique Bretagne 2040 » : synthèse de l'état des lieux et entretiens

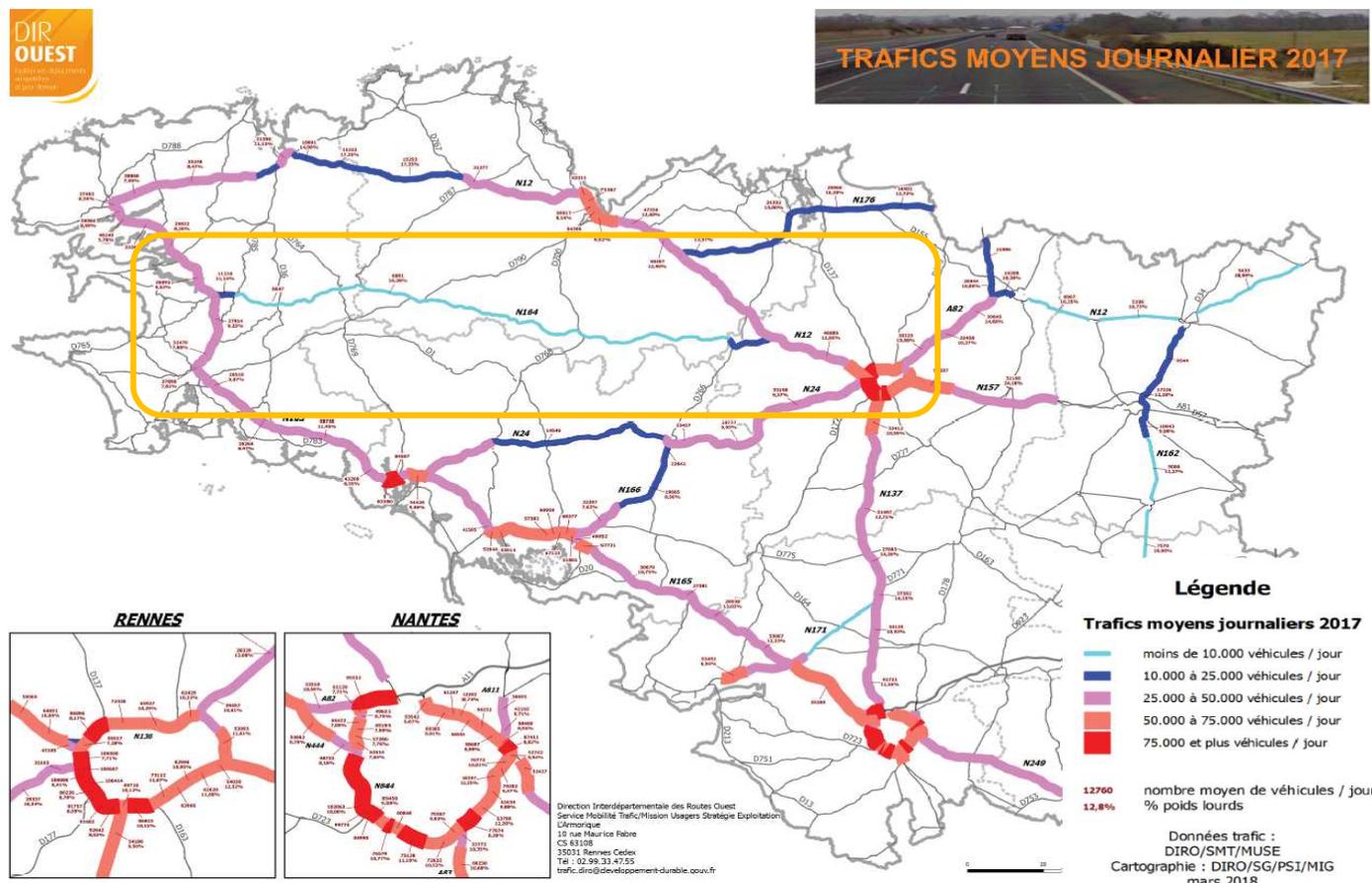
Peu d'autoroutes (*max = 130 km/h*) concédées (= pas de péages) en Bretagne, ni jusqu'à Caen et Nantes



Présentation des ateliers prospectifs : état des lieux

Logistique Bretagne 2040 » : synthèse de l'état des lieux et entretiens

Un achèvement à 85% de la mise à 2x2 voies de l'axe central RN 164 vers 2023/2024 : un nouvel axe plus rapide pour le Finistère et de développement pour le Centre Bretagne ?



Points de repère essentiels de la logistique-transport de la Bretagne

- ✓ En tonnage, un transport routier de marchandises efficace (délai « A pour B », prix), à la part de marché modale archi-dominant > **96% en tonnage**
- ✓ Echanges intra Bretagne dominants = **141 Mt (2017)**. Distance moyenne # **100 km**. Part dominante de matériaux de construction/travaux (carrières).
- ✓ Echanges inter-régionaux = **41 Mt (2017)**.
23,6 Mt entrants > 17,9 sortants. Distance moyenne entrées/sorties = **260 km** (144 km produits énergétiques / 300 km produits agricoles et manufacturés).
A 65% avec régions limitrophes (Pays de la Loire + Normandie).
80% avec Ile-de-France et Centre Val de Loire
- ✓ Part dominante de produits agricoles / agroalimentaires / manufacturés

Points de repère essentiels de la logistique-transport de la Bretagne

- ✓ En tonnage, échanges internationaux = 4 à 5 Mt routiers (2006).
- ✓ En valeur (€ 2016), échanges internationaux très minoritaires pour la Bretagne / régions Hauts de France, Ile-de-France, Centre Val de Loire, couloir rhodanien (corridor de transit)
- ✓ 21,2 Md€, 50%-50% en importations/exportations
- ✓ 57% par voie terrestre – 34% par voie maritime
- ✓ 65% intra-UE/Europe - 35% extra-UE
- ✓ Importance forte de l'international pour quelques produits et entreprises (agroalimentaire, manufacturés, agricoles frais, pêche)

Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ? État des lieux et tendances

Echanges internationaux Bretagne (tous modes) (source : Les transports en Bretagne – Mémento 2018 - ORTB)

- 21,2 Md€, 50-50% en importations/exportations en 2016

Évolution des échanges de marchandises de la Bretagne avec les pays étrangers (en valeur)

Mode de transport		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Importations	Air	848,5	679,3	698,8	1 020,1	767,7	782,6	662,6	665,2	769,4	696,4
	Fer	59,7	86,6	70,6	65,8	70,7	50,6	74,3	63,3	39,7	30,2
	Mer	2 667,9	3 156,4	2 456,7	3 098,8	3 727,1	3 858,1	3 488,9	4 965,4	3 431,0	3 434,1
	Route	4 385,9	4 863,8	4 302,0	5 001,5	6 365,5	6 127,6	6 006,6	5 944,8	6 164,0	6 357,5
	Total importations	7 962,0	8 786,0	7 528,1	9 186,2	10 931,0	10 819,0	10 232,5	11 638,7	10 404,2	10 518,3
Exportations	Air	901,1	987,5	1 238,3	1 035,5	1 089,4	1 080,9	1 097,9	1 053,5	1 232,9	1 129,7
	Fer	1 727,7	1 153,9	502,1	225,3	525,3	559,7	358,4	269,1	222,5	203,1
	Mer	2 752,0	2 956,2	2 384,2	2 737,7	3 212,1	3 605,6	3 512,9	4 553,8	4 501,4	3 726,0
	Route	4 565,0	5 327,3	4 497,1	5 073,8	6 150,1	5 548,7	5 488,9	5 479,3	5 401,8	5 615,2
	Total exportations	9 945,9	10 424,9	8 621,7	9 072,2	10 976,9	10 794,9	10 458,1	11 355,7	11 358,6	10 674,0
Total des flux		17 907,8	19 210,9	16 149,8	18 258,4	21 907,9	21 613,9	20 690,6	22 994,4	21 762,8	21 192,3

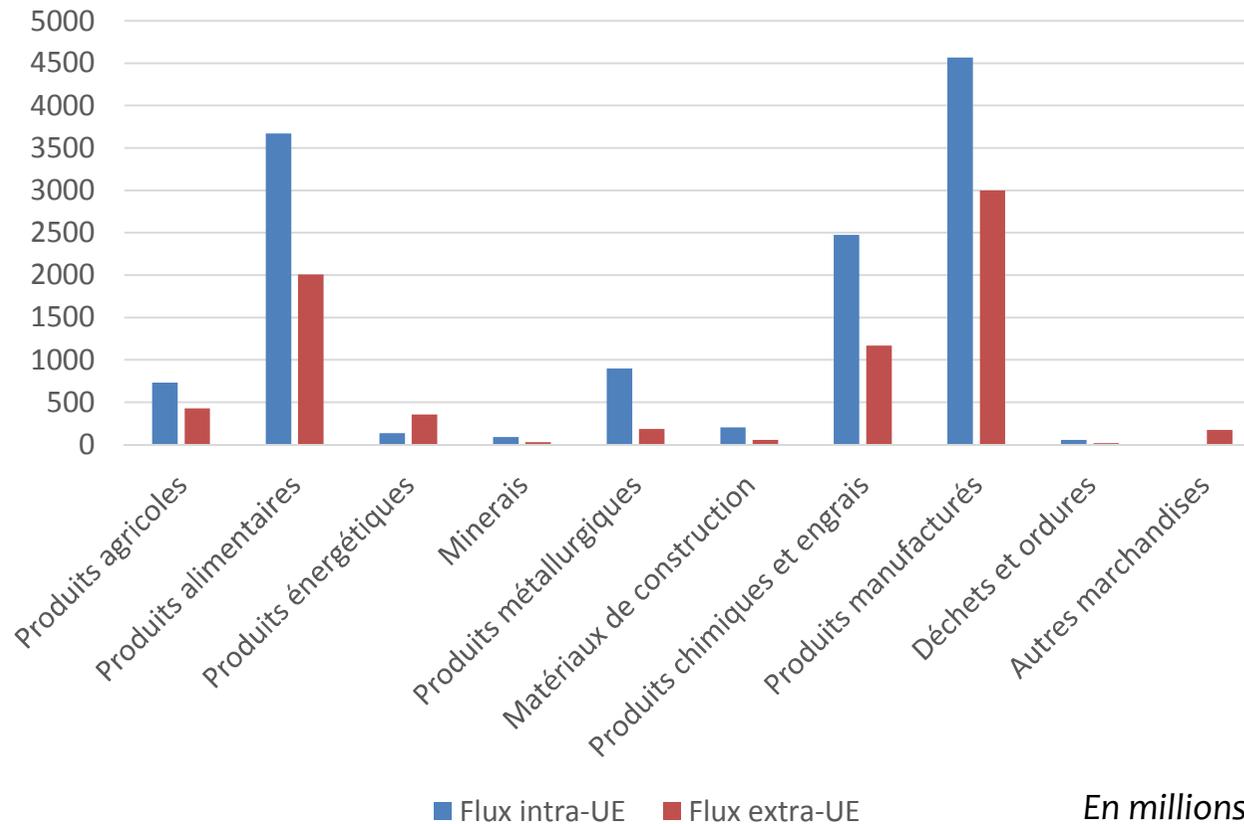
Sources : MTÉS/SDES/base SITRA Marchandises

en millions d'euros

Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ? État des lieux et tendances

Echanges internationaux Bretagne (tous modes)
(Source : *Les transports en Bretagne – Mémento 2018 - ORTB*)

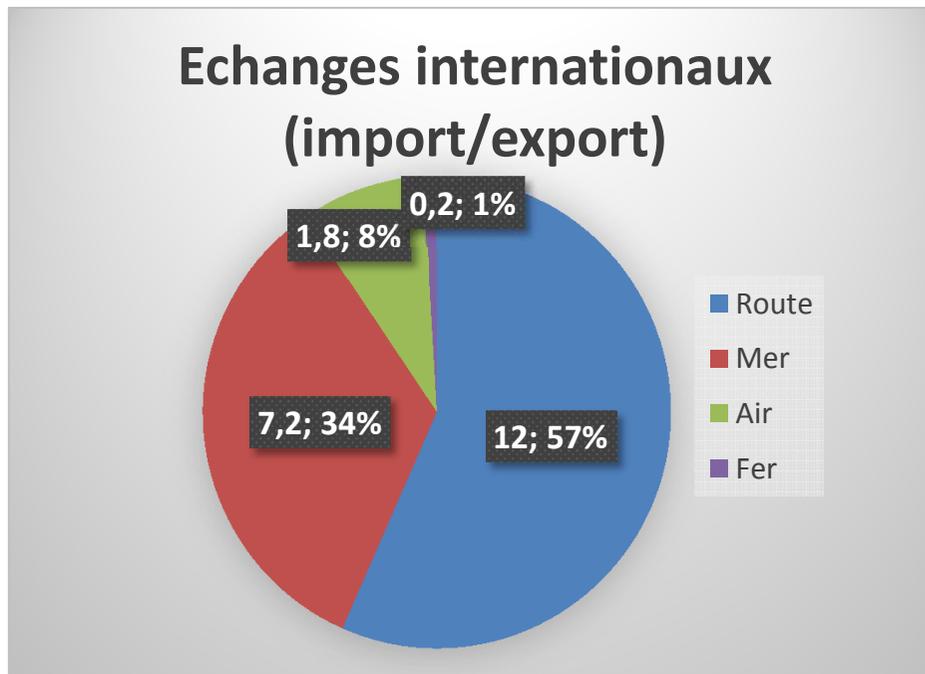
- Produits manufacturés > alimentaires > engrais-chimie



Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ? État des lieux et tendances

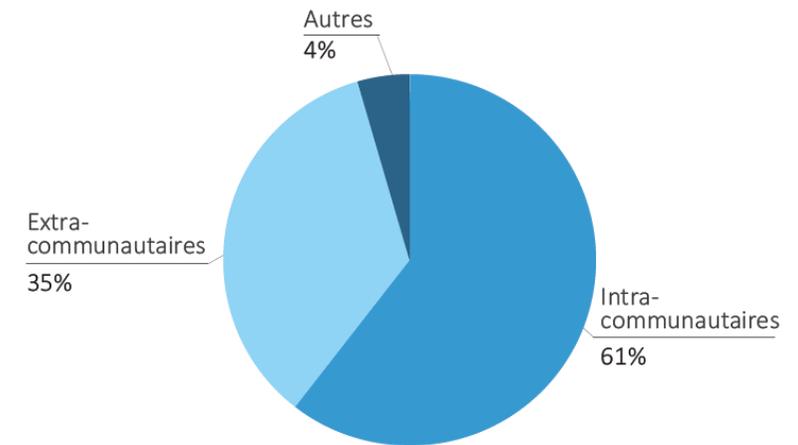
Echanges internationaux Bretagne (tous modes)
(Source : *Les transports en Bretagne – Mémento 2018 - ORTB*)

- Importance de la mer dans l'international en valeur (34%)



Md€ et % par mode en 2016

par zone d'échanges



Sources : MTÉS/SDES/base SITRA Marchandises

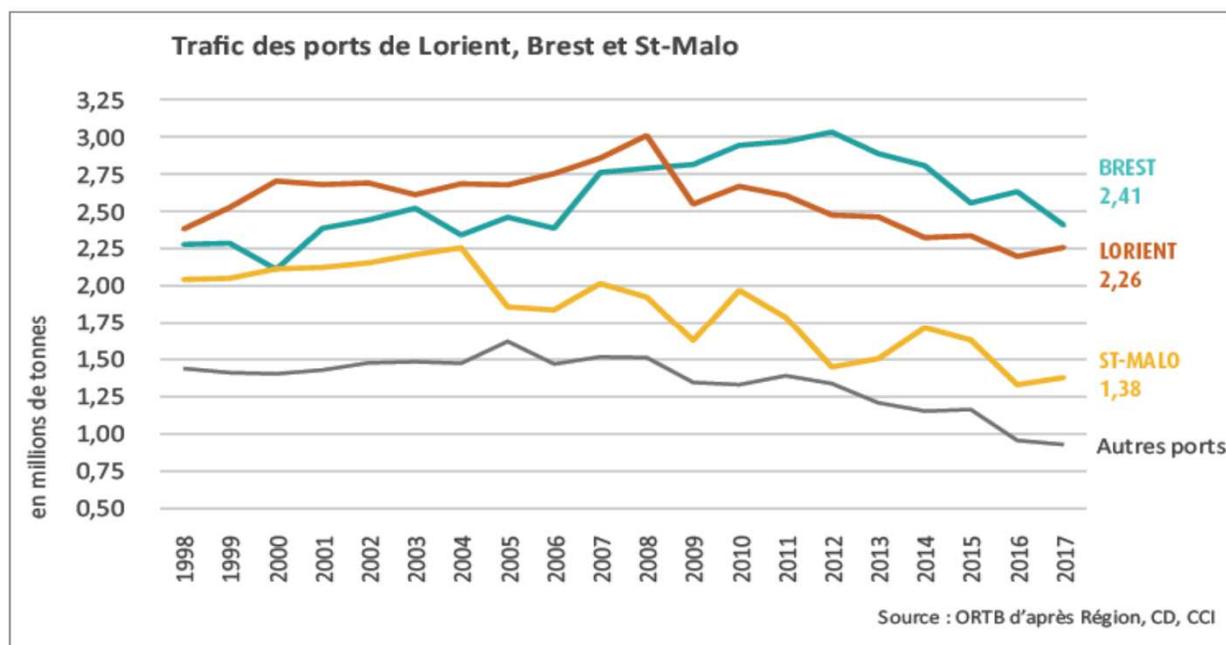
Points de repère essentiels de la logistique-transport de la Bretagne

- ✓ Des ports de commerce de compétence régionale et une Stratégie portuaire depuis dix ans (2009)
- ✓ Avec la Loi NOTRE (2015), 22 ports (commerce, voyageurs, pêche) sont propriétés de la Région . Recherche de statut et financement partagé avec les Conseils départementaux, EPCI et concessionnaires pour leurs gestions.
- ✓ Extension du port de Brest par poldérisation pour E.M.R : 220 M€
- ✓ Ports bretons = 7,5 Mt (dont 80% importations, très majoritairement agricole à Brest (usine Bunge) et Lorient
- ✓ Intermodalité avec mer/fer : plus de pré ou post acheminement ferroviaire depuis près de 15 ans. De petits hinterlands des ports de Brest, Lorient ou Saint-Malo

« Encore des investissements lourds à envisager (dizaines de millions d'euro), si les usages et la demande des opérateurs économiques sont là »

Trafic maritime de ports de commerce

(source : Ports de commerce en Bretagne 2017 - ORTB)



- 3 principaux ports = 87% des trafics bretons
- Tendances baissières : St Malo (2004) , Lorient (2008), Brest (2012) mais « reprise » en 2018 (+500 Kt)
- Roscoff, 4^{ème} port, stable à 470 Kt. Le Légué 5^{ème} port, à 290 Kt

Points de repère essentiels de la logistique-transport de la Bretagne

- ✓ Les flux mondiaux passent devant la Bretagne (rail d'Ouessant) mais seul Le Havre est vraiment équipé/connecté à ces flux gérés par les choix des compagnies de fret maritimes (Maersk, CMA-CGM,...) / logistique des ports néerlandais et allemands
- ✓ Grand Port Maritime (Etat) de Nantes St-Nazaire : 31 Mt (très majoritairement énergies (Donges, Cordemais,...) en vrac)
- ✓ Entre Nantes et Le Havre, l'infrastructure de conteneurisation du port de Brest permet du cabotage intra-européen mais reste limitée du fait de son hinterland réduit et de son éloignement relatif des centres de production ou consommation
- ✓ « *Effets du Brexit sur les flux et activités des ports transmanche ?* » A.M.O d'une étude en commande par la Région Bretagne

Une part du ferroviaire devenue très marginale... jusqu'ici ?

- Le transport combiné rail/route : un sujet récurrent et de longue date pour la France et la Bretagne (cf. *CRCI 2010*) + Plan Régional d'Actions Logistiques Bretagne (2013)
- Quasi disparition du transport ferroviaire en entrée/sortie de la Bretagne (+/- 3% en tonnage)
- L'alimentation du bétail (association d'entreprises d'alimentation animale - Nutrinoë) est quasiment le seul secteur à utiliser encore des trains complets vrac. Maintien en conditions opérationnelles de 3 lignes capillaires
- Transport Combiné (caisses mobiles) : abandon en 2009 d'un projet de hub régional à Chateaubourg; activité de la SAS *Combiwest* de 2011 à 2016
- 1 offre de Lahaye Global Logistics (via filiale Trans-Fer avec Novatrans, filiale privée de SnCF) à « Rennes Terminal » jusqu'à Lyon / Paris (Gennevilliers)
- Un (« *enième* » ?) « plan de relance du fret ferroviaire » national annoncé en mai 2018 / remise à niveau des réseaux pour garantir la fiabilité des sillons

Points de repère essentiels de la logistique-transport de la Bretagne

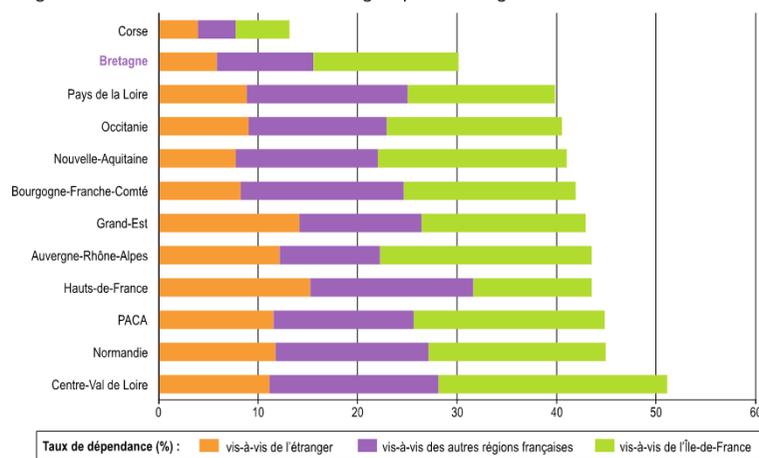
- ✓ De par la situation géographique, un secteur logistique-transport breton très largement « endogène », c'est-à-dire au service des producteurs et consommateurs régionaux avec un ancrage fort au territoire (peu d'activités de transit ou à vocation (inter)nationale)
- ✓ Une proportion de transport routier en compte propre supérieure au compte d'autrui, contrairement à la situation nationale (autrui >> propre).
- ✓ Les entreprises PME dont le siège social est en Bretagne détiennent plus d'établissements à l'extérieur de la Bretagne que l'inverse. Des regroupements en cours, facteur de compétitivité ou de risque ?
- ✓ Une concurrence européenne entre les pavillon français et étrangers qui s'équilibre (France = 1^{er} pays de transit) . « Cabotage autorisé de façon limitée » mais difficilement contrôlable des véhicules utilitaires légers (VUL)
- ✓ En Bretagne comme ailleurs en France et dans l'U.E, des métiers de la logistique-transport diversifiés, méconnus, jugés peu attractifs (image, rémunérations,...) et en déficit de main d'œuvre sur certains postes (chauffeurs, préparateurs-livreurs...)

Entreprises et emplois de la logistique en Bretagne

(source : INSEE)

2bis Les établissements bretons moins dépendants de centres de décision extérieurs à la région

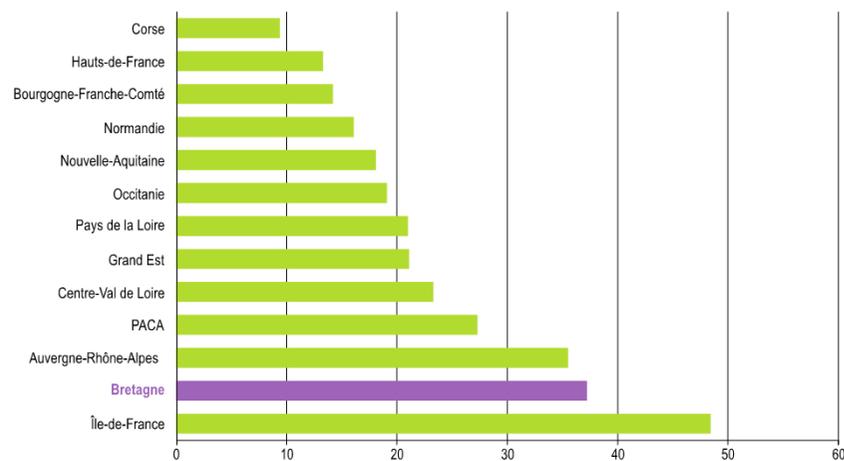
Degré d'autonomie des établissements logistiques des régions en 2014



Source : Insee, DADS 2014.

2ter Les établissements bretons au 2^e rang pour le contrôle des emplois hors région

Taux de contrôle des centres de décision régionaux sur la logistique des autres régions françaises

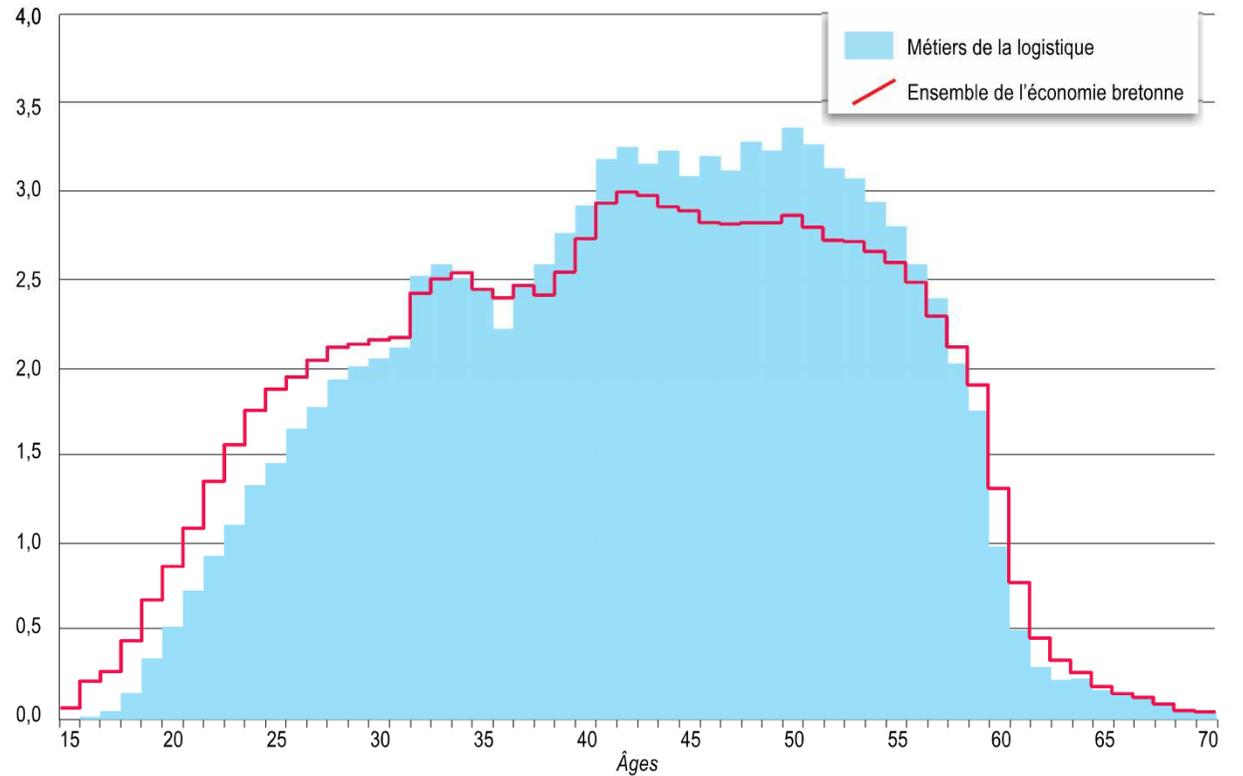


Source : Investissement E9b - CLAP et LIFI 2014.

Entreprises et emplois de la logistique en Bretagne

(source : INSEE)

Répartition par âge des salariés des métiers de la logistique et de l'ensemble de l'économie en 2014 (en %)



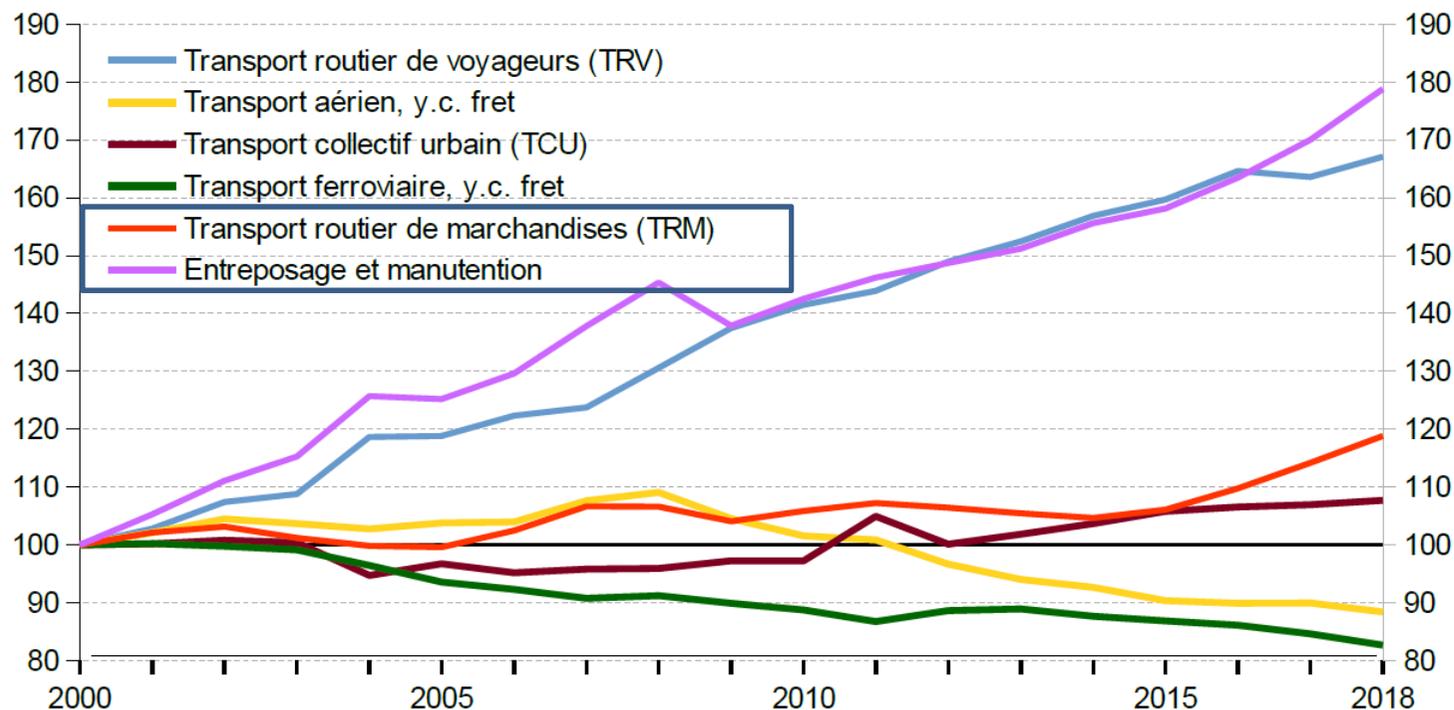
Source : Insee, DADS 2014.

(Source : OPTL)

Des activités d'entrepotage et logistique en fort développement (Source : Comptes nationaux des transports 2018 – CGDD)

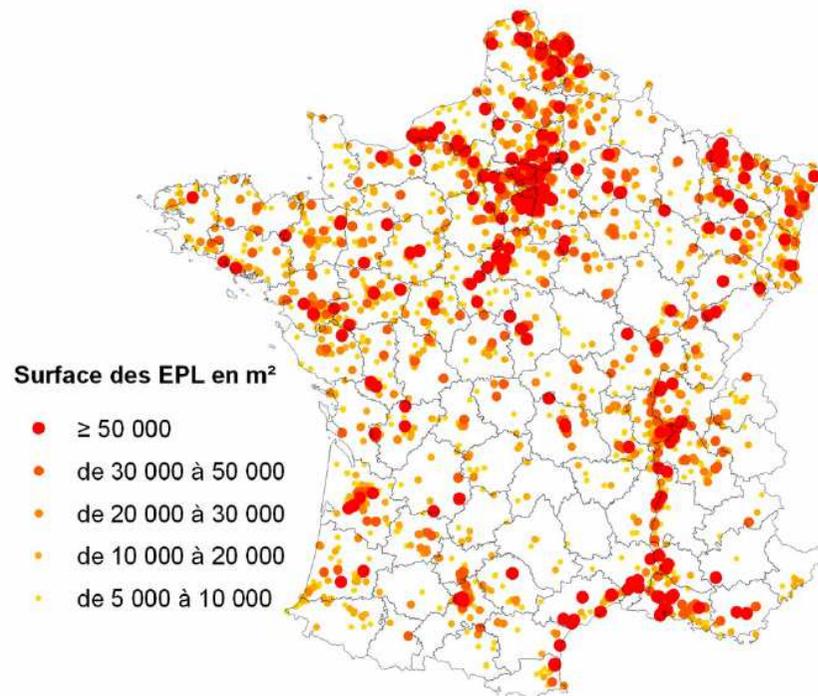
Figure C-2 **Évolution de l'effectif salarié par secteur d'activité depuis 2000**

En indice base 100 en 2000



Des activités d'entreposage et logistique en fort développement (Source : Comptes nationaux des transports 2018 – CGDD)

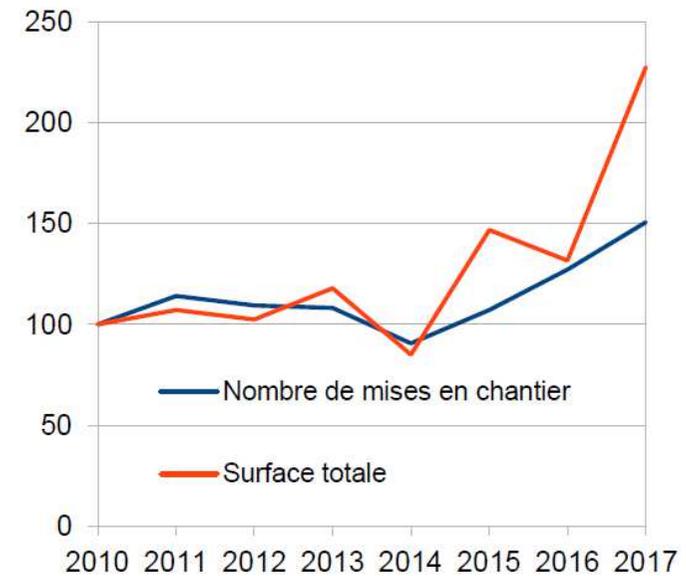
Figure E6-3 Localisation des entrepôts et plateformes logistiques d'au moins 5 000 m² en 2017



Source : SDES, Répertoire des entrepôts

Figure E6-4 Mises en chantier d'entrepôts d'au moins 5 000 m²

En indice base 100 en 2010

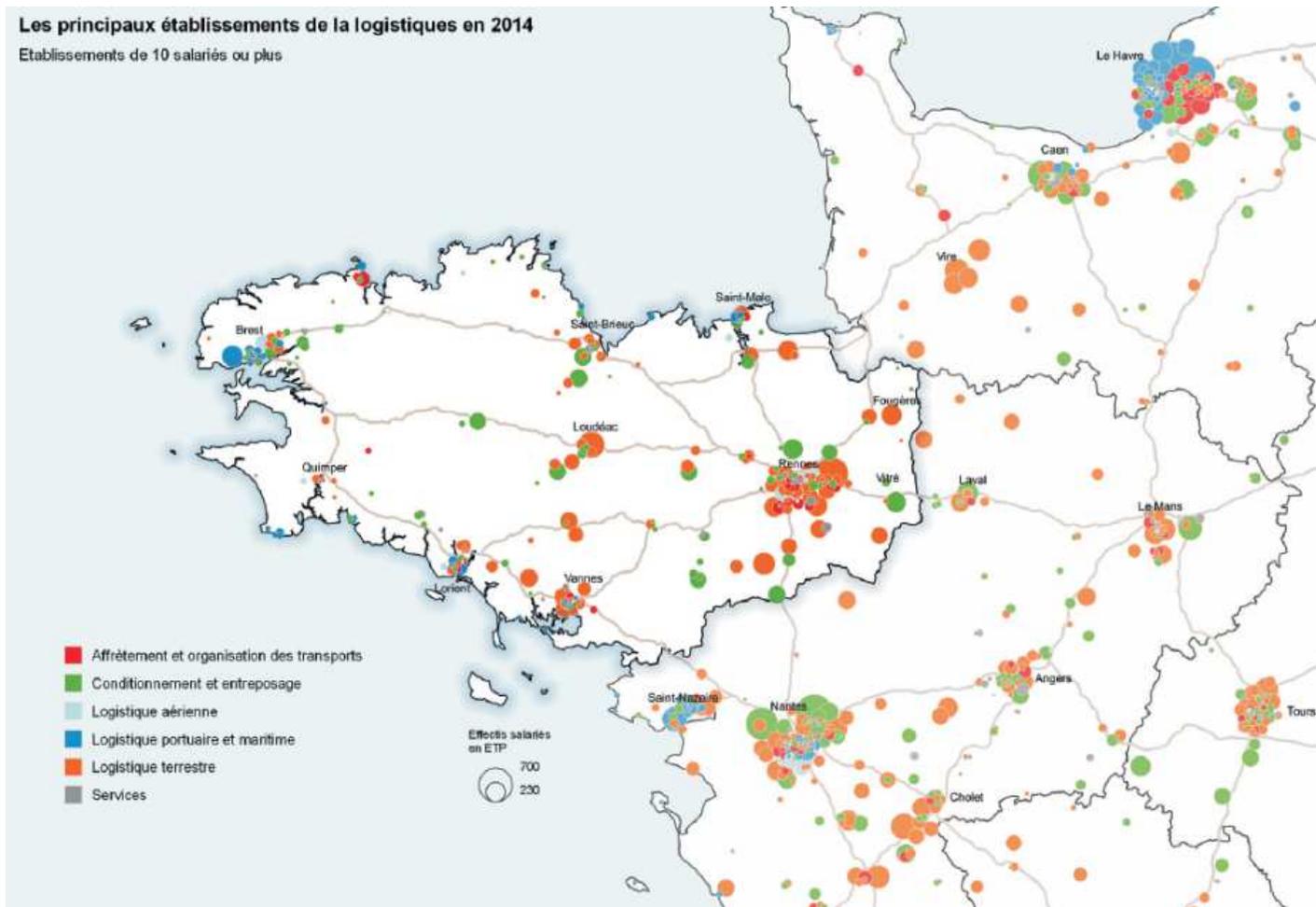


Source : SDES, Sit@del2

Présentation des ateliers prospectifs : état des lieux

Près de 50% des emplois du secteur logistique-transport localisés en Ile-et-Vilaine

(source : INSEE/DREAL – dossier Bretagne 2018)



Les fondamentaux de la Démarche Prospective

Questions-clés... et étapes méthodologiques d'une approche
stratégique par la Démarche Prospective :

Prospective

- ❶ « **Qui sommes-nous** » (état des lieux, trajectoires en cours, identités, projets...) ?
- ❷ « **Que peut-il advenir ? Quels changements ?** » de contexte (externe), interne selon les actions des parties prenantes,...
- ❸ « **Que pouvons-nous devenir ?** » => co-construction de scénarios en probabilité (= réflexion collective)

Stratégie

- ❹ « **Que voulons-nous devenir** » => expression des souhaits, de volonté, de la décision (orientations, objectifs stratégiques)
- ❺ « **Qu'allons-nous faire** » (planification / moyens-temps, partenariats)
- ❻ « **Quel pilotage opérationnel et stratégique** » (suivi-évaluation-veille)

Modèle de la logistique en France - UE d'ici 2040 ?

30 ans passés = archidominance du « TRM au gazole » car le plus compétitif en délai et prix, pour les entreprises et transporteurs (hors corridor Nord-Sud Hauts-de-France/IdF/R-A/PACA/Espagne ?)

20 ans à venir ? vers une adaptation/diversification des modes de la logistique en fonction des distances, des produits (pondéreux) et d'une neutralité carbone nette en 2050 ?

- Flux éclatés et fragmentés / individualisation des modes de vie et consommation (BtoC)
- Poursuite du « A pour B + zéro stock » = réactivité > optimisation (BtoB)
- Motorisations + sélectives et décarbonées : GNV biogaz en intra-Bretagne, hydrogène « vert », routes électrifiées...
- Pertinence du fer : conditions concurrentielles d'un développement ciblé (mutualisation-massification-plateforme-fiabilité sillons + empreinte carbone vers Lyon et Paris)

Modèle de la logistique en France - UE d'ici 2040 ?

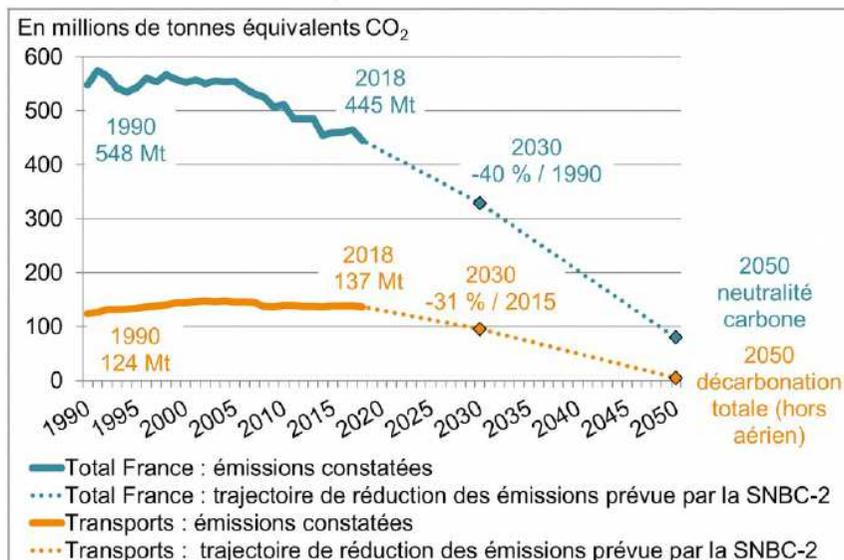
- ✓ Impact de la variable « neutralité carbone de la France en 2050 » dans les paramètres du marché transport-logistique : système réglementaire avec obligation/interdiction ? système de compensation ? système de « C.E.E » ?
- ✓ Localement, dans les grandes métropoles, intégration au modèle des variables « congestion de trafic » et « qualité de l'air-santé » ? Vers des obligations de mutualisation de logistique urbaine via des hubs urbains ?
- ✓ Vers un modèle global plus transectoriel et multicanal ?

Evolution des émissions des transports et « neutralité carbone » de la France 2050

(source : Comptes nationaux des transports 2018 - CGDD)

Figure D3.1-1 **Évolution des émissions de GES de 1990 à 2018 et trajectoires de réduction envisagées par le projet de Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC-2)**

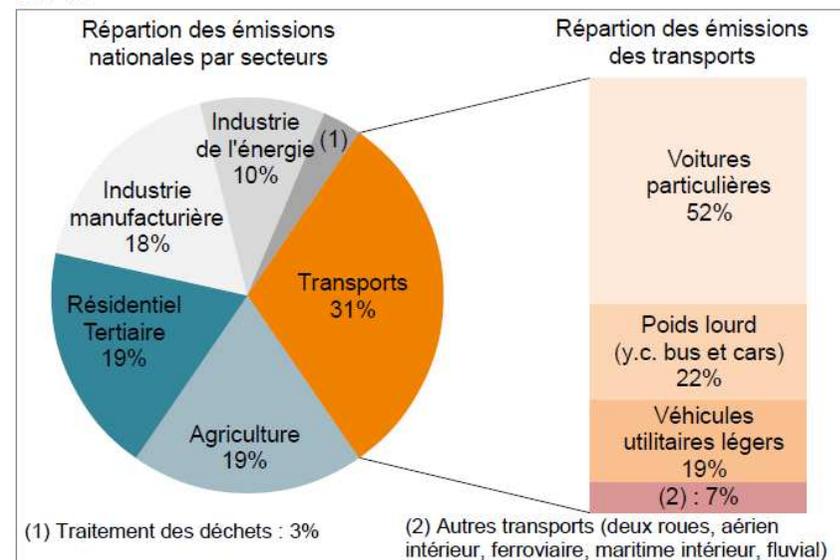
En millions de tonnes équivalents CO₂



Champ : France métropolitaine et DROM (périmètre Kyoto).
Sources : Citepa, rapport Secten 2019 ; MTES (SNBC-2)

Figure D3.1-2 **Répartition des émissions de GES en 2018**

En %



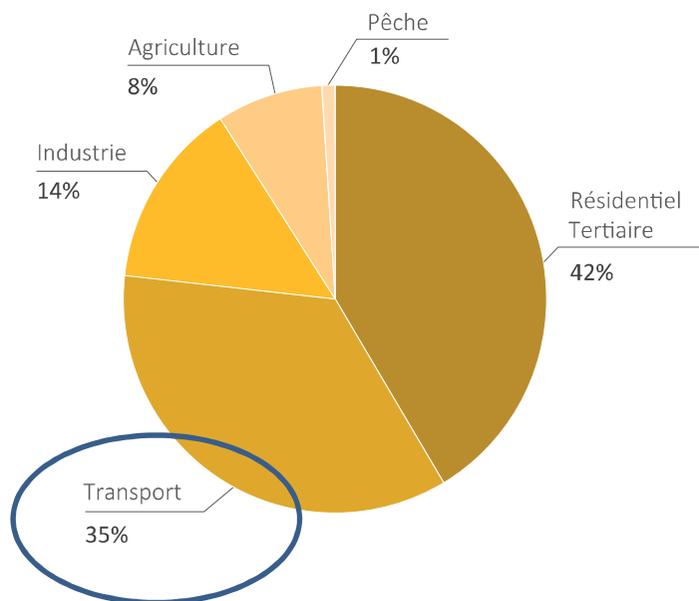
Champ : France métropolitaine et DROM (périmètre Kyoto).
Source : Citepa, rapport Secten 2019

Présentation des ateliers prospectifs : **et demain ?**

Consommation d'énergie et émission de CO2 par secteurs d'activité en Bretagne en 2015

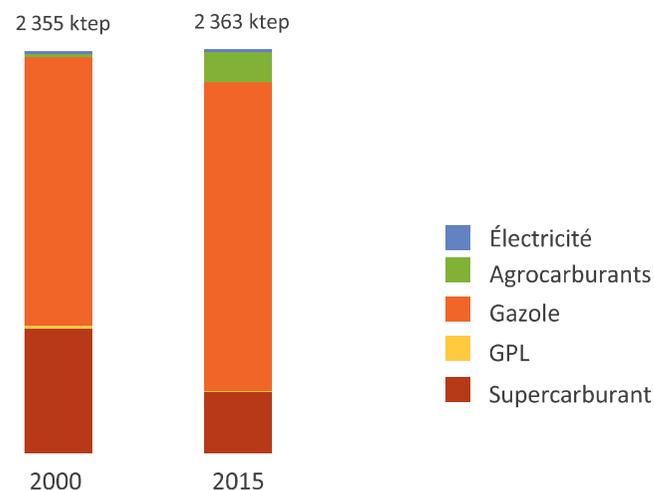
(source : *Les transports en Bretagne – Mémento 2018 – ORTB*)

Consommation d'énergie finale (corrigée du climat)



Source : Bretagne Environnement - OREGES Bretagne-chiffres-clés 2015-2016

Consommation d'énergie finale dans le secteur des transports en Bretagne



Source : Bretagne Environnement - OREGES Bretagne-chiffres-clés 2015-2016

Changements et ruptures potentielles de contexte « entendus »

1. Croissance et globalisation des échanges (risque financier systémique, tensions commerciales, accords bilatéraux) ?
2. Instabilités (géopolitiques, énergétiques,...) et (in)sécurités (cyber,...) mondiales/UE ?
3. Numérique (e-commerce, dominance publicitaire des réseaux sociaux, digitalisation des process...)
4. Concurrence/Coopération (« Uberisation », « économie collaborative »...) et Concentration d'entreprises
5. Modes de vie et de consommation/comportements : individualisation, instantanéité...
... mais aussi responsabilité et éthique ?

Changements et ruptures potentielles de contexte « entendus »

6. Poids important des cadres réglementaires européens et français sur les conditions de l'activité de la logistique/transport (pollutions, congestion, conduite autonome,...)
7. Changement climatique planétaire et décarbonation (« neutralité en émissions nettes en 2050 »)
8. Démographie des pays industrialisés (diminution des taux de natalité, allongement de la durée de la vie ⇒ retraite, réduction du nombre d'actifs 18-65 ans) : concurrences inter-filières sur ouvriers et talents, recours travailleurs étrangers,... ?
9. Automatisations et Robotisation via Bigdata, I.A, Internet des Objets... : changements des métiers, réduction pénibilités et substitution à pénurie de main d'œuvre
10. Prévention des risques et bien-être au travail, « fidélisation » des salariés du secteur logistique/transport

Ateliers prospectifs territoriaux avec les membres de l'ORTB : 23/10 & 11/12 - 2019

« Que peut-il arriver ? Quels facteurs de changement ? »

Thème-enjeu 2040	Référent / Rapporteur	Animateur
A - Logistique d'une économie bas carbone et circulaire ?	Emmanuel BOUTBIEN (DREAL)	Isabelle MIGNÉ (DREAL)
B - Le transport de marchandises du futur : routier exclusif ?	Pascal LAUZIER (DREAL)	Christian LONG (Stratys)
C - Hyperconsommation, e-commerce et logistique des derniers km et hm ?	Jacques UGUEN	Samuel GAUTIER (Futuroouest)
D - Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export (longue distance) ?	Julie RIO (OIAA – CRAB)	Guy PAGNARD (Futuroouest)

2ème journée d'atelier territorial : 11 déc. 2019

Possibilités de contributions
jusqu'au jeudi 31/10 à guy.pagnard@futuroouest.com

1. Envoi des compte-rendus de J1 aux participants J2 pour **réactions/compléments courant novembre**
2. Formulation et probabilisation collective des hypothèses majeures à 2040 et approfondissement des réponses sur les points de vigilance/opportunités et adaptations envisageables
3. Travail de cartographie collaborative pour une territorialisation de certains changements sur le territoire breton.