

Insee Dossier

Bretagne



La logistique en Bretagne

Dossier n° 4 - Septembre 2018



Avant-propos

La logistique contribue largement au développement économique de la Bretagne. En raison de la situation géographique de la région, plus en retrait des grands corridors d'échanges, la logistique y répond plus qu'ailleurs à la demande locale.

En arrière-plan, deux enjeux notamment sont à signaler dans la région. En termes d'aménagement du territoire tout d'abord, avec la prégnance de l'agriculture et de l'industrie agroalimentaire. Dans certains territoires, comme le Centre-Bretagne les métiers de la logistique constituent un facteur de cohésion, en fournissant un vivier important d'emplois. S'y ajoute la dimension écologique, avec le recours prépondérant au transport par la route, une source d'émission de gaz à effet de serre. En Bretagne, la logistique reste ainsi largement terrestre, malgré l'importante façade maritime de la région.

En outre, la logistique évolue très vite ce qui amènera à des décisions importantes dans les années à venir. Citons par exemple la place croissante du numérique, la prise en compte des plate-formes d'échanges entre chargeurs et transporteurs, les difficultés croissantes de recrutement et les nombreux départs en retraite prévisibles, la place des nouvelles motorisations (GNV, électricité, ...) ou d'éventuelles disruptions, avec par exemple l'apparition des véhicules autonomes.

Le présent dossier partenarial vise à donner des éléments objectivés et quantifiés sur les caractéristiques de la logistique bretonne, en y intégrant également une analyse territorialisée, en se mettant d'une part au niveau des établissements de la logistique et d'autre part des salariés exerçant un métier de la logistique.

Le directeur régional
de l'Insee Bretagne

Éric Lesage

Le directeur régional
de la Dreal Bretagne

Marc Navez

Avant-propos

Éléments de cadrage

Vue d'ensemble

5

5

Les établissements de la logistique

L'approche territoriale de secteur de la logistique

La logistique bretonne par grands domaines

Le transport routier de marchandises en Bretagne,
en premier lieu pour les produits agricoles et alimentaires

6

6

9

12

Les emplois salariés des métiers de la logistique

Des métiers qui répondent aux spécificités économiques de la région

Les salariés des métiers de la logistique

14

14

17

Définitions et sources

20

Méthodologie

21

Sitographie

22

Vue d'ensemble

Auteur : Sébastien Pons (Insee)

La logistique : un maillon essentiel du fonctionnement de l'économie, en Bretagne comme ailleurs

Avec le développement et la diversification des échanges, sur une échelle territoriale élargie, voire mondialisée, la logistique constitue l'un des ressorts de l'activité économique. L'association française pour la logistique (Aslog) la définit comme "l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit à l'endroit et au moment où la demande existe". La logistique organise et réalise ainsi l'acheminement des produits jusqu'au consommateur. En amont, tout au long du processus de production, elle répond aux besoins d'approvisionnement ou de livraison des entreprises. À l'origine dédiées au transport de marchandises, les fonctions logistiques se retrouvent aussi dans l'industrie et les services. Par ailleurs, la logistique apparaît comme l'un des déterminants du développement du commerce en ligne.

Au quotidien, les activités logistiques les plus visibles en Bretagne sont celles des transports, principalement par voie routière, de l'entreposage et du conditionnement.

En raison du large spectre des activités logistiques, il est nécessaire de décliner l'analyse selon deux approches complémentaires.

La première repose largement sur une vision sectorielle en grands domaines : les

logistiques terrestre, aérienne, portuaire et maritime, l'affrètement et l'organisation des transports, le conditionnement et l'entreposage et, enfin, les services (*méthodologie*). Dans cette approche, les établissements de la logistique fournissent des services, pour eux-mêmes ou d'autres établissements. Il en ressort principalement l'importance du transport routier en Bretagne, en lien avec la géographie de la région et sa situation périphérique dans l'espace national (*fiche 2.1*). Les spécificités de l'économie régionale, s'agissant notamment de l'importance des secteurs agricoles et de l'industrie agroalimentaire, se reflètent dans la localisation des principaux établissements de la logistique, en termes d'emploi (*fiche 2.2, source Insee 2014*) ou de types de marchandises transportées (*fiche 2.3, source Sdes 2016*).

L'approche par les métiers permet de compléter la vision sectorielle de la logistique

Une seconde approche, portant sur les métiers de la logistique (*figures 3.1 et 3.2*), s'avère nécessaire. En effet, les fonctions logistiques irriguent l'ensemble de l'appareil productif, notamment dans les secteurs du commerce et de l'industrie. Au total, 25 métiers sont ainsi pris en compte pour cerner les professions de la logistique.

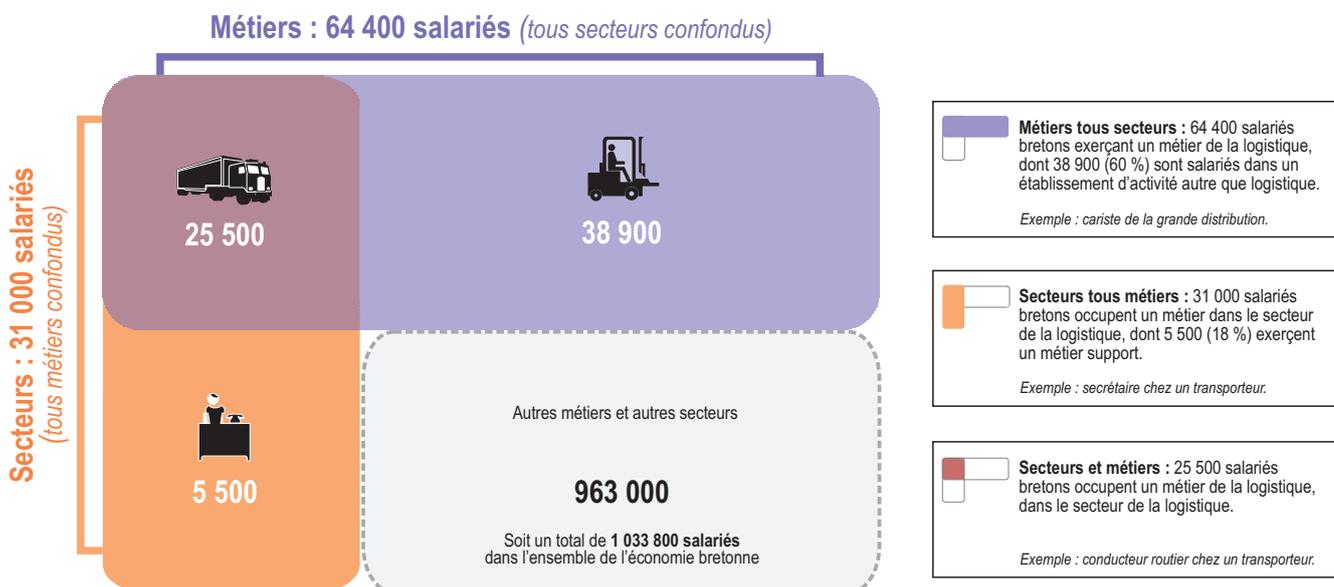
Parmi les salariés exerçant ces métiers, figurent majoritairement des chauffeurs

routiers et grands routiers, des conducteurs livreurs et coursiers ou des magasiniers qualifiés (*fiche 3.1*). Par ailleurs, il apparaît un besoin de renouvellement de ces salariés dans les prochaines années, en raison du nombre important de départs à la retraite à venir. Ces métiers sont en outre très peu féminisés, en Bretagne comme plus largement en France (*fiche 3.2*).

Les emplois de la logistique : majoritairement pour compte propre

En Bretagne, 64 400 salariés exercent un métier de la logistique à la fin 2014 (*figure 1*), hors emplois intérimaires. La majorité de ces salariés (38 900) sont employés au sein des établissements non logistiques. Il s'agit par exemple des caristes dans la grande distribution, mais aussi des magasiniers dans l'industrie. Les 25 500 autres salariés ont pour employeurs des établissements de la logistique. Parmi ceux-ci, figurent en premier lieu les conducteurs routiers travaillant dans le secteur du transport. Pour compléter ce tableau, il faut ajouter les 5 500 emplois support dans ces établissements, par exemple ceux de secrétariat ou de comptabilité. Les établissements logistiques de Bretagne emploient ainsi 31 000 salariés pour un peu plus de 1 030 000 salariés au total dans la région à la fin 2014. ■

1 Deux approches complémentaires de la logistique



Source : Insee, DADS 2014, emploi salarié hors intérim en fin d'année. Données arrondies à la centaine.

L'approche territoriale du secteur de la logistique

Auteurs : Alain Maillolchon et Émeric Marguerite (Insee)

En Bretagne, un poids dans l'emploi similaire à la moyenne nationale

En Bretagne, les établissements de la logistique, toutes activités confondues, emploient 31 000 salariés fin 2014 (figure 1). Cela correspond à 3,0 % de l'ensemble des emplois régionaux. Cette part est proche de celle enregistrée au niveau national, qu'il s'agisse de la France métropolitaine (2,9 %) ou de la France de province (i.e hors Île-de-France) : 3,1 %. Les écarts entre régions sont relativement faibles, puisque la part de l'emploi dans les établissements de la logistique va de 2,4 % pour la Corse et l'Occitanie à 4,0 % pour la Normandie.

Outre la Normandie, deux autres régions apparaissent en tête de ce classement : les Hauts-de-France (3,7 %) et le Centre-Val de Loire (3,4 %). Ces trois régions présentent des spécificités en termes d'activités économiques qui expliquent le poids relativement plus important de l'emploi dans les établissements de la logistique. L'étude de ces spécificités permettra, par contraste, de faire ressortir dans un second temps les caractéristiques de la logistique en Bretagne.

La logistique, un secteur au carrefour de la géographie et de l'économie

Chacune des régions Normandie, Hauts-de-France et Centre-Val de Loire dispose de grandes infrastructures

particulièrement dédiées à la logistique. À titre d'exemple, citons les ports du Havre et Havre-Antifer pour la Normandie et les plate-formes de e-commerce dans le Centre-Val de Loire. Ces régions, prises comme cas-types, fournissent une nouvelle illustration de la diversité des activités logistiques, en lien avec les caractéristiques des territoires et les évolutions, y compris récentes, de l'économie.

En Normandie, l'activité portuaire du Havre (figure 2) résulte historiquement de la nécessité d'acheminer jusqu'à Rouen et Paris des marchandises arrivant par voie maritime. À l'heure actuelle, Le Havre figure au premier rang des ports français en termes de transit de marchandises par conteneurs¹. Il constitue ainsi le principal point d'entrée du territoire national, dans un contexte de mondialisation des échanges.

Dans le Centre-Val de Loire, les activités de conditionnement et d'entreposage forment la spécificité de la logistique régionale. À titre d'exemple, la société Amazon a implanté sa première plate-forme en France dans cette région. La région héberge aussi des bases logistiques pour la grande distribution, comme à Artenay-Poupry, au nord d'Orléans. Ces implantations s'expliquent largement par la position centrale de la région, qui dispose d'un important maillage autoroutier.

La situation géographique des Hauts-de-France favorise les échanges internationaux. Des autoroutes, des grands

ports – ceux de Dunkerque et Calais –, et un réseau fluvial dense les relient à la Grande-Bretagne et au Benelux, notamment à Rotterdam, premier port européen. La surface d'entreposage est ainsi la plus élevée de France, avec 16 % du total national.

En comparaison, la Bretagne se situe plus en retrait des grands corridors d'échanges européens, comme celui qui relie Lille à Marseille en passant par le couloir rhodanien. Il en résulte que la logistique y répond plus qu'ailleurs à des besoins locaux.

En Bretagne, l'activité logistique est répartie le long des grands axes routiers, avec une concentration plus forte à l'est de la région

Dans la région, la logistique est essentiellement terrestre. Le recours à la route est largement privilégié à celui du ferroviaire. Les entreprises logistiques bénéficient en effet d'un réseau routier assez dense et gratuit, issu notamment du plan routier breton de désenclavement de la région.

En lien avec la géographie de la région, les principaux établissements logistiques se situent dans le département d'Ille-et-Vilaine, porte d'entrée et de sortie de la région (figure 2bis). Ils sont ainsi positionnés le plus souvent à proximité de l'axe Rennes-Vitré, voie rapide qui relie la région à l'Île-de-France mais aussi le long des axes reliant la région avec les Pays de la Loire et la Normandie, reflétant l'interconnexion logistique entre régions. Ces établissements se trouvent en premier lieu dans la logistique terrestre, mais également dans le conditionnement-entreposage.

D'autres établissements logistiques sont localisés à proximité des grands axes routiers de la région : notamment autour de Saint-Brieuc sur la RN12, près de Loudéac sur la RN164 et près de Vannes sur la RN165. La forte adéquation de la logistique autour du réseau routier, tout au moins pour les plus grands établissements, vaut aussi pour d'autres régions, par exemple les Pays de la Loire.

La répartition des établissements de la logistique en Bretagne a aussi sa traduction

1 Un poids de la logistique en Bretagne proche de la France de province

Les effectifs salariés (hors intérim) des secteurs logistiques par région en 2014

Région	Ensemble des secteurs	Le secteur logistique	Part du secteur logistique (%)
Normandie	1 044 000	41 900	4,0
Hauts-de-France	1 805 600	67 100	3,7
Centre-Val de Loire	806 400	27 100	3,4
Pays de la Loire	1 225 200	40 200	3,3
Paca	1 590 700	50 100	3,1
Bretagne	1 033 800	31 000	3,0
Grand Est	1 742 200	51 100	2,9
Auvergne-Rhône-Alpes	2 616 200	76 400	2,9
Nouvelle-Aquitaine	1 840 000	50 800	2,8
Bourgogne-Franche-Comté	874 600	23 200	2,7
Île-de-France	5 097 700	131 100	2,6
Corse	98 100	2 400	2,4
Occitanie	1 722 200	41 200	2,4
France métropolitaine	21 496 700	633 600	2,9
France de province	16 399 000	502 500	3,1
France	21 996 800	644 800	2,9

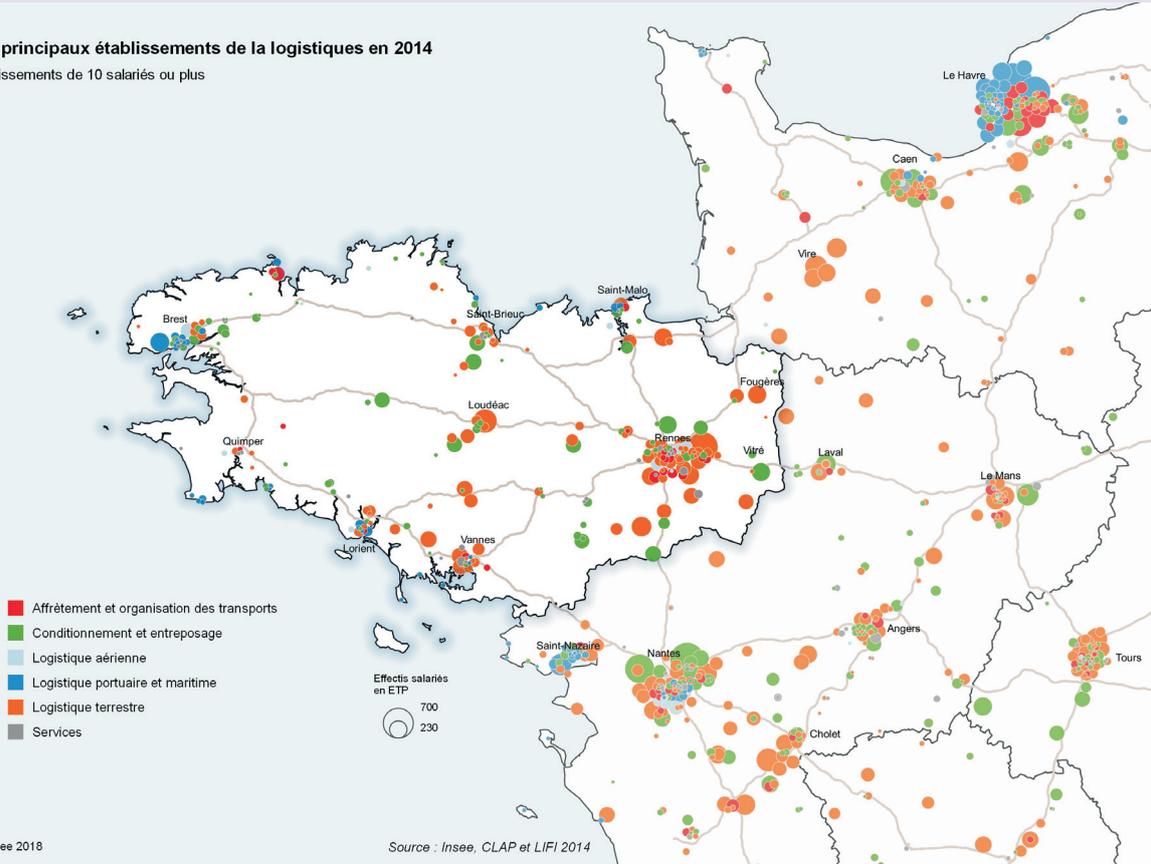
Champ de la logistique pour compte d'autrui (hors activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel : 53.10Z). Source : Insee, DADS 2014.

1- En 2015, le trafic de marchandises par conteneurs du port du Havre est de 25 500 milliers de tonnes, représentant plus de la moitié de l'ensemble du trafic par conteneurs des ports français. Source : DGITM (Direction des services des transports) SDES.

2 Des établissements concentrés autour des grandes agglomérations

Les principaux établissements de la logistique en 2014

Etablissements de 10 salariés ou plus



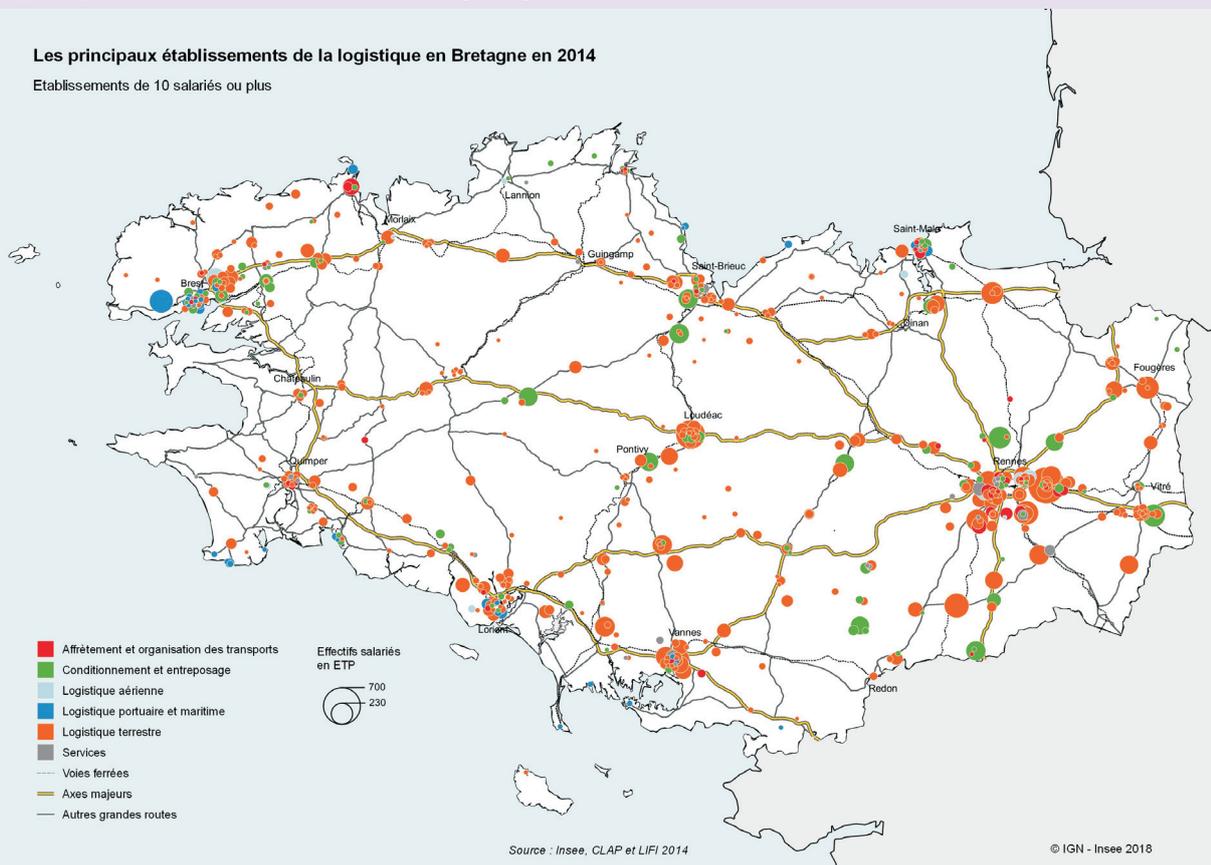
© IGN - Insee 2018

Source : Insee, DADS 2014.

2bis Les principaux établissements sont situés le long des grands axes routiers

Les principaux établissements de la logistique en Bretagne en 2014

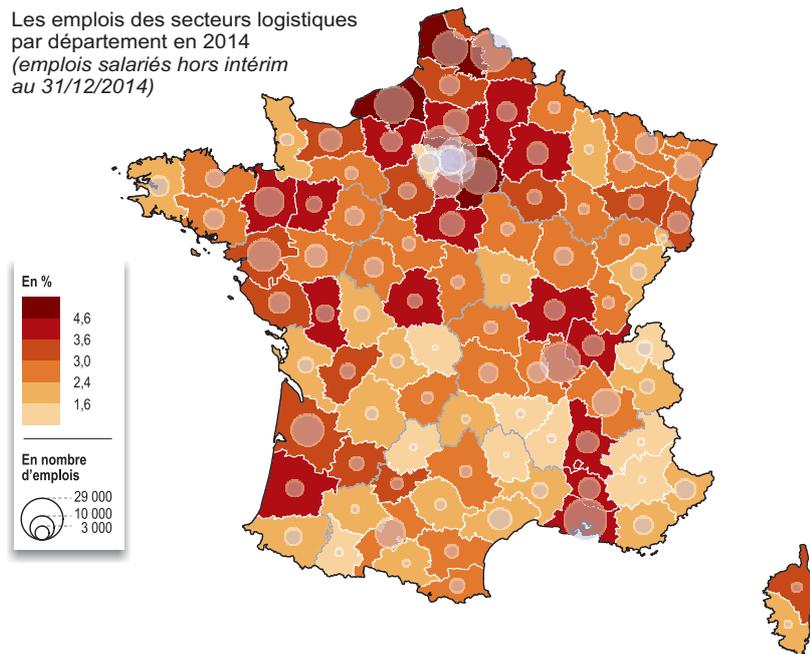
Etablissements de 10 salariés ou plus



Source : Insee, DADS 2014.

3 Un poids plus important autour de l'Île-de-France et dans le nord de la France

Les emplois des secteurs logistiques par département en 2014
(emplois salariés hors intérim au 31/12/2014)



en termes d'emploi. Les flux économiques transitent majoritairement par l'est de la région, puisque celle-ci est une péninsule. L'Ille-et-Vilaine est ainsi le département breton où le poids des établissements logistiques (pris dans leur ensemble) dans l'emploi salarié total est le plus élevé (3,7 %), à comparer à la moyenne régionale de 3 %. Ce poids décroît en se déplaçant vers l'ouest de la région pour s'établir à 2,2 % dans le Finistère (figure 3). ■

Champ de la logistique pour compte d'autrui (hors activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel : 53.10Z).
Source : Insee, DADS 2014.

La logistique bretonne par grands domaines

Auteurs : Alain Maillachon et Émeric Marguerite (Insee)

Recours important au transport terrestre en raison du caractère périphérique et insulaire de la Bretagne

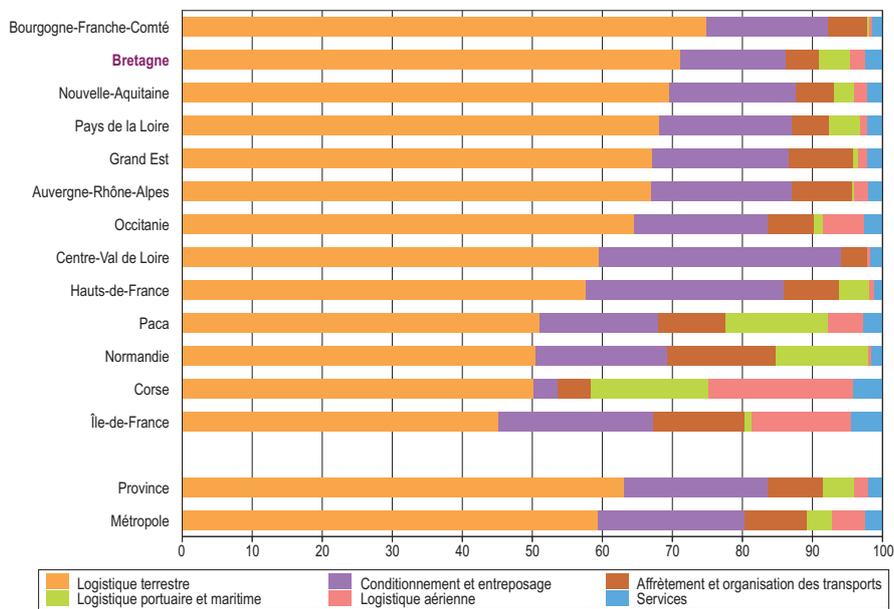
Le secteur de la logistique se segmente en six domaines d'activité selon la spécialisation des établissements (*méthodologie*). Le poids dans l'emploi de ces domaines reflète les spécificités régionales de la Bretagne. Ainsi, la prépondérance dans l'emploi de la logistique terrestre est à relier à la situation périphérique de la région, se traduisant par un recours très fréquent à la route pour le transport de marchandises. Pour 100 emplois salariés des établissements de la logistique de la région, environ 70 se situent dans la logistique terrestre à la fin 2014¹. C'est 10 de plus qu'en France de province, c'est-à-dire en excluant l'Île-de-France. En termes de concentration de l'emploi, la Bretagne figure au second rang des régions métropolitaines juste derrière la Bourgogne-Franche-Comté dans laquelle 75 % des emplois de la logistique se trouvent dans sa composante terrestre. A contrario, parmi les régions de province, la part des emplois dans le transport terrestre est la plus faible en Corse (50 %), dont la nature insulaire implique une part plus importante de transports maritimes ou aériens (*figure 1*).

Dans les régions Centre-Val de Loire et Hauts-de-France, en lien avec la présence de plate-formes de distribution, l'emploi dans le domaine du conditionnement et l'entreposage pèse nettement plus qu'en moyenne (respectivement 35 % et 28 %). En Bretagne, les emplois de ce domaine constituent 15 % des effectifs des établissements de la logistique. À ce titre, la région se situe à l'avant-dernière place des régions métropolitaines.

Corse, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Normandie sont les trois régions où la part de l'emploi de la logistique portuaire et maritime est la plus élevée (respectivement 17 %, 15 % et 13 % de l'emploi). Cela s'explique par le caractère insulaire de la première région, et, pour les deux autres, par la présence des deux plus grands ports maritimes français (GPM)² : Marseille et Le

1 Une part élevée de l'emploi dans la logistique terrestre en Bretagne

Répartition des emplois au 31/12 (hors intérim) selon les secteurs logistiques en 2014 (en %)



Source : Insee, DADS 2014.

Havre. Malgré une importante façade littorale, la Bretagne est moins spécialisée en logistique portuaire et maritime. En effet, les emplois y représentent seulement 4 % du secteur logistique. Deux facteurs expliquent ce moindre poids. D'une part, le réseau de voies navigables de la région est peu adapté au transport fluvial de marchandises. D'autre part, aucun des ports de la région n'est classé comme GPM. Leur répartition sur tout le pourtour de la région, associée au réseau routier, contribue toutefois à l'approvisionnement de la région en produits énergétiques et matériaux de construction. De plus, les ports bretons constituent des portes d'entrée pour les besoins de l'agriculture et de l'industrie agroalimentaire.

En Bretagne, l'emploi salarié des domaines logistiques se situe plus qu'ailleurs dans le transport routier

L'emploi de la logistique terrestre se concentre quasi exclusivement dans le transport routier de fret, c'est-à-dire de marchandises. C'est vrai au niveau national, avec 86 emplois sur 100 en France métropolitaine et 87 hors Île-de-France. C'est encore plus vrai en Bretagne, avec plus de neuf salariés sur dix de la logistique terrestre travaillant dans ce secteur

(*figure 1bis*), soit 20 000 personnes en 2014. La Bretagne figure au premier rang des régions métropolitaines au regard de cet indicateur.

Les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Île-de-France occupent les dernières places. Elles se distinguent en effet par une part d'emplois (13 %) deux fois plus importante que le niveau national dans les transports par conduites de produits pétroliers ou de gaz naturel. À titre de comparaison, cette part représente moins de 1 % en Bretagne. Le transport ferroviaire de fret est peu développé en France. Le Grand Est s'avère la région où la part d'emplois dans le fret ferroviaire est la plus importante mais cette dernière reste relativement en retrait par rapport aux autres composantes de la logistique terrestre.

Les spécificités agricoles et agroalimentaires de l'économie bretonne jouent sur les activités logistiques

Parmi les métiers exercés dans les établissements de la logistique en Bretagne, figure en premier celui de chauffeur routier, dont les emplois sont classés dans la logistique terrestre. Plus précisément, ces salariés sont mobilisés pour le transport routier de marchandises. Il s'agit notamment des

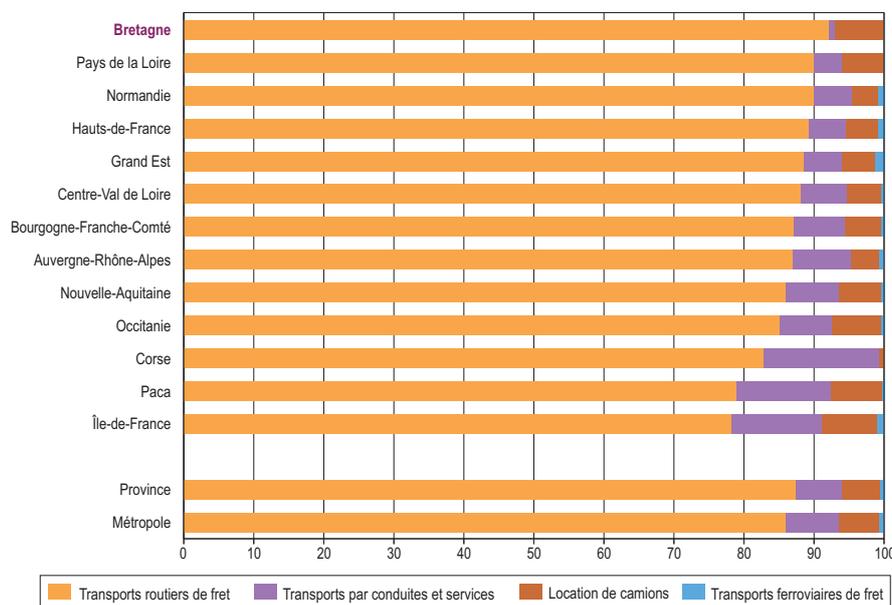
1- Par ailleurs, ces établissements recourent à des emplois intérimaires. Voir l'encadré « L'intérim dans les secteurs de la logistique en Bretagne ».

2- La loi du 4 juillet 2008 a défini 7 grands ports maritimes en métropole : Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille.

3- Cf chapitre sur les métiers de la logistique.

1bis En Bretagne, des emplois de la logistique terrestre essentiellement dans le transport routier

Répartition des emplois tous métiers au 31/12 (hors intérim) par secteur logistique terrestre et par région en 2014 (en %)



Source : Insee, DADS 2014.

produits agricoles et agroalimentaires qui représentent 40 % du tonnage transporté par la route en 2016⁴.

Cette spécificité bretonne est à relier avec le poids plus important qu'en moyenne des industries agroalimentaires (IAA) : 6 % des salariés en 2014 dans la région, à comparer à 2,8 % au niveau national.

En Bretagne, le secteur logistique répond ainsi aux besoins des établissements des IAA, tout d'abord en transportant jusqu'à ceux-ci les différentes matières premières qu'ils transforment, notamment les produits agricoles et de la pêche. Ensuite, une fois finis, les produits agroalimentaires sont acheminés soit sur des sites de conditionnement ou de stockage, ou bien directement vers les points de vente.

L'acheminement des produits agricoles et agroalimentaires s'effectue très majoritairement par la route. Il s'effectue aussi par voie

maritime, notamment pour les intrants agricoles (engrais, produits phytosanitaires, semences et plants). Ces derniers représentent en 2016 près du quart de l'ensemble du trafic des ports bretons, principalement depuis les ports de Brest et de Lorient⁵.

La logistique bretonne : une activité essentiellement orientée vers le marché domestique

La logistique bretonne est peu tournée vers l'export. En 2014, la presque totalité du chiffre d'affaires (97 %) des entreprises logistiques bretonnes est ainsi réalisée au sein du marché domestique. À titre de comparaison cette part est de 86 % pour l'ensemble des régions de France métropolitaine (figure 2).

La spécialisation de la logistique bretonne dans les secteurs essentiellement tournés vers le marché domestique est un des

principaux facteurs d'explication. Plus précisément, il s'agit de la logistique terrestre et du conditionnement-entreposage. En effet, les établissements de ces deux domaines représentent 94 % (respectivement 44 % et 50 %) du chiffre d'affaires total des domaines de la logistique en Bretagne. Cette spécialisation apparaît clairement par comparaison avec la France métropolitaine, pour laquelle les chiffres d'affaires des établissements de la logistique terrestre et du conditionnement-entreposage pèsent moins, à hauteur de 72 % du total (respectivement 35,3 % et 36,7 %).

À l'opposé, les composantes de la logistique traditionnellement tournée vers l'international, notamment la logistique portuaire et maritime, sont moins présentes en Bretagne. Les entreprises de la logistique portuaire ont un poids plus modeste en termes de chiffres d'affaires que celles de France métropolitaine : 1,6 % de l'ensemble du secteur logistique en Bretagne, à comparer à 7,7 % au niveau national. Par ailleurs, les données diffusées par l'observatoire régional des transports de Bretagne (ORTB) indiquent que les importations représentent près de 85 % du trafic des ports bretons en 2016.

Moins d'emplois dépendant de groupes étrangers

En 2014, la logistique bretonne héberge, en proportion, relativement peu d'emplois relevant d'un centre de décision extérieur. Dans la région, 30 % des emplois dépendent ainsi d'un centre de décision implanté hors de la Bretagne. Au regard de cet indicateur, seule la Corse possède un taux de dépendance plus faible (figure 2bis). Pour les autres régions, le taux de dépendance varie entre 40 % et 45 %, à l'exception du Centre-Val de Loire dans lequel il est nettement plus élevé (51 %).

Dans le détail, la moindre dépendance des entreprises logistiques bretonnes vaut avant

2 La logistique bretonne est essentiellement tournée vers le marché national

Répartition du chiffre d'affaires selon les domaines de la logistique

	Bretagne		France métropolitaine	
	Part du chiffre d'affaires pour le marché domestique (en %)	Part des domaines dans le chiffre d'affaires (en %)	Part du chiffre d'affaires pour le marché domestique (en %)	Part des domaines dans le chiffre d'affaires (en %)
Logistique terrestre	97,0	44,0	93,0	35,3
Logistique aérienne	95,0	0,4	80,0	3,3
Logistique portuaire et maritime	79,0	1,6	30,0	7,7
Affrètement et organisation des transports	79,0	2,8	61,0	9,7
Conditionnement	99,0	49,9	97,0	36,8
Services	96,0	1,3	97,0	7,2
Ensemble du secteur logistique	97,0	100,0	86,0	100,0

Lecture : le marché domestique correspond au marché national.

Champ de la logistique pour compte d'autrui (hors activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel : 53.10Z).

Source : Insee, fare et Clap 2014.

tout par rapport aux centres de décision situés à l'étranger. La logistique bretonne compte seulement 6 % d'emplois dépendant de ceux-ci. À ce titre, comme pour le reste de l'économie régionale⁶, la logistique bretonne présente une certaine autonomie. Dans la région, les emplois des établissements logistiques sont également moins dépendants des centres de décision localisés dans les autres régions de province. En Bretagne, moins de 10 % de l'ensemble des emplois dépend de ces centres alors que ce taux dépasse 14 % dans la majorité des autres régions de province.

Avec 15 % des emplois dépendants de centres de décision franciliens, la Bretagne se situe dans la moyenne des autres régions métropolitaines. Seul le Centre-Val de Loire se distingue avec un taux de 23 %. En Bretagne comme dans la plupart des régions, cette composante s'avère la plus importante et regroupe près de la moitié des emplois dépendants de centres de décision extérieurs.

Dans leur ensemble, les établissements de la logistique bretonne affichent une certaine autonomie en termes d'emploi. Les établissements sont à ce titre assez peu reliés à d'autres du même groupe situés en dehors de la région. D'ailleurs, la logistique est le fait de quelques groupes familiaux historiquement basés dans la région. A titre d'illustrations, citons entre autres les groupes STG et Garnier, spécialisés dans le

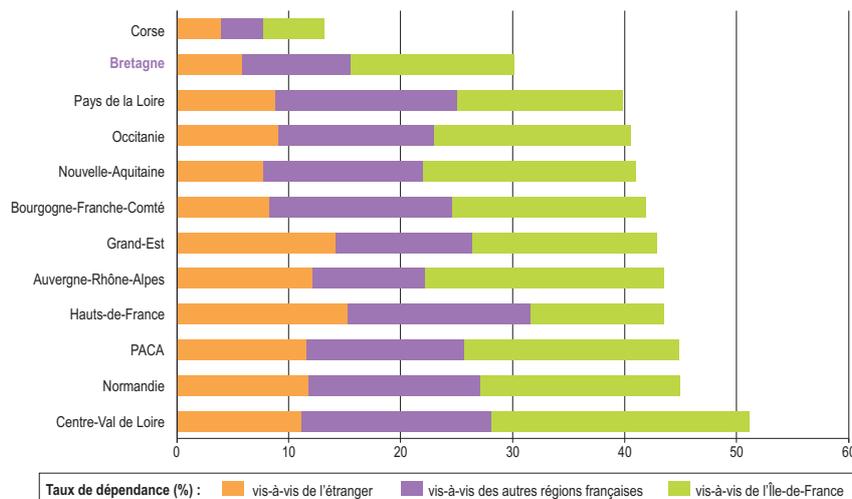
L'intérim dans les domaines logistiques en Bretagne

Dans la région, la prise en compte de l'intérim augmente de 8 % l'emploi des domaines de la logistique. Ce calcul repose sur les données portant sur l'ensemble de l'année 2014, produites par la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (Dirccte) Bretagne, en mesurant l'emploi en équivalents temps-plein (ETP). Le choix de cette mesure de l'emploi permet notamment de prendre en compte les variations du volume de travail intérimaire infra-annuel.

Décliné suivant les grands domaines de la logistique, le recours à l'intérim varie sensiblement. Il est très important dans l'affrètement et l'organisation des transports (de l'ordre de 30 % de l'emploi hors intérim) et, dans une moindre mesure dans le conditionnement-entrepôt (14 %). Il se situe autour de 5 % dans les domaines des logistiques aériennes, portuaires et maritimes, et terrestres, soit un taux proche de celui enregistré pour les établissements principalement marchands de la région.

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

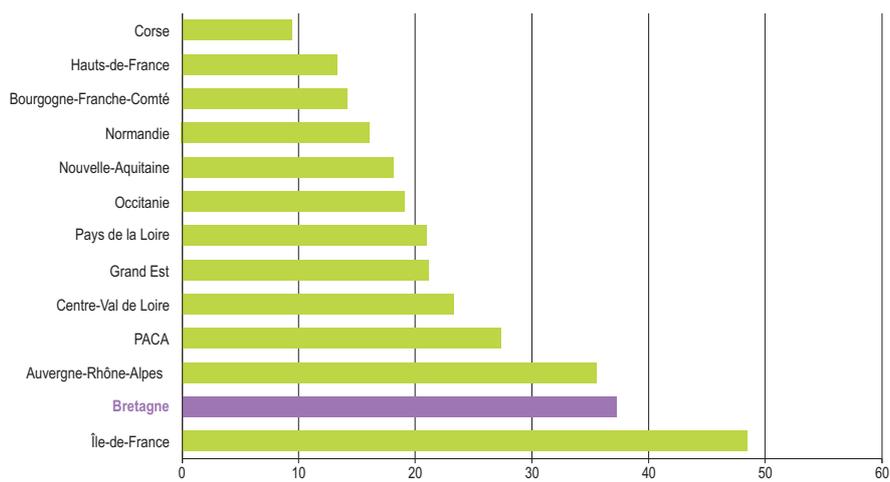
Degré d'autonomie des établissements logistiques des régions en 2014



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.

transport routier, dont les sièges sont respectivement situés à Noyal-sur-Vilaine et Loudéac.

Les entreprises logistiques bretonnes contrôlent une part importante d'emplois situés en dehors de la région

En Bretagne, à l'instar des autres régions, certains emplois logistiques relevant d'un siège localisé dans la région sont situés hors des frontières régionales. Selon ce critère, la Bretagne se place comme première région de province (*figure 2ter*). En effet, ceux-ci représentent près de 13 000 emplois soit 37 % de l'ensemble des emplois du secteur logistique. Parmi les autres régions, seule Auvergne-Rhône-Alpes (35 %) affiche un taux de contrôle équivalent au niveau breton.

La moitié de ces 13 000 emplois concerne la logistique terrestre. Par ailleurs, un tiers relève de l'affrètement et l'organisation des transports alors que ce domaine ne pèse que 5 % de l'ensemble de l'emploi des établissements de la sphère logistique. Ainsi, en 2014, près de neuf emplois sur dix des établissements bretons de l'affrètement et l'organisation des transports sont localisés dans une autre région française.

Il s'agit en premier lieu du groupe Bolloré, dont le siège est localisé à Ergué-Gabéric dans le Finistère, et qui dispose de nombreux établissements de transport et logistique dans l'Hexagone. ■

4- Cf chapitre sur le transport routier de marchandises.
5- Source : Observatoire Régional des Transports de Bretagne (ORTB).
6- Rouxel M., « 42 000 salariés bretons travaillent pour des groupes étrangers », Insee Analyses Bretagne, n° 57, mars 2017.

Le transport routier de marchandises en Bretagne, en premier lieu pour les produits agricoles et alimentaires

Auteurs : Pascal Lauzier et Bruno Rul (Dreal)

Les trois quarts des marchandises sont transportées au sein de la région

En 2016, 147 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par la route en Bretagne, y compris celles à destination ou en provenance des autres régions

françaises¹. Les trois quarts du volume de marchandises circulent d'un point à un autre de la région, sans en dépasser les frontières. Le dernier quart correspond, d'une part, aux marchandises arrivant par la route en Bretagne (14 %) et, d'autre part, à celles quittant la région (11 %).

La part des échanges interrégionaux est ainsi plus faible en Bretagne que dans les autres régions, en raison du positionnement excentré de la région. A contrario, dans le Centre-Val de Loire, les échanges avec les autres régions constituent quasiment la moitié (48,6 % en 2016) du volume de marchandises transportées par route, avec un important trafic de transit.

Vis-à-vis des autres régions, c'est avec ses voisines que les flux routiers de marchandises sont les plus importants en Bretagne. En premier lieu les Pays de la Loire, d'où proviennent 46 % des marchandises livrées en Bretagne, et où arrivent 41 % des marchandises quittant la Bretagne. Vient ensuite la Normandie, avec respectivement 17 % et 19 % des flux. Cette proximité des échanges résulte pour partie des coûts de transport, croissants avec la distance parcourue.

1 4 tonnes sur 10 transportées par la route sont des produits agricoles ou alimentaires

Les échanges routiers de marchandises en Bretagne en 2016

Nature des marchandises	Quantités transportées		Flux transportés		Distance moyenne parcourue (en km)
	En milliers de tonnes	Part en %	En millions de tonnes-km	Part en %	
Produits agricoles	28 107	19,1	3 743	25,3	133
Produits alimentaires	27 825	18,9	3 168	21,4	114
Produits énergétiques	6 734	4,6	599	4,0	89
Minerais	23 914	16,2	949	6,4	40
Produits métallurgiques	1 683	1,1	244	1,7	145
Matériaux de construction	29 426	20,0	1 414	9,5	48
Produits chimiques et engrais	3 408	2,3	654	4,4	192
Produits manufacturés	22 462	15,2	3 604	24,3	160
Ordures et déchets	3 388	2,3	341	2,3	101
Autres marchandises	416	0,3	100	0,7	240
Ensemble	147 363	100,0	14 816	100,0	101

Note : échanges intra-régionaux et interrégionaux (expéditions + réceptions).

Source : DREAL, SDES – Enquête TRM 2016 (Transport Routier de Marchandises).

Une distance de transport plus importante que la moyenne pour les produits agricoles et alimentaires

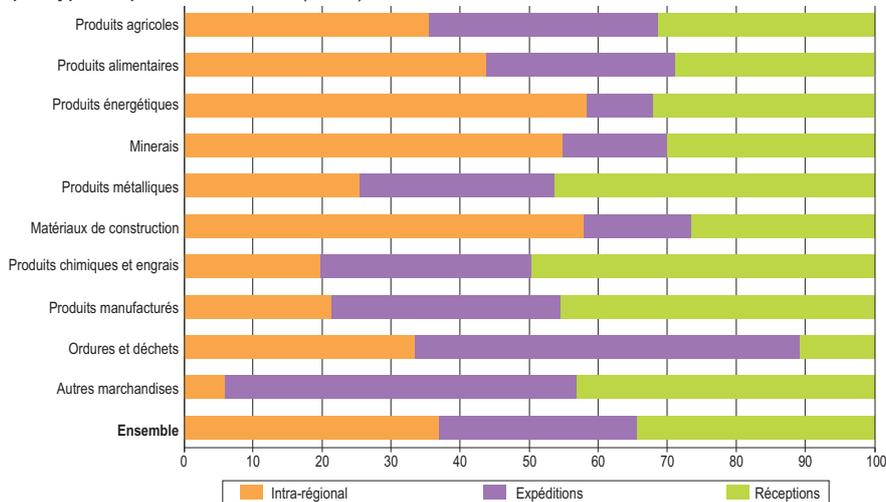
Les produits transportés reflètent l'économie de la région et ses spécificités. Les volumes les plus importants concernent ainsi les produits agricoles et alimentaires, qui constituent pour chacun d'entre eux 19 % du tonnage total (figure 1), et dans leur ensemble quasiment la moitié des flux sortants (48 %).

Le poids des échanges de produits agricoles et alimentaires ressort encore plus fortement en prenant en compte les distances de transport. Pour cela, on mesure les volumes en tonnes-kilomètres, c'est-à-dire en multipliant les tonnages par les distances. La part des produits agricoles atteint alors 25 % du total. Ces produits (par exemple les légumes et fruits frais) sont en effet transportés sur des distances plutôt plus importantes qu'en moyenne. C'est aussi le cas pour les produits alimentaires, par exemple les plats préparés, qui constituent 21 % des flux mesurés en tonnes-kilomètres.

Les produits manufacturés représentent également une part importante des flux de transport, correspondant à 24 % du total mesuré en tonnes-kilomètres. Ces produits sont transportés sur des distances

2 Forte hétérogénéité des flux routiers de marchandises en Bretagne selon les types de produits

Répartition des flux routiers de marchandises en Bretagne par type de produits en 2016 (en %)



Note : les flux sont mesurés en tonnes-kilomètres.

Source : DREAL, SDES – Enquête TRM 2016 (Transport Routier de Marchandises).

1- Cf « L'enquête TRM » dans la liste des sources.

importantes, en moyenne de 160 km. Ils relèvent majoritairement des secteurs de la construction et de l'industrie. Il s'agit par exemple de matériels d'échafaudage ou de machines-outils.

Au contraire, certains matériaux sont transportés sur de courtes distances, notamment ceux utilisés dans la construction. Ces derniers représentent, hors minerais, 20 % du tonnage transporté à l'intérieur de la région, et moitié moins en tonnes-kilomètres (10 %). Cela s'explique par la destination de ces matériaux lourds, utilisés en grande partie localement, notamment pour la construction de bâtiments à usage d'habitation ou d'activité. Les pierres, sables et graviers, constituant quasiment l'intégralité

des minerais et principalement utilisés par le secteur du bâtiment et des travaux publics, sont transportés sur des distances encore plus réduites (40 km en moyenne).

Dans l'ensemble, le transport routier de matériaux de construction et de minerais répond à des besoins régionaux. Plus de la moitié des volumes transportés, mesurés en tonnes-kilomètres, correspond ainsi à des trajets au sein de la région (*figure 2*).

Baisse du tonnage transporté en 2016, augmentation après prise en compte des distances

Depuis 2008, début de la crise économique mondiale, l'activité du fret routier a suivi les fluctuations générales de l'économie, faites d'une succession de décrochages et de rebonds. En 2016, les volumes transportés par le pavillon routier français sur le territoire breton, exprimés en tonnes, ont ainsi diminué de 6,8 % par rapport à 2015. Mesurée en tonnes-kilomètres, l'activité progresse cependant de 4,2 %, traduisant ainsi l'augmentation de la distance moyenne de transport, de 90 à 100 km. ■

Des métiers qui répondent aux spécificités économiques de la région

Auteurs : Alain Maillolchon et Émeric Marguerite (Insee)

Les métiers de la logistique présents au-delà du seul secteur logistique

La description de la logistique dans toute sa dimension nécessite de dépasser la seule approche sectorielle. La logistique est en effet également présente en dehors des seuls établissements logistiques. Ainsi, en Bretagne, 60 % des emplois des métiers logistiques¹ (soit près de 39 000 emplois) correspondent à de la logistique pour compte propre (*définitions*). Il s'agit d'emplois répondant aux besoins de certaines entreprises d'internaliser des fonctions logistiques. À titre d'exemple, citons les magasiniers dans la grande distribution ou

bien les caristes dans les établissements des industries agroalimentaires.

Au total, les 25 métiers logistiques (*définitions*) correspondent à 64 400 emplois, en comptant à la fois ceux pour compte d'autrui et pour compte propre. Cela représente 6,2 % des emplois salariés bretons, soit une part équivalente à celle de la France de province (6,0 %). Au regard de cet indicateur, la hiérarchie des régions est proche de celle observée pour la part des emplois selon l'approche sectorielle². Toutefois, les écarts entre régions sont un peu plus prononcés. Les Hauts-de-France (7,0 %) et la Normandie (6,9 %) enregistrent les taux les plus élevés. À l'opposé, la Corse (5,1 %)

et l'Île-de-France (4,1 %) sont les régions où la part des métiers logistiques est la plus faible.

En raison de leur aspect transversal, les métiers logistiques présentent deux facettes. D'une part, ils illustrent les caractéristiques régionales des domaines de la logistique. D'autre part, ils forment un miroir des spécificités en termes d'activité économique de la région.

Encore plus qu'ailleurs, les métiers du transport dominant en Bretagne

En Bretagne, les métiers du transport, notamment ceux du transport routier, sont prépondérants, en droite ligne avec l'importance de la logistique terrestre. Dans la région, les conducteurs de véhicules routiers occupent la moitié (51 %) des emplois salariés des métiers de la logistique. C'est significativement plus qu'en France métropolitaine pour laquelle cette part s'élève à 44 % (45 % pour la France de province).

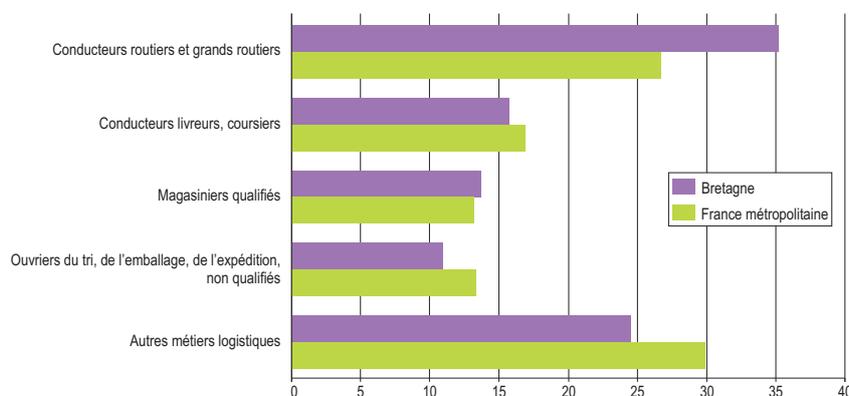
En 2014, 35 % des emplois des métiers logistiques bretons sont ainsi des conducteurs routiers et grands routiers (*figure 1*). Avec 23 000 emplois, ils forment la première profession logistique bretonne. Cette part dépasse celle de la France métropolitaine de 6 points et place selon ce critère la Bretagne au premier rang des régions devant les Pays de la Loire (32 %) et la Nouvelle-Aquitaine (31 %).

Les conducteurs livreurs et coursiers forment la deuxième profession logistique avec 10 000 emplois, soit 16 % des emplois des métiers de la logistique. Cette part ne se distingue pas de celle de la France de province. Près de la moitié de ces conducteurs livreurs et coursiers travaillent dans le secteur du transport et un quart dans celui du commerce.

Les magasiniers qualifiés, pour leur part, constituent la troisième profession logistique la plus présente sur le territoire breton. Ils représentent 14 % de l'ensemble des emplois des métiers de la logistique, soit un poids comparable à celui du niveau

1 Des conducteurs routiers plus présents en Bretagne

Part des 4 principaux métiers de la logistique (en %)



Source : Insee, DADS 2014.

L'intérim dans les métiers logistiques en Bretagne

Au total, en 2014, les effectifs intérimaires des métiers logistiques représentent près de 7 000 emplois en équivalents temps-plein (ETP). Pour faire face à des besoins irréguliers, les établissements aux activités liées à la manutention ont plus souvent recours à l'intérim. Ainsi, parmi les intérimaires des métiers logistiques, 8 sur 10 occupent un métier spécialisé dans l'entrepôt et la manutention. Ces intérimaires exercent notamment des métiers de manutentionnaires non qualifiés (39 % des effectifs). Ils sont aussi ouvriers du tri et de l'emballage, non qualifiés (14 %) ou bien ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariot élévateur et caristes (12 %).

Cependant, les établissements spécialisés dans le transport terrestre de marchandises emploient aussi, mais dans une moindre mesure, des intérimaires. Ainsi en 2014, 15 % des emplois intérimaires des métiers logistiques sont des conducteurs routiers et grands routiers.

Les données mobilisées dans cet encadré portent sur l'ensemble de l'année 2014. Elles sont produites par la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (Dirccte) Bretagne, en mesurant l'emploi en équivalents temps-plein (ETP). Le choix de cette mesure de l'emploi permet notamment de prendre en compte les variations du volume de travail intérimaire infra-annuel.

1- Ces emplois sont comptabilisés hors intérim. Voir à ce sujet l'encadré « L'intérim dans les métiers de la logistique en Bretagne ».

2- Cf chapitre sur l'approche territoriale du secteur de la logistique.

national. Ils travaillent essentiellement dans le commerce, pour 60 % d'entre eux, et dans l'industrie pour 22 %.

En contrepartie, la moindre importance du conditionnement-entreposage dans la région³ joue sur la moindre présence des ouvriers qualifiés de la manutention et de ceux du tri en comparaison à la France de province. En Bretagne, ces deux professions rassemblent 11 000 salariés, représentant 18 % de l'emploi logistique. Cette part est inférieure de 10 points à celle du Centre-Val de Loire et des Hauts-de-France qui comptent de nombreux établissements de conditionnement-entreposage.

Les métiers des emplois logistiques, un reflet notamment de la spécialisation bretonne dans les IAA

La part des emplois logistiques dans l'ensemble des emplois est équivalente en France de province et dans la région (respectivement 6,0 % et 6,2 %). Cependant, ces moyennes masquent les spécificités sectorielles de l'économie bretonne, au premier rang desquelles figure la forte présence des industries agroalimentaires.

En Bretagne, les IAA regroupent à la fois plus de salariés qu'en moyenne nationale mais aussi plus de salariés exerçant des métiers logistiques. Ces deux effets se cumulent et expliquent les écarts entre la Bretagne et l'ensemble des autres régions françaises. En 2014, les emplois des métiers logistiques des établissements des IAA représentent 8,4 % de l'ensemble des métiers logistiques en Bretagne, soit une part deux fois plus grande qu'en France métropolitaine.

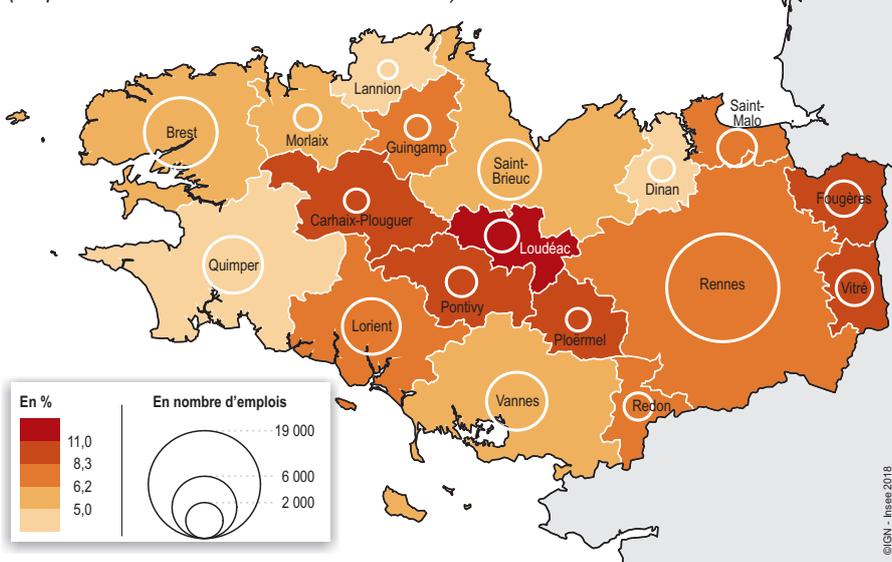
Au sein des IAA, les salariés de la région exerçant des fonctions logistiques sont principalement des ouvriers et employés de l'entreposage et de la manutention. Les ouvriers qualifiés de la manutention représentent 20 % des emplois logistiques du secteur des IAA, soit une part trois fois plus élevée que dans l'ensemble de l'économie régionale (7 %). De leur côté, les ouvriers du tri constituent 19 % de l'ensemble des professions logistiques au sein des IAA, comparé à 11 % dans l'ensemble des secteurs de l'économie.

Des fonctions logistiques fortement développées dans les zones d'emploi du centre et de l'est de la Bretagne

Les emplois des métiers logistiques sont inégalement répartis entre les zones d'emploi bretonnes. Ainsi, celles du centre et de

2 Un poids des métiers logistiques plus important à l'est et au centre de la Bretagne

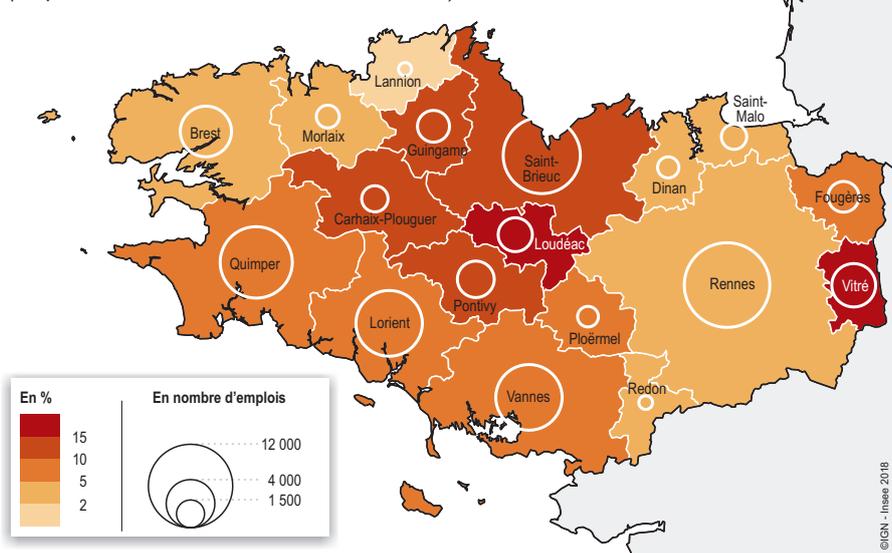
Les emplois des métiers logistiques par zone d'emploi (emplois salariés hors intérim au 31/12/2014)



Source : Insee, DADS2014.

3 Une présence des IAA plus marquée dans les zones d'emploi de Vitré et Loudéac

Les emplois du secteur des IAA par zone d'emploi (emplois salariés hors intérim au 31/12/2014)



Source : Insee, DADS 2014.

3- Cf chapitre sur la logistique bretonne par grands domaines : un recours important au transport terrestre.

Les emplois salariés des métiers de la logistique

l'est sont celles comptant la plus grande part d'emplois des métiers logistiques. Dans le centre de la région, la zone d'emploi de Loudéac se distingue : la part des emplois des métiers logistiques atteint 14,1 %, plus haut niveau régional, à comparer à la moyenne bretonne de 6,2 %. La profession des conducteurs routiers domine. En effet, ceux-ci représentent 60 % de l'ensemble des emplois des métiers logistiques, soit le double du niveau régional. À proximité, les zones d'emploi de Carhaix-Plouguer, Pontivy et Ploërmel

hébergent aussi davantage d'emplois des métiers logistiques que la moyenne régionale (figure 2).

Ce territoire est spécialisé dans l'industrie agroalimentaire, qui pèse plus qu'ailleurs dans la région (figure 3). L'influence de ce secteur sur le territoire transparaît aussi à travers le poids des emplois des métiers logistiques. À titre d'exemple, dans la zone d'emploi de Pontivy, on comptabilise 21 % d'emplois des métiers logistiques au sein des établissements des IAA, soit 13 points de plus que la moyenne régionale.

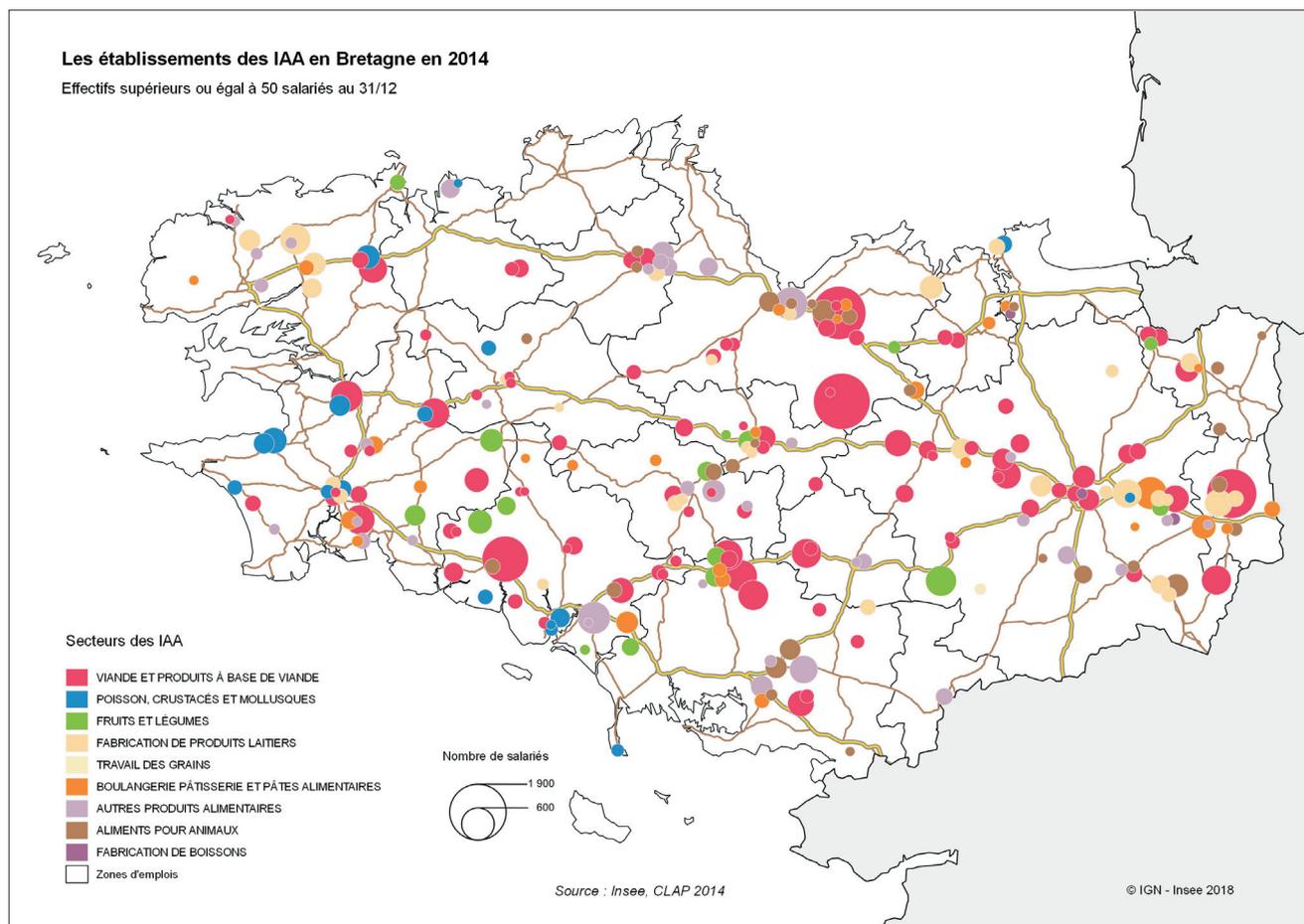
Les zones d'emploi de l'est de la région se distinguent également par une part plus importante d'emplois des métiers logistiques. En effet, cette part s'élève à 10,6 % dans la zone d'emploi de Fougères et 10,4 % dans celle de Vitré. Dans cette dernière, la spécialisation en conditionnement-entreposage joue sur la proportion plus élevée de magasiniers. Ces derniers y représentent 22 % de l'ensemble des emplois des métiers logistiques, soit 10 points de plus que la moyenne régionale. ■

Localisation des principaux établissements des IAA en Bretagne

Maillant largement la région, les établissements des IAA présentent une diversité importante. Ils sont ainsi constitués de groupes privés ou coopératifs (SVA, Bigard, La Cooperl,...). Ces établissements se situent notamment le long des axes reliant Brest à Rennes en passant par des villes moyennes comme Locminé ou Loudéac.

Parmi les établissements des IAA, ceux de l'industrie de la viande présentent la distribution la plus homogène sur le territoire breton. Ceux transformant les produits de la mer s'avèrent davantage présents dans le sud-ouest de la région alors que les établissements de transformation de légumes sont surtout localisés dans la partie sud, notamment dans le Morbihan.

Enfin, les établissements de fabrication de produits laitiers sont présents principalement autour des deux métropoles de Brest et Rennes.



Les salariés des métiers de la logistique

Auteurs : Alain Maillachon et Émeric Marguerite (Insee)

Plus souvent peu qualifiés et moins rémunérés en Bretagne

En moyenne, comparé à la France métropolitaine, un salarié des métiers de la logistique gagne 1 € de moins de l'heure en Bretagne. La rémunération horaire brute moyenne s'établit ainsi à 14,4 € dans la région et à 15,4 € au niveau national. En Bretagne, elle demeure supérieure de 30 % au Smic (9,53 € au 1^{er} janvier 2014).

Cet écart de 1 € au sein des métiers de la logistique s'avère toutefois plus faible que celui enregistré pour l'ensemble des salariés pour lesquels la rémunération horaire brute moyenne en Bretagne (16,6 €) est inférieure de 2,2 € à celle de l'ensemble de l'Hexagone.

En Bretagne, 90 % des emplois des métiers de la logistique sont occupés par des ouvriers et des employés aux salaires souvent modestes, soit un peu plus qu'en France métropolitaine (87 %). En miroir, la part des cadres et des professions intermédiaires est plus faible dans la région. La structure des emplois des métiers logistiques bretons explique pour partie l'écart de rémunération horaire entre la région et le niveau national.

Des écarts de rémunération limités entre régions de province

Pour les emplois des métiers de la logistique, les salaires horaires moyens sont relativement homogènes entre régions métropolitaines. Le salaire horaire brut moyen va de 14,3 € à 15,7 € si l'on met toutefois de côté l'Île-de-France (figure 1). Dans cette région, la rémunération horaire est plus élevée (17,7 €) en raison notamment de la présence de nombreux sièges d'entreprises logistiques regroupant une proportion de cadres plus élevée.

Les niveaux de salaires moyens entre régions offrent ainsi une première approche des écarts de rémunérations. Mais le salaire moyen peut être fortement tiré par le haut en raison de la présence plus importante de salaires élevés. Le profil des rémunérations des salariés des métiers de la logistique permet d'affiner l'analyse.

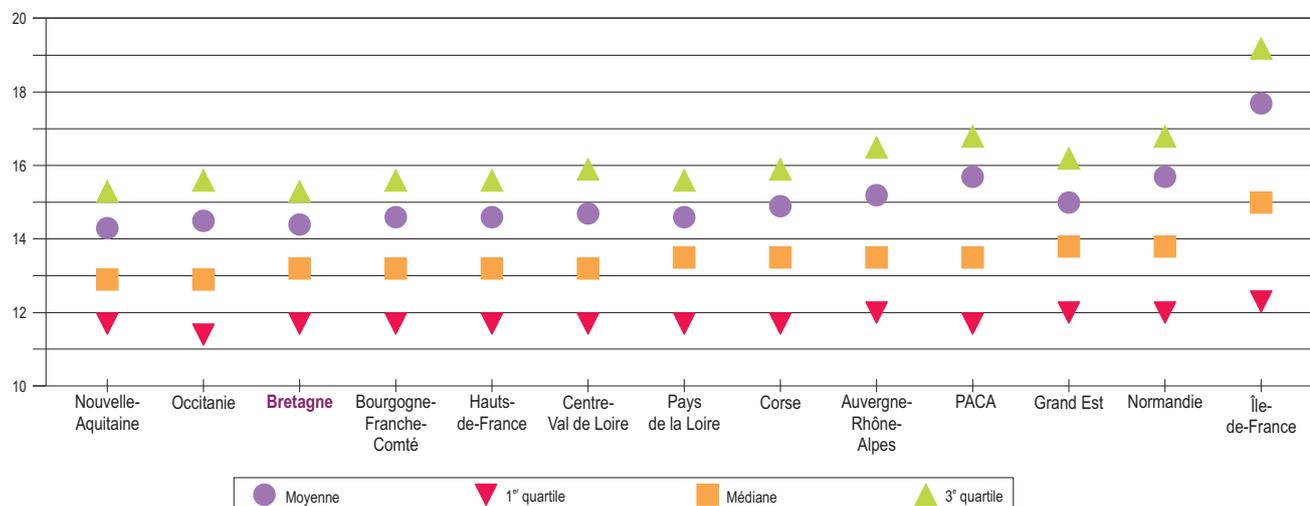
La distribution des salaires en Bretagne est assez similaire à celle des Pays de la Loire : les premiers quartiles¹ sont égaux (13,1 €), la médiane et le troisième quartile sont légèrement plus élevés dans les Pays de la Loire. En revanche, le profil des rémunérations des salariés des métiers de la logistique est différent en Normandie. L'écart avec la Bretagne se creuse pour les rémunérations

les plus élevées. En Normandie, la valeur de la médiane pour cet indicateur est supérieure à celle de la Bretagne de 0,6 € alors que celle du troisième quartile est supérieure de 1,3 €. Dans l'ensemble, comparé à la Normandie, le salaire horaire moyen des professions logistiques est inférieur de 10 % en Bretagne. À titre de comparaison, le salaire horaire brut pour l'ensemble des salariés est également inférieur en Bretagne, mais seulement de l'ordre de 1 %. La comparaison des salaires horaires, inférieurs en Bretagne, vaut aussi une fois déclinée par grandes familles de métiers logistiques. Tout d'abord, le salaire des ouvriers et employés de l'entreposage et de la manutention s'établit en Bretagne à 13,9 € brut de l'heure, soit 10 % de moins que celui de leurs homologues normands. Ensuite, le plus haut niveau de rémunération en Normandie s'explique notamment par la forte présence des dockers, en lien

1- Pour cela, les salariés sont classés du plus faible au plus haut salaire. Le salaire qui divise le nombre de salariés en deux groupes égaux est dit salaire médian. La moitié des salariés gagne moins que ce salaire médian et l'autre moitié gagne plus. En répétant cette opération pour chacun des deux groupes, on obtient les salaires dits quartiles (respectivement premier et troisième). Les salaires médian et quartiles donnent ainsi une idée des profils de rémunérations.

1 Les métiers de la logistique sont plutôt moins rémunérés en Bretagne

Salaires horaires bruts par région en 2014 (en €/heure)



Lecture : les régions sont classées dans l'ordre croissant de la médiane. En Bretagne la moitié des salariés des métiers de la logistique perçoivent un salaire horaire brut inférieur à 13,20 €. Champ : effectifs salariés des métiers logistiques (hors intérim) au 31/12/2014.

Source : Insee, DADS 2014.

avec une activité portuaire marquée dans la région. Bien plus nombreux en Normandie (2 500, soit environ 25 fois plus qu'en Bretagne), les dockers y sont également plus rémunérés (27,0 € de l'heure en Normandie et 22,0 € en Bretagne). Le statut des dockers a profondément évolué ces dernières années, mais conserve des spécificités au regard des autres professions logistiques, par exemple le travail de nuit ou les irrégularités des horaires.

En Bretagne, le niveau plus faible de salaire dans la logistique est à relier à l'importance du transport routier² et à celle notamment des chauffeurs routiers qui représentent un

tiers des emplois logistiques³. Dans la région, leur salaire horaire moyen s'élève à 13,4 € soit 1 € de moins que le salaire moyen de l'ensemble des métiers logistiques. Comparé aux autres régions de province, le profil de rémunération de ce métier en Bretagne ne se distingue pas, avec des salaires médians et des quartiles proches.

Largement masculins dans leur ensemble, certains métiers de la logistique se féminisent toutefois

En Bretagne comme ailleurs, 85 % des emplois des métiers logistiques sont exercés

par des hommes en 2014. La Bretagne figure parmi les régions dans laquelle le taux de féminisation des emplois des métiers logistiques s'avère la plus faible (figure 2).

Dans la région, seuls quelques métiers sont significativement féminisés. Il s'agit notamment des ouvriers du tri et des employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises. Pour tous les autres métiers de la logistique, le taux de féminisation ne dépasse pas un tiers. En particulier, seuls 2 % des conducteurs routiers et grands routiers sont des femmes. Le plus faible taux de féminisation des métiers logistiques en Bretagne s'explique ainsi largement par la prépondérance du secteur du transport routier dans la région.

En Bretagne, 15 % des emplois des métiers logistiques sont occupés par des femmes, comparé à 21 % dans le Centre-Val de Loire. Cette région figure d'ailleurs au premier rang des régions en termes de taux de féminisation dans les professions logistiques. Cela résulte pour partie de la spécialisation régionale dans des établissements du conditionnement et de l'entreposage, qui regroupent des salariés exerçant des métiers souvent plus féminisés. Ainsi, dans la région Centre-Val de Loire, 27 % des employés et des ouvriers de l'entreposage et manutention sont des femmes, à comparer à 20 % en Bretagne et 21 % en France de province.

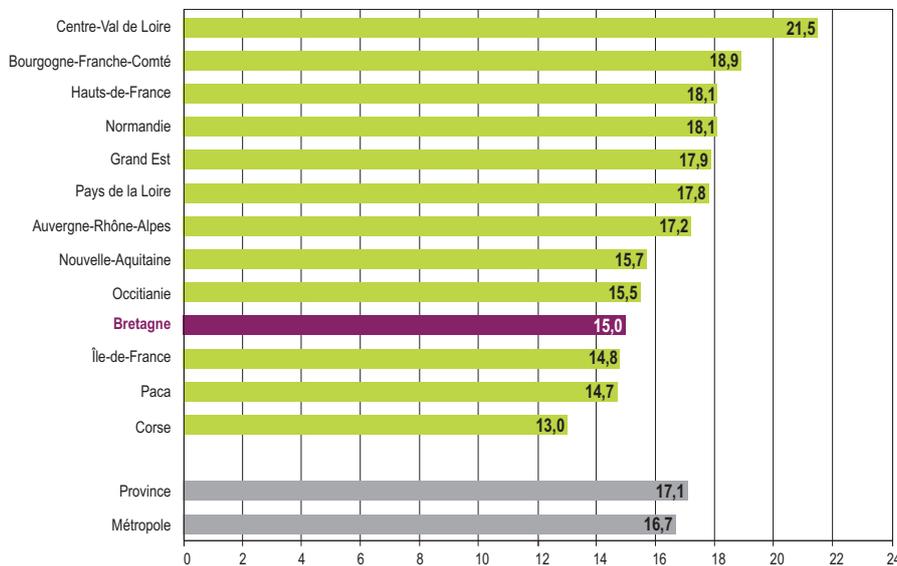
En Bretagne comme ailleurs, la féminisation des métiers logistiques a toutefois progressé au cours des dernières années. Dans la région, la part des femmes occupant un métier logistique a augmenté de 2 points entre 2009 et 2014, comme en France de province. En Bretagne, cette progression est essentiellement imputable au métier de conducteur-livreur coursier pour lequel le nombre de femmes a doublé sur cette période, passant de 1 300 à 2 700. Dans ce métier, la proportion de femmes grimpe ainsi de 16 % à 27 % entre 2009 et 2014. Les conducteurs-livreurs coursiers conduisent des véhicules utilitaires légers de moins de 3,5 tonnes. Ils assurent en général, la livraison de marchandises sur de faibles distances.

Des salariés en moyenne plus âgés

En Bretagne, les salariés des métiers de la logistique sont en moyenne plus âgés (42,5 ans en 2014) que ceux de l'ensemble des secteurs (41,4 ans) (figure 3). Seuls 14 % des salariés des métiers de la logistique ont

2 En Bretagne, des métiers encore moins féminisés

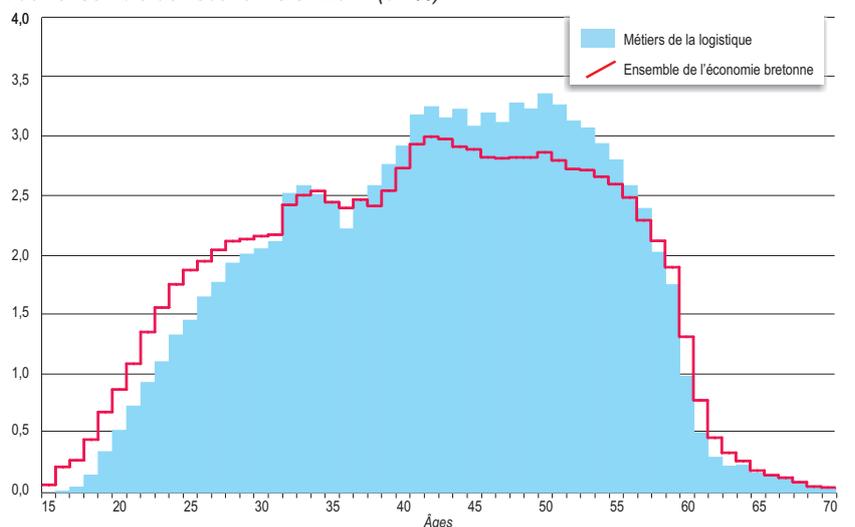
Taux de féminisation des métiers de la logistique par région en 2014 (en %)



Source : Insee, DADS 2014.

3 Des salariés plus âgés que dans l'ensemble de l'économie

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



Source : Insee, DADS 2014.

2- Cf chapitre sur la logistique bretonne par grands domaines.
3- Cf chapitre sur les métiers logistiques.

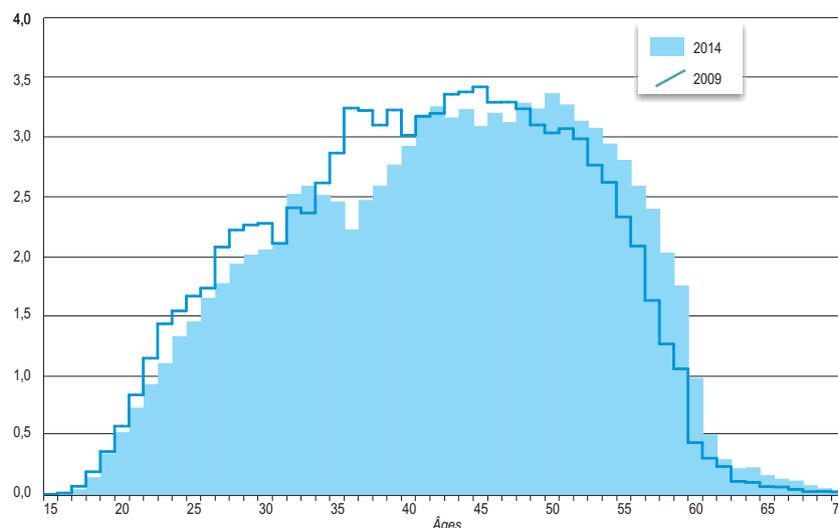
4 En cinq ans, une proportion plus importante de salariés d'au moins 50 ans

moins de 30 ans alors que cette part s'élève à 19 % pour l'ensemble des salariés bretons. À l'opposé, la part des plus de 50 ans est plus importante chez les salariés de la logistique (30 %) que pour l'ensemble des salariés bretons (28 %).

Le vieillissement des salariés des métiers de la logistique est perceptible avec un âge moyen des salariés des métiers logistiques ayant progressé de 1,4 an entre 2009 et 2014. Ce vieillissement s'avère un peu plus marqué que pour l'ensemble des salariés de la région (+0,9 an) (figure 4). Cela concerne en particulier les métiers du transport routier, notamment les conducteurs routiers et grands routiers. En 2014, le tiers d'entre eux a plus de 50 ans alors qu'ils n'étaient qu'un quart dans ce cas en 2009 (figure 5).

Le vieillissement des salariés des métiers de la logistique s'inscrit dans un phénomène plus global de vieillissement de la population active. Au-delà du seul vieillissement de la population, s'ajoutent aussi les effets des différentes réformes des régimes de retraite. À partir de la crise de 2008, les moindres embauches dans le secteur, en particulier de jeunes salariés, ont contribué

Répartition par âge des salariés des métiers de la logistique en 2009 et 2014 (en %)



Source : Insee, DADS 2009 et 2014.

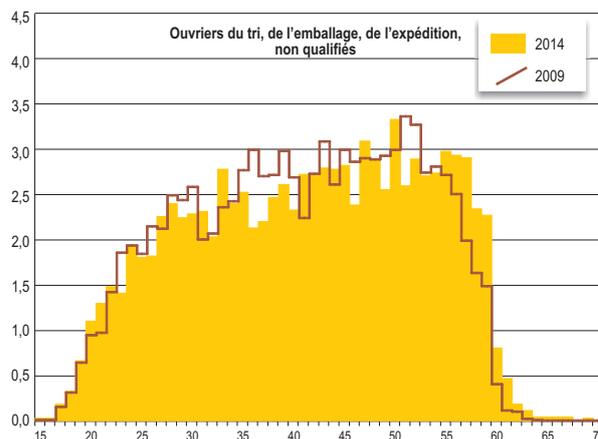
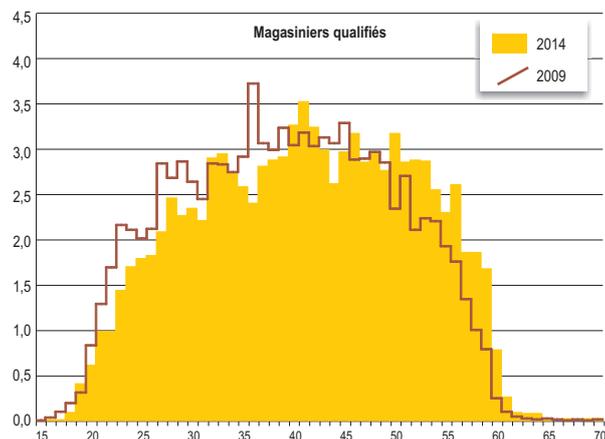
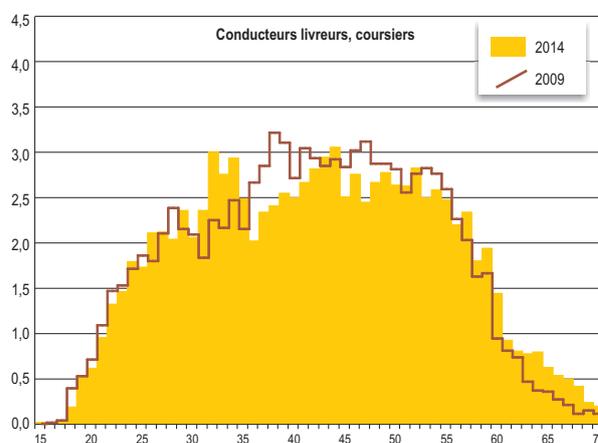
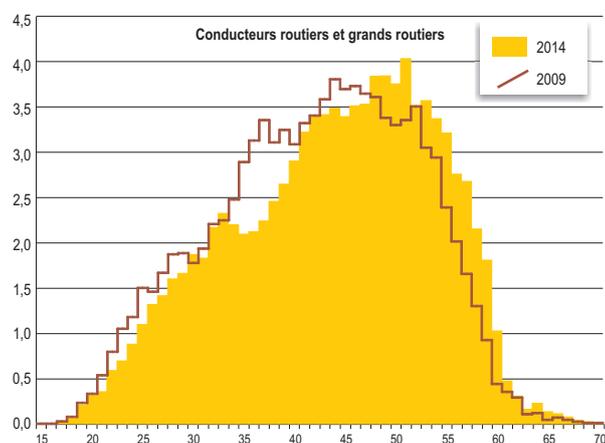
également à l'augmentation de l'âge moyen des salariés.

En conséquence, des générations nombreuses de salariés de la logistique partiront en retraite dans les années à venir. Le renouvellement de cette main-d'œuvre constitue

donc un enjeu important pour les différents acteurs recourant aux métiers de la logistique dans le cadre de leurs activités économiques. Il s'agit notamment de la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences à décliner au niveau des territoires. ■

5 Un vieillissement plus prononcé chez les conducteurs routiers et grands routiers

Répartition par âge des salariés des métiers de la logistique en 2009 et 2014 (en %)



Source : Insee, DADS 2009 et 2014.

Définitions

La logistique regroupe l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit à l'endroit et au moment où la demande existe (définition de l'Aslog, association française pour la logistique).

Centre de décision : si l'entreprise ne possède qu'un seul établissement, alors cet établissement constitue le centre de décision de l'entreprise. Si l'entreprise n'appartient pas à un groupe, le siège social de l'entreprise est son centre de décision. Enfin si l'entreprise appartient à un groupe, le centre de décision est le siège social de l'entreprise qui contrôle les autres, en l'occurrence la tête de groupe.

Le taux de dépendance de la zone est le rapport entre les emplois salariés des établissements implantés dans la zone dépendant de centres de décision extérieurs à cette zone et le total des emplois salariés de la zone.

Le taux de contrôle de la zone est défini comme le rapport entre les emplois salariés hors de la zone (en pratique limités à la France) contrôlés par des centres de décision internes à la zone et le total des emplois salariés contrôlés par des centres internes.

Sources

Le dénombrement des emplois salariés de la logistique (hors intérimaires) et leur caractérisation se font à partir des **déclarations annuelles de données sociales (DADS)**. Chaque salarié est associé aux données de son poste principal, non annexe, exercé au 31 décembre.

L'étude des établissements et de leur localisation est réalisée à partir de la source **CLAP (Connaissance locale de l'appareil productif)**. Les données de CLAP sont mises à jour annuellement.

La **base de données sur les liaisons financières (Lifi)** permet d'identifier la tête de groupe ou le centre de décision de chaque établissement.

Les indicateurs financiers des entreprises de la logistique proviennent du **fichier approché des résultats d'Ésane (Fare)**. Ces données portent uniquement sur les **entreprises régionales**, c'est-à-dire les entreprises monorégionales, qui ont tous leurs établissements dans la région, et les entreprises quasi monorégionales, dont au moins 80 % des effectifs sont localisés dans la région.

Les données sur les flux de marchandises proviennent de la **direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL)**. L'enquête nationale Transport Routier de Marchandises (TRM) est réalisée chaque année par le service de la donnée et des études statistiques (SDES) du ministère de la Transition écologique et solidaire sur un échantillon de 16 000 camions et 77 000 tracteurs routiers.

Elle constitue une source importante d'information pour de nombreux acteurs économiques. Elle permet de connaître la situation du transport routier de marchandises des véhicules immatriculés en France et de comparer la France aux autres pays européens dans lesquels une enquête analogue a lieu parallèlement.

Les données sur l'intérim proviennent de la **direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE)**. Elles sont issues de l'exploitation des fichiers Pôle Emploi des déclarations mensuelles des agences d'intérim.

Méthodologie

Dans ce dossier, la logistique est abordée selon deux approches : une par secteur de la logistique et une par métier de la logistique.

Selon l'**approche par secteur de la logistique** découpée en six domaines : les établissements du secteur de la logistique sont repérés via une liste de 26 postes de la nomenclature des activités principales d'établissements NAF révision 2 de 2008 en 732 postes.

Le champ de la logistique pour compte d'autrui dans ce dossier exclut les activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel (53.10Z).

LOGISTIQUE TERRESTRE

4920Z	Transports ferroviaires de fret
4941A	Transports routiers de fret interurbains
4941B	Transports routiers de fret de proximité
4941C	Location de camions avec chauffeur
4950Z	Transports par conduites
5221Z	Services auxiliaires des transports terrestres
5229A	Messagerie, fret express
7712Z	Location et location-bail de camions
7731Z	Location et location-bail de machines et équipements agricoles

LOGISTIQUE AÉRIENNE

5121Z	Transports aériens de fret
5223Z	Services auxiliaires des transports aériens
7735Z	Location et location-bail de matériels de transport aérien

LOGISTIQUE PORTUAIRE ET MARITIME

5020Z	Transports maritimes et côtiers de fret
5040Z	Transports fluviaux de fret
5222Z	Services auxiliaires des transports par eau
5224A	Manutention portuaire
7734Z	Location et location-bail de matériels de transport par eau

AFFRÈTEMENT ET ORGANISATION DES TRANSPORTS

5229B	Affrètement et organisation des transports
-------	--

CONDITIONNEMENT ET ENTREPOSAGE

4617A	Centrales d'achat alimentaires
4619A	Centrales d'achat non alimentaires
5210A	Entreposage et stockage frigorifique
5210B	Entreposage et stockage non frigorifique
5224B	Manutention non portuaire
8292Z	Activités de conditionnement

SERVICES

4942Z	Services de déménagement
5320Z	Autres activités de poste et de courrier

Selon l'**approche par métier de la logistique** : les salariés concernés sont repérés dans cette étude par rapport à une liste de 25 postes de la nomenclature détaillée des professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) déclarées par les employeurs et regroupées en deux grands domaines.

Cette définition est issue de travaux du service statistique du ministère en charge des transports (Sdes) avec des restrictions relatives au secteur d'activité du salarié pour ne retenir que les salariés dont l'activité est assurément logistique. On ne retient par exemple ni les conducteurs de trains de la SNCF ni les employés de la Poste, au contraire des magasiniers de ces deux groupes.

LES MÉTIERS DU TRANSPORT DE MARCHANDISE

389A	Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports
389C	Officiers et cadres navigants techniques de la marine marchande
466B	Responsables commerciaux et administratifs des transports de marchandises (non cadres)
466C	Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non cadres)
480B	Maîtres d'équipage de la marine marchande et de la pêche
546C	Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises
641A	Conducteurs routiers et grands routiers (salariés)
643A	Conducteurs livreurs, coursiers (salariés)
654B	Conducteurs qualifiés d'engin de transport guidé
655A	Autres agents et ouvriers qualifiés (sédentaires) des services d'exploitation des transports
656B	Matelots de la marine marchande
656C	Capitaines et matelots timoniers de la navigation fluviale
676B	Déménageurs (hors chauffeurs-déménageurs), non qualifiés
676D	Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports

LES MÉTIERS DE L'ENTREPOSAGE ET DE LA MANUTENTION

387B	Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnancement
477A	Techniciens de la logistique, du planning et de l'ordonnancement
487A	Responsables d'entrepôt, de magasinage
487B	Responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de la manutention
651A	Conducteurs d'engin lourd de levage
651B	Conducteurs d'engin lourd de manœuvre
652A	Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariot élévateur, caristes
652B	Dockers
653A	Magasiniers qualifiés
676A	Manutentionnaires non qualifiés
676C	Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés

Des sites pour en savoir plus

- ▶ Dreal Bretagne (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement)
www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/
- ▶ ORTB (Observatoire Régional des Transports de Bretagne)
www.observatoire-transports-bretagne.fr/
- ▶ Dusonchet P., Gilbert A., « La filière logistique se concentre en périphérie des villes », Insee Analyses Auvergne Rhône-Alpes, n° 46, novembre 2017
www.insee.fr/fr/statistiques/3150970
- ▶ Eichwald A., Horodenciuc L., « En 2014, 6 % des salariés du Grand Est exercent un métier logistique », Insee Analyses Grand Est, n° 65, décembre 2017
www.insee.fr/fr/statistiques/3289634
- ▶ Lejeune F., Terra S., « Atouts et défis des Hauts-de-France la troisième région logistique française », Insee Analyses Hauts-de-France n° 55, août 2017
www.insee.fr/fr/statistiques/3047580
- ▶ Rouxel M., « 42 000 salariés bretons travaillent pour des groupes étrangers », Insee Analyses Bretagne, n°57, mars 2017
www.insee.fr/fr/statistiques/2658352
- ▶ La logistique en France : indicateurs territoriaux, Samarcande Transport Logistique Territoire, septembre 2009
www.observatoire-transports-bretagne.fr/la-logistique-en-bretagne-a51.html

Insee Dossier

Bretagne

La logistique en Bretagne

Avec le développement et la diversification des échanges, sur une échelle territoriale élargie, voire mondialisée, la logistique constitue l'un des ressorts de l'activité économique. L'association française pour la logistique (Aslog) la définit comme "l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit à l'endroit et au moment où la demande existe". La logistique organise et réalise ainsi l'acheminement des produits jusqu'au consommateur. En amont, tout au long du processus de production, elle répond aux besoins d'approvisionnement ou de livraison des entreprises. À l'origine dédiées au transport de marchandises, les fonctions logistiques se retrouvent aussi dans l'industrie et les services. Par ailleurs, la logistique apparaît comme l'un des déterminants du développement du commerce en ligne.

Dossier n° 4
Septembre 2018

Chef de projet : Sébastien Pons

Contributions :

Dreal : Pascal Lauzier et Bruno Rul

Insee : Alain Maillochon et Émeric Marguerite

Insee Bretagne
36 place du Colombier
CS 94439
35044 Rennes cedex

Directeur de la publication :
Éric Lesage

Rédacteur en chef :
Jean-Marc Lardoux

Maquettiste :
Jean-Paul Mer

ISSN 2429-0866

© 2018