

DRE Bretagne
DRIRE Bretagne

Etude sur la logistique en Bretagne

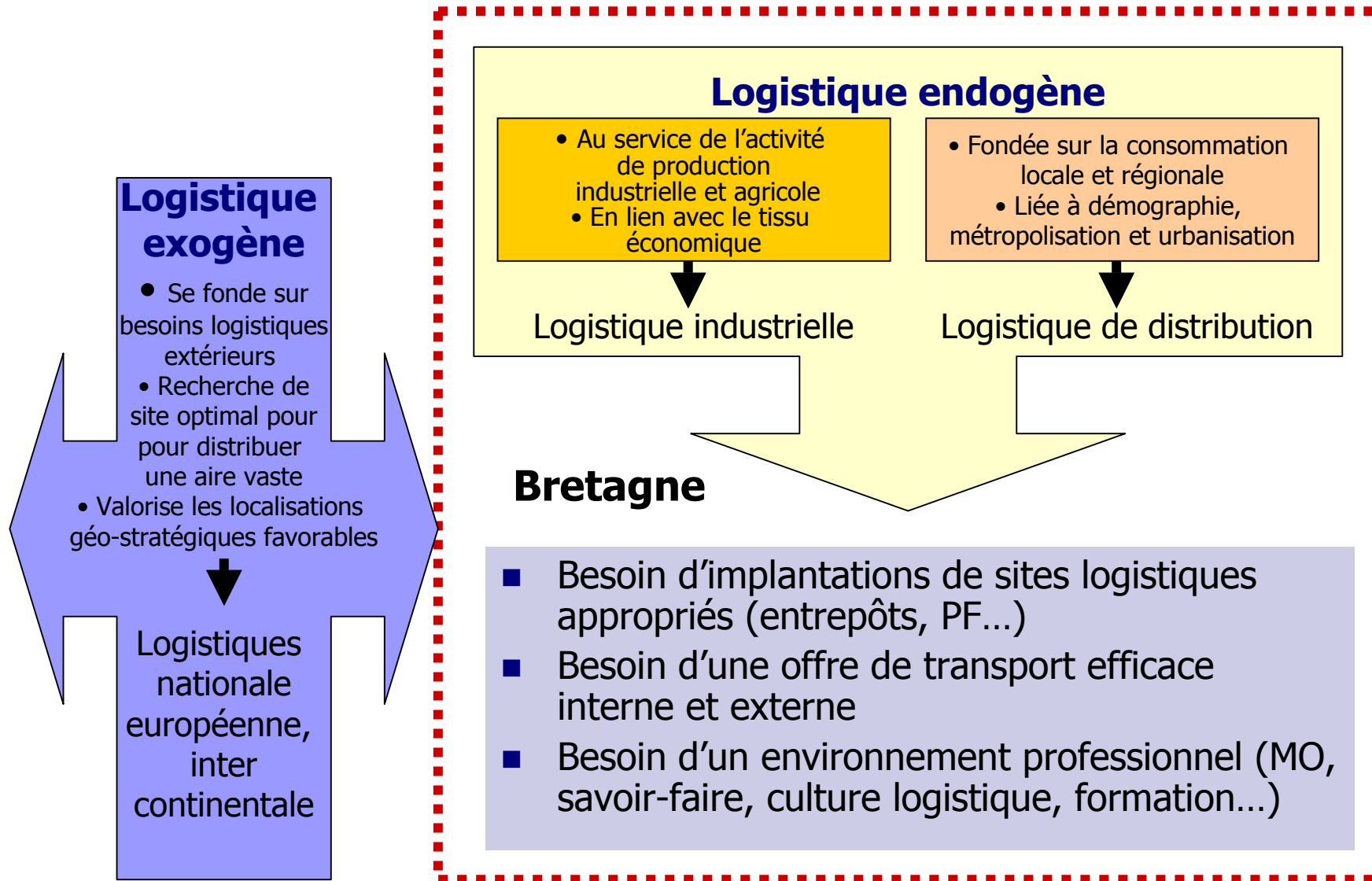
ORTB
Rennes, le 7 avril 2009



Objectifs de l'étude

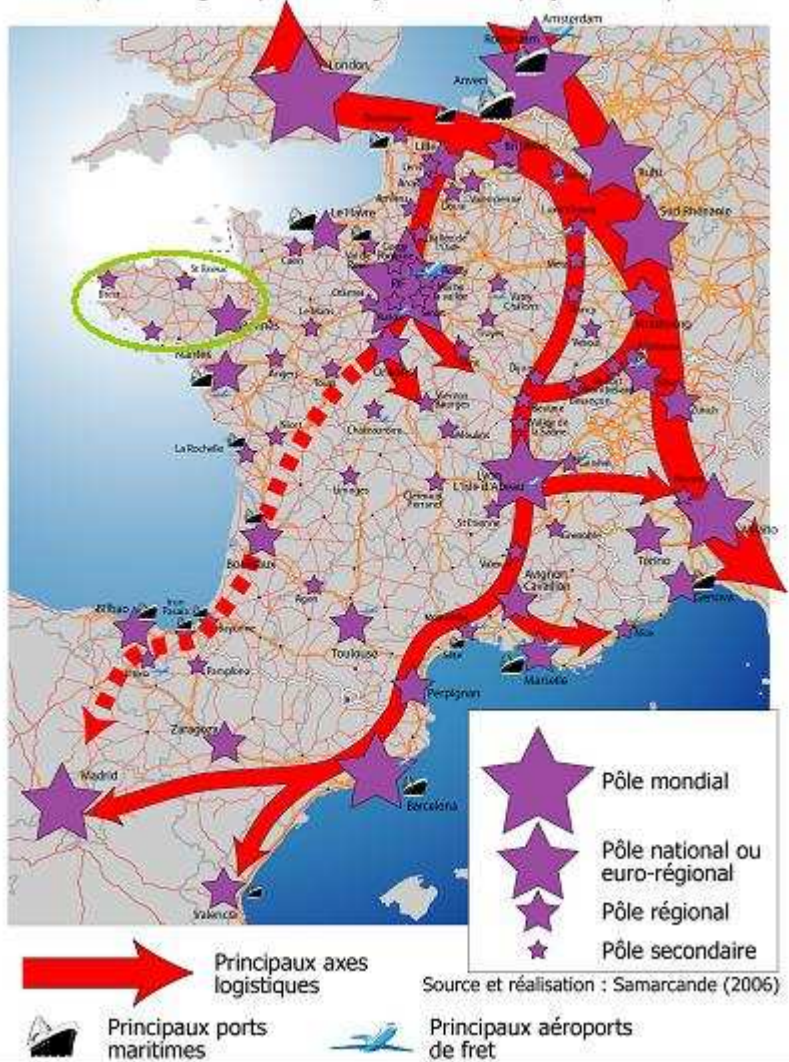
- Faire un cadrage général du fait logistique breton : dessiner un profil synthétique du système logistique breton et de ses composantes
- Réaliser une enquête quantitative : connaître la réalité, les besoins et l'évolution des sites logistiques bretons
- Analyser la logistique des principales filières économiques : valoriser la logistique comme une variable clé de la pérennisation et du développement du tissu économique breton
- Analyser l'emploi et des métiers logistiques : évaluer le poids de cette activité dans l'économie bretonne
- Mettre en œuvre les bases d'un « Observatoire de la logistique en Bretagne » : suivre durablement et régulièrement le fait logistique dans la région.

Les deux dimensions fondamentales de la logistique d'un territoire



La Bretagne à l'écart des grands axes logistiques

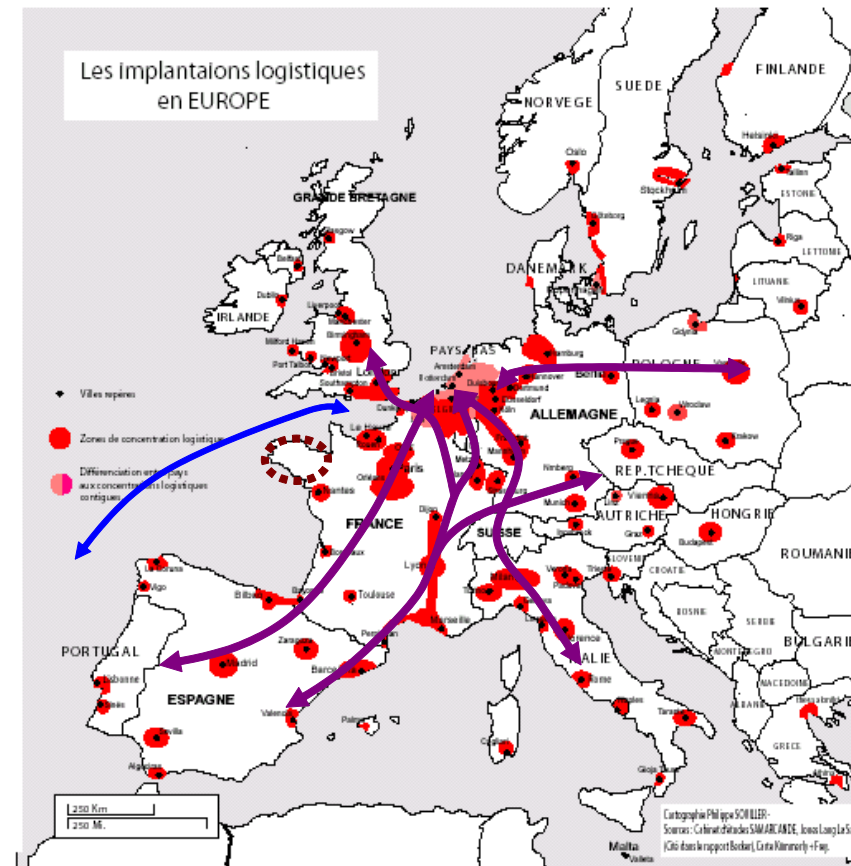
Les pôles logistiques français et des pays limitrophes



- A l'écart des grands axes logistiques français et européens
 - Au service de l'endogène
 - Un pôle rennais dominant et pôles portuaires

- A l'écart des grands corridors de trafics

Les Implantations logistiques en EUROPE



En Bretagne : la logistique a deux moteurs puissants

Une forte dynamique démographique

- 3 046 000 hab en 2005 et 112 hab/km²
- +23 000 hab/an depuis 1999
- Fort excédent migratoire (7^e rang français)
- Une structure urbaine équilibrée
- Une concentration côtière et un Sud dynamique

Un poids important du tourisme

- 72 millions de nuitées
- 44 000 emplois, 6^eme région française

Densité de la population française

Nombre d'habitants par km²

| | |
|--------------|---------|
| 500 - 23 000 | (1588) |
| 200 - 499 | (1940) |
| 100 - 199 | (3414) |
| 50 - 99 | (8308) |
| 20 - 49 | (11979) |
| 0 - 19 | (10959) |

Source : INSEE.
Conception, réalisation : Samarcande.

Source : INSEE,
conception, réalisation Samarcande

0 25 250
Kilomètres

Typologie de la spécialisation industrielle régionale

- Type 1
- Type 2
- Type 3
- Type 4
- Type 5

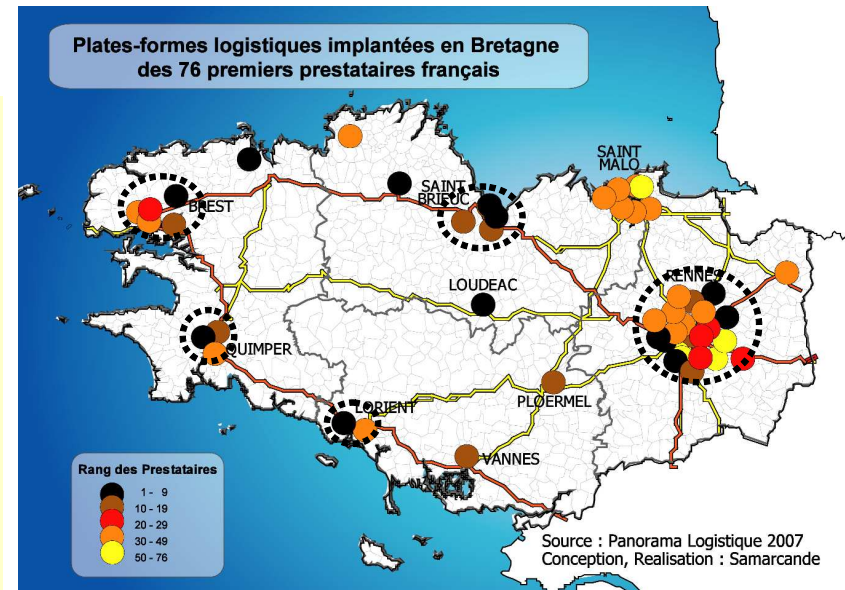
Source : SESSI 2006
Conception, Réalisation : Samarcande.

Une activité productive intense

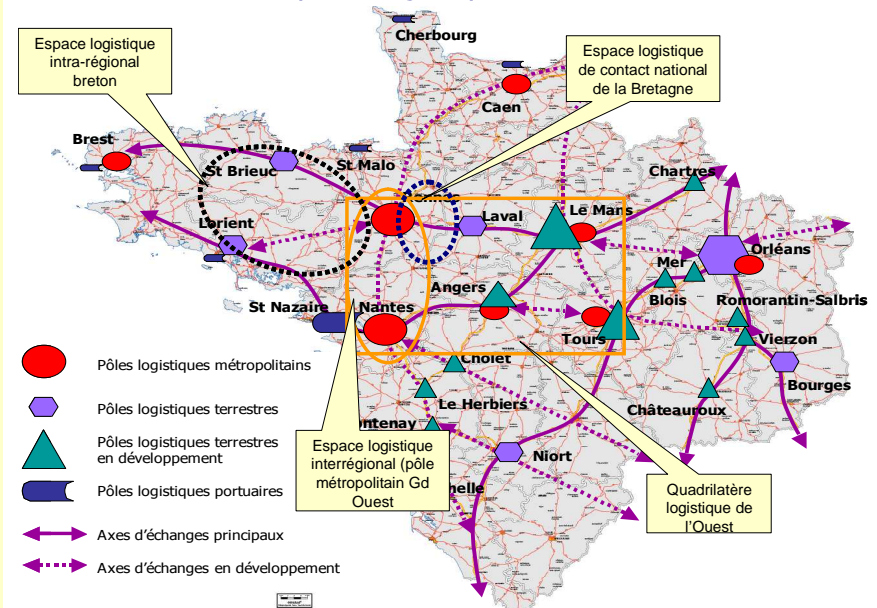
- Croissance supérieure à celle de la France
- Agriculture puissante
- Industrie : 192 000 emplois en 2006, contre 130 000 en 1954, 5^eme rang des régions.
- Emplois industriels : 18,3% de l'emploi (moy : 17,4%)
- Région où l'emploi a le plus augmenté depuis 1970
- L'industrie bretonne très spécialisée, 4 secteurs, 60% des effectifs : IAA (36 %), télécom / électronique, automobile, construction navale
- Quelques grands groupes locaux : Doux, Glon, Cooperl, Roullier, Y Rocher...
- Mais forte dépendance extérieure (PSA)
- Concurrence pays à bas niveau de salaire dans BC (habillement, chaussure, meubles)

Un tropisme rennais croissant

- Longtemps la logistique bretonne a été répartie de façon homogène (Brest, Lorient, Côtes d'Armor, Bretagne centrale, Ille et Vilaine)
- Recentrage des entreprises autour de Rennes (Casino-Easydis de Lanester et Landivisiau vers Gaël 35)
- Position avancée de la capitale régionale par rapport aux autres centres urbains et a plus grande proximité avec les grands axes
- Rennes pas sur un axe logistique majeur, mais forme avec Nantes, l'espace logistique interrégional métropolitain du Gd Ouest
- Rennes et Nantes forment avec Tours et Le Mans (A28) le quadrilatère logistique Gd-Ouest.
- Le grand Rennes : capitale logistique incontestée à l'échelle bretonne, seul territoire voulant se doter d'une politique d'accueil des activités logistiques
- Projet PF logistiques multimodales Châteaubourg et La Brohinière.



Hierarchisation des pôles logistiques du Grand-Ouest





Les chiffres clés de l'emploi de la logistique et du transport

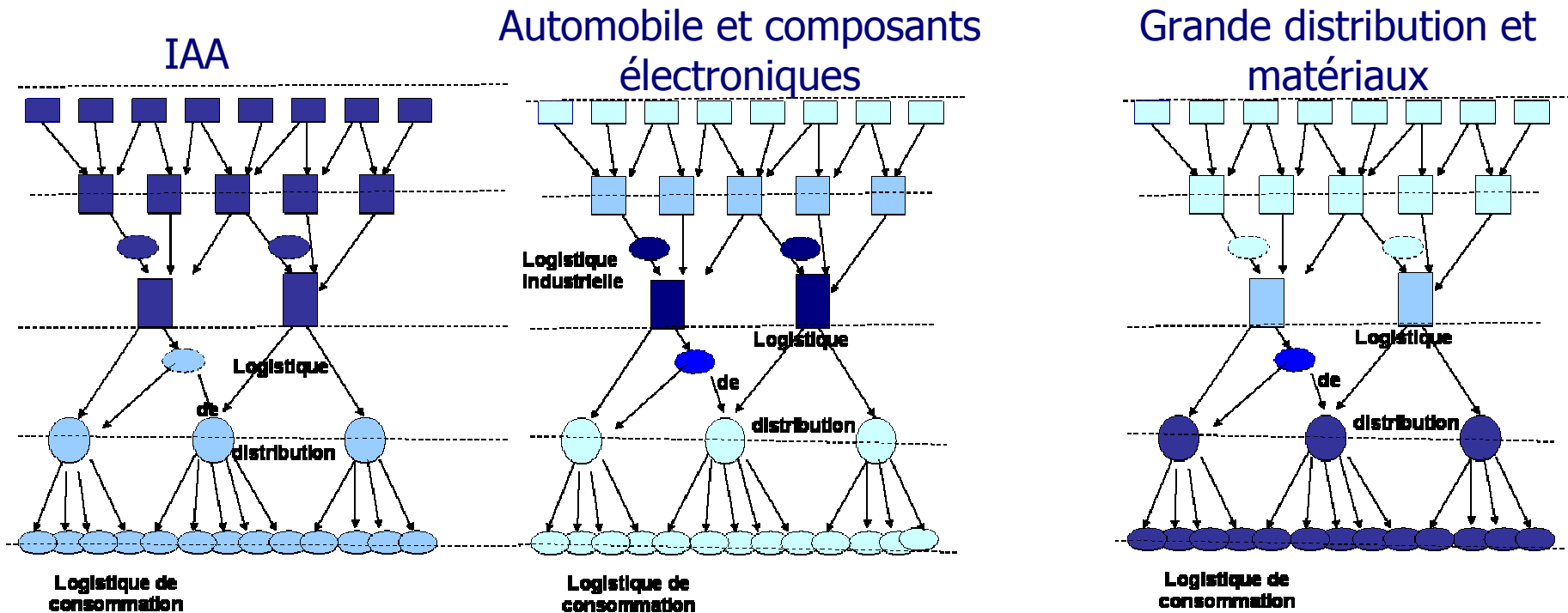
1. Champ «métiers de la logistique et du transport terrestre » 59 100 emplois
2. Toutes filières
 - ❑ 6.9% des emplois totaux de Bretagne (champ total 68000)
 - ❑ 4.9 % des emplois LTT nationaux
 - ❑ Forte présence du transport (42% vs 45% logistique, reste administration et gestion)
 - ❑ Taux d'encadrement plus faible qu'au national (13%)
 - ❑ 42% des emplois dans le 35
3. Des écarts significatifs entre les filières
 - ❑ Taux d'encadrement (- en construction, + commerce, agro)
 - ❑ Taux féminisation (- en construction, + commerce, agro)

Les déterminants logistiques de l'emploi

1. Difficultés de recrutement ciblées et relatives (43%)
 - ❑ Sur les conducteurs routiers (73 % vs 72.4 national)
 - ❑ Sur les préparateurs de commandes
 - ❑ Sur les intérimaires
 - ❑ Sur les jeunes (peu de jeunes dans la filière)
2. Prise en compte de la RH dans la localisation des entreprises
3. Pas de difficulté pour les cadres (contrairement au national)
4. Projets de recrutement : 4500 postes (avant crise)
5. Offre de formation bien répartie et bien perçue par les entreprises

Trois profils de filières

- Supply chains inégalement intégrées et présentes en Bretagne
- Cela implique une densité, une structure relationnelle, une nature de flux et une organisation spatio-logistique différentes



- Filière assez fortement intégrée en amont
- Forte implication des industriels intégrateurs, de leurs fournisseurs
- L'aval bien présent (GMS)

- Présence du cœur de la (ex auto : 1 site, PSA)
- Intégration proche amont auto (MAF), mais filière tronquée + en amont
- Marché mondial (éloigné)

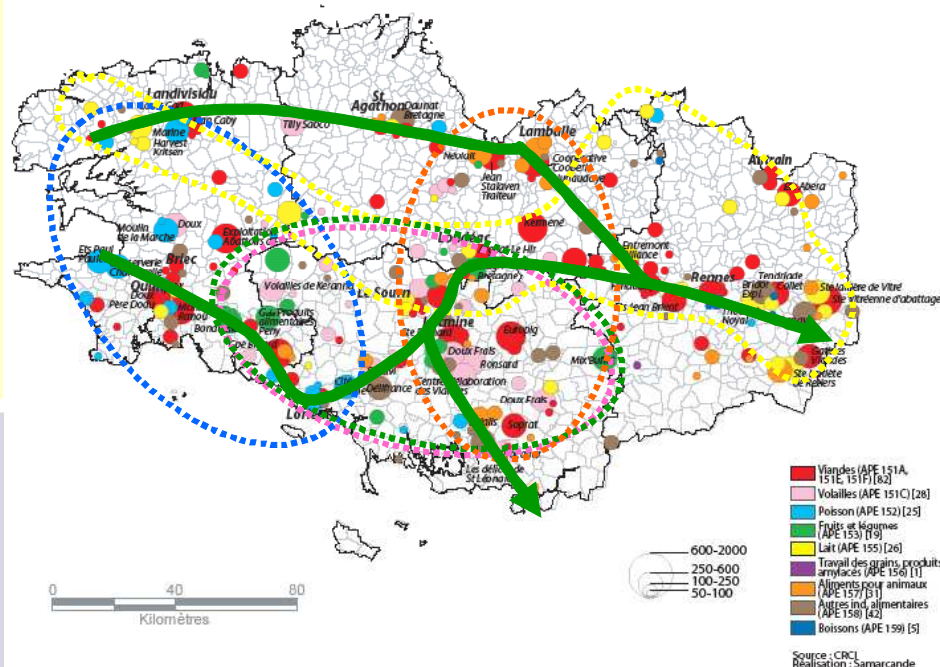
- Présence de l'aval (même composante qu'aval de l'IAA)
- Une partie de l'amont présent localement (IAA)
- L'essentiel des appro vient de loin

Agro-alimentaire, des filières devant compenser leur éloignement

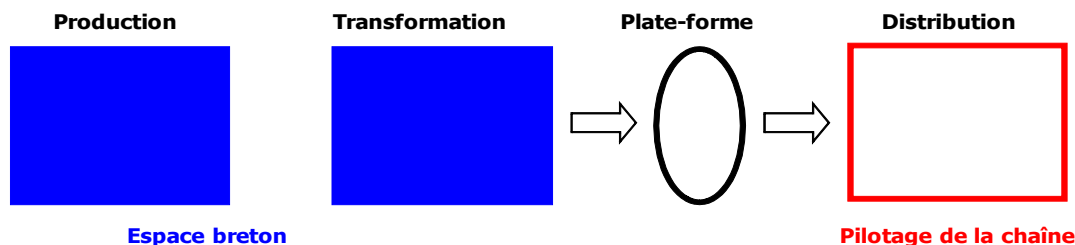
- Une répartition globale très homogène sur le territoire, mais des spécialisations géographiques
- Structurées autour de 2 axes : Brest - Rennes et Quimper-Rennes/Nantes
- Deux points de convergence : Rennes et le Centre-Bretagne
- Le point de convergence en centre Bretagne

- Une industrie « de masse » générant des flux importants
- Une valorisation industrielle insuffisante
- Plusieurs sous-filières aux caractéristiques logistiques propres
- Un marché essentiellement national (GMS), un positionnement excentré handicapant

Industrie agroalimentaire
(plus de 50 salariés)



- Des ressources essentiellement bretonnes avec une **intégration régionale forte**, induisant des flux inter-industriels importants.
- La filière largement dominée par la consommation et les distributeurs détermine des exigences de plus en plus fortes

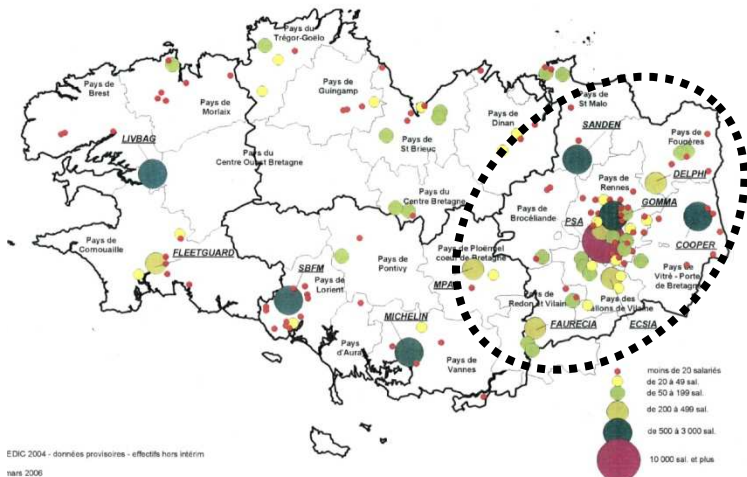




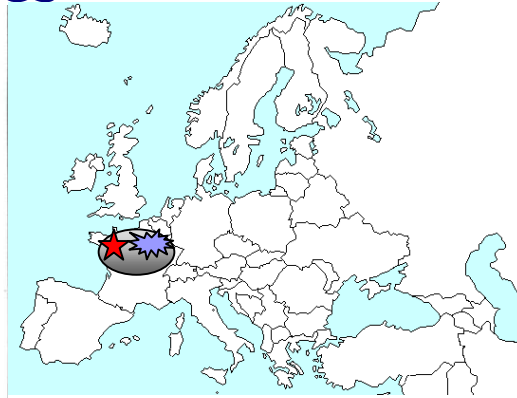
Enjeux logistiques pour l'agro-alimentaire

- Une filière hétérogène sur le plan sectoriel, productif, structurel et financier.
- Domination des flux frais et ultra frais (75% des flux de la filière), la logistique se caractérise par une gestion en JAT et des circuits courts, fortement tirés par la grande distribution qui constitue le principal débouché
- Extrême tension des flux : le transport est un point essentiel sans cesse à optimiser pour compenser les augmentations de ses composantes, maintenir un niveau de service élevé, satisfaire aux objectifs de productivité imposés chaque année par l'aval.
- La filière génère peu de valeur ajoutée logistique mais est globalement très performante (le taux de service breton est supérieur à la moyenne nationale), notamment sur la gestion de l'information et la traçabilité.
- D'importants éléments de mutation, voire de restructuration sont à prévoir, les industriels sont de plus en plus favorables à une démarche de coopération et de mutualisation intra et interprofessionnelle.

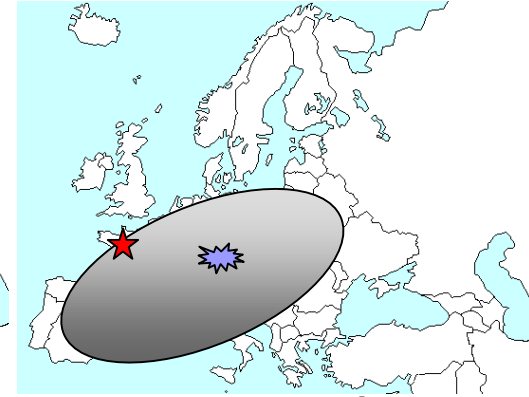
Industrie automobile : un pilotage centralisé pour plus de contraintes géographiques



EDIC 2004 - données provisoires - effectifs hors intérim mars 2006



Avant : orga nationale, proche du barycentre

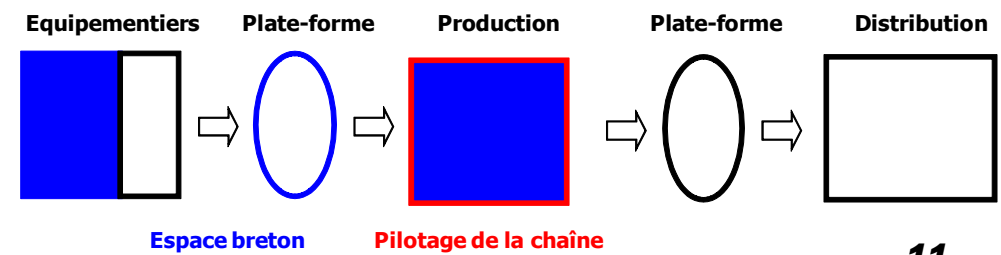


Auj : orga européenne, loin du barycentre

- Deux « modèles » : celui organisé autour du site de PSA Rennes et celui des fournisseurs travaillant pour des constructeurs exogènes
- Encore bien placée dans une orga nationale
- Eloigné des principaux sites d'assemblage européens : enjeu de performance logistique JAT
- Polarisation rennaise : le tissu en Ile et Vilaine autour de PSA (Touche Tizon...)
- Gros sites isolés fragilisés par la distance Livbag, SBFM, Fleetguard, Michelin

■ L'usine PSA de Rennes La Janais a induit tout un système industrialo-logistique avec la présence d'équipementiers et de sous-traitants de rang 2

■ Le pilotage est très centralisé avec des rigidités fonctionnelles qui contraignent la géographie des flux.





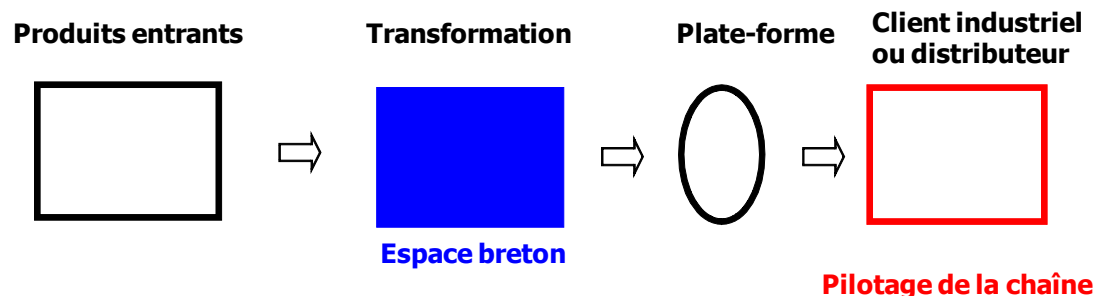
Enjeux logistiques pour l'industrie automobile

- Très impactée par la crise et fortes incertitudes régionales (PSA)
- Une industrie centrée sur le constructeur mais qui externalise beaucoup la production et mondialise les achats
- Un ensemble très large (constructeurs, équipementiers, distributeurs) et interdépendant, qui fonctionne en flux tirés avec normes très strictes
- Les opérations de transport et de stockage sont sous-traitées à toutes les étapes industrielles
- Les entreprises n'évoluent pas vers une externalisation généralisée et gardent la maîtrise de l'information et de toutes les opérations administratives
- Aucune évolution significative n'est à attendre face à ce schéma
- La logistique est au service de la production : les évolutions vers une intégration européenne plus forte fragilisent la Bretagne (pour les fournisseurs travaillant pour les constructeurs exogènes), induisant un surcoût transport comparativement à des situations plus "centrales" au niveau continental

Composants électroniques : peu d'ancrage régional

- Une filière qui a été puissante mais subit le désengagement des grands groupes
- 10 % de la filière en Bretagne
- Une production mondialisée
- Des débouchés internationaux
- Une dépendance des outils d'échange intercontinentaux (ports, aéroports)
- Aval : utilisation des grands opérateurs routiers
- Outils logistiques modestes
- Une présence régionale éclatée (Île et Vilaine, Finistère)

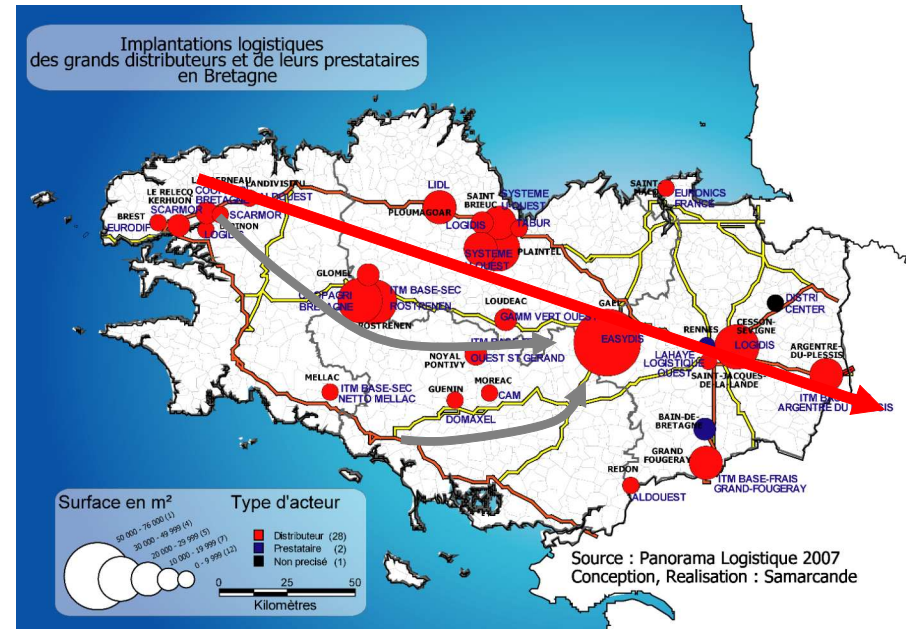
- Pas de véritable ancrage breton, la région a un rôle de second niveau et n'est pas au cœur d'un dispositif qui s'internationalise de plus en plus.
- Le schéma logistique est variable selon que le client final est un industriel ou un distributeur. Dans tous les cas, le pilotage est sous domination extérieure



- Secteur formé essentiellement de PME assemblant des composants et qui s'organise à l'échelle mondiale
- Très éclatée géographiquement et innove en permanence : la gestion des flux doit faire preuve de grande souplesse et de réactivité.
- Produits entrants dépendants des fournisseurs et limités en volume
- Les variables de qualité (traçabilité, respect des délais, ...) dominant
- Avenir lié à des données non maîtrisées régionalement (dynamique économique générale, relations avec pays "low cost", ...).

Logistique de la grande distribution : pas de spécificité bretonne

- La logistique de la grande distribution : la plus puissante de Bretagne
- Une localisation assez bien répartie sur le territoire, mais surtout en Centre et Nord Bretagne
 - Brest
 - St Brieuc
 - Rostrenen
 - Cebtre Bretagne
 - Périphérie rennaise
- Tendence à recentrage vers l'Est, autour de Rennes (Easydis à Mael)



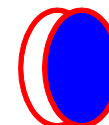
■ L'organisation logistique est indépendante des réalités régionales. Il n'y a pas de particularisme local.

■ Le pilotage logistique est conçu au niveau central et les bases régionales n'ont qu'un rôle d'exploitation.

Approvisionnement



Plate-forme



Pilotage



Commerce



Espace breton



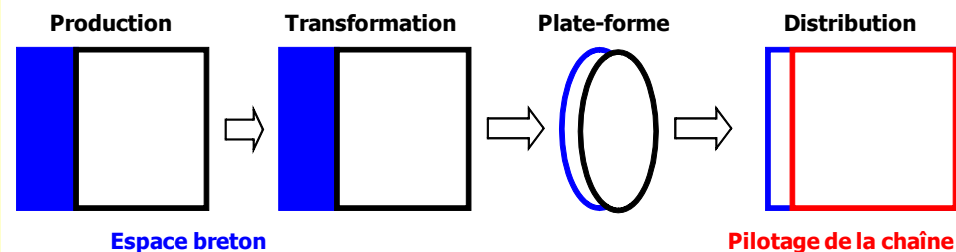
Enjeux logistiques de la grande distribution

- Cet ensemble (qui n'est pas au sens premier du terme une filière) est celui qui génère le plus d'investissements logistiques et de flux longue distance.
- Régionalement, sur la base des renseignements fournis on peut estimer qu'environ 3 200 PL/jour moyen circulent pour la grande distribution
- Les plates-formes sont les pivots du système, c'est en ce point que s'organise l'approvisionnement des magasins.
- Après plusieurs décennies de domination d'un système basé sur l'hypermarché, ce secteur est à l'aube d'un changement profond (reconquête des centres villes, développement du hard discount, du e-commerce, besoins de services associés comme la LAD, ...)
- Les organisations logistiques devront s'adapter, mais aujourd'hui, rien n'est défini
- Au niveau central (hors Bretagne) des réflexions sont conduites à ce sujet et devraient conduire à plus d'entrepôts relais

Matériaux de construction : proche de la grande distribution

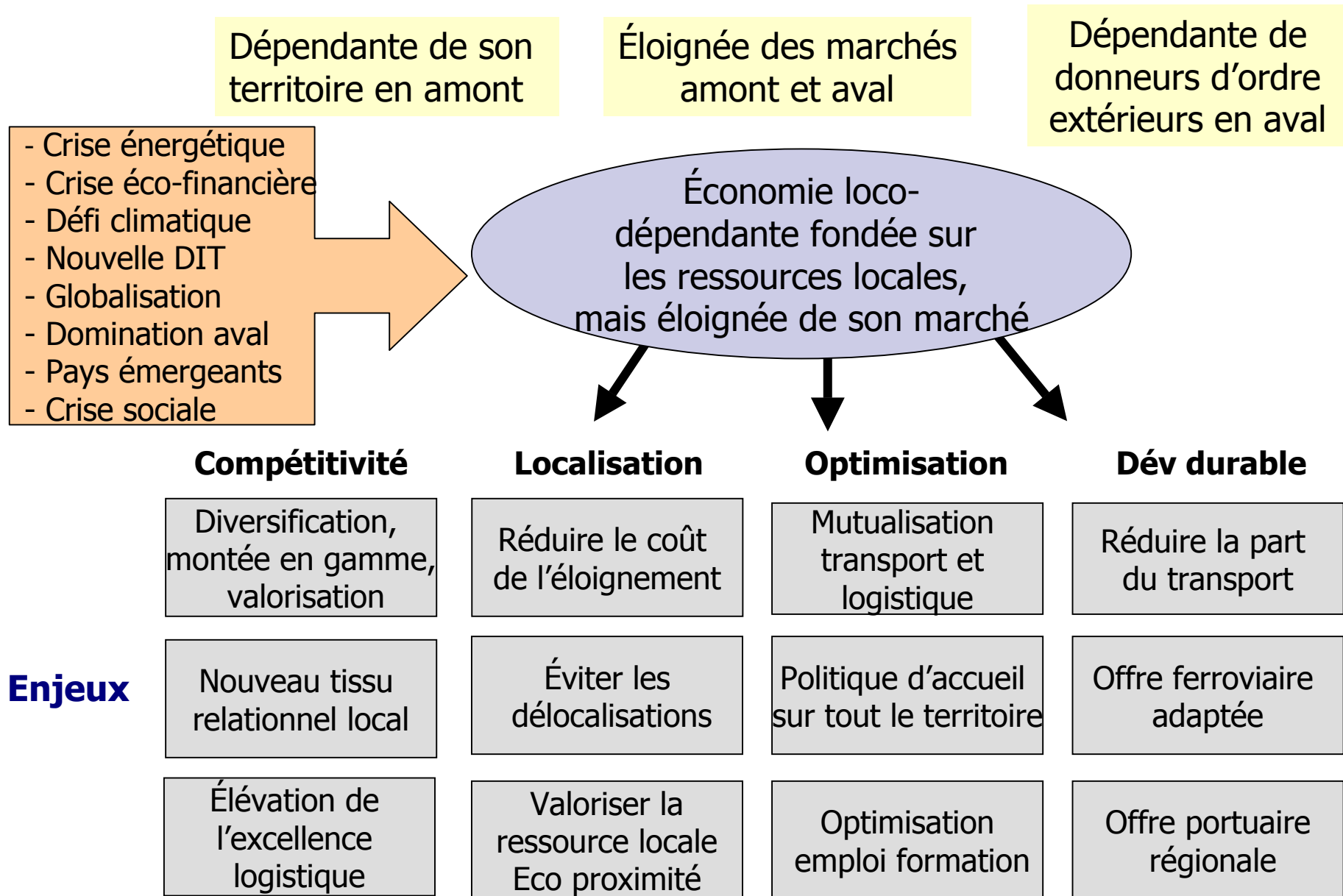
- Une filière très liée à la consommation locale et à l'économie résidentielle
- En Bretagne : 61 000 emplois
- Seules les entreprises qui transforment ou commercialisent les produits à destination du BTP ont été abordées
- Industrialisation et concentration des unités de production
- Appro lointains (I, E..), coût de transport
- Deux groupes à distinguer :
 - Les entreprises qui produisent et commercialisent localement (petites PF)
 - Les entreprises intégrées à des grands groupes (production extérieure, grandes PF comme GMS : 30 000 m²)

- Majoritairement ce sont des groupes situés hors Bretagne qui transforment et commercialisent les produits
- La filière se rapproche de celle de la grande distribution et se sont des critères tels que l'urbanisme, le pouvoir d'achat, ... qui déterminent son dynamisme.



- Cette filière a fortement évolué ces deux dernières décennies (industrialisation, concentration)
- La logistique a une dimension économique de plus en plus importante
- Les principaux problèmes rencontrés sont liés aux coûts du transport pour approvisionner les bases locales.

Principaux enjeux et perspectives pour le logistique bretonne





Trois pistes pour une gouvernance logistique bretonne

Nous sommes au début d'un profond changement d'ordre « civilisationnel », sans doute d'un niveau aussi important que la période des « Trente Glorieuses »

La logistique constitue une variable clé et un levier du développement et de la mutation économique et sociétale.

La logistique nécessite **une démarche plus active et plus collective** de la part des acteurs privés et publics de la région

La question de la gouvernance logistique territoriale est posée et amène à suggérer de propositions pouvant structurer une stratégie logistique régionale :

- **Développer la voie de la mutualisation et de la coopération**, notamment en matière de transport, inéluctable pour les acteurs de la chaînes logistiques bretonnes, trop dispersés et trop petits pour travailler seuls
- **Une vraie politique d'accueil des fonctions logistiques** sur le territoire breton, favorisant la « plate-formisation », favorable à la mutualisation et à la massification, au recours aux modes alternatifs, et permettant une meilleure connexion aux infrastructures et une meilleure insertion et une meilleure acceptabilité sociale.
- **Promouvoir une vision plus collective de l'avenir logistique de la Bretagne** et favoriser une « gouvernance » logistique bretonne plus cohérente : beaucoup de projets en Bretagne en matière de logistique et transport, mais en ordre dispersé