

DRE Bretagne
DRIRE Bretagne

Étude sur la logistique en Bretagne

SYNTHESE

Novembre 2008

PREAMBULE

Cette étude qui a été réalisée par le groupement Samarcande-Jonction pour la Direction Régionale de l'Équipement et la Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement de Bretagne a pour objet de fournir à l'État et aux décideurs bretons un cadre d'analyse et un socle de connaissance permettant de mettre en œuvre des politiques d'optimisation et de dynamisation de la logistique sur le territoire breton. Le Comité de pilotage de l'étude a associé autour de la Direction Régionale de l'Équipement et la Direction Régionale, de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement de Bretagne, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Bretagne, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rennes, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan, le CETE de l'Ouest, le SETRA et l'École Supérieure de Logistique Industrielle de Redon.

Elle a consisté en un cadrage général du fait logistique breton au travers du recensement, de l'analyse et de la représentation, notamment cartographique de plusieurs indicateurs, constituant autant de variables inductrices de logistique. Pour ce faire, nous avons utilisé un certain nombre de sources statistiques, de données quantitatives, d'études et travaux divers réalisés dans la région et qui nous ont permis de dresser un profil synthétique du système logistique breton et de ses composantes, qui a été complété par la vision plus globale que l'équipe d'étude porte sur la logistique et le territoire à l'échelle nationale et internationale.

Pour compléter cette vision de la logistique, il a été procédé à une enquête quantitative, sous forme de questionnaire administré par voie postale et voie téléphonique et qui a porté au final sur une centaine d'observations. Les résultats obtenus ont permis de connaître un certain nombre de faits, de pratiques, d'évolutions, de besoins et de souhaits des entreprises exploitant les plus importants sites logistiques bretons.

Mais le cœur de l'étude a porté sur une analyse de la logistique des principales filières économiques dans la mesure où la logistique est considérée comme une variable clé et un levier essentiel de la pérennisation et du développement des entreprises et des activités régionales. Outre une caractérisation générale des filières bretonnes et de leur extension spatiale, nous avons approché spécifiquement cinq « filières », l'industrie agro-alimentaire, elle-même segmentée en sous-filières (produits carnés, produits laitiers, produits de la mer, fruits et légumes, biscuiterie), industrie automobile, industrie des composants électroniques, industrie des matériaux de construction de second œuvre, grande distribution. Pour ce faire, d'une part, ont été valorisés les travaux déjà entrepris au niveau régional sur des thématiques proches, comme ceux de l'Association Bretonne des entreprises Agro-alimentaires (ABEA) et d'autre part une quarantaine d'entreprises de ces filières a été rencontrée afin d'identifier les principaux enjeux et déterminants logistiques.

Ensuite, une analyse de l'emploi et des métiers logistiques en Bretagne a été entreprise afin d'évaluer de la façon la plus complète possible le poids de cette activité dans l'économie bretonne, au-delà de la traditionnelle et restrictive comptabilisation des emplois des entreprises de transport et de prestation logistique. Ainsi, de nouveaux indicateurs, prenant en compte les travaux menés au niveau national (SESP) ont été utilisés, couvrant l'ensemble des métiers de la supply chain, et notamment ceux exercés dans les entreprises industrielles et commerciales.

Enfin, une note spécifique propose de mettre en œuvre les bases d'un « Observatoire de la logistique en Bretagne », valorisant les nombreux indicateurs utilisés dans le cadre de l'étude et destiné à suivre durablement et régulièrement le fait logistique dans la région.

Le début du 21^{ème} siècle ouvre une ère de profonds bouleversements civilisationnels, aux multiples conséquences économiques, sociales, politiques et environnementales. La concomitance de plusieurs phénomènes majeurs comme l'épuisement des ressources fossiles non renouvelables (dont le pétrole), l'émergence des nouvelles puissances industrielles, l'épuisement de notre modèle de production et de consommation, la crise financière mondiale ou le choc climatique, placent l'activité humaine et en particulier les activités de production et d'échange, face à de nouveaux défis aux conséquences encore peu précisément évaluables. Nous entrons ainsi dans une période de grande incertitude qui rend complexe et périlleuse toute démarche d'aménagement du territoire et de développement économique spatial.

Les évolutions fondamentales du système économique mondialisé montrent néanmoins clairement que l'avenir en matière de développement est, pour les entreprises, comme pour les territoires, dans la qualité des interconnexions informationnelles et physiques, donc dans **l'économie des échanges et notamment dans la performance logistique**. Une bonne part de la dynamique des territoires et donc de la Bretagne est très intimement liée à ces enjeux selon deux dimensions : celle du développement économique et celle de l'aménagement du territoire.

La dimension développement économique de la logistique est un enjeu central pour la Bretagne, qui est, mesurée en emploi, la sixième région industrielle française. Dans un contexte de forte évolutivité de l'industrie mondiale, qui voit fragilisées les positions des anciens pays industriels, l'industrie bretonne est confrontée à de nombreux défis. Cela concerne avant tout ses deux principales filières, l'industrie agroalimentaire pour laquelle la Bretagne est de très loin la première région française et l'industrie automobile.

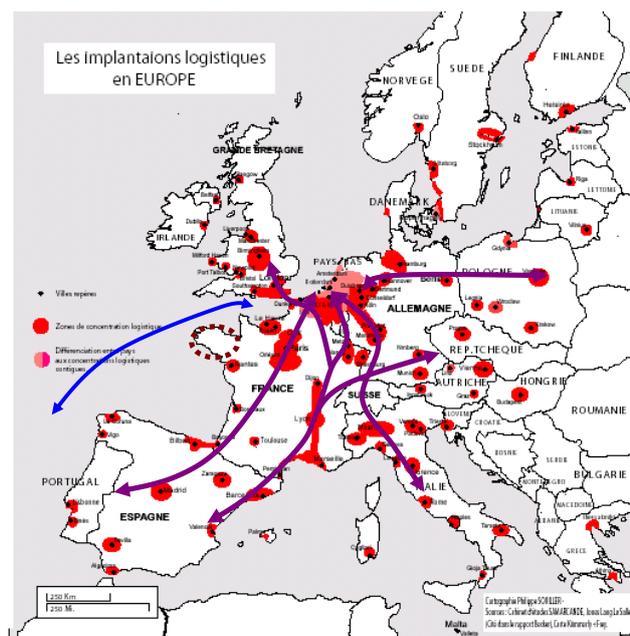
La dimension aménagement du territoire est particulièrement prégnante en Bretagne en raison du positionnement péninsulaire qui la laisse à l'écart des principaux axes d'échanges et de l'absence de grands ports qui l'empêchent de profiter directement de l'exceptionnel courant d'échanges maritimes qui la contourne, handicapent la région.

Cela explique que se soit mis en place un système logistique territorial spécifique qui conjugue une forte concentration des infrastructures logistiques sur la métropole rennaise et une atomisation des plates-formes de distributeurs destinées à irriguer de façon optimale un territoire péninsulaire qui est le berceau de plusieurs grandes enseignes.

La logistique est donc pour la Bretagne, comme pour les autres régions françaises, un objet majeur de développement économique et d'aménagement équilibré, mais avec des caractéristiques originales qui interdisent la mise en œuvre de solutions standardisées. Les grands défis auxquels est confrontée l'Europe de l'Ouest, sont encore plus lourds pour sa partie la plus occidentale. Pour y répondre, le territoire breton et son tissu économique doivent puiser sans doute plus qu'ailleurs dans l'optimisation logistique, des outils pour valoriser ses atouts et surmonter ses handicaps, afin de mieux s'insérer dans l'économie globale.

UN SYSTEME LOGISTIQUE FONDE SUR UNE ACTIVITE INDUSTRIELLE DYNAMIQUE, MAIS HANDICAPEE PAR UN ENCLAVEMENT GEOGRAPHIQUE

La Bretagne est une région à part dans la géographie économique française. Bien qu'excentrée et enclavée, et en contradiction avec son image de région agricole, c'est aussi une des régions les plus industrielles du pays, mais dont le modèle est quelque peu fragilisé en raison d'une forte spécialisation et du poids dominant de quatre secteurs concentrant à eux seuls 60% des effectifs salariés : l'industrie agro-alimentaire, l'industrie automobile, les télécommunications et l'électronique et la construction navale.

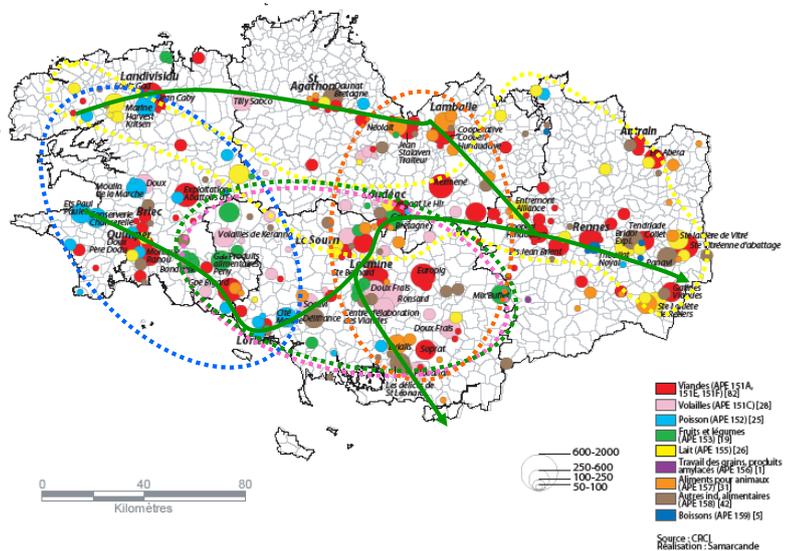


Cette spécialisation sectorielle est donc particulièrement forte dans des filières plutôt spécialisées dans des produits fabriqués en masse ou en grande série et destinés à la consommation finale. Les principales familles logistiques mobilisent d'importants moyens logistiques puissants leur permettant de s'insérer efficacement dans des marchés de plus en plus concurrentiels.

Des filières à forts enjeux logistiques

La Bretagne est non seulement la première région agricole française, mais aussi la première région agro-alimentaire, avec le tiers des emplois industriels bretons. L'agro-alimentaire est constitué par un tissu riche et diversifié, bien réparti sur le territoire régional, avec des acteurs présents sur toute la chaîne. Ce secteur connaît cependant quelques difficultés induites par la faible valeur ajoutée de la production, la concurrence croissante des pays émergents et sa forte dépendance de la grande distribution qui impose d'importantes contraintes logistiques. Celles-ci sont aggravées par l'éloignement de la région d'une bonne part du marché national. La performance logistique devient donc une variable stratégique pour les industriels régionaux.

Industrie agroalimentaire
(plus de 50 salariés)



L'industrie automobile bretonne est **un pôle d'excellence** qui a connu une croissance importante. L'usine de PSA Peugeot Citroën à Chartres de Bretagne constitue l'entreprise phare de la région, autour de laquelle gravitent de nombreux équipementiers. Mais le paysage de la filière automobile bretonne ne se résume pas au système mis en place par le géant rennais : de nombreuses autres entreprises du secteur travaillent pour des constructeurs européens voire mondiaux dans un processus d'approvisionnement intégré (juste à temps). Cependant, la filière est confrontée à des menaces particulières. Ainsi, l'avenir de l'usine PSA dépendra des aléas du marché, notamment du haut de gamme dans lequel elle est spécialisée (même si le pôle de compétitivité « Automobile haut de gamme » tend à dynamiser le segment) et de la stratégie du groupe. Il est aussi soumis au devenir des équipementiers bretons dépendants des politiques des constructeurs dont la stratégie est mondiale ; ainsi, les sites de productions bretons, comme les sites européens sont affaiblis vis-à-vis des pays low cost et leur localisation souffre d'une situation excentrée, logistiquement pénalisante.

Les deux autres filières bretonnes marquantes ont des destinées assez différentes. Ainsi, la Bretagne constitue le deuxième pôle national de l'industrie des télécommunications et la cinquième de l'électronique et est aussi une des plus importantes pour la construction et la réparation navales civiles et militaires (15 % du secteur). Mais ces filières sont dans une situation très différente. Après la récession du début des années 2000 ; la première a beaucoup décliné, en raison notamment de la concurrence des pays émergents et de la restructuration drastique de groupes comme Alcatel, la production étant marginalisée en raison des délocalisations. La seconde filière doit aujourd'hui répondre à un certain nombre d'enjeux : conserver les compétences et les savoirs les plus pointus, veiller à la complémentarité technique et économique des sites de Lorient, Brest, St Malo et Concarneau, renforcer les collaborations entre les secteurs civils et militaires, et améliorer la performance et la qualité de la sous-traitance à l'instar de ce qui se fait dans l'automobile.

Pour le reste, l'activité est marquée, par des activités répondant aux besoins de consommation de la population bretonne, assez dense et urbanisée (un système urbain bien hiérarchisé) et marqué par une croissance démographique parmi les plus remarquables du pays. La vocation touristique de la région, qui accroît les besoins en période estivale, notamment sur le littoral Sud, renforce cette situation. Cela explique la bonne santé de la grande distribution, dont la Bretagne est d'ailleurs un des berceaux historiques (Leclerc, Intermarché, Rallye) et des activités du bâtiment et des matériaux de construction, ces deux secteurs étant parmi les principaux inducteurs logistiques.

Spécialisation industrielle des Pays de Bretagne



Une forte spécialisation géographique

La géographie industrielle bretonne reste caractérisée par une très forte spécialisation de ses territoires, puisque la plupart d'entre eux sont dominés par un nombre restreint d'activités. Ainsi, l'essentiel de la Bretagne centrale et de la Bretagne occidentale est fortement spécialisé dans l'agroalimentaire, qui constitue quasiment une mono-industrie dont les pays concernés sont très dépendants. Le fait qu'ils soient les territoires les plus éloignés des marchés leur confère une fragilité supplémentaire, qui justifie une logistique d'autant plus

efficace. Les pays de l'Ouest breton polarisés par les plus importantes agglomérations (Brest et Lorient) sont fortement spécialisés dans les biens d'équipement, essentiellement la construction navale, ce qui renforce le caractère hyper spécialisé de l'Ouest breton.

En Bretagne orientale, le phénomène de spécialisation est moins marqué, l'industrie agroalimentaire, le plus souvent dominante, est accompagnée d'autres branches actives (notamment les biens intermédiaires). Le pays de Rennes est évidemment celui qui est le moins spécialisé et engendre une logistique industrielle plus riche et plus diversifiée.

LA LOGISTIQUE BRETONNE DE PLUS EN PLUS TOURNEE VERS RENNES

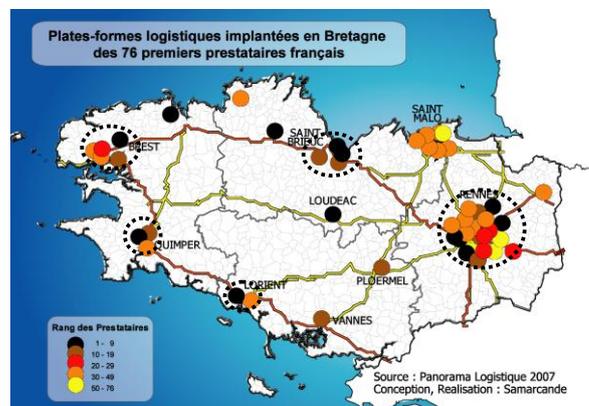
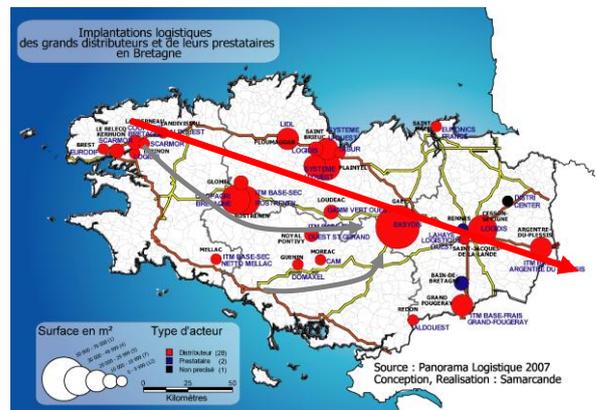
Une logistique longtemps répartie

Longtemps la logistique bretonne a été corrélée à l'implantation des industries régionales et à la répartition de la population. Traditionnellement les sites du commerce de gros sont localisés autour des grandes agglomérations et répartis en fonction de la structure urbaine, d'où l'importance de Rennes, mais aussi des autres agglomérations de la région. De même pour la grande distribution, les plates-formes logistiques ont une structure historique correspondant à un axe Brest-St Brieuc-Rennes.

Jouant un rôle traditionnellement important, les entreprises de transport bretonnes sont situées surtout dans l'aire rennaise, de même que les principaux prestataires logistiques.

Un tropisme rennais croissant

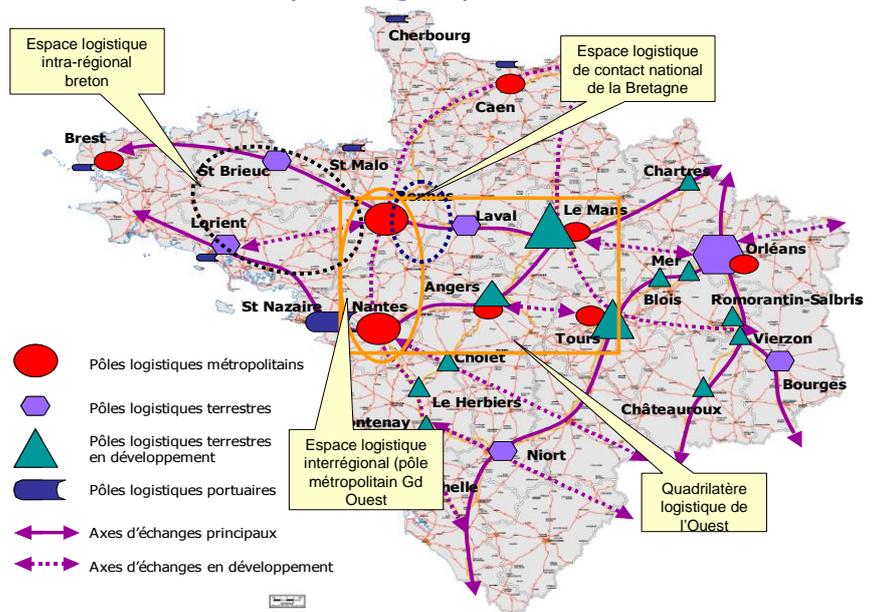
On assiste de manière générale à un recentrage très net des entreprises autour de Rennes, à l'instar du déplacement des plates-formes logistiques de distribution Casino-Easydis de l'Ouest breton (Lanester (56) et Landivisiau (29) vers l'Est breton à Gaël (35). Cela est dû à la position avancée de la capitale régionale par rapport aux autres centres urbains et de sa plus grande proximité avec les grands axes logistiques et de communication français et européens. En effet, les entreprises de production et de gestion des flux de marchandises obéissent à des logiques d'implantation déterminées par les relations qu'elles entretiennent avec leur donneur d'ordre. Ces derniers exigent d'elles qu'elles soient facilement et rapidement accessibles, pour



favoriser les échanges de matières premières et de produits finis. Même si Rennes n'est pas précisément située sur un axe logistique majeur, elle constitue avec Nantes, l'espace logistique interrégional métropolitain du Grand Ouest. Traversé par l'autoroute des estuaires, cet axe est cependant supplanté par l'A28 comme axe principal de transit Nord-Sud de l'Ouest français. Cela explique que Rennes et Nantes forment avec Tours et Le Mans (irrigués par l'A28), le quadrilatère logistique du Grand-Ouest.

Le grand Rennes est donc une capitale logistique incontestée à l'échelle bretonne, et le seul territoire à s'être vraiment doté d'une politique d'accueil des activités logistiques, avec le projet de plate-forme logistique à Châteaubourg et les projets autour de La Brohinière. Ces projets ont en particulier pour caractéristique de promouvoir la multimodalité et le transport ferroviaire, qui a été particulièrement affaibli ces dernières années dans la région.

Hiéarchisation des pôles logistiques du Grand-Ouest



LA STRUCTURE DES FLUX BRETONS

Le trafic terrestre interne à la région représente environ les 2/3 du tonnage total, le reste se répartissant entre l'international (moins de 3%) et les échanges interrégionaux (de l'ordre de 30 %).

Flux marchandises (tous modes)	Millions Tonnes	%	Croissance 1996/2006	Commentaires
Trafic interne à la région	119,69	67,2 %	+36 %	Les échanges locaux dominent. Ils intéressent majoritairement une économie fonctionnelle (BTP, agriculture, commerce) relativement stable. Les enjeux logistiques sont limités.
Trafic d'échange (national)	48,85	27,4 %	+23 %	Les flux avec les régions voisines dominent largement, notamment les Pays de Loire (près de la moitié du total).
Trafic d'échange (international)	9,60	5,4 %	-5 %	Ces flux sont peu importants, la raison en est d'une part l'éloignement des grands partenaires de la France (Allemagne, Italie) et d'autre part une économie qui ne conduit pas à des échanges massifs (agriculture ou industrie).
Total	178,14	100	+29 %	<i>La Bretagne représente 6,1% des tonnes transportées en France, soit environ un cinquième de plus que la part prise par la région dans la démographie ou l'économie nationale.</i>

Globalement les flux entrants sont nettement plus importants que les flux sortants (24,3 MT contre 19,4 MT en 2006). Les matériaux de construction puis les produits manufacturés et les produits agricoles expliquent cette différence. Les denrées alimentaires ont elles des flux sortants plus importants que les flux entrants.

La progression observée ces 10 dernières années (1996 / 2006) est importante (1/3 de plus en moyenne globale) avec des variations notables, la croissance étant "tirée" fortement par les produits manufacturés. Pour les produits agricoles, alimentaires et manufacturés, le taux de croissance, exprimé en Tonnes. Kilomètres, est similaire aux taux de croissance observés au niveau national. Pour les produits de construction, ce taux est supérieur au taux national.

Dans les échanges interrégionaux, les Pays de Loire occupent une position dominante (près de la moitié du total), celle-ci s'étant encore renforcée dans les 10 dernières années. Ceci est particulièrement marqué pour les produits agricoles, les matériaux de construction et les denrées alimentaires ; les produits manufacturés étant plus répartis géographiquement. Cela confirme la forte interpénétration logistique et fonctionnelle entre les deux régions occidentales.

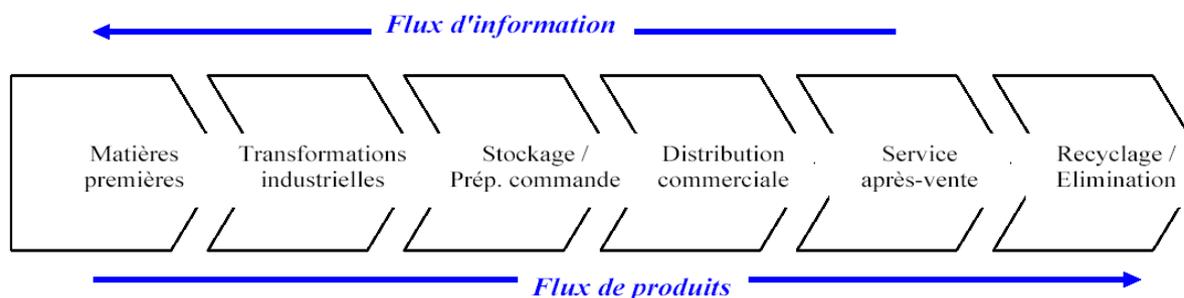
La valeur ajoutée logistique se fait principalement sur les produits autres que le vrac, conditionnés en palettes principalement. Pour ce type d'envois, les flux entrants sont aujourd'hui plus importants que les flux sortants (en 1996 le constat était inversé) avec quatre régions (Pays de la Loire, Ile-de-France, Basse-Normandie et Centre dans une moindre mesure) qui représentent plus de la moitié des volumes. Ceci est fortement lié à l'évolution des trafics des produits manufacturés qui sont en grande majorité transportés en palettes.

L'examen des trafics par département breton montre le rôle de porte d'entrée de l'Ille et Vilaine qui articule les flux pour l'ensemble de la région ; cette position de plate-forme centrale a eu tendance à se renforcer entre 1996 et 2006.

Enfin, il faut souligner **la faiblesse du fer en Bretagne** (proportionnellement moitié moins que ce que l'on observe au niveau national, qui est déjà peu élevé).

LA LOGISTIQUE AU CŒUR DE LA DYNAMIQUE DES FILIERES BRETONNES.

La supply chain structure une grande partie de l'activité économique bretonne et l'on retrouve les opérations qui la composent à toutes les étapes de la relation producteur – consommateur.



Les séquences qui déterminent l'organisation logistique s'organisent différemment selon les produits sur la base de critères de coûts, d'exigences des clients, de localisation géographique des acteurs... Il s'en suit une diversité des pratiques, sachant toutefois que l'on retrouve par filières des logiques proches : les mêmes causes produisent les mêmes effets.

Les spécificités de la Bretagne conduisent à retenir 3 principaux groupes :

- 1) Les filières qui sont ancrées sur une production locale (notamment valorisation des ressources locales) : c'est le cas des **IAA** et pour une partie (de plus en plus faible) des **matériaux de construction**. La logistique est **un élément clé au cœur du processus industriel** car c'est elle qui détermine en grande partie la performance et le devenir de ces filières dans la région.
- 2) Les filières qui se caractérisent par une transformation locale : c'est le cas de l'**automobile** et des **composants électroniques** (des passerelles existent entre ces deux entités). **La logistique est centrale dans l'organisation des filières**, sans être le déterminant majeur du développement sur le territoire.
- 3) Les filières qui relèvent de la consommation locale : c'est le cas de tout ce qui se rattache à la **distribution**. **La logistique est considérée comme un critère de premier rang**

déterminant les localisations de sites opérationnels dans toutes les recherches visant à améliorer la productivité du secteur, mais qui obéit à une logique d'organisation en réseau..

Dans tous les cas, les lieux où se réalisent les différentes opérations du processus reliant le producteur au consommateur forment la chaîne logistique. Ainsi, l'on pourra **parler de filière logistique bretonne quand la production et une grande partie de la transformation se réalisent régionalement**, alors que les spécificités propres à la Bretagne seront nettement moins marquées si l'une de ces deux étapes se réalise ailleurs. Les notions de pilotage logistique, de création de valeur ajoutée, de sensibilité à l'éloignement, seront mécaniquement différentes.

Le regard porté par les professionnels sur le fonctionnement de la logistique en Bretagne, met en valeur plusieurs éléments permettant de "juger" le territoire :

- **en positif** les éléments se rattachant au social (bon climat, qualité de la main d'œuvre, fidélisation des emplois, ...) et à l'aménagement (excellence du réseau routier, présence de ports, ...).
- **en négatif** l'éloignement qui conduit à un renchérissement des coûts de transport (amont et aval) aggravé par le déséquilibre des flux (entrants et sortants) ainsi que la faiblesse de l'offre (pouvant entraîner une pénurie à certaines périodes de l'année).

De façon générale **il est considéré que la logistique saura s'adapter aux exigences du marché** (même si des mutations importantes doivent intervenir). Par ailleurs, il est à noter que bien que jugée comme un élément majeur pour la compétitivité des entreprises bretonnes, la logistique n'est toutefois pas perçue comme le point central de la dynamique à venir : il est estimé que cette dernière sera d'abord rattachée à la croissance économique prise dans sa globalité.

Une approche par filières fait ressortir les points suivants :

- Agroalimentaire

Cette filière est très hétérogène sur le plan sectoriel, productif, structurel et financier. Du fait de la domination des flux frais et ultra frais (75% des flux de la filière), la logistique se caractérise par une gestion en flux tendus et en Juste à temps et des circuits courts, fortement poussés par la grande distribution qui constitue le principal débouché de la filière.

Il en résulte une extrême tension des flux qui positionne le transport comme un point essentiel qu'il faut sans cesse 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 pour ce secteur et, dans ce cadre, les industriels sont de plus en plus favorables à une démarche de coopération et de mutualisation intra et interprofessionnelle.

- Automobile

Cette filière regroupe un ensemble très large (constructeurs, équipementiers, distributeurs) ayant chacun leur propre logique qui fonctionne en flux tirés avec des normes très strictes.

Les opérations de transport et de stockage sont sous-traitées à toutes les étapes industrielles. Néanmoins les entreprises n'évoluent pas vers une externalisation généralisée, elles 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 de cette dernière vers une intégration européenne plus forte fragilisent la Bretagne en induisant un surcoût transport comparativement à des situations plus "centrales" au niveau continental.

- Electronique

Ce secteur est formé essentiellement de PME qui assemblent des composants. La filière qui s'organise à l'échelle mondiale est très éclatée géographiquement et innove en permanence ; aussi la gestion des flux doit faire preuve de grande souplesse et de réactivité.

Les produits entrants sont logistiquement dépendants des fournisseurs et restent limités en volume. Ce sont les éléments de qualité (traçabilité, respect des délais, ...) qui focalisent l'attention des responsables. Ces derniers lient leur avenir à des données non maîtrisées régionalement (dynamique économique générale, relations avec pays "low cost", ...).

- Matériaux de construction

Cette filière a fortement évolué ces deux dernières décennies (industrialisation, concentration) et 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.

- 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, explosion 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.

L'EMPLOI LOGISTIQUE

Les métiers de la logistique se trouvent en priorité dans les entreprises dont le cœur de métier consiste à organiser ou acheminer les flux. Mais ils se rencontrent aussi en quantités non négligeables dans les entreprises industrielles et commerciales et dans les services. Au total, ce sont une cinquantaine de métiers qui sont concernés (transports, entreposage et stockage, gestion de l'approvisionnement, systèmes d'information, immobilier logistique, consultants spécialisés ...).

Ces emplois, toutes filières et métiers confondus, représentent en région Bretagne **68 000 emplois, soit 6.9 % des emplois totaux.**

Secteur d'activité	Emplois totaux	Emplois du champ Transport et logistique	
Agroalimentaire	77 844	5 976	7,7%
Commerce	155 784	13 296	8,5%
Autres Industries	113 736	7 284	6,4%
Services	526 776	13 584	2,6%
Transport et logistique	36 996	27 171	73,4%
Construction	73 848	1 092	1,5%
Total	984 984	68 403	6,9%

Dans cet ensemble, les ouvriers et employés sont très majoritaires (87 % du total), le taux d'encadrement (plus faible qu'au niveau national) n'étant que de 13 %. Ceci s'explique par la forte présence du transport. La répartition selon les départements est inégale, **l'Ille et Vilaine concentre 42% des emplois logistiques**, ce qui montre une surreprésentation (ce département rassemble 35 % de tous les emplois bretons). Un regard sur les classes d'âge des emplois logistiques montre un nombre relativement peu élevé de jeunes, lié à une vraie difficulté pour les entreprises à les attirer sur ces métiers.

L'appareil de formation est important et bien réparti régionalement avec un large éventail. Les entretiens montrent que les entreprises sont satisfaites du système en place.

Les projets de recrutement en transport et logistique (pour les métiers identifiés) sont au même rang que le classement de la région par rapport au national, soit 5%. Ils représentent près de 4500 postes. Les difficultés de recrutement restent raisonnables, en la matière les différentes informations convergent : la Bretagne est mieux positionnée que le reste du pays. Les difficultés se font sentir principalement sur les conducteurs routiers. Les intérimaires posent aussi problème, notamment pour les emplois qui présentent des pointes marquées (agroalimentaire, construction, automobile).

La dimension « ressources humaines » est de plus en plus présente dans la stratégie de localisation des activités logistiques avec un vrai questionnement des entreprises sur la nécessité de disposer à proximité d'un bassin de main d'œuvre qualifié. Ce besoin peut être un critère d'implantation, aussi important que la proximité d'infrastructures de transport.

VERS UN OBSERVATOIRE LOGISTIQUE BRETON

L'observatoire de la logistique s'intéresse à la logistique dans la branche transport mais aussi dans les entreprises industrielles et commerciales.

Cela signifie que les indicateurs et cartes développées et renseignées au travers de l'observatoire vont s'intéresser, dans une approche globale, à l'ensemble des activités liées au transport de marchandises, quel que soit le mode de transport et quelle que soit l'activité des entreprises concernées ; entreprises de la branche transport et logistique, mais aussi entreprises industrielles et commerciales. Les indicateurs retenus ne porteront donc que sur le champ du transport routier de marchandises et sur la logistique (intégrant les entreprises industrielles et commerciales et les prestataires de services logistiques).

Les objectifs de l'observatoire sont d'alimenter une démarche de diagnostic territorial logistique permanent, à travers la proposition d'indicateurs et de critères d'évaluation de la logistique sur le territoire.

Cette démarche s'appuie sur des éléments de veille sur l'activité dans son environnement et des indicateurs de suivi de l'activité (indicateurs de suivi). Cette démarche est toutefois limitée par l'existence, le coût et l'accessibilité des informations permettant d'alimenter le système d'indicateurs.

Les indicateurs de suivi se répartissent en :

- indicateurs de flux, qui identifient et mesurent les flux (indicateurs transport) et permettent de les analyser dans le temps, en fonction de répartition inter et infra régionales mais aussi nationales et extra nationales.
- indicateurs de ressources, visant à localiser les infrastructures de transport et de logistique, mesurer et analyser l'évolution de la main d'œuvre logistique et de l'offre de formation.

Ces indicateurs sont interprétés en fonction des données de contexte, à savoir les indicateurs socio économiques de référence (PIB, Population, emplois, poids de la filière logistique) et des éléments pris en compte dans les arbitrages logistiques ; nous pouvons citer ici taux d'intérêt, les coûts de main d'œuvre, le prix du pétrole et les coûts environnementaux. Ils viennent en complément des indicateurs de branche, existants par ailleurs.

A travers une veille structurée, l'observatoire a aussi pour objet de recueillir les éléments tant externes qu'internes, permettant de comprendre et d'anticiper les évolutions de la logistique sur le territoire.

Enfin, l'observatoire propose un tableau de bord régional de la logistique, à travers les éléments d'information suivants :

- Les cartes
- L'indicateur flux palettes
- Les indicateurs sur l'emploi (tableau du SoES)
- L'indicateur mesurant la « richesse logistique » sur le territoire
- Une synthèse de la veille

ENJEUX ET PERSPECTIVES POUR LA LOGISTIQUE BRETONNE

La Bretagne, son économie et son système logistique sont confrontés à de nombreux défis, dans une période de profonds bouleversements. La logistique constitue une variable clé et un levier du développement et de la mutation économique et sociétale. Comme pour l'industrie, la recherche ou la formation, la logistique nécessite **une démarche plus active et plus collective** de la part des acteurs privés et publics de la région, à l'image des pôles de compétitivité qui ont mobilisé les efforts dans toutes les régions et induit une nouvelle forme de gouvernance économique.

La question de la gouvernance logistique territoriale est posée de façon particulièrement vive et amène à suggérer un certain nombre d'idées et de propositions pouvant structurer une stratégie logistique régionale :

- Nous sommes au début d'un profond changement d'ordre « civilisationnel », sans doute d'un niveau aussi important que la période des « Trente Glorieuses ».
- Les défis climatique, énergétique, sociétal et économique vont bouleverser les modes de vie et de comportement et les systèmes productifs à l'échelle mondiale.
- Des remises en cause profondes vont toucher tous les domaines de la société : la production, la consommation, l'habitat, les modes de vie, le tourisme, les loisirs, les déplacements...
- Les indices de progrès et de régressions sont en même temps de plus en plus visibles, l'avenir est loin d'être tracé.
- L'économie des échanges sera au cœur des processus de changement, qu'il s'agisse de la sphère de la production, de celle de la distribution et de l'ensemble des mouvements d'échanges internationaux, dans le cadre d'une mondialisation croissante mais aux perspectives incertaines.
- La Bretagne est concernée de façon spécifique par ces mutations en raison de ses faiblesses naturelles et historiques ; elle a su en un demi-siècle, manifester une énergie considérable lui permettant d'atteindre des performances exceptionnelles en matière industrielle, d'éducation, d'aménagement.
- Elle est confrontée à des défis supplémentaires liés notamment à son excentration et à un tissu économique fragile, très spécialisé, notamment dans l'agro-alimentaire et qu'elle ne peut pas résoudre avec les solutions traditionnelles et individuelles.
- La voie de la mutualisation et de la coopération semble inéluctable pour des entreprises et des filières travaillant souvent pour les mêmes clients ou ayant le même type de fournisseurs, ayant les mêmes relations géographiques, mais ne disposant ni des volumes de produits, ni des moyens opérationnels pour réaliser des économies d'échelle suffisantes.
- Une vraie politique d'accueil des fonctions logistiques sur le territoire breton devrait être promue, favorisant la « plate-formisation », favorable à la mutualisation des opérations, à la massification des flux, au recours aux modes alternatifs à la route, et permettant une meilleure connexion aux infrastructures et une meilleure insertion territoriale et environnementale et donc une meilleure acceptabilité sociale.
- Beaucoup de choses se font en Bretagne en matière de logistique et de transport (démarches filière IAA, réflexions sectorielles, territoriales, zones logistiques, projets multimodaux...), mais elles se font en ordre dispersé, avec souvent un manque de cohésion, de vision partagée et de communication (études aux objectifs redondants, projets concurrents...).
- Une vision plus collective de l'avenir logistique de la Bretagne est nécessaire, ce qui concerne autant les acteurs publics que les acteurs privés. Il faut donc favoriser une « gouvernance » logistique bretonne plus cohérente.