

## 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

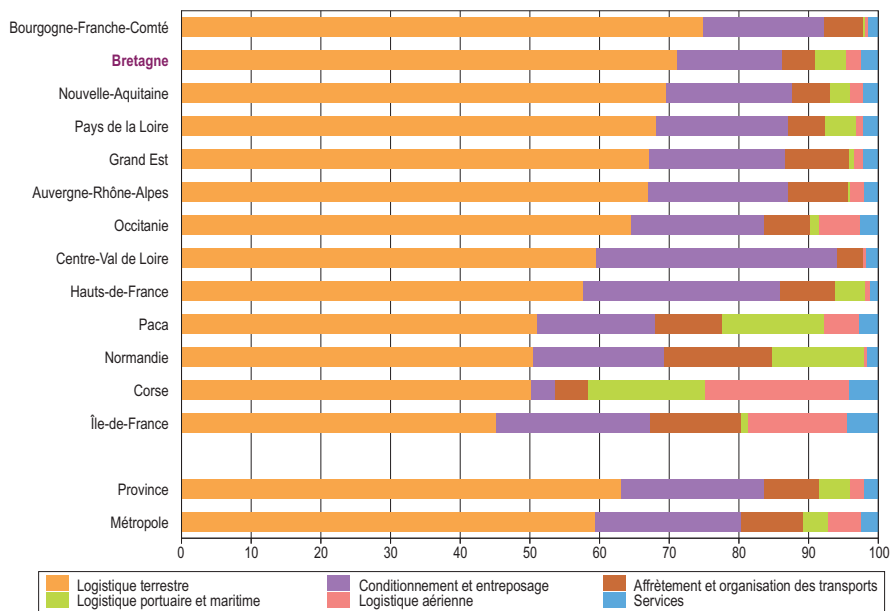
Le secteur de la logistique se segmente en six domaines d'activité selon la spécialisation des établissements (*méthodologie*). Le poids dans l'emploi de ces domaines reflète les spécificités régionales de la Bretagne. Ainsi, la prépondérance dans l'emploi de la logistique terrestre est à relier à la 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 2014<sup>1</sup>. 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)<sup>2</sup> : 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

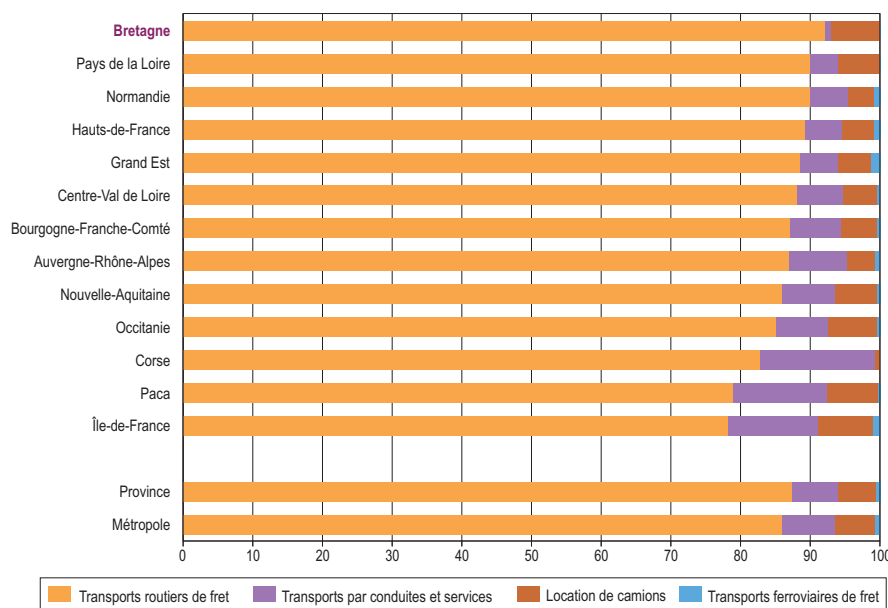
1- Par ailleurs, ces établissements recourent à des emplois intérimaires. Voir l'encadré « L'intérim dans les secteurs de la logistique en Bretagne ».

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 2016<sup>4</sup>.

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 Lorient<sup>5</sup>.

### 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
<b>Ensemble du secteur logistique</b>	<b>97,0</b>	<b>100,0</b>	<b>86,0</b>	<b>100,0</b>

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 régionale<sup>6</sup>, 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. À titre d'illustrations, citons entre autres les groupes STG et Garnier, spécialisés dans le

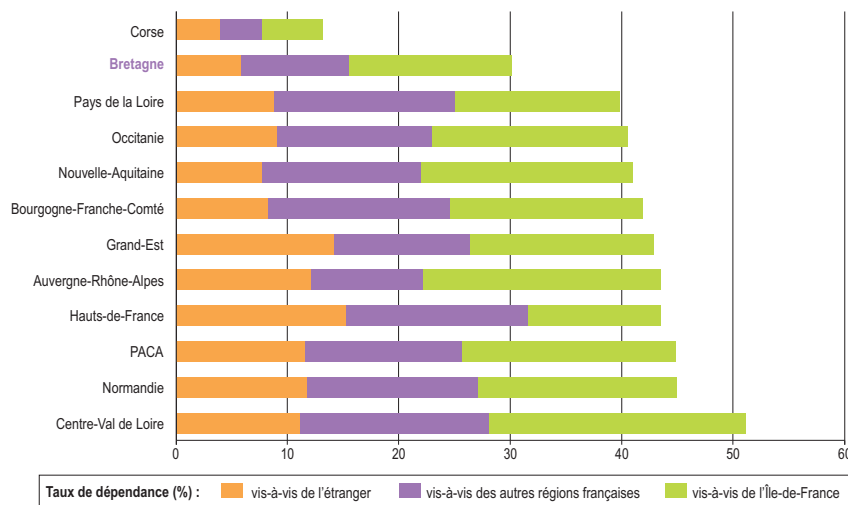
## L'intérim dans les domaines logistiques en Bretagne

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

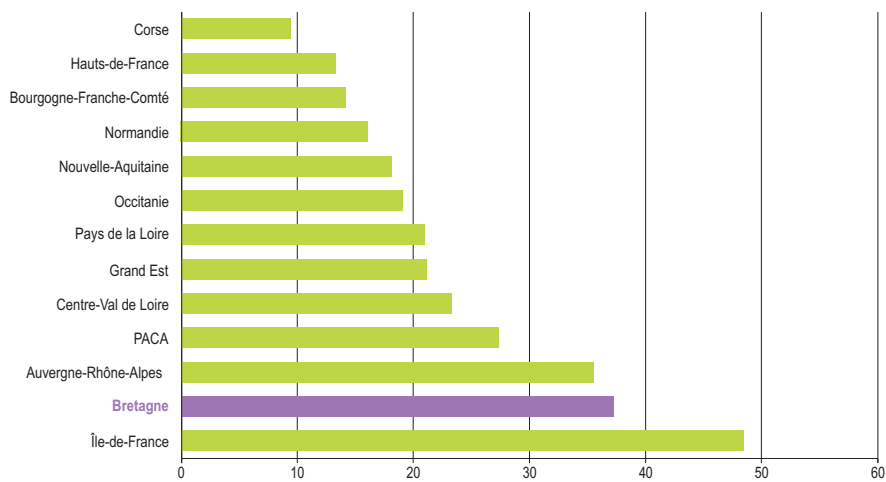
Degré d'autonomie des établissements logistiques des régions en 2014



Source : Insee, DADS 2014.

## 2ter Les établissements bretons au 2<sup>e</sup> 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.