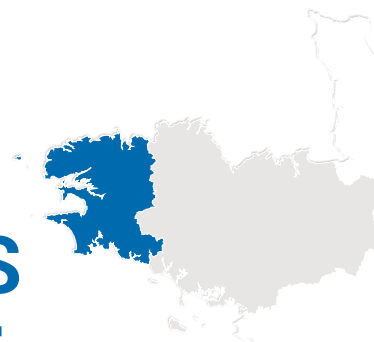


LES FILIÈRES AGRICOLES ET AGROALIMENTAIRES : LA LOGISTIQUE



#9 | Décembre 2020

OBSERVATOIRE | Note d'analyse



Photo : ©Brittany Ferries

Exportations et importations par filières agricole-agroalimentaire du Finistère :

Total exportations agri-agro Total importations agri-agro

1 479,4 M €

soit **47 %** de l'ensemble des exportations du Finistère

1 074,4 M €

soit **36 %** de l'ensemble des importations du Finistère

.....
Produits agricoles, sylvicoles, pêche et aquaculture

1 187,4 M €

619,1 M €

.....
Produits des industries agroalimentaires

255,1 M €

432,3 M €

.....
Machines agricoles

36,4 M €

22,8 M €

.....
Filière logistique dans le Finistère (source Urssaf) :

6 242 emplois



En matière de logistique longue distance, la Bretagne se trouve éloignée des principaux corridors européens de transports de marchandises ; cette situation est d'autant plus pénalisante que les plateformes se situent très majoritairement en Bretagne orientale voire plus à l'est. En l'absence de mode de solution alternative performante, le transport routier reste largement majoritaire. En 2018, l'agriculture et les industries agroalimentaires représentent environ 47 % des exportations. L'enjeu pour la production finistérienne est de trouver des solutions à cette contrainte d'éloignement pour rester compétitif. L'une des solutions est la massification, c'est-à-dire de rassembler le maximum de flux de marchandises sur un seul trajet et moyen de transport. Non seulement, elle rationalise les transports mais elle permet aussi moins d'émission de gaz à effet de serre.

En matière de logistique urbaine, les objectifs sont les mêmes mais les contraintes diffèrent : congestion, mobilier urbain, accès... Il peut s'agir d'organiser le dernier kilomètre, après un voyage longue distance, mais aussi les circuits courts avec la livraison d'une marchandise produite localement vers un-e client-e local-e en milieu urbain. Concernant le dernier kilomètre, le transport est confié à des professionnel·les alors que, lorsqu'il s'agit de circuits courts, il est réalisé par le·a producteur·rice vers des plateformes ou par le·a consommateur·rice.

La logistique, de quoi parle-t-on ?

La logistique peut être définie comme l'art et la manière de mettre à disposition un produit donné au bon moment, au bon endroit, au moindre coût, en préservant la qualité du produit. À l'échelle du Finistère, la question de la logistique peut être abordée

de deux façons : la première correspond à la logistique de longue distance (a minima en dehors de la Bretagne) alors que la seconde s'apparente plus aux circuits courts et à la logistique urbaine.

La logistique longue distance

Un positionnement excentré, à l'échelle européenne

Au niveau européen, les transports de marchandises s'organisent autour des principaux bassins de production et de consommation. L'Arc atlantique et, a fortiori la Bretagne et le Finistère, se situent clairement à l'écart de ces bassins ainsi que des principales routes logistiques mondiales. Ce constat pourrait être nuancé par la proximité de la route maritime de niveau mondial, qui passe par le rail d'Ouessant, mais sa connexion n'est possible que par des ports de taille significative comme ceux de Rotterdam, d'Anvers ou du Havre. L'organisation des réseaux transeuropéens de transport ne fait d'ailleurs que conforter cette situation et ne prévoit une connexion maritime qu'aux grands ports nationaux.

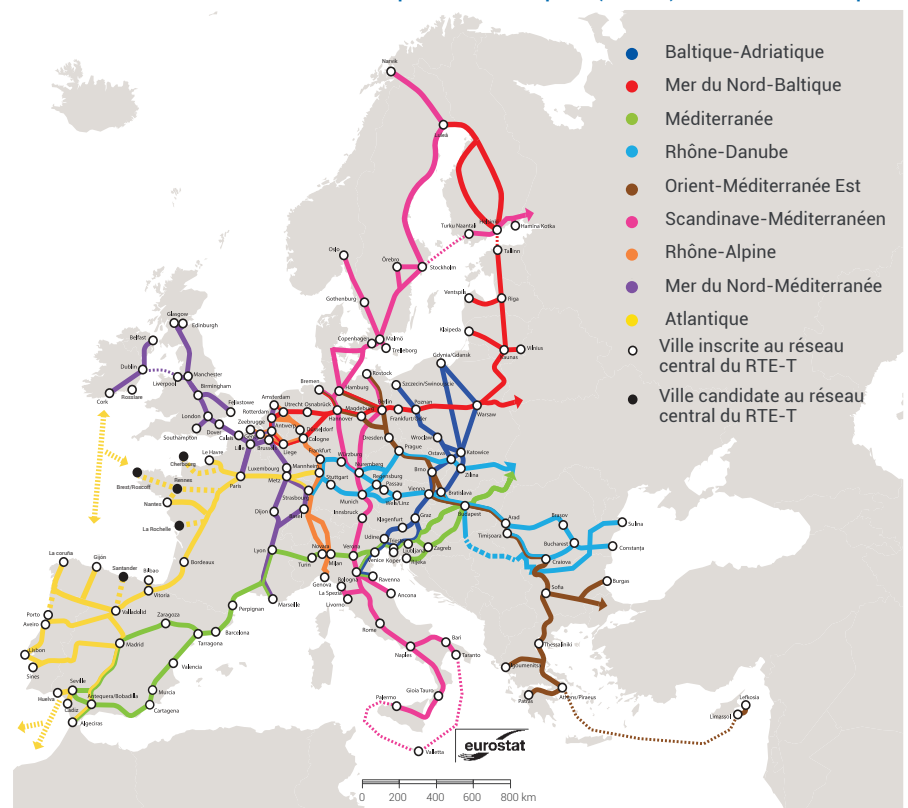
Cette absence de raccordement aux corridors européens peut entraîner une marginalisation des territoires et provoquer des risques d'un réel décrochage économique. Avec le glissement progressif vers l'est de la « banane bleue », l'espace arc atlantique se trouve ainsi progressivement éloigné et la notion de périphéricité est de plus en plus marquée.

Le Brexit pourrait peut-être modifier les choses : en effet, la pointe bretonne est le territoire le plus proche de l'Irlande et, à ce titre, le Finistère pourrait être l'une des entrées continentales de l'Irlande. Cela pourrait permettre ou nécessiter la mise aux normes des infrastructures existantes.

Une organisation logistique française qui s'appuie sur un axe nord-sud et qui isole l'ouest de la France

En France, les grands corridors de transport sont majoritairement organisés dans une

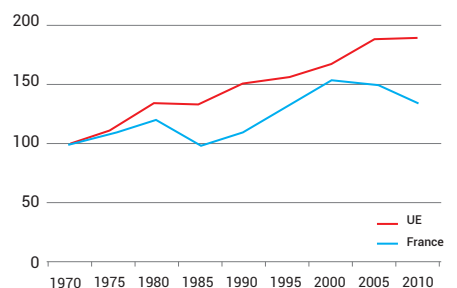
Plateformes de positionnement du réseau Villes Atlantiques : Réseau Central du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), corridor Atlantique



logique nord-sud. Cela s'explique par la nécessité de connecter l'Europe du Nord à celle du Sud. L'éloignement de ces axes de transport s'avère particulièrement pénalisant comme en témoigne la faiblesse des implantations d'entrepôts ou de plate-forme logistique à l'extérieur de ces corridors.

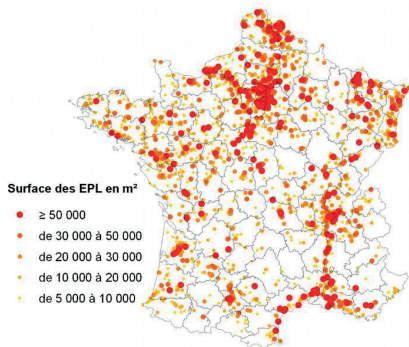
Même la présence d'une infrastructure portuaire de niveau national n'est pas un élément déterminant dans le paysage logistique français. En effet, à l'exception des grands ports maritimes du Havre et de Marseille (voire de Bordeaux), la connexion des corridors français n'est que très peu assurée. Ainsi, pour l'ouest de la France, seul le grand port de Nantes Saint-Nazaire est connecté au réseau européen.

Évolution des transports de marchandises (France et UE 28, t.km, 1970 = indice 100)



Source : calculs à partir de données du FIT

Localisation des entrepôts et plateformes logistiques d'au moins 5 000 m² en 2017



Source : Datalab, Les comptes des transports en 2018, Répertoire des entrepôts, CGDD, SDES, 2019

Réseau ferroviaire fret



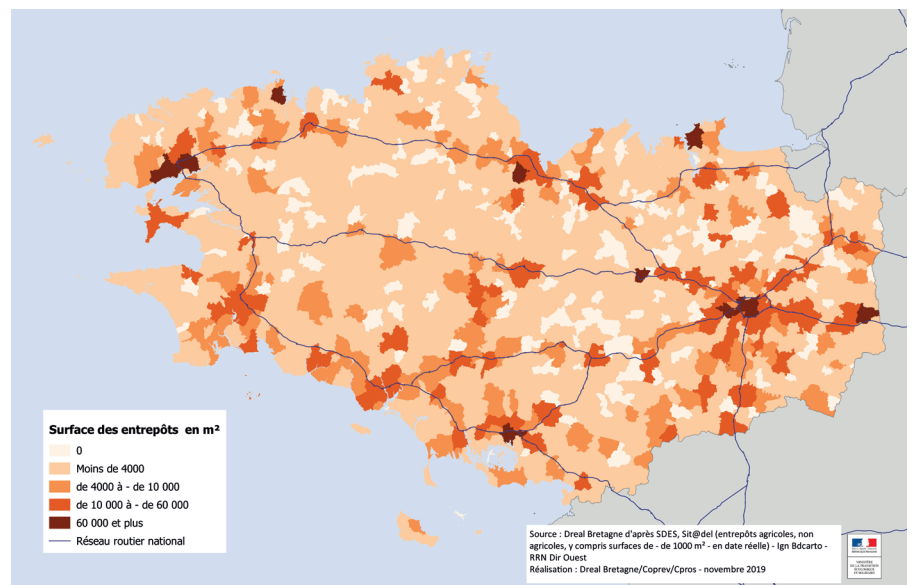
Source : Atlas TDIE, Pour une approche renouvelée des infrastructures de transport, Itinéraires et Territoires, 2019

La Bretagne, une région isolée des grands courants logistiques

En matière de logistique, la Bretagne se caractérise par une position à l'écart des grands circuits de transport de marchandises qu'ils soient continentaux ou nationaux. L'absence de trafic de transit est pénalisante car cela aurait pu justifier l'implantation de plateformes ou de nouvelles infrastructures. La prédominance du transport routier et les distances rendent difficiles les perspectives d'amélioration de la situation pour les entreprises exportatrices de l'ouest.

À l'intérieur de la région Bretagne, l'essentiel des plate-formes logistiques se situent à l'est. Cela s'explique à la fois par la localisation des entreprises et, surtout, par l'optimisation logistique ; cette dernière, ayant pour objectif de minimiser les distances de transport, privilégie les implantations les plus proches des marchés et donc, la partie orientale de la région. Cette tendance continue de se renforcer comme en témoigne la progression des permis de construire autorisés en entrepôts de plus en plus concentrée en Ille et Vilaine.

Surface des entrepôts autorisés entre 2000 et 2018



Un emploi logistique majoritairement implanté le long des axes routiers

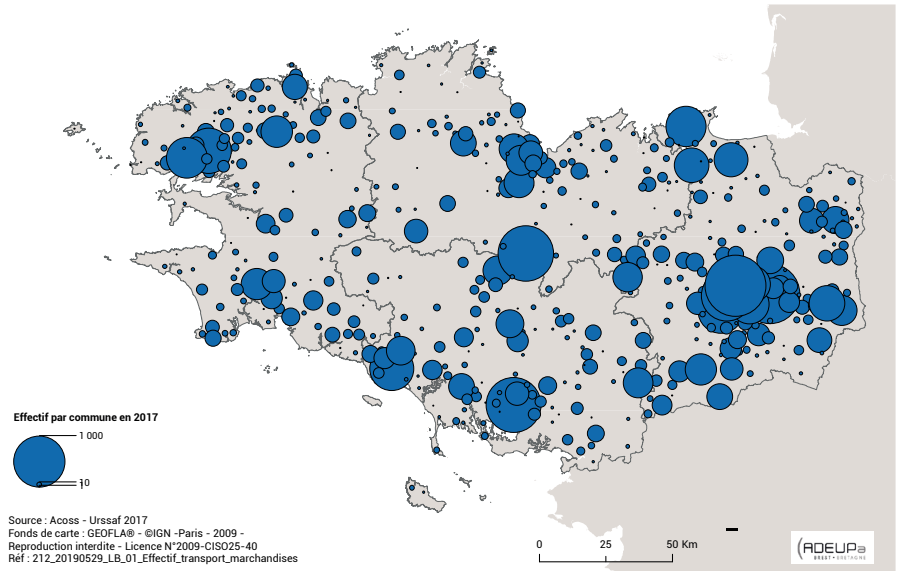
La logistique est un maillon essentiel au fonctionnement de l'économie régionale. En 2014, l'Insee recense 31 000 salarié·es dans les établissements de logistique ; cela correspond à 3 % des emplois régionaux, ce qui place la Bretagne proche de la moyenne de la France métropolitaine. L'une des principales caractéristiques bretonnes est la part de la « logistique terrestre », c'est-à-dire celle excluant le portuaire, le maritime et l'aérien. Cela s'explique à la fois par la relative petite taille des ports bretons et par l'importance du trafic routier.

L'emploi logistique se situe majoritairement le long des grands axes routiers et de façon privilégiée à l'est de la région. Ainsi, les principaux établissements logistiques se situent à proximité de l'axe Rennes-Vitré et le long des axes qui relient la région avec la Normandie et les Pays de la Loire. Les autres localisations se situent aux abords des routes nationales : autour de Saint-Brieuc sur la RN12, près de Loudéac pour la RN164 et près de Vannes pour la RN165. Cela s'explique par la géographie de la région et par le fait que les flux transitent majoritairement par l'est de la Bretagne. Dans sa partie orientale, la part des emplois logistiques dans l'emploi total peut atteindre 3,4 % contre seulement 1,7 % dans le Finistère.

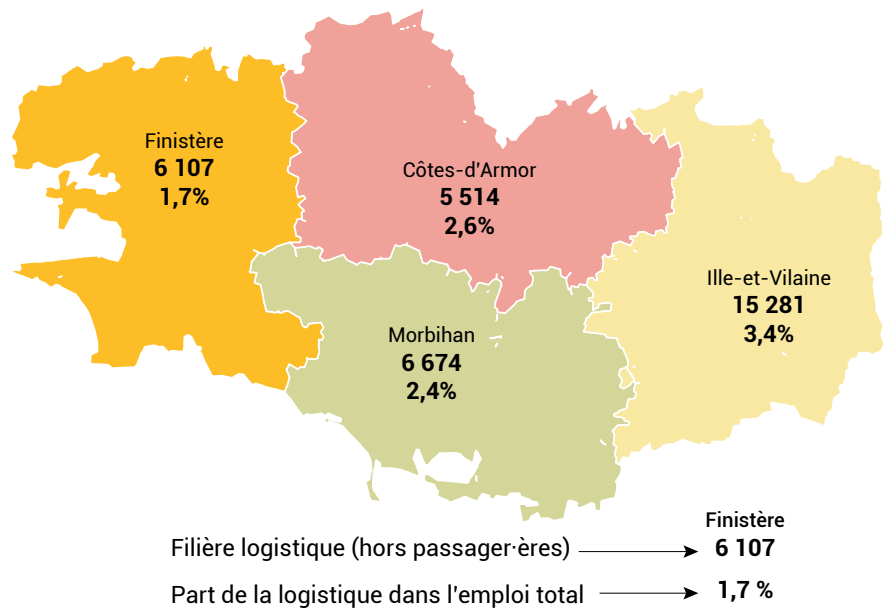
L'INSEE constate que « en Bretagne les IAA regroupent à la fois plus de salariés qu'en moyenne nationale mais aussi plus de salariés exerçant des métiers logistiques. Ces deux effets se cumulent et expliquent les écarts entre la Bretagne et les autres régions françaises. En 2014, les emplois des métiers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

Ces métiers sont principalement ceux d'ouvrier·es et d'employé·es de l'entrepôt et de la manutention. Les emplois de la logistique sont inégalement répartis sur le territoire régional. La part des emplois de la logistique est comparativement plus importante dans le centre de la Bretagne. Il s'agit souvent de zones d'emploi dans lesquelles la part de l'agroalimentaire est importante et dont beaucoup d'entreprises intègrent un nombre élevé d'emplois de la logistique. À l'inverse les emplois d'entreprises relevant exclusivement de la logistique se situent à l'est de la région.

Effectifs salariés des établissements de transport de marchandises par commune bretonne en 2017



Répartition des emplois de la filière logistique en Bretagne (hors passager·ères)



Un éloignement de la pointe bretonne pour transporter les marchandises et atteindre les grands marchés français et européens

Dans les conditions actuelles du fonctionnement de la logistique, les chargeurs de la pointe bretonne se trouvent sanctionnés. Au départ de Brest, il ne leur est pas possible de livrer dans la journée à l'est d'une diagonale allant de Pau à Metz. Cela s'avère particulièrement pénalisant pour les produits frais et surtout ultra frais. Par ailleurs, pour être rentables, les livraisons vers l'extérieur de la Bretagne doivent impérativement s'accompagner d'un voyage retour avec une cargaison.

L'agriculture et l'agroalimentaire : une filière majeure de l'exportation

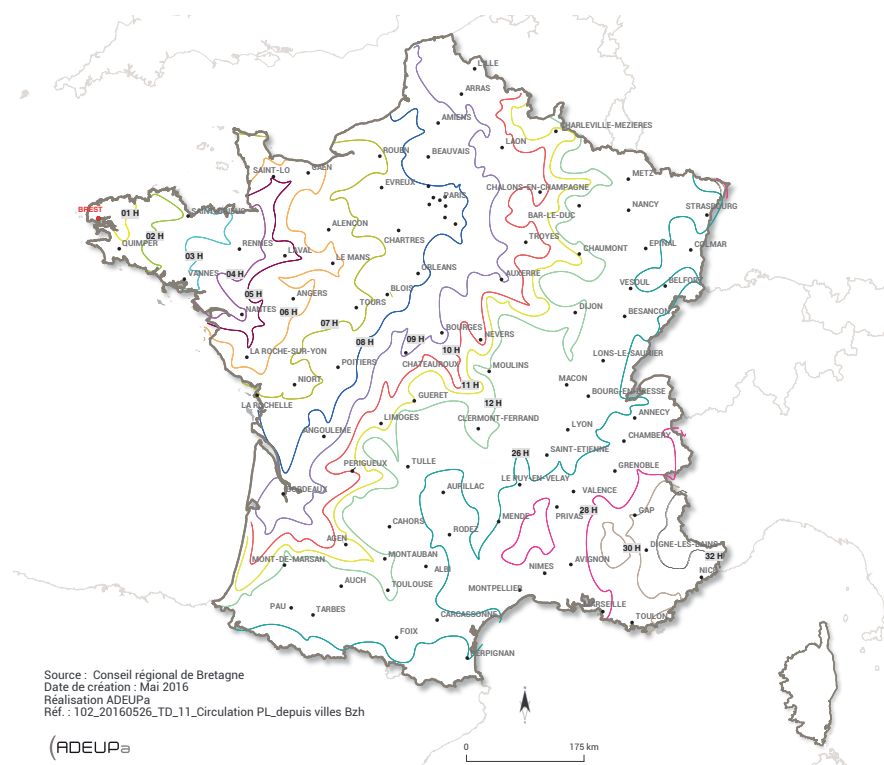
En 2018, les entreprises finistériennes ont exporté des biens et des services pour 3,1 Mds €.

255 Mds € de produits agricoles, sylvicoles, de la pêche et de l'aquaculture et 1,2 Mds € issus des industries agroalimentaires sont exportés soit 45,7 % du total des exportations finistériennes. Les échanges se font majoritairement avec des clients européens qui représentent 59 % du total des exportations (dont 51 % au sein de l'Union européenne). Pour les IAA, il s'agit essentiellement de produits à base de viande, de produits laitiers et glaces et les préparations et conserves à base de poisson et de produits de la pêche. Il convient également d'y ajouter les machines industrielles-agricoles et diverses qui représentent 227 Mds € (7,2 % des exportations finistériennes).

Un peu moins de 3 Mds € sont importés dans le département ce qui aboutit à une balance commerciale positive de 181 Mds €.

Les produits importés proviennent d'Allemagne (305 Mds €), de Russie (269 Mds €), d'Espagne (211 Mds €), des Pays-Bas (202 Mds €), etc. Il s'agit notamment de préparations et conserves à base de poisson et de produits de la pêche (316 Mds €), de produits de la culture et de l'élevage (251 Mds €).

Circulation des poids lourds depuis les principales villes bretonnes (zones isochrones depuis Brest)



Exportations et importations de produits agricoles et agroalimentaires en Finistère (en euros, données 2018)

	Exportations	Importations	Solde commercial
Viande et produits à base de viande	383 904 169	36 829 906	347 074 263
Produits laitiers et glaces	242 258 393	79 623 510	162 634 883
Préparations et conserves à base de poisson et de produits de la pêche	191 106 966	315 932 649	-124 825 683
Produits de la culture et de l'élevage	183 321 454	250 818 036	-67 496 582
Produits alimentaires divers	169 548 652	60 680 147	108 868 505
Huiles et graisses végétales et animales, tourteaux	133 077 053	54 164 696	78 912 357
Produits de la pêche et de l'aquaculture	65 464 670	180 304 700	-114 840 030
Produits de boulangerie-pâtisserie et pâtes alimentaires	20 224 839	4 313 669	15 911 170
Aliments pour animaux	17 891 989	13 478 852	4 413 137
Boissons	15 862 182	2 352 201	13 509 981
Produits à base de fruits et légumes, y compris les jus	10 082 453	40 377 538	-30 295 085
Produits sylvicoles	6 816 813	1 156 647	5 660 166
Produits du travail des grains et produits amyliacés	3 010 506	9 610 433	-6 599 927
Tabacs manufacturés	386 458	1 749 409	-1 362 951
Total général	1 442 956 597	1 051 392 393	391 564 204

Source : Douanes

40 % du trafic transporté en Bretagne sont des produits agricoles ou agroalimentaires

Le poids de l'agriculture et de l'agroalimentaire sont tels en Bretagne, qu'il est normal que les volumes transportés soient majoritairement issus de ces secteurs d'activité. L'une des principales caractéristiques de la logistique bretonne est qu'elle est presque exclusivement réalisée au sein du marché domestique : en 2014, ce chiffre atteint 97 % et se situe nettement au-dessus de la moyenne nationale qui s'établit à 86 % pour la France métropolitaine. Il s'agit essentiellement de la logistique terrestre et du conditionnement-entreposage. À l'inverse, la logistique à l'international et celle portuaire et maritime sont nettement moins présentes en Bretagne que dans les autres régions françaises.

Les produits agricoles et agroalimentaires représentent chacun 19 % du tonnage total des produits transportés en Bretagne, ce qui fait au total près de 40 % du tonnage régional. Si l'on prend en compte les distances de transport, le poids des échanges de produits agricoles et alimentaires est encore plus élevé. Cela s'explique par le fait que ces produits sont en moyenne transportés sur des distances plus importantes ; c'est notamment le cas pour les légumes et les fruits frais. C'est aussi le cas pour les produits alimentaires, comme, par exemple, les plats préparés.

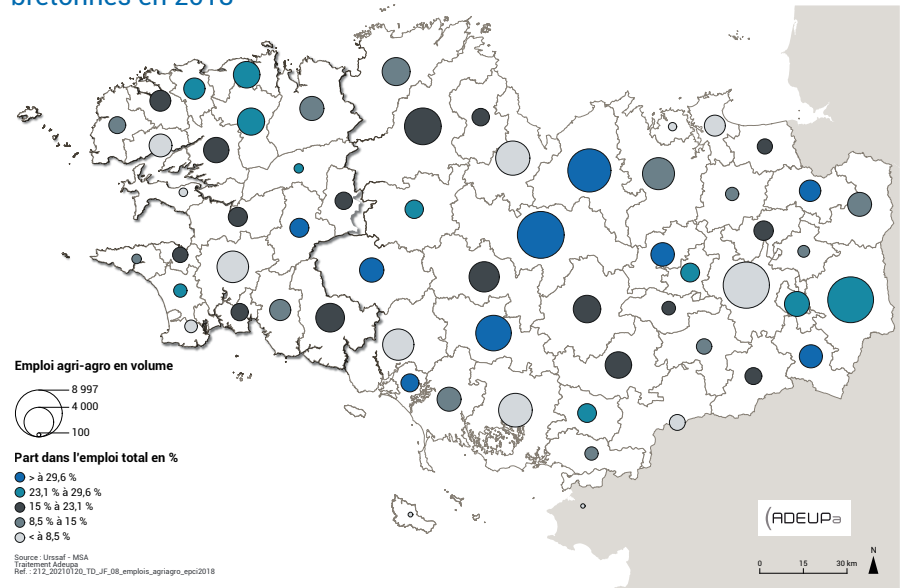
L'industrie des viandes représente également une part importante des exportations, suivent ensuite les aliments pour les animaux et les produits issus de l'industrie laitière. Il est toutefois à noter que la Bretagne exporte moins à l'étranger que la moyenne nationale. Certains produits font l'objet de contraintes spécifiques. C'est par exemple le cas pour les produits de la mer qui sont fortement destinés à la grande distribution et soumis à une contrainte de livraison à j+1 avant 7 heures.

En Bretagne, les produits secs et le vrac sont plutôt localisés à l'est de la région alors que les produits sous température dirigée, viennent plutôt de l'ouest.

La massification pour réduire les émissions de carbone

Dans un espace périphérique, les coûts de la logistique sont particulièrement pénalisants et il convient de trouver les meilleures solutions. L'une d'entre elles est

Nombre d'emplois agri-agro dans les intercommunalités bretonnes en 2018

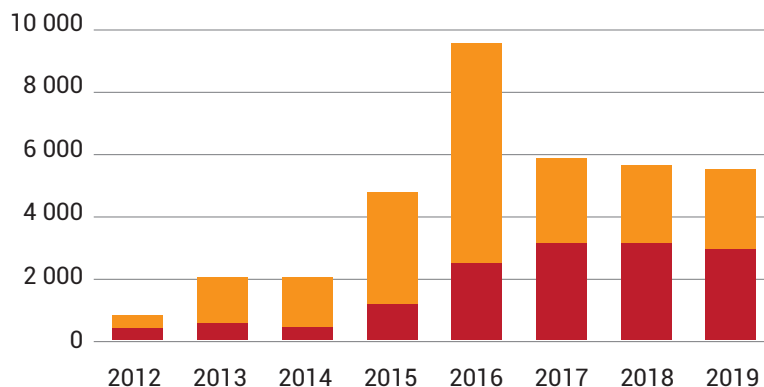
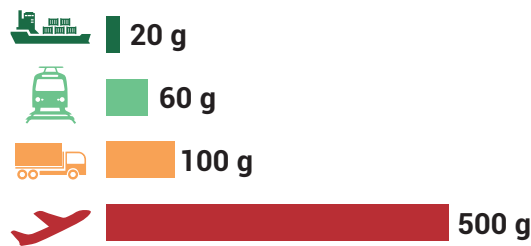


la massification, c'est à dire de regrouper des marchandises afin de les expédier par lots. Cette pratique permet de réduire significativement les coûts de transport et d'améliorer la performance écologique.

Le GIE (Groupement d'intérêt économique) des chargeurs Pointe de Bretagne rassemble des entreprises de l'agroalimentaire qui veulent apporter une

réponse à l'éloignement des marchés et à l'augmentation des coûts de transport. En 2019, le GIE se caractérise par un taux de service de 98,3 %. Le taux de service correspond à la part des produits livrés à temps dans les références et quantités requises par le client. Sur un plan environnemental, l'action de massification du GIE a permis d'économiser 3 221 tonnes de CO² en 2019.

Quantité de CO² émise pour transporter une tonne d'aliments sur un kilomètre (en grammes, par tonne, au km)



Source : GIE Chargeurs pointe de Bretagne

Quelques perspectives en matière de transport de marchandises

Le ministère de l'environnement, de l'Énergie et de la Mer a réalisé, en 2016, des projections de la demande de transport sur le long terme. Ces projections ont été calculées par Modev, le modèle de trafic du Commissariat général au développement durable (CGDD).

Selon ce modèle, le trafic de fret devrait progresser de façon significative dans les prochaines années quel que soit le mode de transport. Même s'il subsiste de nombreuses incertitudes en matière d'évolutions technologiques et de politiques publiques, le routier devrait largement rester le mode de transport le plus utilisé et continuer de progresser.

Le ferroviaire devrait progresser plus rapidement mais reste dans des volumes qui sont relativement faibles : la part modale du fer pourrait ainsi passer de 11% en 2012 à 12% en 2050. Les entreprises finistériennes ont tenté de développer cette solution logistique avec la création de la société Combiwest (portée par la Sica de Saint-Pol-de-Léon). L'objectif était de relier par le fer le Finistère Nord et le sud-est de la France pour transporter plus efficacement des produits alimentaires, et surtout légumes. Cependant, l'offre logistique (créneau horaire, fréquence, etc.) n'a pas permis de pérenniser cet outil pourtant plébiscité à l'époque par plusieurs acteurs économiques finistériens. Aujourd'hui, certains acteurs agricoles souhaitent relancer le projet. Le train est en effet une solution d'affrètement de masse plus efficace et écologique. Ainsi, il sera nécessaire d'organiser la massification au niveau du Finistère à minima en lien avec l'ensemble des acteurs exportateurs du territoire.

Le Port de commerce de Brest constitue également une solution intéressante à la fois pour l'importation de matières premières agricoles ainsi que pour l'exportation de produits agricoles et agroalimentaire à destination notamment d'Asie du Sud est ou du moyen Orient.

La logistique urbaine, des problématiques spécifiques

Si la logistique de longue distance est un sujet majeur, c'est également le cas en ce qui concerne la courte distance. Cette dernière peut concerner l'organisation du dernier kilomètre vers les lieux de distribution après un long trajet, il peut également s'agir de

Transport de fret, projections 2030 et 2050

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

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

circuits courts entre un·e producteur·rice et un·e client·e. Dans ces deux cas, la problématique la plus complexe concerne le déplacement des marchandises dans le milieu urbain ; c'est-à-dire la gestion des flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville.

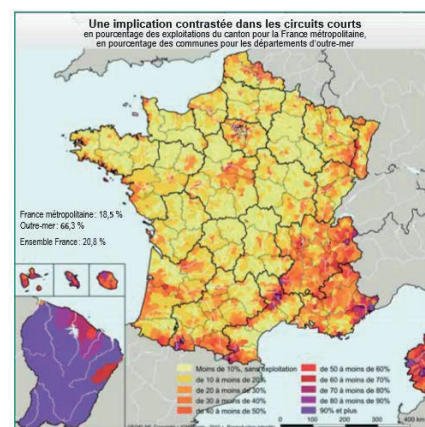
La logistique urbaine consiste à approvisionner un acteur économique (ménages, entreprises, collectivités...) dans les meilleures conditions de qualité, de délais et de coûts. Les contraintes sont nombreuses et il convient de limiter les nuisances : bruit, horaires, sécurité routière, congestion, etc. L'impact environnemental est également un facteur déterminant pour le choix du mode de transport.

Pour les circuits courts, les livraisons sont assurées par des transports non professionnels (60% en France) et par des véhicules légers alors que, pour le dernier kilomètre des longues distances, le recours aux professionnels et aux véhicules plus imposants est plus fréquent.

Les circuits courts sont les circuits de distribution sans ou avec très peu d'intermédiaires entre le·la producteur·rice et le·la consommateur·rice final·e. La notion de proximité géographique peut également être retenue. Selon l'Inrae, les circuits courts représentaient entre 7 et 10% des échanges en 2017. Ces échanges se caractérisent notamment par des commandes en ligne. Le·la consommateur·rice attend des informations précises sur le produit (lieu de production, conditions de production, etc.).

Les coûts logistiques atteignent en moyenne de 10 à 20% du chiffre d'affaires des producteurs·rices. Il peut même parfois dépasser les 50% et rendre déficitaire l'activité. L'exemple de producteur·rices de la ferme de Locmaria à Quimper est intéressant avec le choix de gérer en interne la logistique et de mutualiser les circuits d'alimentation. Ils·elles se fournissent avec plusieurs producteurs·rices et c'est le stockage et les points de vente qui sont mutualisés.

Part des exploitations commercialisant tout ou partie de leur production en circuits courts, par localisation géographique



Source : Prospective, Économie sociale et solidaire : les circuits courts alimentaires, Pipame, DGE, 2017

Les coûts logistiques atteignent en moyenne de 10 à 20% du chiffre d'affaires des producteurs·rices.

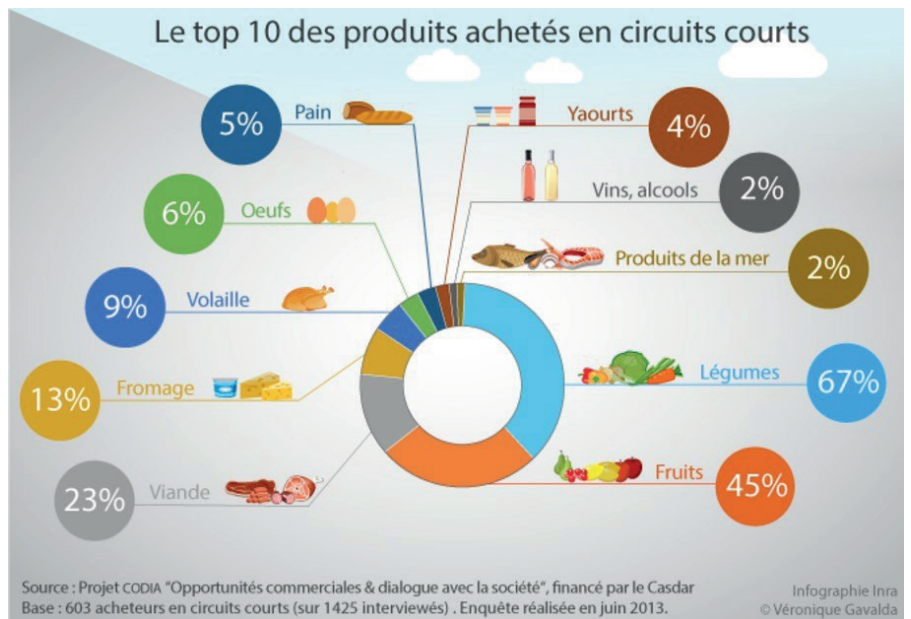
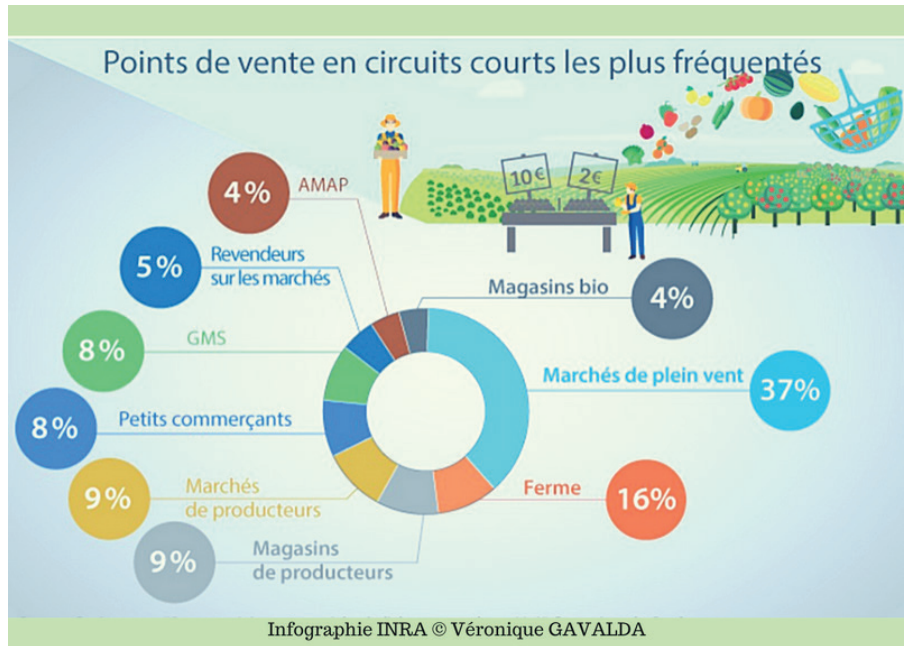
Une organisation à optimiser

En milieu urbain, les contraintes sont nombreuses pour la logistique et constituent autant de facteurs d'incertitude pour un bon fonctionnement : congestion, accès, réglementation, etc. L'organisation des transports de marchandises ne sera optimale que si des solutions garantissent le temps de transport et peu ou pas de pollution.

La question du stockage est également déterminante avec une possibilité de rationalisation en mutualisant les espaces de stockage de produits alimentaires dans les espaces urbains. De façon optimale, il faut trouver un ou plusieurs espaces qui soient facilement accessibles de l'extérieur, y compris aux poids lourds, et qui permettent à des petites unités (fourgon, 2 roues motorisées ou non) de desservir le milieu très urbain. Ces aires de stockage ne sont pas nécessairement très grandes puisqu'elles ont vocation à stocker sur un temps court les marchandises.

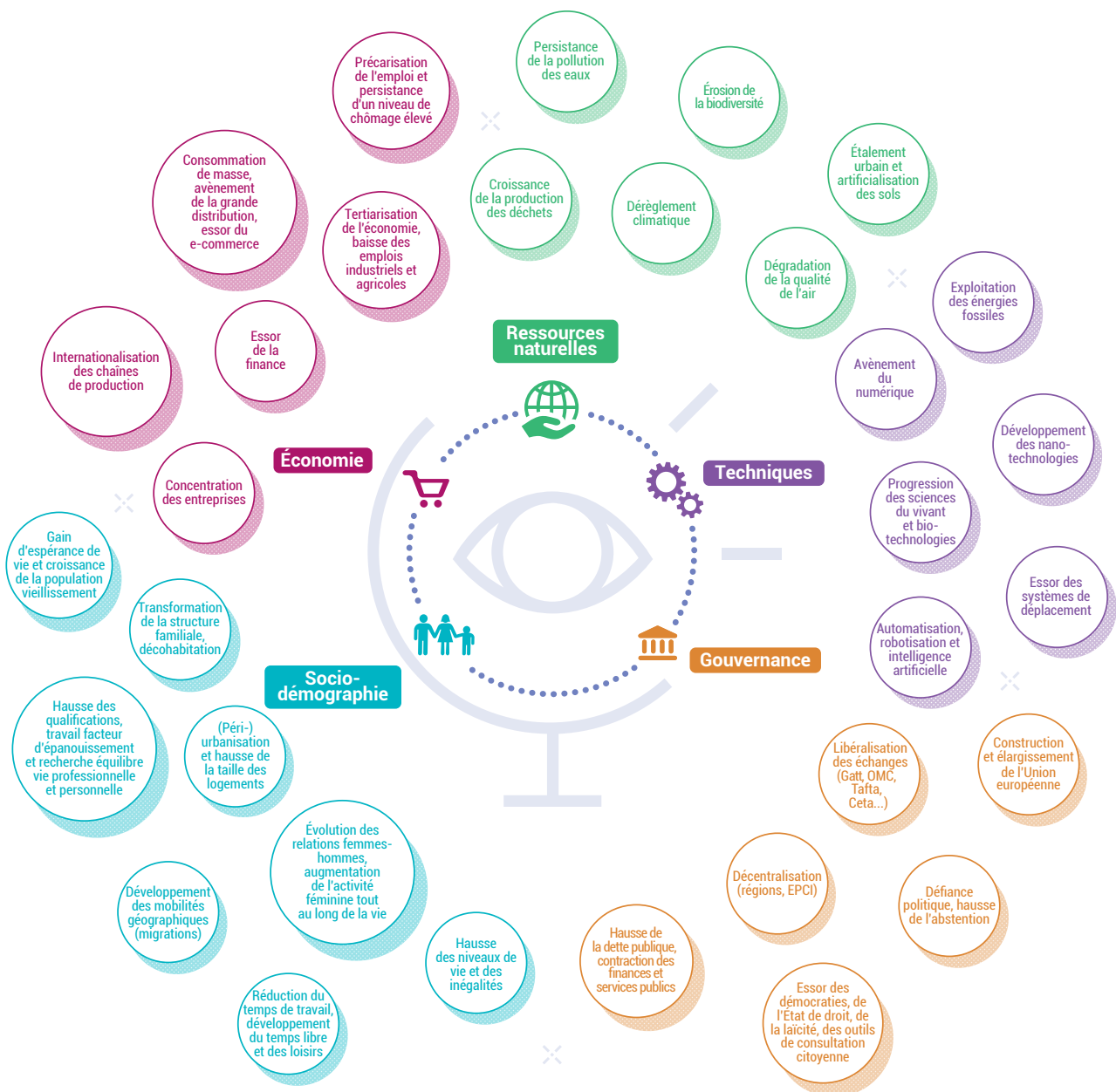
Dans les centralités urbaines, il est possible de réglementer l'accès (à certaines heures, par exemple) et d'interdire les camions dépassant une certaine taille. L'objectif de diminuer l'émission de gaz à effet de serre peut également prendre la forme d'une interdiction de certains types de motorisation et la promotion de véhicules non polluants, ou des solutions de livraisons collaboratives comme Shopopop ou Cocolis. La finalité de diminuer l'empreinte carbone des circuits courts s'appuie sur une rationalisation des déplacements. Plusieurs pistes sont à explorer : la massification des transports urbains, la création de sites internet pour optimiser les transports de courte distance, etc. Il convient, par ailleurs, que les trajets ville-campagne soient l'occasion de transporter des marchandises et permettent ainsi d'éviter les trajets à vide (les retours après livraison, par exemple).

Par ailleurs, le caractère saisonnier de la production agricole de proximité est à mieux prendre en compte. Ainsi, il sera plus aisé d'anticiper les cycles de production dans les livraisons tout au long de l'année.



Quelques tendances lourdes qui impactent la vie des territoires bretons

En support à l'animation du goûter du 6 juin 2019, l'Adeupa a présenté quelques tendances lourdes qui impactent la vie dans les territoires de l'Ouest breton



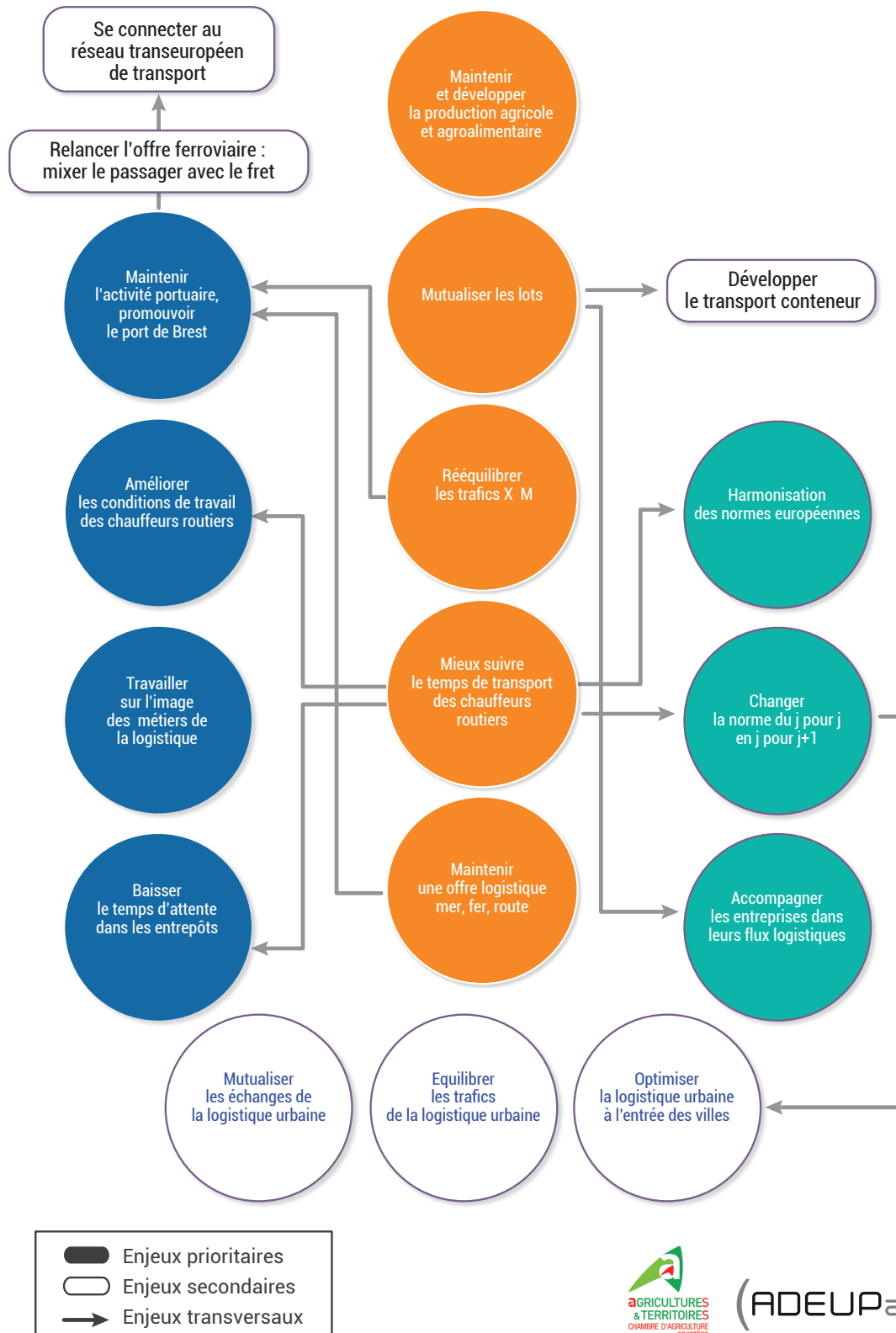
Les atouts, faiblesses, menaces et opportunités identifiés dans le domaine de la logistique

- Une offre d'infrastructures pour tous les modes de transport : un port (seul port breton à disposer d'un trafic conteneur), deux aéroports, des gares et un réseau routier de qualité et gratuit en 4 voies, meilleur que dans les autres départements
- Un bassin de production en Finistère : des marchandises à transporter et une certaine massification de l'offre tout en étant une zone éloignée
- Un port qui bénéficie d'infrastructures orientées à l'international : réparation navale, importation de matières premières agricoles (soja), exportation de volaille, un trafic conteneur s'appuyant sur plusieurs compagnies maritimes
- Une présence dominante de l'agroalimentaire (et surtout de la viande) dans les flux de marchandises finistériens
- Un regroupement des acteur·rices dans le Groupement d'Intérêt économique « Chargeurs de la pointe de Bretagne » a permis la massification des flux et donc la création de nouvelles lignes plus cadencées
- Des produits emblématiques du territoire qui ne sont pas nécessairement des produits transformés et qui font l'objet d'une demande par les consommateur·rices locaux·ales (valorisation du maraîchage, de l'aquaculture...)
- Peu d'engorgement dans les villes finistériennes pour la livraison en milieu urbain
- Un éloignement géographique du Finistère par rapport aux grands bassins de consommation qui entraîne l'impossibilité de livrer le jour même pour certains produits et un déficit de référencement des produits finistériens dans les circuits de distribution les plus éloignés
- Un éloignement géographique qui rend difficile les déplacements des professionnel·les qui n'est pas optimal : compliqué d'être en réunion à Paris avant 9h30 par le train
- Un port de Brest qui ne se développe pas : les céréales vrac passent par Lorient, concurrence des autres ports (Le Havre, Marseille). Des infrastructures portuaires qui se fragilisent : disparition de l'entrepôt frigorifique liée à la concurrence de l'autoroute pour l'ultra-frais
- Un échec de la tentative de transport rail-route (CombiWest).
- Des flux de camions qui ne passent pas par le Finistère (il est compliqué de les faire venir) entraînant un déséquilibre du trafic : davantage à l'export qu'à l'import. C'est également le cas pour le trafic conteneur du port de Brest
- Le besoin d'intrants : nécessite une logistique autant que pour les produits finis
- Une concertation et un dialogue délicat entre les acteur·rices de la profession
- Une augmentation des trafics par lots due à la fragmentation des commandes et une baisse du trafic routier en camion complet qui rend complexe l'organisation de la logistique
- Une logistique du dernier kilomètre qui est souvent éclatée et peu organisée : beaucoup de producteur·rices assurent directement la livraison



- Un risque pour les zones les plus reculées du Finistère que les camions ne passent plus et que les marchandises ne soient plus enlevées ni acheminées
- Un coût de transport qui augmente
- Un démenagement des entreprises vers les bassins de consommation et les plateformes logistiques de l'est (Bretagne et France)
- Un réel problème d'attractivité des métiers : difficile de trouver des jeunes qui veulent devenir chauffeurs routiers
- Manque d'intégration des normes écologiques par les acteurs de la logistique pour leurs activités.
- Une limitation du transport du frais par le fer, liée au niveau d'exigence des distributeurs
- Une concurrence exacerbée avec les chauffeurs étrangers (réglementation non homogène d'interdiction de dormir dans les cabines)
- Une non-utilisation du port de Brest par les acteur·rices locaux·ales : les marchandises partent en camions jusqu'au Havre. Une baisse de l'activité portuaire de Brest entraînant une perte de compétitivité des transitaires
- Une valorisation de la qualité du produit qui, répercutée dans le prix, compense les coûts logistiques
- Une combinaison remorques/wagons pour une partie du trajet (exemple du tunnel sous la Manche), grouper les commandes pour relancer le fret ferroviaire
- Relancer le débat sur la part du fer dans le fret finistérien, un mode de transport qui présente des avantages en matière d'impact environnemental, de sécurité du transport et des conditions de travail
- Une demande qui s'accroît pour les produits locaux
- Un développement des entreprises à l'export : potentiel pour allier demande locale et demande à l'export
- Une augmentation de la fréquence de commandes par internet : une organisation pérenne à trouver (répondre à l'attente du consommateur via le temps, le coût et l'empreinte carbone du transport)

Les enjeux identifiés dans le domaine de la logistique



Glossaire

ACOSS : Agence centrale des organismes de sécurité sociale

CETA : Comprehensive economic and trade agreement

CGDD : Commissariat général au développement durable

DGE : Direction générale des entreprises

DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

EPCI : Etablissement public de coopération intercommunale

GATT : General agreement on tariffs and trade

GIE : Groupement d'intérêt économique

IAA : Industrie agroalimentaire

INRAE : Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

MSA : Mutuelle sociale agricole

OMC : Organisation mondiale du commerce

ORTB : Observatoire régional des transports de Bretagne

PIPAME : Pôle interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques

RN : Route nationale

RP : Recensement de la population

RTE-Tt : Réseau transeuropéen de transport

SDES : Service des données et études statistiques

SITADEL : Système d'Information et de Traitement Automatisé des Données Élémentaires sur les Logements et les locaux

TAFTA : Transatlantic free trade agreement

TDIE : association Transport développement intermodalité et environnement

LES OBSERVATOIRES | ÉCONOMIE

Direction de la publication : Benjamin Grebot | **Réalisation** : Lucie Bianic, Nadine Le Hir, Joëlle Péron, François Rivoal, Delphine Scheck, Aline Stien
Cartographies : Julien Florant

Maquette et mise en page : Dominique Gaultier

Contact : ADEUPa Brest-Bretagne | 18 rue Jean Jaurès - 29200 Brest | **Tél** : 02 98 33 51 71
lucie.bianic@adeupa-brest.fr

Dépôt légal : 1^{er} trimestre 2021 | **Réf** : 20-098 | **Site web** : www.adeupa-brest.fr



LICENCE OUVERTE
OPEN LICENCE