

JONCTION



DRE Bretagne
DRIRE Bretagne

Étude sur la logistique en Bretagne Observatoire

Novembre 2008

SOMMAIRE

1	Proposition d'indicateurs pouvant être obtenus à partir de sources existantes et identifiées.....	5
1.1	Les indicateurs globaux	5
1.1.1	Les indicateurs socio économiques de référence existants par ailleurs	5
1.1.3	Les indicateurs socio économiques de référence à développer à partir d'un existant.....	6
1.2	Les indicateurs de la branche Transport (au sens INSEE)	9
1.3	Les indicateurs logistiques contextuels	11
2	La logique de veille	14
3	Les indicateurs de suivi	17
3.1	Les indicateurs de flux.....	17
3.2	Les indicateurs de ressources	19
3.2.1	Les cartes existantes	19
3.2.1.1	Les infrastructures de transport	19
3.2.1.2	Les trafics journaliers	20
3.2.2	Les cartes à développer à partir de fichiers existants.....	21
3.2.2.1	La localisation des implantations logistiques	21
3.2.2.2	La localisation des sites de la grande distribution	24
3.2.2.3	Analyse des implantations	27
3.2.3	Les indicateurs sur la ressource humaine.....	28
3.2.3.1	Descriptif des indicateurs.....	28
3.2.3.2	Analyse de l'évolution de la Main d'œuvre	31
3.2.3.3	Indicateurs sur l'offre de formation	31
4	Le tableau de bord logistique	32
4.1	Les cartes.....	33
4.2	L'indicateurs flux palettes	34
4.3	L'indicateur de richesse logistique	34
4.4	Les indicateurs sur l'emploi.....	35
5	Proposition d'indicateurs ne pouvant être obtenus qu'à partir d'enquêtes	36
5.1	Proposition d'indicateurs.....	36
5.2	Informations à intégrer dans une enquête.....	37

Introduction

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 concerner, pour avoir une vision 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).

Ces indicateurs logistiques ont pour objectif de compléter les indicateurs existants, et notamment ceux produits dans le mémento des transports en Bretagne (version 2006 cf. annexe O1).

Les objectifs de l'observatoire

La performance logistique d'un territoire peut se mesurer à travers des indicateurs portant sur sept champs (source LPI, banque mondiale). Nous les citons pour mémoire, l'observatoire logistique se focalise sur les compétences de la filière transport et logistique locale et sur sa performance, qui se manifeste notamment à travers ses coûts et le respect des indicateurs mesurant la qualité de service (dont les délais).

- *Efficacité des processus douaniers (facilitation des importations)*
- *Facilité à organiser les transports internationaux*
- Compétence de la filière logistique locale
- Compétences en traçabilité
- Coûts logistiques
- Respect des délais

Pour que les entreprises d'un territoire puissent atteindre des niveaux intéressants de performance logistique, la puissance publique (Etat, Collectivités territoriales) et les acteurs économiques (CCI, entreprises, fédérations professionnelles) doivent pouvoir documenter ou questionner leurs choix d'investissements, et en apprécier la portée, que ce soit au niveau des choix d'investissements physiques (infrastructures) que des actions de support (compétences, R&D ...).

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.

La périodicité des indicateurs est **annuelle**. Cette périodicité correspond d'une part aux périodicités de mise à jour des principales bases de données utilisées, d'autre part au calendrier d'édition du tableau de bord transport et enfin permet d'envisager une périodicité d'enquêtes raisonnables.

Les historiques conservés le seront sur une période de 10 ans glissants (avec retrait et ajout chaque année d'une période). Des cumuls sont prévus, sur 5 ans et sur 10 ans.

Les évolutions conjoncturelles seront analysées d'une année sur l'autre. Enfin, selon les séries statistiques utilisées (cf. détail des fiches), des calculs de moyennes mobiles ou de tendance pourront être réalisés, sur cette même période de 10 ans.

1 Proposition d'indicateurs pouvant être obtenus à partir de sources existantes et identifiées

1.1 Les indicateurs globaux

La logistique sur un territoire s'inscrit dans un environnement global. Pour replacer les évolutions dans leur contexte, il est nécessaire de disposer d'indicateurs globaux, d'un niveau macro économique.

Nous en distinguons deux catégories :

1.1.1 Les indicateurs socio économiques de référence existants par ailleurs

Ces indicateurs existent déjà, leur origine est précisée dans le tableau n°1. Ils seront repris et « centralisés » de façon à compléter le mémento des transports. Ils sont présentés de façon synthétique dans le tableau n°1.

Tableau 1 Indicateurs existants

Nature de l'indicateur	Objectif de l'indicateur	Désignation de l'indicateur	Niveau de détail de l'indicateur	Qualification de l'indicateur	Source d'information	Traitement souhaité	Représentation de l'indicateur
Indicateur global	Connaissance du contexte	PIB : Produit intérieur brut	Régional National En valeur (€)	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Source secondaire : Mémento Transport en Bretagne Source primaire : INSEE, Comptes régionaux	Evolution du PIB sur 3 ans Comparaison régional / national	Graphique d'évolution Tableau de données
Indicateur global	Connaissance du contexte	Population	Régional National	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Source secondaire : Mémento Transport en Bretagne Source primaire : INSEE, Recensement de la population et enquêtes annuelles	Evolution annuelle de la population, 5 ans, 10 ans Comparaison régional / national	Graphique d'évolution Tableau de données

Tableau 2 Indicateurs existants (suite)

Nature de l'indicateur	Objectif de l'indicateur	Désignation de l'indicateur	Niveau de détail de l'indicateur	Qualification de l'indicateur	Source d'information	Traitement souhaité	Représentation de l'indicateur
Indicateur global	Connaissance du contexte	Emploi	Régional National	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Source secondaire : Mémento Transport en Bretagne Source primaire : INSEE, Recensement de la population et enquêtes annuelles	Evolution annuelle de la population, 5 ans, 10 ans Comparaison régional / national	Graphique d'évolution Tableau de données
Indicateur global	Connaissance du contexte	Taux de chômage	Régional National	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Source secondaire : Mémento Transport en Bretagne Source primaire : INSEE, Recensement de la population et enquêtes annuelles	Evolution annuelle du taux de chômage Comparaison régional / national	Graphique d'évolution Tableau de données

1.1.2

1.1.3 Les indicateurs socio économiques de référence à développer à partir d'un existant

Ces indicateurs peuvent exister par ailleurs mais pas au niveau de détail régional (exemple des emplois logistiques), ou n'exister qu'au niveau national et servir simplement de point de repère ou de référence.

La mise en place de cet indicateur passe toutefois par une action envers le SoeS, afin, selon le type de traitement retenu

- ***Soit se procurer les bases servant à l'élaboration de l'indicateur (auquel cas il faudra prévoir de la ressource humaine pour le retraitement de ces bases, soit 1 j/h/an)***
- ***Soit simplement se procurer le résultat du traitement de la base.***

Tableau 3 Indicateurs de référence à développer

Nature de l'indicateur	Objectif de l'indicateur	Désignation de l'indicateur	Niveau de détail de l'indicateur	Qualification de l'indicateur	Source d'information	Traitement souhaité	Représentation de l'indicateur	Limites de l'indicateur
Indicateur global	Connaissance du contexte logistique	Emplois logistiques	Régional National	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Source secondaire : Traitement SoES ¹ Source primaire : DADS	Evolution annuelle de l'emploi logistique Comparaison régional / national	Graphique d'évolution Tableau de données	Limites statistiques ² aucune, données existantes Limites de cohérence ³ : choix méthodologique des codes métiers cohérent avec celui du SoeS Limites de coût : faible coût ⁴ Limites informatiques ⁵ Limites d'organisation ⁶ : aucune, indicateur fourni par le ministère

¹ Cf. annexe O2

² Limites statistiques : disponibilité de l'information, temporalité de la mise à disposition, niveau de détail

³ Limites de cohérence : Existence de données sur des champs de définition différents (notion de filière, notion de métiers – code ROME, code PCS – notion de territoire, branche, choix des regroupements ...)

⁴ Sous réserve du développement du niveau régional par le SoeS

⁵ Limites informatiques : format de fichier, taille des bases, logiciel de cartographie, gestionnaire de base de données

⁶ Limites d'organisation : Nécessite un partenariat avec l'INSEE ou autre, nécessite un retraitement et enrichissement des bases

Tableau 4 Indicateurs de référence à développer (suite)

Nature de l'indicateur	Objectif de l'indicateur	Désignation de l'indicateur	Niveau de détail de l'indicateur	Qualification de l'indicateur	Source d'information	Traitement souhaité	Représentation de l'indicateur	Limites de l'indicateur
Indicateur global	Connaissance du contexte logistique	Richesse logistique	Régional National	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Sources pour les ratios : Enquête ASLOG au niveau national Source 2008 : Note de synthèse du SESP (Soes) ⁷ Source pour le CA régional : tableaux de l'économie bretonne ⁸	Evolution annuelle Calcul poids régional par extrapolation du chiffre national sur le CA des entreprises et filières concernées par la logistique	Graphique d'évolution Tableau de données	Limites statistiques : Enquête (échantillon non maîtrisé), sources de données secondaires donc biais Pas de statistiques INSEE en régional sur le CA des entreprises. Niveau agrégé de secteurs d'activités. Limites de cohérence : choix méthodologique à vérifier Limites de coût : faible coût ⁹ Limites informatiques : pas de traitement informatique Limites d'organisation : retraitement 1/2 J/H

⁷ CF. annexe O3

Cet indicateur peut être calculé en reprenant le % que représente la logistique dans le CA d'une entreprise, en fonction des grandes branches d'activité (sources ratios de l'ASLOG¹⁰). Il s'agit plus ici de donner une idée de ce que représente la logistique en valeur (sur des notions de CA ou de création de richesse) que la notion de valeur ajoutée au sens comptable du terme, très difficile à calculer. Une investigation complémentaire doit être menée dans ce sens. Il faudra reprendre, pour chaque période considérée, les chiffres d'affaire des entreprises, dans les tableaux de bord de l'économie bretonne.

1.2 Les indicateurs de la branche Transport (au sens INSEE)

Il ne s'agit pas de refaire le mémento transport, mais d'identifier un certain nombre de paramètres permettant de représenter l'activité transport sur le territoire, de façon globale.

La branche, définie au sens de l'INSEE « regroupe des unités de production homogènes, c'est-à-dire qui fabriquent des produits (ou rendent des services) qui appartiennent au même item de la nomenclature d'activité économique considérée. »

L'observatoire s'intéresse principalement au transport de marchandises, ou « transport intérieur de marchandises » dans la correspondance INSEE, regroupant le transport routier, le transport ferroviaire, le transport par oléoduc et la navigation intérieure (les chiffres les plus importants concernant le transport routier et le transport ferroviaire)

Tableau 5 Indicateurs de la branche Transport intérieur de marchandises

Nature de l'indicateur	Objectif de l'indicateur	Désignation de l'indicateur	Niveau de détail de l'indicateur	Qualification de l'indicateur	Source d'information	Traitement souhaité	Représentation de l'indicateur
Indicateur global	Connaissance du contexte transport	Nombre d'entreprises de la branche transport intérieur de marchandises	Régional National	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Source secondaire : mémento transport Source primaire : Résultats des comptes du transport (SoeS ¹¹)	Evolution annuelle Evolution sur les 6 dernières années	Graphique d'évolution Tableau de données

⁸ Cf. annexe O15

⁹ Sous réserve de se procurer les indicateurs nationaux (ASLOG) et régionaux (CA des entreprises)

¹⁰ cf. annexe O3

¹¹ cf. annexe O4

Tableau 6 Indicateurs de la branche Transport intérieur de marchandises (suite)

Indicateur global	Connaissance du contexte transport	CA des entreprises de la branche transport	Régional National	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Source secondaire : mémento transport Source primaire : Résultats des comptes du transport (SoeS)	Evolution annuelle Evolution sur les 6 dernières années	Graphique d'évolution Tableau de données
Indicateur global	Connaissance du contexte transport	VA générée par la branche transport	Régional National	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Source secondaire : mémento transport Source primaire : Tableaux de l'économie bretonne ¹²	Evolution annuelle Evolution sur les 6 dernières années	Graphique d'évolution Tableau de données

¹² cf. annexe O5

1.3 Les indicateurs logistiques contextuels

De façon très simplifiée, la stratégie logistique d'une entreprise consiste à arbitrer entre des décisions concernant :

- Une politique de stock, fondée sur le coût et les niveaux de stock (qui dépendent des délais de production et de transport)
- Une politique de transport, fondée sur les coûts et les délais de transport (qui ont un impact sur la politique de stock et de production)
- Une politique de production, fondée sur les coûts et délais de production (dépendant notamment du coût de la main d'œuvre)
- Une politique d'achats, fondée sur les coûts d'achat et délais d'approvisionnement (dépendant de la localisation des fournisseurs).

Il nous paraît donc intéressant de proposer des **indicateurs logistiques contextuels**, permettant d'apprécier de façon plus précise l'environnement immédiat de l'activité logistique.

Tableau 7 Indicateurs logistiques contextuels existants par ailleurs

Nature de l'indicateur	Objectif de l'indicateur	Désignation de l'indicateur	Niveau de détail de l'indicateur	Qualification de l'indicateur	Source d'information	Traitement souhaité	Représentation de l'indicateur	Limites de l'indicateur
Indicateur global	Connaissance de l'environnement de la logistique	Politique de stock : Taux d'intérêt de la BCE¹³	Européen	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Source primaire : site de la banque de France http://www.banque-france.fr ¹⁴	Evolution annuelle ¹⁵	Graphique d'évolution	Limites statistiques : aucune Limites de cohérence : taux légitime Limites de coût : faible coût Limites informatiques : pas de traitement informatique Limites d'organisation : retraitement quasi nul

¹³ BCE : Banque centrale européenne

¹⁴ cf. annexe O6

Tableau 8 Indicateurs logistiques contextuels existants par ailleurs (suite)

Nature de l'indicateur	Objectif de l'indicateur	Désignation de l'indicateur	Niveau de détail de l'indicateur	Qualification de l'indicateur	Source d'information	Traitement souhaité	Représentation de l'indicateur	Limites de l'indicateur
Indicateur global	Connaissance de l'environnement de la logistique	Politique de transports : Part du coût du pétrole	National	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Source primaire : site du CNR ¹⁶	Evolution annuelle	Graphique d'évolution	Limites statistiques : aucune Limites de cohérence : Limites de coût : faible coût Limites informatiques : pas de traitement informatique Limites d'organisation : retraitement quasi nul

Tableau 9 Indicateurs logistiques existant par ailleurs (suite 2)

Nature de l'indicateur	Objectif de l'indicateur	Désignation de l'indicateur	Niveau de détail de l'indicateur	Qualification de l'indicateur	Source d'information	Traitement souhaité	Représentation de l'indicateur	Limites de l'indicateur
------------------------	--------------------------	-----------------------------	----------------------------------	-------------------------------	----------------------	---------------------	--------------------------------	-------------------------

¹⁵ À apprécier selon les variations du secteur financier

¹⁶ cf. annexe O7

Indicateur global	Connaissance de l'environnement de la logistique	Politique de transports : Part du coût de main d'œuvre	National	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Source primaire : site du CNR	Evolution annuelle	Graphique d'évolution	Limites statistiques : aucune Limites de cohérence : Limites de coût : faible coût Limites informatiques : pas de traitement informatique Limites d'organisation : retraitement quasi nul
-------------------	--	---	----------	--	-------------------------------	--------------------	-----------------------	---

2 La logique de veille

Il s'agit ici d'alimenter des fiches de veille sur les thématiques importantes :

- Réglementation
- Environnement (coûts environnementaux)
- Développements d'infrastructures
- R&D, clusters, pôles, associations ...

Cette démarche existe déjà, il s'agit simplement de la structurer et de la formaliser, à travers des fiches de veille dont nous proposons un exemple ci-après avec le Coût environnemental de la t/km par mode, cf. annexe O8)

Tableau 10 Fiche de veille sur les coûts environnementaux

Nature de l'indicateur	Domaine de la veille	Objectif de la veille	Désignation de l'indicateur	Niveau de détail de l'indicateur	Qualification de l'indicateur	Mode de représentation des informations	Limite des informations recueillies
Veille	Environnement / Coûts	<p>Identifier les sources d'information potentielles sur la veille environnementale (acteurs et organismes)</p> <p>Repérer les études passées ou en cours (revue bibliographique)</p> <p>Identifier les méthodologies utilisées pour le recueil et le traitement de l'information</p> <p>Identifier les modes de calcul des coûts environnementaux</p> <p>Identifier les coûts environnementaux par mode de transport</p>	Coût environnemental	<p>Selon les études</p> <p>Coût à la tonne/km par mode, type de trafic et type de véhicule</p>	<p>Éléments objectifs</p> <p>Indicateur quantitatif</p>	<p>Graphiques</p> <p>Tableau de données ?</p> <p>Tableaux comparatifs</p>	<p>Limites statistiques : dépend hypothèses et qualité de l'étude</p> <p>Limites de cohérence : périodicité non garantie, suivi aléatoire</p> <p>Limites de coût</p> <p>Limites informatiques : cf. logiciels utilisés</p> <p>Limites d'organisation : selon durée de la veille</p>

Les sources déjà identifiées pour l'activité de veille sont :

- Les sources officielles du MEEDDAT (Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire), SOeS
- Les sources européennes telles que le CEMT¹⁷
- Les organisations professionnelles
- Les instances de développement de l'activité économique et/ ou du territoire : CCI, CRCI, Départements, Régions ...

L'analyse des projets d'infrastructures doit aussi être intégrée dans la démarche de veille

Elle serait alimentée par la mise en place d'un circuit d'information, visant à centraliser l'information sur les nouveaux projets, tant pour les infrastructures que pour les mises en place de plateformes logistiques, ou les installations conséquentes d'acteurs industriels, commerciaux ou logistiques, hors plateformes. La fiche pourrait reprendre les informations suivantes :

- *Nom et descriptif du projet*
- *Cadre du projet (Plan Etat/région, SRDE, SRDT, zone d'activité privée ...)*
- *Partenariats/financements*
- *Mode concerné, Origine/Destination, tracé, variantes, superficie*
- *Calendrier*
- *Attendus du projet*
- *Etudes en cours / réalisées*

Elle serait périodiquement envoyée et remise à jour, notamment avec la participation des CCI, comités d'expansion, CBRE ...

¹⁷ Conseil Européen des ministres des transports

Tableau 11 Fiche descriptive de l'indicateur cartographique « Nouveaux projets d'infrastructures »

Nature de l'indicateur	Objectif de l'indicateur	Désignation de l'indicateur	Niveau de détail de l'indicateur	Qualification de l'indicateur	Outils	Représentation de l'indicateur	Limites de l'indicateur
Indicateur de ressources	Identifier les nouveaux projets d'infrastructures	Nouveaux projets infrastructures	Cumul et comptage des infrastructures, mode, tracé, distance	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Traitement remontées d'informations/enquêtes Base de données Excel Base et traitement MAPINFO	Cartes Tableau de données ?	Limites statistiques : qualité de la remontée d'information, exhaustivité, Limites de cohérence : homogénéité des réponses Limites de coût : coût moyen Limites informatiques : cf. logiciels utilisés Limites d'organisation : 3 à 4 journées de traitement

3 Les indicateurs de suivi

3.1 Les indicateurs de flux

Les indicateurs de flux existent déjà, comme l'illustre le tableau n°12.

Tableau 12 Indicateurs de flux existants

Nature de l'indicateur	Objectif de l'indicateur	Désignation de l'indicateur	Niveau de détail de l'indicateur	Qualification de l'indicateur	Source d'information	Traitement souhaité	Représentation de l'indicateur
Indicateur de flux	Connaissance des flux transport	Indicateur(s) de flux	Zones d'échanges Département Région National International Par mode En Tonnes En tonnes / km	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Source secondaire : Mémento Transport en Bretagne Source primaire : fichiers SITRAM, MEDDAT, SoES	Evolution des flux annuelle Evolution sur 5 ans Evolution sur 10 ans Calcul de tendances ou de moyennes mobiles Comparaison des différents modes et des différentes zones d'échanges	Graphique d'évolution Tableau de données Graphique en secteurs...

Les chiffres détaillés sont largement présents dans le mémento transport, en global (national & régional) et au niveau détaillé

- Trafic interne, en tonnes, en tonnes/km par département, entrées et sorties
- Trafic d'échange national (autres régions)
- Trafic international région / pays en entrée sortie
- Trafic des ports bretons (E/S) par origine/destination et type de produit
- Détail des modes, ferroviaire, voyageurs ...

Tableau 13 Indicateurs de flux synthétique à développer

Nature de l'indicateur	Objectif de l'indicateur	Désignation de l'indicateur	Niveau de détail de l'indicateur	Qualification de l'indicateur	Source d'information	Traitement souhaité	Représentation de l'indicateur
Indicateur de flux	Connaissance des flux transport	IAFB : Indicateur agrégé des flux en Bretagne	Totalité des échanges par mode En Tonnes En tonnes / km	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Source secondaire : Mémento Transport en Bretagne Source primaire : fichiers SITRAM, MEDDAT, SoES	Pondération des différents flux en fonction de la représentativité de chaque mode. Ramené en base 100 Evolution annuelle, sur 5 et 10 ans	Graphique d'évolution Tableau de données graphique en secteurs...

Cet indicateur agrégé pourrait s'inspirer de la méthodologie OBLOG (consolidation des données SITRAM, complétée de données maritimes et aériennes, Sources DRE et CCI, cf. annexe 09).

Tableau 14 Indicateurs de flux manufacturés à développer

Nature de l'indicateur	Objectif de l'indicateur	Désignation de l'indicateur	Niveau de détail de l'indicateur	Qualification de l'indicateur	Source d'information	Traitement souhaité	Représentation de l'indicateur
Indicateur de flux	Connaissance des flux transport	Indicateur de flux manufacturés	Total Par mode En palettes	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Source primaire : fichiers SITRAM, MEDDAT, SoES	Evolution annuelle des flux Evolution sur 5 ans Evolution sur 10 ans Calcul de tendances ou de moyennes mobiles Comparaison des différents modes et des différentes zones d'échanges	Graphique d'évolution Tableau de données graphiques en secteurs ...

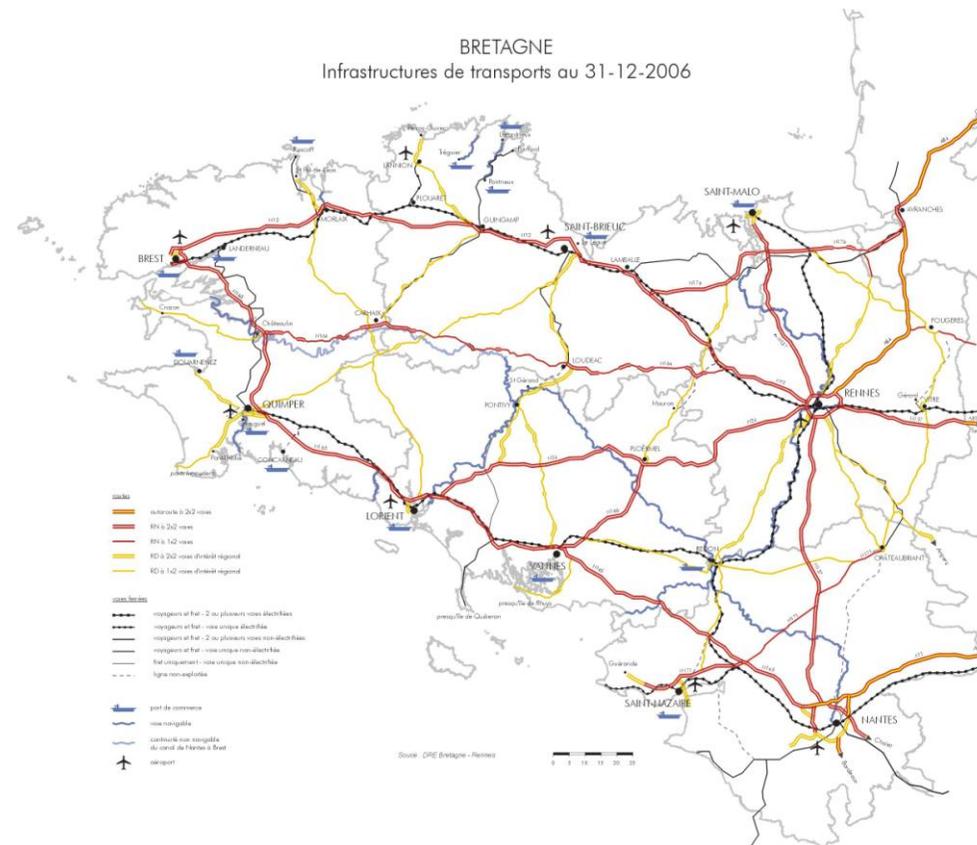
Des travaux récents abordent l'intérêt et les particularités d'une réflexion au niveau d'un indicateur permettant de mieux mesurer les flux manufacturés, reflétant la production industrielle. (cf. annexe O10).

3.2 Les indicateurs de ressources

3.2.1 Les cartes existantes

3.2.1.1 Les infrastructures de transport

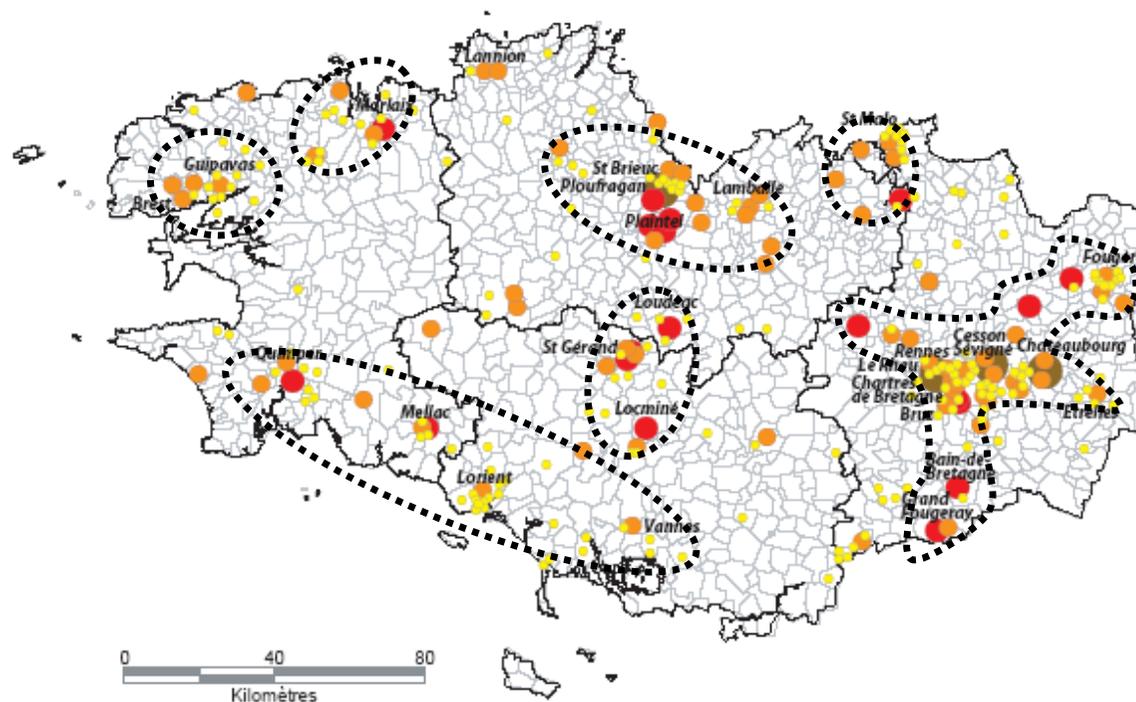
Cette carte permet de localiser les différentes infrastructures de transport, elle est issue du memento transport



3.2.2 Les cartes à développer à partir de fichiers existants.

3.2.2.1 La localisation des implantations logistiques

**Sites de stockage non agricole de plus de 2500m²
construits de 1986 à 2007**
source : Sitadel



Cette carte a été construite à partir du retraitement et du tri de la base SITADEL, disponible gratuitement à la DRE.

L'information n'est pas en accès direct.

La base de données permettant la construction de la carte a été élaborée en format MAPINFO.

La carte des infrastructures logistiques de l'observatoire pourrait être élaborée sous deux formes :

- Une carte cumulant, d'année en année, les sites construits, de façon à donner une idée à date du « stock » de sites logistiques. La carte pourra être détaillée par classes de taille.
- Une carte annuelle (pour l'analyse dans la durée), permettant de visualiser l'évolution d'année en année, ou sur des périodes plus longues, au choix. Il faudra alors enrichir la base de données chaque année et construire des filtres de tri permettant d'avoir des périodes au choix.

Il sera intéressant, dans la base de données, d'avoir le nombre de m² construits mais aussi le COHS.

Tableau 15 Fiche descriptive de l'indicateur cartographique « Sites de stockage non agricoles »

Nature de l'indicateur	Objectif de l'indicateur	Désignation de l'indicateur	Niveau de détail de l'indicateur	Qualification de l'indicateur	Sources d'information	Traitement	Représentation de l'indicateur	Limites de l'indicateur
Indicateur de ressources	Cartographier les sites de stockage	Sites de stockage non agricoles de plus de 2500 m²	Cumul et comptage des sites par classe de taille	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Traitement Fichier SITADEL	Constitution d'une Base de données Excel Constitution d'une Base et traitement MAPINFO	Graphique Tableau de données ?	Limites statistiques : RAS Limites de cohérence : certains sites industriels sont aussi des sites de stockage Limites de coût : faible coût Limites informatiques : cf. logiciels utilisés Limites d'organisation : 1 journée de traitement

Détail des traitements :

- Source : Sitadel - Fichiers annuels. Nous les avons récupérés pour les années 1986 à 2007.
- Nous avons rassemblé tous les fichiers en un seul, puis classé les sites selon leur surface.

Nous avons ensuite choisi les sites de plus de 2500m².

Classes : 2500 à 5000, 5000 à 10 000, 10 000 à 20 000, et 20 000 et plus.

Nous avons localisé les sites à la commune sur la carte de Bretagne avec Mapinfo.

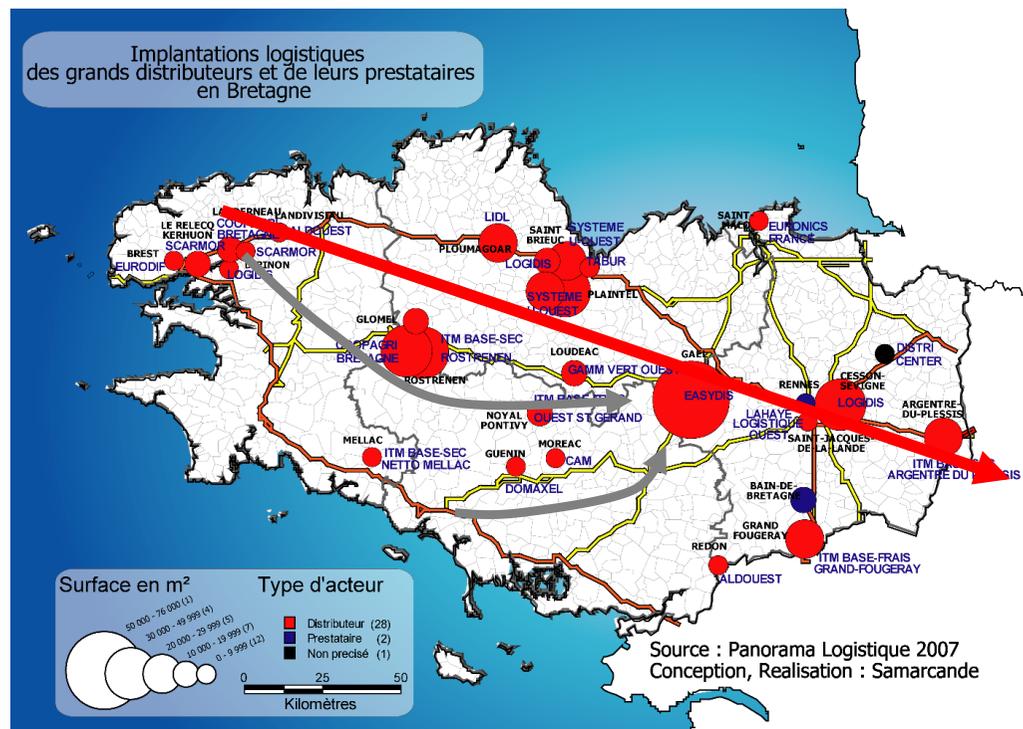
- Charge de travail : une journée
- La réalisation de cette carte a généré une base de données Excel, comportant les sites de plus de 2500m², ainsi qu'une série de fichiers Mapinfo (en annexe O11).

Tableau 16 : Fiche de suivi Indicateur cartographie des sites non agricoles >2500 m²

Item à renseigner	Quoi	Qui / acteur responsable ¹⁸
Désignation	Site non agricoles > 2500 m ²	
Objectifs	Connaître la répartition des sites de stockage non agricoles par taille et par localisation géographique	
Unité de mesure	M ²	
Unité de temps de référence	Date d'attribution du permis de construire Date de construction Regroupement sur l'année	
Source d'information à mobiliser	Bases statistiques existantes : SITADEL Bases de données à constituer : Base de données Excel à partir de SITADEL + Base MAPINFO	
Source de référence (comparaisons)	Non	
Traitement de l'information (recueil de l'existant, calcul ou élaboration des indicateurs)	Tri du fichier sur critère > 2500 m ² Classes de taille : 2500 à 5000, 5000 à 10 000, 10000 à 20000, > 20000	
Fréquence de la restitution	Annuelle	
Forme de la restitution	Carte publiée dans ? ou sur Internet (site de la DRE)	
Destinataires	Adhérents ORT	

¹⁸ À préciser dans le cadre d'une discussion entre la DRE, et l'ORT.

3.2.2.2 La localisation des sites de la grande distribution



Cette carte a été construite à partir d'une création de base (saisie des données à partir de Panorama logistique 2007) et retraitement). La base de données est payante (500 €).

L'information n'est pas en accès direct. La base de données permettant la construction de la carte a été élaborée en format MAPINFO.

Cette carte pourra être :

- cumulative d'année en année, il faudra alors enrichir la base de données chaque année (travail plus lourd qu'avec SITADEL).
- évolutive (pour l'analyse dans la durée) ; il faudra alors enrichir la base de données chaque année et construire des filtres de tri permettant d'avoir des périodes au choix.

Tableau 17 Fiche descriptive de l'indicateur cartographique Sites de la grande distribution

Nature de l'indicateur	Objectif de l'indicateur	Désignation de l'indicateur	Niveau de détail de l'indicateur	Qualification de l'indicateur	Sources d'information	Traitements	Représentation de l'indicateur	Limites de l'indicateur
Indicateur de ressources	Cartographier les sites de la grande distribution	Sites de la grande distribution	Comptage des sites par classe de taille	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Source primaire : Panorama Point de ventes	Traitement de données Base de données Panorama point de ventes Base de données Excel Base et traitement MAPINFO	Graphique de données	Limites statistiques : Ressaisie de données papier Limites de cohérence : interprétation des données (il n'y a pas que la GD dans Panorama Point de ventes) Limites de coût : coût de la base : 500 € / an + coût de mise à jour Limites informatiques : cf. logiciels utilisés Limites d'organisation : 2 journées de traitement

Détails des traitements :

- Source : Panorama Point de vente - Parution annuelle. Nous avons répertoriés tous les entrepôts recensés au 01/01/2008
- Nous avons rassemblé toutes les données nécessaires à la réalisation de la carte dans un fichier Excel (Nom de l'entrepôt, Distributeur ou Prestataire, Localisation, Surface). Nous avons géo localisé les implantations sur la carte de Bretagne à l'aide du logiciel Mapinfo en les matérialisant d'un cercle proportionnel à la classe de surface, les classes étant (en m²) : moins de 10 000 ; entre 10 000 et 20 000 ; entre 20 000 et 30 000 ; entre 30 000 et 50 000 ; plus de 50 000.
- Charge de travail : 2 jours

- La réalisation de cette carte a généré une base de données Excel, comportant les implantations logistiques de la grande distribution et de leurs prestataires, ainsi qu'une série de fichiers Mapinfo (cf. annexe O12)

Tableau 18 : Fiche de suivi Indicateur Sites de la grande distribution

Item à renseigner	Quoi	Qui / acteur responsable
Désignation	Sites de la grande distribution	
Objectifs	Connaître la répartition des sites de la grande distribution par taille et par localisation géographique	
Unité de mesure	M ²	
Unité de temps de référence	Année	
Source d'information à mobiliser	Bases statistiques existantes sous forme papier : Panorama Point de ventes, Base payante Bases de données à constituer : Base de données Excel à partir de SITADEL + Base MAPINFO	
Source de référence (comparaisons)	Non, Sauf si on fait le même travail au plan national	
Traitement de l'information (recueil de l'existant, calcul ou élaboration des indicateurs)	Saisie Extraction des enseignes de la grande distribution Classes de taille : <à 10 000, 10000 à 20000, 20 000 à 30000, 30000 à 50000, > > 50000	
Fréquence de la restitution	Annuelle	
Forme de la restitution	Carte publiée dans ? ou sur Internet (site de la DRE)	
Destinataires	Adhérents ORT	

D'autres cartes permettraient d'avoir une vision globale des infrastructures et des espaces d'activité. Ces cartes sont issues d'études ponctuelles (au niveau d'un département) et bien qu'intéressantes, demanderaient trop de ressources pour être élaborées de façon permanente (la base des zones d'activités est payante, coût de 2000 € pour la Bretagne seule, or une approche globale – départements ou régions limitrophes, coût de 4000 € en moyenne – serait nécessaire pour replacer le territoire dans son contexte). Ces cartes sont élaborées à partir de la base de données des zones d'activité en Europe, COMMEDI. Des informations complémentaires sur la base sont présentées en annexe O13.

3.2.2.3 Analyse des implantations

Il s'agit ici d'analyser les cartes et les données ayant présidé à leur élaboration, à travers les thématiques suivantes :

- *Concentration, polarisation, dispersion des sites sur le territoire*
- *Surfaces construites (moyennes, mini, maxi)*
- *Nombre d'entreprises implantées*
- *Nombre de création d'entreprises*
- *Nombre d'entreprises étrangères¹⁹*
- *Nombre d'implantation HQE²⁰*

¹⁹ Au moyen d'une transmission d'infos de la CCI

²⁰ Au moyen d'une transmission d'infos de la CCI

3.2.3 Les indicateurs sur la ressource humaine

3.2.3.1 Descriptif des indicateurs

Tableau 19 Fiche descriptive des indicateurs de ressources humaines

Nature de l'indicateur	Objectif de l'indicateur	Désignation de l'indicateur	Niveau de détail de l'indicateur	Qualification de l'indicateur	Sources d'information	Traitements	Représentation de l'indicateur	Limites de l'indicateur
Indicateur de ressources	Quantifier la ressource humaine	Répartition des emplois logistiques par catégorie	Nombre d'emplois par Age CSP Sexe ...	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Fichiers DADS	Traitement de Base de données	Carte Graphique de Tableau de données	Limites statistiques : RAS Limites de cohérence : RAS Limites de coût : coût de la base : cf. partenariat avec INSEE Limites informatiques : cf. logiciels utilisés Limites d'organisation : 2 journées de traitement

Cet indicateur et ses modalités d'obtention sont décrits de façon détaillée au paragraphe 1-1-2.

Tableau 20 Fiche descriptive des indicateurs de ressources humaines (2)

Nature de l'indicateur	Objectif de l'indicateur	Désignation de l'indicateur	Niveau de détail de l'indicateur	Qualification de l'indicateur	Sources d'information	Traitements	Représentation de l'indicateur	Limites de l'indicateur
Indicateur de ressources	Quantifier la ressource humaine	Demandeurs d'emploi	Nombre de demandeurs d'emploi par ROME	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Fichiers DEFM, ANPE	Traitement Base de données	Carte Graphique de Tableau données	Limites statistiques : RAS Limites de cohérence : RAS Limites de coût : coût de la base : cf. partenariat avec Service public de l'emploi Limites informatiques : cf. logiciels utilisés Limites d'organisation : 1 journée de traitement

Les indicateurs sur les demandeurs d'emploi par métier (au sens code ROME ANPE) existent mais ne sont pas diffusés en libre accès actuellement, d'où la nécessité d'un partenariat avec le Service public de l'emploi.

Tableau 21 Fiche descriptive des indicateurs de ressources humaines (3)

Nature de l'indicateur	Objectif de l'indicateur	Désignation de l'indicateur	Niveau de détail de l'indicateur	Qualification de l'indicateur	Sources d'information	Traitements	Représentation de l'indicateur	Limites de l'indicateur
Indicateur de ressources	Quantifier la ressource humaine	Besoins de Main d'œuvre	Besoins de MO par métier (cf. annexe O14)	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Source primaire : Fichiers BMO, site de l'ASSEDIC	Traitement de Base de données Cartographie	Carte Graphique de Tableau données	Limites statistiques : RAS Limites de cohérence : pas de correspondance exacte entre PCS et codes métiers Limites de coût : coût de la base : cf. partenariat avec Service public de l'emploi Limites informatiques : cf. logiciels utilisés Limites d'organisation : 1 journée de traitement

Les indicateurs existent et sont en libre accès, mais demandent un retraitement, car ils sont téléchargeables à un niveau très détaillé (métier). Une vision globale des besoins suppose des traitements de consolidation des différents fichiers, Source : Enquête BMO, ANPE (annexe O12)

3.2.3.2 Analyse de l'évolution de la Main d'œuvre

A partir des indicateurs ci-dessus, l'observatoire s'attachera à observer l'évolution, annuelle et à l'horizon 5 et 10 ans de

- *Effectifs, répartition par âge, CSP, filière, métier (PCS)*
- *Evolution des DEFM*
- *Difficultés de recrutement : les enquêtes BMO permettent une appréciation des difficultés de recrutement, sous les mêmes réserves de retraitements que les BMO.*

3.2.3.3 Indicateurs sur l'offre de formation

Ces indicateurs existent déjà dans le tableau de bord de la formation de l'AFT-IFTIM, à un niveau départemental, régional, sous forme de tableaux et de cartes.

D'autre part les taux de placement (pour les organismes de formation transport contrôlés par la DRE) peuvent aussi être intégrés dans les indicateurs

L'offre de formation pourra être analysée selon la grille de lecture suivante :

- *Localisation (concentration, dispersion), par département*
- *Variété (présence des différents niveaux)*
- *Aspects quantitatifs : Effectifs en formation*
- *Taux de placement*
- *Projets de formation : interrogation directe de SEFI-TL*

4 Le tableau de bord logistique

Il sera composé

- Des cartes
- De l'indicateur flux palettes
- De l'indicateur mesurant la « richesse logistique » sur le territoire
- Des indicateurs sur l'emploi (tableau du SoES)
- D'une synthèse de la veille

Dans un premier temps, on va observer s'il y a corrélation entre la décision (ex. création de Chateaubourg) et les indicateurs de performance ; et en noter le terme. En effet, les impacts de la mise en place d'infrastructures lourdes se mesurent souvent sur le long terme. Il faudra procéder à une analyse longitudinale (données annuelles sur plusieurs années), permettant de mesurer si l'impact attendu l'est dans le délai attendu ; à savoir

Certains indicateurs de suivi sont pertinents pour éclairer la compréhension des phénomènes et il faudra mettre en regard des éléments de mesure de la performance les indicateurs globaux (si l'économie subit une crise importante, les impacts de la décision en seront fortement affectés sans pour cela remettre en cause la décision en elle-même), mais aussi certains indicateurs de suivi

Enfin, il est important de mesurer la dimension environnementale des décisions ;

- **Evolution des choix modaux (part des différents modes), Indicateur existant dans le mémento transport, sous réserve de la vérification de la fiabilité des données.**
- **Nombre de t/km reportées d'un mode sur un autre mode, l'indicateur existe dans le mémento transport, il s'agit ici de comparer l'évolution des choix modaux dans le temps en les reliant à un évènement déclenchant.**

Nombre d'emplois au m² par activité : cette information n'est accessible que par le biais d'une enquête. Nb. Le ratio idéal pour l'entreprise est le plus faible possible pour un CA maximum, le ratio pour la collectivité est le plus fort possible pour un CA donné.

La page ci après reprend les principaux indicateurs du tableau de bord logistique, élaborés pour l'année 2008, sur les sources connues les plus récentes (2006 ou 2007).

4.1 Les cartes

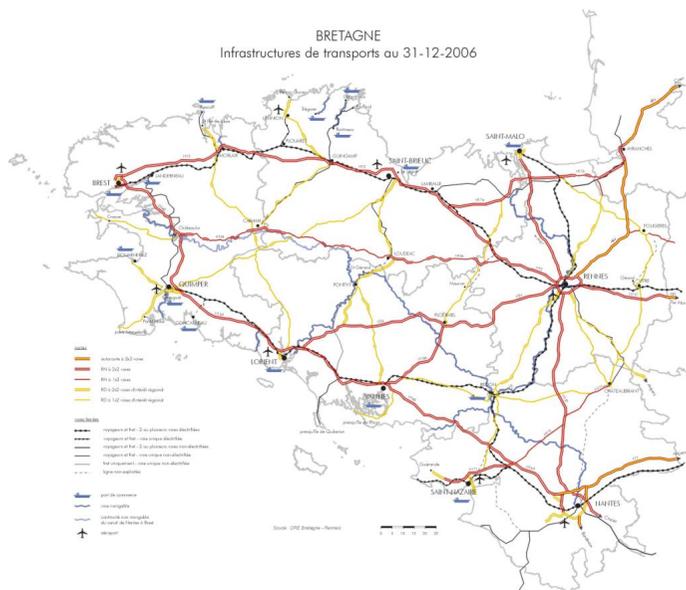


Figure 1 Infrastructures transport et logistiques

Sites de stockage non agricole de plus de 2500m² construits de 1986 à 2007
source : Sitadel

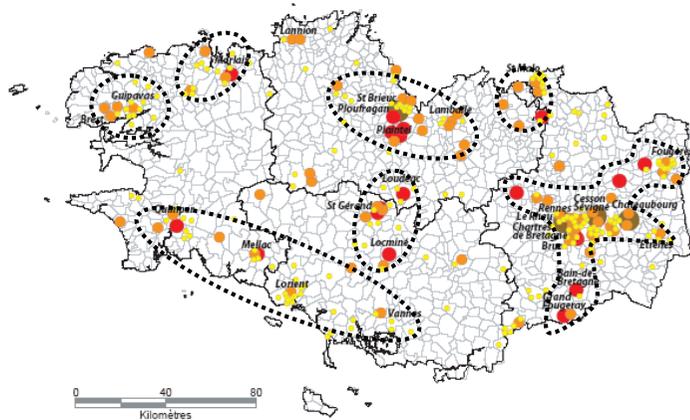


Figure 3 Sites de stockage agricoles >2500 m²

Traffic moyens journaliers annuels 2006

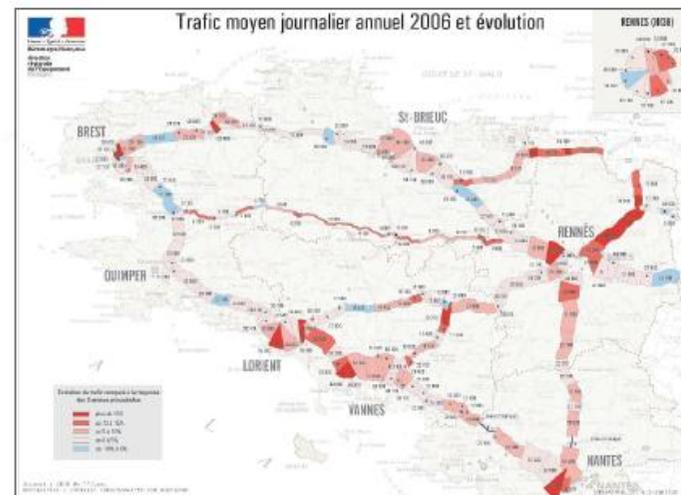


Figure 2 trafics VL et PL

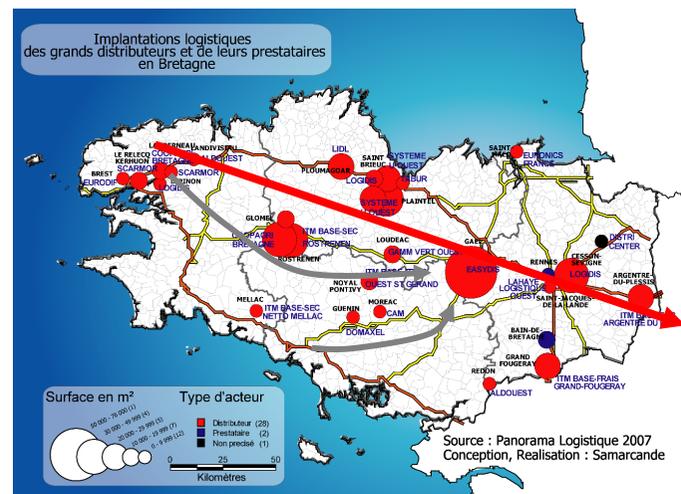


Figure 4 Sites de la Grande distribution

4.2 L'indicateurs flux palettes

(D'après analyse des flux 2008, CETE, sur chiffres 2006)

	1996	2006	Taux de croissance
Entrants	5 765 162	8 342 310	44,7 %
Sortants	6 144 982	7 713 179	25,5 %
Différences	379 820	- 629 131	

4.3 L'indicateur de richesse logistique

(Source pour le calcul 2008, « édition 2006, l'économie bretonne en 14 indicateurs, Conférence des chambres de commerce Bretagne », annexe O15)

La calcul a été rendu possible pour 2006 en se basant sur la note du Soes (cf. annexe O3). Les informations sur laquelle cette note se fonde ne sont pas à ce jour en accès gratuit, mais diffusées par l'ASLOG sur un CD ROM payant (287 €). L'enquête de référence est effectuée tous les 2 ans. Pour reconduire cet indicateur, il conviendra donc de se rapprocher de la délégation régionale de l'ASLOG ou des membres de l'ORT faisant partie de cette délégation.

6.5 milliards d'euros ont été dépensés en 2006 par les entreprises industrielles et commerciales dans des activités logistiques et transport (entreposage, transport, manutention...)

Activité	CA Bretagne (milliards d'€)	% coûts logistiques	Richesse logistique (milliards d'€)
Industrie	28.8	8	2.3
<i>Dont industrie agro alimentaire</i>	<i>16</i>	<i>8.7</i>	<i>1.4</i>
Construction	7.1	9.3	0.7
Commerce	42.5	8.2	3.5
Total	78.4²¹	8.3	6.5

²¹ Représente 75% de la totalité des activités industrielles et commerciales en Bretagne

4.4 Les indicateurs sur l'emploi

Tableau 22 Répartition des emplois logistiques (ETP et classification au sens SoES) par CSP et comparaisons nationales

Intitulé du métier	Effectif	% CSP	Effectif Bretagne	% CSP
<i>Cadres</i>	47400	7%	1464	5%
<i>Professions intermédiaires</i>	103380	14%	4248	14%
<i>Ouvriers et employés</i>	563028	79%	25500	82%
Total logistique	713808	60%	31212	52%
Cadres du transport	22680	5%	1536	5%
Professions intermédiaires	37320	8%	1083	4%
Ouvriers et employés	416808	87%	26580	91%
Total Transports	476808	40%	29199	48%
Total Transports et Logistique	1190616		60411	

A ces 60 000 emplois identifiés sur des métiers transport et logistiques, s'ajoutent des emplois de gestion et d'administration (21% des emplois).

Les emplois logistiques des entreprises industrielles et commerciales et les emplois des entreprises de logistique et de transport représentent donc près de 72500 ETP, soit 6% des emplois totaux bretons (sur 1.2 Millions d'ETP totaux).

5 Proposition d'indicateurs ne pouvant être obtenus qu'à partir d'enquêtes

5.1 Proposition d'indicateurs

Il s'agit d'obtenir des indicateurs précis d'appréciation de l'activité permettant de quantifier mais aussi de qualifier la ressource sur le territoire.

L'indicateur clé est ici le ratio d'emploi à l'hectare.

D'autres indicateurs pourraient être élaborés à l'aide d'une enquête permettant de qualifier :

- Les entreprises (nature de l'activité, origine, projets)
- Les personnes employées (nature des qualifications et compétences demandées)
- Les infrastructures et leur utilisation (type d'installation, modalités d'utilisation ...)

Tableau 23 Fiche descriptive de l'indicateur ratio emploi à l'hectare

Nature de l'indicateur	Objectif de l'indicateur	Désignation de l'indicateur	Niveau de détail de l'indicateur	Qualification de l'indicateur	Outils	Représentation de l'indicateur	Limites de l'indicateur
Indicateur de ressources	Mesurer l'impact de la logistique sur l'emploi	Ratio emploi/ha	Comptage des emplois à l'hectare Par CSP et nature d'activité	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Traitement Enquêtes Base de données Excel Base et traitement MAPINFO	cartes Graphiques (tris à plat, tris croisés) Tableau de données ?	Limites statistiques : représentativité / exhaustivité de la base enquête Limites de cohérence : qualité des réponses Limites de coût : coût important Limites informatiques : cf. logiciels utilisés Limites d'organisation : 5 journées de traitement + contribution CC

5.2 Informations à intégrer dans une enquête

Les informations à recueillir en provenance des CCI, qui serviront à alimenter une base de données, pour générer d'autres cartes selon les critères :

- Le lieu d'implantation (définir la notion de lieu, ou zone ou plusieurs)
- La nature de l'activité implantée (transport, logistique ...)
- La taille (m², répartis en bâti et non bâti) de la zone ou de l'implantation totale
- Les caractéristiques (embranchement, dédiée ...)
- Le nombre d'entreprises attendues sur le site dont étrangères, dont HQE
- Le nombre de créations et leur date, dont étrangères, dont HQE
- Le nombre de départs et leur date, dont étrangères, dont HQE

Plusieurs options sont possibles :

- Carte cumulative d'année en année, il faudra alors enrichir la base de données chaque année
- Carte évolutive (pour l'analyse dans la durée) ; il faudra alors enrichir la base de données chaque année et construire des filtres de tri permettant d'avoir des périodes au choix.

L'administration de l'enquête pourra, par exemple :

- S'appuyer sur les entreprises adhérentes des fédérations professionnelles (listings) et construire un échantillon ou selon le nombre exhaustif (si administré par mail avec un formulaire automatique de réponse et de traitement de la base, peut être peu coûteux).
- Lister les entreprises (nominativement) qui nous intéressent (entreprises des zones logistiques, prestataires de services logistiques essentiellement, et transporteurs), à partir des fichiers SIRENE, extraire les effectifs de cette base et croiser avec les informations CCI sur les surfaces.
- Lister les entreprises nominativement, construire un échantillon représentatif au sens statistique (minimum de 100), et faire une enquête annuelle minimale sur une liste d'informations minimales permettant de connaître ces entreprises :
 - o NAF de l'entreprise
 - o Nature de l'activité (transport, logistique) dominante ou des activités
 - o Surface occupée (bâtiments et terrains)
 - o Nombre d'emploi par CSP
 - o CA annuel
 - o Tonnages manipulés (E/S)
- Rubriques facultatives : difficultés rencontrées, clients, fournisseurs, dimension régionale, nationale ...

Annexes

Annexes	38
Annexe 01 : Mémento des transports en Bretagne	39
Annexe 02 : Document SoES, l'emploi logistique	40
Annexe 03 : Indicateurs de l'ASLOG	41
Annexe 04 : Comptes des transports	42
Annexe 05 : Tableaux de l'économie bretonne	43
Annexe 06 : Site de la BDF	44
Annexe 07 : Site du CNR	45
Annexe 08 : Analyse des coûts environnementaux	46
Annexe 09 : Tableau de bord OBLOG	47
Annexe 10 : Document étude SETRA, Flux de palettes.....	48
Annexe 011 : Base de données Excel et Base MAP INFO « sites de stockage non agricoles ».....	49
Annexe 012 : Base de données Excel et Base MAP INFO « sites de la grande distribution »	50
Annexe 013 : Détails des zones et fonctionnement de la base COMMEDI, bases des zones d'activité en Europe	51
Annexe 014 : Enquête besoins de main d'œuvre	52
Annexe 015 : Document : l'économie bretonne en 14 indicateurs, CRCI	53
Annexe 016 : Méthodologie de construction des fiches descriptives	54
Annexe 017 : « Créer un observatoire »	57

Annexe 01 : Mémento des transports en Bretagne

Pour des raisons de lisibilité les annexes représentant des documents trop volumineux sont regroupées dans un dossier Observatoire sur le CD ROM joint à l'étude.

Voir document « docO1 mémento transport 2006

Le mémento des transports en Bretagne présente les chiffres clés de l'activité transport en Bretagne. Il est réalisé par l'ORTB et réactualisé chaque année.

Annexe 02 : Document SoES, l'emploi logistique

Pour des raisons de lisibilité les annexes représentant des documents trop volumineux sont regroupées dans un dossier Observatoire sur le CD ROM joint à l'étude.

Voir document « docO2 emploi logistique »

Le document O2 est constitué de la note du SoEs « l'emploi dans la fonction logistique en France, éditée en mars 2007 (données 2005) et détaille les chiffres clé de l'emploi logistiques dans la branche mais aussi dans les autres secteurs d'activité, au niveau national. La note précise la méthodologie retenue pour l'élaboration des chiffres. Les chiffres présentés font partie des indicateurs nationaux permanents édités par le Soes.

Annexe 03 : Indicateurs de l'ASLOG

Pour des raisons de lisibilité les annexes représentant des documents trop volumineux sont regroupées dans un dossier Observatoire sur le CD ROM joint à l'étude.

Voir document « docO3 Indicateurs Richesse »

Ce document reprend l'enquête 2003/2004 de l'Aslog sur les coûts logistiques et les comparaisons des pratiques des entreprises ainsi que la note de synthèse du Soes sur la logistique (indicateurs 2005/2006).

Annexe 04 : Comptes des transports

Pour des raisons de lisibilité les annexes représentant des documents trop volumineux sont regroupées dans un dossier Observatoire sur le CD ROM joint à l'étude.

Voir document « docO4 Comptes des transports (extrait) »

Edités tous les ans par la commission des comptes transport de la nation, les comptes des transports fait le point sur la situation dans les transports en 2007, pour les marchandises, les voyageurs ainsi que des éléments sur les infrastructures.

Annexe 05 : Tableaux de l'économie bretonne

Pour des raisons de lisibilité les annexes représentant des documents trop volumineux sont regroupées dans un dossier Observatoire sur le CD ROM joint à l'étude.

Voir document « doc05 Tableaux de l'économie bretonne »

Les tableaux de l'économie bretonne présentent (ici sous forme d'un accès aux informations directement sur le site de l'INSEE) les principaux chiffres caractéristiques du territoire : emploi, économie, système productif). Ces informations sont aussi accessibles sous forme papier en commandant le document « tableau de l'économie bretonne » sur le site de l'INSEE.

Annexe 06 : Site de la Banque de France

Pour des raisons de lisibilité les annexes représentant des documents trop volumineux sont regroupées dans un dossier Observatoire sur le CD ROM joint à l'étude.

Voir document « docO6 site de la BDF

Le site de la banque de France permet d'accéder aux taux de la banque Centrale Européenne, taux utilisés en référence dans le calcul des coûts financiers du stock. Le coût financier du stock est un des paramètres de choix d'organisation logistique avec notamment le coût du transport.

Annexe 07 : Site du CNR

Pour des raisons de lisibilité les annexes représentant des documents trop volumineux sont regroupées dans un dossier Observatoire sur le CD ROM joint à l'étude.

Voir document « docO7 site du CNR

Le site du CNR (Comité National Routier) permet d'accéder aux indices de référence de la profession, notamment dans le domaine des coûts du transport.

Annexe O8 : Analyse des coûts environnementaux

Pour des raisons de lisibilité les annexes représentant des documents trop volumineux sont regroupées dans un dossier Observatoire sur le CD ROM joint à l'étude.

Voir document « docO8 coûts externes »

Le document cité en référence rend compte d'une étude en cours sur les coûts environnementaux des différents modes de transport.

Annexe 09 : Tableau de bord OBLOG

Pour des raisons de lisibilité les annexes représentant des documents trop volumineux sont regroupées dans un dossier Observatoire sur le CD ROM joint à l'étude.

Voir document « docO9 Tableau de bord OBLOG »

Le tableau de bord Oblog, remis à jour tous les semestres et téléchargeable sur le site d'OBLOG, présente différents chiffres et indices ayant pour but de mieux connaître l'activité logistique, dans sa dimension Supply Chain Management. Il présente notamment l'IAL (indice agrégé logistique), différents chiffres concernant les flux logistiques, et un panorama de l'immobilier logistique.

Annexe 10 : Document étude SETRA, Flux de palettes

Pour des raisons de lisibilité les annexes représentant des documents trop volumineux sont regroupées dans un dossier Observatoire sur le CD ROM joint à l'étude.

Voir Dossier Doc O10 : étude SETRA, flux de palettes

Ce document (octobre 2008) décrit les caractéristiques des flux de palettes sur le territoire national, à partir de l'exploitation des différentes bases de données existantes (SITRAM et ECHO)

Annexe 011 : Base de données Excel et Base MAP INFO « sites de stockage non agricoles »

Pour des raisons de lisibilité les annexes représentant des documents trop volumineux sont regroupées dans un dossier Observatoire sur le CD ROM joint à l'étude.

Voir Dossier Doc O11 : Bases de données pour constitution de la carte « Sites de stockage non agricoles »
Ce dossier contient les bases de données nécessaires à la constitution des cartes sous MAP INFO

Annexe O12 : Base de données Excel et Base MAP INFO « sites de la grande distribution »

Pour des raisons de lisibilité les annexes représentant des documents trop volumineux sont regroupées dans un dossier Observatoire sur le CD ROM joint à l'étude.

Voir Dossier Doc O12 : Bases de données pour constitution de la carte « Sites de la grande distribution »
Ce dossier contient les bases de données nécessaires à la constitution des cartes sous MAP INFO

Annexe O13 : Détails des zones et fonctionnement de la base COMMEDI, bases des zones d'activité en Europe

Pour des raisons de lisibilité les annexes représentant des documents trop volumineux sont regroupées dans un dossier Observatoire sur le CD ROM joint à l'étude.

Voir Dossier Doc O13 : Base COMMEDI

La base COMMEDI propose une base de données numérisées contenant des données sur les zones d'activité en France et en Europe. Le document en annexe en décrit la méthodologie d'élaboration et les principes et conditions d'utilisation.

Annexe 014 : Enquête besoins de main d'œuvre

Pour des raisons de lisibilité les annexes représentant des documents trop volumineux sont regroupées dans un dossier Observatoire sur le CD ROM joint à l'étude.

Site de référence : <http://info.assedic.fr/unistatis/index.php?idarticle=12419>

Voir document « docO14 Enquête besoins de main d'œuvre

Elaborée par le CREDOC tous les ans, à partir des fichiers UNEDIC/ASSEDIC, l'enquête sur les besoins de Main d'œuvre (Enquête BMO) fait le point sur les métiers pour lesquels il existe des projets de recrutement en entreprise, et des secteurs d'activité qui recrutent.

Annexe 015 : Document : l'économie bretonne en 14 indicateurs, COCEB

Pour des raisons de lisibilité les annexes représentant des documents trop volumineux sont regroupées dans un dossier Observatoire sur le CD ROM joint à l'étude.

Voir document « docO15 Economie bretonne en 14 indicateurs

Edites par le COCEB, Conférence des Chambres de commerce de Bretagne, les indicateurs de l'économie bretonne décrit l'activité économique de la Bretagne à travers 14 indicateurs portant sur les entreprises, l'emploi, la formation et la création de valeur par grand secteur d'activité.

é

Annexe O16 : Méthodologie de construction des fiches descriptives

La fiche descriptive explicitera les points suivants :

- Nature de l'indicateurs (économique, emploi, utilisation de l'espace) afin de cibler les informations recherchées et restituées.
- Objectifs de la mise en place de cet indicateur (que cherche-t-on à vérifier ou à mesurer ?)
- Modalités de Calcul, (calcul et précision du contenu de l'indicateur)

Tableau 24 Fiche descriptive de l'indicateur

Nature de l'indicateur	Objectif de l'indicateur	Désignation de l'indicateur	Niveau de détail de l'indicateur	Qualification de l'indicateur	Sources d'information	Traitement	Représentation de l'indicateur	Limites de l'indicateur
Economique	Mesurer	Indicateur de suivi des flux	Répartition modale	Eléments objectifs Indicateur quantitatif	Source secondaire informations déjà traitées et dont on se procure les résultats Sources primaires : Bases de données existantes	Traitement bases statistiques Enquêtes quanti	Graphique Schéma Tableau	Limites statistiques ²² Limites de cohérence ²³ Limites de coût ²⁴ Limites informatiques ²⁵ Limites d'organisation ²⁶
	Apprécier			Eléments subjectifs Indicateur qualitatif		Enquêtes quali, clubs, groupes, idées,		

²² Limites statistiques : disponibilité de l'information, temporalité de la mise à disposition, niveau de détail

²³ Existence de données sur des champs de définition différents (notion de filière, notion de métiers – code ROME, code PCS – notion de territoire, branche, choix des regroupements ...)

²⁴ Information en accès gratuit (BDD téléchargeables) ou payant

²⁵ Format de fichier, taille des bases, logiciel de cartographie, gestionnaire de base de données

²⁶ Nécessite un partenariat avec l'INSEE ou autre, nécessite un retraitement et enrichissement des bases

Fiche de suivi

La fiche de suivi permettra d'organiser le déroulement du travail à faire depuis le recueil d'information jusqu'à la diffusion des indicateurs. Elles préciseront, pour chaque famille d'indicateurs

- Quelle est la source d'information, à savoir qui va fournir les informations nécessaires et selon quelles modalités.
- Quelle est la fréquence du recueil d'information, à savoir quand et à quelle périodicité les sources d'information potentielles devront communiquer les informations à traiter
- Qui traite l'information, c'est-à-dire qui calcule et consolide les indicateurs
- Quelles est la fréquence de la restitution, c'est-à-dire les périodes de publication des indicateurs
- Quel est le mode de restitution, selon les indicateurs, sont-ils présentés en bureau, au comité de pilotage, sont-ils édités et publiés etc....
- Quels sont les destinataires des indicateurs ; pour éviter le « trop d'informations tue l'information », il est nécessaire de cibler qui doit être destinataire des indicateurs, selon l'utilisation qui en sera faite.

Tableau 25 : Fiche de suivi

Item à renseigner	Quoi	Qui / acteur responsable
Désignation	Indicateur de suivi des flux	
Objectifs		
Unité de mesure	Tonne/km Tonne	
Unité de temps de référence	Mois Année	
Source d'information à mobiliser	Bases statistiques existantes Bases de données à constituer (enquêtes Entreprises) Indicateurs existants	
Source de référence (comparaisons)	Nationales Régionales Autres organismes	
Traitement de l'information (recueil de l'existant, calcul ou élaboration des indicateurs)	Si calcul, formule	

Fréquence de la restitution		
Forme de la restitution	Site internet Publication	
Destinataires	Adhérents ORT	

Annexe 017 : « Créer un observatoire »

Pour des raisons de lisibilité les annexes représentant des documents trop volumineux sont regroupées dans un dossier EMPLOI, sur le CD ROM joint à l'étude.

Voir document « docO17 Créer observatoire »

La note « créer un observatoire » décrit le projet d'observatoire des zones d'activité du Finistère initié par la DDEI, pôle développement territorial. Ce projet est cité à titre d'exemple de ce qui peut s'organiser en région sur le champ de l'observation de l'activité.