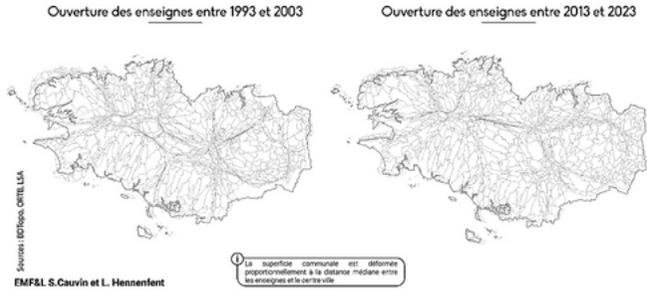


Logistique urbaine

Distance médiane des enseignes par rapport au centre ville

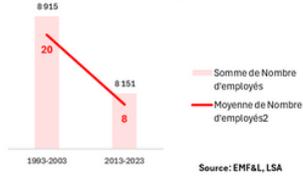
Secteur : Commerce de proximité



L'analyse comparative des implantations spatiales des commerces de proximité en Bretagne sur deux décennies (1993-2003 et 2013-2023) confirme la tendance que ces derniers s'éloignent de plus en plus des centres urbains. Cette évolution est liée à l'étalement des aires urbaines, à la rareté et à la cherté du foncier dans les centres urbains, ainsi qu'à l'installation des surfaces commerciales en périphérie des villes.

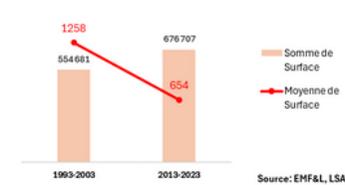
Comparatif de l'évolution du nombre global d'employés et de leurs moyennes sur deux décennies

(Commerce de proximité maison et alimentaire)



Comparatif de l'évolution des surfaces globales et de leurs moyennes sur deux décennies

(Commerce de proximité maison et alimentaire)



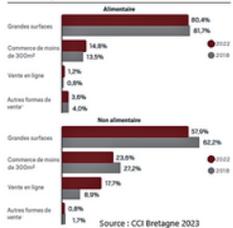
Le nombre total des employés a diminué dans les magasins ouverts au cours de la dernière décennie (2013-2023), bien que la superficie totale de ces magasins ait augmenté de 22%. Cependant, la tendance récente indique une diminution significative de la taille moyenne des magasins de proximité. La surface moyenne a été réduite de moitié, passant d'environ 1 257 m² à 654 m².

Part de marché 2022 du e-commerce dans le commerce non alimentaire en Bretagne

18%

9% en 2018

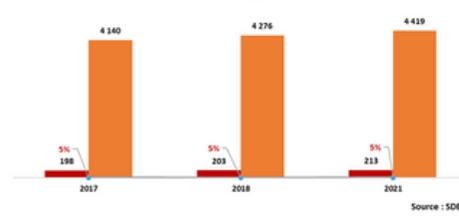
Dépenses de consommation des ménages en Bretagne par forme de vente



L'analyse des tendances de consommation entre les deux années 2018 et 2022 en Bretagne révèle un basculement significatif vers les achats en ligne, tant pour les produits alimentaires que non alimentaires. Cette transition s'accompagne d'une diminution notable des achats en magasin, particulièrement marquée pour les articles non alimentaires. Malgré cela, les produits alimentaires continuent de bénéficier d'une fréquentation plus stable en magasin.

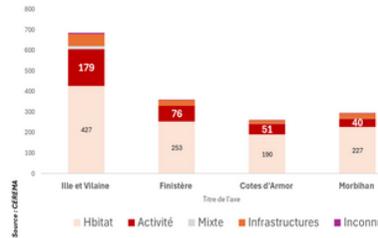
Foncier logistique

Nombre d'entrepôts et plateformes logistiques de plus de 5 000m² en Bretagne



La Bretagne concentre 5% des entrepôts logistiques de plus de 5 000m² de la France métropolitaine. Leur nombre a progressé de 8% en région contre 7% en France métropolitaine entre 2017 et 2021.

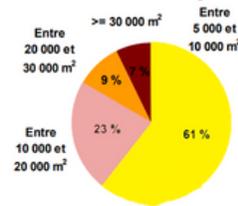
Consommation d'espaces NAF en 2022 (en hectares)



La Bretagne a alloué 22,53 % de sa surface aux activités économiques depuis 2010, ce qui la place en dessous de la moyenne nationale française de 25,27 %. L'Ille-et-Vilaine se distingue en tant que département le plus consommateur de foncier pour ces activités car 52% des surfaces y ont été dédiées en 2021, suivie par le Finistère avec 22%, les Côtes-d'Armor avec 15% et le Morbihan avec 12%.

même si la part la plus importante du foncier est allouée aux activités logistiques. Cependant, l'impact de ces activités sur l'artificialisation des sols reste modéré par rapport à d'autres secteurs

Répartition des EPL de plus de 5000M2 par surface en Bretagne



Les entrepôts avec une surface de 5 000 à 10 000m² sont majoritaires en Bretagne avec une part de 61%. Ceux de taille intermédiaire entre 10 000 et 20 000m², constitue 23 % du total, tandis que la tranche supérieure à plus de 20 000m² représente une part de 16%. cela est le reflet de l'économie assez endogène de la région.

Surface moyenne des EPL de plus de 5 000 m2 par type d'activité



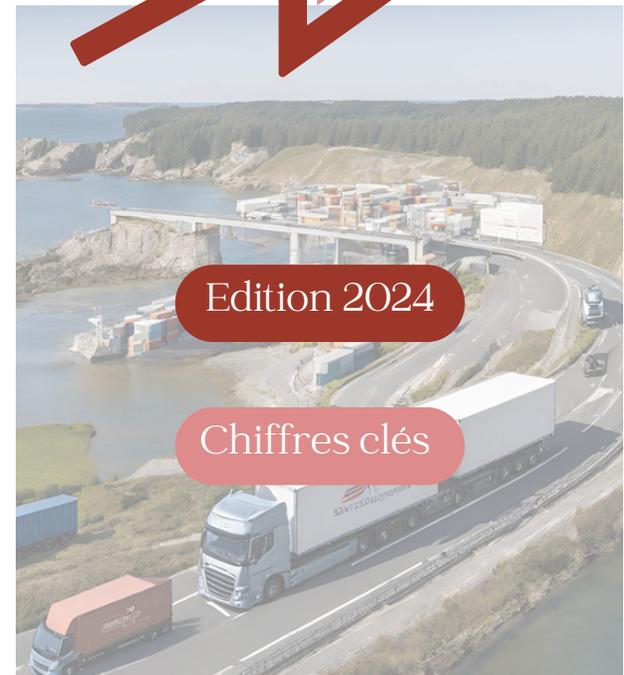
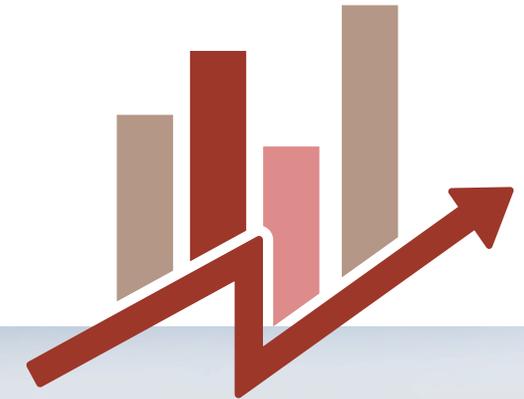
En moyenne, l'activité du transport et de l'entreposage requiert une surface d'environ 13 300 m². Cela la place en deuxième position, juste après le commerce de détail, qui nécessite en moyenne plus de 22 800m². Ensuite, viennent le commerce de gros (12 200 m²), l'industrie manufacturière (10 900 m²) et le commerce automobile avec une surface moyenne de 5 500 m².

Pour reconstituer le parc de la région Bretagne d'ici à 30 ans, il serait nécessaire de construire en moyenne 50 000 m² chaque année. Cela représente un défi important pour la préservation de l'environnement et l'aménagement du territoire.

Source : Arthur Loyd



Tableau de bord de la logistique en Bretagne



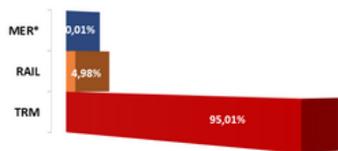
Edition 2024

Chiffres clés

Elaboration EMF&L Soraya CAUVIN

Répartition modale du transport de marchandises en Bretagne tonnes.kilomètres/ 2021

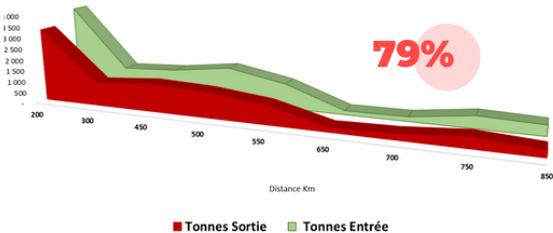
Source : thèse S.CAUDVIN



*Mer : Transport maritime intérieur France

Le transport routier domine largement le secteur des transports en Bretagne, avec une part de 95,01% des tonnes-kilomètres (t.km) réalisées, soit 14,69 Mds de t.km. Le transport ferroviaire arrive loin derrière, avec seulement 4,98% des volumes réalisés en 2021 (76,6 M de t.km). Le transport maritime national est quant à lui quasiment négligeable, avec 0,01% des t.km (1,6 M de t.km).

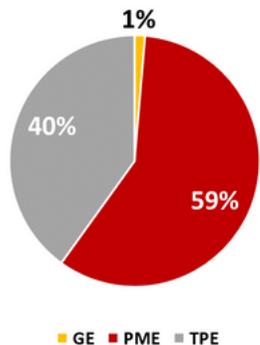
Répartition des tonnages interrégionaux échangés avec la Bretagne selon les distances parcourues



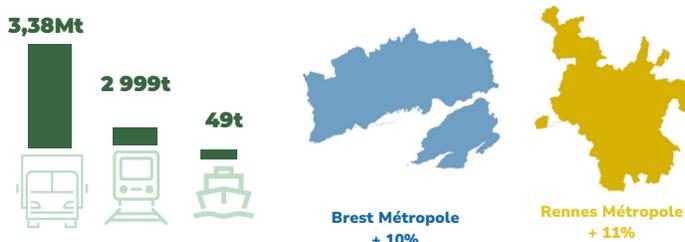
79% des tonnages (12,3Mt) exportés de la Bretagne vers les régions de France parcourent moins de 500 km. La part est de 80% pour les tonnages (16,6Mt) importés par la Bretagne.

Répartition globale des entreprises de transport et d'entreposage selon la taille

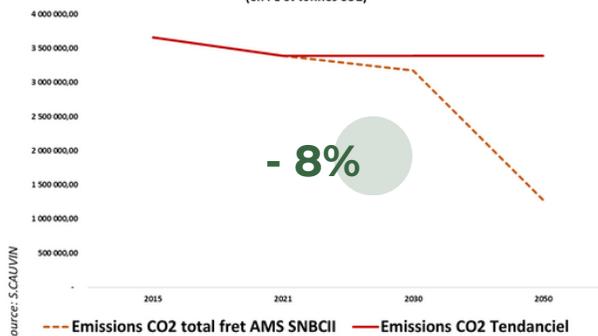
Source : Base SIRENE INSEE, EMF&L, OPTI



Le secteur du transport et de l'entreposage en Bretagne a compté 1 395 établissements avec salariés en 2022. Il répond à la même catégorisation des tailles de l'ensemble des entreprises en Bretagne, soit 99% de TPE et PME. Toutefois, la proportion TPE/PME s'inverse pour ce secteur d'activité car il y a plus de PME (59%) et moins de TPE (40%).



Evolution des émissions de CO2 de l'activité fret en Bretagne à l'horizon 2050 Scénarios tendanciel et AMS SNBCII (en PL et tonnes CO2)



Les émissions de CO2 dans l'activité fret ont baissé de 8% depuis 2015. L'exercice prospectif exprimé en poids-lourds indique un maintien relatif du niveau actuel des émissions de CO2 jusqu'à 2050, malgré une augmentation annuelle de la demande de transport de 1%.

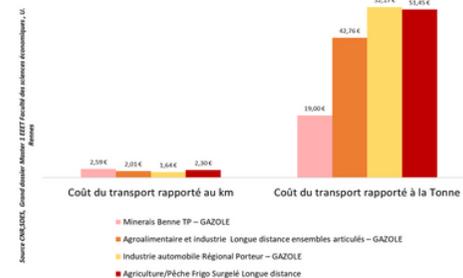
Longueur et répartition des linéaires routiers exposés à la submersion marine dans les départements Ile-et-Vilaine et Finistère



Longueur et répartition des linéaires ferroviaires exposés à la submersion marine dans les départements Ile-et-Vilaine et Finistère



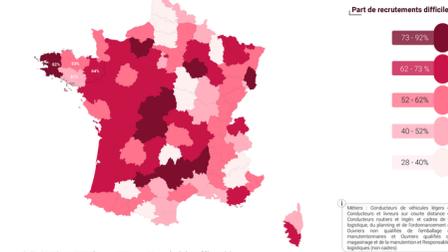
Comparatif du coût de transport entre 4 filières en Bretagne selon les volumes de transport réalisés en 2022



L'analyse comparative des coûts de transport pour différentes filières en Bretagne révèle des disparités significatives entre les filières. En 2022, les produits miniers, avec un coût moyen de 2,59 € par kilomètre, sont les plus onéreux à transporter comparativement à l'industrie automobile (1,64 €/km), l'agroalimentaire (2,01 €/km) et les produits agricoles (2,30 €/km). Cette variation s'explique par l'amortissement des coûts fixes sur des distances plus longues. Par exemple, les produits miniers, qui ont le coût le plus élevé par kilomètre, ont la distance moyenne la plus courte de 91 km, tandis que l'industrie automobile bénéficie d'une distance moyenne de 397 km.

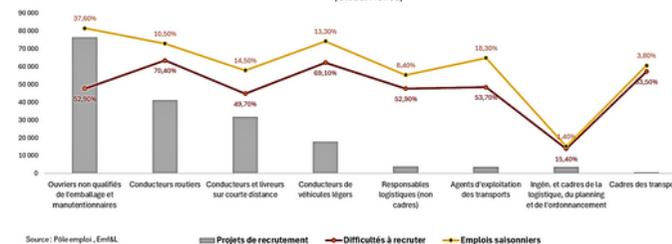
En Bretagne, le secteur du transport et de l'entreposage connaît des difficultés de recrutement, reflétant une tendance observée dans l'ensemble de la moitié ouest de la France. Le Finistère est particulièrement impacté, avec un taux de 82%. Il est suivi par l'Ile-et-Vilaine à 64%, les Côtes d'Armor à 53%, et le Morbihan à 51%.

Difficultés de recrutement en 2023 Secteur : Transports et entreposage



ORF&L S.Caudin et L. Hennefort Source : IRTI 2023, Statistiques Pôle emploi

Besoins en main d'oeuvre 2023 (Global France)



Les métiers de conduite, qu'il s'agisse de la longue distance ou de la courte distance, sont ceux qui présentent le plus fort taux (70%) de difficultés à recruter. Ils sont suivis par les ouvriers qualifiés de l'emballage et les manutentionnaires, ainsi que les responsables logistiques (non-cadres) et les agents d'exploitation, avec un taux moyen de 51% de postes non pourvus. Les métiers d'ouvriers non qualifiés sont davantage sujets à l'emploi saisonnier, avec un taux de 37%.