

**CLUB DE PROSPECTIVE
ÉCONOMIQUE RENNAIS**

Les entreprises de la filière transport-logistique dans le bassin rennais

SEPTEMBRE 2002



Ce dossier a été élaboré par Karine Baudy, Alain Lalau Keraly et Hélène Rasneur de l'AUDIAR
avec la collaboration de :
François Leblond, chef de projet logistique à la CCI de Rennes.
Maurice Bernadet du Laboratoire d'Économie des Transports de Lyon II.

Le Club de Prospective Rennais tient à remercier les personnes suivantes qui ont bien voulu accorder un entretien à l'AUDIAR :

Drouin Europe - groupe Ziegler	M. Eric Bellec
Lahaye Logistique	M. Patrick Lahaye
Symbiose Ouest - groupe Vicindo France	M. Robert Jestin
Robin Chatelain Transports et Distribution	M. Claude Pannetier
Le Roy Logistique	M. Serge Rambault
Les Routiers Bretons	M. Gilles Collyer
Collyer Locatex	M. Patrick Remilly

Les fiches descriptives de chacune de ces entreprises se trouvent en annexe de ce dossier.

Et les personnes-ressources suivantes :

M. Alain Benesteau	CRCI Bretagne
M. Marc-Pol Le Deunff	CESR Bretagne
M. Louis Mercier	Association Performance 2010 (automobile)
M. Fabien Rolland	Kermarrec Entreprise

Avec 7060 salariés privés en 2000 (davantage qu'à Nantes ou à Caen), l'activité transport-logistique de l'aire urbaine rennaise a connu une croissance exceptionnelle de ses effectifs lors des dix dernières années, de l'ordre de 4,7 % par an.

Même si ce dynamisme est pour partie la conséquence de l'externalisation des fonctions transport et logistique par les entreprises industrielles et commerciales, ce secteur est aujourd'hui le deuxième dans Rennes Métropole, derrière la filière automobile, par le poids ses immobilisations pesant près de 100 millions de francs de bases de taxe professionnelle.

Composée principalement d'entreprises familiales encore indépendantes (sauf secteur de la messagerie), l'activité dominante du secteur est le transport routier de lots de marchandises. L'activité logistique, quant à elle, est encore peu développée. Selon une étude de la CRCI, son taux d'externalisation est de 10 % seulement contre 50 % en moyenne pour les fonctions plus classiques de comptabilité, de nettoyage, etc...

Relativement protégés par le caractère excentré de la Bretagne et donc peu concurrencés par les grandes sociétés européennes, les établissements de transport-logistique, déclarent connaître une vitalité exceptionnelle depuis la fin des années 1990.

Stimulés par le dynamisme récent de leurs principaux marchés (à l'exception du marché de la téléphonie mobile), ils innovent prudemment à la recherche de gains de productivité, pour lutter contre la baisse tendancielle des coûts de transport dans l'économie.

Dynamiques, ils n'en sont pas moins relativement vulnérables, leurs faibles marges et l'absence de fonds propres chroniques au secteur transport-logistique les mettant à la merci d'une faute de gestion, d'un problème de succession ou encore de la politique de croissance externe d'un concurrent extérieur à la région.

La qualité du réseau routier breton, qui ne connaît pas de congestion et la nature des principaux chargeurs de la région, l'industrie agroalimentaire et la construction automobile, sont des facteurs favorables au développement du transport par route plutôt que par fer.

En revanche, le rapport de force établi par la grande distribution en aval des industries agroalimentaires, réduit les perspectives de développement des transporteurs routiers. La grande distribution choisit encore le plus souvent de gérer elle-même ses informations, ses plates-formes et parfois même les transports qui leur sont associés.

Dans ces conditions, quelles sont les perspectives de développement des entreprises de transports routiers locales et quels peuvent être les axes d'une politique locale de soutien à cette activité à l'avenir ?

Plusieurs pistes pourraient faire l'objet d'un approfondissement et d'une mise en cohérence par les collectivités territoriales, au bénéfice du secteur transport logistique.

- La première concerne le soutien aux innovations.

En premier lieu dans le domaine de la gestion partagée de l'information entre prestataires logistiques et chargeurs. Ces nouvelles "pratiques partenariales" sont les premières solutions générant des gains de productivité adoptées par les secteurs en pointe. Il s'agit de les exporter vers les secteurs d'activité encore largement "à la traîne".

En second lieu le soutien aux innovations techniques favorisant la réactivité et l'optimisation des capacités du transporteur routier (remplissage des camions, utilisation optimale de la flotte, route dite "intelligente").

Enfin, si dans le secteur transport-logistique les innovations ont plus de chances d'être adoptées rapidement par les transporteurs routiers que par la société ferroviaire nationale, soulignons également tout l'intérêt, pour la Bretagne d'innover dans le transport maritime. D'ores et déjà premier mode de transport intra européen en terme de tonnage, le cabotage maritime peut conférer aux ports bretons et à la situation géographique de Rennes un avantage comparatif décisif pour exercer une fonction logistique de rang européen.

- La deuxième piste, davantage maîtrisée par les collectivités, vise à faciliter la gestion des ressources humaines pour laquelle les entreprises locales ont développé un savoir-faire innovant.

A l'avenir, réglementation oblige, la stabilisation des personnels (chauffeurs, caristes, manutentionnaires) passera inévitablement par une revalorisation de l'image du secteur comme par une meilleure adaptation des formations locales aux besoins d'emplois.

- La troisième piste enfin, concerne directement les politiques d'aménagement du territoire. Elles devront exploiter l'avantage géostratégique du territoire rennais en développant les infrastructures de communication et d'accueil de l'activité logistique tout en respectant les exigences environnementales et collectives de plus en plus contraignantes.

Ainsi, une politique contractuelle de localisation logistique entre entreprises et collectivités pourrait contribuer à la solution visant à découpler la croissance économique de la croissance des flux transportés, à l'image de ce qui s'est fait dans le domaine de l'énergie.

"Des contrats de localisation logistique pourraient être conclus entre entreprises et pouvoirs publics. Ils consisteraient d'abord, avec les firmes qui en feraient la demande, à composer des solutions logistiques alternatives sous l'angle des implantations et des trafics amont (approvisionnements) et aval (expéditions) correspondants, puis à faire prendre en charge par la collectivité les surcroûts de coûts internes qu'entraînerait une organisation spatiale moins consommatrice de transport, dès lors que le gain collectif (intégrant les effets externes) serait supérieur au surcoût privé" propose Michel Savy¹.

Diminuer les distances moyennes de transport sans pour autant diminuer l'activité constitue le défi auquel les aménageurs seront confrontés à l'avenir. Obtenir une croissance plus économe en transport en remettant en cause une organisation spatiale de la production et de la distribution qui, depuis 25 ans, s'est développée sur la base d'un recours accru au transport est une politique territoriale difficile mais moins aveugle que la seule politique tarifaire (fiscalité pétrolière, péage autoroutier, taxe sur les nuisances).

La gestion de l'espace apparaît bien comme une véritable clef dans la question des problèmes environnementaux touchant au transport des marchandises.

C'est dans ce contexte qu'il convient de réfléchir le choix des implantations d'activités logistiques sur le territoire. De ce point de vue les entreprises locales semblent partager l'idée selon laquelle une offre éclatée de petites plates-formes logistiques (de 20 à 30 000 m²) autour de la métropole régionale est davantage conforme à leurs besoins (pour des questions de sécurité, de nuisances, de concurrence sur la main d'œuvre) qu'une "méga" plate-forme (200/300 ha) polarisant les flux sur un seul endroit du territoire.

Cependant, on ne saurait ignorer les économies d'échelle et les contraintes foncières et financières qui pèseront également sur le choix d'investir (rendements exigés par les investisseurs-promoteurs de l'ordre de 10 à 11 %) dans l'un ou l'autre projet logistique.

Quelle que soit la solution locale retenue c'est l'approfondissement du dialogue entreprise et territoire qui garantira le mieux la pertinence des décisions finales. L'histoire de l'aménagement du parc industriel fournisseur Citroën de la Touche-Tizon est à cet égard exemplaire d'une forte convergence des logiques économiques et d'aménagement au bénéfice de la performance globale du territoire.

¹ Michel Savy "fret et développement durable : le rôle du territoire – territoires 2020 n°4 – décembre 2001 – DATAR – p. 35.

Performance des entreprises de transport-logistique dans l'aire urbaine rennaise (Audiard et CCI de Rennes)	9
I - Le poids économique du secteur transport-logistique dans l'aire urbaine de Rennes.....	11
1 -Le bassin rennais : espace névralgique pour le transport-logistique en Bretagne.....	13
2 -La fonction transport-logistique : une spécificité de l'aire urbaine rennaise par rapport aux autres métropoles régionales de même taille	23
3 -Les établissements du secteur transport-logistique dans le bassin d'emploi rennais : quelques groupes internationaux et des grandes entreprises familiales	30
II - Les perspectives de développement des entreprises du secteur transport-logistique de l'agglomération rennaise	49
1 -Un fort développement du marché du transport-logistique dans le bassin d'emploi rennais en perspective	51
2 -Des entreprises du bassin d'emploi rennais réactives et innovantes.....	60
3 -Une activité de transport-logistique avec de forts impacts sur l'aménagement du territoire rennais	64
 La mise en perspective de l'activité transport-logistique locale avec les tendances lourdes européennes (M. Bernadet).....	 73
Annexes.....	87
Méthodologie.....	87
Fiche descriptive des entreprises rencontrées.....	89
Définition des termes techniques utilisés	99
Bibliographie	101

**PERFORMANCE DES ENTREPRISES
DE TRANSPORT-LOGISTIQUE
DANS L'AIRE URBAINE RENNAISE
(AUDIAR ET CCI DE RENNES)**

I - LE POIDS ECONOMIQUE DU SECTEUR TRANSPORT-LOGISTIQUE DANS L'AIRE URBAINE DE RENNES

Deuxième secteur d'activités par le poids de ses immobilisations dans Rennes Métropole, pesant près de 100 millions de francs de bases de taxe professionnelle, soit 9 % des bases de la communauté d'agglomération derrière la filière automobile (25,2 %), l'activité transport-logistique connaît une vitalité exceptionnelle.

Avec 7060 emplois salariés privés en 2000, elle positionne l'aire urbaine rennaise septième métropole régionale (hors Paris). Ses effectifs connaissent une croissance annuelle de 4,7 % au cours de la dernière décennie contre 3,5 % en moyenne dans les trente principales métropoles françaises.

Si on examine le paysage des établissements rennais du secteur, mis à part le secteur de la messagerie qui a connu une restructuration en profondeur liée à la concurrence des Postes européennes sur un marché qui s'est dérégulé, le secteur transport-logistique rennais reste principalement composé d'entreprises familiales dont la plupart étaient déjà présentes il y a quinze ans.

Autant le développement des messagers dépend de la concurrence que se livrent les grands groupes pour le contrôle de la messagerie en Europe, autant les établissements familiaux indépendants de transport s'engagent dans un développement à marche forcée pour capter les flux des chargeurs régionaux de l'industrie agroalimentaire, de la filière automobile ainsi que de quelques niches locales.

1 -Le bassin rennais : espace névralgique pour le transport-logistique en Bretagne

Le transport routier de marchandises dont il est principalement question dans le présent dossier représente 92 % du tonnage total transporté en Bretagne. Les principaux échanges sont réalisés avec les régions voisines (Pays-de-Loire, Basse et Haute Normandie) et le principal bassin de consommation français : l'Île-de-France.

Avec plus de 7 millions de tonnes échangées avec les autres départements bretons, l'Île-et-Vilaine est au cœur des flux logistiques. Ce territoire accueille par ailleurs 30% des emplois bretons de transport-logistique.

▣ La route : mode principal de transport de marchandises en Bretagne

Le transport routier de marchandises représente en Bretagne 146 millions de tonnes soit 92 % du tonnage transporté (tous modes confondus) et 99 % du tonnage interne à la région. Le transport aérien ne représente que 20 000 tonnes et le ferroviaire 3,7 millions de tonnes.

Tonnage par mode de transports en Bretagne

	Tonnage (en milliers de t)	en %
Route	146 360	92,00 %
Fer	3 730	2,35 %
Mer	8 710	5,48 %
Air	20	0,01 %
TOTAL	158 820	100,00 %

Source : Données SITRAM 2001. Mémento statistique des transports en Bretagne, résultats 2000. Observatoire Régional des Transports Bretagne. 2002
La route est le principal mode d'acheminement des marchandises en Bretagne.

Le transport de marchandises est particulièrement dynamique en Bretagne : entre 1994 et 1999, l'activité (en tonnage) a crû de + 28,7 % dans la région contre + 17,4 % en moyenne en France.²

▮ Le rail

Le fret ferroviaire représente en 2001 un peu moins de 4 millions de tonnes transportées soit 2,35 milliards de tonnes/km transporté (TKT). 75 % du trafic est lié aux filières agricoles et automobiles :

- Agriculture : 2,5 millions de tonnes
- Automobile : 187 000 t
- Sidérurgie : 490 000 t dont la moitié pour Citroën

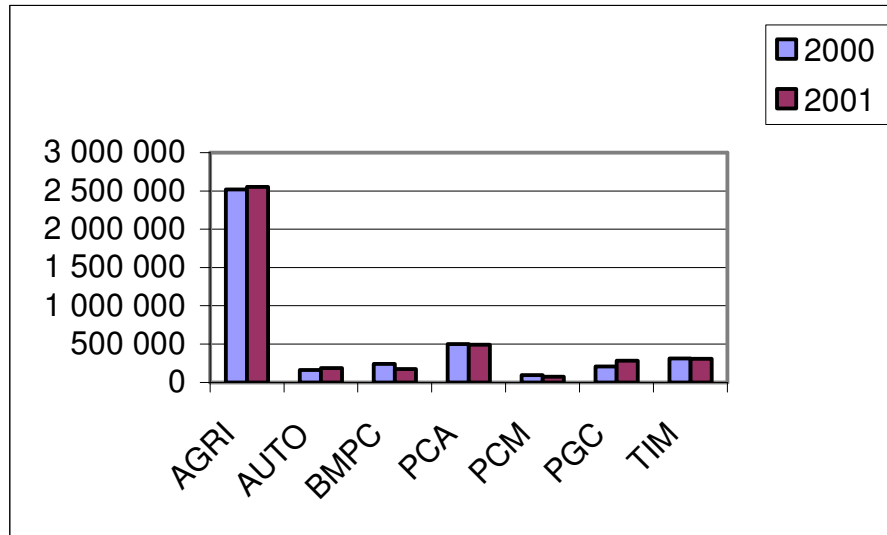
Mais la SNCF est également présente dans d'autres segments :

- Produits de Grande Consommation : 280 000 t
- Bois Papier Verre et Matériaux : 172 000 t
- Sans oublier le transport combiné à hauteur de 306 000 t

² Rapport du CESR "le service de transport de marchandise" octobre 2001.

Le trafic national a été marqué par une baisse en 2001 mais le fret a enregistré une progression en Bretagne (par rapport à 2000). Elle s'est traduite par une augmentation de 1 % en tonnes et de 4 % en TKT. En effet, les trafics agricoles et les flux liés à l'automobile (succès de la C 5) ont progressé.

Nature des produits transportés par rail en Bretagne

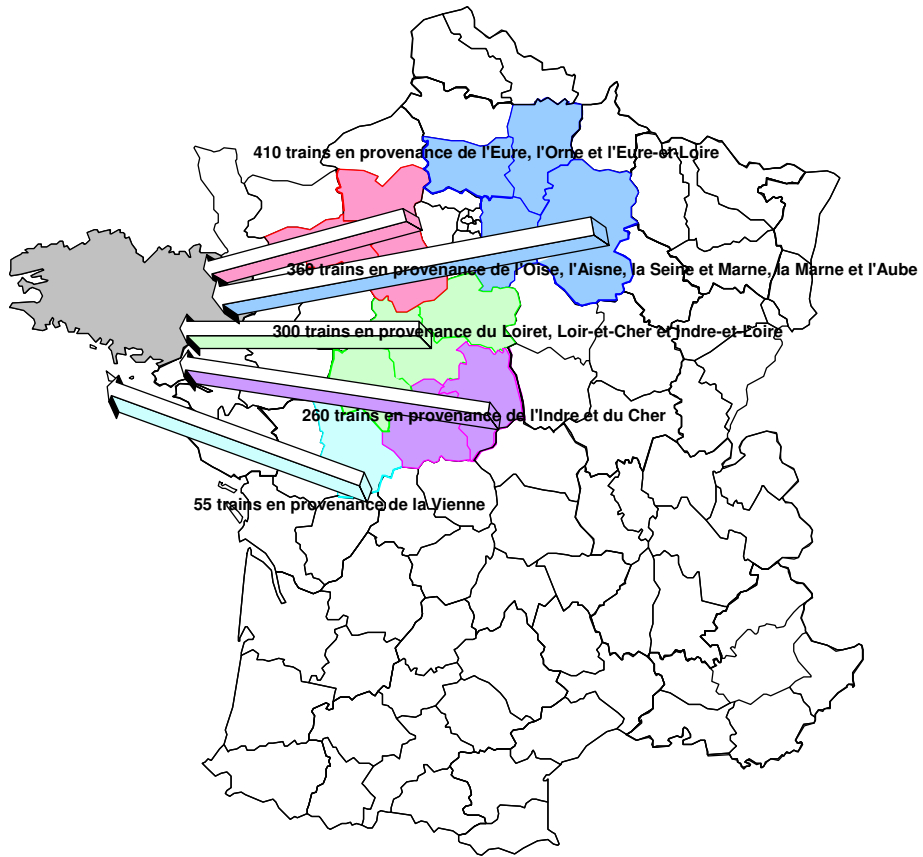


avec AGI : agriculture - AUTO : automobile
 BMPC : Bois Papier Verre Matériaux et Produits des Carrières
 PCA : Produits du Charbon et de l'Acier
 PCM : Pétrole Chimie Métaux non ferreux
 PGC : Produits de Grande Consommation
 TIM : transport Intermodal et Messagerie

Source : données SAFARI SNCF 2001

62 % du volume transporté est destiné à l'industrie agroalimentaire

Nombre de trains acheminant des céréales et des engrais vers la Bretagne en 2001



Les échanges sont particulièrement importants avec les plaines céréalières du bassin parisien.

*Source : Schéma de service collectif transport
Rennes est un point d'échanges intermodaux (fer + route) appelé à se développer.*

► La route

Les 3 premiers produits transportés en Bretagne (tous trajets confondus) sont les suivants :

- minéraux bruts et manufacturés et matériaux de construction (pierre, granit, ciment, chaux, briques, agglomérés...);
- produits agricoles et animaux vivants (animaux vivants, céréales, légumes frais et congelés, fruits frais, matières textiles, et déchets, bois et lièges...);
- denrées alimentaires et fourrages (boissons, produits d'épicerie, denrées alimentaires périssables et non périssables, nourriture pour animaux, oléagineux...).

Ils représentent à eux-seuls près de 85 % des échanges.

Les minéraux bruts, manufacturés et matériaux de construction constituent, à l'échelle de la France, le premier poste en tonnage. Les volumes importants de produits agricoles et denrées alimentaires transportés en Bretagne s'expliquent par la structure économique de la région, notamment par la forte présence de l'industrie agroalimentaire.

Nature des produits transportés par route en Bretagne et en Ille-et-Vilaine (intradépartemental)

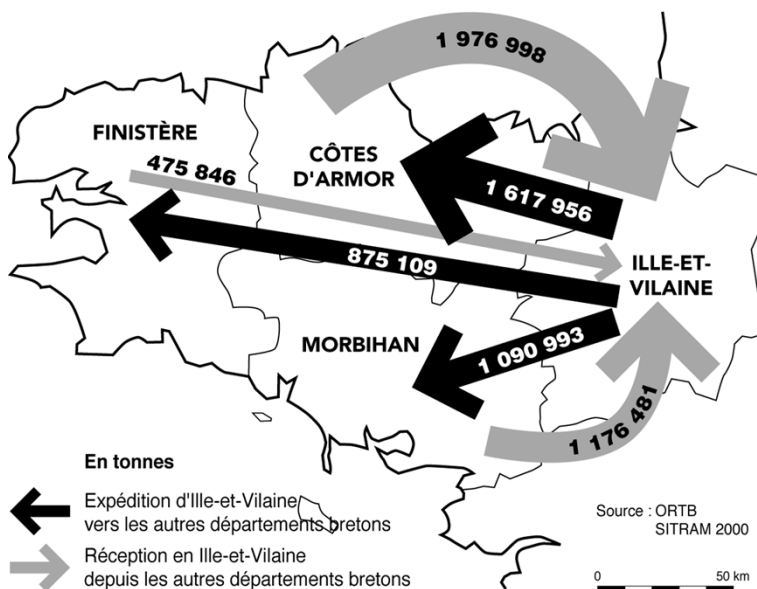
Nature de produits	Bretagne		Ille et Vilaine	
	tonnage	en %	tonnage	en %
minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	53 092 721	60,8	20 522 349	63,7
denrées alimentaires et fourrages	14 448 591	16,5	4 865 546	15,1
produits agricoles et animaux vivants	5 207 911	6,0	1 141 618	3,5
produits pétroliers raffinés	2 984 670	3,4	920 203	2,9
engrais	1 766 418	2,0	866 554	2,7
machines et articles métalliques	915 658	1,0	132 436	0,4
matériels de transport et matériels agricoles	654 263	0,7	421 414	1,3
minerais, produits métallurgiques et déchets	516 690	0,6	159 771	0,5
produits chimiques (autres que engrais)	411 824	0,5	36 628	0,1
verres, faïence, porcelaine	124 259	0,1	59 932	0,2
autres articles manufacturés	7 206 746	8,3	3 113 330	9,7
TOTAL	87 329 751	100,0	32 239 781	100,0

Source : données SITRAM 2001. Mémento statistique des transports en Bretagne, résultats 2000. Observatoire Régional des Transports de Bretagne. 2002. D'après la nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques des transports (NST).

Les tonnages montrent l'importance de la filière agroalimentaire (denrées alimentaires et fourrages, produits agricoles et animaux vivants, engrais).

L'Ille et Vilaine possède une répartition identique des échanges, avec néanmoins une part relative plus importante pour le transport de matériaux de construction (dû à la densité urbaine plus importante et à la croissance du BTP), des matériels de transport et des produits manufacturés. Le département entretient de nombreux échanges avec les trois autres départements bretons, 3,5 millions de tonnes reçues pour 3,6 millions de tonnes expédiées.

LES ÉCHANGES INTERDÉPARTEMENTAUX



Avec plus de 7 millions de tonnes échangées avec les autres départements bretons, l'Ille-et-Vilaine est au cœur des flux logistiques.

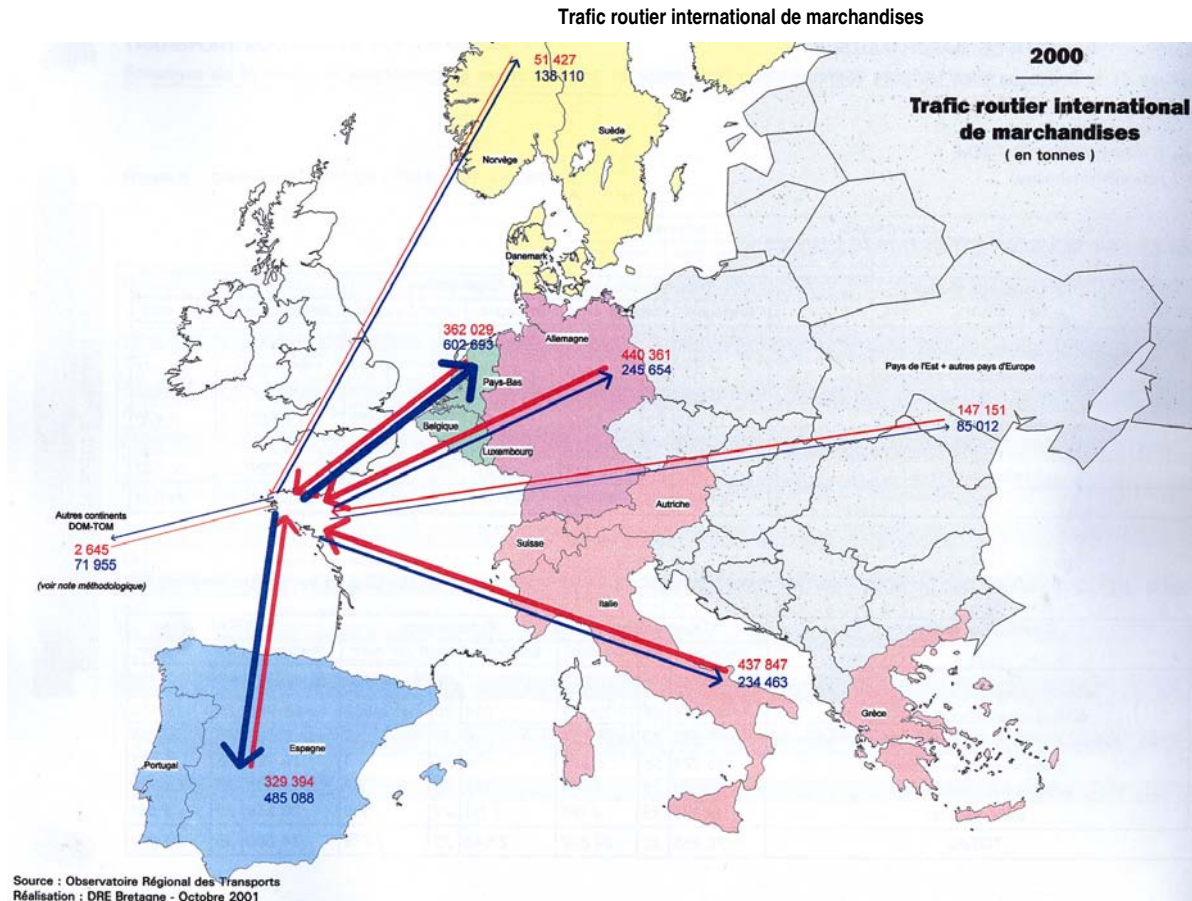
Les principaux échanges sont réalisés avec les régions voisines (Pays-de-Loire, Basse et Haute Normandie) et le principal bassin de consommation français : l'Ille-de-France.

Transport routier de marchandises entre la Bretagne et les autres régions françaises en 2000 (en tonne)

		expéditions		réceptions		TOTAL	
		tonnes	en %	tonnes	en %	tonnes	en %
Principales régions d'échange	Pays de Loire	7 312 587	41	9 670 124	47	16 982 711	44
	Basse-Normandie	2 511 051	14	1 963 758	9	4 474 809	12
	Ille-de-France	1 490 565	8	1 685 379	8	3 175 944	8
	Haute-Normandie	932 462	5	1 414 278	7	2 346 740	6
	Centre	872 987	5	1 212 710	6	2 085 697	5
	Poitou Charentes	630 677	4	799 720	4	1 430 397	4
	Nord Pas-de-Calais	556 794	3	676 064	3	1 232 858	3
	Rhône-Alpes	612 302	3	439 621	2	1 051 923	3
Autres régions		2 716 757	15	2 919 888	14	5 636 645	15
TOTAL		17 636 182	100	20 781 542	100	38 417 724	100

Source : données SITRAM 2001. Mémento statistique des transports en Bretagne, résultats 2000. Observatoire Régional des Transports Bretagne. 2002. Les flux avec les Pays de Loire représentent 44% du tonnage échangé entre la Bretagne et les autres régions françaises.

Le trafic routier international demeure modeste : il concerne 1,9 millions de tonnes importées pour 1,8 millions de tonnes exportées. 45 % des produits exportés sont des denrées alimentaires et fourrages et 20 % des produits agricoles et animaux vivants. Ces deux types de marchandises ne représentent que 30 % des importations, celles-ci portant surtout sur des produits manufacturés.



Le Bénélux et la péninsule ibérique sont les principaux territoires d'échanges.

En Bretagne, l'Ille-et-Vilaine représente 34 % des entreprises du secteur et 30 % des échanges internationaux. Le poids du bassin rennais est incontestable : sur les dix plus importantes entreprises régionales de transport de marchandises, sept sont implantées en Ille-et-Vilaine.

Les 10 premières entreprises régionales de transport de marchandises

Rang		CA (en KF)	Entreprise	Département
régional	national			
1	25	679 808	Société des Transports Gautier	35
2	52	357 891	Arcatime	29
3	79	269 753	Lahaye	35
4	108	210 374	Robin Chatelain	35
5	149	176 749	Guisnel distribution	35
6	156	174 484	Lorcy	56
7	167	167 378	Norbert Dentessangle Normandie Bretagne	35
8	168	166 123	Le Roy Logistique	35
9	170	164 016	Transports et affrètements du Trégor	22
10	175	160 686	Calberson Armorique	35

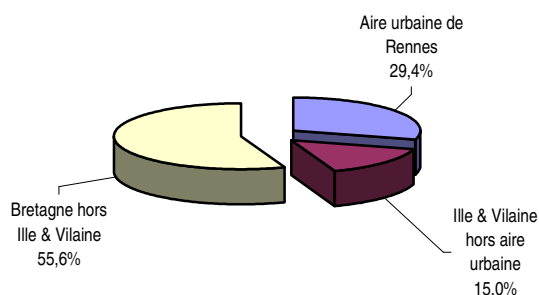
Source : L'Officiel des Transporteurs, 24 mars 2001

Parmi les 10 entreprises bretonnes les plus importantes en terme de chiffre d'affaire, 7 ont leur siège social dans le département d'Ille et Vilaine.

☐ L'aire urbaine rennaise : 30 % des emplois du transport-logistique en Bretagne

D'après l'UNEDIC³, la Bretagne compte fin 1999, plus de 24 000 emplois salariés privés dans le secteur "transport-logistique", soit 3,8 % de l'ensemble des emplois. Le secteur "transport-logistique" est concentré dans l'aire urbaine rennaise. En effet, avec plus de 7 000 emplois salariés privés, près de 30 % des emplois bretons de ce secteur sont localisés dans la métropole régionale contre 23,3 % tous secteurs d'activités confondus.

Répartition de l'emploi salarié privé breton transport-logistique fin 1999



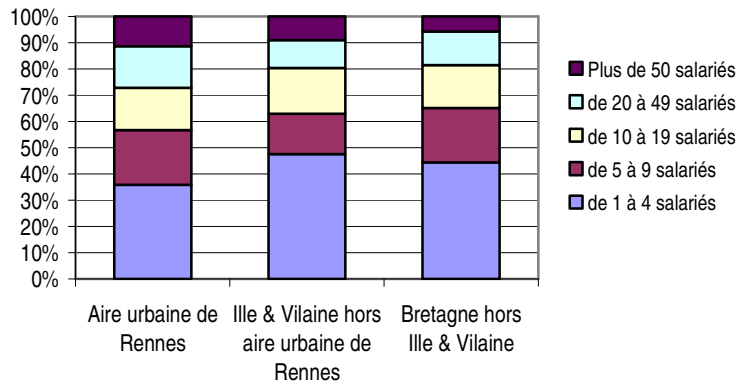
Source : UNEDIC, traitements AUDIAR

Près de 30 % des emplois salariés bretons sont localisés dans l'aire urbaine de Rennes.

³ Voir méthodologie

Dans l'aire urbaine rennaise, les établissements de transport-logistique sont en moyenne plus grands que dans le reste de la Bretagne. Un quart des établissements bretons d'au moins 20 salariés est localisé dans l'aire urbaine.

Répartition des établissements bretons selon leur taille, fin 1999

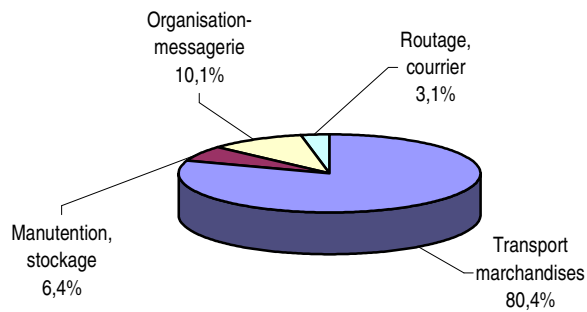


Source : UNEDIC, traitements AUDIAR

Les établissements de 20 salariés et plus sont relativement plus présents dans l'aire urbaine rennaise que dans le reste de la Bretagne.

Au niveau régional comme dans l'aire urbaine rennaise, l'activité dominante dans le secteur transport-logistique est le "transport de marchandises"⁴ qui génère plus de 80 % des emplois du secteur.

Répartition par grand domaine des emplois bretons du transport-logistique fin 1999



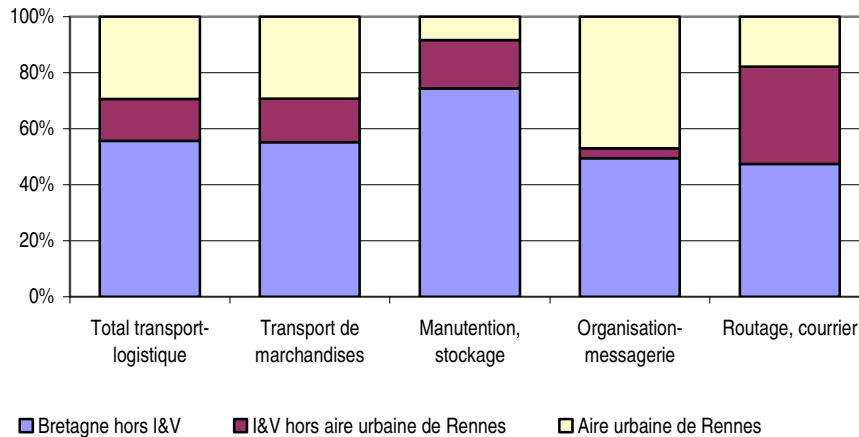
Source : UNEDIC, traitements AUDIAR

Les emplois du secteur "transport-logistique" sont à plus de 80 % des emplois liés au "transport de marchandises".

⁴ Transports ferroviaires, transports routiers de marchandises de proximité, transports routiers de marchandises interurbaines, déménagement, location de camions avec conducteur, location d'autres matériels de transport terrestre.

L'activité "organisation-messagerie"⁵ est plutôt concentrée sur la métropole : 46,9 % des emplois bretons sont localisés dans l'aire urbaine. En effet, elle concerne principalement le "fret, messagerie" qui s'implante au plus près du marché, c'est à dire dans un bassin de consommation important.

Répartition des emplois bretons dans chacun des sous-secteurs du transport-logistique fin 1999



Source : UNEDIC, traitements AUDIAR

Plus de 45 % des emplois bretons liés à "l'organisation-messagerie" sont localisés dans l'aire urbaine de Rennes contre 30 % pour l'ensemble du secteur.

A l'inverse, l'activité "manutention, stockage"⁶ est davantage présente dans le reste de la région : 8,4 % seulement des emplois bretons sont localisés dans la métropole.

Au niveau régional, le transport-logistique a fortement progressé en termes d'emploi salarié privé entre 1990 et 1999 : + 3,6 % l'an contre + 2 % l'an tous secteurs confondus. Cependant, il s'est révélé plus dynamique encore dans l'aire urbaine de Rennes : + 4,7 % l'an. Ainsi, la concentration du secteur sur la métropole s'accroît : 29,4 % des emplois bretons sont localisés aujourd'hui dans l'aire urbaine contre 26,7 % en 1990.

⁵ Messagerie, fret express, affrètement, organisation des transports internationaux

⁶ Manutention non portuaire, entreposage frigorifique et non frigorifique.

2 -La fonction transport-logistique : une spécificité de l'aire urbaine rennaise par rapport aux autres métropoles régionales de même taille

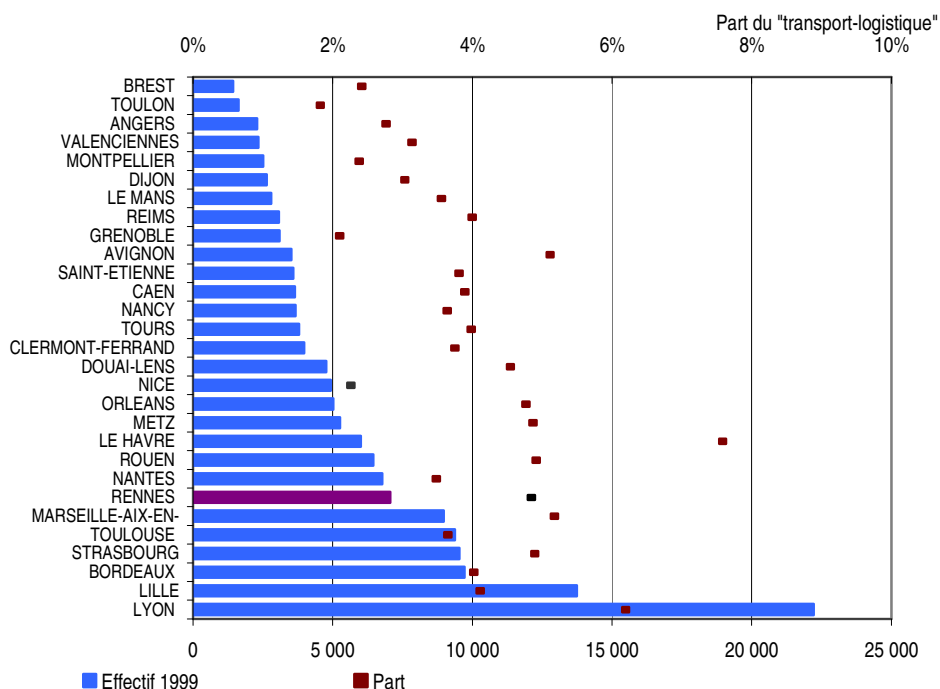
Deuxième secteur d'activités par le poids de ses immobilisations dans Rennes Métropole, pesant près de 100 millions de francs de bases de taxe professionnelle, l'activité transport-logistique connaît une vitalité exceptionnelle. Avec 7060 emplois salariés privés en 2000, elle positionne l'aire urbaine rennaise septième métropole régionale (hors Paris), devant Nantes et Rouen en particulier.

Le transport de marchandises stricto-sensu connaît même à Rennes une forte croissance de ses effectifs salariés privés (5,3 % par an depuis dix ans contre 3,1 % dans ces autres métropoles régionales). En 2000, on comptait ainsi 23 établissements privés de plus de 50 emplois. Seules les aires urbaines de Lyon, Lille et Bordeaux en comptent davantage.

☐ Rennes, 7^{ème} principale aire urbaine en nombre d'emplois dans le secteur transport-logistique

Avec 7 060 emplois salariés privés (d'après le champ UNEDIC -Voir méthodologie-) dans le secteur du "transport-logistique" fin 1999, l'aire urbaine de Rennes est au 7^{ème} rang des 30 principales aires urbaines françaises (hors Paris) alors qu'elle est au 10^{ème} rang en nombre d'emplois privés tous secteurs confondus. Elle se place derrière Toulouse et Marseille et devant Nantes, Rouen et Le Havre.

Effectif et poids du secteur Transport-logistique dans les principales aires urbaines fin 1999



Source : UNEDIC, traitements AUDIAR

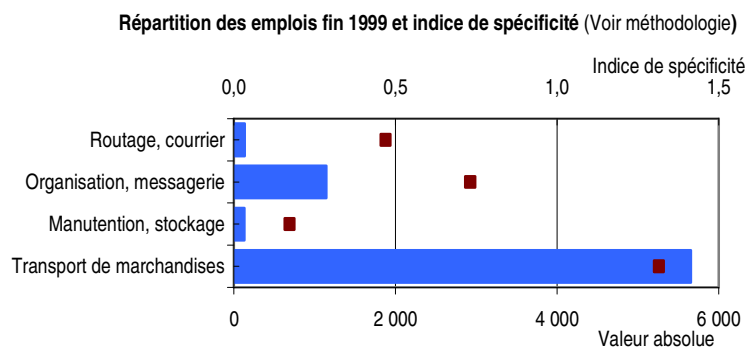
Rennes, 7^{ème} principale aire urbaine en terme de nombre d'emplois et de poids de ce secteur dans le tissu économique.

Le secteur transport-logistique a un poids relativement important dans l'aire urbaine rennaise par rapport aux autres métropoles régionales : 4,8 % des emplois salariés privés au niveau local contre 4 % en moyenne. Les aires urbaines de Le Havre et Lyon se distinguent par une part supérieure à 6 % de ce secteur dans les emplois salariés privés.

Dans le Grand-Ouest, l'aire urbaine de Rennes occupe une place importante dans le secteur transport-logistique. En effet, elle compte le plus grand nombre d'emplois salariés privés dans ce secteur et le poids relatif le plus important, qui dépasse la moyenne nationale. Dans l'aire urbaine de Nantes, on ne dénombre que 6 800 emplois salariés privés dans le transport-logistique soit 3,4 % de l'ensemble des emplois.

☐ Une forte activité de transport de marchandises, une faible présence de l'entreposage et de l'organisation des transports

Plus de 80 % des emplois du transport-logistique, soit 5 655 emplois salariés privés, relèvent de l'activité "transport de marchandises (ferroviaires et routiers)" pure⁷. Cette activité est largement sur-représentée dans l'aire urbaine de Rennes, la moyenne dans les principales aires urbaines françaises s'élevant à près de 62 %. Rennes se place au 5^{ème} rang des aires urbaines derrière Lyon, Lille, Bordeaux et Marseille-Aix en Provence.



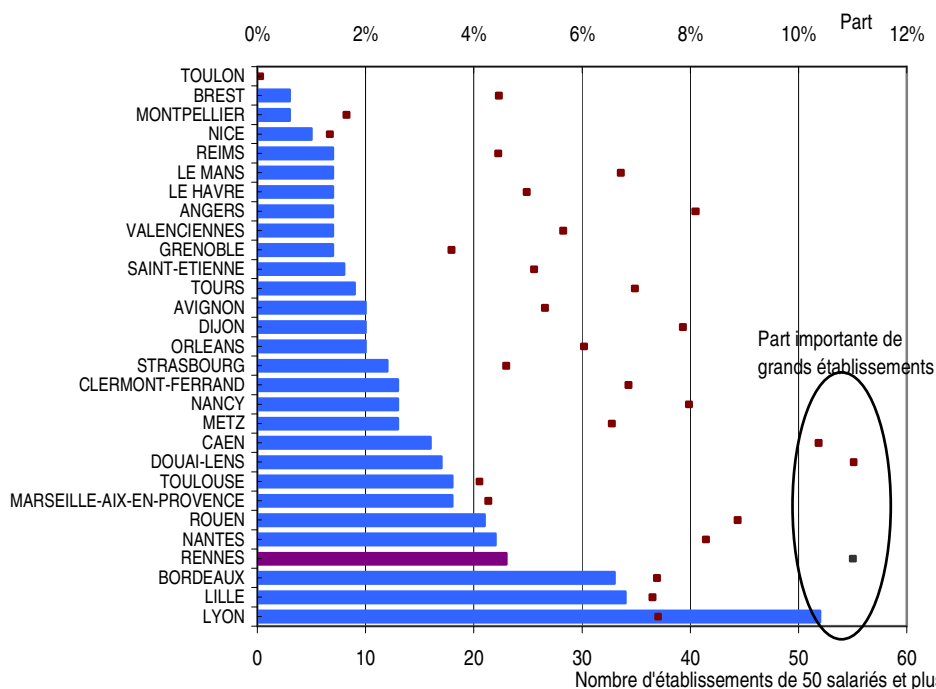
Source : UNEDIC, traitements AUDIAR

A Rennes le "transport de marchandises" domine le transport-logistique.

L'aire urbaine de Rennes se caractérise par la présence d'un nombre important de grands groupes de "transport de marchandises" tels que : Société de Transport Gautier (un millier d'emplois), Transports Robin Châtelain (375 emplois), Transport Lahaye... Fin 1999, elle compte 23 établissements privés de plus de 50 emplois. Seules les aires urbaines de Lyon, Lille et Bordeaux dénombrent davantage de grands établissements : respectivement 52 établissements privés de plus de 50 salariés, 34 et 33. Ces grands établissements représentent 11 % des établissements du secteur à Rennes contre 6 % en moyenne dans les principales aires urbaines françaises (hors Paris).

⁷ Transports ferroviaires, transports routiers de marchandises de proximité, transports routiers de marchandises interurbains, déménagement, location de camions avec conducteur, location d'autres matériels de transport terrestre.

Nombre d'établissements de transport de marchandises de plus de 50 salariés privés et part de ces établissements



Source : UNEDIC, traitements AUDIAR

L'aire urbaine de Rennes possède la part la plus importante d'établissements de 50 salariés privés et plus avec celles de Douai-Lens et Caen.

Les 10 principaux établissements de "transport de marchandises" au niveau local

Entreprises	Code activité	Commune	Effectifs
Société des transports Gautier	602M	Noyal sur Vilaine	1009
Transports Robin Chatelain	602M	Noyal sur Vilaine	340
Transports Lahaye	602M	Vern sur Seiche	314
Transports Collyer-locatex	602M	Saint Jacques de la Lande	200
Transports Lorcy	602M	Vern sur Seiche	200
Les routiers bretons	602M	Bruz	198
Le Roy logistique	602M	Vern sur Seiche	148
Mpi services	602L	Noyal sur Vilaine	80
Équinoxe	602M	Chantepie	75
Transports hydrocarbures de Bretagne	602M	Noyal sur Vilaine	75

Source : INSEE, SIRENE 01/01/02

L'aire urbaine de Rennes n'occupe que la 23^{ème} place pour l'activité "manutention, stockage⁸" avec 128 emplois salariés privés. Peu d'établissements, au niveau local, déclarent exercer la manutention et le stockage comme activité principale. Cela est dû au fait que les grands établissements du "transport de marchandises" développent en interne la "manutention, stockage" sans la déclarer comme activité principale.

⁸ Manutention non portuaire, entreposage frigorifique et non frigorifique.

Les aires urbaines de Lyon, Lille, Marseille-Aix en Provence, Strasbourg, Toulouse et Orléans totalisent chacune, plus de 1 000 emplois privés dans ce domaine. Celles-ci accueillent pour la plupart des plates-formes logistiques.

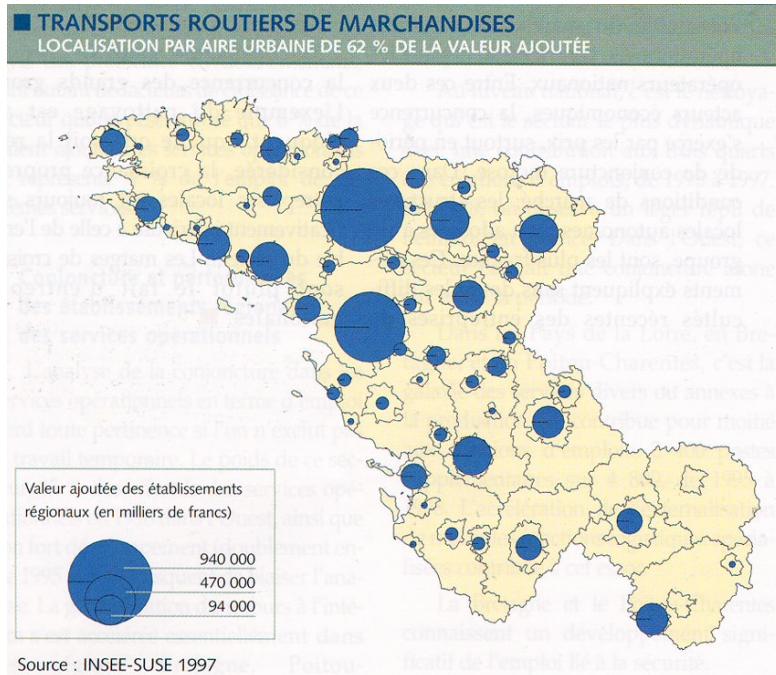
Concernant l'activité "organisation-messagerie"⁹, l'aire urbaine de Rennes occupe la 12^{ème} place parmi les 30 principales aires urbaines françaises (hors Paris). Cette activité ne représente que 16,2 % des emplois de l'ensemble du secteur du transport-logistique contre 22,6 % au niveau national. Dans "organisation-messagerie", l'aire urbaine de Rennes est relativement bien placée dans l'activité de la "messagerie, fret express", où elle occupe le 6^{ème} rang parmi les 30 principales aires urbaines françaises (hors Paris) avec 884 emplois salariés privés fin 1999. Par contre, dans l'activité "organisation des transports internationaux", elle n'occupe que la 19^{ème} place, avec 146 emplois salariés privés. Les quelques grands pôles qui comptent dans cette activité sont les aires urbaines du Havre, de Orléans, Rouen, Strasbourg et Bordeaux. L'activité "affrètement" génère peu d'emplois proprement dit, car ils sont intégrés au sein des entreprises de transports.

L'activité "routage, courrier" représente à peine 2 %, au niveau local, des emplois salariés privés liés au secteur du transport-logistique. Les grands pôles français de ce secteur sont les aires urbaines de Strasbourg, Lyon et Nice.

La spécificité de Rennes par rapport aux autres aires urbaines du Grand-Ouest est le poids du "transport de marchandises". En effet, dans toutes les autres activités du transport-logistique, soit le "fret, messagerie express" et "l'organisation des transports internationaux" (c'est à dire les services auxiliaires des transports), l'aire urbaine de Nantes est mieux représentée.

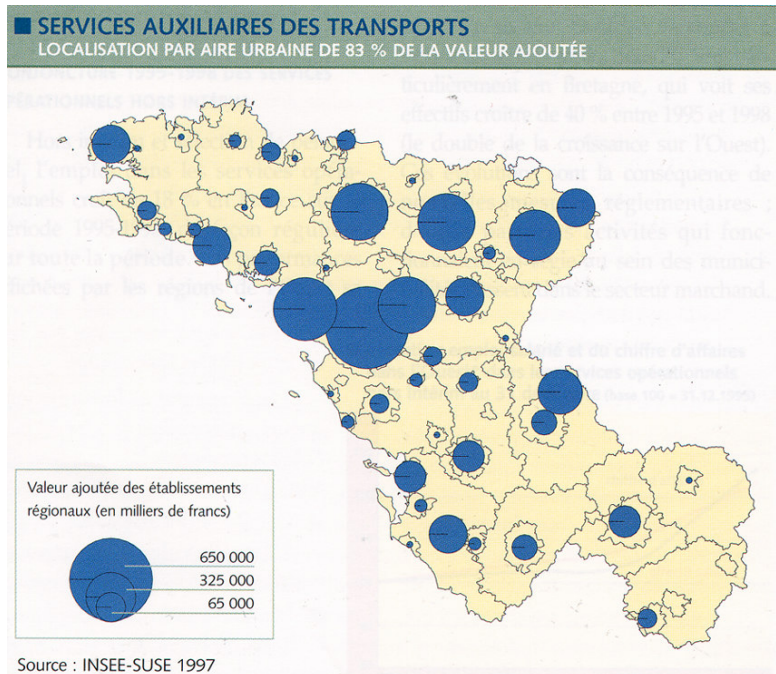
⁹ Messagerie, fret express, affrètement, organisation des transports internationaux.

Valeur ajoutée des établissements du transport routier de marchandises du Grand-Ouest



Rennes est la principale aire urbaine du Grand-Ouest en terme de valeur ajoutée créée par les établissements de transports routiers de marchandises.

Valeur ajoutée des établissements des services auxiliaires des transports du Grand-Ouest



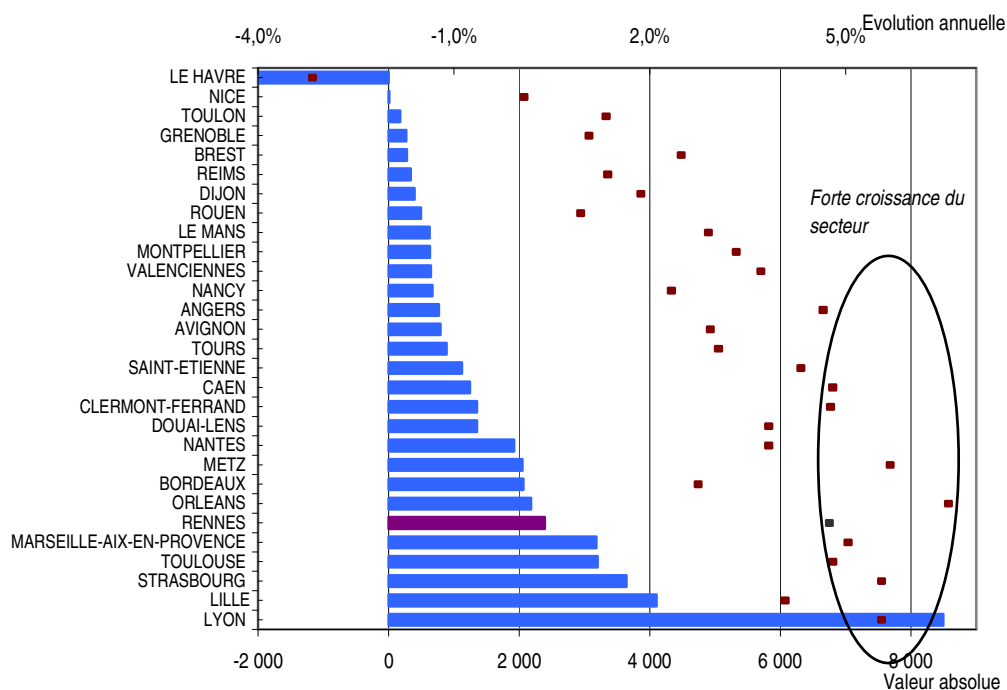
Par contre Nantes se distingue dans les services auxiliaires des transports Rennes étant dans ce domaine au même niveau que les aires urbaines de Laval et Saint-Nazaire

▣ Une forte progression de l'emploi du transport-logistique lors de la décennie 1990-1999

Au cours de la dernière décennie, le secteur du transport-logistique s'est révélé être un des secteurs les plus dynamiques au niveau national. Entre 1990 et 1999, l'emploi salarié privé a progressé de +3,5 % l'an en moyenne dans les 30 principales aires urbaines françaises, contre +1,1 % tous secteurs confondus.

Au niveau local, ce secteur a progressé plus fortement encore : +4,7 % l'an contre +2,0 % l'an tous secteurs confondus. Avec près de 2 400 nouveaux emplois créés dans ce secteur, l'aire urbaine rennaise occupe le 6^{ème} rang en termes de création d'emplois.

Évolution de l'emploi dans le secteur du "transport-logistique" dans les principales aires urbaines françaises entre 1990 et 1999



Source : UNEDIC, traitements AUDIAR

Avec près de 2 400 emplois créés dans le secteur "transport-logistique" et +4,7 % de croissance par an entre 1990 et 1999, Rennes est parmi les aires urbaines les plus dynamiques de France dans ce secteur.

Dans le Grand-Ouest, l'aire urbaine de Rennes a connu, entre 1990 et 1999, la plus forte progression de l'emploi salarié privé du secteur, avec celle d'Angers. A Nantes, la croissance est comparable à la moyenne nationale. Ainsi, elle a créé un peu plus de 1 900 emplois nouveaux dans le domaine, soit 500 de moins qu'à Rennes. Brest et Le Mans enregistrent une croissance inférieure à la moyenne nationale.

Au niveau local, c'est le "transport de marchandises" qui porte le dynamisme du secteur transport-logistique : plus de 87 % des emplois nouveaux créés contre 56,6 % au niveau national. Celui-ci a progressé de 5,3 % l'an dans l'aire urbaine de Rennes entre 1990 et 1999, contre 3,1 % en moyenne dans les 30 principales aires urbaines (hors Paris). Avec plus de 2 000 emplois nouveaux, Rennes est une des aires urbaines les plus créatrices d'emplois dans ce domaine derrière Lyon.

En ce qui concerne les autres activités du transport-logistique, l'aire urbaine de Rennes semble un peu moins dynamique. Pour l'activité "manutention, stockage", les emplois n'ont progressé au niveau local que de 2 % l'an contre 12,1 % en moyenne dans les principales aires urbaines françaises. Lyon, Lille, Strasbourg et Saint-Étienne ont vu le nombre d'emplois progresser de plus de 20 % l'an. Ces fortes progressions sont certainement liées à l'implantation de plates formes logistiques dans ces aires urbaines.

"L'organisation" est l'activité la moins dynamique du transport-logistique, au niveau local (+ 1,7 % entre 1990 et 1999) comme en moyenne dans les principales aires urbaines françaises (+ 0,7 % l'an). En nombre d'emplois, les aires urbaines les plus créatrices sont Lyon, Orléans, Marseille-Aix en Provence, Nantes et Toulouse. C'est à Orléans que l'on enregistre la plus forte progression : + 16,2 % l'an soit plus de 1 000 emplois créés. Par contre l'aire urbaine du Havre perd plus de 2 000 emplois dans ce domaine au cours de la période.

Dans l'aire urbaine de Nantes, l'emploi transport-logistique a progressé mais aussi, comme à Rennes, dans le "transport de marchandises" (+ 1 000 emplois) dans, "l'organisation" des transports (+ 620 emplois) notamment la "*messagerie, fret express*" et "*l'organisation des transports internationaux*".

3 -Les établissements du secteur transport-logistique dans le bassin d'emploi rennais : quelques groupes internationaux et des grandes entreprises familiales

Si on examine le paysage des établissements rennais du secteur, mis à part le secteur de la messagerie qui a connu une restructuration en profondeur liée à la concurrence des Postes européennes sur un marché qui s'est dérégulé, le secteur transport-logistique rennais reste principalement composé d'entreprises familiales dont la plupart étaient déjà présentes il y a quinze ans.

Autant le développement des messagers dépend de la concurrence que se livrent les grands groupes pour le contrôle de la messagerie en Europe, autant les établissements familiaux indépendants de transport par lot s'engagent dans un développement à marche forcée pour capter les flux des chargeurs régionaux de l'industrie agroalimentaire, de la filière automobile ainsi que de quelques niches locales.

Ces établissements ne sont pas encore directement confrontés à la concurrence des groupes nationaux et européens. Dans un contexte de croissance forte du secteur, la compétition entre ces entreprises pour accroître leurs parts de marché se déroule sans trop de heurts.

▣ Des établissements du transport-logistique fortement contributeurs à la taxe professionnelle de Rennes Métropole

Généralant 9 % des bases brutes de taxe professionnelle (cf. encadré) de Rennes Métropole en 2000 (soit 98,3 millions d'euros), le secteur "transport-logistique" est le second secteur d'activité producteur de bases de l'agglomération derrière l'industrie automobile (25,2 %). Le transport ferroviaire c'est à dire la SNCF, concentre à elle seule près de 3,9 % des bases brutes de l'agglomération. Depuis 1995, les bases du transport-logistique ont connu une croissance de 3,1 % l'an contre 2,6 % en moyenne tous secteurs confondus.

Les établissements du transport-logistique contribuent fortement aux bases de taxe professionnelle. 3 établissements figurent parmi les 10 premiers établissements contribuables tous secteurs confondus de Rennes Métropole, 12 établissements sont parmi les 100 premiers. Les bases moyennes par établissement sont près de 4,5 fois plus importantes dans ce secteur que dans l'ensemble des activités : 286 665 euros contre 64 270 euros. Hors transport ferroviaire, ce rapport est de 1 à 2,6.

Avec la réforme de la taxe professionnelle de 1999, qui prévoit la suppression de la part "salaires" en 2003, la contribution de ce secteur d'activités aux bases de Rennes Métropole sera plus forte encore. En effet, la structure des bases des établissements de transport-logistique est fortement capitalistique, les bases liées aux immobilisations représentent en 2000 plus des trois quarts des bases (75,4 % contre 72,1 % en moyenne). Si on ne tient pas compte de la part "salaires" (ce qui sera le cas en 2003), le poids du secteur atteint 10,2 % de l'ensemble des bases générées dans la communauté d'agglomération contre 9 % avant la réforme.

Les **bases brutes** sont un bon indicateur du poids économique des entreprises installées dans les communes. En effet, l'assiette d'imposition de la taxe professionnelle est constituée d'éléments représentatifs de la capacité productive des entreprises :

- la valeur locative des immobilisations corporelles dont a disposé le redevable pour les besoins de sa profession et qui sont destinées à durer durablement dans l'entreprise. Il s'agit d'une part des immobilisations passibles d'une taxe foncière (constructions, bâtiments, terrains...) et d'autre part des immobilisations non passibles de la taxe foncière (matériels de transport, de bureau, machines, outils...). La valeur locative de ces dernières est égale à environ 16 % du prix d'acquisition ;
- 18 % des salaires payés au personnel et des rémunérations versées au dirigeant de sociétés ou 10 % des recettes. La part salariale sera totalement supprimée à compter de 2003. Cette part est réduite progressivement par un abattement fixe par redevable et par commune de 100 000 F en 1999, 300 000 F en 2000, 1 000 000 F en 2001 et 6 000 000 F en 2002. Les bases brutes étudiées ici sont calculées avant abattement.

La base d'imposition de l'année n est calculée à partir des valeurs de l'année n-2. Cependant, les entreprises créées l'année précédente sont prises en compte.

▣ Quatre principaux pôles d'implantation des établissements de transport-logistique dans l'agglomération

De grandes entreprises étaient déjà présentes dans le paysage logistique rennais en 1990¹⁰ et figurent encore au palmarès national et local : la Société des Transports Gautier s'est implantée dans le bassin rennais en 1975, Le Calvez en 1980, TFE en 1981, GEFCO en 1986, Mory-TNTE en 1990... Ces établissements qu'ils soient spécialisés en messagerie, transports frigorifiques, transports marchandises périssables ou non, constituent l'architecture stable du transport-logistique à Rennes. Ce sont en effet ces mêmes entreprises que l'on retrouve en 2002.

¹⁰ Les stratégies de développement et de localisation des opérateurs de transports marchandises, les atouts locaux : rapport d'étude – Pennec Études Conseils – 01/03/1991, 137 p.

Les établissements de plus de 50 salariés se localisent plutôt au sud et à l'est de Rennes, dans les zones d'activités (ZA) à proximité des principaux axes de circulation (voir carte page 34).

A l'est, sur la route de Paris, on compte 5 établissements de plus de 50 salariés dans la ZI du Sud-Est (à Rennes, Chantepie, Cesson-Sévigné) et 5 autres établissements de même taille dans la ZA de la Giraudière à Noyal-sur-Vilaine.

Au sud, on dénombre 3 pôles d'implantation d'établissements de plus de 50 salariés :

- Saint-Jacques de la Lande (ZA Airlande, ZA de Mivoie, ZI des Cognets)
- Vern-sur-Seiche (ZA La Hallerais, parc d'activités du Bois de Soeuvre)
- Bruz (ZI de la Bihardais)

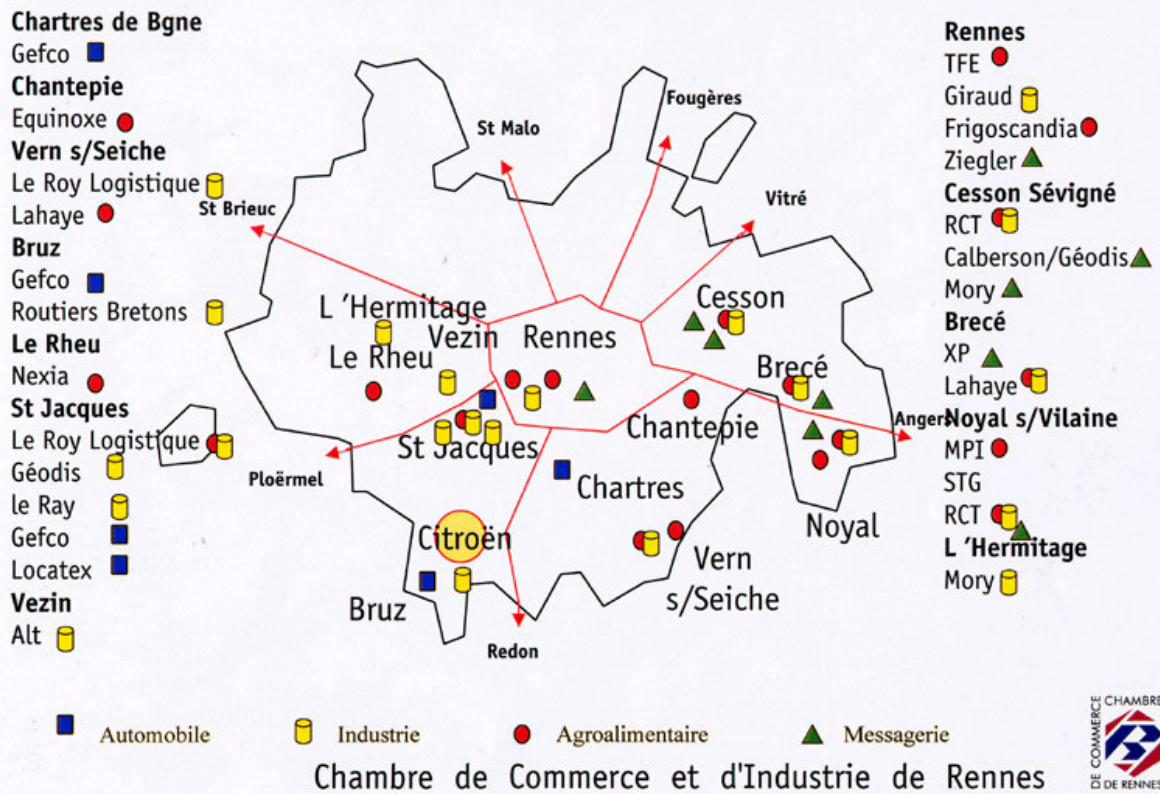
Déjà en 1990, des pôles transports et logistique étaient clairement identifiés :

- ZI du Sud-Est (Rennes, Cesson-Sévigné, Chantepie)
- ZA Vern-sur-Seiche
- ZA Saint-Jacques-de-la-Lande
- ZA Noyal-sur-Vilaine

Bruz est donc un pôle en émergence, pour les grands établissements.

Les entreprises de moins de 50 salariés sont plutôt implantées dans la moitié sud du territoire et le long des axes de communication principaux (routes de Brest, Saint-Brieuc, Lorient, Redon, Nantes, Angers, Paris). Elles constituent un tissu dense, surtout dans l'agglomération rennaise. (voir carte page 35).

Principaux prestataires logistiques de Rennes Métropole



Quelque soit leur segment de marché, les prestataires logistiques sont installés au sud de l'axe Thorigné / Pacé.

Les établissements de plus de 50 salariés sont principalement implantés au Sud et à l'Est de l'agglomération rennaise

Les établissements de transport-logistique (de toute taille) constituent un tissu dense dans le bassin d'emploi rennais.

Les établissements d'entreposage et de maintenance sont rares dans le bassin d'emploi

▣ **Messagerie et transport par lot : deux activités implantées fortement dans le bassin d'emploi rennais**

La classification des activités du transport-logistique ci-dessous se fonde sur les entretiens réalisés auprès de chefs d'entreprises et d'experts locaux du secteur. Elle caractérise plutôt les grands établissements et ne s'attache pas aux très petites entreprises (TPE) du secteur qui comptent environ 200 établissements sans salarié et une centaine d'établissements d'un seul salarié.

Le secteur transport-logistique a donc été divisé selon les deux principaux métiers : la messagerie et le transport par lots.

En effet, comme le présente le diagnostic statistique comparatif des agglomérations, l'entrepôtage-manutention est une activité relativement peu présente en tant que telle dans le bassin d'emploi. 45 établissements de ce secteur s'étirent le long de l'axe Vitré-Montauban. Parmi ceux-ci, 24 établissements appartiennent à des sociétés de transport-logistique, 6 sont des établissements de l'industrie agroalimentaire, 6 relèvent du commerce de gros et 3 du commerce de détail.
(voir carte page ci-contre).

1 - La messagerie : un secteur dominé par les grands groupes internationaux,

La messagerie est une modalité du transport de marchandises qui traite, par des moyens essentiellement routiers, les envois de moins de trois tonnes constitués de colis par un enlèvement, un groupage/dégroupage et une distribution.

Son système d'exploitation repose sur des plates-formes régionales de groupage/dégroupage rayonnant en étoile et sur des lignes qui les relient entre elles, permettant une couverture du territoire national dans un délai compris entre 24 et 48h.

► **Tous les messagers internationaux sont présents dans le bassin d'emploi rennais**

Le paysage mondial de la messagerie s'est considérablement modifié depuis quelques années. Face à l'offensive des "intégrateurs" américains en Europe, les opérateurs postaux se sont appliqués à gagner de nouvelles parts de marchés par le rachat massif d'entreprises ou de réseaux de messagerie. Ils sont bien loin de leur métier de base (le courrier), diversifient leurs produits (monocolis, express) et s'orientent vers la logistique lourde et la commission de transport. En outre, dans l'optique de la dérégulation des postes européennes¹¹, celles-ci se positionnent sur l'édition et sur l'imprimerie de données (relevés bancaires, offres promotionnelles...), afin de maîtriser les flux aval (routage).

Les établissements rennais viennent d'être soumis à ce mouvement de concentration européen et, pour certains, ont été rachetés par des grands groupes internationaux :

- Deutsche Post a acquis Ducros, Arcatime et DHL International dans le secteur de la messagerie et Danzas dans le domaine de la messagerie et des prestations logistiques ;
- Post Groep a acheté TNT puis a complété son réseau par l'achat d'opérateur de messagerie et d'express (Jet Service) ;
- La Poste Belge a racheté Symbiose Ouest en mars 2002 (via Vicindo, sa filiale) et les Transports Testud ;
- Le groupe belge Ziegler a racheté Drouin Europe, Grimaud, Rochais & Bonnet et Rivoire ;

De ce fait, tous les messagers importants sont présents à Rennes.

¹¹ Actuellement le monopole postal existe jusque 350 grammes, celui de 100 g sera supprimé en 2003 et celui de 50 g en 2006.

**Les principaux messagers en France :
tous ont au moins un établissement dans le bassin rennais**

Entreprise	CA* de l'entreprise dans la messagerie	Rang national	Chiffre d'affaires total de l'entreprise	Groupe	Établissement local	Commune d'implantation
Calberson Geodis	6 200	1	7 000	SNCF rapprochement de Geodis avec La Poste envisagé - rapprochement de Calberson avec la Semam envisagé	Calberson Armorique, Geodis Logistics France	Cesson-Sévigné, St-Jacques
Geopost	5 300	2	5 300	La Poste	Chronopost, DPD France	St-Jacques, Noyal sur Vilaine,
Deutsche Post	4 900	3	8 500	Deutsche Post	Ducros Euro-Express, Arcatime, DHL-France, Danzas, Danzas Fashion	Cesson-Sévigné, St-Jacques, Rennes, Chantepie, Melesse
Gefco	3 900	4	15 300	PSA	Gefco	Bruz, Chartres, St-Jacques
Mory	2 914	5	4 457	contrôlé par des investisseurs GB	Mory	Cesson-Sévigné, St-Jacques
TNT Poest Group	2 900	6	3 700	TNT Poest Group	Jet Ouest Service	St-Jacques
ABX Logistics	2 600	7	4 530	SNCB	Transports Testud	Bréal-sous-Vitré
Semam	2 300	8	3 100	SNCF	Semam	Rennes, Vern-sur-Seiche
Ziegler	1 500	9	3 300	Ziegler, groupe Belge	Drouin-Europe, Rochais & Bonnet	Rennes, St-Jacques, Rennes
Graveleau	1 460	10	1 622	Dachser (Allemagne)	Graveleau	Vern-sur-Seiche
Extand	1 400	11	1 400	Post Office	Extand	St-Jacques
Exapaq	1 305	12	1 305	réseau monocolis français	Exapaq Bretagne	Vern-sur-Seiche, Bruz
Heppner	1 200	13	1 930	groupe familial français	Heppner	Noyal-sur-Vilaine
UPS France	1 100	14	1 100	USA	UPS	St-Jacques
Joyau	790	16	1 043	groupe familial français	Joyau	Cesson-Sévigné
Société des Transports Gautier	264	22	1 100	groupe familial français	STG	Noyal-sur-Vilaine

* Chiffre d'affaires 2000 en million de francs (déduction faite du CA affrètement). En italique figure le CA 1999 ou l'estimation

Source : L'Officiel des Transporteurs, 24 mars 2001

Cette prise de pouvoir récente des grands groupes donne une dimension internationale aux PME locales car elle leur ouvre un réseau de relais qui accroît leur maillage/desserte du territoire. Ce mouvement ne débouche toutefois pas encore sur une forte intégration verticale logistique (de type "4PL"¹²).

Par ailleurs, les entreprises locales de moindre envergure que les six grands messagers développent leur réseau européen. Ainsi, Société des Transports Gautier (STG) a créé "Nägel Logistique" avec le transporteur allemand "Kraft Ferkeher Nägel" pour bénéficier de l'accès aux 40 plates-formes européennes de Kraft.

► **L'activité d'organisation-messagerie est très polarisée sur l'agglomération rennaise**

L'activité d'organisation-messagerie est très polarisée sur l'agglomération rennaise : parmi les 52 établissements de ce secteur d'activités présents dans les zones d'emplois de Rennes et de Vitré, seuls 6 se trouvent hors de Rennes Métropole.

Par ailleurs, 21 établissements de cette catégorie appartiennent à 6 groupes internationaux de messagerie. On peut donc imaginer la poursuite du regroupement des établissements à terme dans cette activité.

(Voir carte page suivante)

12 "fourth party logistics (4PL)" : terme inventé par Accenture en 1995. Acteurs sans camion ni stock qui planifient, pilotent, combinent, optimisent les flux des sous-traitants, mutualisent les chargements.

Les établissements d'organisation des transports s'implantent dans le tissu dense et central de l'agglomération.

Le transport routier de marchandises : des établissements assez bien répartis sur le territoire.

2 - Le transport par lot : de nombreuses grandes entreprises familiales, quelques groupes et une multitude de PME sous-traitantes

Le transport par lot consiste à tracter une charge avec un matériel spécialisé (camion frigorifique, citerne, benne) ou non (ne demandant pas une manipulation particulière). Le marché du transport par lots comprend le lot complet et le lot partiel. Il concerne des volumes plus importants (3 tonnes) que ceux de la messagerie.¹³

► Une nette concentration des établissements au Sud-Est de l'agglomération

Les établissements de transport routier de marchandises (transports routiers de marchandises de proximité, transports routiers de marchandises interurbains, déménagement, location de camions avec conducteur, location d'autres matériels de transport terrestre) sont les plus nombreux (476 établissements). Leur répartition est assez régulière sur le territoire avec cependant une nette concentration dans le sud-est de l'agglomération rennaise.

(Voir carte ci-contre)

► Des sociétés historiquement implantées dans l'agglomération qui maintiennent leurs parts de marché

Cinq groupes dominent le marché du transport de lots complets en France : la CAT, Giraud, Geodis BM, Dentressangle et Transalliance. Giraud, Géodis et Lovefrance ont des établissements locaux ; la CAT (filiale transport-logistique de Renault) n'est présente dans le bassin rennais que par le biais des Transports Lahaye. Dentressangle, plutôt implanté dans le nord et l'est de la France dispose d'un établissement dans le département, à proximité de Saint-Malo.

Les principaux transporteurs par lot en France et leur présence dans le bassin rennais

Entreprise	Groupe	Métier principal	CA* transport routier	CA* lots	Rang national	CA* groupage-distribution #	Rang national	Établissement local	Commune
Giraud	Giraud	<i>lots</i>	3 700	3 000	1			Giraud Bretagne Pays-de-Loire	Noyal-Chatillon-sur-Seiche
Calberson / Geodis BM (Bourgey-Montreuil)	SNCF	<i>lots</i>	3 300	2 000	3			Calberson Armorique, Geodis Logistics France	Cesson-Sévigné, St-Jacques
Lovefrance		<i>lots</i>	415	346	12			LTS Lovefrance	Noyal-sur-Vilaine
Le Roy Logistique	groupe familial français	<i>lots</i>	171	73	41			Le Roy Logistique	Vern-sur-Seiche, St-Jacques
Lahaye	groupe familial français	<i>lots et groupage</i>	255	60	46	90	9	Lahaye Logistique, Transports Lahaye	Vern-sur-Seiche, Brécé
Peronnet	groupe français	<i>groupage</i>				130	4	Transports Peronnet SA	Bédée

* Chiffre d'affaires 2000 en millions de francs. En italique figure le CA 1999 ou l'estimation.

le groupage/distribution concerne des envois trop petits pour être traités comme des lots mais trop gros pour entrer dans les circuits de messagerie. De tels colis (entre 500 kg et 2 tonnes) incitent les entreprises à développer des systèmes de traitement spécifiques. Les marchandises sont regroupées sur des palettes en fonction de leur destination puis dégroupées avant d'être distribuées. Ce qui suppose une plate-forme (avec surface de réception/expédition et d'éclatement, aire de stockage). Le groupage n'a pas encore d'identité propre réelle mais certaines entreprises isolent leur CA réalisé dans cette activité.

Source : L'Officiel des Transporteurs, 24 mars 2001

On compte néanmoins parmi les 50 premiers en France deux grandes entreprises locales à capitaux familiaux : Le Roy Transports et Logistique et Lahaye. Ces sociétés, historiquement implantées à Rennes, se sont spécialisées au fil du temps pour se placer sur des segments de marché telles que la grande distribution et l'automobile. Elles ont acquis un grand savoir-faire et sont performantes (Les Routiers Bretons, par exemple, a été élu "transporteur de l'année 2001" par ses pairs).

A l'échelle nationale, les messagers sont également présents sur le marché du transport par lot, avec un chiffre d'affaires réalisé dans ce segment non négligeable (notamment pour la Deutsche Post et ses filiales). Néanmoins, à l'échelle locale les messagers semblent plutôt se concentrer sur leur métier de base, à l'exception d'ABX Logistics, présent par le biais de son établissement "transports Testud" à Bréal-sous-Vitré.

Aux cotés des grands groupes existe une multitude de petites entreprises individuelles qui effectuent du transport banal. Les conséquences en termes d'organisation de cette structure entrepreneuriale familiale sont nombreuses :

- la surface financière est souvent faible. Les entreprises doivent respecter les règles de capacité financière imposées par l'administration (fonds propres proportionnels au nombre de camions) et disposent de possibilités d'investissement limitées ;
- le sous-encadrement spécifique au secteur des transports est également présent à Rennes. Le taux d'encadrement moyen tous secteurs confondus est d'environ 12 % contre 7 à 8 % seulement dans les entreprises de transport ;
- la plupart des entreprises familiales (y compris les plus importantes comme STG) ont démarré à partir d'un chauffeur qui s'est mis à son compte. Le chef d'entreprise a donc souvent plusieurs métiers, les entreprises locales n'ont pas obligatoirement un spécialiste en système d'informations, ingénierie, ni même de commerciaux démarchant activement les chargeurs avec une stratégie de développement clairement définie ;
- un certain nombre de chefs d'entreprises locaux vont être confrontés prochainement à la question de la succession ; certains risquent fort de dissuader leurs enfants de prendre leur suite, compte tenu de la complexité croissante de l'environnement de cette profession (réglementation...) et de la faible rentabilité du secteur (étude Ernst & Young en 1999 : 83 % des entreprises d'Ille-et-Vilaine de ce secteur ont une rentabilité nette inférieure à 1 %).

Face à une concurrence accrue, les entreprises du secteur transport-logistique ciblent leur métier, se spécialisent sur des créneaux, des segments pointus du marché en développant des niches dont la marge est supérieure à la moyenne.

► Le transport de marchandises dans la filière automobile : une niche pour les transporteurs-logisticiens locaux

Le bassin rennais, avec l'établissement PSA de La Janais, est un important émetteur de flux. La seule usine de Chartres-de-Bretagne voit un flux journalier de 266 camions (dont 181 provenant de la région Bretagne) ce qui représente 60 696 camions par an pour un volume 4,5 millions de mètres cubes¹⁴.

Dans ce secteur, les "protocoles logistiques" sont très importants car on ne s'improvise pas logisticien dans la filière automobile. "Régularité" et "flexibilité" sont les deux exigences de ce domaine. En effet, il faut que la pièce parvienne au bon moment pour "l'équilibre de la ligne" (maximum de produits que la chaîne de montage puisse supporter).

La filière automobile exige un strict respect des délais de livraison. Elle travaille principalement avec deux délais, dits "de réquisition" :

- le synchrone : c'est-à-dire la bonne pièce au bon moment et au bon endroit ; ce mode de fonctionnement laisse 53 minutes entre la passation de commande à l'équipementier et le montage de cette même pièce dans le véhicule PSA ;
- le RECOR (Remplacement d'encours basés sur la consommation réelle) : on commande la pièce une fois qu'une même pièce a été utilisée ; on s'approvisionne uniquement lorsque la pièce a été consommée. Cela correspond à une marge de 5 à 6h entre la commande à l'équipementier et l'intégration de la pièce dans la chaîne de montage. Il s'agit de "flux tirés" ou de "Built to Orders" (littéralement "construit en fonction des commandes reçues").

Des transporteurs se sont donc spécialisés dans la logistique liée à l'automobile (Collyer-Locatex...).

► La filière agroalimentaire : un chargeur incontournable

La filière agroalimentaire compte en Bretagne environ 400 000 emplois répartis dans 1 200 entreprises. La Bretagne est la première région agroalimentaire de France et réalise 13 % de l'activité nationale de ce domaine. Ces quelques chiffres laissent entrevoir l'importance des flux logistiques amont (transports d'engrais, d'aliments pour bétail...) et aval (transport d'animaux vivants, de denrées alimentaires brutes ou transformées...).

De nombreuses entreprises locales se sont positionnées sur ce marché du transport de denrées agroalimentaires (Société des Transports Gautier, Robin Chatelain Transports et Distribution, Lahaye, Le Roy, Les Routiers Bretons...). Les experts locaux jugent d'ailleurs que les chargeurs agroalimentaires sont incontournables pour les transporteurs bretons, sauf à être engagés sur une niche particulière.

¹⁴ Sophie DANET. Logique industrielle et développement régional autour du site de Citroën à Rennes. In : les Cahiers Economiques de Bretagne n°4-2001, p.31 à 41.

La filière agroalimentaire fait appel à des transporteurs par lots pour les produits secs et pour les aliments sous contrôle de température. Cette spécialisation frigorifique, qui nécessite des investissements importants et une logistique solide, est structurée autour d'une entreprise en position de quasi-monopole. Le transport sous température dirigée est en effet dominé par STEF-TFE¹⁵ avec 5 milliards de chiffre d'affaires en 2001. Nexia (auparavant Exel Froid) se place au second rang avec un chiffre d'affaires bien moins important (990 millions de F). Ces 2 grands nationaux ont tous un établissement dans le bassin de Rennes.

Même si STEF-TFE et Nexia dominent incontestablement le transport frigorifique, des entreprises locales sont également présentes sur ce marché. Se placent ainsi en tête de classement 4 transporteurs-logisticiens grands régionaux¹⁶ : Société des Transports Gautier, Le Roy, Robin-Chatelain et Lahaye.

¹⁵ En 1974 se constitue Transports Frigorifiques Européens (TFE), un groupement d'intérêt économique contrôlé par Worms, entreprise installée à Strasbourg, spécialisée dans les échanges avec l'Allemagne de produits laitiers, de viande et salaison.. TFE a alors pour vocation de transporter essentiellement des produits laitiers et, en second lieu, des produits de salaison. Entre 1980 et 1983, les investissements destinés à construire le réseau de messagerie TFE sont considérables. A cette époque il n'existe pas d'autre réseau national, c'est un secteur très atomisé. Le groupe STEF-TFE se consolide ensuite par une série de rachats. En 1987, STEF contrôle déjà 20 % du marché national de la distribution des produits sous température dirigée. In : Stratégie des opérateurs du transport et de la logistique du froid. Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement. Direction des Affaires économiques et internationales, service économique et statistique. Paris-La Défense. 1998. 120 p.

¹⁶ La seconde moitié des années 1980 est caractérisée par la construction de nouveaux réseaux de transporteurs de produits sous température dirigée. Ceux-ci se développent à partir de bases régionales d'où le nom de "grands régionaux". Occupant une place entre les groupes et les petits transporteurs, ils constituent une caractéristique du secteur froid. Ils développent des stratégies différentes :

- ▶ soit ils se lancent dans la construction nationale d'un réseau de plates-formes pour affronter TFE ;
- ▶ soit ils développent des plates-formes régionales et maillent le territoire national avec des lignes régulières (ex : Société des Transports Gautier) ;
- ▶ soit ils se transforment en prestataires logistiques.

Le transport sous température dirigée dans le bassin rennais

Entreprise	CA* transport frigorifique	Rang national	Groupe	Établissement local	Commune
STEF-TFE	5000	1		TFE	Rennes
Nexia	990	2	Fin 2000 Exel froid est devenu Nexia après avoir quitté de groupement britannique Exel.	Nexia Froid	Le Rheu
Société des transports Gautier	770	3	Groupe familial	Société des transports Gautier	Noyal-sur-Vilaine
Le Roy Logistique	214	12	Groupe familial	Le Roy Logistique	St-Jacques, Vern-sur-Seiche
Robin Chatelain Transports	183	16	Le Calvez	Robin Chatelain Transports	Brie, Cesson-Sévigné, Châteaubourg, Noyal-sur-Vilaine
Lahaye	115	23	Groupe familial	Lahaye logistique, transports Lahaye	Vern-sur-Seiche

* Chiffre d'affaires 2000 en millions de francs En italique figure le CA 1999 ou l'estimation

Source : L'Officiel des Transporteurs, 24 mars 2001:

Etant donné que l'industrie agroalimentaire constitue le premier chargeur breton, il n'est pas étonnant que les entreprises régionales soient très dynamiques sur ce créneau. D'ailleurs 20 % des camions frigorifiques français sont immatriculés en Bretagne.

Selon les experts, dans l'activité froid on pourrait assister à de nouveaux rapprochements de PME ou à des regroupements spécialisés car les crises alimentaires (ESB, peste porcine, tremblante du mouton) ont réduit le marché du froid.

► Le transport de liquides et de produits chimiques : quelques établissements dans le bassin rennais

L'agroalimentaire génère du transport de produits en poudre. Des entreprises bretonnes se sont donc glissées sur ce créneau : Rouxel, Garnier, Désert, Argentais et Trans Ouest (qui vient d'être racheté par un groupe belge Vos Logistique). Parmi celles-ci deux ont un établissement dans le bassin d'emploi rennais ou vitréen.

Le transport de produits pulvérulents dans le bassin rennais

Entreprise	CA* total	Établissement local	Commune
Transports Désert	93	Transports Désert	La Guerche de Bretagne
Argentais	41	Argentais Transports	St Jacques

* Chiffre d'affaires 2000 en millions de francs.

Source : L'Officiel des Transporteurs, 24 mars 2001

Le secteur du transport de liquides chimiques évolue peu. Samat, EB Trans, Geodis BM et Charles André se partagent le marché national. Ce segment n'est pas représenté dans le bassin d'emploi rennais.

Le liquide alimentaire est dominé par Veynat, Bouquerod et Antoine. Geodis BM se hisse à la quatrième place nationale. Dans ce marché également, la place rennaise semble peu dynamique.

Le transport du liquide alimentaire dirigée dans le bassin rennais

Entreprise	CA* vrac liquide alimentaire	Rang national	Établissement local	Commune
Chauvin	10	13	Transports Chauvin	Rannée

* Chiffre d'affaires 2000 en millions de francs.

Source : L'Officiel des Transporteurs, 24 mars 2001

► Autres niches spécifiques

De nombreux transporteurs locaux se spécialisent, à côté de leur activité de chargement pour l'agroalimentaire ou la filière automobile, sur une activité de niche.

Ainsi, Drouin Europe a été choisi pour accueillir une des 8 plates-formes "vêtements sur cintres" de Ziegler. Cet investissement fait suite à la reprise de Grimaud par Ziegler (le n°1 en ce domaine est Transvet, filiale de Danzas). Rennes verra donc arriver des flux de vêtements par aéroport, port et route, en provenance du monde entier. Les produits seront ensuite éclatés chez les façonniers. Ceux-ci réaliseront le contrôle qualité et l'étiquetage puis Drouin récupérera les flux de sortie pour livrer les points de ventes finaux (boutiques).

II - LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DES ENTREPRISES DU SECTEUR TRANSPORT- LOGISTIQUE DE L'AGGLOMERATION RENNAISE

Depuis 4 à 5 ans et plus particulièrement depuis mi-1999, les établissements de l'agglomération rennaise déclarent connaître une croissance exponentielle de leur activité. Le constat ainsi établi à la suite d'une série d'entretiens avec les transporteurs logisticiens et certains représentants des chargeurs vérifie ce sentiment général de la profession.

Pour faire face aux perspectives de développement des différents marchés sur lesquels ils évoluent, les transporteurs-logisticiens innovent au service des chargeurs de la filière automobile ou des industries agroalimentaires.

Dans la filière agroalimentaire les logisticiens sont soumis à une pression très forte imposée par la recherche incessante de gains de productivité. La grande distribution complexifie ses cahiers des charges pour ne retenir que les prestataires susceptibles de réduire encore les coûts logistiques rentrant en moyenne pour près de 20 % dans les prix des produits alimentaires.

Dans la filière automobile où la lisibilité des marchés est confortable (de 3 à 6 ans), ce sont les équipementiers qui tirent aujourd'hui les transporteurs logisticiens du bassin rennais vers davantage d'innovation pour satisfaire les exigences du juste à temps de la Janais.

1 - Un fort développement du marché du transport-logistique dans le bassin d'emploi rennais en perspective

Les perspectives d'évolution du transport-logistique dépendent logiquement de la vivacité des chargeurs. C'est pourquoi il est indispensable d'examiner les stratégies logistiques des deux principaux chargeurs régionaux : la grande-distribution et les industriels de l'agroalimentaire d'une part, les équipementiers de l'automobile d'autre part.

Le marché de la messagerie express sera également abordé afin de comprendre les stratégies propres à ce secteur.

▣ Une activité transport-logistique locale soumise aux brusques revirements de la stratégie de la grande distribution

Actuellement, 95 % des flux amont (fournisseurs, entrepôts) de la grande distribution passent par la route¹⁷. Mais les stratégies en matière de logistique sont très différentes d'un groupe commercial à l'autre. De plus, elles évoluent considérablement dans le temps. Ainsi, Casino a complètement inversé sa stratégie en quelques années.

On distingue globalement les partisans de la plate-forme (entreposage des produits pour permettre une livraison de la grande distribution à heure fixe, par exemple) et ceux de la livraison directe usine. Celle-ci, marginale aujourd'hui, réapparaît de plus en plus.

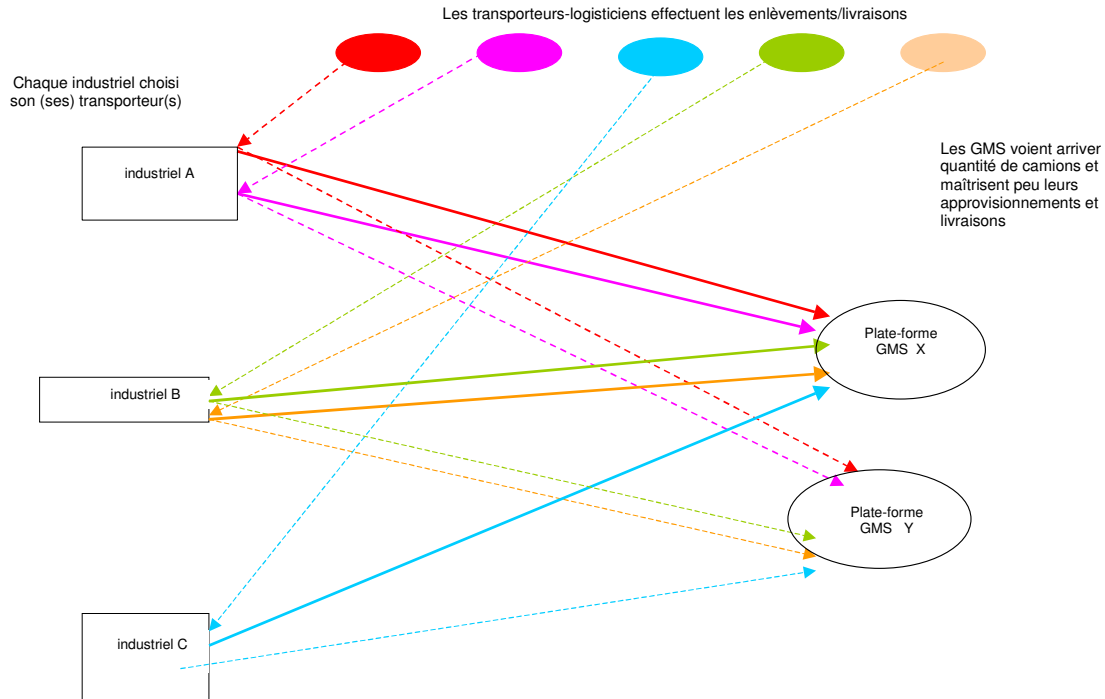
► La modification de la chaîne d'approvisionnement de la grande distribution

La grande distribution a modifié considérablement sa logistique depuis les deux dernières décennies. Auparavant la grande distribution achetait franco de port à l'industriel. Celui-ci faisait donc appel à des logisticiens (Robin Chatelain Transports et Distribution, Société des Transports Gautier, Guisnel...) qui allaient livrer sur la plate-forme de la grande ou moyenne surface (GMS). Ce système, assez simple pour l'industriel, était à l'inverse complexe pour la grande distribution qui devait gérer une multitude de transporteurs différents.

Voir schéma 1

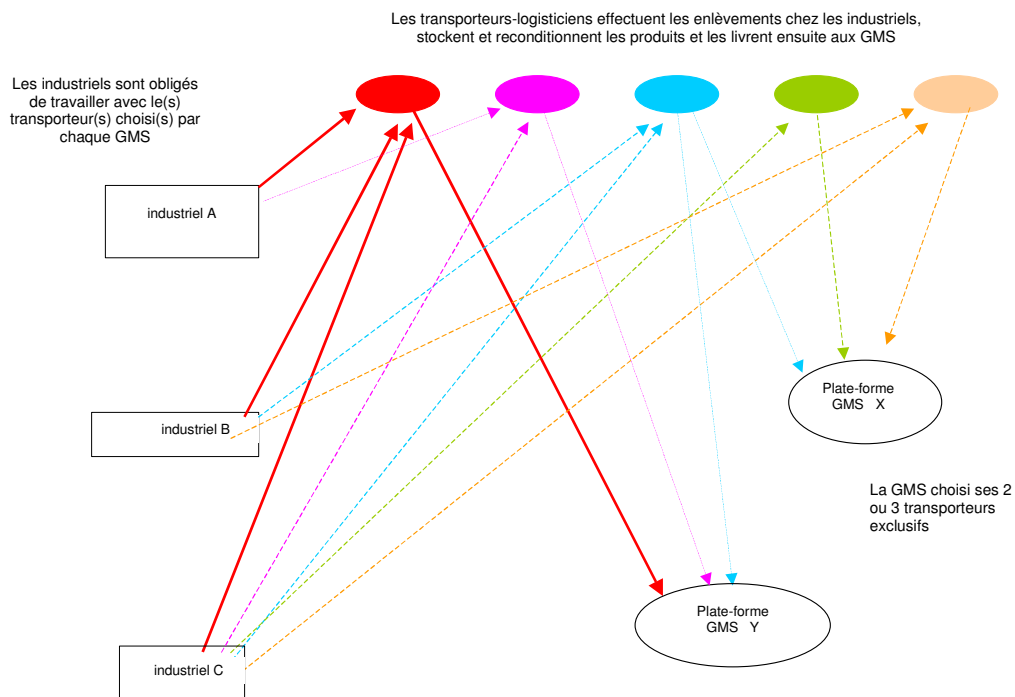
¹⁷ Dossier logistique. LSA n°1758 du 7 mars 2002

Franco de port : une simplicité pour l'industriel mais une multiplicité de flux en arrivée dans les grandes et moyennes surfaces (GMS)



C'est pourquoi, la grande distribution a inversé le système. Le distributeur sous-traite désormais le transport à un ou deux logisticiens seulement. Ainsi, il maîtrise mieux les prix (il négocie non pas des prix "franco de port" mais des prix de sortie d'usine) et sa logistique interne. (Voir schéma 2).

Prix usine : une organisation des flux par la GMS - le rôle central du logisticien



Dans sa stratégie d'approvisionnement "prix usine", la grande distribution développe ses plates-formes de deux façons :

- soit elle fait appel à des prestataires logistiques qui reçoivent des cahiers des charges très précis ;
- soit elle assure en propre la logistique.

Dans tous les cas elle s'assure de la localisation des plates-formes de distribution au plus près des marchés de consommation, c'est-à-dire dans les grandes agglomérations.

Ce système "prix usine" permet de contourner la loi relative à "l'équilibre des relations et pratiques commerciales" dite "loi Galland" qui interdit aux distributeurs de vendre aux particuliers en dessous du prix officiel de revient, fixé par l'industriel et identique pour toutes les GMS. La facture du transport vient s'ajouter par ailleurs aux factures de positionnement du produit sur l'étagère, de sa présence sur un catalogue publicitaire... autant de prestations imputées aux industriels de l'agroalimentaire. Cela constitue les "marges arrières" qui peuvent s'élever jusqu'à 50 % du prix du produit (en moyenne 30 %).

En matière d'intégration de la chaîne logistique, les sept grands distributeurs sur la place rennaise ont la stratégie suivante :

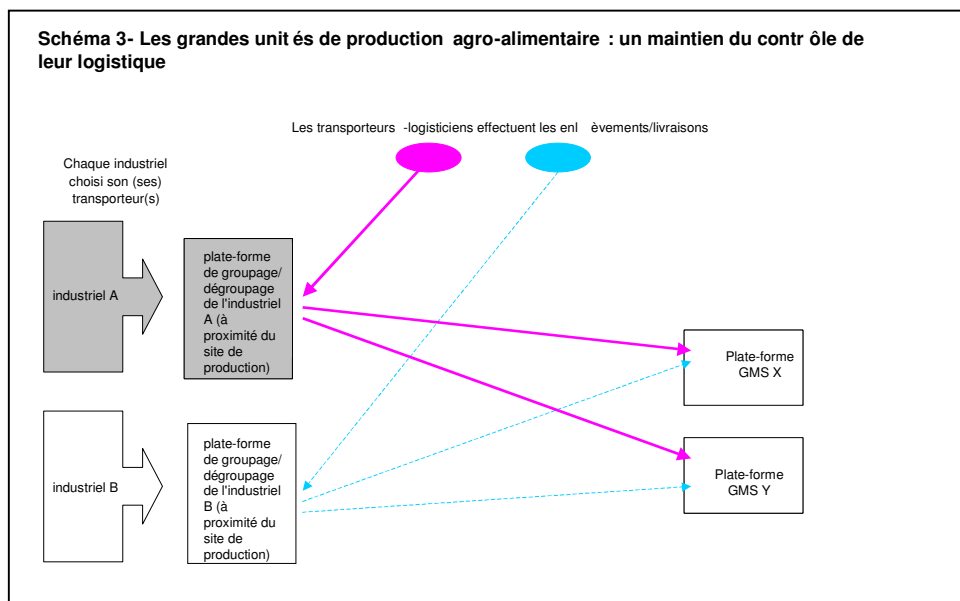
- *Casino* dispose d'une filiale qui assure sa logistique, *Easydis* ;
- *Intermarché* intègre toutes les fonctions y compris la production agroalimentaire (rachat d'entreprises de salaison, armements de bateaux...) et la logistique. Mais elle commence à sous-traiter avec Robin Chatelain Transports et Distribution qui assurera la logistique de sa future plate-forme de Janzé ;
- *Leclerc* sous-traite très peu, chaque région ayant une grande autonomie ;
- *Système U* développe sa logistique en interne mais travaille de plus en plus avec Le Roy Logistique ; La centrale d'achat Système U Ouest dispose d'une flotte de 110 véhicules en location exclusive (camions et chauffeurs), complétée par de l'affrètement pour les plus longues distances. Elle occupe 236 000 m² d'entrepôt répartis en 7 sites ;
- *Carrefour* maîtrise totalement la supply-chain en sous-traitant avec des prestataires dont Robin Chatelain Transports et Distribution ; A l'échelle nationale, l'enseigne dispose pour moitié de plates-formes gérées en propre et pour une autre moitié de plates-forme sous-traitées à des prestataires logistiques ;
- *Cora* et *Auchan* n'ont que deux magasins dans l'Ouest, ce qui ne provoque pas de flux importants. Néanmoins, Cora fait appel à des prestataires logistiques et travaille notamment à réduire les temps d'attente des chauffeurs : la cellule transport de Cora a lancé en 2002 un test de livraison à heure fixe (et non à la demi-journée). Auchan a mis au point une charte de partenariat afin d'optimiser sa chaîne d'approvisionnement. Les transporteurs et logisticiens s'engagent autour de cinq grands thèmes : accueil des chauffeurs, qualité, délais, sécurité, communication et circulation des informations.

Le risque pour les prestataires d'être dépossédés de la logistique (maîtrise des flux, passations de commandes...) et de ne conserver que l'activité transport, où la marge est la plus faible, est peu probable localement à court terme.

A plus long terme, on peut imaginer que la grande distribution organise sa logistique à l'échelle européenne. Elle pourrait faire appel à des prestataires de dimension européenne, qui eux-mêmes s'appuieront sur un réseau local. Cette hypothèse pose la question du devenir des grandes entreprises familiales qui pourraient, soit voir le marché des grandes et moyennes surfaces (GMS) leur échapper, soit être face à un mouvement de concentration (identique à celui qui se déroule actuellement dans la messagerie).

Le système franco de port est toutefois encore pratiqué par certains gros industriels de l'industrie agroalimentaire. Autrefois ceux-ci disposaient de stocks régionaux dont la logistique était assurée par eux-mêmes ou sous traitée. Aujourd'hui, ils constituent un stock national, soit auprès du site de production, soit au barycentre de leur clientèle (par exemple Orléans qui connaît d'ailleurs une pénurie d'offre de transporteurs et de camions). Ils vendent franco de port à partir de leur lieu de stockage national et livrent donc les plates-formes des GMS. Les industriels conservent ainsi le transport pour préserver leur capacité de négociation des prix et maîtriser leur logistique.

Voir schéma 3



► La maîtrise des flux informationnels par la grande distribution

Dans le secteur des industries agroalimentaires (IAA), le bon prestataire est celui qui offre des gains de productivité à son client. Au vu de l'évolution très probable de ce secteur à court terme, ces gains de productivité résident d'abord dans la gestion du système informationnel qui permet d'assurer la "garantie horaire" au meilleur prix. En effet, "l'immobilisation de produits à forte valeur ajoutée étant coûteuse, la rapidité du transport devient un enjeu économique majeur, de même que la minimisation des stocks"¹⁸.

Aucune normalisation de la gestion des flux informationnels n'étant en cours entre les grands distributeurs, cela empêche notamment les prestataires logisticiens de travailler avec plusieurs chargeurs à la fois. Seuls quelques grands prestataires, en position de force comme TFE qui a le quasi-monopole des produits froids parviennent à normaliser la gestion des flux d'information (dont la traçabilité des produits) entre différents chargeurs puis à l'imposer à la grande distribution. Dans cette position dominante TFE (associé pour l'occasion à CEGOS) a déjà réussi à diminuer les coûts de ses prestations en créant une plate-forme de massification des flux sortie de frais et ultra-frais hors de Bretagne.

Autre exemple d'innovation des logisticiens afin de rester compétitifs dans la prestation de service pour la grande distribution, Easydis, filiale logistique autonome du groupe Casino propose aux chargeurs un système de gestion de l'information inspiré du cahier des charges de Casino mais qui s'adapte aux exigences d'étiquetage et de traçabilité des autres grands distributeurs.

► La diversification de l'offre de produits

Au delà des stratégies actuelles des groupes de distribution, le consommateur a une importance considérable dans le rapport grande distribution/transporteurs. En effet, le client souhaite disposer de produits en libre-service (par exemple de la viande déjà découpée et emballée individuellement) plutôt que de demander des aliments "à la coupe" ou en "vrac". Or, les produits "libre-service" avec un packaging de plus en plus élaboré provoquent une augmentation du volume transporté et une baisse du poids transporté. En moyenne, le volume est multiplié par 2 à 5 (entre la carcasse de viande et cette même pièce de viande découpée en divers morceaux pré-emballés).

De même, la hauteur dans le camion est artificiellement réduite : alors que les palettes peuvent monter jusqu'à 2 m, la hauteur maximale pour les produits en libre service est de 1 m, afin d'éviter l'écrasement et donc une altération du packaging. Ainsi, le Conseil National de l'Emballage ¹⁹ estime qu'il est possible de supprimer 107 000 palettes par an en France en calibrant les emballages au plus juste, pour seulement 98 produits de grande consommation. Cette rationalisation éliminerait plus de 3 200 camions complets/an de nos routes.

¹⁸ Bonnafous (Alain) Transport et espace GRECO CNRS 1992

¹⁹ Dossier logistique. LSA n°1758 du 7 mars 2002

Par ailleurs, aujourd'hui les industries agroalimentaires sortent 700 nouveaux produits par an, mais 90 % d'entre eux seront obsolètes et remplacés l'année suivante. L'augmentation des références (x 5 en 10 ans), la diversification des produits, le prêt-à-consommer (c'est-à-dire des produits de petite taille avec des innovations ex : la cuillère avec le yaourt) et des promotions incessantes (augmentation de la quantité pour le même prix) débouchent sur des cahiers des charges de plus en plus contraignants pour la logistique dont ne souhaite pas s'embarrasser la grande distribution.

Enfin, la satisfaction du client à toute heure provoque des impératifs horaires très lourds. Ainsi la décision de Leclerc d'être livré avant 9h (pour que les consommateurs puissent trouver leurs articles en rayon dès l'ouverture) entraîne de lourdes conséquences pour le chargeur Kermené (produits carnés) et son transporteur (Lahaye notamment) : plus de 30 % de camions supplémentaires sur les routes et une chute du coefficient de remplissage des camions.

► Vers une multiplication de flux

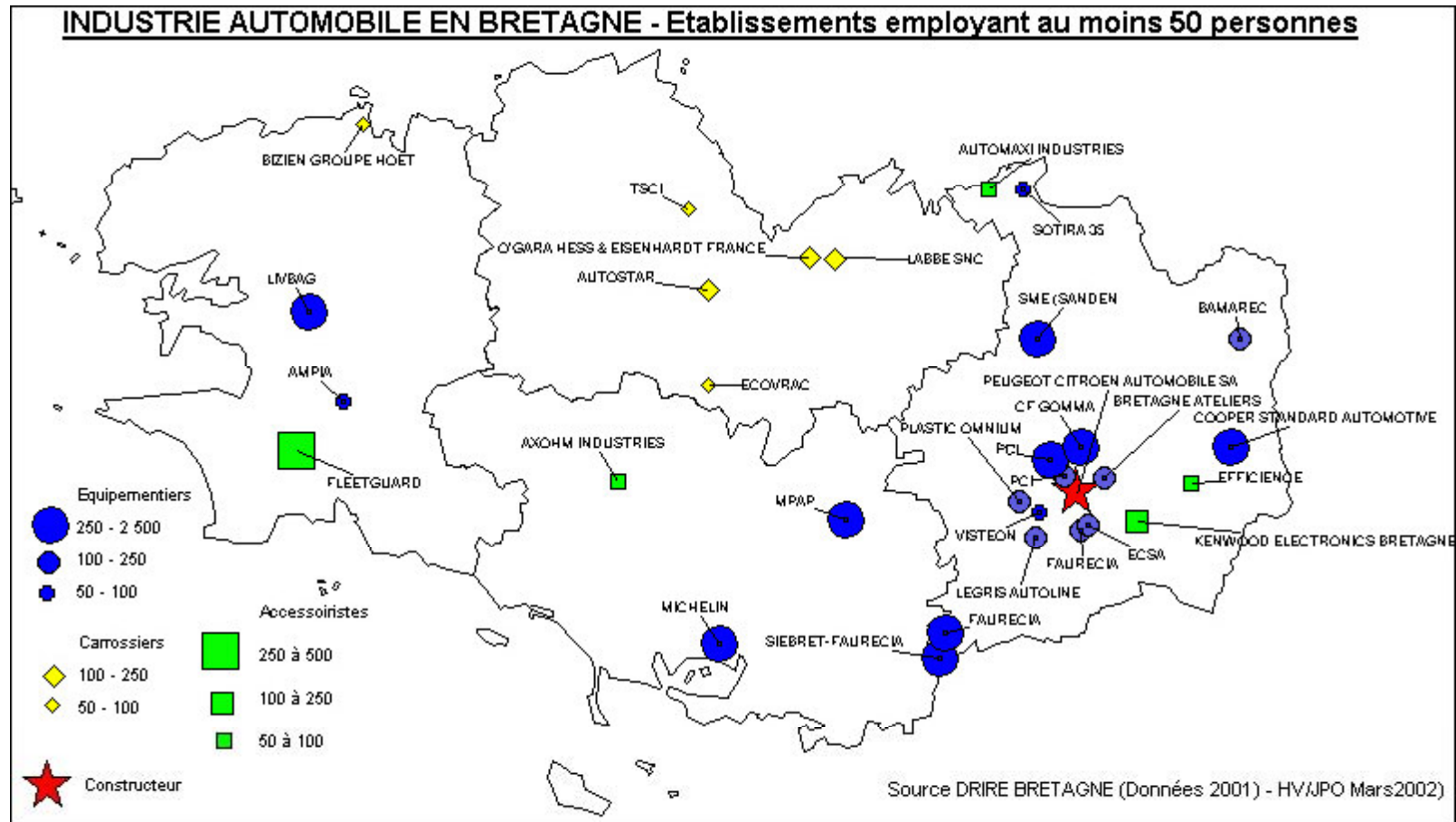
A court et moyen terme, les stratégies de développement de la grande-distribution et les souhaits du consommateur provoqueront une croissance de l'activité transport-logistique correspondante. Les transporteurs locaux sont conscients de cette tendance lourde du marché et malgré une certaine opacité des stratégies logistiques de la grande distribution, ils restent confiants dans une croissance forte de leur activité.

▣ La filière automobile : un chargeur sûr mais très exigeant

► Des perspectives de développement lisibles à moyen terme

L'usine de La Janais qui produira la D2 (future 407), assure un cycle de production d'au moins 6 ans, voire 12 ans si un second modèle était introduit dans la chaîne rennaise du groupe PSA.

Dans ce contexte, les équipementiers décrochent généralement les marchés pour 3 ans, puis à l'issue d'un restylage du modèle automobile, de nouveaux contrats sont passés avec les équipementiers référencés. La filière automobile rennaise offre donc une lisibilité de 3 ans minimum, le plus souvent de 6 ans pour les équipementiers de rang 1. Cette stabilité est très rare dans le secteur de la logistique où les chargeurs sont plutôt volatils.



La filière automobile concerne 17 000 salariés en Bretagne.

► La répercussion de la quête de gains de productivité de la filière automobile sur le secteur transport-logistique

Aujourd'hui, l'organisation de la production a pour mot d'ordre les "cinq zéros" (zéro délais, zéro stock, zéro défaut, zéro panne, zéro papier). Ce zéro stock a même pu mener à des extrêmes en termes de logistique. Par exemple, CF-Gomma livre en joints caoutchouc toutes les usines Citroën/Peugeot de France (Mulhouse, Aulnay, Douai, Sochaux, Rennes...). En janvier / février 2001, un transporteur ne parvient pas à organiser la distribution des joints caoutchouc. Gomma fait alors appel à des avions (4 rotations quotidiennes d'Antonov soit environ 183 000 €/jour) pour éviter la rupture d'approvisionnement des usines.

PSA met ainsi la pression sur les prix de ses fournisseurs, qui la répercutent sur l'activité logistique, où se trouvent les gains de productivité. Incapable de chiffrer précisément les gains possibles, les fournisseurs demandent à leur logisticien de faire des propositions. Le logisticien et son consultant-expert propose alors un chiffrage fin, opération par opération (coût de la réception des palettes, de l'édition et du collage des étiquettes...) auquel il se tiendra. C'est dans ces conditions que le sous-traitant fixe le prix de sa marchandise franco de port et le propose à l'industriel. Si ces prix ne sont pas assez compétitifs, le sous-traitant sera incité à se rapprocher de l'usine.

En effet, dans la filière automobile, la tendance actuelle est aux "modules". Il s'agit d'externaliser au maximum les montages de sous-ensembles. Par exemple, les planches de bord parviennent chez PSA avec des éléments déjà personnalisés (couleur, options...). La Janais ne monte plus que les compteurs et la climatisation. Ainsi, 70 % de la valeur des véhicules sont réalisés hors de l'usine de montage de La Janais qui contribue seulement à hauteur de 30 % de la valeur de ceux-ci. Par cette stratégie on développe les pôles de production conçus comme des ateliers juste-à-temps autour de l'usine de montage.

C'est dans ces conditions qu'est conçue la zone d'activités de la Touche-Tizon, véritable parc industriel fournisseur (PIF) qui accueillera des équipementiers de rang 1. Visteon par exemple, nouveau sur le marché local, s'y installe, pour y fabriquer des panneaux de portes (accompagnés des systèmes de climatisation et des ébénisteries), produits volumineux à forte valeur ajoutée. Son process (moulage et fabrication puis peinture et habillage) est coordonné en "temps synchrone" avec la chaîne de montage. Ce temps de réquisition "synchrone" (environ 53 minutes entre la commande et la livraison) lui impose d'être à proximité immédiate de l'usine de montage.

► La multiplicité des options

Ce qui complexifie fortement la logistique dans le secteur automobile est la différenciation des produits. Ainsi, la chaîne de montage serait facilement approvisionnée si tous les clients souhaitaient une C5 identique (grise avec volant à droite et intérieur tissu, par exemple) mais le consommateur souhaite de plus en plus personnaliser son véhicule. Il est beaucoup plus complexe d'assembler successivement une C5 rouge volant à gauche avec pare-chocs peints, puis une C5 verte volant à droite avec boîte automatique et climatisation...

► vers une augmentation des flux

Dans ce secteur l'individualisation des produits provoque une augmentation des flux de transport-logistique. Par ailleurs, de nombreux équipementiers de rang 2 et de rang 3 diversifient leurs marchés pour absorber les chocs d'une baisse de l'activité avec l'usine de La Janais, notamment en orientant leurs activités en région parisienne et dans le nord, ce qui génère des flux importants. On ne déménage pas les usines facilement, aussi c'est le transport-logistique qui s'amplifie lorsque les marchés changent.

▣ Le marché de la messagerie en pleine restructuration

Selon les experts, il reste encore trop de messagers spécialisés dans le colis express et la consolidation n'est pas encore terminée²⁰. Les six opérateurs qui se partagent le marché [c'est-à-dire Les Postes allemande, française, hollandaise, britannique -respectivement "Deutsche Post", "La Poste", "TNT Post Groep", "Post Office"- FedEx et UPS] ne resteront pas en l'état. Les rapprochements vont se poursuivre et se faire sous forme d'alliances (plus rapides et plus simples que des acquisitions, et permettant au groupe de se concentrer sur ces investissements en flottes, hubs technologies...).

En outre, la messagerie ne pourra pas se passer de correspondants locaux. La concentration verra la naissance de gros "organismes" de flux mais le bout de la chaîne restera aux mains des opérateurs locaux.

On peut néanmoins s'attendre à une "rationalisation" de l'organisation de ces relais locaux. En effet, il serait surprenant que la poste Allemande par exemple, conserve cinq établissements dans l'agglomération (Ducros Euro-Express, Arcatime, DHL-France, Danzas, Danzas Fashion).

²⁰ Bertrand de Mascarel, président de Géopost - Gilles Garin, PDG de DHL France - Michel Savy, universitaire - Bernard Mercier, vice-président Europe du Sud de FedEx In : Les Echos dossier Transports 25 juin 2001. interview de M. Jestin (PDG de Vicindo France)

2 -Des entreprises du bassin d'emploi rennais réactives et innovantes

Face à la demande toujours plus sophistiquée des chargeurs, les prestataires logistiques sont contraints à améliorer sans cesse leur savoir faire. L'effort d'innovation des entreprises locales mérite d'être souligné : deux sociétés ont été élues "Transporteur de l'année" durant la décennie et une entreprise a reçu le prix de l'excellence technique en 1998.

Les innovations les plus importantes relèvent de quatre domaines :

- le matériel technique
- la maîtrise de l'information
- la gestion des ressources humaines
- l'offre immobilière

Des innovations techniques onéreuses

Dans la filière automobile, la recherche permanente de gains de productivité dans l'approvisionnement de la chaîne de montage de la Janais pousse l'activité transport-logistique à innover. On assiste à l'émergence d'une véritable activité de niche où se placent certaines entreprises locales.

Différents procédés sont utilisés par les logisticiens. On parle par exemple de "faux camions" pour transporter des éléments de la chaîne de l'usine. Ce qui implique des cahiers des charges spécifiques et particulièrement contraignants remis aux logisticiens par les sous-traitants. Ainsi, par exemple, Eurofit (ex-SMP Guichen Michelin associé à 50 % avec des allemands) demande au logisticien Collyer-Locatex d'investir 250 à 350 KF par remorque pour transporter un élément de la chaîne de montage automobile qui permet l'encyclage automatisé (piloté par électronique) des pneus sur les véhicules PSA. L'investissement par le logisticien est d'environ 1,2 millions de francs dans cette innovation. Collyer-Locatex réalise ainsi l'interface entre le sous-traitant Eurofit et la chaîne de montage de Citroën qui reçoit les mêmes spécifications.

De même, Inergy (installé à Laval) qui fabrique des réservoirs de carburants et travaille en flux dits "RECOR" avec La Janais (5-6 heures après commande), a transmis à Collyer-Locatex un cahier des charges pointu. Il propose de conditionner les réservoirs sur des chariots, massifier la marchandise (séparer le réservoir de la gaine d'approvisionnement) pour éviter de transporter du vide (réduction de 6 à 3 camions/jour). C'est PSA qui assemble les deux pièces lors de la livraison sur la chaîne de montage.

Plus généralement une des formes d'innovations technologiques les plus courantes dans le transport est l'équipement des matériels roulants en système de suivi par satellite. En 2001 Le Roy a doté son parc en GPS et celui des Routiers Bretons sera équipé en 2002. Ce système permet de

connaître à tous moments la position exacte des camions et donc de mieux maîtriser l'horaire de livraison. Mais le coût d'investissement est encore relativement élevé (10 à 15 000 F/camion).

Toutes ces innovations s'accompagnent naturellement d'équipement en logiciels d'optimisation des camions, des tournées, des emplacements dans les entrepôts...

▣ Les systèmes informationnels : une innovation stratégique pour les logisticiens

La qualité de la logistique repose sur sa capacité à gérer le temps, donc à maîtriser les informations. De nombreuses entreprises travaillent en échange de données informatisées (EDI) pour la passation de commandes, la localisation des produits... en Internet sécurisé. D'autres mettent en place des modules de traçabilité ("tracing" et "tracking"). La certification ISO est de toute façon primordiale pour décrocher certains marchés (ex : norme ISO 9002 TS en automobile).

Depuis quelque temps, la grande distribution développe la gestion partagée des approvisionnements (GPA) avec les fournisseurs industriels. Il s'agit pour le distributeur, non pas d'envoyer à ses fournisseurs des commandes assez aléatoires, mais de lui demander de le réapprovisionner en tenant compte du niveau des stocks et des ventes en magasins. Le fournisseur a alors une visibilité totale sur l'écoulement de ses produits. Il s'agit de flux "tirés" puisque la commande n'est passée que lorsque le produit est vendu.

Au GPA a succédé le Collaborative Planning Forecasting and Replenishment (CPFR) à la fin des années 1990. Il s'agit alors d'une GPA accompagnée d'une prévision unique des approvisionnements partagée entre le distributeur et le fournisseur. En fait, il s'agit de réaliser une estimation des volumes qui seront vendus puis de s'accorder sur une quantité fixe, ce qui permet à l'industriel de maîtriser son plan de charge.²¹

Par ailleurs, les prestataires logistiques cherchent actuellement des méthodes pour suivre le produit jusqu'au consommateur final (notamment par le biais des cartes de fidélité), cette traçabilité étant utile par exemple en cas de rappel des produits pour cause de malfaçon ou de danger.

Quelque soit le chargeur, deux cas de figure se présentent en terme de gestion des informations :

- soit le client met son système de gestion interne des données à disposition du transporteur (cas de Super-U) ;

²¹ Evolutions logistiques et politiques publiques. Keita (Basile). Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques - Décembre 2001, 174 p.

- soit le client demande au transporteur d'être prestataire logisticien. Celui-ci utilise alors son propre système de gestion des données (commandes-livraison) pour gérer les flux de son client ;

Les messagers locaux récemment confrontés à la concentration européenne sont plutôt bien équipés et on compte même dans le bassin rennais des précurseurs de ce mouvement (ex : transports Joyau).

Les PME locales spécialisées en transport par lots disposent de quelques petits systèmes de gestion de l'information qui devraient évoluer lentement. Plus vraisemblablement, elles gèreront les flux physiques en utilisant les systèmes de gestion de données de leurs clients ou de sous-traitants intégrateurs comme UPS. En effet, le coût des investissements dans ce domaine s'avère extrêmement élevé et accessible qu'à quelques grands de la logistique comme UPS, ABX, Freelog...

Aucune entreprise locale (à l'exception des établissements GEFCO) n'est "fourth party logistics (4PL)" c'est-à-dire acteur sans camion ni stock qui planifie, pilote, combine, optimise les flux des sous-traitants, mutualise les chargements.

Une gestion des ressources humaines adaptée à la crise de recrutement

Le transport-logistique se heurte à des difficultés de recrutement. Les innovations en termes de ressources humaines cherchent à pallier cette tendance lourde en limitant le turn-over d'une main d'œuvre formée et qualifiée.

L'innovation dans ce domaine est de deux types :

- l'amélioration des conditions de travail proposées aux roulants ;
- la réduction du temps de travail.

Concernant le personnel roulant, le système de relais a permis une amélioration de la qualité de vie. Le PDG des Routiers Bretons a inventé le "relais conducteur" : un camion part de Rennes, un autre de Macon. Ils se retrouvent à mi-route pour la pause obligatoire. Ils échangent de camion et retournent à leur point d'origine. Les chauffeurs dorment chez eux le soir ou à l'hôtel-repos. Ce système a ensuite été approprié par d'autres transporteurs (Locatex a deux relais à Saintes et Bayonne pour les livraisons de portes de Xsara entre Rennes et Madrid). Il permet certes d'offrir de meilleures conditions de travail au personnel roulant mais aussi de mieux synchroniser les camions (par exemple STEF-TFE a mis en place un relais Rennes-Vannes pour mieux gérer son entrepôt rennais).

Dans le domaine de la réduction du temps de travail, cette même entreprise a mis en place les 35h dès 1999. Depuis, d'autres établissements se sont alignés sur cette législation.

La pénurie des conducteurs (disparition des appelés du contingent), les 35 heures et les réglementations européennes ont rendu le climat social dans ce secteur extrêmement fragile et donc coûteux à gérer. Les entreprises ont donc été amenées à innover pour éviter une crise de recrutement.

Une particularité rennais : l'offre immobilière des logisticiens

Quel que soit le segment de marché des chargeurs (automobile, grande distribution...), l'offre immobilière permet de prendre le contrôle de l'organisation de toute la chaîne logistique et de fidéliser les clients. Ainsi, certains industriels demandent au logisticien de leur construire une plateforme dédiée. Le logisticien capte alors les flux amont (les fournisseurs) et livre en aval le produit fabriqué.

Certains logisticiens rennais ont ainsi créé des filiales spécialisées dans le portage de produits immobiliers (Collyer-Locatex). Ils surfent sur la volonté des sous-traitants de ne pas être propriétaire de leur immobilier et proposent donc des contrats immobiliers de 9 ans ferme avec des produits le plus standard possible de façon à ne pas hypothéquer leur remise sur le marché éventuelle. Ils entrent alors en concurrence avec les professionnels du marché immobilier d'activités (ex : GIGRAM à la Touche Tizon).

D'autres prennent moins de risques et procèdent simplement à la location de locaux pour le compte de leur client. Ainsi, Drouin Europe propose aux MPAP (fournisseur de Citroën) une location immobilière à Ploërmel. Cela permet au logisticien de capter les matières premières et les flux de sortie (produits finis). C'est une opportunité pour entrer dans la filière automobile. De même Robin Chatelain Transport loue 15 000 m² à Janzé pour Intermarché.

Les logisticiens ont chacun leur stratégie en termes de surfaces d'entreposage proposées ; par exemple :

- Drouin se place sur le créneau des entrepôts de 5 à 20 000 m².
- Le Roy propose une taille d'entreposage de 40 000 m²

L'heure est toutefois à la modération des tailles des unités logistiques (autour de 40 000 m² et une centaine d'employés) afin de diminuer les problèmes de gestion des nuisances physiques et maîtriser au mieux les relations sociales (unité à taille humaine).

3 - Une activité de transport-logistique avec de forts impacts sur l'aménagement du territoire rennais

L'ancrage territorial à Rennes est stratégique par rapport à l'évolution du secteur agroalimentaire breton et de la filière automobile rennaise. La métropole régionale se trouve également au cœur d'un bassin de consommation d'une demi-douzaine de millions de consommateurs. C'est un atout certain qui le sera encore davantage demain avec le bouclage de l'Autoroute des estuaires et la création d'un aéroport international à 80 km au sud de l'agglomération.

Les entreprises développent d'ailleurs dans le bassin rennais nombre de projets de plates-formes de stockage ou d'expédition, spécialisées ou multiproduits, pour compte propre ou pour des chargeurs... Face à ces projets de développement, les collectivités de la région montent des zones logistiques. Les chefs d'entreprises rencontrés à l'occasion de la réalisation de la présente étude du Club de Prospective Rennais ont exprimé leurs points de vue sur ces projets.

Les atouts du bassin rennais

La localisation dans le bassin rennais participe d'une stratégie internationale de présence dans la région Grand-Ouest. Les sièges sociaux s'établissent surtout à Nantes mais la situation géographique à 360° de Rennes (contre 180° pour Nantes) est souvent citée comme un atout important pour la localisation des plates-formes logistiques. Le positionnement de Rennes est également stratégique à plusieurs titres.

► la présence d'entreprises dynamiques

Les filières automobile et IAA sont très dynamiques et porteuses de perspectives de développement (cf partie I).

► l'attractivité du littoral atlantique

Alors que le transport-logistique se heurte à des problèmes de recrutement, la qualité de vie offerte dans le bassin d'emploi rennais, est particulièrement valorisée par les chefs d'entreprises. C'est un argument très utilisé pour attirer notamment les cadres spécialisés en logistique, trop rares en France.

► une main d'œuvre qualifiée en informatique disponible

Le secteur transport-logistique est très à l'écoute des innovations en termes de gestion des bases de données, suivi des véhicules par GPS... Le bassin d'emploi rennais, avec son pôle de compétence en technologies d'information et de communication, dispose d'atouts appréciés par exemple, par Vicindo France (anciennement "Symbiose Ouest") qui est spécialiste en gestion de bases de données (500 millions

d'adresses sont gérées) et en routage (acheminement de courriers). 140 millions de plis/ an sont distribués par cette entreprise. La moitié directement dans les boîtes aux lettres, l'autre moitié affranchie et distribuée par La Poste. Les produits sont des courriers adressés ou non, physiques ou électroniques, de gestion ou de marketing :

- "gestion" (édition de factures, gestion des extraits de comptes bancaires...)
- "marketing" direct (propositions commerciales, cartes de fidélité, envois de catalogues...)

L'organisation de l'entreprise s'effectue selon les types de courriers et les délais de distribution :

- Le courrier de gestion acheminé en 2 jours ou 4 jours est acheminé depuis les sites de Rennes et Niort (besoin de proximité avec la clientèle vu les délais) ;
- L'envoi de marketing direct en 4 jours ou 7 jours est effectué depuis Orvault. La proximité du futur aéroport Notre Dame des Landes et du centre de tri du Grand-Ouest de La Poste constituent les principales raisons du choix géographique.

Mais si le siège de Vicindo France est installé à Orvault, "IDM" la SSII de gestion de données (17 informaticiens) a son siège à Cesson. L'entreprise conserve sa valeur ajoutée à Rennes (informaticiens de gestion des bases de données) en raison des réseaux professionnels et du haut débit. En effet, les données parviennent par liaisons sécurisées (e-building).

► un positionnement géographique favorable sur l'arc Atlantique

Rennes est la porte d'entrée en Bretagne pour le transport routier de marchandises. Elle est aussi incontestablement très bien placée pour la desserte de l'arc atlantique. Ainsi 18 à 20 départements sont couverts depuis Rennes. Paris et Bordeaux sont reliés en 4h30 de conduite, demain Le Havre²² et Boulogne-sur-Mer seront respectivement à 3 h 30 et 5 h 30.

On peut imaginer qu'un report de trafic important s'effectuera depuis l'axe rhodanien sur l'eurocorridor de l'autoroute des estuaires (Rotterdam-Madrid sans feu rouge) mais son impact n'est pas réellement anticipé par les transporteurs-logisticiens. Les 1 312 kilomètres de cette autoroute sont pourtant pratiquement achevés, puisque le dernier tronçon entre Bordeaux et Bayonne (RN 10) sera réalisé en 2003. En attente d'un approfondissement de cette question, les avis restent partagés quant à l'impact réel d'une telle infrastructure sur l'économie locale (voir partie III "Mise en perspective de l'activité transport-logistique avec les tendances lourdes européennes" par M. Bernadet).

²² Le port du Havre sera prochainement accrédité par les Etats-Unis au regard des nouveaux standards de sûreté "Container Security Initiative". Il s'agit pour l'instant du seul port français susceptible d'être retenu (avec Rotterdam et Anvers en Europe). source : Les Echos juin 2002

En ce qui concerne le tronçon local, les premiers chiffres montrent une hausse de trafic de 20 % entre 2000 et 2001 sur la section Caen/Rennes (section qui sera totalement achevée en 2003 au plus tard). Près de 17 000 véhicules/jour (dans les deux sens) ont été enregistrés, dont 18 % de poids lourds, un taux important. Aux portes de Rennes, ce sont plus de 20 000 véhicules/jour qui ont été comptés.

Le tracé de l'autoroute des estuaires



Source : Ministère de l'Équipement

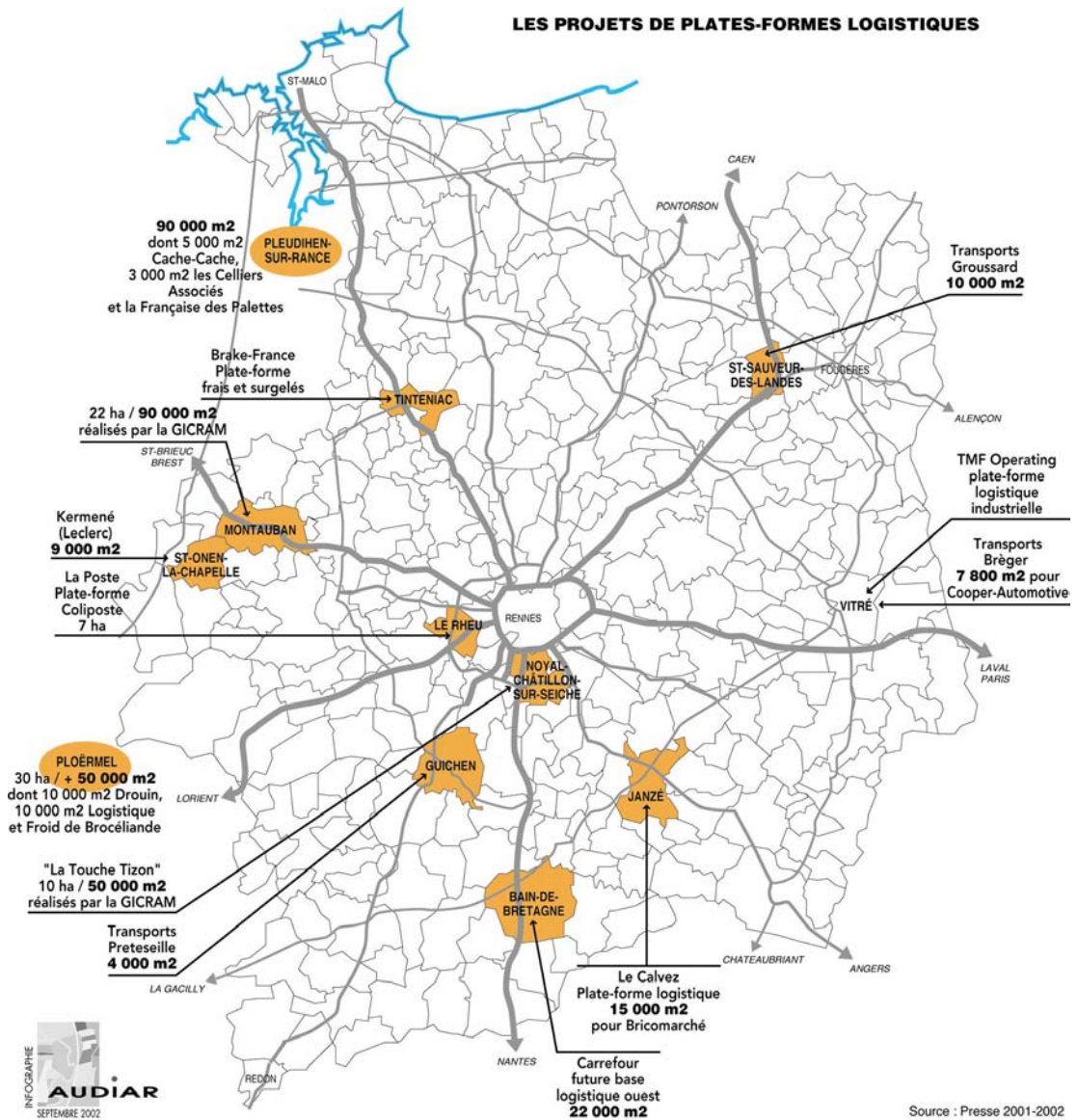
Au delà de Dunkerque et Saint-Jean-de-Luz, l'autoroute des estuaires relie la péninsule ibérique aux pays de l'Europe du Nord-Ouest.

Source : Schéma de service collectif transport

Rennes est située sur un des itinéraires alternatifs à la traversée de l'Ile-de-France : l'autoroute des estuaires.

La multiplication des projets logistiques à proximité de Rennes

Des transporteurs-logisticiens et des industriels ont annoncé récemment de nombreux projets de création de plates-formes logistiques. Cet immobilier d'activités se localise de façon assez aléatoire au gré des opportunités offertes et des stratégies propres à chaque opérateur.



Les projets logistiques sont développés plutôt à l'ouest et au sud de l'agglomération rennaise, faute de foncier disponible à l'Est.

Les projets logistiques développés par des transporteurs-logisticiens et par d'autres entreprises dans les bassins d'emplois rennais et vitréen

Transports Bréger	8 000 m ² à Vitré pour Cooper Automotive
Transports Groussard	10-20 000 m ² à Saint Sauveur des Landes
Transports Preteseille	4 300 m ² à Guichen à proximité de Plastic Omnium. Déplacement du siège.
Le Calvez Logistique (anciennement Robin Chatelain Distribution)	15 000 m ² à Janzé pour Intermarché
Les Routiers Bretons	2 500 m ² à Bruz
TMF Operating	plate-forme logistique et affrètement à Vitré
Carrefour	11 500 m ² à Bain de Bretagne (plate-forme Grand-Ouest spécialisée dans les produits frais approvisionnant 22 hypermarchés de Bretagne et Pays-de-Loire)
Kermené (Leclerc)	8 000 m ² à Saint Onen La Chapelle (plate-forme avancée de produits carnés)
Brake France	plate-forme de produits frais et surgelés à Tinténiac
Yves Rocher	20 à 25 000 m ² à la Gacilly (distribution des produits cosmétologiques)
La Poste (Coliposte)	plate-forme de 7 ha

Par ailleurs, quatre collectivités montent des projets de zone logistique :

- Pleudihen-sur-Rance zone logistique de 90 000 m² sur 37 ha Elle compte pour l'instant trois entreprises :
la plate-forme de stockage des produits finis de prêt-à-porter *Cache-Cache* de 5 000 à 10 000 m²
La Française des Palettes
Les Celliers Associés (cidre Val de Rance) 3 000 m²
- Montauban-de-Bretagne zone logistique de 90 000 m² destinée à l'IAA et l'électronique sur 20 ha.
- Noyal-Châtillon/Seiche zone d'activités de "la Touche Tizon" de 50 000 m² (28 ha) dite "Parc Industriel Fournisseurs", dédiée aux équipementiers de PSA développée par Rennes-Métropole. Elle accueillera *Vistéon* (panneaux de portes), *Inergy Automotive System Ouest* (alimentation en carburant), *Lear Corporation* (faisceaux électriques) *Eurofit* (pneus et jantes) et *Bretagne Ateliers*. Déjà 33 000 m² sont réservés pour *Vistéon* et 4 000 m² pour *Inergy*.
- Ploërmel zone logistique de 90 000 m² (1^{ère} tranche de 50 000 m² dont 5 à 10 000 m² pour *Drouin* et 10 000 m² pour *Logistique et Froid de Brocéliande*)

La GICRAM, société de promotion immobilière (CA de 45 millions d'€) qui développe déjà 14 plates-formes lourdes spécialisées en France, porte les 20 ha de plate-forme à Montauban-de-Bretagne et 10 ha à Noyal-Châtillon-sur-Seiche. Elle s'appuie sur des investisseurs importants qui mettront à terme 36,59 millions € à Montauban et 33,54 millions € à Noyal-Châtillon.

Il existe d'autres acteurs nationaux spécialisés dans l'immobilier logistique (Parcolog, Distripole...) qui construisent des bâtiments de 25 à 30 000 m² en moyenne. Tous ces investisseurs attendent un rendement des capitaux investis de l'ordre de 10 à 11 %, le coût du foncier est donc un élément décisif de leur choix de localisation.

Le point de vue des chefs d'entreprises sur le projet de plate-forme logistique dans le bassin rennais

Le Conseil Régional, le Conseil Général, Rennes Métropole et la réunion des cinq chambres consulaires (Force 5) financent actuellement une étude d'implantation d'une plate-forme logistique. Le cabinet Pringat de Reims travaille sur la localisation du site de la plate-forme, son dimensionnement et l'impact sur l'emploi et les ressources fiscales générées.

Deux fonctions pour cette plate-forme seront examinées dans cette étude :

- une plate forme d'éclatement à l'entrée en Bretagne, la messagerie régionale prenant le relais (utilisée notamment par un certain nombre de transporteurs français ou étrangers pour ne pas aller jusque dans le Finistère et retourner parfois à vide) ;
- une plate forme de stockage avancé. Des IAA commencent à songer à avoir un stock avancé face aux exigences de la grande distribution (rendez-vous à heure fixe...).

Les chefs d'entreprises rencontrés à l'occasion de la réalisation de la présente étude du Club de Prospective Rennais se sont exprimés sur le projet de plate-forme. Leurs propos sont restitués dans les deux parties suivantes.

► Les types de plates-formes imaginés par les chefs d'entreprises

Une plate-forme moyenne spécialisée

La grande distribution exige la localisation des entrepôts et plates-formes de distribution au plus près des marchés de consommation, c'est-à-dire dans les grandes agglomérations. Mais la taille des unités logistiques est modérée (autour de 40 000 m² et une centaine d'employés) afin d'en maîtriser les impacts environnementaux et sociaux. Si ces unités moyennes accroissent la souplesse de la chaîne logistique, en revanche, elles ne favorisent pas les économies d'échelle.

Cette contradiction verra peut-être son épilogue dans la création de plates-formes moyennes, spécialisées par produit (stockage-distribution des liquides, des produits congelés, des pâtisseries etc...).

Une plate-forme d'approvisionnement pour le centre-ville

Une plate-forme d'éclatement des produits destinés aux points de vente du centre-ville pourrait également s'avérer utile.

En effet, la livraison s'effectue en moyenne par 5 à 10 camions, 1 à 2 fois par semaine. cela provoque des nuisances qui pourraient être réduites si :

- d'une part les messagers d'une même groupe coordonnaient leurs activités (ex : Danzas, Ducros, Arcatime de Deutsche Post) ;
- la messagerie était confiée à 2 ou 3 entreprises uniquement au départ de la plate-forme commune, d'autre part ;
- enfin, si les magasins mettaient au point un système permettant la livraison avant 9h, voire entre 5h et 8h (système de sas derrière les points de vente permettant de déposer les colis dans ce petit local sans attendre l'ouverture du magasin).

▮ Les réticences des chefs d'entreprises

Une offre immobilière actuelle suffisante

La libération de surfaces d'entreposage importantes devrait intervenir dans les mois à venir. Sur la zone de la Touche Tizon s'installeront divers équipementiers²³ et plus généralement le mouvement de rapprochement des sous-traitants et équipementiers de PSA devrait provoquer la libération de 30 à 40 000 m² dans un rayon de 40 km²⁴. Aussi certains redoutent que le marché de l'entrepôt ne s'écroule dans la périphérie rennaise. Ils estiment qu'il faudrait construire des bâtiments industriels (activité d'assemblage, mini-production) plutôt que des entrepôts.

Des difficultés de recrutement accrues

Les PME sont en concurrence directe pour le recrutement de main d'œuvre avec les grands groupes du secteur logistique (parfois même avec l'usine de La Janais pour les manutentionnaires). Aussi, certains chefs d'entreprises ne souhaitent pas une proximité immédiate avec leurs homologues, qui pourrait dégrader la situation sociale dans l'entreprise. On connaît déjà des tensions sociales fortes autour des zones logistiques d'Orléans et de la vallée du Rhône.

Par ailleurs, ils redoutent le refus du personnel de suivre l'entreprise en grande couronne rennaise. Ils trouveraient plus judicieux que l'agglomération développe plusieurs petites zones à proximité de la main d'œuvre (ex : une à proximité de Villejean, une autre à la ZUP Sud...).

Enfin, l'accessibilité en transports en commun de la future plate-forme et son offre de services (restaurant etc...) sont essentielles au vu du faible pouvoir d'achat des salariés de ce secteur.

Le faible développement de l'intermodalité

Les objectifs ministériels souhaitent un doublement du trafic ferroviaire de marchandises dans 20 ans. Néanmoins, avec un trafic fret ferroviaire qui ne cesse de perdre du terrain, des infrastructures saturées et des perspectives de retour à l'équilibre financier très éloignées, ce but apparaît encore très lointain²⁵.

²³ Vistéon (15 000 m²), GEFCO (30 000 m²), et éventuellement Eurofit Inergy Wimetel. Essor à Chartres de Bretagne, Socorège à Saint Jacques devraient bouger ainsi que d'autres petites unités.

²⁴ Le cabinet Kermarrec a néanmoins évalué en 2001 un déficit à 80 000 m² de surfaces d'entreposage dans la région rennaise (surtout en entrepôt de plus de 2 000 m²).

²⁵ Transport combiné : la SNCF dans le collimateur. Les Echos juin 2002.

En tout état de cause même s'il se réalise, le développement du rail ne changera pas le rapport entre les modes de transport des marchandises puisque le transport routier de marchandises doublera lui aussi durant les 20 prochaines années.

A l'échelle de la Bretagne, le ferroutage se développe lentement (25 ans de décalage avec la Suisse). Le fer ne présente actuellement aucune souplesse et le combiné rail-route ne semble pas intéressant pour le moment²⁶. D'ailleurs certains chargeurs font inscrire dans leurs contrats une clause interdisant au transporteur-logisticien de recourir au transport ferroviaire ! La voie ferrée est donc pour l'instant plutôt utilisée pour les pondéreux (2 000 wagons de céréales enregistrés en 2001 en Bretagne).

A plus long terme, les logisticiens prévoient que, dans quelques décennies, ils achèteront la traction à la SNCF tout en restant les logisticiens référencés ; leur hypothèse reposant sur le fait que la SNCF ne saura jamais approvisionner une chaîne de montage, activité trop complexe et ne correspondant pas au métier de base de la SNCF.

Enfin, pour les chefs d'entreprises, la création éventuelle d'une plateforme logistique est une problématique régionale (Bretagne et Pays de Loire) et non locale. Dans ce contexte, la création de l'aéroport de Notre Dame des Landes est un facteur déterminant. Certaines entreprises l'anticipent déjà. Un nouvel établissement de Vicindo France a été créé à Orvault (spécialisé en routage et siège de Vicindo France) en fin 2001. Les raisons de cette implantation sont la proximité de l'aéroport Notre Dame des Landes et du centre de tri du Grand-Ouest de La Poste.

²⁶ Au départ de Rennes il existe une ligne à destination de Vénissieux prolongée jusque Avignon depuis juin 2002.

**LA MISE EN PERSPECTIVE DE
L'ACTIVITE TRANSPORT-LOGISTIQUE
LOCALE AVEC LES TENDANCES
LOURDES EUROPEENNES (M. BERNADET)**

Monsieur Maurice Bernadet, professeur au Laboratoire d'Économie des Transports de Lyon II, a été invité par le Club de Prospective Rennais à réagir à l'état des lieux élaboré par l'AUDIAR et la CCI de Rennes. Il a mis en perspective le secteur transport-logistique dans l'agglomération rennaise avec les tendances lourdes nationales et européennes.

Le texte qui suit est la transcription des propos tenus par M. Bernadet lors de la séance du Club Prospective du 20 juin 2002. Il se compose de quatre séquences. Ce texte a été amendé et est publié avec l'accord de son auteur.

Séquence I : le poids du transport-logistique

La situation du secteur du transport routier de marchandises et son poids dans le bassin rennais ont été rappelés par l'AUDIAR et M. Leblond, mais je voudrais insister sur quelques points qui sont d'ailleurs logiquement liés :

- La structure par taille du secteur est très déséquilibrée, avec un petit nombre de grands groupes, un nombre non négligeable d'entreprises de taille moyennes mais qui souvent ne sont pas indépendantes de ces groupes, un grand nombre de très petites entreprises (la moitié des entreprises de transport routier de marchandises sont des entreprises unipersonnelles).
- Les entreprises de transport routier sont fortement sous-capitalisées, quelle que soit leur taille. Si la marge des entreprises par rapport à leur chiffre d'affaires est très médiocre, la rentabilité des fonds propres n'est pas mauvaise, parce que ces fonds propres sont faibles.
- Ces entreprises exercent leur activité dans un cadre réglementaire apparemment très contraignant.
- Mais il faut ici distinguer les textes d'une part et leur application d'autre part. L'administration en charge des contrôles se montre fréquemment indulgente et ne relève les infractions que lorsque le comportement de l'entreprise est plus infractionniste que la moyenne ; les tribunaux ne donnent pas nécessairement suite aux procès verbaux et les sanctions, lorsqu'il y a sanction, sont très inférieures aux niveaux maximums que prévoient les textes.
- En effet le respect des textes réglementaires a un coût pour les entreprises. On comprend que sur un marché très concurrentiel il soit tentant de réduire les coûts en ne respectant pas les vitesses maximums, le poids total en charge du véhicule et les obligations en matière de temps de conduite, temps de repos et temps de travail. Le non-respect de ces réglementations n'est pas toujours intentionnel, mais c'est le cas le plus fréquent : la "fraude" est donc courante et participe de la régulation économique du secteur.
- La sous-traitance est également une pratique courante. Elle est le fait d'entreprises de taille moyenne ou grande qui ont des services commerciaux et des accords avec des clients directs, industriels ou distributeurs. Ces entreprises n'assurent pas elles-mêmes les

prestations sur lesquelles elles s'engagent, mais elles font travailler des entreprises plus petites qui n'ont pas un accès direct au fret et qui dépendent donc des premières pour travailler. Il arrive que les entreprises donneur d'ordre acceptent de leurs clients des prix qui ne couvrent pas le coût de la prestation, parce qu'elles savent qu'elles trouveront toujours des sous-traitants qui accepteront de les réaliser. Mais ces sous-traitants ne pourront tirer leur épingle du jeu qu'en réduisant leur coût, en ne respectant pas les réglementations. Ce qui est en réalité sous-traité, c'est l'obligation, pour le sous-traitant, de pratiquer la fraude pour rentabiliser le fret sous-traité !

- La disponibilité de la main d'œuvre tend à devenir un problème majeur des entreprises de transport et de logistique. L'avenir du transport routier est largement conditionné par l'aptitude des entreprises à trouver la main d'œuvre dont elles ont besoin à tous les niveaux et à les gérer conformément à la réglementation (dont les conditions d'application deviendront probablement de plus en plus strictes). Or, si des dispositifs de formation existent et fonctionnent correctement, ils ont beaucoup de peine à recruter des candidats : les jeunes ne souhaitent plus s'orienter vers le transport. La qualité des candidats est trop faible et des places restent vacantes, alors que les entreprises de transport recherchent des personnels de plus en plus qualifiés.
- Au cours des dernières années, les statistiques de l'emploi dans le secteur du transport routier et de la logistique montrent que ce secteur est régulièrement créateur d'emplois. Mais ce dynamisme est pour partie la conséquence de l'externalisation de ces fonctions par les entreprises industrielles et commerciales. Il ne s'agit pas de créations nettes, mais au moins partiellement de transferts d'emplois. L'externalisation est favorisée par le fait que les conditions de travail et de rémunération sont plus faibles dans le transport que dans les entreprises industrielles ou commerciales dont les personnels bénéficient de conventions collectives plus avantageuses.
- Actuellement, l'organisation du système industriel et de distribution est largement fondée sur le développement du transport public à bas coût. Si les entreprises de transport ne parviennent pas à répondre à la demande qui en résulte, notamment si elles ne savent pas attirer les personnels dont elles ont besoin, les industriels seront obligés de revoir complètement leur organisation logistique.

Rien ne permet de penser que les entreprises de transport du bassin rennais s'écartent sensiblement de ce "modèle" qui d'ailleurs n'est pas spécifique à la France, mais peut se retrouver, avec sans doute quelques différences secondaires, dans tous les pays de la Communauté. Ce qui en revanche paraît un peu particulier, c'est le fort dynamisme des transporteurs routiers dans la région rennaise.

Plus généralement, ce dynamisme caractérise la Bretagne et s'explique sans doute par l'influence de deux facteurs :

- la faiblesse relative du transport ferroviaire,
- le poids très particulier d'au moins deux types de marchandises transportées prioritairement par la route : les matériaux de construction (mais qui constituent une part importante du trafic des transporteurs

routier dans toutes les régions), les produits liés à l'industrie agroalimentaire (caractéristique propre à la Bretagne).

Or, en Bretagne comme dans les autres régions, on assiste à une tendance au regroupement des activités de transport routier et surtout de logistique autour des principales agglomérations. Les implantations d'entreprises de transport routier autour de Rennes bénéficient prioritairement de ce dynamisme breton.

On peut noter encore deux particularités du tissu rennais :

1 – La faiblesse de l'organisation du transport international. Cela peut poser problème et est peut-être lié au fait que le rayonnement de la région Bretagne est largement national et non international. Il faudrait vérifier que cette explication est correcte en étudiant les exportations de la région.

2 – La faiblesse des activités spécifiques de manutention-stockage en région Bretagne. Lorsque ces activités sont modestes, elles restent intégrées à des établissements de transport-logistique, c'est-à-dire dans des entreprises à dominante transport complétant leur activité par des prestations logistiques secondaires. Au contraire, à partir du moment où les activités entreposage-stockage-manutention se développent, elles font l'objet d'établissements propres.

Cette caractéristique peut recevoir deux explications :

- Il est possible que, contrairement à ce qui s'est produit en France depuis 10-15 ans (et ce phénomène continue de se développer) l'externalisation des activités transport et logistique de la part de l'industrie et de la distribution soit limitée en Bretagne : le stockage et l'entreposage resteraient internes aux industriels et aux distributeurs. La CRCI vient de réaliser une étude sur les services : le taux d'externalisation en Bretagne serait de 50 %, mais en logistique de 10 % seulement. La Bretagne serait donc à cet égard en retard sur les évolutions contemporaines.
- La spécificité du tissu économique et plus particulièrement du tissu industriel breton n'implique pas des activités de manutention-stockage sophistiquées (étiquetage, emballage et surtout activités de post-production) souvent prises en charge par des prestataires logistiques.

Une autre spécifique semble se dégager assez clairement : un nombre relativement important d'entreprises de transport de taille moyenne semblent avoir conservé leur caractère familial. La plupart des entreprises de transport routier ont une origine familiale et elles ont souvent conservé le nom de la famille du fondateur. Mais depuis 20 ou 25 ans, un grand nombre d'entre elles ont été rachetées par des groupes, tout en conservant leur raison sociale ; elles ne sont donc plus indépendantes. La région Bretagne semble, de ce point de vue, originale.

Cette situation peut-elle perdurer ? Ces entreprises peuvent-elles résister à la concurrence européenne ou à celle des grands groupes nationaux ?

S'agissant des messagers, l'intégration en de grands groupes qui maîtrisent l'espace par des implantations multiples est déjà faite ou en voie d'achèvement. S'agissant des transporteurs de lots, les entreprises de la région ont l'avantage, parce que la région Bretagne est excentrée, d'être relativement peu confrontées à la concurrence. Par ailleurs il n'est pas évident qu'il existe, dans cette activité, des économies d'échelle qui pousseraient à l'augmentation de la taille des entreprises.

En revanche, il est un facteur qui peut conduire à la perte d'indépendance des entreprises régionales. De façon générale, ces entreprises ont des résultats nets faibles et elles peuvent très facilement basculer dans le rouge soit du fait d'une erreur d'orientation stratégique (en particulier une politique de croissance trop rapide compte tenu de l'insuffisance des fonds propres), soit plus simplement de quelques erreurs de gestion dans une conjoncture morose. Les banques qui sont conscientes de la fragilité de ces entreprises sont alors réticentes à apporter leur concours. Se pose aussi, pour ces entreprises, le problème de la transmission. Dans ces différentes circonstances, les entreprises peuvent être contraintes d'aller chercher ailleurs le refinancement qui leur est nécessaire.

Séquence II : les perspectives d'évolution des différents segments de marché du transport-logistique

L'avenir du transport ferroviaire et celui du transport routier sont évidemment liés. Le transport ferroviaire de marchandises décline de façon quasiment régulière en France depuis plus de 20 ans et les protestations contre le "tout route" sont de plus en plus nombreuses. Les pouvoirs publics de façon récurrente font part de leur volonté de revitaliser le transport ferroviaire et le transport combiné. Mais jusqu'à présent, ces intentions n'ont pas été suivies d'effet. La part du chemin de fer en France est très modeste. Si l'on raisonne en valeur des prestations produites, c'est-à-dire en chiffre d'affaires, le fret réalise moins de 5 % de l'ensemble du transport terrestre, la route 95 %, la voie d'eau moins de 0,5 %. La distance moyenne du transport ferroviaire est de 340 km, celle du transport routier d'environ 100 km

Le ministre actuel des Transports a annoncé que le transport ferroviaire doublerait d'ici 2010. Cet objectif correspondrait non à un retournement de tendance, mais au simple maintien de la part de marché de la SNCF. Or aucun expert ne croit que cette prévision est réaliste. A défaut de politique des transports vigoureuse, courageuse et certainement coûteuse, il ne paraît pas possible que la tendance se retourne, ni même que la part de marché du transport ferroviaire se stabilise.

Le transport routier continue donc à se développer, et, contrairement à ce qui est parfois dit, il ne souffre pas trop de la congestion. Celle-ci ne se manifeste que ponctuellement, dans le temps et dans l'espace, et elle n'interdit pas d'assurer des relations de longue distance à une vitesse moyenne largement supérieure à celle qu'autorise le chemin de fer, et avec une fiabilité (respect des délais prévus) remarquable.

Quant au transport combiné – auquel les transporteurs routiers feraient volontiers appel s'il offrait une qualité de service plus satisfaisante – il ne répond pas aux espoirs des pouvoirs publics et des défenseurs de l'environnement. Il additionne peut-être les avantages des modes qu'il combine, mais il additionne aussi leurs inconvénients, et, en toute hypothèse, il ne peut pas être plus performant que son maillon le plus faible, c'est-à-dire le ferroviaire.

Les transports routiers ont donc encore un bel avenir devant eux et le progrès technique a d'ores et déjà permis, et permettra plus encore dans le futur, de limiter fortement leur contribution à la pollution atmosphérique. En revanche, il n'existe pour l'instant pas de solution technique au problème de l'émission des gaz à effet de serre...

S'il ne paraît pas réaliste de prévoir une modification sensible de la répartition modale, la limitation des nuisances provoquées par les poids lourds passe par le "découplage" entre le transport et la croissance économique. Comment faire en sorte que cette croissance ne se traduise pas par une augmentation approximativement proportionnelle du transport ? Peut-on avoir une croissance plus économe en transport ? Il est clair que la tendance passée ne va pas dans ce sens et qu'une tendance différente supposerait une remise en cause radicale de l'organisation spatiale de la production et de la distribution qui, au contraire, depuis 25 ans, s'est organisée sur la base d'un recours accru au transport.

C'est le cas de la grande distribution, même si les stratégies logistiques des distributeurs peuvent varier.

Tous les distributeurs ont opté pour des formes d'organisation reposant sur deux principes :

- La rentabilisation des surfaces, la maximisation du chiffre d'affaire par m² de surface de vente. Dans ces conditions il ne peut être question de "gaspiller" de la surface en maintenant des stocks dans les lieux de vente. Les stocks sont réduits au minimum, ce qui suppose des approvisionnements fréquents, en quantités strictement limitées, et parfaitement sûrs.
- Le passage par plates-formes dédiées : sauf cas particulier, les marchandises en provenance des fournisseurs ne sont pas livrées en direct mais transitent par une plate-forme intermédiaire, lieu de redistribution sans stockage ("cross docking") ou lieu d'entreposage, selon les produits.

Mais l'adoption de ces principes est compatible avec des formes d'organisation variées, et notamment les distributeurs peuvent choisir entre confier ces plates-formes à des prestataires logistiques ou les gérer "en propre". Selon les enseignes, les deux solutions sont adoptées, et les choix en faveur de l'une ou de l'autre formule ne sont d'ailleurs pas nécessairement définitifs : les stratégies logistiques des grands distributeurs peuvent changer en quelques années.

On peut noter que les grands distributeurs fortement présents en Bretagne ont plutôt choisi la solution de l'intégration logistique : ils gèrent eux-mêmes leurs plates-formes, et parfois même les transports qui leur sont associés. De sorte que le "système breton" est de ce point de vue, original.

Les enjeux logistiques dans le domaine de la grande distribution sont considérables et le rapport de force entre les distributeurs et leurs fournisseurs a évolué en faveur des premiers qui peuvent imposer les solutions qui leur paraissent les plus efficaces. Mais la tendance actuelle consiste à impliquer plus fortement les prestataires logistiques et les fournisseurs dans la gestion de la chaîne d'approvisionnement. La "mode" est à la gestion des réapprovisionnements partagée, voire au CPFR (Collaborative Planning for Casting and Replanning) : l'information sur l'écoulement des produits remonte la chaîne et les acteurs ajustent en conséquence la planification de leur production et l'organisation des livraisons pour garantir au distributeur qu'il n'y aura ni rupture d'approvisionnement ni stock superflu. Mais la mise en œuvre de ces pratiques "partenariales" est délicate, compte tenu du caractère stratégique des informations et des intérêts au fond fortement contradictoires des "partenaires". Mais on recherche incontestablement à développer une gestion des chaînes logistiques plus "coopérative", dans laquelle les deux parties seraient également gagnantes...

La région rennaise est également fortement concernée par l'organisation logistique de l'industrie automobile. Pendant longtemps, les constructeurs automobiles ont admis que les équipementiers ne soient pas nécessairement implantés à proximité des usines de montage. Plus exactement, ils imposaient qu'ils disposent de stocks à proximité immédiate pour assurer des livraisons dans des délais très brefs, mais les unités de production des équipementiers pouvaient être éloignées : le modèle "Toyota City" n'avait pas été transposé en France.

Cette situation change et les deux grands constructeurs français imposent aujourd'hui à leurs équipementiers de premier rang de s'implanter à proximité de leurs usines (Cf. Renault à Sandouville). Ce phénomène ne semble pas toucher pour l'instant les équipementiers de rang 2 et 3, dès lors qu'ils disposent d'entrepôts de stocks avancés et de systèmes de ramasse et de livraison performants (fondés évidemment sur l'utilisation du mode routier... et parfois, en cas d'urgence, sur le taxi voire l'hélicoptère !)

La grande distribution et l'industrie automobile sont certainement les deux secteurs d'activité qui, dans leurs domaines respectifs (logistique industrielle et logistique de distribution) ont développé les systèmes logistiques les plus sophistiqués. Les autres secteurs paraissent largement "à la traîne", et parfois les solutions adoptées paraissent archaïques, surtout du côté des approvisionnements. Il ne fait aucun doute qu'il y a, dans beaucoup d'industries, des gisements considérables de productivité qui restent à exploiter, en adoptant des solutions que les secteurs de pointe maîtrisent depuis plusieurs années.

▣ Séquence III : la réactivité des établissements

Je voudrais évoquer ici quelques facteurs d'adaptabilité des entreprises de transport et de logistique.

Et relever tout d'abord que les transporteurs ne sont pas condamnés à devenir logisticiens. Certes les marges sont souvent plus fortes dans les activités logistiques que dans le transport. Mais d'une part l'entreprise de transport qui maîtrise convenablement son marché peut gagner correctement sa vie. Et d'autre part, il est très facile de perdre beaucoup d'argent en se lançant, sans en avoir les compétences, dans des activités d'entreposage même relativement simples.

Mais je voudrais principalement mettre l'accent sur deux facteurs qui sont sans doute essentiels pour l'avenir et qui sont d'ailleurs liés : la maîtrise de l'information, et celle des ressources humaines.

Le contrôle des flux d'information est un paramètre essentiel des organisations logistiques et du Supply Chain Management. Les fabricants de logiciels mettent à la disposition des entreprises des logiciels très élaborés, soit spécialisés, soit "intégrés", pour leur faciliter cette maîtrise. Toutefois il faut garder à l'esprit d'une part que la possession d'un logiciel ne suffit pas à garantir la rigueur et la fiabilité des informations et d'autre part que l'installation et l'utilisation de logiciels intégrés très sophistiqués (ERP, qu'une traduction malveillante appelle Échec Récurrent Programmé !) sont très coûteux, très complexes et peuvent être à l'origine de graves dysfonctionnements. Il reste qu'il n'est pas pensable de répondre à l'exigence de suivi des produits que formulent les donneurs d'ordre sans informatisation.

Dans la logistique de distribution, le distributeur impose que l'information circule tout au long de la chaîne en amont et en aval du prestataire – lorsque la gestion des plates-formes est externalisée -, ce qui suppose que le système d'information de ce prestataire soit connecté en amont avec celui des fournisseurs et en aval avec celui du distributeur. La question se pose alors de choisir entre se doter d'un système propre et gérer, ce qui n'est pas toujours facile, les interfaces, ou adopter le système du distributeur avec le risque de dépendance qui en résulte...

L'utilisation de l'informatique et des techniques modernes de communication est tout aussi nécessaire dans les entreprises de transport pur, où l'enjeu, en termes de productivité, est de mieux gérer les véhicules, les hommes et en définitive le temps.

Le second facteur sur lequel je voudrais insister est celui de la gestion des ressources humaines. Elle est très complexe, du fait des réglementations sur les temps de conduite et de repos et sur le temps de travail, avec la mise en œuvre de l'ARTT. J'ai déjà indiqué qu'on allait vraisemblablement vers un renforcement de l'application des règles et leur non-respect peut coûter cher à ceux qui s'éloignent par trop des comportements "moyens".

Il faut à cet égard souligner la difficulté de la mise en œuvre de la réduction du temps de travail des conducteurs routiers dans un climat social non conflictuel. Cette réduction est entreprise depuis le "contrat de progrès", c'est-à-dire 1995. Mais réduire le temps de travail, même à salaire maintenu, c'est aussi réduire les indemnités de route que les conducteurs ont toujours considéré comme partie intégrante de leur rémunération. Des solutions innovantes, telles que l'organisation des relais qui permettent aux conducteurs de longue distance de rentrer chez eux tous les soirs et de respecter plus facilement les temps de conduite et de repos, trouvent là leur limite...

Il faut ajouter que dans le transport, on ne gère plus des tonnes ou des tonnes-kilomètres, mais du temps, qu'il s'agisse du temps des matériels, et surtout du temps des personnels. Enfin la capacité des entreprises à recruter, à stabiliser les personnels (notamment les personnels de conduite dans le transport routier, les personnels d'exécution – caristes, manutentionnaires et autres magasiniers – dans les fonctions logistiques), à les motiver et à obtenir une bonne qualité de service est sans doute une des clés du développement des entreprises du secteur.

On a signalé que certains prestataires logistiques de la région rennais avaient investi dans l'immobilier. Il semble qu'il s'agisse d'un comportement tout à fait exceptionnel. En règle générale, comme nous l'avons déjà signalé, une des faiblesses des entreprises du secteur est l'insuffisance de leurs fonds propres. Aussi concentrent-ils leurs efforts sur ce qui est le cœur de leur métier, c'est-à-dire l'organisation et l'installation du système d'information performant qui l'autorise. Ils évitent d'investir dans des locaux, d'autant que les contrats passés avec les donneurs d'ordre sont d'une durée trop courte pour permettre l'amortissement d'un tel investissement. Par ailleurs, il existe des promoteurs spécialisés dans la construction d'entrepôts qui louent les locaux aux prestataires.

Séquence IV : l'impact du transport-logistique sur l'aménagement du territoire

La première question qui semble se poser aux responsables de l'aménagement de la région rennais est de savoir si l'achèvement de l'Autoroute des Estuaires qui permettra un parcours d'Amsterdam à Bilbao sans un feu rouge est une opportunité de nature à favoriser le développement des activités de transport et de logistique autour de Rennes. On peut comprendre que cet achèvement suscite des espoirs ; je crains qu'il ne s'agisse que (ou qu'il s'agisse principalement) d'illusions. D'abord, il faut insister sur le fait que si des infrastructures de transport performantes sont une condition nécessaire à une implantation logistique, elles ne sont jamais suffisantes : une autoroute permet aux poids lourds de passer ; pour qu'ils s'arrêtent, il faut qu'une activité locale justifie qu'un traitement des marchandises ait lieu en ce point. Une autoroute génère donc d'abord des flux de transit.

Ensuite, je ne pense pas que l'achèvement de cette autoroute détourne des flux à longue distance importants. Les axes plus directs qui, comme nous l'avons déjà noté, ne sont pas saturés sauf à certaines périodes de l'année, resteront concurrentiels parce que plus courts et donc parce qu'ils permettent d'économiser des kilomètres et surtout du temps.

Il faut également tenir compte du caractère "excentré" de Rennes qui me paraît exclure un scénario de développement des activités de transport-logistique semblable à celui d'Orléans.

Si l'on schématise, on peut dire qu'il existe trois types de plates-formes :

- Des plates-formes "locales" qui assurent la desserte de l'agglomération proche.
- Des plates-formes régionales desservant une zone plus ou moins importante selon la qualité des dessertes, mais qui exclut l'utilisation de conducteurs "grands routiers". La livraison et le retour dans la journée, voire l'organisation de deux "tournées" par jour sont la règle.
- Des plates-formes "grand régional" desservies par des parcours de longue voire de très longue distance, pouvant dépasser les frontières nationales. L'exemple type est celui des deux zones logistiques de la région lyonnaise, L'Isle d'Abeau et la Plaine de l'Ain où se sont implanté des activités logistiques qui rayonnent sur le sud de la France, mais aussi l'Italie du Nord, le nord de la péninsule ibérique, le sud de l'Allemagne, la Suisse...

Le caractère excentré de la région rennaise me paraît exclure un rôle de plate-forme "grand régional", alors que ces activités sont présentes, bien que faiblement, à Orléans. L'activité de plate-forme locale est également présente à Orléans, mais à l'échelle modeste de cette agglomération. Ce qui est à l'origine du développement des activités de logistique aux alentours de cette ville, c'est principalement l'activité "régionale" ; mais pour Orléans, le "régional" couvre la région parisienne.

Rennes a certainement vocation à un rôle de plate-forme régionale, mais avec un rôle sans doute limité à la région Bretagne, et encore, ce rôle pouvant être contesté au sud par Nantes.

Il m'est difficile, connaissant mal la région, d'évaluer les chances respectives de Rennes et de Nantes. Il faut en tout état de cause rappeler que ce sont les opérateurs qui trancheront, même si les pouvoirs publics peuvent influencer les décisions d'implantation par leur politique foncière et les aides aux investissements. Mais l'offre foncière crée une possibilité et elle est rarement en elle-même un facteur décisif. En toute hypothèse, je ne crois pas que la présence d'un aéroport (Notre-Dame-des-Landes) soit un facteur déterminant, ni même important dans les décisions d'implantation logistique.

S'agissant plus précisément de l'activité de messagerie, celle-ci fonctionne par système de plates-formes locales et régionales. Autour des plates-formes locales se trouvent des réseaux généralement en "marguerite" qui permettent d'assurer la ramasse et la desserte. Les plates-formes régionales sont reliées entre elles.

Il est évident qu'un messager doit disposer de plates-formes locales aussi bien sur Rennes que sur Nantes car on peut difficilement desservir la région rennaise à partir de Nantes. Mais il paraît également difficile à partir de Nantes d'organiser des tournées de distribution pour desservir Brest, les Côtes d'Armor... Il semble donc que Rennes ait vocation à accueillir des plates-formes régionales, d'autant que l'aire de distribution à partir de Rennes est ouverte à 360 degrés, alors qu'elle ne l'est qu'à 180 à partir de Nantes.

On peut donc penser que les messagers devraient partager leurs activités à partir de ces deux villes. Mais ils peuvent choisir entre des découpages géographiques différents, et l'importance respective de leurs plates-formes rennaise et nantaise dépendra de ce choix...

J'ai déjà insisté sur l'importance du facteur humain dans l'avenir des entreprises de transport et de logistique. Ce facteur est également important dans les décisions d'implantation. En effet, la disponibilité d'une main d'œuvre de qualité et l'absence d'un climat trop revendicatif est probablement un facteur plus décisif que la disponibilité des terrains.

A cet égard, il faut être prudent lorsqu'on envisage la création de "méga" plates-formes qui ont la prétention de regrouper des activités logistiques sur un même site de 200 ou 300 hectares. Certes de telles plates-formes ont l'avantage d'offrir un marché suffisant aux nombreuses activités de service auxquelles le transport et la logistique font appel (service bancaire, services de restauration, vente, location et entretien des matériels de transport ou de manutention, douane, et surveillance - le problème de la sécurité des entrepôts étant un problème majeur des zones logistiques...).

Mais en contrepartie, les "nuisances" que dénoncent les riverains sont "massifiées", et surtout les différentes entreprises de la zone entrent en concurrence sur le marché du travail pour une main d'œuvre rare, avec le risque de surenchère et de conflits sociaux faisant tache d'huile.

La question se pose donc pour l'agglomération rennaise, qui semble souffrir d'un déficit de locaux à usage logistique, de savoir s'il faut favoriser un projet très vaste ou plutôt la réalisation de plates-formes plus modestes, mieux réparties sur le pourtour de l'agglomération, ayant chacune, pour les personnels d'exécution, leur marché du travail relativement isolé...

Incontestablement, dans les zones logistiques importantes, à la périphérie des grandes agglomérations, les entreprises ont les plus grandes difficultés à trouver des manutentionnaires, des caristes... compétents et fiables. Le "turn over" est important et elles doivent recourir à des intérimaires dont la gestion est difficile. Le problème ne se poserait sans doute pas de façon aussi aiguë dans des zones moins importantes, mieux réparties aux alentours de l'agglomération...

Il est évident que mes connaissances des spécificités de l'agglomération ne me permettent pas d'apporter une réponse argumentée, mais il me semble pouvoir mettre en garde contre des projets trop ambitieux, d'autant que les projets d'implantation logistique sont souvent "volatils"...

Annexes

Méthodologie

Nomenclature d'activités utilisée

Cette étude utilise la nomenclature d'activité française (NAF) en 700 postes. Afin d'obtenir des groupes homogènes d'activités, plusieurs sous secteurs ont été regroupés. Le secteur transport-logistique étudié comprend 4 sous-secteurs. L'analyse ne porte pas sur les activités suivantes : les transports et services maritimes, côtiers et fluviaux, les transports et services aériens et spatiaux, et la gestion d'infrastructures de transports terrestres.

nomenclature AUDIAR	Code NAF	NAF	Cette classe comprend
groupe 1 : transport de marchandises (ferroviaires et routiers)	60.1Z	Transports ferroviaires	- le transport interurbain de voyageurs par voie ferrée - le transport de marchandises par voie ferrée
	60.2L	Transports routiers de marchandises de proximité	- le transport routier à caractère urbain ou de proximité, consistant à enlever ou à livrer des marchandises emballées ou non, lors de déplacements de courte durée
	60.2M	Transports routiers de marchandises interurbains	- le transport routier de marchandises, régulier ou non, interurbain, sur longue distance et international ; y entre le transport lourd, en vrac, par conteneurs, hors gabarit, etc.
	60.2N	Déménagement	- le déménagement de mobilier de particuliers, de bureaux, d'ateliers ou d'usines, qu'il soit international, urbain, interurbain ou dans un même immeuble ou site.
	60.2P	Location de camions avec conducteur	- la location de camions et camionnettes avec conducteur
groupe 2 : manutention, stockage	71.2A	Location d'autres matériels de transport terrestre	- la location à court terme de camions, remorques, wagons, conteneurs, caravanes, auto-caravanes, motocycles, cars - la location de longue durée, avec ou sans services annexes, de camions, remorques, wagons, conteneurs, caravanes, auto-caravanes, motocycles, cars
	63.1B	Manutention non portuaire	- le chargement ou le déchargement, lors des ruptures de charge, des marchandises (ou bagages) ailleurs que dans les ports maritimes (manutention routière, ferroviaire, fluviale et sur aéroports)
	63.1D	Entreposage frigorifique	- l'exploitation pour compte de tiers d'installations d'entreposage frigorifique ou de lieux de stockage réfrigéré, y compris à caractère industriel ou agricole
groupe 3 : organisation-messagerie	63.1E	Entreposage non frigorifique	- l'exploitation pour compte de tiers d'installations d'entreposage non frigorifique ou de lieux de stockage (entrepôts, silos, hangars,...) y compris à caractère industriel ou agricole
	63.4A	Messagerie, fret express	- la collecte d'envois multiples (groupage) de moins de 3 tonnes groupés sur des quais pour constituer des chargements complets aptes à remplir des véhicules de transport pour dégroupage au quai du centre réceptionnaire et livraison au domicile du destinataire - le fret express de marchandises
	63.4B	Affrètement	- l'affrètement terrestre, maritime et aérien (ou une combinaison de ces moyens) qui consiste à confier des envois sans groupage préalable à des transporteurs publics
groupe 4 : routage et activités de courrier (autres que La Poste)	63.4C	Organisation des transports internationaux	- l'organisation logistique des transports de marchandises en provenance ou à destination du territoire national, ou international, par tous les modes de transports appropriés - le transit terrestre, maritime ou aérien
	64.1C	Autres activités de courrier	- les activités de commissionnaire en douane- les activités postales autres que celles exercées par "la Poste" - l'acheminement du courrier (lettres et colis), généralement en express
	74.8G	Routage	- la préparation pour des tiers d'envois postaux en nombre (mise sous enveloppe, adressage, tri, etc.) - le routage de presse aux abonnés - la messagerie urbaine de presse

Ont été utilisés les codes NAF des établissements²⁷ (et non des entreprises²⁸), afin de caractériser au mieux l'activité locale. Le code NAF est affecté sur déclaration du chef d'entreprise. Même si plusieurs types de prestations sont effectués dans l'établissement (ex : transports routiers de marchandises interurbains, location de camions avec conducteur et entreposage non frigorifique), un code unique a été arbitrairement choisi, correspondant à l'activité principale de l'établissement.

²⁷ L'établissement est une unité de production localisée géographiquement, individualisée mais dépendant juridiquement d'une entreprise. L'établissement constitue le niveau le mieux adapté à une approche géographique de l'économie. Il est relativement homogène et son activité principale apparaît proche du produit.

²⁸ L'entreprise est une unité économique, juridiquement autonome, organisée pour produire des biens ou des services pour le marché.

Descriptif du fichier UNEDIC

L'analyse de l'emploi a été réalisée à partir du fichier UNEDIC (union nationale pour l'emploi), échelon national de l'ASSEDIC (Association pour l'emploi dans l'industrie et le commerce). Sont recensés dans ce fichier tous les établissements du secteur privé industriel et commercial dont l'affiliation au régime de l'assurance chômage est obligatoire et les établissements du secteur public à caractère industriel et commercial ayant opté pour l'affiliation, du moment qu'ils comptent au moins un salarié au 31 décembre de l'année.

Définition de l'indice spécificité

L'indice de spécificité permet de relativiser et mettre en perspective l'analyse du tissu économique local par rapport à d'autres entités géographiques. En effet, cet indice est déterminé ici par le rapport entre la part d'un secteur d'activités dans l'emploi salarié privé au sein d'une aire urbaine sur la part de ce même secteur dans l'emploi salarié privé de l'ensemble des 30 premières aires urbaines françaises (hors Paris). Si l'indice est égal à 1, cela signifie que la part du secteur d'activité est globalement proche de la moyenne des autres aires urbaines. Si celui-ci est inférieur à 1, cela signifie que le secteur d'activité est plutôt sous-représenté dans l'aire urbaine.

Fiche descriptive des entreprises rencontrées

Source : articles parus dans la presse locale et nationale

Transports Collyer-Locatex

code naf (code 60) 60
code naf (code 700) 60.2M

Caractéristiques de l'entreprise

Localisation : Saint Jacques de la Lande (ZI la Haie des Cognets)

Activité : transports routiers de marchandises interurbains (Logistique lourde du secteur automobile)

Statut : siège

Effectif : 220 dont 110 dans d'autres établissements que celui de Saint Jacques

Engagement / désengagement sur le site

Investissements matériels : 11 000 m² dt 4 000 m² dédié à PSA "Faux camions" "remorques à deux étages"

Investissements immatériels : ISO 9002 futur TS

Stratégie et participations

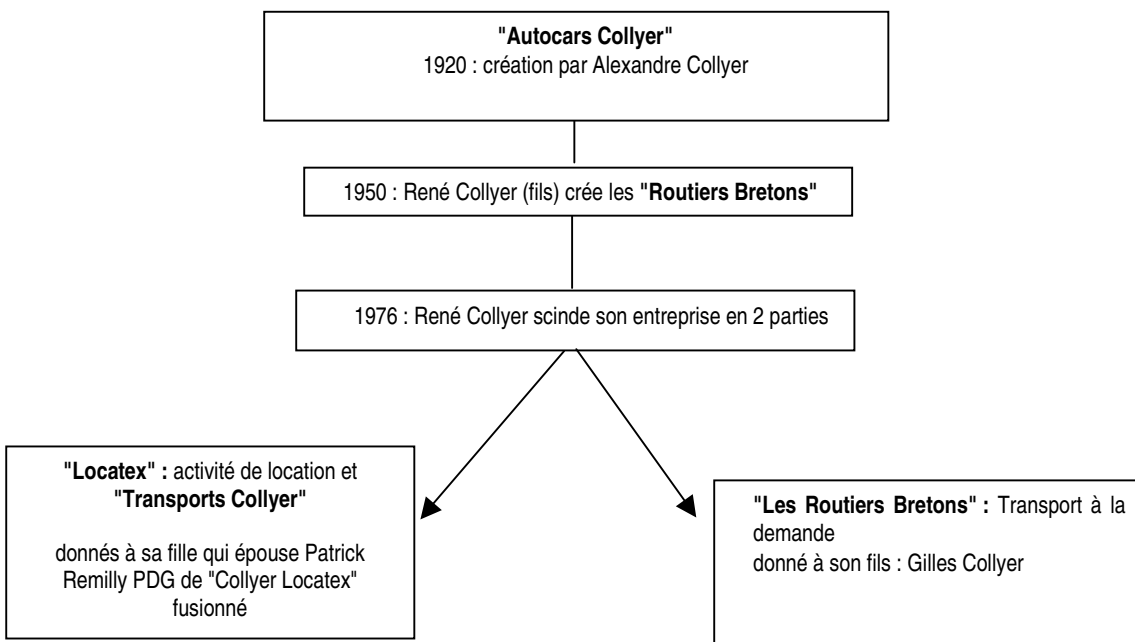
Alliance/Partenariat : origine : René Collyer

Activité

Clients : équipementiers de 1^{er} rang de la filière auto (Gefco, CF Gomma, Citroën, Eurofit Michelin, Visteon, Inergy, Wimetel) et La Poste.

Concurrence : Gerposa (Esp)

Autres : La veille consiste à être à l'écoute des plans de développement à 5 ans des 50 gros clients industriels de la filière automobile. Le regain d'activités des logisticiens du secteur auto est lié aux perspectives de transfert de la production du successeur de la 406, la D2, de Sochaux à Rennes (c'est 12 ans de travail assuré soit 2 durées de vie de voiture).



Drouin Europe
groupe Ziegler

code naf (code 60) 63
code naf (code 700) 63.4.C
n°ent 283 + 1067

Caractéristiques de l'entreprise

Localisation : Rennes (ZI Lorient), Saint Jacques (haie des Cognets)

Activité : organisation des transports internationaux

2 métiers : transporteur et commissionnaire

créneau : tous produits industriels (cad tout ce qui n'est pas sous t° dirigée) dans 5 000 à 20 000 m² max

7 types de produits :

- logistique (500 kg à 25 t) nationale et internationale par ses propres moyens ou par affrètement d'autres transporteurs
- messagerie (10 à 500 kg) nationale et internationale
- commissionnaire de transport aérien
- commissionnaire de transport maritime
- transport sur cintres (Rennes est 1 des 8 plate-formes nationales spécialisées du groupe)
- transport blanc-brun (machines à laver, électro ménager...)
- location de véhicules avec chauffeur (mais pb de recrutement actuellement)

Statut : filiale de Ziegler (groupe belge). Les décisions pour le groupe sont prises à Bruxelles, celles du Grand-Ouest à Nantes, celles de la Bretagne + Mayenne à Rennes.

Effectif : 82 salariés dans l'agglomération rennaise

Capital de départ/CA : 70 MF CA en 2001 à Rennes

Engagement/désengagement sur le site

Investissements matériels : l'entreprise s'est installée à Saint Jacques dans les locaux de la SA transports Plantard (2 000 m²) qu'elle a reprise en 2000. Elle dispose aussi de 5 000 m² à Rennes (ZI Lorient). Cela représente une capacité de 3000 m² pour le transit, 2000 m² pour la messagerie et 2000 m² pour la logistique. Investi pour les MPAP (fournisseur Citroën) à Ploërmel, opportunité pour entrer dans le monde de la filière automobile. Souhaite devenir un site unique de 10 000 m² rassemblant toutes les activités plutôt soit à l'Est route de Paris, soit sur l'A84, soit sur la route de Nantes.

Investissements immatériels : dispose de 4 centres informatiques (Bruxelles, Lille, Bale et Copenhague) où 80 salariés gèrent les applications informatiques (EDI, Internet, connexions en lignes avec les douanes). Mise en place d'un système national de gestion de l'info chez Ziegler en 2003 (intranet Transpac).

Faits marquants : Drouin Europe fait partie du réseau "Ziegler atlantique" (rassemblant pls filiales : Rochais Bonnet, Drouin Europe, Grimaud Logistique et Ziegler) 1010 collaborateurs pour 122 millions de CA. Le groupe Ziegler dispose de 260 agences dans 50 sociétés, 6000 pers. 1 000 000 m² en France, act dans le Monde (USA Suède Maroc) et 5 000 véhicules en propriété et sous-traitance. Compte parmi les leaders européens dans l'organisation du transport multimodal et de la logistique (supply chain management, gestion des commandes et stock, préparation des commandes, assemblage, contrôle qualité, facturation, entreposage en douane, groupage national et international, lots partiels et complets, affrètement, express...). S'appuie sur un système de "hubs" qui s'inscrit dans un espace européen, permettant des départs quotidiens vers les principales destinations européennes. Dispose de véhicules spécialement adaptés pour le transport de vêtements sur cintres, les déménagements, les transports de fonds...

Stratégie et participations

Fusion/Acquisition - Rachat/Revente : "Drouin Transports", originaire de Nantes, était en redressement judiciaire en 1997 suite à un large déficit. 18 licenciements à Rennes en 1997. A alors été rachetée par le groupe Ziegler (Belge)

Ouverture de filiales : Ziegler atlantique a des implantations à Brest, Laval, Le Mans, Nantes, Les Herbiers, Quimper, Rennes, Saint Briec, Saint Malo, Vannes, Tours Angers, Angoulême, Châtelleraut et Lyon. En mars 2002 a ouvert une plate forme à Changé (Mayenne), en avril 2002 mise en service de la plate-forme 7 000 m² (50 % messagerie, 50 % logistique) de Ste Luce (Nantes) éventuellement une deuxième tranche de 5000 m². A annoncé 10 000 m² à Ploërmel (plate-forme GICRAM de 2,5 ha) et une nouvelle exploitation de 15 000 m² est prévue à Vannes.

Activité

Fournisseurs/sous-traitants : Transpac, Locatex (location de camions avec chauffeurs)

Clients (dont export) : Cache-Cache, MPAP

Concurrence : Calberson (Métraille), Danzas (Arcatime), TPG (Le Caer et Larcher, Jet Service)... mais chacun a un segment précis sur 1 ou pls produits

Transports Lahayecode naf (code 60) 60
code naf (code 700) 60.2.M**Caractéristiques de l'entreprise**

Localisation : Vern-sur-Seiche (ZA du champ Martin)

Activité : transports routiers de marchandises interurbains. Siège

Transports industriels et frigorifiques, groupage national, entreposage, gestion de stocks, prestations logistiques, locations de véhicules, gestion de flottes "le savoir-fret"

Statut : SA

Effectif : 314 (à Vern), 820 = effectif du groupe comptant 10 agences/filiales dont 500 roulants et 50 préparateurs de commande

Capital de départ/CA : capital : 10 MF

en 2001 CA=270 MF résultat d'exploitation - 2 500 KF

en 2000 un CA de 290 MF

en 1999 un CA de 270 MF

en 1991 un CA de 94 MF

n°3 régional derrière STG et Arcatime en termes de CA, n°79 national

Engagement/désengagement sur le site

Investissements matériels : parc de 900 cartes grises (dont moteurs 400) dont 40 fourgons isothermes

Investissements immatériels : effectuée de la "supply chain" (yc transmission du bordereau de livraison). S'équipe de pls EDI (Cegetel, Belgacom) qui occupent 5 informaticiens à rennes. Souhaite une traçabilité totale par les codes-barres.

Faits marquants : création en 1953 : Joseph Lahaye effectue des liaisons Bretagne/Halles de Paris. En 1968, s'oriente vers un chargeur industriel. 1988 Patrick Lahaye, le fils, reprend l'entreprise et développe l'activité

Stratégie et participations

Fusion/Acquisition - Rachat/Revente, Alliance/Partenariat : Rachat par Patrick Lahaye en 2002 (succession)

Ouverture de filiales : agences à : Carquefou, Bordeaux, Villefranche sur Saone, Sorgues, 28, 86 et Bailleul . A créé une filiale spécialisée (Lahaye logistique Ouest) pour un important client. Dispose d'autres relais par le biais du réseau Lotrex à Garges, Dijon, Avignon et Lyon. Au total 30 000 m² de surfaces logistique**Activité**

Clients (dont export) :

45 % agroalimentaire

16 % grande distribution (desserte de 500 points de vente GMS)

15 % produits industriels

11 % chimie, pharmacie

8 % automobile 5 à 10 véhicules/jour pour La Janais

denrées périssables (Andros, Besnier/lactalis, Caradec oeuf, Cooperl, Entremont, Geltran Friskies, Générale Ultra Frais, Kermené (Leclerc), Martine spécialités, Cecab, Orléans Viandes, SKW biosystems, Système U...)

produits alimentaires secs (Amora, Astra fralib, Benedicta, Cadbury, Campbell, Chocolaterie d'Aquitaine, Douwe, huilerie GID, Café Legal, Liebig, Mac Ani, Mars unisabi, Mommessin, pecheurs de France, regilait, lustucru rivoire & carret, slaur chauvet, united biscuits, verceral, william pitters, william saurin...)

autres transports à la demande (Atos Findley, Candia, carrefour Logistique, Clariant, Colgate Palmolive, Cryovac, Fina Lubrifiant, Gascogne emballages, Grace, Langlois Chimie, Logistique Leclerc, Orangina, oxymétal, Panzani, Scarmor (Leclerc), intermarché, Yves Rocher ...)

Stockage (Ebly, Entremont, Sanofi santé animale...)

Location (CAT, Exapaq, Kronenbourg, Shuco fenster...)

Concurrence : RCT, STG...GEFCO

Lahaye Logistique

code naf (code 60) 63
code naf (code 700) 63.4.C
n°ent 536

Caractéristiques de l'entreprise

Localisation : Vern-sur-Seiche (rue de la clairière) + Brécé (ZA de la Croix Rouge)
Activité : organisation des transports internationaux. Siège
Statut :
Effectif : 15 + 17
Capital de départ/CA :

Engagement/désengagement sur le site

Embauche/Plan social :
Investissements matériels : l'entrepôt de Brécé de conditionnement à façon (5 000 m²) a coûté 20 MF
Investissements immatériels :
Redressement judiciaire/Fermeture de l'établissement :
Faits marquants :

Stratégie et participations

Fusion/Acquisition - Rachat/Revente :
Alliance/Partenariat :
Ouverture de filiales :
Transfert d'activité :
Autres :

Activité

Fournisseurs/sous-traitants :
Clients Bretons :
Autres clients (dont export) :
Concurrence :
Autres :

Le Roy Logistique

nom de l'établissement : Transports Logistique Organisation (TLO)

code naf (code 60) 60
code naf (code 700) 60.2.M
n° ent : 568**Caractéristiques de l'entreprise**

Localisation : Vern sur Seiche

Activité : transports routiers de marchandises interurbains. Siège social à Vern-sur Seiche

Dans les faits, "son savoir-faire est la prestation logistique" :

Transport industriel de petits lots (1 à 7 palettes), lots partiels (8 à 29 palettes), lots complets (30 à 33 palettes)

+ transport frigorifique

+ entreposage, stockage, gestion de stocks, préparation des commandes, gestion d'emballages, logistique de retour

+ gestion de l'information

Historiquement est commissionnaire de transport. Il a donc 50 % de son activité tournée vers l'affrètement et 50 % vers d'autres activités.

Statut : entreprise familiale

Effectif : 135 / effectif total des 9 sites : 242 personnes

Capital de départ/CA : CA=370MF en 2001 / CA 1999 = 180 MF précédé de quelques années de déficit.

Engagement / désengagement sur le site

Embauche/Plan social : pb de recrutement à venir (métier de conducteur peu attractif)

Investissements matériels : Camions équipés de GPS en 2001. A renouvelé son parc de véhicules avec la location de 45 camions en octobre 2001. Parc moteurs total : 118. Parc remorques total : 172

Investissements immatériels : A investi 3 à 4 MF dans l'informatique, en 1999 lors du rachat (préparation du bug an 2000 et euro). traçabilité + utilisation de l'EDI + entrepôts informatisés

Faits marquants : L'entreprise débute en 1947 avec un seul camion. En 1964, l'entreprise se développe et crée les lignes régulières depuis Rennes vers Paris et Lyon. Les camions emportent des produits laitiers, du beurre, des œufs... et reviennent avec des produits secs. En 1984 "Le Roy Logistique" est cédée aux cadres et devient "Transports Le Roy Organisation" (TLO). Dix ans plus tard, TLO est racheté par un groupe anglais qui abandonne très vite sa filiale française. C'est ainsi qu'en 1999, Jacques Le Roy, le fils du fondateur historique, reprend TLO. Ayant lui même développé "Transparc" et les "Transports bretons", il fusionne ces trois société en "Le Roy Logistique". (voir schéma ci-contre)

Développera une Holding à Vern spécialisée dans l'administratif (20 pers.) et l'informatique (4 pers.) du groupe.

Stratégie et participationsOuverture de filiales : implantations à Nantes (2 sites dans port autonome), Lille, Paris (2 sites), Strasbourg, Saint-Dié, Lyon (2 sites), Orléans, Die, Cavaillon, Bordeaux et Vern soit 10 sites principaux représentant au total 85 000 m²Autres : "de la proximité naît l'efficacité" = chaque implantation/entrepôt gère en propre ses clients. La taille maximum d'un entrepôt est 40 000 m² / 120 pers.**Activité**

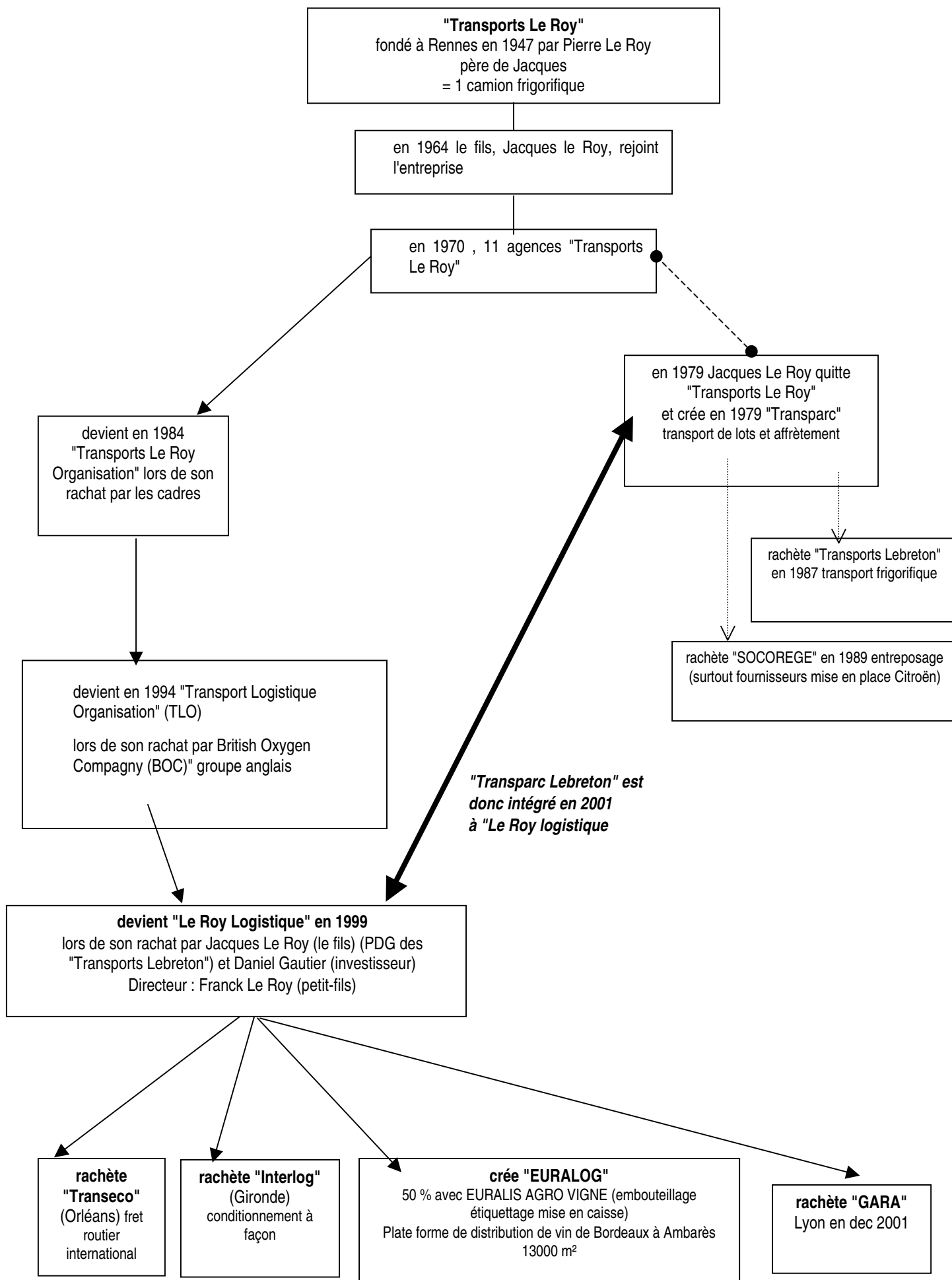
Clients : groupes agroalimentaires, enseignes diverses (ex : Système U, Super Sport), e-commerce

Autres : gestion de l'information :

soit le client met à la disposition de son prestataire logistique son propre syst d'informations

soit le prestataire logistique met à la disposition de son client son propre syst d'informations

soit le prestataire logistique a recours au syst d'un intégrateur (ex : pour le e-commerce)



Robin Chatelain Transports (RTC)

code naf (code 60) 60
code naf (code 700) 60.2 M
n° ent : 767

Caractéristiques de l'entreprise

Localisation : Noyal sur Vilaine

Activité : transports routiers de marchandises interurbains sous température dirigée. Siège

Dans les faits : transport et entreposage de denrées périssables et de produits agroalimentaires + transport et distribution de produits industriels en lots au départ/retour du grand Ouest (Bretagne, Pays-de-Loire, Mayenne) à l'international et en intra-régional

Attention : au retour revient souvent avec des produits secs car les marchés en frais et surgelés sont principalement au départ de l'Ouest

Collecte les produits chez les industriels ; les stocke dans l'entrepôt ou les regroupe ("cross-docking") en fonction de leur destination (1 camion pour une région voire parfois 1 camion pour une plate-forme GMS) ; Effectue la livraison des plates-formes GMS de toute la France + de plates-formes surgelées spécialisées (ex : Agrigel)

Statut : filiale à 100 % de Le Calvez, pôle "transports frigorifiques" (65 % des capitaux de Le Calvez = famille Le Calvez)

Effectif : 375 +30 à 40 intérimaires (dont 7 à 8 informaticiens)

Capital de départ/CA : en 2002 prévisionnel CA=35 M€.

Engagement/désengagement sur le site

Embauche/Plan social : Politique sociale : octroi des primes aux chauffeurs sans accident

Investissements matériels : Dispose de 14 750 m² d'entrepôts/chambres froides : 7000m² à Noyal (2500 m² en frais et 9000m³ en surgelés)+ 7 000 m² à Lyon + 300 m² à Avignon - souhaite maintenir des petites unités (facilité de gestion du personnel)

Parc de 310 cartes grises (152 moteurs) . Investissement de 20MF chaque année dans le renouvellement de matériel.

échange informatisé des données (EDI) : attention n'effectue pas la consolidation des commandes, c'est toujours la tâche de l'acheteur de la GMS

Investissements immatériels : certifié ISO 9002

Faits marquants : 1971 : fusion des transports Robin et des Transports Chatelain d'où la création de Robin Chatelain Transports à Noyal

Stratégie et participations

Alliance/Partenariat : Créé à l'initiative des "Transports Prat" (Puy de Dome), "Transgel" est un réseau d'indépendants. Il regroupait en 1998 le fondateur, Danzas Denrées Périssables et Robin Chatelain.

Ouverture de filiales :

1986 : RCT est intégré au groupe Le Clavez

1987 : création de Robin Chatelain Distribution, spécialisée dans l'entreposage non frigorifique

1991 : intégration d'une entreprise "Floch" de Landivisau

1996 : ouverture de filiales à Reyrieux (Ain) et Cavaillon (84)

Activité

Clients (dont export) : en 1998 sa clientèle est composée à 80 % d'industriels mais 70 % de ses flux sont à destination des plates-formes GMS, 20 % à destination des industriels et 10 % pour la livraison directe de magasins. L'activité de groupage est devenue dominante.

Autres : Répartition des produits transportés (1999) :

35 % produits frais (Aubret, Back Europe, Bif Armor, Coopagri, DBE, Doux, Even, France Beurre, Fromatis, Lactalis,, Laita, Nestlé, Novandie, Ovipac, Rumi, Sil Fala, Sovipor, Stalaven, SVA, Triballat, Volailles de France...)

21 % produits alimentaires secs (Amora, Benedicta, Bial Marguerite, Cusenier, Ducros, EDC Bornier, Faugier, Gemef, Heudebert, Jocker, Mamy Lutti, Le Cabanon, Lesieur, Lu, Mac Ani, Maxi Plus, Pernod, vins Boisset...) et pour grande distribution (Auchan, Intermarché, Carrefour, Casino, Logidis, Système U, Leclerc, Lidl Comptoirs Modernes)

27 % produits industriels (BHS, Bosch-Siemens, CGE, Decathlon, Monsanto, Lilly Elanco, Lyreco, Hartmann, Philips, Thiolat, Top green...)

8 % produits surgelés (Agrigel, Boncolac, Brake France, Gyma, LR Services, Mac Cain, Pomona, Flipi, Thiriet, VSD, Xavier Gourmet)

7 % lubrifiants conditionnés (Coredis, Shell, Yacco...)

2 % produits maraîchers (Dole, Solarenn, Jouno, Plants du littoral, Robin)

Robin Chatelain Distribution (RDC)
devenu en fin 2002 "**Le Calvez Logistique**"code naf (code 60) 63
code naf (code 700) 63.1.E**Caractéristiques de l'entreprise**

Localisation : Noyal sur Vilaine

Activité : entreposage non frigorifique, gestion des stocks, préparation des commandes

Statut : filiale, pôle "logistique" de Le Calvez

Effectif : 50

Capital de départ/CA : 4 M€ prévisionnel en 2002 uniquement pour RCD

Engagement/désengagement sur le siteInvestissements matériels : Dispose de 45 000 m² d'entrepôts/quais : Chantepie 10 500 m², Chateaubourg 12 000 m², Brie 10 000 m², Lyon 7 000 m² + ouverture à Janzé en oct 2002 de 15 000 m²**Stratégie et participations**

Fusion/Acquisition - Rachat/Revente :

Alliance/Partenariat :

Entrée en bourse :

Ouverture de filiales :

Transfert d'activité :

Autres :

Activité

Fournisseurs/sous-traitants :

Clients : Intermarché, Carrefour, Comptoirs Modernes

Concurrence :

Autres :

Les Routiers Bretons

code naf (code 60) 60
 code naf (code 700) 60.2.M
 n° ent : 597

Caractéristiques de l'entreprise

Localisation : Bruz

Activité : transports routiers de marchandises interurbains. Siège social à Saint-Malo. En 1995 transfère son établissement principal et la direction administrative à Rennes car cet établissement rencontre un développement rapide.

- transport à la demande
- acheminement de produits secs et frais vers les îles anglo normandes (3 MF de CA mais très rentables)
- lignes régulières Rennes à destination de Lille, Paris, Lyon, Avignon, Toulouse, Tours, Nancy, Toulouse, Milan, Bruxelles
- exploite la niche du juste à temps, vend de la "garantie horaire" : les exploitations tournent 24h/24h

Statut : Détenue à 99 % par la famille Collyer

Effectif : 220 salariés

Capital de départ/CA : capital familial à 99 % +15 % du CA en 10 ans !

CA 1996 : 52,8 MF (résultat net : 0,37 MF) / CA 1997 : 62,2 MF (résultat net : 1,20 MF) / CA 1998 : 71 MF (résultat net : 1,60 MF) / CA 1999 : 81,9 MF (résultat net : 1,80 MF) / CA 2000 : 93 MF / CA 2001 prévisionnel : 105 MF

18 % du CA est réalisé à l'international

Engagement/désengagement sur le site

Embauche/Plan social : ARTT mise en place en mars 1999

Investissements matériels : Parc moteur : 88 (100 prévus pour 2001) Parc non moteur : 112 (130 prévus) utilisation optimum des véhicules (250 000km/an contre 120 000 en moy chez concurrents) bientôt équipés du GPS

Ouverture en 2002 d'un entrepôt de 4000 m² à Bruz (possède une réserve foncière de 10 000m²). 840 000 € sont investis dans cette plate-forme logistique de stockage et de traitement de produits secs. ce même investissement sera réalisé à Lille et Macon.

Investissements immatériels : a inventé le "relais conducteur" : un camion part de Rennes, un autre de Macon. Ils se retrouvent à mi-route pour la pause obligatoire. Ils échangent de camion et retournent à leur point d'origine. Les chauffeurs dorment chez eux le soir ou à l'hôtel-repos (un hôtel repos à Bruz 7 chambres simples et 1 double).

certifiée ISO 9002

Faits marquants : En 1920, le grand-père, Alexandre Collyer, crée une entreprise d'autocars. En 1950, René, le père, vend l'ent du gd père et crée "Les Routiers Bretons" une société de transports de marchandises à la demande. En 1986, Gilles Collyer (petit-fils) reprend l'ent et la réoriente vers le flux tendu. L'agence de Bruz créée en 1988 est finalement devenue le siège social. Antenne à Macon en 1997 ouverture à Bailleuil en 2001. A Saint Malo, perdure une agence commerciale et un dépôt, qui se concentre sur l'activité avec les îles anglo normandes.

Stratégie et participations

Alliance/Partenariat : membre du groupement Astre depuis oct 92 (bourse de fret)

Activité

Clients (dont export) : 2 types :

messagers (Arcatime, TNT, XP, UPS, Joyau, Ducros) et produits frais (STEF-TFE, Excel Froid) : 64 % du CA : transport longue distance de plate-forme à plate-forme

distributeurs (Districenter, Kiabi, Norauto, Décathlon, Kenwood) : livraison des points de vente

au total 25 clients seulement dont Gefco, Métraille...

Autres : reconnaît être cher mais de qualité (chauffeur prend l'avion pour assurer la livraison s'il le faut)

Progressera en croissance interne, n'a pas besoin de reprendre d'ent ni de s'adosser à des groupes (n'a pas besoin d'un réseau à l'inverse de la messagerie)

Symbiose Ouest

code naf (code 60) 74
code naf (code 700) 74.8.G
n°ent : 902 et 903

Caractéristiques de l'entreprise

Localisation : Cesson Sévigné (ZI du Sud Est)

Activité : Routage, archivage, édition laser, mise sous pli.

Symbiose Ouest a 3 métiers :

- Est un spécialiste de la base de données (500 millions d'adresses sont gérés)
- Edition de factures, gestion des extraits de comptes bancaires = activité d'info gérance ou gestion
- Marketing direct (propositions commerciales, cartes de fidélité, envois de catalogues...)

L'organisation de l'entreprise s'effectue selon les types de courriers et les délais de distribution :

- gestion 2 jours ou 4 jours (G2 et G4) : sites de Rennes et Niort (besoin de proximité avec la clientèle vu les délais)
- marketing 4 jours ou 7 jours (M4 et M7) : site d'Orvault

Les données parviennent par liaisons sécurisées (e-building).

Les produits sont des courriers adressés ou non, physiques ou électroniques, de gestion ou de marketing.

140 millions de plis sont distribués par an. La moitié directement dans les boîtes aux lettres, l'autre moitié affranchie et distribuée par La Poste.

Statut : établissement de Vicindo France (mais "IDM" la SSII de gestion de données (17 informaticiens) a son siège à Cesson)

Effectif : 145 salariés en 2001 pour l'ensemble du groupe dont 130 pour Rennes et Orvault. La Poste a délégué 3 postiers pour le contrôle des plis dans les locaux de Symbiose Ouest.

Capital de départ/CA : CA=50 MF

Engagement/désengagement sur le site

Embauche/Plan social : A embauché suite aux 35h. Pas de difficultés de recrutement à Rennes.

Investissements matériels : automatisation de plus en plus forte pour la mise sous pli. Inv dans des imprimantes laser continu qui permettent d'accéder à de nvx marchés.

Stratégie et participations

Fusion/Acquisition - Rachat/Revente : "PVO Routage" (Ancenis) et "Marketing Gestion Editions" (Rennes) se regroupent en 1999 dans Symbiose Ouest (ex "Symbiose Edipost"). Appartenait avant 2002 au groupe "Asterion" qui maintenant effectue de l'info gérance (traitement du courrier de gestion - 500 personnes - 900 millions de plis). Depuis mars 2002 Symbiose Ouest appartient à Vicindo, filiale du groupe "Belgian Post Group". Vicindo et Astérior ont une holding commune "BPG" qui s'occupe de toutes les filiales de La Poste belge en France.

Ouverture de filiales : Implantation à Cesson à cause de la proximité du centre de tri de La Poste, qui a déménagé par la suite à Airlande. Implantation à Niort par rachat d'une entreprise locale (activité en G2 G4 pour les assurances). L'établissement d'Ancenis est fermé et est remplacé par celui d'Orvault (spécialisé en M4 M7 et siège de Vicindo France) en fin 2001. Les raisons de cette implantation : proximité de l'aéroport Notre Dame des Landes et du centre de tri du grand Ouest de La Poste (gros flux), se positionne par rapport au triptyque Saint-Nazaire-Nantes / Rennes / Angers. Conserve sa valeur ajoutée à Rennes (informaticiens de gestion des bases de données) en raison des réseaux professionnels et du haut débit.

Implantations à Rennes, Orvault, Niort, Lyon ("Routage & Marketing") et Lille. Couvre donc l'ensemble du territoire national.

Autres : croit peu au e-routage : 15 à 20 % du marché dans 5 ans à cause des freins sociologiques (papyboom)

Activité

Fournisseurs/sous-traitants : soustraite l'ensemble de sa logistique/transport (véhicules de La Poste).

Clients Bretons : 70 % du marché des comptes bancaires de l'Ouest (BPO, Banque de Bretagne, Caisse d'épargne), EDF Ouest, UPS Rennes...

Autres clients (dont export) : assurances, caisses de retraites, mutuelles, banques

agences de marketing, groupes de presse, associations caritatives

VPC (3 Suisses, Pinault, Briand...), industries, compagnies aériennes (Air France), services (EDF, Orange, réseau B de La Poste cad utilisé lors de grèves pour l'acheminement du courrier)

Concurrence : "Bretagne Routage" (Bruz, Janzé, Maure)

Définition des termes techniques utilisés

"**logistique**" : ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où la demande existe. Le transport et les activités qui lui sont liées (stockage, manutention, gestion des stocks, transmission et traitement des informations) forment la chaîne logistique.

"**chargeur**" : responsable du choix du mode de transport et du trajet de la marchandise ; souvent celui qui paie le contrat de transport.

"**messagerie**" : la messagerie est une modalité du transport de marchandises qui traite, par des moyens essentiellement routiers, les envois de moins de trois tonnes constitués de colis par un enlèvement, un groupage/dégroupage et une distribution.

Son système d'exploitation repose sur des plates-formes régionales de groupage/dégroupage rayonnant en étoile et sur des lignes qui les relient entre elles, permettant une couverture du territoire national dans un délai compris entre 24 et 48h.

Les produits offerts sont de l'ordre de 4 types :

- la messagerie **traditionnelle** : a des délais de livraisons dépassant 24h. Le poids moyen est de 102 kg ;
- la messagerie **express** : consiste en un enlèvement de l'envoi avant 18h pour livraison le lendemain avant 10 h (ou 12h), avec délais garantis, remontée d'informations et suivi des livraisons. Le poids moyen est de 29 kg ;
- la messagerie **rapide** : consiste en un enlèvement de l'envoi avant 18h pour livraison le lendemain avant 18 h ;
- la messagerie **monocolis** : s'applique à un colis unique, d'un poids limité à une trentaine de kg et de dimensions calibrées, dans les délais de la messagerie express ou rapide, avec suivi des livraisons. Le monocolis conduit à une segmentation des envois dans le temps et dans leur poids, ce qui se traduit par un coût moindre.

"**supply chain**" : terme qui apparaît dans les années 1990. Comme l'optimisation de la chaîne de valeur est supérieure à la somme de chaque élément optimisé, il faut établir une chaîne de coopération avec les chargeurs et les clients pour fluidifier l'information. Les premiers systèmes ont été les échanges de données informatiques mais l'Internet a ensuite permis de se connecter sur les hubs d'informations de façon moins coûteuse.

"**third party logistics 3PL**" : ce sont les prestataires des supply chain.

Ces entreprises s'occupent d'entreposage/stockage, gestion des stocks, systèmes d'échanges de données, prises et préparation des commandes, conditionnement, emballage, facturation, retours, service après vente... Ces fonctions logistiques rentables ont été intégrées notamment par DHL, TNT, UPS, Danzas, Mory, Jet Service...

"global fulfillment" : vise à délivrer le bon produit au bon client au bon moment dans sa bonne configuration et au bon prix. C'est la supply chain avec le suivi d'un produit de sa conception à sa destruction, la relation directe avec le client (paiement sécurisé, gestion des retours)...

"fourth party logistics 4PL" : inventé par Accenture en 1995. acteurs sans camion ni stock qui planifient, pilotent, combinent, optimisent les flux des sous-traitants, mutualisent les chargements.

sources :

Dossier transport des Échos du 4 mars 2002

- *Rapport du CESR "le service de transport de marchandise" octobre 2001 ;*
- *Note de synthèse du SES "la messagerie, une activité en mutation" juillet-août 2000.*

Bibliographie

- 1000 (les) premiers transporteurs. Supplément à l'Officiel des Transporteurs n°2116 - 24 mars 2001.
- 700 (les) premières entreprises de Bretagne. Bretagne économique. n°135 - janvier 2001
- Demande (la) de transports en 2015 – Girault (Maurice), Blain (Jean-Christophe), Savin (Jean-Marc), Calzada (Christian) – Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, affaires économiques et internationales, service économique et statistique – Paris-La Défense - 1997
- Dossier logistique. LSA n°1758 - 7 mars 2002
- Dossier transport des Échos - 17 juin 2002
- Dossier transport des Échos - 25 juin 2001
- Dossier transport des Échos - 4 mars 2002
- Enjeux (les) logistiques dans l'entreprise agroalimentaire. Hovelaque (Vincent), Bironneau (Laurent) - La revue de l'Observatoire des IAA de Bretagne, n° spécial - mars 2001
- Enquête et propositions d'actions sur le transport de marchandises – rapport de la phase 1 – ISIS-BVA-Jonction – Communauté d'Agglomération de Rennes – février 2001
- Entreprises (les) de transport. Dossiers thématiques des notes de synthèse. Éditions 2001 – Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, affaires économiques et internationales, service économique et statistique – Paris-La Défense - 2001
- Étude du transport de marchandises en ville – PDU – transport marchandises – L. Fouin – Rennes-District - 1999
- Évolutions logistiques et politiques publiques. Keita (Basile). Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques - Décembre 2001, 174 p.
- Faits et tendances économiques 1999-2000. Rapport de Conseil National des Transports - novembre 2000
- Infrastructures (les), atlas des régions. Les Echos. Hors série du 17 décembre 2001.
- Logique industrielle et développement régional autour du site de Citroën à Rennes – S. Danet – Cahiers économiques de Bretagne n°4 - 2001
- Mémento statistique des transports en Bretagne, résultats 2000. Observatoire régional des Transports de Bretagne - 2002
- Nouvelles (les) tendances de la logistique en Europe : rapport de la cent quatrième table ronde d'économie des transports tenue à Paris les 3 et 4 octobre 1996. – Conférence européenne des ministres des transports – Paris, OCDE - 1997
- Prospective de l'évolution des marchés du transport routier de marchandises. FNTR - 2001.

Risque et rentabilité des investissements du produit et de l'implantation géographique. Le produit plate-forme logistique – Simon Nelson – Prologis IEIF - colloque 25 octobre 2001

Schéma logistique pour l'Ille et Vilaine rapport final – Ernst & Young Conseil Général d'Ille-et-Vilaine - décembre 1999

Service (le) de transport de marchandises, un outil de développement économique et social. Conseil économique et social Région Bretagne - octobre 2001

Stratégies (les) de développement et de localisation des opérateurs de transports marchandises : rapport d'étude – Penn Études Conseils - mars 1991

Stratégies (les) des opérateurs du transport et de la logistique du froid – Artous (Antoine) – Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, affaires économiques et internationales, service économique et statistique – Paris-La Défense - 1998

Transport (le) de lot, une activité en pleine mutation. Artous (Antoine) Poudevigne (Philippe) Leroy-Dutilleul (Isabelle). Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement. Direction des Affaires économiques et internationales, service économique et statistique. Paris-La Défense. 2001. 101 p

Transports (les) en 2000. 38^e rapport de la Commission des comptes des transports de la nation - juin 2001

Le Club de prospective économique rennais réalise des exercices prospectifs sur les filières d'activités économiques du bassin d'emploi rennais. In fine, son objectif consiste à porter l'information sur la santé économique des entreprises locales et sur leurs perspectives de développement auprès des décideurs et responsables de l'aménagement territorial.

Il établit des diagnostics sur le dynamisme et l'ancrage local des établissements des secteurs d'activités bien représentés dans le bassin d'emploi rennais, l'Ille et Vilaine et la Bretagne (le transport-logistique, les filières agro-alimentaires, les télécommunications etc...) qu'il soumet à l'analyse de consultants prospectivistes locaux et nationaux.

Fonctionnant comme un réseau de ressources-compétences, le Club de prospective économique rennais organise le débat d'experts et publie les documents de synthèse prospective par secteur d'activités. Il tient par ailleurs un tableau de bord de la conjoncture économique locale actualisée lors des trois réunions plénières annuelles.

Au service des décideurs locaux en charge notamment du développement économique local et de l'aménagement du territoire, il est animé par l'AUDIAR et rassemble les directeurs des institutions locales, départementales et régionales et administrations diverses impliqués dans ces politiques territoriales.

En établissant une relation directe avec les chefs d'entreprises, dont les points de vue alimentent le diagnostic, son ambition est de contribuer à faire converger au mieux la logique entrepreneuriale et celle de l'aménagement du territoire pour rendre le développement local durable.