

L'appareil productif régional du transport et de la logistique

En 2005, le Nord-Pas-de-Calais compte 4 900 établissements de Transport-Logistique regroupant 60 400 postes salariés. Ceux-ci relèvent principalement du transport routier de marchandises (43%) et des services auxiliaires (25%). La présence de l'activité est particulièrement marquée dans la zone d'emploi de Lens-Hénin. Le taux de création d'établissements a dépassé la moyenne nationale en 2005. Il s'établit alors à 9,2%. Le secteur présente une forte mobilité à l'intérieur de la région en termes de déménagements d'établissements, attribuable au transport routier de marchandises. Le degré de dépendance des salariés nordistes vis-à-vis de centres de décision extrarégionaux et le rayonnement des centres de décision du Nord-Pas-de-Calais sont situés dans la moyenne des régions de province.

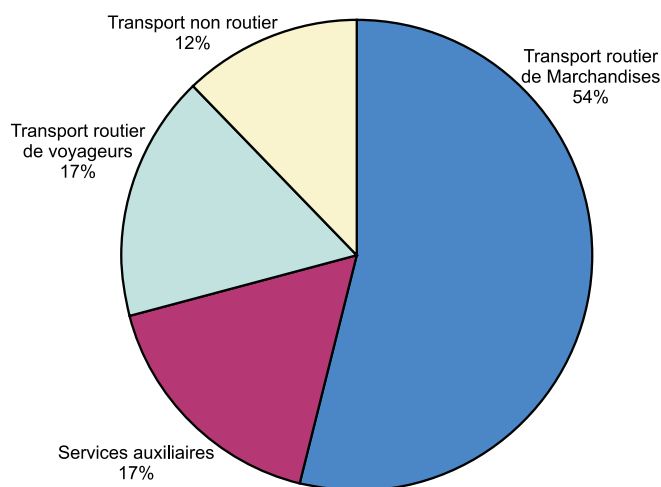
RÉPARTITION DES ÉTABLISSEMENTS ET DES POSTES SALARIÉS

**Le secteur
Transport-Logistique :
4 900 établissements
et 60 400 postes
salariés en 2005**

Les établissements et les postes salariés du transport et de la logistique peuvent être regroupés en quatre types d'activité : le transport routier de marchandises, celui de voyageurs, le transport non routier et les services auxiliaires (*cf. Avertissement sur le champ de l'étude en début de dossier*).

Au 1^{er} janvier 2005, le Nord-Pas-de-Calais compte 4 900 établissements dans le secteur Transport-Logistique. Ils représentent 3,8% des établissements du secteur privé marchand non agricole de la région et 4,6% des établissements de Transport-Logistique France entière, soit un peu plus que le poids de l'ensemble des activités de la région (4,2%). Plus de la moitié des établissements (54%) relève du transport routier de marchandises (*cf. graphique 1*). Le transport routier de voyageurs et les services auxiliaires représentent chacun 17% des établissements et le transport non routier 12%. Le Nord-Pas-de-Calais compte ainsi davantage d'établissements de transport routier de marchandises, de services auxiliaires et de transport non routier qu'en moyenne nationale (respectivement 45%, 14% et 6%).

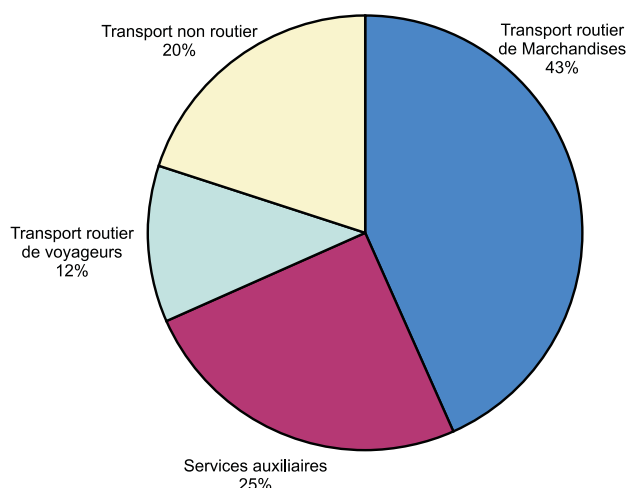
Graphique 1 : Répartition du stock d'établissements de Transport-Logistique en Nord-Pas-de-Calais au 01/01/2005



Source : Insee - Sirene

Ces 4 900 établissements recouvrent 60 400 postes salariés, soit 7,9% des salariés travaillant en Nord-Pas-de-Calais dans le champ privé marchand non agricole. Ils représentent 5,8% des salariés travaillant en Transport-Logistique en France, proportion identique à celle pour l'ensemble des activités. Les salariés de Transport-Logistique sont 43% à travailler dans le transport routier de marchandises, un quart dans les services auxiliaires, 20% dans le transport non routier et 12% dans le transport routier de voyageurs (*cf. graphique 2*). La proportion de postes salariés est ainsi plus importante en Nord-Pas-de-Calais qu'en moyenne nationale dans le transport routier de marchandises (36%) et en services auxiliaires (21%), tandis qu'elle est plus faible en transport non routier (26%) et en transport routier de voyageurs (18%).

Graphique 2 : Répartition des postes salariés de Transport-Logistique en Nord-Pas-de-Calais au 31/12/2004



Source : Insee - Clap

Trois secteurs regroupent une bonne moitié des postes salariés

Les postes salariés et les établissements sont regroupés dans quelques secteurs. En effet, à un niveau plus fin de nomenclature, les activités au plus grand nombre de postes salariés sont les transports routiers de marchandises interurbains (25%) et les transports ferroviaires (19%). Avec les transports routiers de marchandises de proximité (11%), ces trois secteurs regroupent plus de la moitié des postes salariés de Transport-Logistique (*cf. tableau 1*). D'ailleurs, cinq des plus grands établissements de Transport-Logistique de la région relèvent des transports ferroviaires (*cf. tableau 2*).

Tableau 1 : Principaux secteurs d'activité de Transport-Logistique par ordre décroissant du nombre de postes salariés en Nord-Pas-de-Calais

Secteur d'activité	Postes salariés au 31 décembre 2004		Établissements au 1 ^{er} janvier 2005	
	Nombre	%	Nombre	%
Transport routier de marchandises interurbain	15 060	24,9	1 221	24,9
Transports ferroviaires	11 253	18,6	170	3,5
Transport routier de marchandises de proximité	6 744	11,2	1 165	23,8
Entreposage non frigorifique	4 976	8,2	322	6,6
Transport urbain de voyageurs	3 600	6,0	26	0,5
Organisation des transports internationaux	3 361	5,6	216	4,4
Messagerie, fret express	3 189	5,3	91	1,9
Conditionnement à façon	3 181	5,3	95	1,9
Transport routier régulier de voyageurs	2 627	4,3	95	1,9
Autres	6 453	10,6	1 499	30,6
Total Transport-Logistique	60 444	100,0	4 900	100,0

Source : Insee - Clap, Sirene

La concentration des activités est encore plus forte en termes d'établissements : les secteurs les plus représentés sont les transports routiers de marchandises interurbains (25%) et de proximité (24%) qui couvrent l'essentiel des établissements de transport routier de marchandises, et la moitié des établissements de Transport-Logistique. Parmi le transport routier de voyageurs, le transport par taxis est prépondérant : il représente 80% de ces établissements, pour 14% des établissements de Transport-Logistique.

Tableau 2 : Les plus grands établissements de Transport-Logistique du Nord-Pas-de-Calais au 31 décembre 2004

Nom de l'établissement	Tranche d'effectif	Activité principale	Commune
SNCF	4000 à 4999	Transport ferroviaire	Lille
Arvato Services France SARL	1000 à 1499	Conditionnement à façon	Noyelles-sous-Lens
SNCF	500 à 749	Transport ferroviaire	Calais
SNCF	500 à 749	Transport ferroviaire	Dunkerque
SNCF	500 à 749	Transport ferroviaire	Somain
Port autonome de Dunkerque	500 à 749	Services portuaires, maritimes et fluviaux	Dunkerque
Soc. Nouvelle des transports Bils-Deroo	500 à 749	Transport routier de marchandises interurbains	Waziers
Transports urbains région de Valenciennes	250 à 499	Transport urbain de voyageurs	Saint-Saulve
SNCF	250 à 499	Transport ferroviaires	Douai
Terminal Transmanche	250 à 499	Services portuaires, maritimes et fluviaux	Calais

Note : Le classement est effectué en réaffectant les effectifs salariés des entreprises à leurs différents établissements. Des erreurs peuvent toutefois subsister dans les dégroupements.

Source : Insee - Clap

Neuf établissements de transport par taxis sur dix sont non employeurs

Comme pour l'ensemble des activités du champ privé marchand non agricole, la moitié des établissements de Transport-Logistique n'a pas de salariés (*cf. tableau 3*). La plus forte proportion d'établissements non employeurs apparaît dans le transport routier de voyageurs : les trois quarts n'ont pas de salariés. Ceci s'explique par le transport de voyageurs par taxis, qui représente 80% du transport routier de voyageurs, et pour lequel 90% des établissements n'ont pas de salariés. Par contre, un tiers seulement des établissements de services auxiliaires est non employeur.

Tableau 3 : Répartition des établissements de Transport-Logistique du Nord-Pas-de-Calais selon leur tranche d'effectif salarié au 31/12/2004

Unité : %

	Tranche d'effectif salarié						Total
	0 salarié	1 à 9 salariés	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 à 249 salariés	250 salariés et plus	
Transport routier de voyageurs	76,0	12,2	2,7	5,8	2,9	0,4	100,0
Transport routier de marchandises	38,9	37,7	9,9	9,2	4,2	0,1	100,0
Transport non routier	72,1	15,0	5,3	3,5	2,2	1,9	100,0
Services auxiliaires	33,9	34,0	10,7	12,3	8,4	0,7	100,0
Transport-Logistique	48,3	30,0	8,3	8,5	4,4	0,5	100,0
Ensemble des activités	50,4	39,2	5,0	3,5	1,7	0,2	100,0

Source : Insee - Clap

**En moyenne, deux salariés
de plus par établissement
qu'en province**

LOCALISATION

**Des établissements
employeurs situés
principalement au
carrefour d'axes de
communication**

**Une présence plus forte de
salariés de Transport-
Logistique dans la zone
de Lens-Hénin**

Les établissements de Transport-Logistique de la région possèdent un effectif moyen de 13 salariés. Comme en province, c'est deux fois plus que pour l'ensemble des activités du champ privé marchand non agricole. Les établissements régionaux de Transport-Logistique ont en moyenne deux salariés supplémentaires par rapport à ceux de province. C'est en transport non routier que le nombre moyen de salariés est le plus élevé, à hauteur de 21. Il est toutefois nettement inférieur à la moyenne des régions de province (37 salariés), en raison d'un effectif moyen plus faible en transport aérien régulier : il est de 7 salariés en moyenne dans la région contre 59 salariés en province. Dans les trois autres types de transport, le nombre moyen de salariés est plus élevé en Nord-Pas-de-Calais : les établissements de services auxiliaires comptent 19 salariés en moyenne, ils sont 10 pour le transport routier de marchandises et 9 pour celui de voyageurs. Le nombre de postes salariés dépend fortement de l'activité de l'établissement. Ainsi, il est de 139 salariés en moyenne dans le transport urbain de voyageurs et de 66 salariés dans les transports ferroviaires, tandis qu'en transports fluviaux et en transport de voyageurs par taxis, il est quasiment nul.

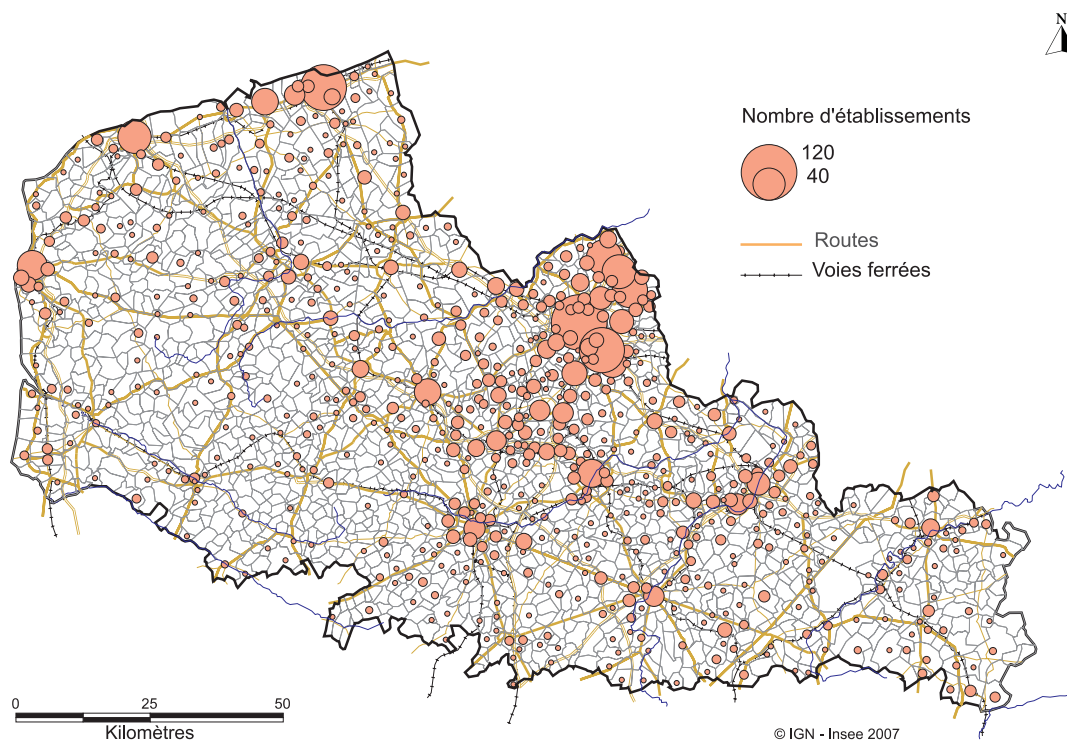
La connaissance de la localisation des établissements de transport constitue un enjeu important dans le cadre des politiques de lutte contre la saturation du réseau routier régional, dans la métropole notamment. En outre, avec le développement de l'intermodalité, l'implantation à proximité du rail ou de voies d'eau devient un atout non négligeable, ce qui pourrait à l'avenir modifier les logiques d'implantation des établissements.

Les établissements employeurs de Transport-Logistique sont localisés principalement dans les grandes agglomérations et sur les axes de communication. Il sont nombreux de la métropole lilloise jusqu'à Arras, dans l'ex-bassin minier, et sur le littoral, à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer (*cf. carte 1*). Des secteurs comme le transport non routier et les services auxiliaires ont des localisations bien précises sur le territoire régional. Les établissements de transport non routier sont en effet situés le long des voies ferrées. Plus particulièrement, les établissements de transport par eau sont localisés principalement dans l'ancien bassin minier et sur le littoral, la ville de Douai regroupant un tiers des établissements employeurs du secteur. La construction du canal Seine-Nord Europe, qui débutera en 2008, ainsi que la volonté d'étendre l'hinterland du port de Dunkerque devraient développer le trafic fluvial dans la région et provoquer l'arrivée de nouveaux établissements de transport par eau. Quant aux services auxiliaires, correspondant aux activités de logistique et de gestion des infrastructures, ils sont plutôt implantés dans les grandes villes du littoral en raison de l'activité portuaire, ainsi que dans la métropole lilloise. La mise à disposition croissante d'équipements de transbordement et de stockage, dans l'objectif de favoriser l'intermodalité, devrait contribuer au développement de ce secteur créateur d'emplois. Les établissements employeurs de transport routier de marchandises sont davantage répartis sur le territoire régional. En effet, ce mode de transport correspond à plusieurs niveaux de déplacements : locaux, nationaux et internationaux. Les établissements de transport routier de marchandises sont donc présents aussi bien au niveau des pôles d'activité que sur le reste du territoire.

Les salariés de Transport-Logistique sont 28% à travailler dans la zone d'emploi de Lille (16 800 salariés), 12% dans la zone d'emploi de Lens-Hénin (7 100 salariés), et 8% dans le Dunkerquois comme à Roubaix-Tourcoing (respectivement 5 000 et 4 800 salariés).

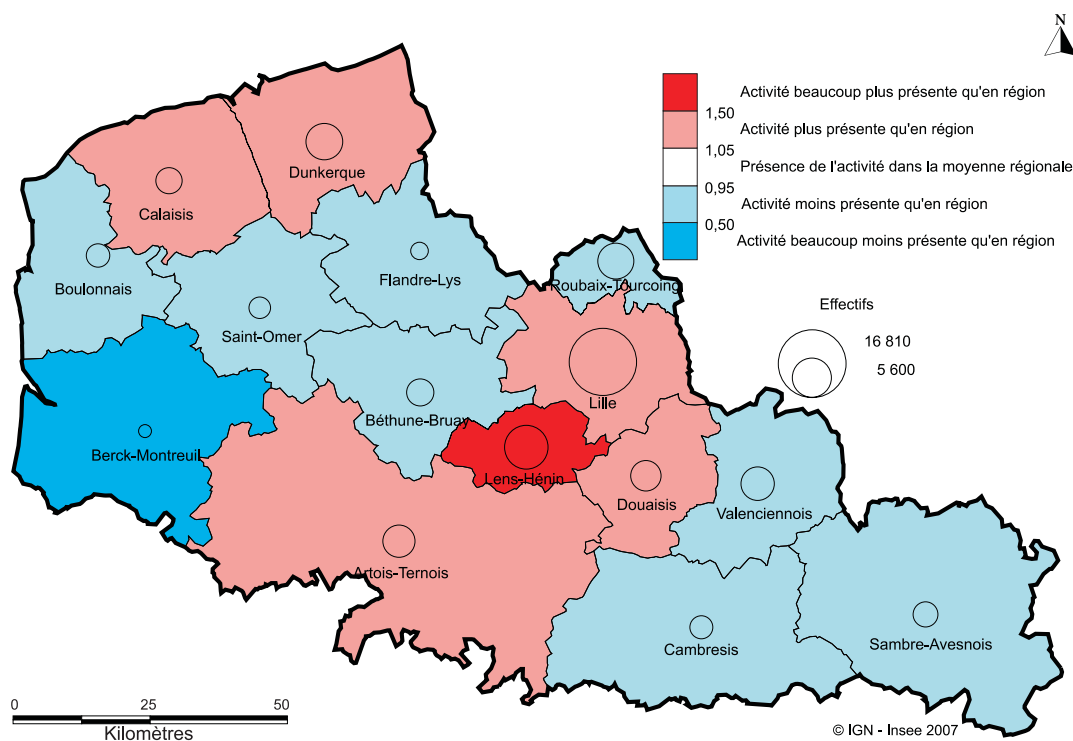
Par rapport à l'ensemble des activités présentes sur le territoire du Nord-Pas-de-Calais, le secteur Transport-Logistique est davantage présent dans la zone d'emploi de Lens-Hénin (indice de spécialisation de 1,6, *cf. Définitions*) (*cf. carte 2*), spécialisée particulièrement en services auxiliaires et en transport routier de marchandises. Parmi les autres zones d'emploi spécialisées en Transport-Logistique, le Dunkerquois présente également une spécialisation assez forte en services auxiliaires, tandis que l'Artois-Ternois connaît une présence plus marquée en transport routier de marchandises. Le transport non routier est quant à lui beaucoup plus présent dans la zone d'emploi du Calais qu'en moyenne dans la région. Le Douaisis et la métropole lilloise sont aussi spécialisés en transport non routier, mais à un degré moindre.

Carte 1 : Localisation des établissements employeurs du transport et de la logistique en 2004



Source : Insee - Clap

Carte 2 : Nombre de postes salariés et spécificité en transport et logistique au 31 décembre 2004



La présence de l'activité est définie selon l'indice de spécificité : rapport entre la part du secteur dans la zone et la part du secteur dans la région, en termes d'effectif salarié. Lorsque l'indice de spécificité est supérieur à 1, l'activité est davantage présente dans la zone par rapport à sa présence moyenne dans la région.

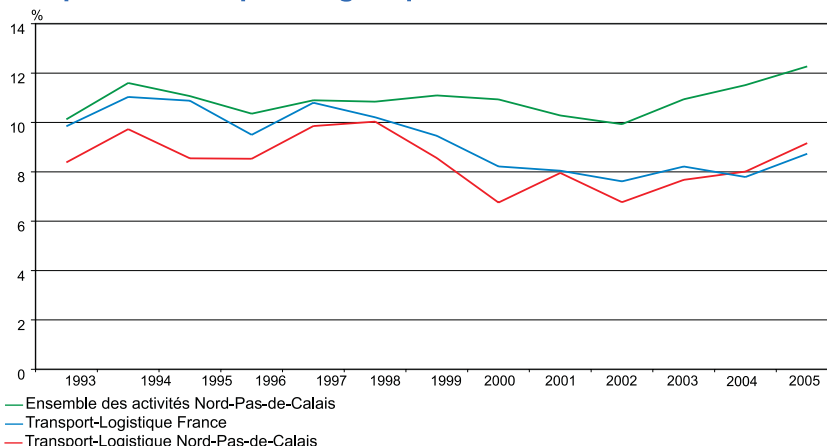
Source : Insee - Clap

Un taux de création d'établissements qui a rattrapé le niveau national

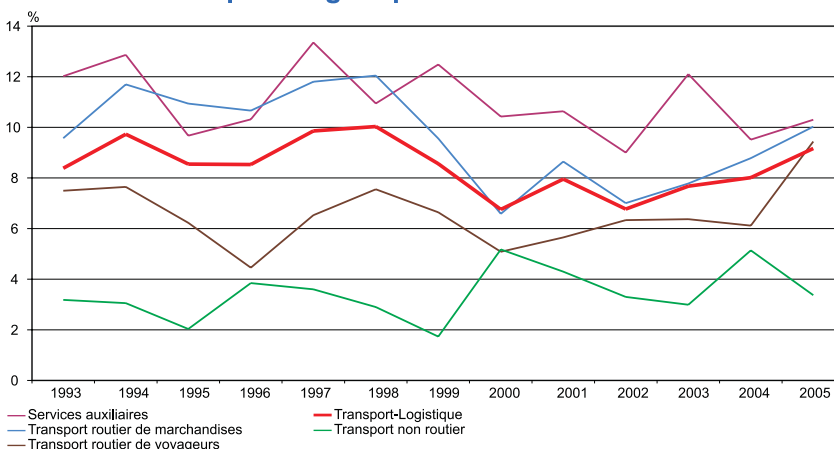
L'activité de Transport-Logistique est composée d'établissements aux comportements relativement différents selon les secteurs, à l'image des transports ferroviaires, pour lesquels les logiques en œuvre sont tout à fait particulières. Ainsi, les établissements de transport et de logistique ne présentent pas les mêmes particularités en termes de création, survie et déménagements d'établissements.

En 2005, le taux de création d'établissements (*cf. Définitions*) dans le secteur Transport-Logistique est de 9,2%. Comme au niveau national, il est inférieur au taux de création pour l'ensemble des activités, qui s'élève à 12,3% dans la région (*cf. graphique 3*). Le taux de création augmente régulièrement en Nord-Pas-de-Calais depuis 2002. Il a ainsi rattrapé le taux national en 2004, pour le dépasser de 0,5 point en 2005. Si le taux de création régional a toujours été inférieur au taux national sur le reste de la période, la différence n'a cependant jamais excédé 2,4 points, écart réalisé en 1995. Le taux de création d'établissements de Transport-Logistique était alors de 8,5% en Nord-Pas-de-Calais, contre 10,9% en France.

Graphique 3 : Taux de création⁽¹⁾ d'établissements pour le Transport-Logistique et l'ensemble des activités



Graphique 4 : Taux de création⁽¹⁾ d'établissements de Transport-Logistique en Nord-Pas-de-Calais



(1) Les données de création d'établissements de ces deux graphiques correspondent aux concepts en vigueur jusqu'en fin 2006. Depuis le 1^{er} janvier 2007, la définition des créations d'établissements dénombrées par l'Insee a été modifiée : elle s'appuie désormais sur les concepts harmonisés au niveau européen. Les séries de création d'établissements dans le nouveau concept seront diffusées à partir de 2008.

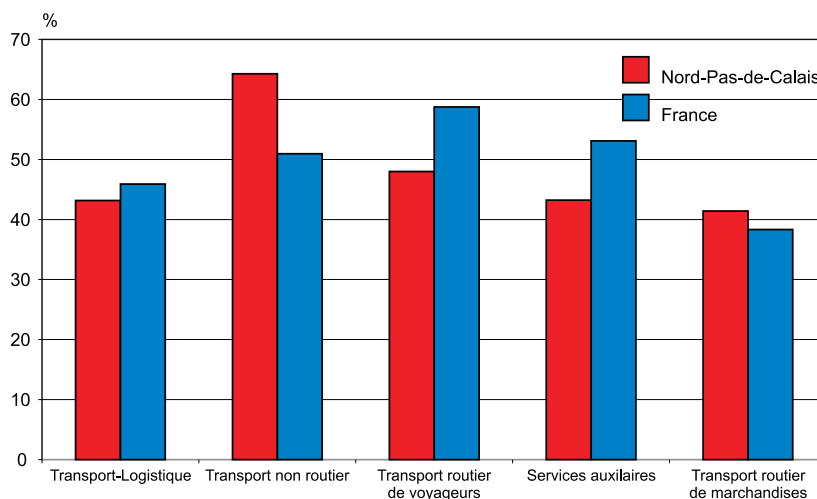
Source : Insee - Sirene

Un taux de survie des établissements de Transport-Logistique inférieur à la moyenne nationale

Les taux de création pour les quatre secteurs du transport et de la logistique, très variables sur la période, sont situés en 2005 autour de 10% pour le transport routier de marchandises et de voyageurs, ainsi que les services auxiliaires (*cf. graphique 4*). Il est plus faible en transport non routier (3,4% en 2005) à cause des transports ferroviaires, secteur dans lequel les créations d'établissements sont quasi inexistantes.

En Nord-Pas-de-Calais, 43% des établissements de Transport-Logistique créés (repris ou transférés, *cf. Définitions*) en 1999 sont encore en activité cinq ans après leur création. Ce taux de survie est inférieur de trois points à la moyenne nationale pour cette activité. Au sein du transport et de la logistique, la proportion d'établissements créés en 1999 encore en activité cinq ans après leur création est variable selon les secteurs. Ainsi, en Nord-Pas-de-Calais, c'est en transport non routier qu'elle est la plus élevée, à 64% (*cf. graphique 5*). Le plus faible taux de survie concerne le transport routier de marchandises : 41%.

Graphique 5 : Part des établissements créés en 1999 encore en activité 5 ans après leur création



Source : Insee - Sirene

Des établissements plus mobiles à l'intérieur de la région que pour l'ensemble des activités

Peu de transferts (*cf. Définitions*) concernent les établissements de Transport-Logistique en Nord-Pas-de-Calais : entre 1996 et 2001, 870 établissements de ce secteur ont déménagé. Ils représentent 6% de l'ensemble des mouvements pour la région, part supérieure au poids du secteur dans le stock d'établissements (4%). En outre, la quasi-totalité (91%) des transferts d'établissements de Transport-Logistique concernant le Nord-Pas-de-Calais est effectuée à l'intérieur de la région. Ainsi, le secteur est plus mobile à l'intérieur du territoire régional que la moyenne du champ privé marchand non agricole : pour 1 000 établissements de Transport-Logistique présents, ce sont 25 établissements qui déménagent en moyenne chaque année entre 1996 et 2001, alors que leur nombre est de 17 pour l'ensemble des activités (*cf. tableau 4*). Ce type de déménagement a donc un impact assez important sur la répartition de l'activité sur le territoire.

Une forte mobilité en transport routier de marchandises

La forte mobilité à l'intérieur de la région dans le secteur Transport-Logistique est due au transport routier de marchandises. En effet, entre 1996 et 2001, les transferts dans ce secteur ont concerné 630 établissements, dont 580 ont déménagé à l'intérieur de la région. Le transport routier de marchandises regroupe ainsi 73% des transferts d'établissements de Transport-Logistique internes à la région. La mobilité est particulièrement forte dans ce secteur : pour 1 000 établissements de transport routier de marchandises présents dans la région, 32 déménagent à l'intérieur du Nord-Pas-de-Calais en moyenne chaque année entre 1996 et 2001, soit deux fois plus que pour l'ensemble des activités.

Tableau 4 : Transferts d'établissements concernant le Nord-Pas-de-Calais entre début 1996 et fin 2001

	Nombre d'établissements transférés entre début 1996 et fin 2001				Mobilité
	Total	À l'intérieur de la région	En entrée dans la région	En sortie de la région	Déménagements intra-régionaux en moyenne annuelle pour 1 000 établissements présents
Transport routier de marchandises	630	580	21	29	31,6
Transport routier de voyageurs	132	128	c	c	25,5
Transport non routier	25	13	c	c	3,4
Services auxiliaires	85	70	3	12	16,4
Transport-Logistique	872	791	31	50	25,2
Ensemble des activités	14 233	11 710	1 161	1 362	16,6

c : Résultat confidentiel (par application des règles sur le secret statistique).

Source : Insee - Sirene

Dépendance et rayonnement

La structure organisationnelle des entreprises peut varier. Si l'entreprise est composée d'un seul établissement, celui-ci est en même temps le lieu de production et le centre de décision de l'entreprise, qui est alors qualifiée de « mono-établissement ». Lorsque l'entreprise comprend plusieurs établissements, le centre de décision est le siège social de l'entreprise, établissement où sont définies les orientations stratégiques. Une entreprise peut également faire partie d'un ensemble plus large, le « groupe ». Il s'agit d'un ensemble de sociétés dépendant d'une société mère, encore appelée « tête de groupe », qui joue le rôle de centre de décision.

Dès lors, le degré d'autonomie ou de dépendance d'une région vis-à-vis de centres de décision peut être examiné en fonction du lieu de travail des salariés et de la localisation du centre de décision auquel leur établissement est rattaché. Inversement, il peut être intéressant de mesurer le degré de dépendance des salariés travaillant dans les autres régions à des centres de décision du Nord-Pas-de-Calais, autrement dit, le « rayonnement » de la région.

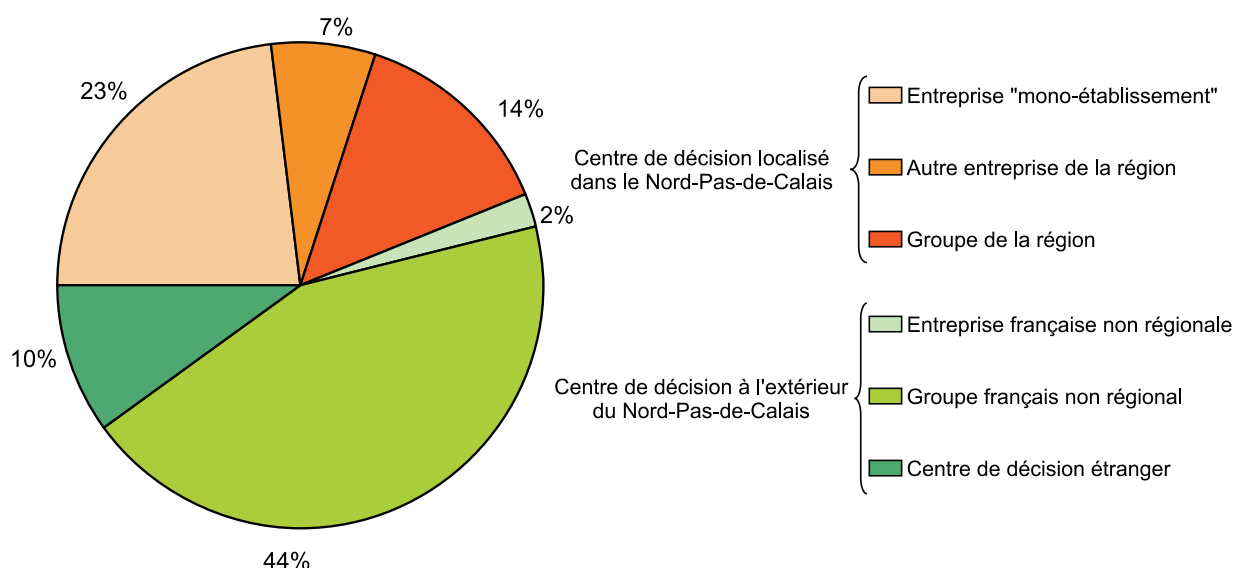
**Près de la moitié
des salariés de
Transport-Logistique
liés à un groupe français
non régional**

En 2000, 44% des salariés travaillant en Nord-Pas-de-Calais dans le secteur du transport et de la logistique sont liés à un groupe français dont le centre de décision est situé hors de la région (*cf. graphique 6*). Cette proportion est beaucoup plus élevée que dans les autres activités (26%), mais n'est pas spécifique au Nord-Pas-de-Calais, puisqu'en moyenne en province cette part est de 46% dans les transports. Cette particularité du secteur Transport-Logistique est due pour l'essentiel au transport ferroviaire. En effet, plus de la moitié des salariés nordistes liés à un groupe français non régional relèvent de la SNCF, dont le siège est situé en Île-de-France. Les autres groupes, comme Geodis, opérateur global de la chaîne logistique, sont liés à moins de 10% des salariés régionaux de Transport-Logistique. Ainsi, en excluant le transport ferroviaire, la part des salariés travaillant en Nord-Pas-de-Calais dans le secteur du transport et de la logistique liés à un groupe français non régional n'est plus supérieure que de 3 points aux autres activités, à 29%.

Par rapport aux autres secteurs (*cf. graphique 7*), les salariés nordistes du transport et de la logistique travaillent moins souvent dans des entreprises « mono-établissements », qui, par définition, ont leur centre de décision dans la région (23% contre 28%). Les salariés dont l'établissement est lié à un groupe de la région sont également moins nombreux (14% contre 19%). Parmi les groupes régionaux employant le plus de salariés des transports se trouvent à la fois des groupes dont le transport est l'activité principale, comme Bils Deroo Holding, prestataire de logistique, ou le syndicat mixte de transports urbains régionaux, mais également des groupes commerciaux tels que la Fipar (Société financière de participation), qui rassemble les activités du « groupe Mulliez », ou Décathlon.

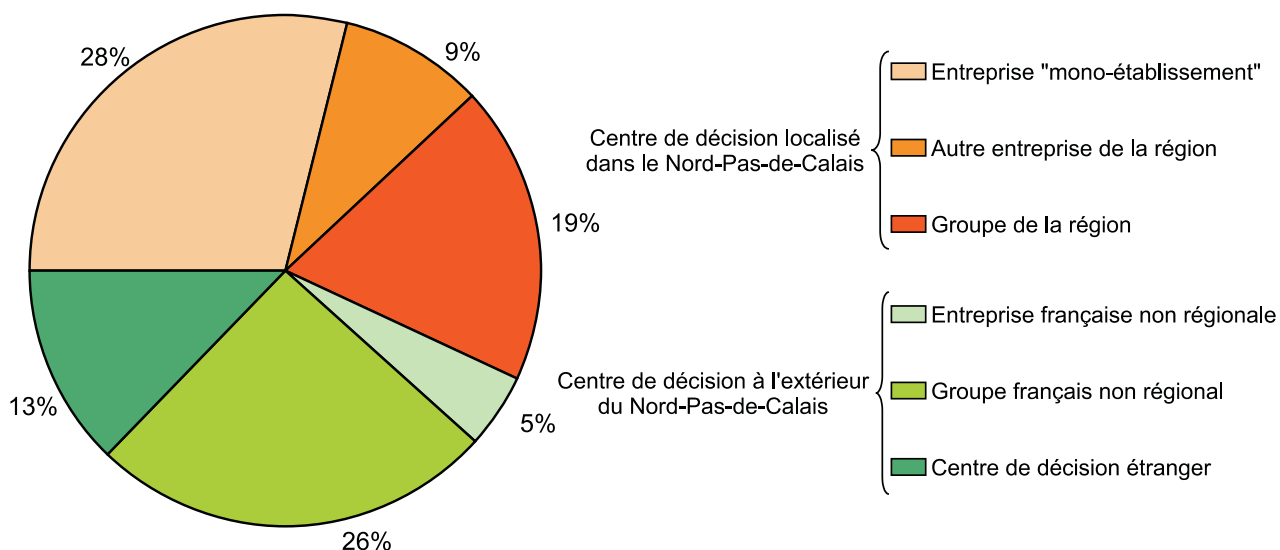
Les salariés du transport et de la logistique travaillant en Nord-Pas-de-Calais dépendent moins souvent d'une entreprise poly-établissements de la région qu'en moyenne en province (7% contre 11%), mais sont davantage liés à des centres de décision étrangers (10% contre 6%). Le groupe étranger employant le plus de salariés des transports dans la région est le groupe belge « Office des chemins de fer belge », au travers de l'entreprise ABX Logistics, qui emploie près de 800 salariés nordistes en 2000. Les groupes étrangers employant le plus de salariés des transports dans la région sont le plus souvent belges, allemands ou néerlandais.

Graphique 6 : Répartition des salariés du transport et de la logistique travaillant en Nord-Pas-de-Calais en 2000 selon la situation du centre de décision



Champ : Établissements du secteur marchand non agricole, employant des salariés
Source : Insee - Sirene - DADS - Lifi 2000

Graphique 7 : Répartition des salariés hors transport et logistique travaillant en Nord-Pas-de-Calais en 2000 selon la situation du centre de décision



Champ : Établissements du secteur marchand non agricole, employant des salariés
Source : Insee - Sirene - DADS - Lifi 2000

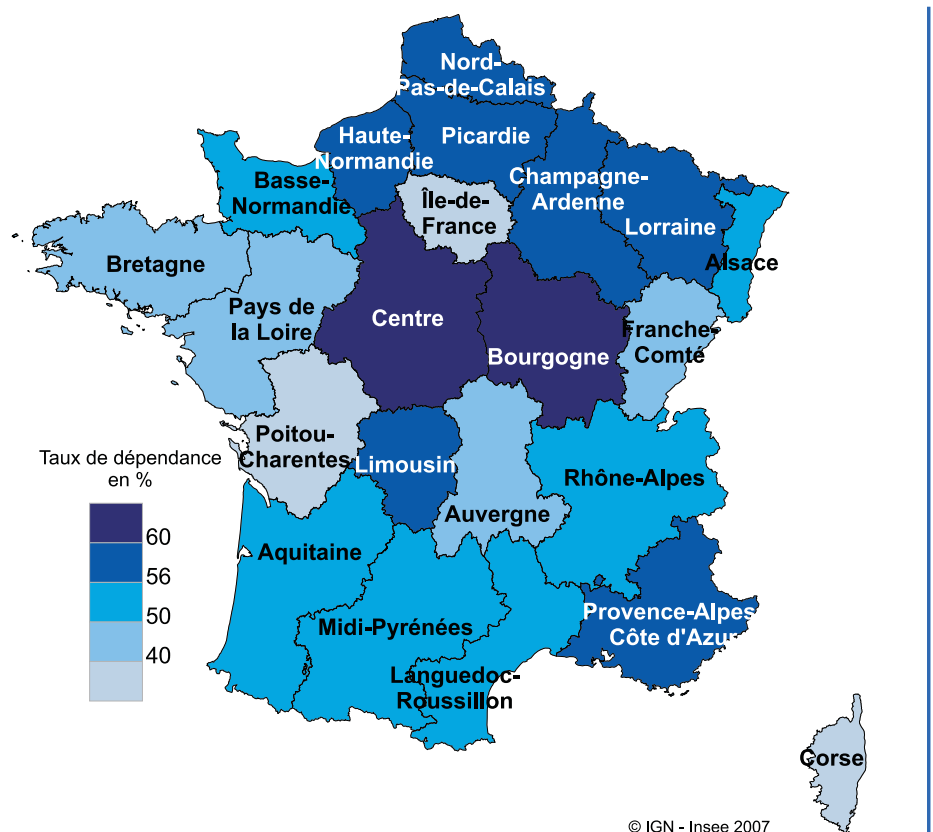
Une dépendance dans la moyenne des régions de province

En 2000, la part des salariés nordistes du transport et de la logistique travaillant dans un établissement lié à un centre de décision situé en dehors du Nord-Pas-de-Calais dans l'ensemble des salariés régionaux de ce secteur atteint 56%, soit 12 points de plus que pour l'ensemble des activités. Ce ratio est appelé « taux de dépendance » (*cf. Définitions*).

Le degré de dépendance des salariés de transport et logistique travaillant dans la région vis-à-vis de centres de décision extrarégionaux est dans la moyenne des régions de province (54%). Il est particulièrement faible en Île-de-France et en Corse (respectivement 13% et 27%). Hormis ces deux régions, le taux de dépendance des salariés du transport et de la logistique est compris entre 40% et 62%, les régions du centre et du Nord-Est de la France étant les plus dépendantes d'autres régions, avec Provence-Alpes-Côte d'Azur (*cf. carte 3*).

La dépendance à un centre de décision externe à la région, pour plus d'un salarié sur deux, n'est pas forcément synonyme de fragilité du Nord-Pas-de-Calais par des décisions effectuées loin des lieux d'activité. En effet, ce lien avec des centres de décision extrarégionaux peut également être le reflet de l'attractivité du territoire régional.

Carte 3 : Part des emplois salariés du transport et de la logistique d'une région dépendant d'un centre de décision situé à l'extérieur de cette région



Champ : Établissements du secteur marchand non agricole, employant des salariés
Source : Insee - DADS - Lifi 2000

Le transport routier de marchandises, secteur le plus autonome

Au sein des transports, le degré de rattachement des salariés à des centres de décision situés en dehors de la région varie d'un secteur à l'autre. Le transport routier de marchandises apparaît comme le secteur le plus autonome : seul un tiers des salariés de ce secteur est lié à un centre de décision extrarégional (*cf. tableau 5*). Le transport non routier, au contraire, est complètement dépendant de centres de décision hors de la région. La dépendance est beaucoup plus forte en Nord-Pas-de-Calais qu'en moyenne dans les régions de province pour le transport routier de voyageurs : seules la Haute-Normandie, la Basse-Normandie et la Bretagne sont plus dépendantes que le Nord-Pas-de-Calais. Les services auxiliaires sont par contre plus autonomes qu'en moyenne en province.

Tableau 5 : Taux de dépendance par secteur en 2000

Unité : %

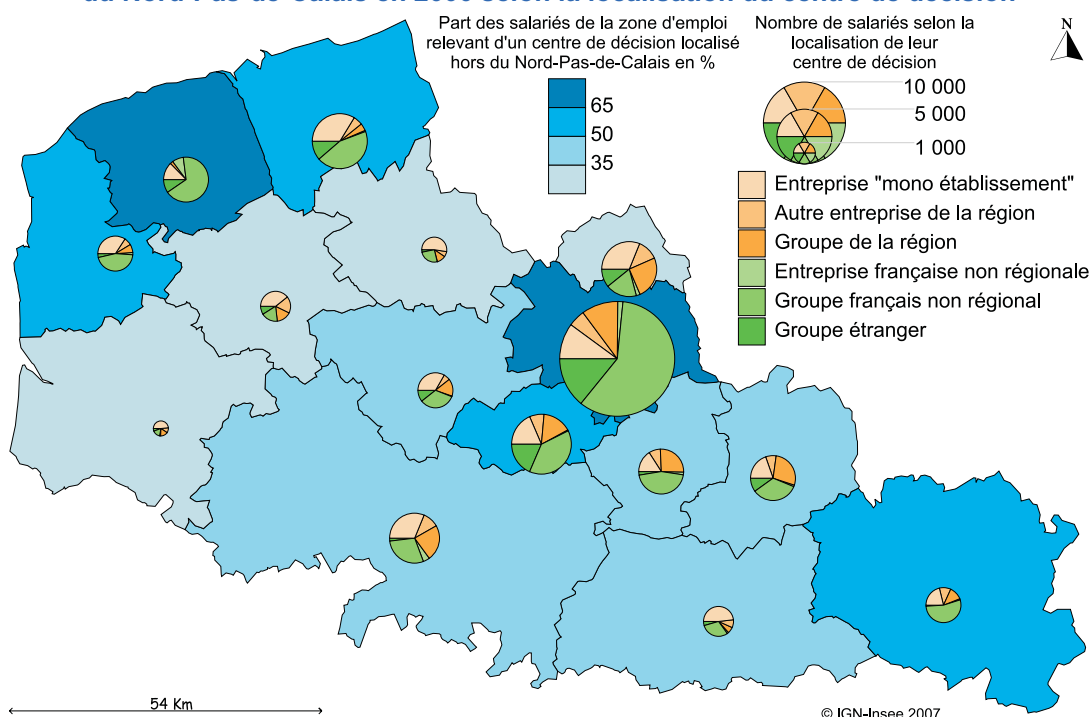
Secteur d'activité	Part des salariés travaillant dans une région liés à un centre de décision extrarégional	
	Nord-Pas-de-Calais	Moyenne des régions de province
Transport routier de marchandises	33	31
Services auxiliaires	54	64
Transport routier de voyageurs	55	38
Transport non routier	100	97
Transport-Logistique	56	54
Ensemble des activités	44	44

Source : Insee - Sirene - DADS - Lifi 2000

Une plus forte dépendance dans le Calaisis et la métropole lilloise

Sur le territoire régional, deux zones d'emploi se distinguent par une forte proportion de salariés du transport et de la logistique relevant d'un centre de décision localisé hors de la région : le Calaisis (85%) et la métropole lilloise (75%) (*cf. carte 4*). Vient ensuite la zone d'emploi de Lens-Hénin avec 58%. Dans le Calaisis, la forte proportion de salariés relevant de centres de décision extérieurs à la région s'explique par l'importance de l'activité transmanche, avec des entreprises comme P&O dont le centre de décision est situé à Douvres, et de nombreux salariés dépendant de la SCNF, dont le siège est à Paris, qui détient l'entreprise Seafrance. Les salariés de la zone d'emploi de Lens-Hénin et de la métropole lilloise dépendent plus souvent d'un groupe étranger que les autres zones de la région, avec des proportions respectivement de 19% et 14%. Lille, par sa qualité de capitale régionale, attire ainsi nombre de sociétés de transport françaises et étrangères qui choisissent d'avoir une implantation dans la métropole. Hormis les zones d'emploi de Berck-Montreuil, de Saint-Omer et de Flandre-Lys, où les salariés du transport et de la logistique sont peu nombreux, la part des salariés relevant de centres de décision situés dans la région est plus élevée à Roubaix-Tourcoing (68%) et dans l'Artois-Ternois (65%).

Carte 4 : Répartition des salariés du transport et de la logistique des zones d'emploi du Nord-Pas-de-Calais en 2000 selon la localisation du centre de décision



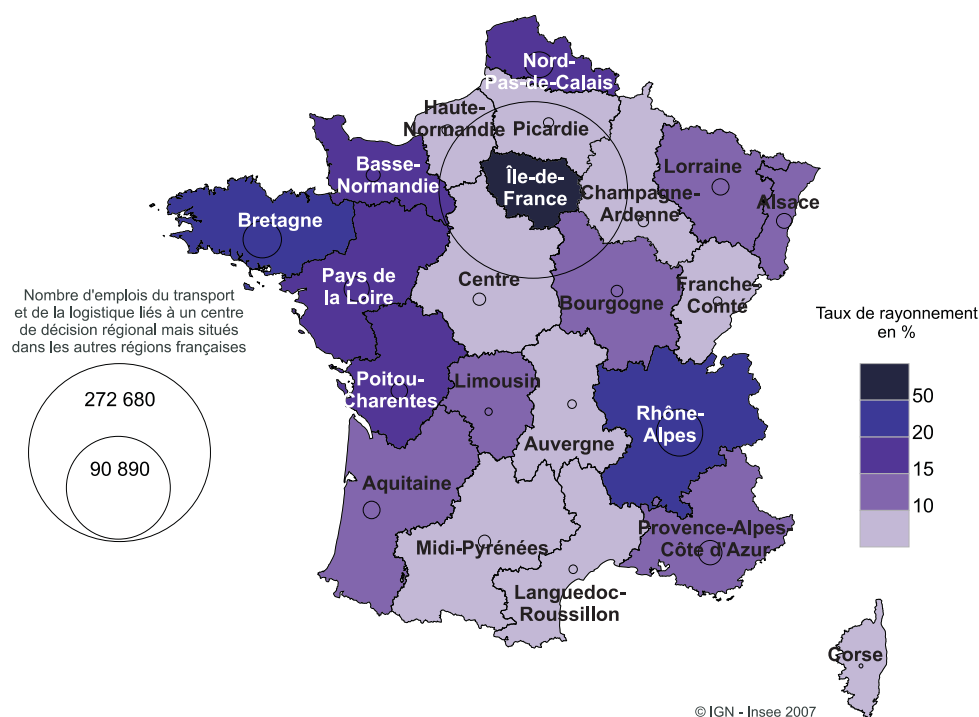
Champ : Établissements du secteur marchand non agricole, employant des salariés
Source : Insee - Sirene - DADS - Lifi 2000

Un rayonnement dans la moyenne des régions de province

Les centres de décision implantés dans la région, qui contrôlent 44% des salariés travaillant en Nord-Pas-de-Calais, contrôlent également des salariés dont l'établissement est situé en dehors de la région. En 2000, la part des salariés extérieurs à la région parmi ceux contrôlés par un centre de décision de la région, ou « taux de rayonnement », s'élève ainsi à 19%. Deux groupes régionaux, la Fipar et Décathlon, contrôlent à eux seuls 60% des salariés travaillant hors du Nord-Pas-de-Calais rattachés à un centre de décision implanté dans la région, avec des proportions respectives de 37% et 23%.

Le taux de rayonnement du Nord-Pas-de-Calais en transport et logistique est proche de la moyenne des régions de province (17%). Il est par contre inférieur de cinq points à celui toutes activités confondues, tandis qu'en province, le transport et la logistique sont plus rayonnants que l'ensemble des activités (12%). Ceci traduirait une moindre capacité d'investissement et une faible ouverture vers un marché extrarégional en Nord-Pas-de-Calais. L'Île-de-France est de loin la région où la part des salariés extérieurs à la région parmi ceux contrôlés par un centre de décision régional est la plus élevée : elle atteint 54%. Viennent ensuite la Bretagne et Rhône-Alpes avec des proportions de 35% et 28% (cf. carte 5). Le Nord-Pas-de-Calais se situe avec les Pays de la Loire en tête du peloton que forment les autres régions, pour lesquelles les valeurs s'échelonnent de 5% à 19%.

Carte 5 : Nombre d'emplois salariés du transport et de la logistique "rattachés" à un centre de décision régional et taux de rayonnement



Champ : Établissements du secteur marchand non agricole, employant des salariés
Source : Insee - DADS - Lifi 2000

Un rayonnement particulièrement fort en services auxiliaires

La part des salariés travaillant à l'extérieur du Nord-Pas-de-Calais parmi ceux contrôlés par un centre de décision de la région est particulièrement élevée en services auxiliaires : elle est de 45%, proportion supérieure de 12 points à la moyenne des régions de province (cf. tableau 6). Seules la Bretagne, l'Île-de-France, la Basse-Normandie et la Franche-Comté ont un taux de rayonnement supérieur au Nord-Pas-de-Calais dans ce secteur. La part des salariés travaillant à l'extérieur du Nord-Pas-de-Calais parmi ceux contrôlés par un centre de décision de la région est par contre très faible dans les autres secteurs du transport et de la logistique, situant le Nord-Pas-de-Calais parmi les régions ayant le plus faible rayonnement. En particulier, quasiment aucun salarié du transport non routier lié à un centre de décision régional ne travaille à l'extérieur de la région.

Tableau 6 : Taux de rayonnement par secteur en 2000

Unité : %

Secteur d'activité	Part des salariés extérieurs à la région parmi ceux contrôlés par un centre de décision de la région	
	Nord-Pas-de-Calais	Moyenne des régions de province
Services auxiliaires	45	33
Transport routier de marchandises	6	15
Transport routier de voyageurs	1	6
Transport non routier	0	30
Transport-Logistique	19	17
Ensemble des activités	24	12

Source : Insee - Sirene - DADS - Lifi 2000

Pour comprendre ces résultats

Source

La démographie des établissements (données de stocks, créations, survie) est suivie à partir du répertoire des entreprises et des établissements Sirene (Système informatique pour le répertoire des entreprises et de leurs établissements).

L'emploi est connu à partir du dispositif « Connaissance locale de l'appareil productif » (Clap). Dans Clap, l'emploi est mesuré au sens des « postes de travail » pourvus au 31 décembre par établissement employeur qu'ils soient à temps plein ou à temps partiel.

Les notions de « dépendance » et de « rayonnement » sont obtenues en croisant plusieurs sources : le répertoire Sirene, les déclarations annuelles de données sociales (DADS) et l'enquête sur les liaisons financières (Lifi). Cette dernière recense les filiales et les participations des entreprises. Elle permet de délimiter le contour des groupes et d'avoir une vision de l'autonomie d'une entreprise, mais d'un point de vue financier.

Champ

Le secteur Transport-Logistique est celui défini dans l'avertissement en début de dossier. Il est inclus dans le champ privé marchand non agricole, sur lequel portent les données de comparaison relatives à l'ensemble des activités. Ce champ couvre les activités économiques marchandes des secteurs de l'industrie, de la construction, du commerce et des services. Les institutions financières, les administrations publiques et l'agriculture en sont exclues. Les données sur la « dépendance » et le « rayonnement » portent uniquement sur les établissements implantés en France métropolitaine.

Définitions

Spécificité d'un territoire pour une activité :

- L'indice de spécialisation d'une zone pour une activité donnée permet de repérer si le secteur d'activité est plus ou moins représenté dans la zone d'étude, par rapport à l'ensemble du territoire de référence. Il est égal au rapport entre la part du secteur dans la zone et la part du secteur dans l'ensemble du territoire, en termes d'effectif salarié. Si le secteur n'est pas localisé dans la zone, l'indice est nul. Il est égal à 1 si l'importance du secteur est identique dans la zone et sur le territoire de référence. Il est très élevé (voire infini) si le secteur est uniquement localisé dans la zone en question.

Taux de création :

- Le taux de création d'établissements est le rapport du nombre des créations d'établissements d'une année (créations pures, réactivations et reprises) au stock d'établissements au 1^{er} janvier de cette même année.

Taux de survie :

- Le taux de survie des établissements à cinq ans est la proportion d'établissements créés, repris ou transférés une année donnée qui ont atteint leur cinquième anniversaire.

Transferts :

- Les transferts considérés ici correspondent au déplacement géographique, à l'intérieur du territoire français métropolitain, de la totalité des moyens de production d'un établissement à un autre. Ils se concrétisent par la fermeture complète de l'établissement de départ, suivie de la création ex-nihilo d'un nouvel établissement au lieu d'arrivée. Seuls les déménagements entre deux communes différentes sont comptabilisés.

La dépendance :

- La dépendance mesure pour un territoire l'importance des emplois qui sont contrôlés par des centres de décision situés hors de ce territoire. Le taux de dépendance (compris entre 0% et 100%) est la proportion des effectifs du territoire dépendant d'un centre de décision situé hors du territoire parmi l'ensemble des effectifs du territoire.

Le rayonnement :

- Le rayonnement mesure l'influence en termes d'emplois des centres de décision du territoire. Le taux de rayonnement (compris entre 0% et 100%) est la proportion de salariés travaillant en France hors du territoire parmi les salariés des établissements dépendant d'un centre de décision du territoire.

Pour en savoir plus :

- *Les entreprises de transport routier en Nord-Pas-de-Calais en 2006 : une exploitation de la base de données Greco du ministère chargé des Transports - Direction régionale de l'Équipement - Novembre 2006.*
- *Le transport en Picardie : un secteur en mutation - Insee Picardie - Analyses n° 10 - 2006.*
- *Filière logistique : un atout pour l'économie haut-normande - Insee Haute-Normandie - Cahier d'Aval n° 74, septembre 2006.*
- *Recomposition du tissu productif du Nord-Pas-de-Calais - Insee Nord-Pas-de-Calais - Les Dossiers de Profils n° 80, mars 2006.*

Site Internet :

@ www.nord.equipement.gouv.fr