

SEPTEMBRE 2013

n° 96

Cahier
d'

HAUTE-NORMANDIE

Aval

LA HAUTE-NORMANDIE, ATOUT LOGISTIQUE DANS L'ESPACE PARIS SEINE NORMANDIE


LOGISTIQUE
SEINE-NORMANDIE


Insee
Mesurer pour comprendre
Haute-Normandie



AVANT-PROPOS

Relier efficacement les chaînes d'approvisionnements, de production et de distribution jusqu'au consommateur final, avec l'ensemble des étapes de valeur ajoutée nécessaires, définit en grande partie le champ de la logistique. On y trouve naturellement les activités de transport de toute nature mais aussi de manutention, d'entreposage, de conditionnement. S'y ajoutent les travaux d'ordonnancement, de contrôle, de pilotage et gestion des flux. Son développement est corrélié à celui du commerce mondial, et de l'économie nationale et régionale.

Fort logiquement, les activités logistiques se sont installées dans les zones d'échanges et notamment en Haute-Normandie. La façade maritime, la présence de la Seine, fleuve navigable à grand gabarit, son débouché vers l'un des plus grands bassins de consommation d'Europe offrent des atouts géographiques naturels majeurs. L'affirmation de la dimension logistique du territoire haut-normand est également passée par le développement des infrastructures routières, fluviales et ferroviaires. Grâce au fort caractère industriel de ce territoire, marqué par des activités de premier rang, chimie, énergie, automobile et aéronautique, la logistique est devenue une activité large et transversale dans l'économie régionale. Toutes ces industries bénéficient des capacités et des savoir-faire logistiques de la région, tant en appui à leur cœur de métier qu'en facteur de compétitivité.

L'ampleur des flux de marchandises, la croissance du bassin parisien, la mondialisation des échanges conduisent maintenant à raisonner sur un espace plus large, celui de Paris Seine Normandie®. On y trouve l'emblématique Groupement d'Intérêt Economique HAROPA, union des Grands Ports Maritimes du Havre, de Rouen et de Ports de Paris. Il permet de disposer d'un système quadri modal intégrant la chaîne logistique de bout en bout avec une desserte compétitive, efficace et durable de l'hinterland, véritable hub maritime de dimension européenne. Dotée de différents ports secondaires, Dieppe, Fécamp, Cherbourg, Caen-Ouistreham, la façade maritime normande offre une variété

de services portuaires et d'activités s'y adossant. La Haute-Normandie a su également construire des pôles d'excellence en matière de mécanique, de packaging ou encore de production pharmaceutiques et cosmétiques sur les territoires adjacents, Dieppe et l'Eure. Les concentrations d'emplois logistiques observées autour de Roissy, Orly, Saint-Denis ou du Havre figurent parmi les plus fortes observées en France.

Pour mesurer et promouvoir la filière logistique régionale, l'Insee Haute-Normandie et Logistique Seine-Normandie (LSN) mettent en commun régulièrement leurs connaissances. Les statistiques soulignent de façon rigoureuse son importance : 550 000 emplois au sens large dans l'espace Paris Seine Normandie®, 78 000 en Haute-Normandie. Un salarié haut normand sur 15 travaille dans un établissement logistique. Un record !

Le dossier propose deux approches : l'une dite " filière " qui s'intéresse aux établissements spécialisés dans le transport et la logistique, l'autre dite " fonction " qui appréhende les différents métiers exercés chez les prestataires ou dans le reste de l'économie (industrie, distribution). À partir de cette double approche, le lecteur trouvera dans cette publication des indicateurs sur ces entreprises, la nature des métiers offerts, les caractéristiques des salariés les exerçant, la richesse produite, l'organisation sur le territoire. Enfin, un focus spécifique a été porté sur le commerce de gros.

L'ambition de ce travail est de constituer un outil de synthèse qui serve d'appui et d'éclairage aux professionnels de la filière mais également d'aide à la décision aux acteurs publics en charge des projets d'aménagement du territoire et de développement des infrastructures.

La mise en évidence de l'importance économique de cette fonction, de la diversité de ses métiers, le rôle qu'elle joue dans l'aménagement des espaces confortent LSN dans sa mission de mesure et de valorisation du poids de la filière logistique sur le territoire.

Le président de Logistique Seine-Normandie

Alain VERNA



Le directeur régional de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) Haute-Normandie

Alain MALMARTEL



La Haute-Normandie, atout logistique dans l'espace Paris Seine Normandie®

Dans l'ensemble Paris Seine Normandie®, la région Haute-Normandie bénéficie d'atouts indéniables qui favorisent le développement des échanges commerciaux. À proximité des centres de fret de première importance tels que Roissy et Orly, elle dispose également de deux grands ports maritimes, Le Havre et Rouen, d'un grand port fluvial Ports de Paris, et de ports secondaires (Dieppe, Fécamp, Cherbourg, Caen-Ouistreham) qui déterminent grandement sa spécificité maritime, portuaire et logistique.

Les parts d'emploi et de richesse produite par la filière logistique sont de même ordre : 4 % en 2010 dans l'espace Paris Seine Normandie® et 7 % en Haute-Normandie.

La plupart des établissements de la filière sont de petite taille. Néanmoins ce sont les grandes et moyennes structures qui concentrent les effectifs salariés. C'est particulièrement vrai dans la logistique portuaire en Haute-Normandie ou aéroportuaire en région Île-de-France. La filière logistique est un peu plus dépendante de centres de décision extérieurs à la région que l'ensemble des établissements qui y sont implantés. Les groupes étrangers contrôlent 1/6e de l'emploi et sont davantage présents que les groupes des autres activités représentées localement. En revanche, les entreprises logistiques haut-normandes s'installent peu fréquemment hors des limites régionales et c'est aussi le cas des entreprises régionales des autres secteurs économiques. Leur ouverture sur l'extérieur n'en est pas moins remarquable. Elles réalisent le tiers de leur chiffre d'affaires avec l'étranger, soit deux fois plus que la moyenne nationale. Cette vitalité des exportations est à rattacher pour l'essentiel aux activités portuaires et à l'organisation des transports terrestres. Dans ce cadre économique ouvert, on assiste à un renouvellement d'une entreprise sur douze par année. En Haute-Normandie, la tendance est un peu moins dynamique que dans l'ensemble plus vaste Paris Seine Normandie®. En dépit du contexte économique difficile de ces cinq der-

nières années, les jeunes entreprises logistiques sont davantage pérennes que celles créées dans le reste de l'économie.

La filière offre beaucoup d'emplois masculins notamment pour la logistique terrestre et portuaire, même si les femmes sont de plus en plus présentes dans ces métiers. Souvent ouvriers, ils sont majoritairement qualifiés mais ils offrent également des opportunités d'emplois pour les non qualifiés. Les cadres et employés sont relativement peu nombreux. La filière logistique se caractérise aussi par la forte proportion d'emplois stables et relativement bien rémunérés. La grande majorité concernent des CDI, c'est bien plus que dans le reste de l'économie hors services non marchands. De la même manière, cette relative stabilité des contrats est à mettre en relation avec une structure plus âgée des effectifs salariés. Les seniors représentent, près d'un quart des effectifs dans la logistique terrestre ou portuaire et plus d'un tiers dans les services de courrier. Cette pyramide vieillissante laisse augurer un besoin de renouvellement important de la main d'œuvre au cours des dix prochaines années. Le nombre de demandeurs d'emplois dans les métiers de la logistique est assez important, néanmoins, les tensions de recrutement sont faibles.

Au-delà de la filière, l'activité logistique est aussi déployée dans le reste de l'économie pour répondre aux besoins des entreprises. Elle y est une fonction transversale stratégique et constitue un gisement d'emploi important dans tous les secteurs de l'économie. C'est ainsi que la fonction logistique s'apparente à des métiers ciblés, en premier lieu dans le transport, mais aussi dans toute une chaîne d'activités liées comme la manutention, le tri, l'emballage, l'expédition, mais aussi la gestion administrative et la coordination des opérations. En Haute-Normandie, la part d'externalisation logistique est importante. On y constate bon nombre de métiers logistiques très spécifiques en raison de la présence des ports.

Comment dénombrer les emplois logistiques ?

La présente étude a pour objectif de mesurer le poids de la logistique en Haute-Normandie mais également sur un périmètre plus large celui de Paris Seine Normandie¹. Ce territoire a été défini en octobre 2012 par les Chambres de Commerce et d'Industrie de Normandie et d'Île de France. Il regroupe les trois régions Île de France, Haute-Normandie et Basse-Normandie.

Dans cette étude, la logistique est traitée selon deux approches complémentaires : une approche dite " filière " dont le dénominateur commun des établissements sélectionnés est une activité principale logistique et une approche dite " métier " dont le dénominateur commun est le métier exercé par les individus, quelle que soit l'activité de l'établissement pour lequel ils travaillent.

L'approche " filière " se comprend comme une activité principale logistique exercée pour compte d'autrui.

Elle s'appuie sur un champ sectoriel couvrant tous les établissements dont l'activité principale relève du transport et de la logistique². Pour être menée à bien, l'activité logistique nécessite d'être suivie, encadrée et soutenue par d'autres activités fonctionnelles au sein de l'établissement (secrétariat, comptabilité, gestion, etc.).

On distingue donc dans les entreprises de la filière logistique les emplois spécifiquement logistiques (par exemple : cariste dans un établissement portuaire) des emplois dits de support (par exemple : informaticien dans un établissement portuaire).

Dans une approche par branche d'activité, il s'agit des professionnels du transport de marchandises et de la logistique.

Dans l'ensemble de Paris Seine Normandie, la filière logistique couvre **24 000 établissements** et mobilise **235 200 salariés**. C'est 4 % de l'emploi total sur ce territoire.

La région Haute-Normandie dans cet ensemble accueille **2 700 établissements** qui emploient **39 300 salariés**. La logistique représente 6,5 % de l'emploi salarié et place la région en tête des régions françaises.

L'approche " métiers " se comprend comme l'ensemble des personnes exerçant un métier de nature logistique, que celui-ci soit exercé dans une entreprise spécialisée dans le domaine (et donc présente dans l'approche filière), ou que celui-ci soit exercé dans une autre entreprise, pour son compte propre ou à titre d'activité secondaire de l'entreprise.

Elle s'appuie sur une liste de 26 métiers spécifiques à l'activité logistique.

Cette approche est utile pour étudier par exemple les enjeux de la formation, des salaires ou du marché du travail.

La fonction logistique élargie regroupe l'ensemble des personnes travaillant de près ou de loin pour la logistique. On ajoute donc :

↓ tous les emplois des professionnels de la logistique (approche filière), qu'il s'agisse d'emplois spécifiques ou de support ;

↓ les emplois logistiques exercés dans des entreprises dont ce n'est pas l'activité principale ;

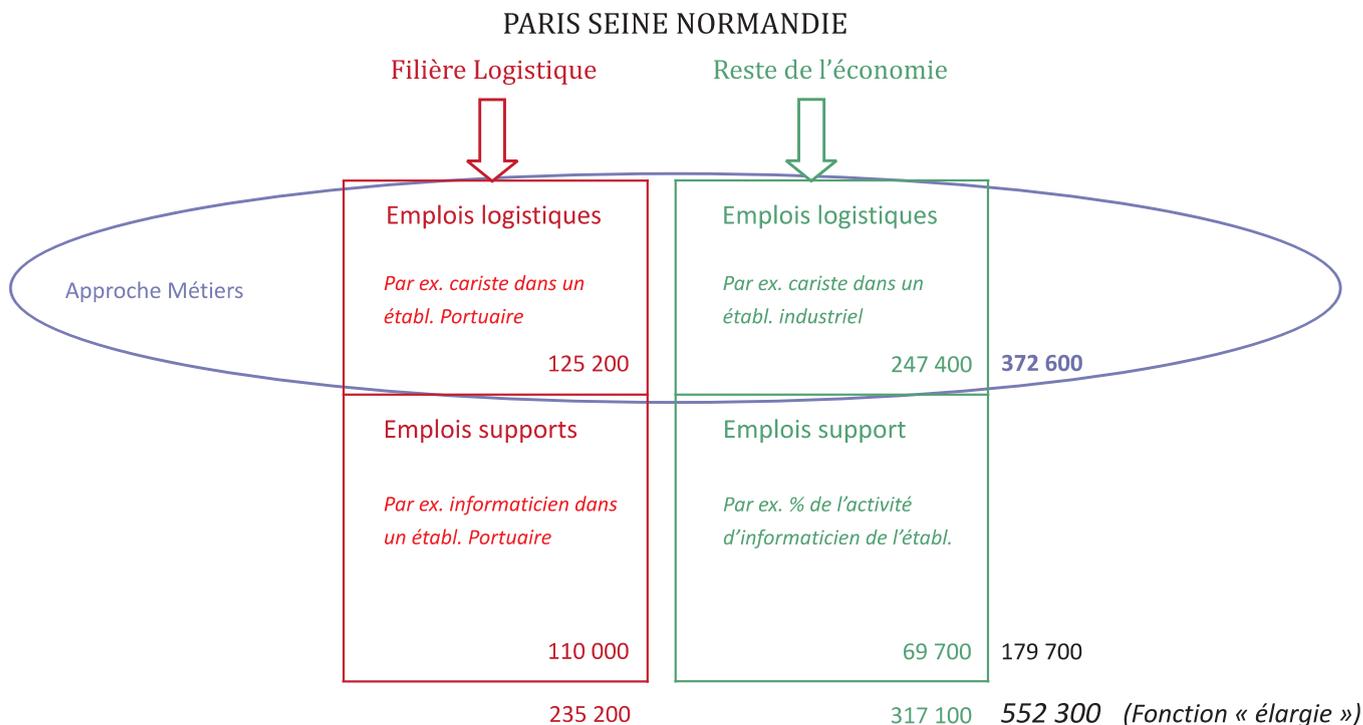
↓ enfin les emplois supports nécessaires à l'exercice de ces métiers dans les entreprises dont la logistique n'est pas l'activité principale (par exemple le comptable de l'entreprise industrielle est un emploi support pour tous les emplois de l'industrie dont notamment les caristes et autres emplois logistiques). Ces emplois supports sont estimés conventionnellement en appliquant un pourcentage au nombre d'emplois logistiques de ces entreprises (25 % ou 30 % selon qu'il s'agisse d'emplois de transport ou non).

¹ Dans la suite de l'ouvrage, l'espace Paris Seine Normandie[®] sera également écrit Paris Seine Normandie ou désigné par le sigle PSN.

² Les listes des codes d'activité ou des métiers logistiques retenus sont détaillées page 27.

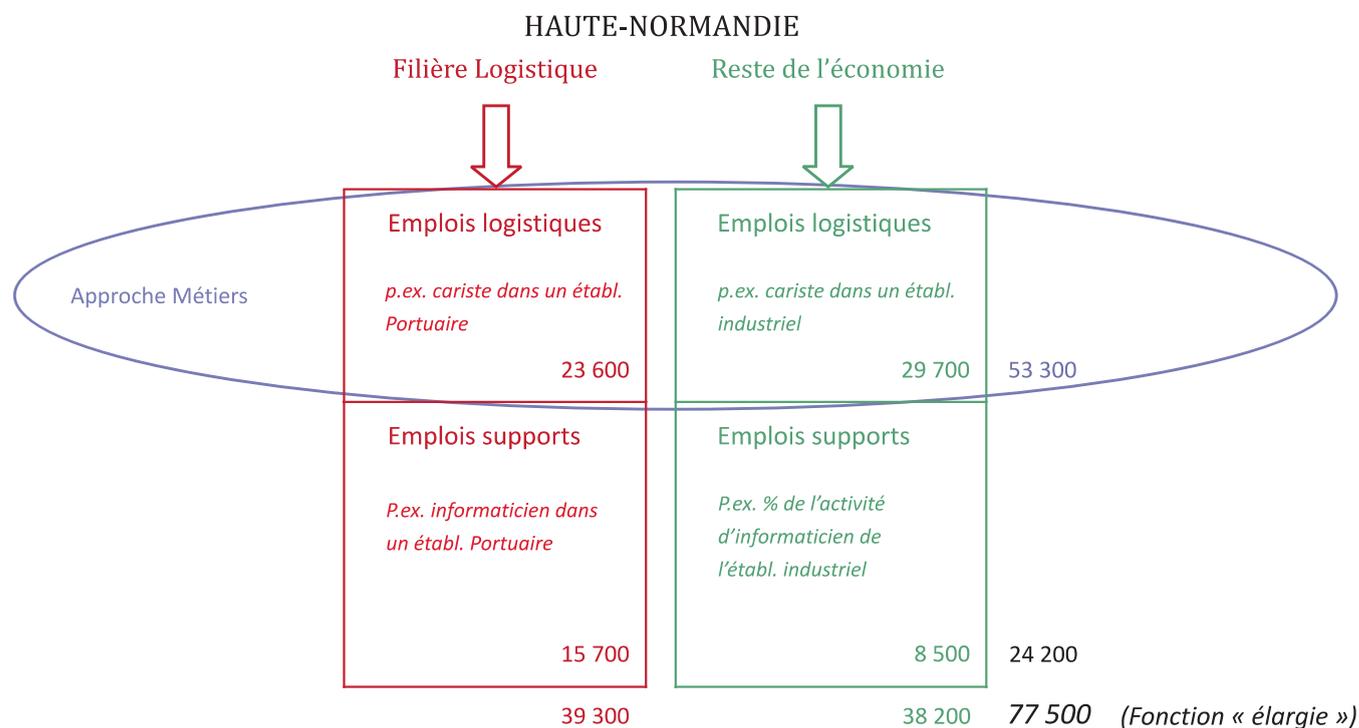
Pour le territoire Paris Seine Normandie, la présente étude dénombre 235 200 emplois salariés dans la filière, auxquels sont ajoutés 317 100 emplois logistiques et supports présents dans le reste de l'économie.

Ainsi, le total des emplois relatifs à la fonction logistique élargie s'élève à **552 300**, détaillé dans le schéma suivant :

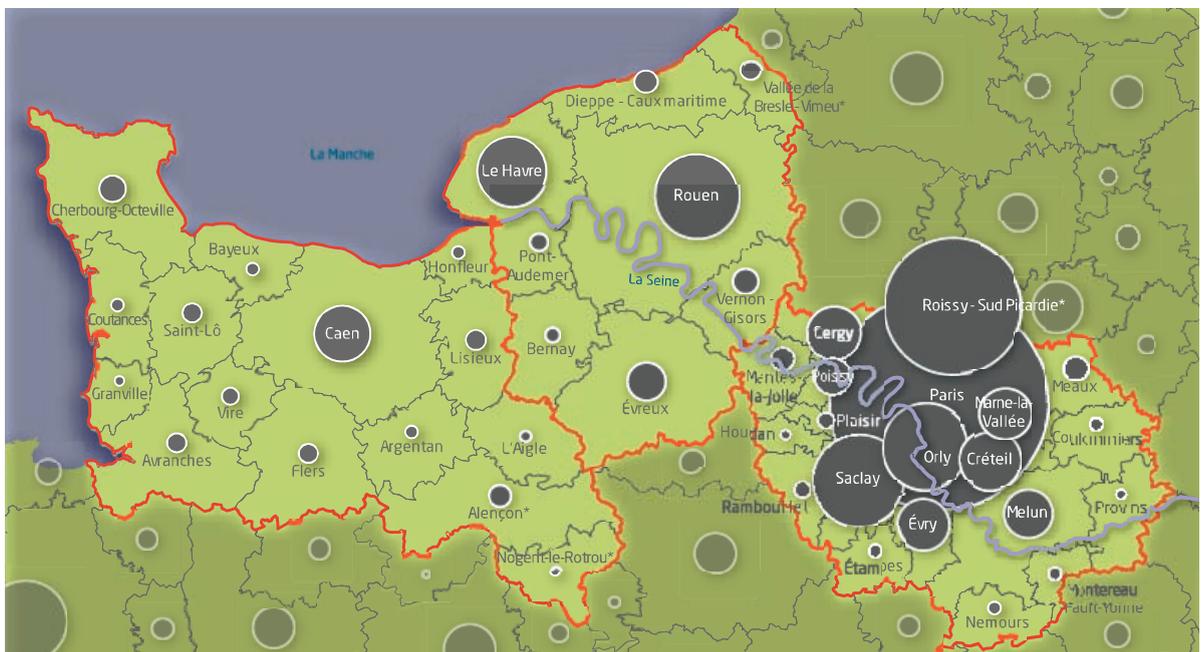


En proportion, la filière est moins importante qu'en moyenne nationale (3,6 % contre 4,1 %) mais elle révèle localement de fortes spécificités.

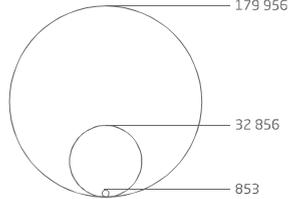
À l'échelle de la Haute-Normandie, le total des emplois dans la fonction logistique élargie s'élève à **77 500** et se répartit comme suit : la filière logistique compte 39 300 emplois et le reste de l'économie 38 200 emplois.



L'EMPLOI DE LA FONCTION LOGISTIQUE ÉLARGIE



Effectifs salariés par zone d'emploi



— Limite du territoire Paris Seine Normandie (PSN)
(Haute et Basse Normandie, Île-de-France)

— Limite des zones d'emploi

* zone d'emploi débordant des limites de PSN.
De fait, ce territoire a été scindé en deux parties : l'un relevant de PSN et l'autre pas.

CCI NORMANDIE

Source : Insee - Clap 2010
©SIG CCI Normandie/PEAT/JR/07 -2013
BD TOPO©IGN-reproduction interdite

Note de lecture : Cette carte de l'emploi à l'échelle Paris Seine Normandie révèle les emplois de la fonction élargie

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS.....	P.2
LA HAUTE-NORMANDIE, ATOUT LOGISTIQUE DANS L'ESPACE PARIS SEINE NORMANDIE.....	P.4
COMMENT DÉNOMBRER LES EMPLOIS LOGISTIQUES.....	P.5

LA FILIÈRE LOGISTIQUE DANS L'ESPACE PARIS SEINE NORMANDIE	P.9
------------------------------------------------------------------	------------

L'EMPLOI.....	P.9
Une forte activité logistique terrestre	p.9
L'emploi de la filière se localise principalement sur les grands axes fluviaux et à proximité des ports les plus importants.....	p.10
La Haute-Normandie est de loin la région de France métropolitaine la plus spécialisée dans la logistique.....	p.10
En Haute-Normandie, la structure d'activité de la logistique est un peu moins orientée vers le terrestre et davantage vers le portuaire et maritime.....	p.11
Les sites aéroportuaires génèrent bon nombre d'emploi dans la filière.....	p.11
La zone havraise est la plus spécifique pour le transport maritime	p.12
Une forte représentation ouvrière sur le territoire de PSN et en Haute-Normandie.....	p.12
Des emplois largement masculins pour une population moins jeune.....	p.12
Des contrats plus stables que dans le reste de l'économie.....	p.13
LE TISSU PRODUCTIF.....	P.14
Des structures de taille plus importante que dans le reste de l'économie.....	p.14
Une proportion importante d'établissements de taille intermédiaire en Haute-Normandie.....	p.15
Le tissu productif se renouvelle lentement mais les entreprises sont pérennes.....	p.15
LA DÉPENDANCE, LE CONTRÔLE, LA RICHESSE DÉGAGÉE ET L'EXPORT.....	P.15
Une forte dépendance vis-à-vis de l'étranger.....	p.15
Un très faible taux de contrôle.....	p.15
La logistique contribue à 7 % de la richesse produite en Haute-Normandie.....	p.16
Les entreprises logistiques régionales vendent leurs prestations à l'étranger deux fois plus que les autres.....	p.16

LES MÉTIERS DE LA LOGISTIQUE : APPROCHE FONCTION / MÉTIER	P.17
------------------------------------------------------------------	-------------

L'activité logistique, une fonction transversale dans les entreprises.....	p.17
La fonction logistique est largement ouvrière.....	p.17
Des emplois logistiques présents dans tous les secteurs économiques.....	p.18
Une forte externalisation de la fonction de transport en Haute-Normandie.....	p.19
L'essentiel des besoins logistiques du commerce ou de l'industrie concerne le conditionnement et l'entreposage.....	p.19
Des métiers logistiques hautement spécifiques dans la zone d'emploi du Havre.....	p.20
Vieillesse dans la fonction logistique d'encadrement.....	p.20
À niveau de qualification équivalent, les métiers de la logistique portuaire et maritime sont relativement bien rémunérés....	p.22
Marché du travail : de nombreux demandeurs d'emplois et peu de tensions de recrutement.....	p.22

ZOOM SUR LE COMMERCE DE GROS. : LE COMMERCE DE GROS DANS L'ESPACE PARIS SEINE NORMANDIE ET EN HAUTE-NORMANDIE	P.25
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------

MÉTHODOLOGIE.....	P.27
Distinction de la " filière " logistique et du reste de l'économie.....	p.27
La " fonction " logistique.....	p.27
Définitions.....	p.28
BIBLIOGRAPHIE.....	p.29

LA FILIERE LOGISTIQUE DANS L'ESPACE PARIS SEINE NORMANDIE

L'approche " filière " s'intéresse aux établissements dont l'activité principale relève de la logistique : en premier lieu, les transports de marchandises multimodaux et leurs services associés (manutention par exemple) mais aussi l'affrètement et l'organisation de ces transports, le conditionnement et l'entreposage, enfin les services de déménagement et les activités de poste ou de courrier. Cette approche privilégie l'activité principale exercée par l'établissement. Certes, tous les emplois de ces établissements ne sont pas directement des emplois de logisticiens. Ainsi, tous les salariés d'une entreprise de transport routier ne sont pas des conducteurs de poids lourd mais tous vivent du transport routier.

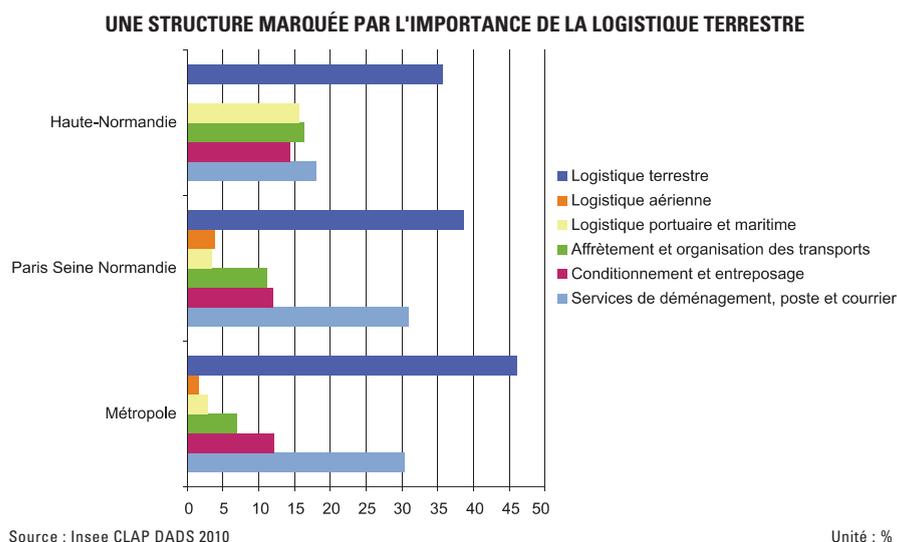
La position géographique de la Haute-Normandie a fait d'elle depuis longtemps une plate-forme d'échanges propice au développement de la filière logistique. Déjà, les Romains avaient fait de la Seine un axe logistique fort. Deux mille ans après, en 2010, avec 2 700 établissements employant 40 000 salariés et dégagant une richesse estimée à 2,3 milliards d'euros, la filière logistique reste une des spécificités fortes de l'appareil économique haut-normand. La spécificité est certes moins nette au sein de l'espace Paris Seine Normandie dans laquelle la filière représente 24 000 établissements, 235 000 salariés et 15,8 milliards d'euros de valeur ajoutée. Dans un contexte national caractérisé par la domination de la logistique terrestre, l'espace Paris Seine Normandie se distingue par l'importance du fret aérien, la Haute-Normandie par celle de la logistique portuaire et maritime. Effet de la mondialisation des flux, une grande partie des établissements de la filière dépend d'un centre de décision localisé à l'étranger.

L'EMPLOI

Au total 900 000 salariés travaillent dans un établissement logistique en métropole. Plus d'un quart d'entre eux (235 000) se trouve dans l'espace Paris Seine Normandie, proportion voisine du poids économique de celui-ci. En Haute-Normandie, on en recense près de 40 000 soit 4,4 % des effectifs salariés de la filière métropolitaine, proportion bien supérieure au poids haut-normand dans l'appareil productif métropolitain (2,7 %).

Une forte activité logistique terrestre

Conséquence du développement du transport routier en France, presque la moitié des emplois de la filière logistique métropolitaine se trouve dans des établissements de logistique terrestre, un tiers dans les services de déménagement, poste et courrier.



ou courrier. Les logistiques aérienne, portuaire ou maritime ne représentent qu'une minorité des effectifs.

Assez logiquement, les activités logistiques se sont développées le long des axes d'échanges ou des plateformes d'expédition. Histori-

quement, il s'est d'abord agi des cours d'eau et des façades maritimes. Les populations s'y sont fixées, générant par-là même de nouveaux besoins, des productions et de nouveaux échanges. Offrant une façade maritime, un fleuve navigable et un bassin de consommation consé-

quent avec la proximité de la capitale, la Haute-Normandie a ainsi présenté un terreau particulièrement propice au développement de la filière.

L'emploi de la filière se localise principalement sur les grands axes fluviaux et à proximité des ports les plus importants

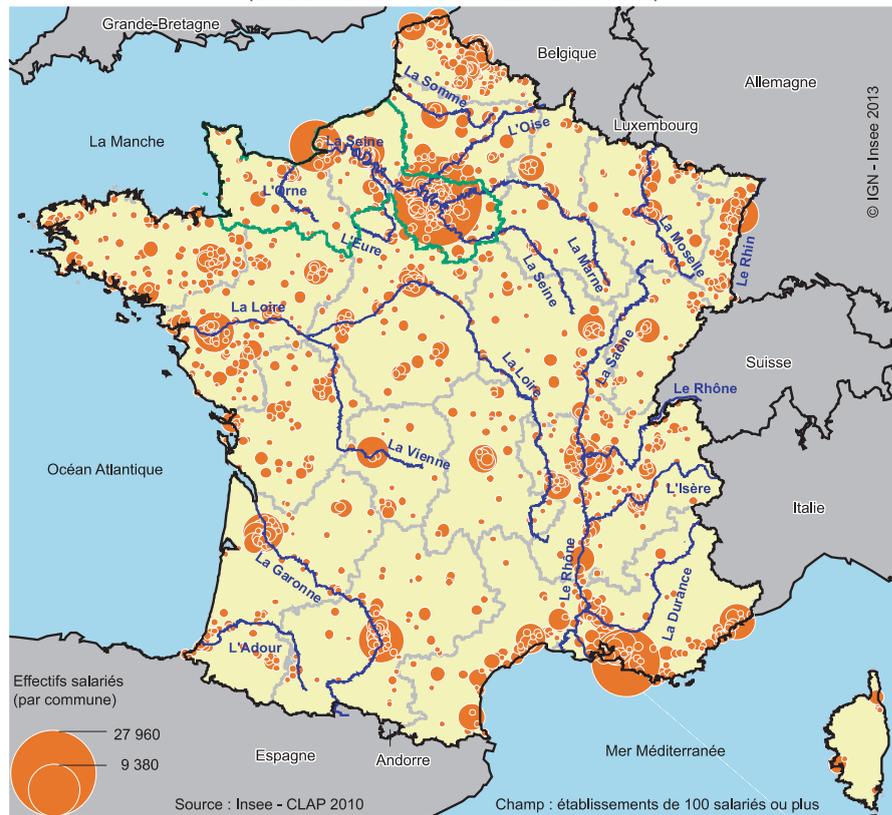
La structure d'activité de la filière logistique dans l'espace Paris Seine Normandie reste dominée par la logistique terrestre : 91 000 emplois salariés sur les 235 000 de la filière. La densité et le rayonnement du réseau routier autour de Paris explique en partie cette structure.

Toutefois, l'importance relative de la logistique terrestre est moins nette que dans le reste de la métropole, un peu concurrencée par la logistique aérienne. Avec 9 000 emplois salariés, celle-ci y occupe une place deux fois plus importante que sur le territoire national, qu'il s'agisse du fret aérien ou des services auxiliaires. Plus de 60 % des emplois de la logistique aérienne se trouve dans l'espace Paris Seine Normandie qui compte les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Outre cette dimension aérienne, les autres activités logistiques vraiment spécifiques de cet espace sont, dans une moindre mesure, l'affrètement et l'organisation des transports, la manutention, notamment portuaire, et aussi les services de déménagement.

La Haute-Normandie est de loin la région de France métropolitaine la plus spécialisée dans la logistique

La géographie, l'histoire, l'économie se mêlent pour expliquer l'im-

LOCALISATION DES EMPLOIS DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE (ÉTABLISSEMENTS DE 100 SALARIÉS OU PLUS)



portance dans le tissu économique haut-normand de ces établissements qui travaillent principalement à l'acheminement de marchandises. La région se trouve ainsi la plus spécialisée de toutes dans la logistique.

La filière représente 6,5 % des emplois salariés contre 4,1 % en métropole. Cette première place est d'abord liée à sa situation géographique : présence d'une façade maritime sur une des zones historiquement les plus fréquentées d'Europe, existence d'un fleuve navigable qui dessert l'Île-de-France et son bassin de consommation.

À partir de là, se sont installées des industries alimentant le commerce international : le textile, puis l'automobile, l'énergie et l'aéronautique.

Cette spécificité de l'appareil économique haut-normand lui

permet de disposer d'activités par nature en prise directe avec les échanges internationaux, l'affrètement et l'organisation des transports représentant plus de 16 % de l'emploi de la filière.

C'est un facteur de fragilité puisque sensible aux aléas conjoncturels : que le commerce et les échanges se ralentissent et c'est un pan de l'économie régionale qui s'en trouve affecté. C'est aussi un élément de stabilité sur le long terme : la tendance de fond reste celle d'un accroissement du commerce mondial.

En Haute-Normandie, la structure d'activité de la logistique est un peu moins orientée vers le terrestre et davantage vers le portuaire et maritime

Au-delà de son importance dans l'économie régionale, la filière logistique haut-normande présente une structure encore plus atypique que celle de l'espace Paris Seine Normandie : poids élevé de la logistique portuaire et maritime, importance moins nette qu'ailleurs de la logistique terrestre, faible logistique aérienne, importance des activités d'affrètement et d'organisation des transports.

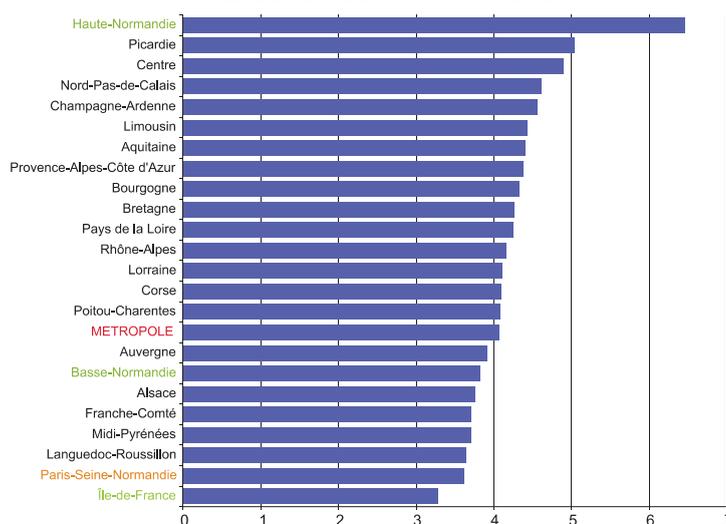
Les activités de logistique portuaire et maritime sont neuf fois plus représentées en Haute-Normandie qu'en moyenne nationale. Avec ses deux grands ports maritimes, la région s'illustre particulièrement grâce aux activités d'affrètement et d'organisation de transport mais aussi de conditionnement et d'entreposage.

Les sites aéroportuaires génèrent bon nombre d'emplois dans la filière

La présence des aéroports à proximité de la capitale influence la structure d'activité de la filière logistique dans l'espace Paris Seine Normandie. Les deux zones d'emploi aéroportuaires de Roissy (41 000 emplois dans la filière) et Orly (13 500 emplois) concentrent un quart de l'emploi de la filière.

Avec notamment la présence de Garonor, la logistique représente un dixième des emplois dans la zone de Roissy (un seizième dans celle d'Orly où se trouve le Marché de Rungis).

UN EMPLOI SUR 15 RELÈVE DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE EN HAUTE-NORMANDIE



Source : Insee CLAP DADS 2010

Unité : %

LES EFFECTIFS SALARIÉS ET SPÉCIFICITÉS DE LA FILIÈRE EN 2010

	Paris Seine Normandie			Haute-Normandie		
	nombre	Part dans la métropole (%)	indice de spécificité	nombre	Part dans la métropole (%)	indice de spécificité
ENSEMBLE APPAREIL PRODUCTIF	6 502 819	29,3		608 959	2,7	
ENSEMBLE FILIÈRE	235 238	26,1	0,89	39 319	4,4	1,59
Logistique terrestre	90 748	21,9	0,75	14 014	3,4	1,23
Transports ferroviaires de fret	538	30,2	1,03	113	6,4	2,31
Transports routiers de fret interurbains	30 061	16,4	0,56	6 841	3,7	1,36
Transports routiers de fret de proximité	32 798	24,5	0,84	3 935	2,9	1,07
Location de camions avec chauffeur	4 980	27,0	0,92	617	3,3	1,22
Transports par conduites	1 680	39,4	1,35	180	4,2	1,54
Services auxiliaires des transports terrestres	7 076	27,0	0,92	840	3,2	1,17
Messagerie, fret express	11 925	28,3	0,97	1 374	3,3	1,19
Location et location-bail de camions	1 690	31,9	1,09	114	2,2	0,78
Logistique aérienne	8 954	62,9	2,15	4	0,0	0,01
Transports aériens de fret	3 096	92,6	3,16	4	0,1	0,04
Services auxiliaires des transports aériens	5 833	54,0	1,84	0	0,0	0,00
Location et location-bail de matériels de transport aérien	25	25,3	0,86	0	0,0	0,00
Logistique portuaire et maritime	8 266	32,3	1,10	6 159	24,1	8,77
Transports maritimes et côtiers de fret	1 817	24,3	0,83	832	11,1	4,06
Transports fluviaux de fret	626	48,9	1,67	423	33,0	12,04
Services auxiliaires des transports par eau	3 612	30,5	1,04	3 105	26,2	9,56
Manutention portuaire	2 197	44,4	1,52	1 799	36,4	13,25
Location et location-bail de matériels de transport par eau	14	24,6	0,84	0	0,0	0,00
Affrètement et organisation des transports	26 250	42,2	1,44	6 409	10,3	3,75
Affrètement et organisation des transports	26 250	42,2	1,44	6 409	10,3	3,75
Conditionnement et entreposage	28 279	25,8	0,88	5 653	5,2	1,88
Entreposage et stockage frigorifique	3 406	23,9	0,82	532	3,7	1,36
Entreposage et stockage non frigorifique	18 301	26,0	0,89	3 045	4,3	1,57
Manutention non portuaire	2 345	39,3	1,34	253	4,2	1,55
Activités de conditionnement	4 227	22,4	0,77	1 823	9,7	3,52
Services de déménagement, poste et courrier	72 741	26,5	0,91	7 080	2,6	0,94
Services de déménagement	4 928	36,8	1,25	336	2,5	0,91
Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	65 742	25,7	0,88	6 604	2,6	0,94
Autres activités de poste et de courrier	2 071	40,6	1,39	140	2,7	1,00

Source : Insee CLAP DADS 2010

Unités : nombre d'emplois salariés, %

Note de lecture : la part de l'emploi salarié de la filière métropolitaine localisé en Haute-Normandie s'élève à 4,4 %. En Haute-Normandie, au 1^{er} janvier 2011, la part de l'emploi salarié de la filière dans l'appareil productif est 59 % plus élevée qu'à l'échelle de la métropole (indice de spécificité de 1,59).

La zone havraise est la plus spécifique pour le transport maritime

La filière logistique dans la zone d'emploi du Havre emploie presque 16 000 salariés, soit 11,3 % de l'ensemble. À l'image de la région, elle se classe au premier rang national de ce point de vue.

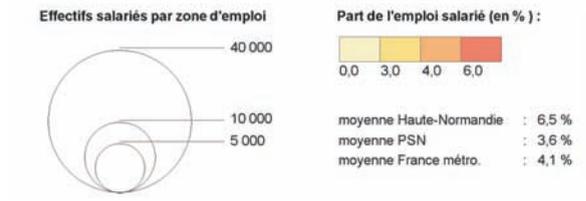
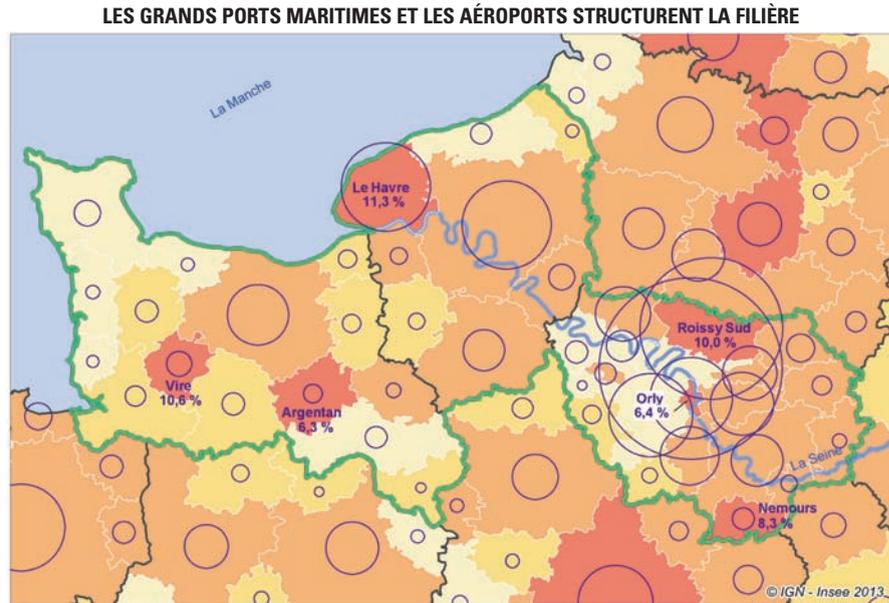
Avec 4 900 emplois dans la logistique portuaire et maritime, elle révèle également, une forte spécificité dans l'affrètement et l'organisation des transports (4 800 emplois), signe de l'importance du trafic international de marchandises.

En Basse-Normandie, c'est dans la zone d'emploi de Vire que la filière est la mieux représentée proportionnellement (1 300 salariés soit 10,6 % de l'emploi de la zone). Elle se spécifie tout particulièrement dans les transports routiers de fret interurbains employant 900 salariés.

La zone d'emploi de Rouen comporte, quant à elle, autant d'emplois dans la filière que dans celle du Havre. La part de ces emplois dans l'appareil productif (5,5 %) est un peu en dessous de la moyenne régionale. Carrefour central de la Haute-Normandie, cette zone d'emploi se caractérise tout d'abord par une activité de transport routier (plus de 5 000 emplois) et par la présence importante des services courrier et messagerie express (5 000 emplois). L'affrètement et l'organisation des transports y est par ailleurs développé à même hauteur que l'entreposage et stockage non frigorifique (1 400 emplois).

Une forte représentation ouvrière sur le territoire PSN et en Haute-Normandie

Sur le territoire de Paris Seine Normandie, la filière logistique emploie 43 % d'ouvriers (très majoritairement qualifiés), autant d'em-



ployés et de professions intermédiaires et près de 15 % de cadres. Cette structure diffère du reste de l'économie : très nette sur-représentation ouvrière et moindre présence des employés dans la région.

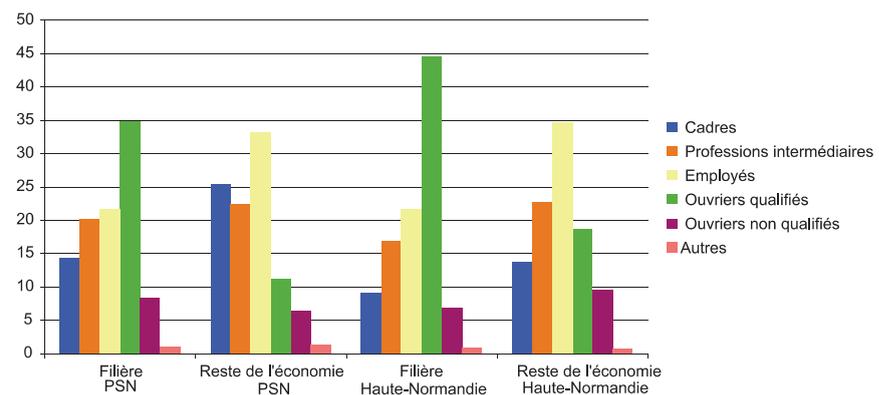
En Haute-Normandie, plus de la moitié des effectifs sont des ouvriers. Là encore, ils sont très majoritairement qualifiés, notamment dans la logistique terrestre. Les professions intermédiaires et cadres sont assez peu nombreux, ce qui place la région au 8^e rang des ré-

gions françaises, s'agissant du taux d'encadrement. Comparée au reste de l'économie, la part des employés est aussi assez faible.

Des emplois largement masculins pour une population moins jeune

À l'échelle de Paris Seine Normandie, la filière présente une structure relativement plus âgée que le reste de l'économie. Les seniors de plus de 50 ans sont 1,5 fois plus nombreux que les jeunes de moins de 30 ans. Dans le reste de l'économie, ce ratio est de 1,1. Par ail-

UNE FORTE PART D'OUVRIERS EN HAUTE-NORMANDIE



Source : Insee DADS postes 2010

unité : %

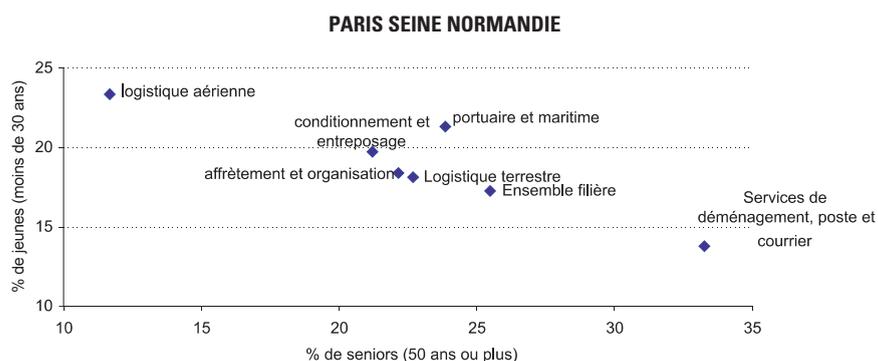
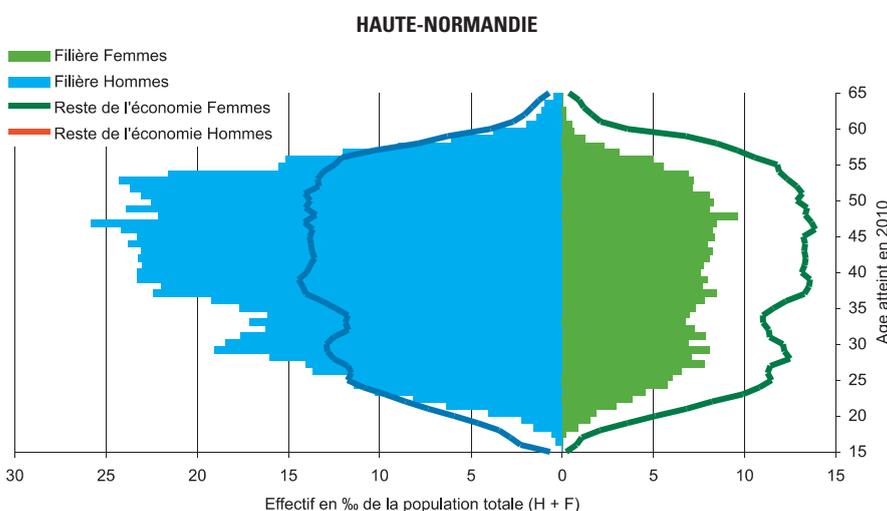
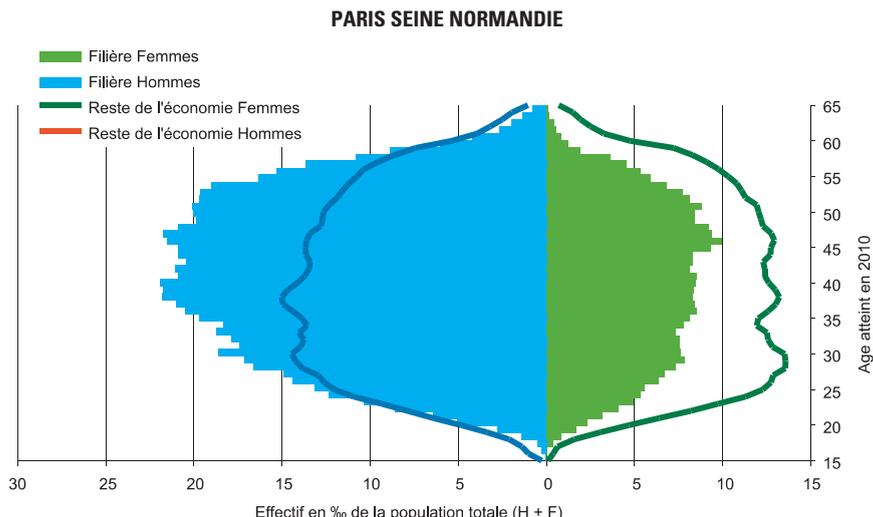
leurs, la part des salariés d'âge médian (30-50 ans) est également plus élevée de quatre points pour atteindre 57 % dans la filière logistique. À l'horizon 2020, un renouvellement du quart des effectifs est prévisible. Dans les services de déménagement, poste et courrier, le renouvellement des effectifs pourrait concerner le tiers des salariés, hors gains de productivité. Dans ce schéma, la logistique aérienne fait exception avec, au contraire, une part de jeunes deux fois plus élevée que celle des seniors.

En Haute-Normandie, la répartition par tranche d'âge est similaire. La part des seniors est toutefois un peu supérieure dans la logistique terrestre (24,5 % contre 22,7 %).

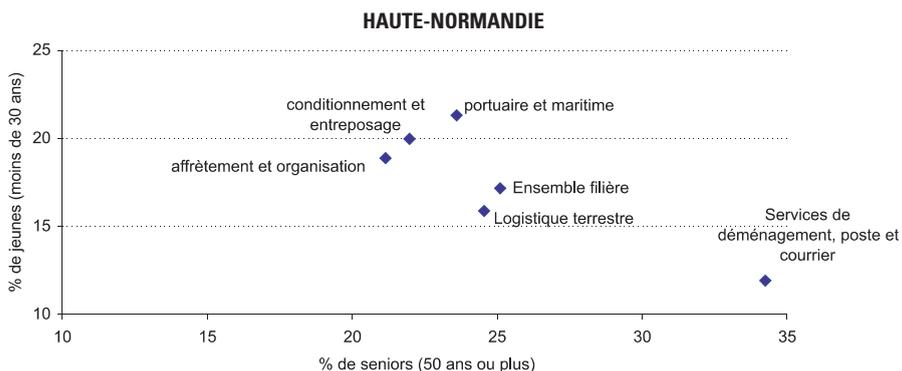
Les pyramides des âges mettent en évidence une population salariée peu féminine même si ces professions attirent de plus en plus de femmes. Dans certaines activités, elles représentent moins de 20 % des effectifs, comme par exemple dans la logistique terrestre largement dominée par le transport routier (13 %). Les femmes employées dans les services de courrier en Haute-Normandie font exception en étant majoritaires (56 %, contre 44 % à l'échelle de Paris Seine Normandie).

Des contrats plus stables que dans le reste de l'économie

La proportion de CDI varie peu quel que soit le territoire observé, dans PSN, comme en moyenne métropolitaine ou en région Haute-Normandie : hors services de déménagement, poste et courrier, neuf contrats sur dix sont des CDI (soit sept points de plus que dans le reste de l'économie, hors services non marchands). Dans PSN, cette part varie de 77 % dans la logistique portuaire et maritime, à 93 % dans l'affrètement et l'organisation des transports.



Note de lecture : sur le territoire PSN, la logistique aérienne emploie deux fois plus de jeunes de moins de 30 ans que de seniors (23 % contre 11 % respectivement).



Source : Insee DADS postes 2010

Unités : Abscisse : % de seniors - Ordonnée : % de jeunes

La filière a très peu recours aux contrats d'apprentissage (0,8 %) ou aux contrats aidés (2,5 %). La proportion de CDD est semblable à celle observée dans d'autres secteurs (7,2 %).

La Haute-Normandie se distingue par une part de CDI supé-

LE TISSU PRODUCTIF

On compte, au niveau métropolitain, 86 800 établissements logistiques dont 24 000 implantés dans l'espace Paris Seine Normandie et 2 700 en Haute-Normandie. Il s'agit d'établissements de taille conséquente, notamment dans les composantes aérienne et portuaire. Travaillant en grande partie pour les flux internationaux, ils relèvent plus souvent que d'autres d'un siège localisé à l'étranger.

Toujours en lien avec ces mouvements de négoce internationaux, les entreprises logistiques haut-normandes réalisent le tiers de leur chiffre d'affaires à l'exportation, proportion deux fois plus élevée que dans le reste de l'économie.

Enfin, on peut estimer à 15,8 milliards d'euros, la richesse dégagée par les établissements de la filière à l'échelon de Paris Seine Normandie (2,3 milliards d'euros pour la Haute-Normandie).

Des structures de taille plus importante que dans le reste de l'économie

Les activités logistiques s'appuient sur des moyens humains importants et des structures de taille relativement grande.

Certes, à l'échelle de l'espace Paris Seine Normandie, la majorité des établissements n'ont pas de salarié. Un tiers d'entre eux sont de très petites entreprises (TPE) mais un sur dix emploie entre 20 et 100 salariés.

rieure dans la logistique portuaire (81 % contre 77 % à l'échelle de PSN).

Par ailleurs, par rapport au reste de l'économie, la part des emplois à temps partiel est largement inférieure dans tous les segments d'activité de la filière (moins de un sur

dix contre deux sur dix) sauf dans la logistique aérienne, à l'échelle de Paris Seine Normandie (18 %).

Les grands établissements de plus de 100 salariés mobilisent 38 % des effectifs de la filière (10 points de moins que dans le reste de l'économie) tandis que les établissements de taille intermédiaire occupent quatre salariés sur dix. Cependant, la concentration de

l'emploi dans de grosses structures est très forte dans la logistique aérienne puisque les trois quarts des effectifs travaillent dans de gros établissements, tels que le centre de tri de fret express et aérien Federal Express Corp.

LA STRUCTURE DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES DES ÉTABLISSEMENTS

	Haute-Normandie		Paris Seine Normandie		Métropole
	nombre	%	nombre	%	%
ETABLISSEMENTS					
ENSEMBLE FILIERE	2 720	100,0	24 190	100,0	100,0
Logistique terrestre	1 393	51,2	14 574	60,2	58,2
Logistique aérienne	3	0,1	531	2,2	1,1
Logistique portuaire et maritime	198	7,3	685	2,8	2,9
Affrètement et organisation des transports	400	14,7	1 922	7,9	6,2
Conditionnement et entreposage	297	10,9	2 231	9,2	10,0
Services de déménagement, poste et courrier	429	15,8	4 247	17,6	21,6

Source : Insee CLAP DADS 2010

Unités : nombre, %

LES ÉTABLISSEMENTS DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE PLUS SOUVENT EMPLOYEURS QUE DANS LE RESTE DE L'ÉCONOMIE

	Total	Sans salarié	1 à moins de 20 salariés	20 à moins de 50 salariés	50 à moins de 100 salariés	100 salariés ou plus
PARIS SEINE NORMANDIE						
ENSEMBLE FILIERE	24 190	53,9	34,2	7,7	2,4	1,7
Logistique terrestre	14 574	57,2	35,4	4,9	1,4	1,1
Logistique aérienne	531	80,0	10,0	2,4	3,6	4,0
Logistique portuaire et maritime	685	62,5	28,2	4,5	2,2	2,6
Affrètement et organisation des transports	1 922	38,5	44,8	11,1	3,1	2,4
Conditionnement et entreposage	2 231	57,2	27,7	8,3	3,8	3,0
Services de déménagement, poste et courrier	4 247	43,3	32,7	16,7	4,6	2,7
RESTE DE L'ÉCONOMIE	1 404 919	67,5	29,2	2,0	0,7	0,6
HAUTE-NORMANDIE						
ENSEMBLE FILIERE	2 720	39,6	41,1	13,6	3,1	2,5
Logistique terrestre	1 393	44,9	10,1	11,1	2,4	1,5
Logistique aérienne	3	66,7	33,3	0,0	0,0	0,0
Logistique portuaire et maritime	198	39,9	38,9	9,6	4,5	7,1
Affrètement et organisation des transports	400	25,8	50,8	18,0	3,0	2,5
Conditionnement et entreposage	297	39,1	38,4	14,1	4,0	4,4
Services de déménagement, poste et courrier	429	35,4	38,7	19,3	4,0	2,6
RESTE DE L'ÉCONOMIE	122 142	63,0	33,1	2,3	0,9	0,7

Source : Insee CLAP DADS 2010

Unités : nombre, %

Une proportion importante d'établissements de taille intermédiaire en Haute-Normandie

En Haute-Normandie, on dénombre autant de TPE que de structures sans salarié. La proportion d'établissements de 20 à 100 salariés est élevée (17 %). Ces structures de taille intermédiaire emploient 45 % des effectifs.

Dans la logistique portuaire, l'emploi est très concentré dans les grands établissements (73 %) tels le Grand Port Maritime du Havre (1 400 emplois) et Dockers de Normandie

(700 emplois) localisé à Gonfreville-l'Orcher.

Le tissu productif se renouvelle lentement mais les entreprises restent pérennes

Depuis la crise de 2008, le nombre de créations d'établissements s'est ralenti dans la filière comme dans le reste de l'économie.

À l'échelle de Paris Seine Normandie, 8 100 établissements ont été créés entre 2010 et 2012, soit un taux annuel moyen de création de 11,6 % (1,8 point de moins que dans le reste de l'économie).

Toutefois, les entreprises logistiques sont davantage pérennes que celles créées dans le reste de l'économie. Dans cet espace, 70 % des entreprises logistiques créées en 2009 poursuivent leur activité trois ans plus tard (contre 65 % en moyenne).

En Haute-Normandie, les niveaux de créations d'entreprise sont en retrait dans tous les secteurs d'activité. Cependant, les créations haut-normandes apparaissent un peu plus durables. 72 % des créations de 2009 sont encore en activité fin 2011.

LA DÉPENDANCE, LE CONTRÔLE, LA RICHESSE DÉGAGÉE, ET L'EXPORT

Une forte dépendance vis-à-vis de l'étranger

La logistique se caractérise (en Haute-Normandie comme ailleurs en France) par sa plus forte dépendance envers les centres de décisions extérieurs que le reste de l'économie. Les entreprises dont le siège social est implanté en dehors de la région contrôlent 61,2 % de l'emploi logistique haut-normand (contre 50 % dans le reste de l'économie) soit un taux conforme à la moyenne des régions de province pour cette filière.

Les entreprises de la logistique terrestre et celles du portuaire sont les moins dépendantes : 55 % de leurs salariés dépendent d'une entreprise haut-normande.

La dépendance des entreprises logistiques envers les sociétés étrangères caractérise la Haute-Normandie. C'est la région où cette dépendance à l'étranger est la plus forte : 16,7 % contre 10,1 % en moyenne. Elle est maximale dans l'affrètement (39,3 %) et limitée à 11,7 % dans le transport terrestre. Cependant, même en se limitant aux effectifs logistiques non-dépendants d'un centre de dé-

cision extérieur, la Haute-Normandie reste classée première. Selon ce critère, l'Île-de-France se classe alors 8^e et la Basse-Normandie occupe la 11^e place.

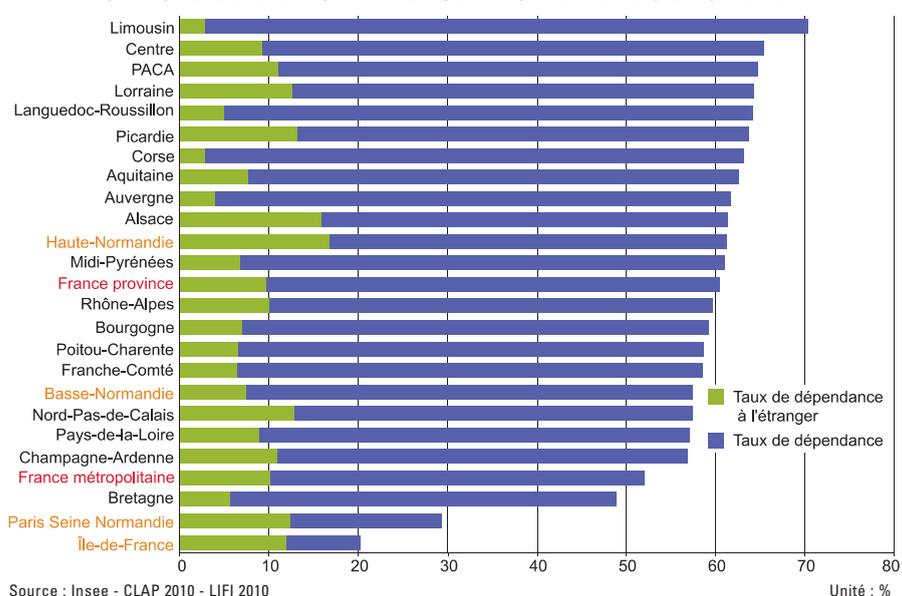
Les groupes exercent aussi une forte influence en termes d'emplois. En France métropolitaine comme en Haute-Normandie, leur influence dans la logistique est supérieure à celle constatée dans le reste de l'économie. Dans la région, 72,3 % des effectifs logistiques dépendent d'un groupe contre 63,5 % dans le reste de l'économie. En se restrei-

gnant aux effectifs logistiques non-dépendants d'un groupe, la Haute-Normandie occupe toujours la 1^{ère} place. Selon ce critère, l'Île-de-France est alors 18^e et la Basse-Normandie arrive en 20^e position.

Un très faible taux de contrôle

Contrairement à la majorité des autres régions, les entreprises de la filière logistique haut-normande se développent moins fortement hors de leur région que celles du reste de l'économie. Moins de 7 % des salariés des entreprises logistiques

UN TAUX DE DÉPENDANCE À L'ÉTRANGER IMPORTANT EN HAUTE-NORMANDIE



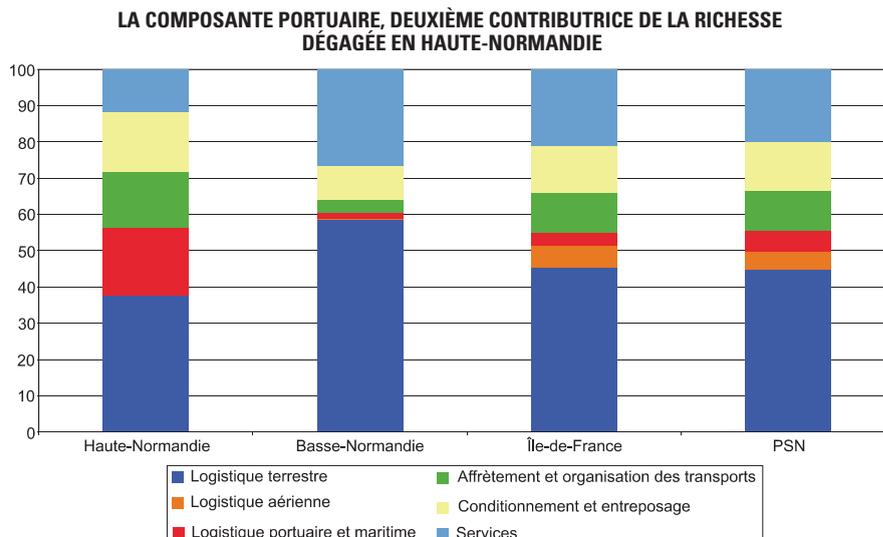
haut-normandes (celles dont le siège social est implanté en Haute-Normandie) se situent hors de la région, soit trois fois moins que la moyenne des autres régions. La Haute-Normandie est la 3^e région où ce taux est aussi faible. La plus forte propension à se développer hors de Haute-Normandie se situe dans l'affrètement (22,2 %).

La logistique contribue à 7 % de la richesse produite en Haute-Normandie

La richesse dégagée par la filière logistique au sein de l'espace Paris Seine Normandie est estimée à 15,8 milliards d'euros en 2010, soit 3,9 % de la valeur ajoutée générée par l'ensemble de l'économie dans ce territoire. L'importance relative de la logistique est proche de son poids dans l'emploi local. Excepté pour les services de déménagement, poste et courrier, cette particularité se vérifie pour les cinq autres composantes de la logistique et ceci dans les trois régions constituant l'espace. La composante terrestre pèse le plus : 44,9 % du total.

En Haute-Normandie, la richesse dégagée par la logistique est de 2,3 milliards d'euros soit 7,3 % de la valeur ajoutée régionale. Cette contribution est deux fois plus élevée que celle constatée dans l'ensemble Paris Seine Normandie.

La Haute-Normandie se démarque donc par une contribution de la richesse produite par la filière, supérieure d'un point à celle de



l'emploi, soit trois fois plus que les ratios observés dans l'espace Paris Seine Normandie.

À l'instar de la structure de l'emploi, l'essentiel de la richesse provient de la logistique terrestre (37,7 %) et la composante portuaire en fournit 18,8 %. Dans la région, le secteur des services est le dernier à contribuer à la richesse dégagée par la logistique : 11,9 %. C'est deux fois moins qu'en Île-de-France ou en Basse-Normandie où, pour ces deux régions, il est le 2^e contributeur.

Les entreprises logistiques régionales vendent leurs prestations à l'étranger deux fois plus que les autres

La Haute-Normandie se distingue des autres régions par la vitalité des services vendus à l'étranger.

En 2010, les entreprises logistiques dont le siège social est situé en Haute-Normandie ont réalisé un chiffre d'affaires à l'exportation de 1,7 milliard d'euros soit presque le tiers (31,2 %) de leur chiffre d'affaires global. Cette proportion est deux fois plus élevée que celle observée dans le reste de l'économie régionale (14 %) ou nationale (15 %).

En région, les deux tiers des prestations exportées proviennent des services portuaires et le quart de l'affrètement. Le premier réalise la moitié de son chiffre d'affaires à l'exportation et le second 43 %.

LES MÉTIERS DE LA LOGISTIQUE : APPROCHE FONCTION / MÉTIER

L'activité logistique, une fonction transversale dans les entreprises

Au-delà de la " filière " logistique précédemment décrite, l'activité logistique est aussi déployée dans le reste de l'économie pour répondre aux besoins de l'entreprise. Elle y constitue une fonction transversale stratégique.

C'est ainsi que la fonction logistique s'apparente à des métiers ciblés, en premier lieu dans le transport, mais aussi dans toute une

chaîne d'activités liées comme la manutention, le tri, la préparation de commandes, l'emballage ou encore l'expédition.

L'activité logistique décrite dans cette partie " fonction logistique " se comprend comme celle de l'ensemble des personnes exerçant un métier de nature logistique, que celui ci soit exercé dans une entreprise spécialisée dans le domaine (et donc présente dans l'approche filière), ou que celui ci soit exercé dans une autre entreprise, pour son compte propre ou à titre d'activité

secondaire de l'entreprise. Cette approche métiers est basée sur 26 métiers spécifiques à l'activité logistique.

La fonction logistique est largement ouvrière

La nature des métiers logistiques présents est bien entendu très liée à l'activité des entreprises et à leur stratégie de commercialisation et d'approvisionnement.

Dans l'espace PSN, on dénombre 372 600 emplois de logisticiens dont un tiers de routiers,

LES EFFECTIFS SALARIÉS DE LA FONCTION

	type (*)	Haute-Normandie			Paris Seine Normandie			Métropole
		nombre d'emplois	répartition (%)	indice de spécificité	nombre d'emplois	répartition (%)	indice de spécificité	répartition (%)
Total fonction logistique		53 315	100,0	1,33	372 587	100,0	0,87	100,0
dont								
Conducteurs routiers et grands routiers	T	12 485	23,4	1,26	65 153	17,5	0,61	24,7
Conducteurs livreurs, coursiers	T	4 393	8,2	0,94	46 689	12,5	0,93	11,7
Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés		6 187	11,6	1,23	44 250	11,9	0,82	12,6
Magasiniers qualifiés		5 472	10,3	1,18	39 595	10,6	0,80	11,5
Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes		4 469	8,4	1,49	23 865	6,4	0,75	7,5
Manutentionnaires non qualifiés		2 563	4,8	1,12	20 675	5,5	0,85	5,7
Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non cadres)	T	1 156	2,2	1,10	16 046	4,3	1,43	2,6
Techniciens de la logistique, du planning et de l'ordonnement		2 306	4,3	1,65	15 679	4,2	1,05	3,5
Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports	T	1 142	2,1	1,24	14 955	4,0	1,53	2,3
Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnement		1 113	2,1	1,14	14 094	3,8	1,35	2,4
Autres agents et ouvriers qualifiés (sédentaires) des services d'exploitation des transports	T	1 118	2,1	1,19	9 892	2,7	0,99	2,3
Conducteurs qualifiés d'engins de transport guidés (sauf remontées mécaniques)	T	470	0,9	0,74	8 912	2,4	1,31	1,6
Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	T	2 165	4,1	2,95	8 910	2,4	1,14	1,8
Ingénieurs et cadres des achats et approvisionnements industriels		590	1,1	0,93	8 552	2,3	1,26	1,6
Responsables d'entrepôt, de magasinage		1 016	1,9	1,11	8 140	2,2	0,83	2,3
Responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de la manutention		566	1,1	1,13	5 138	1,4	0,97	1,2
Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	T	937	1,8	2,56	4 574	1,2	1,17	0,9
Conducteurs d'engin lourd de levage		565	1,1	1,35	4 521	1,2	1,01	1,0
Responsables commerciaux et administratifs des transports de marchandises (non cadres)	T	824	1,5	3,05	3 842	1,0	1,33	0,7
Déménageurs (hors chauffeurs-déménageurs), non qualifiés		251	0,5	1,05	2 906	0,8	1,14	0,6
Dockers		2 356	4,4	15,65	2 471	0,7	1,54	0,4
Conducteurs d'engin lourd de manoeuvre		226	0,4	1,20	1 716	0,5	0,85	0,5
Capitaines et matelots timoniers de la navigation fluviale	T	462	0,9	9,21	787	0,2	1,47	0,1
Maîtres d'équipage de la marine marchande et de la pêche	T	203	0,4	5,09	443	0,1	1,04	0,1
Officiers et cadres navigants techniques de la marine marchande	T	83	0,2	1,43	424	0,1	0,68	0,1
Matelots de la marine marchande	T	195	0,4	2,20	361	0,1	0,38	0,2

Source : Insee CLAP et DADS 2010

(*) T : fonction logistique de transport

Note de lecture : en Haute-Normandie, le nombre des conducteurs routiers et grands routiers s'élève à 12 485, soit 23,4 % de l'emploi de la fonction logistique utilisée dans l'appareil productif régional. Avec un indice de spécificité de 1,26 (supérieur à 1), ils sont surreprésentés de 26 % par rapport à l'échelle de la métropole. Dans la région, les conducteurs livreurs, coursiers sont sousreprésentés de 6 % (indice de spécificité inférieur à 1 et égal à 0,94).

chauffeurs ou livreurs. Les autres métiers les plus fréquents sont les métiers d'ouvriers non qualifiés du tri et de l'expédition et de magasiniers qualifiés. Routiers, ouvriers du tri et magasiniers couvrent la moitié des effectifs. Très nombreux, ces métiers sont répartis de manière assez homogène sur le territoire et ne sont donc pas mieux représentés sur le territoire de PSN qu'en moyenne nationale.

Les métiers spécifiques au territoire, c'est à dire plus présent ici qu'ailleurs en proportion dans l'emploi, sont principalement ceux des cadres de l'exploitation des transports, de la logistique et du planning ou des achats et approvisionnements, les conducteurs qualifiés d'engins de transport, les responsables commerciaux et administratifs des transports, les dockers ou les

navigants fluviaux. Les cadres sont très bien représentés en Île de France.

En Haute-Normandie, les métiers de la logistique réunissent 53 300 salariés dont huit salariés sur dix sont des ouvriers. La proportion de cadres est deux fois moins importante que sur le territoire PSN. Les routiers sont nombreux (23,4 %). La région se caractérise naturellement par des métiers liés à l'activité portuaire, absents de beaucoup de régions non maritimes : les dockers sont par exemple presque 12 fois plus représentés qu'à l'échelle métropolitaine. Les capitaines et matelots timoniers de la navigation fluviale sont également très représentés.

Même si les employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises y sont les plus

nombreux, le segment de l'affrètement et de l'organisation des transports emploie davantage de métiers plus qualifiés : ingénieurs, cadres techniques dans l'exploitation des transports, responsables commerciaux et administratifs des transports de marchandises et de voyageurs.

Des emplois logistiques présents dans tous les secteurs économiques

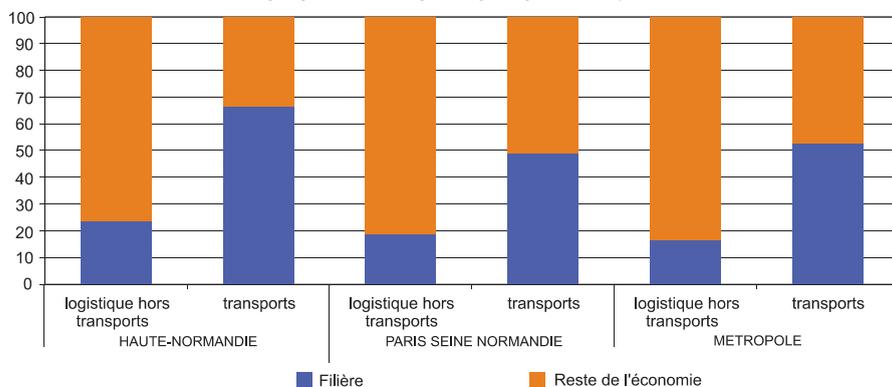
À l'échelle du territoire PSN, près d'une personne sur deux (53,2 %) travaillant chez un professionnel de la logistique (approche filière) exerce un métier logistique. Cette proportion monte à 78,1 % chez les professionnels de la logistique terrestre qui comptent en proportion plus d'emplois spécifiques (conducteurs routiers par exemple) et moins d'emplois supports.

Dans le reste de l'économie, la part relative est bien inférieure (3,9 %). L'industrie compte deux fois plus d'emplois dans les métiers logistiques qu'en moyenne sur le territoire PSN et le commerce de gros presque quatre fois plus (15,4 %). La fonction logistique constitue aussi un gisement d'emploi important dans l'agriculture (1 200, soit 6,8 %). Dans les services marchands, les emplois dans les métiers logistiques sont nombreux (102 000), notamment dans de grandes entreprises liées au transport de voyageurs (SNCF, ADP, Air-France, RATP).

En Haute-Normandie 53 300 salariés exercent un métier logistique. Chez les professionnels de la logistique (approche filière), environ trois personnes sur cinq exercent un métier logistique.

Dans le reste de l'économie, on compte 29 700 emplois dans la fonction logistique, ce qui représente un salarié sur vingt. Ainsi,

RÉPARTITION DE LA FONCTION SUIVANT L'APPARTENANCE À LA FILIÈRE SELON LE TERRITOIRE AU 1^{er} JANVIER 2011



Source : Insee CLAP et DADS 2010

Unité : %

PART DE LA FONCTION LOGISTIQUE (EMPLOI SPÉCIFIQUE À LA LOGISTIQUE) DANS L'APPAREIL PRODUCTIF PAR SEGMENTS D'ACTIVITÉ SELON LE TERRITOIRE AU 1^{er} JANVIER 2011

	Haute-Normandie	Paris Seine Normandie	Métropole
ENSEMBLE APPAREIL PRODUCTIF	8,8	5,7	6,6
ENSEMBLE FILIERE (logistique exercée pour compte d'autrui)	60,1	53,2	55,9
RESTE DE L'ECONOMIE (logistique exercée pour compte propre)	5,2	3,9	4,5
Agriculture	6,1	6,8	4,5
Industrie	9,9	7,8	8,8
Construction	2,9	2,6	3,1
Commerce de détail	4,6	4,9	4,7
Commerce de gros	26,6	15,4	22,2
Services marchands	5,9	3,9	4,2

Source : Insee CLAP et DADS 2010

Unité : %

- la part de la fonction logistique dans le total de l'emploi de l'appareil productif s'élève à 8,8 %
- la part de la fonction logistique dans la filière s'élève à 60,1 %
- la part de la fonction logistique dans le reste de l'économie (hors filière) s'élève à 5,2 %

dans l'industrie régionale, presque 10 % de l'emploi est de nature logistique. Avec plus de 1 200 emplois, c'est dans l'alimentaire et la fabrication de produits minéraux non métalliques (hors caoutchouc et plastique) qu'ils sont les plus nombreux (un emploi sur cinq dans ce dernier secteur). La chimie est aussi fortement utilisatrice (1 100 emplois) et c'est dans le secteur de la collecte, traitement et élimination des déchets, récupération que la fonction pèse le plus (24 %).

Un emploi sur quatre dans le commerce de gros haut-normand est logistique. Dans certaines activités du négoce alimentaire en particulier, les proportions avoisinent 40 %. Le nombre atteint 1 350 dans les produits alimentaires, boissons et tabac (37,5 % du total de l'emploi).

Une forte externalisation de la fonction de transport en Haute-Normandie

La fonction transport est principalement exercée au sein de la filière. C'est vrai en Haute-Normandie (deux-tiers des emplois) et à l'échelle du territoire PSN ou national (la moitié). Les seuls routiers ou grands routiers y sont représentés pour 74,5 % d'entre eux (contre 64,7 % à l'échelle PSN). Les autres métiers dans l'exploitation des transports, de niveau supérieur (ingénieurs, cadres techniques, responsables), sont de même davantage présents dans la filière. Le transport par route haut-normand est ainsi beaucoup plus externalisé.

À contrario, la fonction de conducteurs livreurs, coursiers, plus souvent exercée en interne dans l'entreprise, l'est davantage encore en Haute-Normandie (70,2 % contre 67 % dans PSN).

La fonction logistique hors transport est exercée principalement sans recours aux services d'un

PRINCIPAUX MÉTIERS DANS LE RESTE DE L'ÉCONOMIE PAR SEGMENTS D'ACTIVITÉ DANS PSN AU 1^{er} JANVIER 2011

metiers	nombre d'emplois	Part dans la fonction (%)
TOTAL DE LA FONCTION	247 385	
Agriculture	1 188	
dont		
Conducteurs routiers et grands routiers	782	65,8
Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	137	11,5
Manutentionnaires non qualifiés	107	9,0
Conducteurs livreurs, coursiers	61	5,2
Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	28	2,4
Industrie	52 756	
dont		
Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	9 421	17,9
Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	6 976	13,2
Manutentionnaires non qualifiés	5 529	10,5
Techniciens de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	5 486	10,4
Magasiniers qualifiés	5 323	10,1
Construction	9 485	
dont		
Conducteurs routiers et grands routiers	4 589	48,4
Conducteurs d'engin lourd de levage	916	9,7
Conducteurs livreurs, coursiers	866	9,1
Magasiniers qualifiés	582	6,1
Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	440	4,6
Commerce de détail	24 186	
dont		
Magasiniers qualifiés	8 123	33,6
Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	4 614	19,1
Conducteurs livreurs, coursiers	3 758	15,5
Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	1 733	7,2
Responsables d'entrepôt, de magasinage	1 546	6,4
Commerce de gros	52 574	
dont		
Magasiniers qualifiés	13 785	26,2
Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	10 216	19,4
Conducteurs livreurs, coursiers	8 191	15,6
Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	4 141	7,9
Manutentionnaires non qualifiés	4 045	7,7
Services marchands	101 932	
dont		
Conducteurs livreurs, coursiers	14 496	14,2
Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non cadres)	11 181	11,0
Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	8 427	8,3
Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports	8 322	8,2
Conducteurs qualifiés d'engins de transport guidés (sauf remontées mécaniques)	8 242	8,1
Services non marchands	5 264	
dont		
Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	2 302	43,7
Conducteurs livreurs, coursiers	748	14,2
Manutentionnaires non qualifiés	625	11,9
Conducteurs routiers et grands routiers	369	7,0
Magasiniers qualifiés	279	5,3

Source : Insee CLAP et DADS 2010

Unités : nombre, %

prestataire extérieur, quel que soit le territoire observé.

L'essentiel des besoins logistiques du commerce ou de l'industrie concerne le conditionnement et l'entreposage

En Paris Seine Normandie, autant dans l'industrie que dans le

commerce de gros, on trouve les principaux métiers du conditionnement et entreposage de la filière : ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés, magasiniers qualifiés, ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes, manutentionnaires non qualifiés.

Ces métiers sont fortement représentés dans le commerce de détail. L'industrie se distingue seulement par la part des techniciens de la logistique, du planning et de l'ordonnancement.

Le commerce se caractérise par un recours interne aux conducteurs livreurs, coursiers plus important. Certaines entreprises de distribution vente intègrent très explicitement les activités de livraison et sont naturellement des employeurs importants de livreurs.

Les dockers haut-normands sont bien sûr employés directement pour les activités portuaires, mais sont également présents dans le reste de l'économie (environ 1 000 emploi dans les services marchands hors entreprises dont l'activité principale est logistique).

Des métiers logistiques hautement spécifiques dans la zone d'emploi du Havre

Assez naturellement, la répartition des différents métiers sur le territoire dépend des spécificités du tissu productif local. À l'échelle de PSN les métiers d'encadrement sont plus présents en île de France, et les métiers de la logistique aérienne près des aéroports.

En Haute-Normandie, si on trouve des routiers dans tous les territoires il n'en va pas de même pour certains métiers spécifiques.

En raison de la proximité du port, les métiers de la marine marchande, de l'exploitation des transports maritimes ou fluviaux sont très fortement spécifiques à la zone d'emploi du Havre : dockers, puis matelots. Les

métiers d'employés administratifs d'exploitation des transports de marchandise correspondent à la forte implantation de l'activité d'affrètement des transports.

Autre secteur d'activités, le conditionnement des produits de la manufacture du verre induit aussi de nombreux emplois d'ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition non qualifiés dans la zone de la Vallée de la Bresle-Vimeu.

Viellissement dans la fonction logistique d'encadrement

Dans les métiers de la fonction logistique, le vieillissement des effectifs à l'horizon 2020 imposera un renouvellement important dans l'encadrement et les professions intermédiaires. C'est particulièrement le cas pour les ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports, nombreux à la SNCF, et les autres responsables de niveau intermédiaire de cette activité. En territoire PSN, les seniors (50 ans ou plus) sont quatre fois plus nombreux que les jeunes de moins de 30 ans. Les proportions sont équivalentes pour les responsables d'entrepôt, de magasinage, du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres de la manutention.

En Haute-Normandie, le problème du renouvellement des effectifs se pose au niveau des cadres techniques, responsables d'entrepôt ou techniciens de la logistique. L'encadrement de la marine marchande est particulièrement concerné. À contrario, les métiers peu ou non qualifiés, qui demandent un engagement physique important, sont davantage et assez logiquement occupés par des moins de 30 ans (dockers, manutentionnaires, déménageurs).

Même s'il ne s'agit pas de métiers qui connaîtront le plus de départs en proportion, les cohortes à remplacer dans les prochaines

MÉTIERES LOGISTIQUES LES PLUS SPÉCIFIQUES DANS LES ZONES D'EMPLOI HAUT-NORMANDES AU 1^{er} JANVIER 2011

zone d'emploi	métier	nombre d'emplois (*)	Part dans l'appareil productif (%)	indice de spécificité
Le Havre	Dockers	2 201	1,56	63,20
Le Havre	Capitaines et matelots timoniers de la navigation fluviale	417	0,30	35,96
Dieppe - Caux maritime	Matelots de la marine marchande	117	0,31	21,53
Le Havre	Maîtres d'équipage de la marine marchande et de la pêche	162	0,11	17,53
Vallée de la Bresle - Vimeu	Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	1 162	7,90	9,53
Le Havre	Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	1 524	1,08	8,99
Le Havre	Responsables commerciaux et administratifs des transports de marchandises (non cadres)	524	0,37	8,37
Le Havre	Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	428	0,30	5,06
Le Havre	Officiers et cadres navigants techniques de la marine marchande	53	0,04	3,96
Pont-Audemer	Magasiniers qualifiés	290	2,46	3,24
Vernon - Gisors	Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	58	0,18	2,92
Le Havre	Matelots de la marine marchande	59	0,04	2,91
Le Havre	Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports	563	0,40	2,65
Vallée de la Bresle - Vimeu	Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	189	1,29	2,62
Vernon - Gisors	Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	417	1,27	2,58
Le Havre	Conducteurs d'engin lourd de levage	232	0,16	2,39
Rouen	Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	412	0,14	2,37
Le Havre	Conducteurs d'engin lourd de manoeuvre	103	0,07	2,36
Vallée de la Bresle - Vimeu	Manutentionnaires non qualifiés	129	0,88	2,34
Vernon - Gisors	Responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de la manutention	62	0,19	2,29

Source : Insee CLAP et DADS 2010

(*) supérieur ou égal à 50 dans la zone

note de lecture : La part des dockers dans l'emploi salarié de la zone du Havre s'élève à 1,56 % et elle est 63 fois plus importante qu'à l'échelle de la métropole (indice de spécificité de 63,2)

Unités : nombre, %

SALAIRE HORAIRE NET MOYEN DES MÉTIERS DE LA LOGISTIQUE SUIVANT LE TERRITOIRE

	Paris Seine Normandie				Haute-Normandie			
	moins de 30 ans	30 à moins de 50 ans	50 ans ou plus	ensemble	moins de 30 ans	30 à moins de 50 ans	50 ans ou plus	ensemble
ENSEMBLE	10,9	16,4	19,0	16,0	9,5	12,9	14,8	12,8
METIERS NON LOGISTIQUES	11,0	16,6	19,3	16,2	9,4	13,1	15,0	12,9
METIERS LOGISTIQUES	10,2	13,1	14,5	13,0	10,1	11,8	12,6	11,7
Ingénieurs et cadres des achats et approvisionnements industriels	17,6	25,9	30,7	26,2	16,3	24,2	25,8	24,1
Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	16,8	24,4	29,1	24,9	18,1	22,5	26,6	23,3
Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports	14,2	25,3	31,4	26,8	12,8	20,7	23,7	21,3
Officiers et cadres navigants techniques de la marine marchande	18,9	24,5	27,7	24,2	19,0	22,6	25,6	23,7
Responsables commerciaux et administratifs des transports de marchandises (non cadres)	12,2	15,2	16,4	14,9	11,0	13,9	14,7	13,6
Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non cadres)	13,6	17,3	19,4	17,6	12,6	14,5	15,9	14,8
Techniciens de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	12,2	14,9	16,6	15,0	12,2	14,5	16,3	14,8
Maîtres d'équipage de la marine marchande et de la pêche	15,1	15,4	16,3	15,5	11,7	14,3	16,3	14,8
Responsables d'entrepôt, de magasinage	12,1	14,5	15,5	14,7	10,9	13,6	14,5	13,7
Responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de la manutention	11,8	14,3	15,6	14,5	10,6	13,2	15,2	13,7
Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	10,2	12,1	12,1	11,6	9,8	11,4	11,6	11,0
Conducteurs routiers et grands routiers	9,3	10,3	10,6	10,3	9,0	9,7	9,9	9,7
Conducteurs livreurs, coursiers	8,6	9,8	10,1	9,6	8,4	9,5	9,6	9,3
Conducteurs d'engin lourd de levage	10,7	12,6	13,3	12,5	10,6	12,6	13,5	12,5
Conducteurs d'engin lourd de manoeuvre	11,1	13,2	12,8	12,9	9,8	11,6	12,2	11,3
Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	9,7	10,8	11,3	10,7	9,5	10,5	11,2	10,5
Dockers	15,0	16,6	18,4	16,2	15,1	16,8	18,9	16,3
Magasiniers qualifiés	9,2	10,6	11,3	10,5	8,9	10,2	10,9	10,1
Conducteurs qualifiés d'engins de transport guidés (sauf remontées mécaniques)	13,7	17,3	19,2	16,9	11,7	16,1	17,5	15,6
Autres agents et ouvriers qualifiés (sédentaires) des services d'exploitation des transports	10,6	12,7	13,7	12,5	10,0	11,2	13,1	11,4
Matelots de la marine marchande	10,4	12,0	13,0	11,8	10,3	11,4	12,7	11,2
Capitaines et matelots timoniers de la navigation fluviale	10,5	26,3	22,6	22,2	10,3	32,4	27,2	27,2
Manutentionnaires non qualifiés	9,1	9,7	10,3	9,7	8,8	9,6	10,9	9,7
Déménageurs (hors chauffeurs-déménageurs), non qualifiés	8,8	9,4	9,5	9,2	8,2	9,4	9,3	9,0
Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	9,0	10,0	10,5	9,9	9,0	9,7	10,2	9,7
Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	10,0	11,9	13,1	11,7	11,2	13,3	14,6	13,1

Source : Insee DADS postes 2010

Unité : euro

SALAIRE HORAIRE NET MOYEN DE LA FONCTION LOGISTIQUE PAR SEGMENTS D'ACTIVITÉS ET CATÉGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES SUIVANT LE TERRITOIRE

	Paris Seine Normandie						Haute-Normandie					
	Cadres	Professions intermédiaires	employés	ouvriers qualifiés	ouvriers non qualifiés	ensemble	Cadres	Professions intermédiaires	employés	ouvriers qualifiés	ouvriers non qualifiés	ensemble
appareil productif	25,9	15,8	11,6	10,9	9,9	13,0	22,7	14,3	11,0	10,8	10,0	11,7
filière	24,4	14,8	11,6	10,1	10,0	11,6	22,0	13,9	10,9	10,7	10,9	11,6
Logistique terrestre	24,8	14,4	11,0	9,7	9,6	10,5	22,1	13,2	10,6	9,4	9,8	9,8
Logistique aérienne	25,5	14,7	13,0	12,8	11,4	13,8	.	.	.	11,0	.	11,0
Logistique portuaire et maritime	25,4	15,9	11,2	16,9	15,2	17,7	23,9	15,4	10,9	18,0	15,4	17,6
Affrètement et organisation des transports	24,2	15,7	11,9	10,3	9,9	13,5	20,2	13,4	11,1	9,9	9,7	12,1
Conditionnement et entreposage	23,5	14,2	10,1	10,4	10,0	11,6	23,7	14,3	10,5	10,2	10,6	11,5
Services de déménagement, poste et courrier	23,4	13,7	11,2	9,5	9,2	11,0	22,3	12,3	9,1	8,8	8,8	9,8
reste de l'économie	26,3	16,1	12,1	11,5	9,9	13,7	23,2	14,6	12,2	10,9	9,8	11,8
Agriculture	16,5	14,3	.	8,5	8,2	8,6	11,1	8,4	.	8,3	8,0	8,3
Industrie	25,7	15,5	12,5	11,2	10,2	14,0	24,3	15,3	13,2	11,2	10,4	12,9
Construction	24,5	15,0	10,6	12,2	10,1	13,0	22,5	14,1	.	11,4	9,7	11,7
Commerce de détail	22,9	13,5	11,7	9,8	10,1	10,7	19,0	12,7	12,4	9,3	9,8	9,9
Commerce de gros	25,1	15,0	12,9	10,6	9,6	11,7	22,1	13,2	11,3	9,8	8,9	10,2
Services marchands	27,1	16,9	12,1	12,7	10,1	15,6	21,2	14,1	10,8	12,1	9,1	12,2
Services non marchands	20,1	12,8	10,4	9,2	7,6	9,4	17,1	11,8	.	7,8	8,3	8,8

Source : Insee DADS postes 2010

Unité : euro

années pourraient être nombreuses dans certains métiers à forts effectifs : conducteurs routiers, magasiniers, ouvriers qualifiés du tri et de l'emballage.

À niveau de qualification équivalent, les métiers de la logistique portuaire et maritime sont relativement bien rémunérés

En raison du poids important des ouvriers, le niveau de salaire dans la fonction logistique est globalement inférieur à l'ensemble des métiers non-logistiques (dans PSN, 13 euros par heure contre 16,2). La rémunération moyenne des fonctions de transport et de logistique hors transport est équivalente sauf en Haute-Normandie (11,3 euros contre 12,1) à cause du nombre important de dockers, mieux rémunérés en moyenne (16,3 euros). Par ailleurs, à niveau de qualification équivalent, les métiers de logistique portuaire et maritime sont généralement mieux rétribués que dans les autres secteurs d'activité (17,6 euros contre 11,7 en moyenne régionale).

Marché du travail : de nombreux demandeurs d'emplois et peu de tensions de recrutement

Fin 2012, les métiers du transport et de la logistique représentent 10,5 % des demandeurs d'emploi en recherche active et sans emploi (catégorie A) en Haute-Normandie, soit 10 400 personnes. Cette proportion est comparable à l'ensemble des demandeurs d'emploi en recherche active (catégories A, B ou C).

Magasinier et préparateur de commandes, manutentionnaire, chauffeur-livreur, conducteur routier et cariste sont les métiers les plus recherchés avec plus de 1 000

PRINCIPAUX MÉTIERS DANS LE RESTE DE L'ÉCONOMIE PAR SEGMENTS D'ACTIVITÉ EN HAUTE-NORMANDIE AU 1^{er} JANVIER 2011

metiers	nombre	Part dans la fonction (%)
TOTAL DE LA FONCTION	29 673	
Agriculture	254	
dont		
Conducteurs routiers et grands routiers	187	73,6
Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	22	8,8
Manutentionnaires non qualifiés	16	6,2
Conducteurs livreurs, coursiers	11	4,5
Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	6	2,4
Industrie	12 005	
dont		
Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	2 826	23,5
Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	1 946	16,2
Techniciens de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	1 660	13,8
Magasiniers qualifiés	1 239	10,3
Manutentionnaires non qualifiés	1 149	9,6
Construction	1 372	
dont		
Conducteurs routiers et grands routiers	859	62,6
Conducteurs d'engin lourd de levage	113	8,3
Magasiniers qualifiés	89	6,5
Techniciens de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	68	5,0
Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	50	3,6
Commerce de détail	2 542	
dont		
Magasiniers qualifiés	937	36,9
Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	529	20,8
Conducteurs livreurs, coursiers	352	13,8
Conducteurs routiers et grands routiers	161	6,3
Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	158	6,2
Commerce de gros	5 462	
dont		
Magasiniers qualifiés	1 860	34,0
Conducteurs livreurs, coursiers	931	17,0
Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	833	15,3
Conducteurs routiers et grands routiers	590	10,8
Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	408	7,5
Services marchands	7 396	
dont		
Conducteurs livreurs, coursiers	1 269	17,2
Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	962	13,0
Dockers	927	12,5
Autres agents et ouvriers qualifiés (sédentaires) des services d'exploitation des transports	580	7,8
Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non cadres)	482	6,5
Services non marchands	641	
dont		
Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	157	24,5
Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	145	22,7
Manutentionnaires non qualifiés	107	16,7
Conducteurs livreurs, coursiers	92	14,4
Conducteurs routiers et grands routiers	32	4,9

Source : Insee CLAP et DADS 2010

Unités : nombre, %

demandes pour chacun. Ces cinq professions concentrent 83 % des demandeurs d'emploi de catégorie A des métiers du transport et de la logistique fin 2012.

Par ailleurs, 300 personnes recherchent un emploi de gestion des flux de marchandises (employés et cadre moyens) et 300 également un

emploi de cadre d'exploitation logistique.

En 2012, 6 600 offres d'emploi ont été déposées à Pôle emploi dans ces métiers, soit 8 % de l'ensemble des offres. Seul un quart de ces offres propose des emplois durables, CDI ou CDD d'au moins six mois, contre 40 % en moyenne. Plus

de la moitié des offres s'adressent aux magasiniers, préparateurs de commandes et conducteurs routiers. La proportion des offres d'emploi satisfaites (85 %) est supérieure de deux points à la moyenne des métiers.

Avec 0,41 offre d'emploi collectée pour un demandeur d'emploi inscrit, ce groupe professionnel ne présente pas en 2012 de tensions de recrutement, que ce soit globalement ou par métier. Cet indicateur de tension se situe en deçà du seuil de tensions usuel (0,9), et même de celui de l'ensemble des professions en 2012 (0,48).

La demande d'emploi dans la logistique est très majoritairement masculine, moins souvent jeune. Le demandeur possède en moyenne un niveau de formation moins élevé que dans l'ensemble des activités. L'ancienneté moyenne d'inscription à Pôle emploi est comparable. Fin 2012, 63 % des demandeurs d'emploi étaient indemnisés. Cette situation est plus fréquente dans le transport terrestre que dans la logistique (respectivement 67 % et 61 %). Si 73 % des conducteurs routiers sont indemnisés, ce n'est le cas que de 48 % des manutentionnaires.

En 2012, 15 900 demandeurs d'emploi se sont inscrits à Pôle emploi dans ces métiers et 14 900 en sont sortis. Les situations d'avant la période de chômage révèlent que l'intérim est assez souvent pratiqué et le contrat à durée déterminé beaucoup moins fréquent.

ZOOM SUR LE COMMERCE DE GROS : LE COMMERCE DE GROS DANS L'ESPACE PARIS SEINE NORMANDIE ET EN HAUTE-NORMANDIE

Les activités du commerce de gros, y compris le négoce, s'apparentent aux activités logistiques. Le commerce de gros comprend la gestion des approvisionnements, dont le transport amont, l'organisation des flux internes (y compris le stockage), la préparation de commandes, l'emballage, le co-packing¹, l'étiquetage, la gestion de la distribution, dont le transport aval.

Dans cette étude, le commerce de gros n'a pas été intégré à la filière logistique, même si ces deux activités sont très proches. Dans certains territoires, sa part en termes d'emploi est très importante, ce qui aurait pu conduire à doubler le volume d'emploi de la filière.

Certaines plate-formes régionales de la grande distribution sont immatriculées selon un code APE² appartenant à la filière logistique (5210 B Entreposage et stockage). C'est le cas par exemple de LIDL située à Bourg Achard dans l'Eure, qui emploie 235 salariés (en 2010).

Sur certaines grosses plate-formes d'e commerce, on peut trouver jusqu'à 80 % des effectifs³ relevant d'activités logistiques telles que la gestion des flux amont (approvisionnement nationaux ou internationaux), les opérations internes de contrôles qualité à la réception, de mise en stock, de prélèvements unitaires pour constituer les commandes, de conditionnement avant envoi, jusqu'à l'expédition et la distribution au client final par messagerie.

Les emplois du commerce de gros de PSN

À l'échelle de PSN, le commerce de gros comprend 80 900 établissements employant 341 400 salariés, soit 5,4 % de l'emploi du territoire. LSN estime qu'une majorité des salariés se trouve dans le négoce de biens domestiques (27,3 %) et surtout d'équipements (29,9 %). 15,4 % des emplois du commerce de gros relèvent du transport et de la logistique, en particulier dans le négoce des produits destinés à l'agro-alimentaire (29,8 %).

L'Île-de-France est bien entendu la plus grosse région pourvoyeuse d'emploi (un tiers de la métropole). Elle concentre des pôles majeurs tels que le M I N. (Marché d'Intérêt National) de Rungis et la zone d'Aubervilliers pour le textile.

En région Haute-Normandie, le poids du commerce de gros au sein de l'appareil productif métropolitain est inférieur (3,6 %), 4 460 établissements emploient 20 500 salariés. L'activité liée aux biens domestiques est beaucoup moins représentée (12,9 %). La part de l'agro-alimentaire est en revanche plus élevée (23 % contre 14,9 % pour la Métropole).

La part des logisticiens de la Haute-Normandie est beaucoup plus élevée (26,6 %), notamment pour les intermédiaires du commerce (38,7 %) et l'agro-alimentaire (37,9 %).

Le département de l'Eure se distingue par une part d'emploi dans les intermédiaires du commerce plus élevée qu'en Seine-Maritime (7,3 % contre 2,7 %). Par ailleurs, la

COMMERCE DE GROS EN HAUTE-NORMANDIE, ILE-DE-FRANCE ET PSN AU 1^{er} JANVIER 2011

	HAUTE-NORMANDIE		ILE-DE-FRANCE		PARIS SEINE NORMANDIE	
	établissements	emplois salariés	établissements	emplois salariés	établissements	emplois salariés
Commerce de gros d'équipements automobiles	90	890	6 120	40 090	1 010	9 150
Intermédiaires du commerce de gros	1 150	800	7 770	59 070	18 070	28 920
Commerce de gros de produits agricoles bruts et d'animaux vivants	380	1 130	22 810	89 040	1 570	4 860
Commerce de gros de produits alimentaires, de boissons et de tabac	350	3 590	640	2 630	5 790	45 990
Commerce de gros de biens domestiques	470	2 640	5 000	39 070	23 660	93 350
Commerce de gros d'équipements de l'information et de la communication	140	640	5 700	32 360	5 940	33 440
Commerce de gros d'autres équipements industriels	870	5 520	7 600	7 150	9 280	68 480
Autres commerces de gros spécialisés	780	5 000	840	7 260	7 560	49 520
Commerce de gros non spécialisé	230	300	15 830	26 520	8 000	7 680
Ensemble	4 460	20 510	72 310	303 190	80 880	341 390

Source : Insee-Clap

Unité : nombre

¹ Co-packing : Le "Co-packing" consiste à regrouper des produits par lots pour des opérations de promotion. Par exemple sceller un paquet de rasoirs mécaniques avec un aérosol de crème de rasage.

² APE : activité principale exercée

³ Source LSN

COMMERCE DE GROS EN HAUTE-NORMANDIE SELON LE DÉPARTEMENT AU 1^{ER} JANVIER 2011

	EURE		SEINE-MARITIME		HAUTE-NORMANDIE	
	établissements	emplois salariés	établissements	emplois salariés	établissements	emplois salariés
Commerce de gros d'équipements automobiles	30	250	60	640	90	890
Intermédiaires du commerce de gros	330	390	820	410	1 150	800
Commerce de gros de produits agricoles bruts et d'animaux vivants	160	470	220	660	380	1 130
Commerce de gros de produits alimentaires, de boissons et de tabac	100	560	250	3 030	350	3 590
Commerce de gros de biens domestiques	150	820	320	1 820	470	2 640
Commerce de gros d'équipements de l'information et de la communication	40	60	100	580	140	640
Commerce de gros d'autres équipements industriels	260	1 350	610	4 170	870	5 520
Autres commerces de gros spécialisés	250	1 400	530	3 600	780	5 000
Commerce de gros non spécialisé	80	100	150	200	230	300
Ensemble	1 400	5 400	3 060	15 110	4 460	20 510

Source : Insee-Clap

Unité : nombre

fonction logistique est encore plus utilisée qu'au niveau régional (30,9 %) et elle atteint 60,8 % chez les intermédiaires du commerce.

Les établissements du commerce de gros sont fortement concentrés en Île-de-France, notamment dans les Yvelines, sur le territoire de l'OIN (Opération d'Intérêt National) Seine Aval.

Sur ces zones d'activités (ZA), les niveaux de concentration du commerce de gros varient ; commerce de gros à dominante unique avec plus de 50 % des établissements de la ZA appartenant à cette activité ; commerce de gros associé à l'industrie, au transport et à l'entreposage car le commerce de gros est rarement isolé.

En Haute-Normandie, la plus forte concentration d'activité de commerce de gros se situe sur le territoire de la CREA et du Grand Rouen, ainsi que dans l'Eure,

CONSOMMATION DES ESPACES FONCIERS PAR LE COMMERCE DE GROS

ZA étendues (d'est en ouest)	Surface d'entreposage (en m ² de shon*)	Surface terrain (en m ²)	Nombre d'établissements de commerce de gros	Nombre des autres établissements
ZA Parisud (77)	1 039 678	3 600 562	171	145
Rungis (94)	1 090 763	5 763 037	1 035	877
Evry (91)	789 291	2 720 035	535	454
Gennevilliers (92)	1 054 607	4 509 166	1 402	1 312
Saint-Quentin-En-Yvelines (78)	327 855	1 169 515	275	195
Conflans (78)	886 059	3 532 011	406	326
Mantois (78)	278 866	3 316 796	268	240
Rouen Sud Est (76)	157 439	1 009 701	182	167
Agglomération d'Évreux (27)	69 000	681 550	111	111
Val de Reuil - Louviers (27)	234 054	1 186 322	49	63
Caen (14)	145 258	985 687	169	135

Source : CIRTAI / DEVPORT 2013
*shon : surface hors œuvre nette

autour d'Évreux, de Louviers et du Val-de-Reuil, à proximité de l'Auto-route A13.

Ces activités requièrent la plupart du temps des surfaces logistiques importantes internes à l'entreprise ou externalisées auprès de prestataires logistiques. Les modes d'exploitation sont mixtes. À titre d'exemple, certains opérateurs du commerce de gros (négociants, grande distribution) possèdent ou

louent des entrepôts logistiques et en confient la gestion à un prestataire logistique (la logistique contractuelle).

Le commerce de gros repose souvent sur des activités fortement mobilisatrices en main d'œuvre. Par conséquent, les ratios d'emplois par hectare de foncier se rapprochent parfois de ceux rencontrés dans l'industrie (entre 40 et 60 emplois par hectare).

**COMMERCE DE GROS DANS LE TERRITOIRE PARIS SEINE NORMANDIE AU 1^{ER} JANVIER 2011
RÉPARTITION DES ÉTABLISSEMENTS SELON LA TAILLE**

	Total	sans salarié	1 à moins de 20 salariés	20 à moins de 50 salariés	50 à moins de 100 salariés	100 salariés ou plus
Paris Seine Normandie	80 880	53 160	24 420	2 180	620	500
dont Haute-Normandie	4 460	2 500	1 710	190	40	20

Source : Insee-Clap

Unité : nombre

MÉTHODOLOGIE

Distinction de la " filière " logistique et du reste de l'économie

L'approche " filière " s'appuie sur un champ couvrant les établissements dont l'activité principale relève de la logistique réalisée ainsi pour " **compte d'autrui** " dans les segments suivants :

La sélection, restrictive aux activités liées au transport de fret, à l'entreposage et au conditionnement, conduit à éliminer les secteurs parmi lesquels l'activité de logistique est déployée uniquement pour le bon fonctionnement interne de l'établissement, conjointement à l'activité principale.

Cette activité, présente dans tous les secteurs de l'économie, est exercée à titre secondaire pour " **compte propre** " et appréhendée au moyen d'une approche " fonction " ou " **métier** ".

Cas particulier pour les services auxiliaires des transports aériens :

À l'instar de la SNCF exclue de la filière puisque codée dans le transport ferroviaire de voyageurs ; sont retirés du champ les aéroports, les établissements implantés dans leur aire ainsi que les aérodromes.

Dans le territoire PSN, l'exclusion concerne :

- les établissements d'ADP (Roissy + Orly + aérodromes de l'Île-de-France)
- les aérodromes des Basse et Haute-Normandie
- quelques établissements présents à Roissy ou Orly (par exemple Alyzia qui est une filiale d'ADP).

La " fonction " logistique

L'approche " fonction " se base sur 26 métiers correspondant à l'emploi spécifique à l'activité de lo-

LOGISTIQUE TERRESTRE	
4920Z	Transports ferroviaires de fret
4941A	Transports routiers de fret interurbains
4941B	Transports routiers de fret de proximité
4941C	Location de camions avec chauffeur
4950Z	Transports par conduites
5221Z	Services auxiliaires des transports terrestres
5229A	Messagerie, fret express
7712Z	Location et location-bail de camions
LOGISTIQUE AERIEENNE	
5121Z	Transports aériens de fret
5223Z	Services auxiliaires des transports aériens (*)
7735Z	Location et location-bail de matériels de transport aérien
LOGISTIQUE PORTUAIRE ET MARITIME	
5020Z	Transports maritimes et côtiers de fret
5040Z	Transports fluviaux de fret
5222Z	Services auxiliaires des transports par eau
5224A	Manutention portuaire
7734Z	Location et location-bail de matériels de transport par eau
AFFRETEMENT ET ORGANISATION DES TRANSPORTS	
5229B	Affrètement et organisation des transports
CONDITIONNEMENT ET ENTREPOSAGE	
5210A	Entreposage et stockage frigorifique
5210B	Entreposage et stockage non frigorifique
5224B	Manutention non portuaire
8292Z	Activités de conditionnement
SERVICES	
4942Z	Services de déménagement
5310Z	Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel
5320Z	Autres activités de poste et de courrier

(*) hors aéroports et établissements implantés dans leur aire et hors aérodromes

13 métiers de la fonction transport :	
389A	Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports
389C	Officiers et cadres navigants techniques de la marine marchande
466B	Responsables commerciaux et administratifs des transports de marchandises (non cadres)
466C	Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non cadres)
480B	Maîtres d'équipage de la marine marchande et de la pêche
546C	Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises
641A	Conducteurs routiers et grands routiers
643A	Conducteurs livreurs, coursiers
654B	Conducteurs qualifiés d'engins de transport guidés (sauf remontées mécaniques)
655A	Autres agents et ouvriers qualifiés (sédentaires) des services d'exploitation des transports
656B	Matelots de la marine marchande
656C	Capitaines et matelots timoniers de la navigation fluviale
676D	Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports
13 métiers de la fonction logistique hors transport :	
387A	Ingénieurs et cadres des achats et approvisionnements industriels
387B	Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnancement
477A	Techniciens de la logistique, du planning et de l'ordonnancement
487A	Responsables d'entrepôt, de magasinage
487B	Responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de la manutention
651A	Conducteurs d'engin lourd de levage
651B	Conducteurs d'engin lourd de manoeuvre
652A	Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes
652B	Dockers
653A	Magasiniers qualifiés
676A	Manutentionnaires non qualifiés
676B	Déménageurs (hors chauffeurs-déménageurs), non qualifiés
676C	Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés

gistique. Cette grille est extraite de (avec l'ajout des codes 654B et 676B). l'étude nationale du ministère des transports publiée en mars 2007

Pour être menée à bien, l'activité de logistique nécessite d'être suivie, encadrée ou soutenue par d'autres activités au sein de l'établissement (secrétariat, comptabilité, gestion, etc.). Complémentaire à l'emploi " spécifique ", on définit ainsi l'emploi " support ", différencié selon l'appartenance ou non à la filière :

- Dans la filière, tous les emplois non spécifiques sont des emplois support.
- Dans le reste de l'économie, l'emploi support est compté à :
 - 30 % des emplois dans la fonction logistique hors transport
 - 25 % des emplois dans la fonction logistique de transport

Au sens large, les emplois logistiques sont alors tous les emplois concourant à l'activité de logistique (somme des emplois spécifiques et des emplois supports).

La richesse dégagée

La notion de richesse dégagée correspond à une ventilation entre établissements d'une même entreprise de la valeur ajoutée créée par l'entreprise. Elle permet de quantifier le poids local de l'activité économique.

Plus précisément, l'activité logistique, comme toutes les activités économiques, est bien sûr génératrice de richesse pour le territoire. Cette richesse se mesure à l'aide de la notion de valeur ajoutée. Il s'agit de la différence entre la valeur finale de la production et la valeur des consommations nécessaires à cette production. La valeur ajoutée d'une entreprise lui permet de rémunérer ses salariés, son capital et d'investir. La contribution économique territoriale créée après la suppression de la taxe professionnelle (TP) repose en partie sur la valeur ajoutée. Les cotisations de la contribution sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) sont en effet proportionnelles à la valeur ajoutée.

Finalement, la valeur ajoutée sur un territoire se traduit par des salaires versés, des investissements et par une ressource pour les collectivités locales.

Le marché du travail

Les statistiques des demandes et offres d'emploi utilisées sont les Statistiques du Marché du Travail (STMT) de Pôle emploi.

Demandes d'emploi

On considère les demandeurs d'emploi en recherche active et qui n'occupent pas d'emploi (catégorie A) au 31 décembre 2012. Seule la part des demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi depuis plus d'un an est calculée sur les demandeurs d'emploi en recherche active, qu'ils exercent ou non une activité réduite (catégories A, B ou C). En effet, les demandeurs peuvent passer d'une catégorie à l'autre au cours de leur période d'inscription à Pôle emploi.

Offres d'emploi

On considère les offres d'emploi déposées à Pôle emploi sur l'ensemble de l'année 2012 (offres collectées). La part des offres collectées, qui concernent des emplois d'une durée prévue supérieure à mois, est un indicateur de la qualité des emplois offerts par les entreprises.

Les offres sorties se décomposent en offres satisfaites et en offres annulées. La part des offres satisfaites mesure dans quelle proportion Pôle emploi pourvoie les offres que les entreprises lui confient.

Tensions de recrutement

L'indicateur de tensions de recrutement utilisé est le rapport des offres d'emploi collectées en 2012 au nombre de demandeurs d'emploi de catégorie A qui se sont inscrits en 2012. Une valeur supérieure à 0,9 traduit des difficultés à pourvoir les emplois proposés.

Définition d'une zone d'emploi.

Une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts.

Le découpage en zones d'emploi constitue une partition du territoire adaptée aux études locales sur le marché du travail. Le zonage définit aussi des territoires pertinents pour les diagnostics locaux et peut guider la délimitation de territoires pour la mise en œuvre des politiques territoriales initiées par les pouvoirs publics ou les acteurs locaux. Ce zonage est défini à la fois pour la France métropolitaine et les DOM.

Le découpage actualisé se fonde sur les flux de déplacement domicile-travail des actifs observés lors du recensement de 2006. La liste des communes est celle donnée par le Code Officiel Géographique (COG).

Pour en savoir plus :

[18 000 emplois sur le complexe industrialo-portuaire de rouen / Insee Haute-Normandie](#) ; Camesella Christian, Caritg Jean-Philippe, Konieczny Peter, Leroy Christine, Maillard Martial. - In : Aval N° 135 (2013, sept.)

[32 000 emplois sur le complexe industrialo-portuaire du Havre / Insee Haute-Normandie](#) ; Camesella Christian, Caritg Jean-Philippe, Chédot Cyril, Maillard Martial. - In : Aval N° 132 (2013, fév.)

[1 250 emplois portuaires à Dieppe / Insee Haute-Normandie](#) ; Caritg Jean-Philippe, Gitton François, Maillard Martial. - In : Aval N° 131 (2012, déc.)

[Panorama économique de l'espace Paris - Seine - Normandie / Insee Haute-Normandie](#) ; Blazévic Bruno, Maillard Martial. - In Cahier d'Aval N° 92 (2011, oct.)

[La logistique : une activité de poids dans l'économie haut-normande / Insee Haute-Normandie](#) ; Caritg Jean-Philippe, Blazévic Bruno, Rai-Punsola Valérie. - In : Cahier d'Aval N° 85 (2010, juin)

[Filière logistique : un atout pour l'économie haut-normande / Insee Haute-Normandie](#) ; Carré Fabien, Camesella Christian, Bigot Isabelle, Bérengnier Aude, Poté Robin, Guentcheff Florence, Lemestre Patrick. - In Cahier d'Aval N° 74 (2006, sept.)

[Les activités logistiques en Haute-Normandie / Logistique Seine Normandie.](#) (2010, juin)

Avec le soutien et la participation de :



Ont également contribué à la réalisation de cette publication :



Cette publication a été réalisée par :

Insee :

Bruno BLAZÉVIC
Jean-Philippe CARITG
Martial MAILLARD

LSN :

Valérie RAI-PUNSOLA
Appui d'Apsolu
Emmanuel PRETERRE

La coordination a été réalisée par :

Christian CAMESELLA (Insee)
Valérie RAI-PUNSOLA (LSN)

© Photo LSN

Logistique Seine-Normandie

Président : Alain VERNA
Directrice Générale : Florence GUENTCHEFF
Siège social :
Hôtel d'entreprises Dombasle 1
2, rue Dombasle
76600 Le Havre

Directeur de la publication :
Alain MALMARTEL

Rédaction en chef :
Maryse CADALANU

Mise en page :
Mansour BENTABET
Cartographie :
Jean-Philippe CARITG (Insee)
Jérôme RIGAUDIÈRE (CCI Normandie)

ISSN : 0762-2538
Prix : 10 euros
© Insee 2013
Dépot légal : Septembre 2013
Code SAGE : CAVA9668
Imprimerie IROPA, Saint-Etienne du Rouvray - 76800

Cahier
d' **Aval**
HAUTE-NORMANDIE