

Trois salariés sur dix exercent dans une entreprise dépendante d'un centre de décision extérieur

Dans la Vallée de la Seine, le taux de dépendance (*définition*) de la logistique est de 29 %, soit 7,6 points de plus que dans l'ensemble des secteurs. Un taux de dépendance élevé peut-être perçu comme une perte d'autonomie, mais c'est aussi la conséquence de l'attractivité d'un territoire pour les investissements extérieurs, notamment ceux des groupes étrangers. Le taux de dépendance de la logistique est toutefois plus faible dans la Vallée de la Seine que dans les autres régions métropolitaines, en dehors de la Corse (*figure 9*). En effet, si cette dépendance est relativement forte vis-à-vis de l'étranger (14 %), elle est faible vis-à-vis des autres régions françaises (15 %), les entreprises françaises ayant souvent leur siège en Île-de-France. Ainsi, le degré de dépendance de la logistique francilienne est le deuxième plus faible des régions de France métropolitaine (30 %). Celui de la Normandie est par contre le plus élevé (45 %) après le Centre-Val de Loire (51 %).

Le taux de dépendance varie selon les domaines logistiques de la Vallée de la Seine (*figure 10*). Il est de 57 % dans l'affrètement-organisation des transports. Ce secteur dépend relativement fortement des autres

Encadré 2 : les ports de la Vallée de la Seine

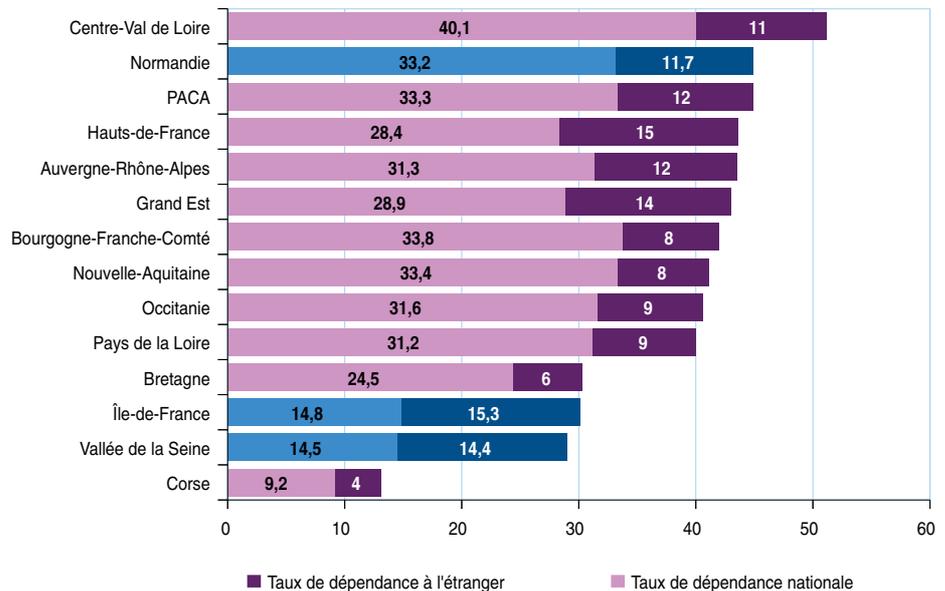
Les ports de la Seine au 6^e rang européen en termes de trafic

Haropa est un groupement d'intérêt économique créé en 2012 qui regroupe les ports du Havre, de Rouen et de Paris. Ces ports sont fortement spécialisés. Le port maritime du Havre est le 1^{er} port à conteneurs de France, mais les hydrocarbures représentent plus de la moitié de son trafic. Le port de Rouen est le 1^{er} port exportateur de céréales en Europe de l'ouest, et le port de Paris est un important port fluvial. En termes de trafic maritime, Haropa est le 1^{er} port de France et le 6^e d'Europe (*figure 12*). Avec 87 millions tonnes en 2016, son trafic se situe entre ceux d'Amsterdam et de Marseille. Sur les seuls conteneurs, Haropa se classe un peu moins bien au niveau européen (*figure 13*).

Le trafic maritime d'Haropa a baissé de 7 % de 2011 à 2016 (*figure 14*), alors que celui des principaux ports européens progressait. Il fléchit surtout en 2012 (-9 %). Les hydrocarbures reculent en effet cette année-là suite à la fermeture de la raffinerie normande Pétroplus. L'année suivante, la situation s'améliore (+6 %), grâce aux conteneurs au Havre et aux céréales à Rouen. Après deux années globalement stables, le trafic fléchit à nouveau en 2016 (-5 %). Les céréales sont la principale cause de cette baisse, la production française se contractant suite à une météo assez mauvaise. En 2017, le trafic est particulièrement dynamique (+6 %), davantage qu'à Anvers (+1 %) ou Rotterdam (+4 %). Les conteneurs progressent très fortement cette année (+15 %) et s'imposent comme un levier de croissance.

9 La Normandie, une des régions les plus dépendantes de centres de décision extérieurs

Taux de dépendance de la logistique par région et type de dépendance



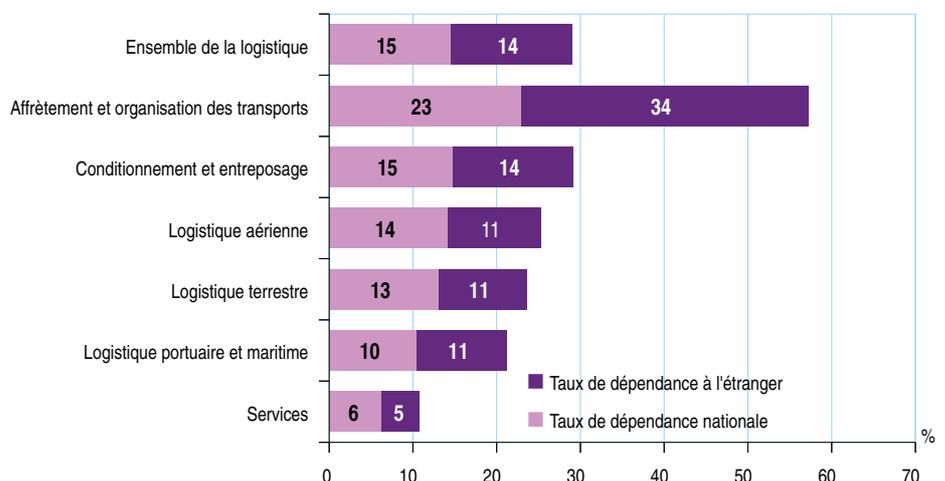
Unité : %

Note : Le taux de dépendance des effectifs de la Vallée de la Seine apparaît relativement bas du fait de la forte part des effectifs normands de la logistique dépendants de la région Île-de-France (18 %). Par construction en effet, ces derniers ne sont plus comptés comme dépendants dans la Vallée de la Seine.

Source : Insee, CLAP et LIFI 2014

10 Un taux de dépendance très élevé dans l'affrètement et l'organisation des transports

Taux de dépendance des domaines de la logistique dans la Vallée de la Seine par type de dépendance



Unité : %

Source : Insee, CLAP et LIFI 2014

11 Un taux d'exportation élevé dans l'affrètement

Taux d'exportation dans la Vallée de la Seine selon le domaine logistique

	Vallée de la Seine	Île-de-France	Normandie	France métropolitaine
Affrètement et organisation des transports	48	52	33	39
Logistique portuaire et maritime	38	56	17	70
Logistique aérienne	21	21	20	20
Services	21	22	6	14
Conditionnement et entreposage	6	5	7	3
Logistique terrestre	4	3	6	7
Ensemble des secteurs	13	14	10	14

Unité : %

Source : Insee, CLAP et FARE 2014

régions françaises (23 %), mais plus encore de l'étranger (34 %). À l'inverse, le degré de dépendance est de seulement 11 % dans les services. Il va de 21 % à 29 % dans les quatre autres secteurs.

Un taux d'exportation légèrement inférieur au niveau national

En 2014, 18 % des entreprises mono ou quasi-mono régionales (*définition*) du secteur logistique de la Vallée de la Seine ont exporté. Elles ont réalisé 5 milliards d'euros de chiffres d'affaires à l'export, établissant le taux d'exportation (*définition*) du secteur à 13 %. Ce taux est légèrement supérieur en France métropolitaine (*figure 11*). Dans la Vallée de la Seine, la plupart des domaines logistiques ont un taux d'exportation supérieur ou proche du niveau national. Celui de l'affrètement-organisation des transports notamment, lui est supérieur de 9 points. En revanche, celui de la logistique portuaire lui est inférieur de 32 points. Le taux d'exportation national de ce domaine bénéficie toutefois de la région PACA, où il est particulièrement élevé (86 %, du fait, en particulier, de la présence à Marseille de la CMA CGM, géant français du transport maritime de conteneurs). Hors région PACA, le taux national d'exportation de la logistique portuaire est

Encadré 3 : les flux de marchandises

Les flux externes de marchandises tournés vers les Hauts-de-France

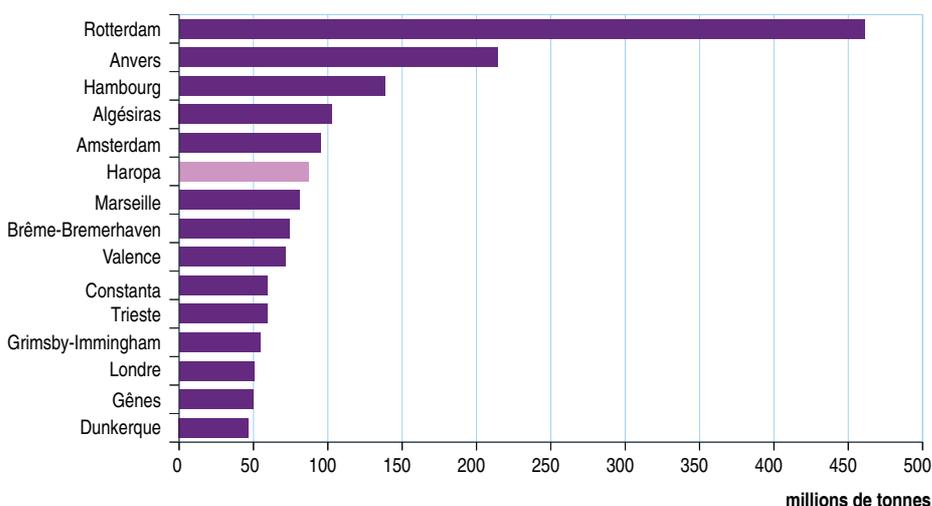
En 2015, 350 millions de tonnes de marchandises ont circulé dans la Vallée de la Seine par routes (sous pavillon français) et voies navigables (*figure 15*). 70 % de ces flux sont internes (ni entrants ni sortants de la zone) et 30 % sont externes (entrants ou sortants). Parmi les flux externes, les flux entrants excèdent légèrement les flux sortants (16 % des flux contre 14 %).

Les régions voisines sont de loin celles avec qui la Vallée de la Seine a le plus de flux externes (*figure 16*). Parmi elles, les Hauts-de-France prédominent nettement, avec 30 % du total des flux externes. Outre la proximité, plusieurs facteurs peuvent expliquer cette position privilégiée des Hauts-de-France. La région est tout d'abord située sur l'axe menant à la Grande-Bretagne et aux pays du nord de l'Europe. Elle dispose ensuite d'une infrastructure logistique développée, dont des ports et une vaste surface d'entreposage (16 % de la surface nationale). Enfin, les Hauts-de-France représentent un important bassin de consommation, cette région étant la 3^e plus peuplée de France.

En Normandie comme en Île-de-France, 93 % des flux de marchandises empruntent les routes, soit 5 points de moins qu'en France métropolitaine. Le fluvial est en effet relativement développé dans les deux régions (7 % des flux), la Seine offrant une réelle alternative à la route.

12 Haropa, 6^e port européen et 1^{er} port français en termes de trafic

Trafic des principaux ports européens en 2016

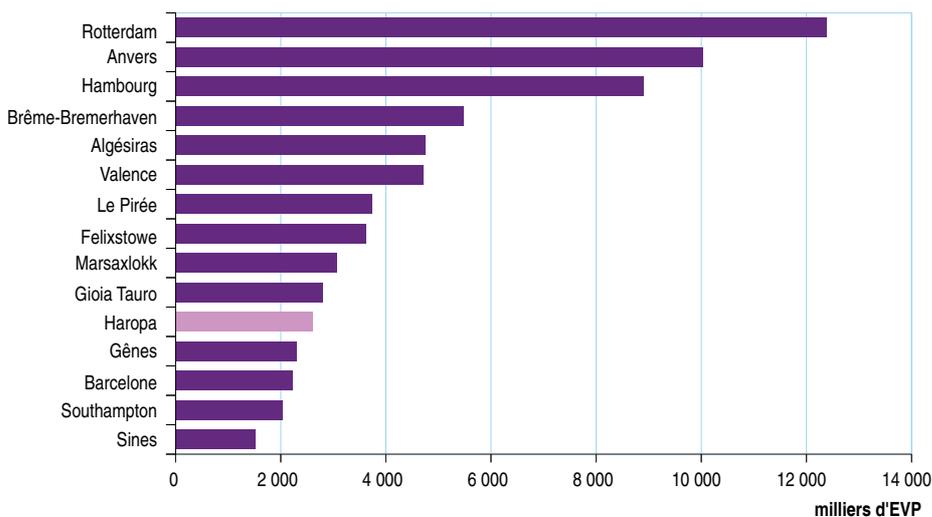


Unité : millions de tonnes

Source : Vlaamse Havencommissie, autorités portuaires

13 Haropa, 11^e port européen pour le trafic de conteneurs

Trafic de conteneurs des principaux ports européens en 2016

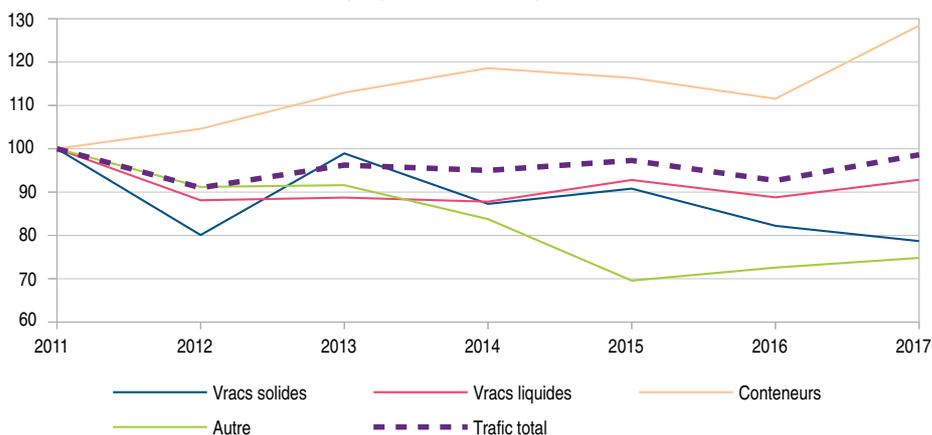


Unité : milliers d'EVP

Source : Vlaamse Havencommissie, autorités portuaires

14 Une reprise du trafic d'Haropa en 2017, grâce aux conteneurs

Évolution du trafic maritime de Haropa (base 100 : 2011)



Source : Haropa

inférieur de 8 points à celui de la Vallée de la Seine.

Le taux d'exportation de la logistique est de 14 % en Île-de-France et de 10 % en Normandie. Globalement en effet, la Normandie est une région moins exportatrice que l'Île-de-France. Elle se classe notamment à l'avant-dernier rang métropolitain concernant l'exportation des petites et moyennes entreprises.

Une forte progression des créations d'entreprises en 2014

L'attractivité économique du secteur logistique peut être appréhendée à travers la dynamique de création d'entreprises.

En 2014 dans la Vallée de la Seine, le taux de création d'entreprise (*définition*) dans la logistique est plus élevé que dans l'ensemble des secteurs (15,1 % contre 14,8 %) et proche du tertiaire marchand (15,2 %). La logistique bénéficie en effet d'un dynamisme récent (*figure 17*). Son taux de création, comme celui de l'ensemble des secteurs, augmente en 2010 puis diminue de 2011 à 2013. En 2014, il repart nettement dans la logistique (+ 2,9 points) alors qu'il ne fait que se maintenir dans l'ensemble. Ce dynamisme est plus marqué dans la Vallée de la Seine qu'au niveau national.

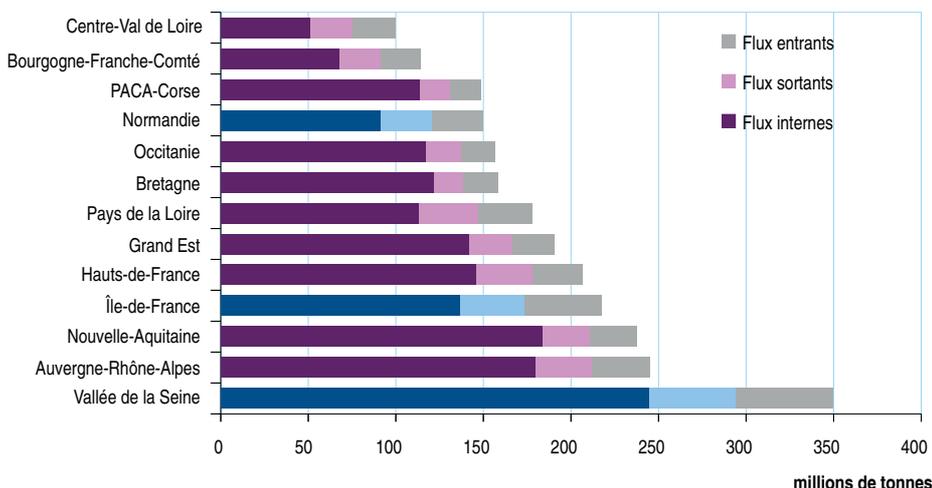
Cette progression concerne les micro-entreprises. Leurs créations progressent de 39 % de 2009 à 2014, mais la

hausse se concentre en 2014 (*figure 18*). Les créations de micro-entreprises croissent surtout dans le domaine des services, où elles font plus que tripler. En 2014, elles représentent un cinquième de l'ensemble des créations du secteur, tous statuts confondus. Une activité de ce domaine concentre quasiment toutes les créations, celle des autres activités de poste et de courrier. Elle comprend en effet les livraisons à domicile, en développement depuis peu.

Hors micro-entreprises, les créations sont quasiment stables entre 2009 et 2014. Elles restent majoritaires (57 %) dans les créations du secteur, mais leur part a bien sûr fortement reculé. La logistique terrestre, qui représente quasiment trois créations hors micro-entreprise sur quatre en 2014, fléchit de 8 % sur la période. Toutefois, cette perte est compensée par une hausse des créations dans les autres domaines.

15 Des flux de marchandises essentiellement internes à la Vallée de la Seine

Transport interrégional par route (pavillon français) et voie navigable en 2015



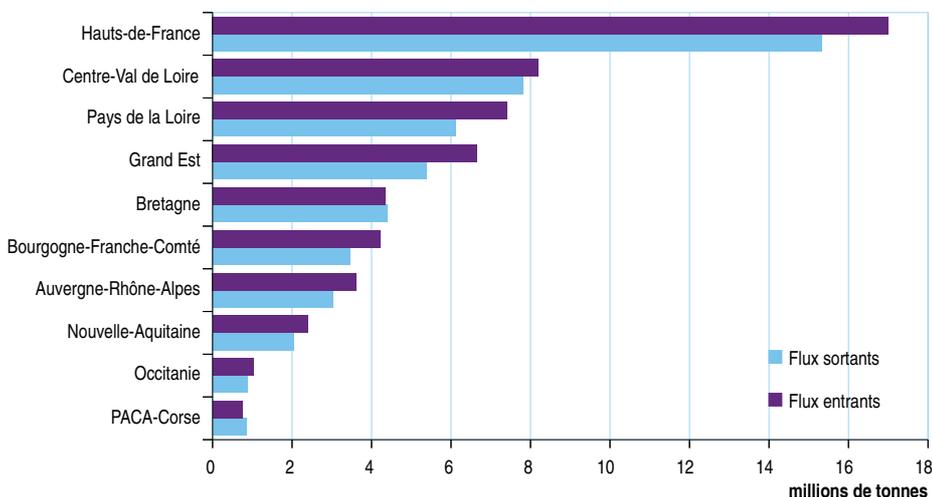
Unité : millions de tonnes

Note : Le ferroviaire est exclu de l'analyse. En effet, le Service de la Donnée et des Études Statistiques (SDES) ne diffuse pas les informations sur le transport par chemin de fer au niveau régional en raison du secret statistique.

Source : SDeS, SitraM

16 Les Hauts-de-France, 1^{re} région d'échanges de la Vallée de la Seine

Flux externes de marchandises de la Vallée de la Seine

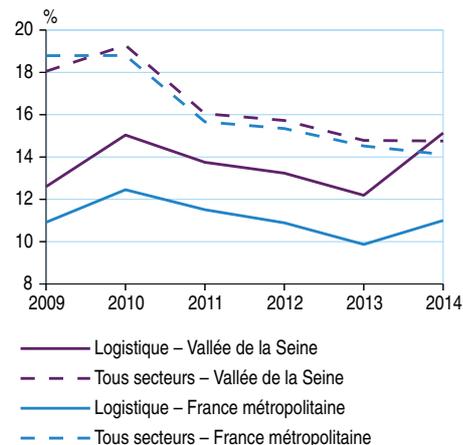


Unité : millions de tonnes

Source : SDeS, SitraM

17 La dynamique de création en hausse en 2014 dans la Vallée de la Seine

Évolution du taux de création d'entreprises de 2009 à 2014

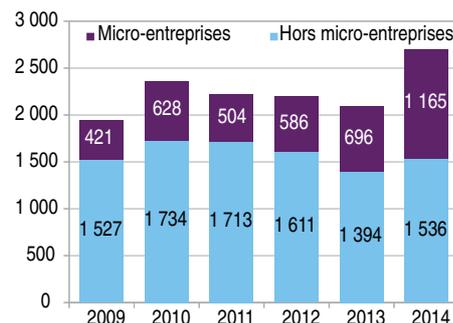


Unité : %

Source : Insee, REE

18 En 2014, plus de deux créations sur cinq sont des micro-entreprises

Créations d'entreprises de la logistique dans la Vallée de la Seine de 2009 à 2014



Unité : nombre

Source : Insee, REE

17,6 milliards d'euros de richesse dégagée par les secteurs de la logistique en 2014

Dans la Vallée de la Seine, la richesse dégagée (*définition*) par le secteur logistique est de 17,6 milliards d'euros en 2014, soit un tiers de celle du secteur au niveau national. La contribution de la logistique à l'ensemble de la richesse dégagée de la zone est de 3,9 %. Bien que 84 % de cette richesse soit d'origine francilienne, la contribution du secteur à la richesse dégagée de la zone est plus élevée en Normandie. En effet, la logistique réalise 5,4 % de la richesse dégagée normande contre 3,7 % de la richesse dégagée francilienne.

La richesse dégagée par la logistique terrestre est de 8,4 milliards d'euros, soit près de la moitié de celle de la logistique dans son ensemble (*figure 19*). Comparativement au niveau national, cette part est moins forte de 13 points. En revanche, la part de la logistique aérienne est beaucoup plus élevée (+ 10 points), avec 3,1 milliards d'euros. La part des autres domaines diffère moins, pas même celle de la logistique portuaire, en dépit de son importance en Normandie.

En Normandie comme en Île-de-France, la logistique terrestre réalise près de la moitié seulement de la richesse dégagée du secteur logistique. Cette faiblesse relative résulte clairement de la spécialisation des deux régions. En effet, la part de la logistique aérienne est de 21 % en Île-de-France, tandis que celle de la logistique portuaire est de 16 % en Normandie, des parts nettement plus élevées qu'en France métropolitaine. ■

Encadré 4 : les entrepôts et aires logistiques

Une plus forte concentration des grands entrepôts dans une aire logistique

Dans la Vallée de la Seine, 90 % des entrepôts de plus de 5 000 m² sont situés dans une aire logistique (*définition*), soit 16 points de plus qu'en France métropolitaine (*figure 20*). En Île-de-France, quasiment tous les entrepôts appartiennent à une aire logistique, mais seulement les trois quarts en Normandie. Certains entrepôts de grande taille n'appartiennent pas à une aire, à l'image de celui de Foucarmont (*figure 21*).

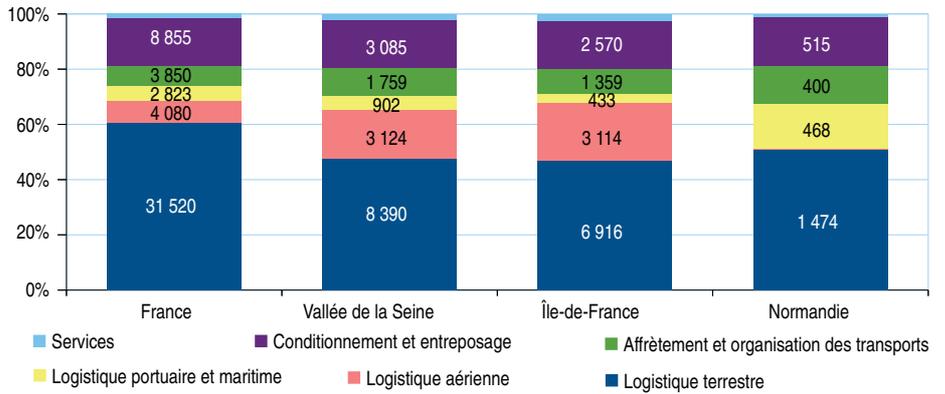
Les entrepôts se situent souvent près des grands pôles urbains ou le long des principaux axes routiers. La plus grande aire logistique est bien sûr celle de Paris. Elle s'étend très largement, englobant les aéroports. Elle est suivie des aires de Rouen, du Havre, de Caen et de Trappes.

La surface moyenne d'entreposage dans la Vallée de la Seine est de 1,9 hectare, soit quasiment la même qu'au niveau national (1,8).

La moitié des emplois logistiques est exercée dans un établissement exploitant un entrepôt. En outre, plus de la moitié des entrepôts est exploitée pour compte propre, c'est-à-dire par une entreprise dont la logistique n'est pas l'activité principale.

19 La logistique : 3,9 % de la richesse dégagée par la Vallée de la Seine

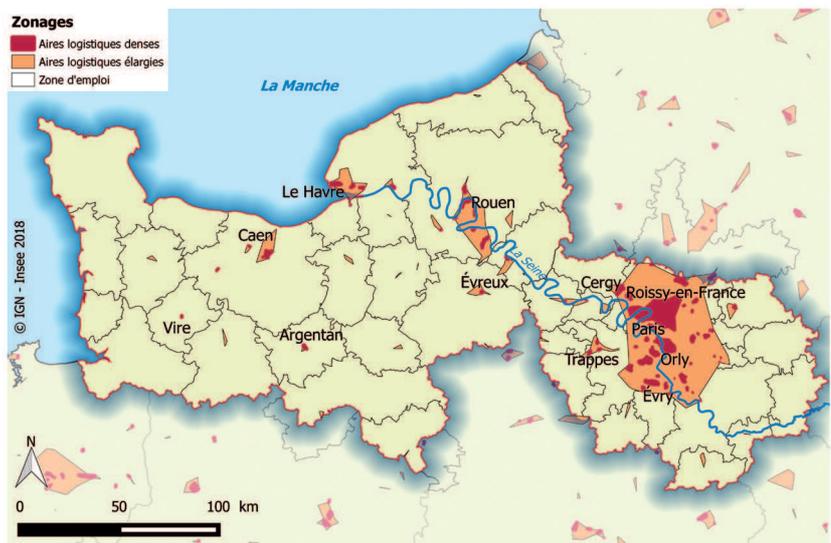
Répartition de la richesse dégagée par domaine logistique



Unités : milliers d'euros, %
Source : Insee, FEE 2014

20 Neuf entrepôts sur dix dans une aire logistique

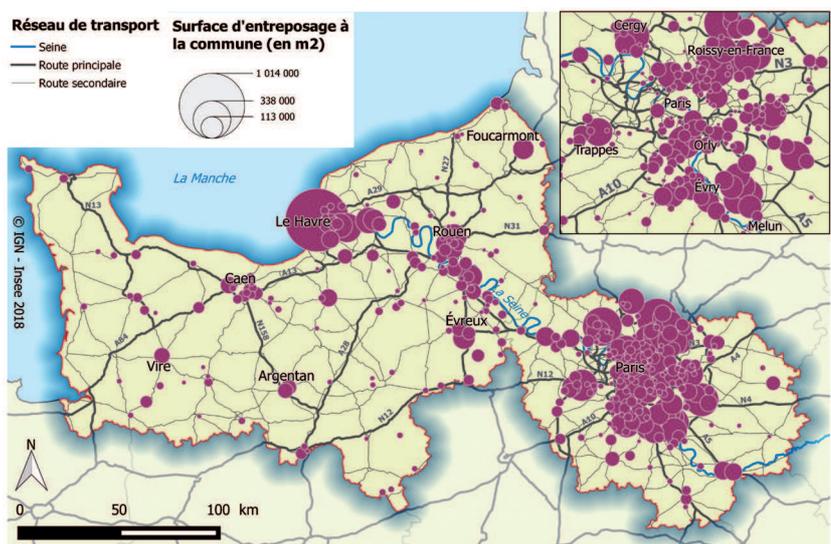
Localisation des aires logistiques denses et élargies



Source : SDeS, Cerema

21 Un emploi logistique sur deux exercé dans un grand entrepôt

Localisation des entrepôts de plus de 5 000 m² et surface d'entreposage



Sources : Répertoire des entrepôts 2015 et DADS 2014