

Insee Dossier

Normandie



N° 12

Juin 2018

Plus de 460 000 emplois liés à la logistique dans la Vallée de la Seine

SYNTHÈSE

La Vallée de la Seine, qui regroupe les régions de Normandie et d'Île-de-France, constitue un espace logistique de première importance. Elle comprend le premier système portuaire français en matière de volume de marchandises avec le regroupement des ports du Havre, de Rouen et de Paris au sein de Haropa. Les aéroports de Roissy et d'Orly sont de dimension internationale. À ces infrastructures maritimes et aériennes viennent s'ajouter de grands axes routiers (A13 ou A28) qui maillent le territoire et permettent l'acheminement des marchandises par la route.

Plus de 460 000 salariés exercent une activité en lien avec la logistique. Ils représentent 5 % des emplois de la Vallée de la Seine. Ces salariés exercent en majorité un métier logistique (conducteurs routiers, livreurs, caristes, etc.), que ce soit dans un secteur d'activité logistique (transports aériens ou maritimes de fret, entreposage et stockage, etc.) ou non. Les autres exercent un métier « support » au sein des secteurs logistiques.

Les 25 activités logistiques regroupent 232 000 salariés. Leur poids dans l'emploi salarié de la Vallée de la Seine est légèrement inférieur à celui de France métropolitaine (2,9 % contre 3,1 %). Toutefois, cela résulte uniquement du poids des autres secteurs, notamment tertiaires, dans la région francilienne. En effet, la Normandie est la région où cette part du secteur logistique dans l'emploi salarié est la plus forte (4,2 %). Le poids de la logistique dans l'emploi salarié est particulièrement élevé dans certains territoires de la Vallée de la Seine. Il dépasse même 10 % pour les zones d'emploi de Vire Normandie, du Havre et de Roissy-Sud Picardie du fait, respectivement, de l'importante activité de transport routier de marchandises, de la présence du port et de celle de l'aéroport Charles de Gaulle. Le secteur compte 22 000 établissements en 2014, dont la taille est souvent importante : ils emploient 19 salariés en moyenne contre 14 dans l'ensemble des secteurs. Ainsi, un emploi sur cinq s'exerce dans un établissement de plus de 250 salariés. Les deux tiers des établissements logistiques relèvent d'un seul domaine d'activité, celui du transport terrestre. Les établissements du secteur sont moins dépendants de centres de décision extérieurs que les autres régions (30 %) du fait de l'Île-de-France qui concentre de nombreux sièges d'entreprises. En revanche, le taux de dépendance vis-à-vis de l'étranger est un des plus élevés, ce qui souligne une attractivité de la Vallée de la Seine pour les groupes internationaux de ce secteur. Enfin, la richesse dégagée par la filière logistique est de 17,6 milliards d'euros, ce qui représente 3,9 % de la richesse dégagée de la Vallée de la Seine.

On dénombre 382 000 salariés exerçant un métier logistique parmi une gamme de 25 métiers recensés, quel que soit le secteur d'activité employeur. Ces emplois sont fortement concentrés. Les cinq principaux métiers en volume (conducteurs routiers, livreurs, ouvriers du tri, magasiniers qualifiés et ouvriers de la manutention) représentent les trois-quarts des effectifs. De manière plus large, les fonctions d'ouvriers sont très largement sur-représentées. De fait, les femmes sont très minoritaires (seulement 16 % des effectifs). La part des CDI et la durée du travail y sont élevées, mais le recours à l'intérim est particulièrement développé, 15 % contre 3 % dans l'ensemble des professions. Près d'un quart des intérimaires de la Vallée de la Seine exerce ainsi un métier logistique. Le travail indépendant reste exceptionnel, il ne concentre que 2 % des emplois. À qualification identique, les salariés de la logistique sont mieux rémunérés que dans l'ensemble des secteurs, sauf pour les cadres franciliens.

Cette étude a été réalisée par :
Caroline LEVOUIN, Thibaut LOUZA, Bruno MURA,
Jean-Louis REBOUL et Étienne SILVESTRE (Insee Normandie).

Sommaire

Introduction : deux approches de la logistique..... 5

Deux régions, un territoire logistique
Approche sectorielle et approche fonctionnelle

Partie 1 : Approche sectorielle de la logistique..... 6

2,9 % des salariés de la Vallée de la Seine travaillent dans le secteur logistique
Un poids important de la logistique dans les zones d'emploi du Havre, de Vire et de Roissy-Sud Picardie
Deux tiers des établissements dans la logistique terrestre
Dans la logistique, plus de salariés par établissement en moyenne que dans les autres secteurs
Un emploi sur cinq dans les plus gros établissements
Trois salariés sur dix exercent dans une entreprise dépendante d'un centre de décision extérieur
Un taux d'exportation légèrement inférieur au niveau national
Une forte progression des créations d'entreprises en 2014
17,6 milliards d'euros de richesse dégagée par les secteurs de la logistique en 2014

Partie 2 : Approche fonctionnelle de la logistique..... 13

Les trois quarts des effectifs concentrés dans cinq métiers logistiques
Un poids important des métiers logistiques dans les zones d'emploi du Havre, de Vire, de Roissy et d'Orly
Les métiers logistiques exercés pour compte propre dans la majorité des zones d'emploi
Les métiers logistiques essentiellement masculins
Une majorité d'ouvriers
Des postes de plus longue durée
Une part élevée de contrat à durée indéterminée
Un fort recours à l'intérim
À qualification identique, les salariés de la logistique sont souvent mieux rémunérés
Des rémunérations moindres pour les intérimaires
Peu de travailleurs indépendants dans la logistique

Définitions..... 19

Sources, Champ, Pour en savoir plus 20

Deux approches de la logistique

Deux régions, un territoire logistique

En 2015, l'État et les Régions Normandie et Île-de-France, réunis au sein d'un comité directeur, ont élaboré un schéma stratégique d'aménagement et de développement du territoire de la Vallée de la Seine. La mise en œuvre opérationnelle des orientations de ce schéma stratégique est portée par un Contrat de plan interrégional État-Régions (CPIER) qui couvre la période 2015-2020. Les deux régions, **Normandie et Île-de-France**, sont donc réunies pour former la **Vallée de la Seine**.

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 aux régions Normandie et Île-de-France. Avec la présence d'Haropa, groupement des ports de l'axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris), de nombreux autres ports également importants sur sa façade maritime (Dieppe, Fécamp, Cherbourg, Caen-Ouistreham), d'aéroports

de dimension internationale (Roissy, Orly), de grands axes routiers (A13 ou A28), cet espace dispose d'un système multimodal intégrant la chaîne logistique de bout en bout.

Face à l'ampleur des flux de marchandises, la croissance du bassin parisien et la mondialisation des échanges, la fonction logistique joue un **rôle économique important** sur ce territoire.

Approche sectorielle et approche fonctionnelle

La logistique peut être appréhendée selon deux approches : une **approche sectorielle**, qui regroupe les activités réalisant des prestations logistiques pour le compte d'autrui, et une **approche fonctionnelle**, qui regroupe l'ensemble des métiers logistiques, qu'ils soient exercés dans un établissement relevant du secteur de la logistique ou non (*figure 1*).

L'approche sectorielle regroupe 25 activités (*figure 33*). Les établissements exerçant leur

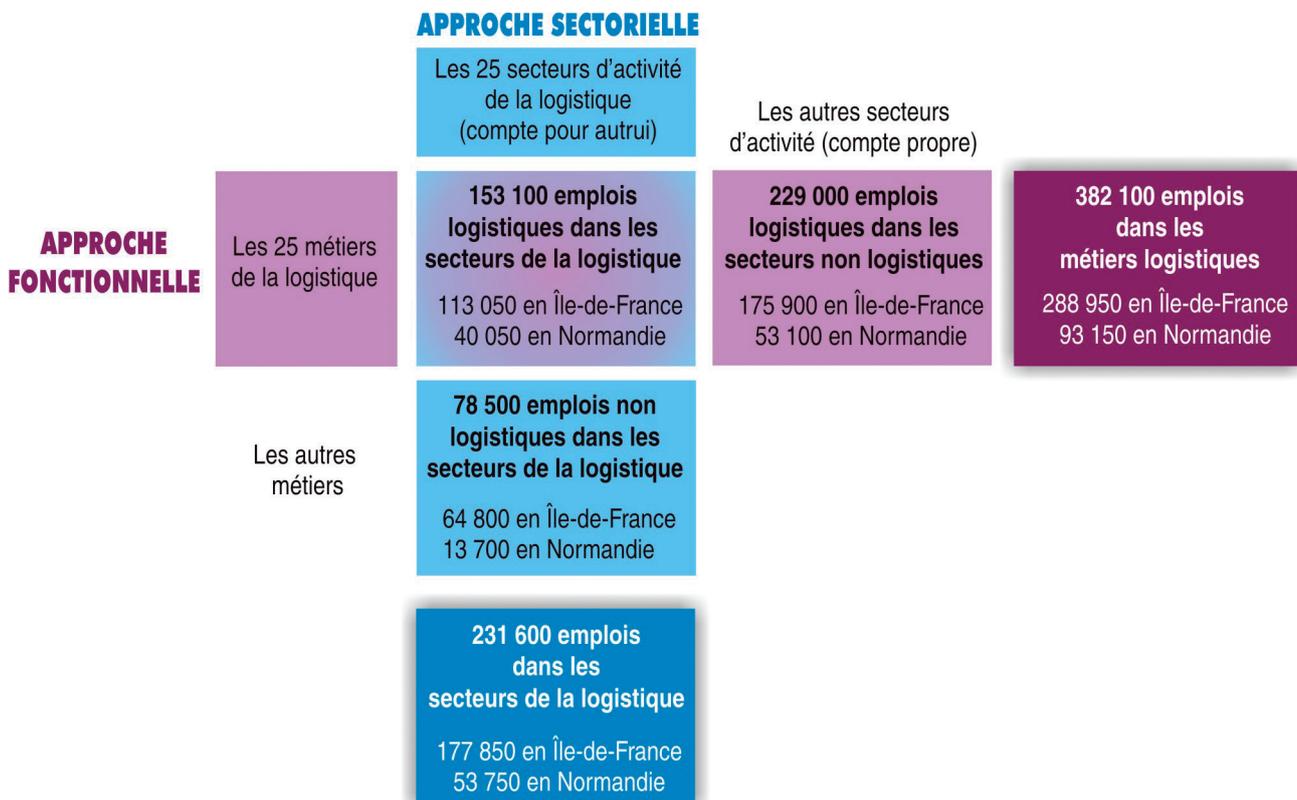
activité principale dans une de celles-ci appartiennent au secteur de la logistique (« logistique réalisée pour compte d'autrui »). Ces secteurs regroupent 231 600 emplois.

L'approche fonctionnelle regroupe 25 métiers du transport de marchandises, de l'entreposage et de la manutention (*figure 34*). Elle permet d'identifier les métiers exercés dans les secteurs de la logistique mais aussi les métiers logistiques exercés dans des établissements non logistiques (« logistique réalisée pour compte propre »). Ces métiers regroupent 382 100 emplois.

Ainsi, si on combine les deux approches, **460 600 emplois sont liés à la logistique** dans la Vallée de la Seine : 153 100 sur des métiers logistiques dans des secteurs logistiques, 229 000 sur des métiers logistiques dans des secteurs non logistiques et 78 500 sur des métiers non logistiques dans des secteurs logistiques. ■

1 La logistique, 5 % des emplois salariés de la Vallée de la Seine

Schéma de la filière logistique



Approche sectorielle de la logistique

2,9 % des salariés de la Vallée de la Seine travaillent dans le secteur logistique

Dans la Vallée de la Seine, le secteur de la logistique emploie 231 600 salariés hors intérim en 2014. Le secteur représente ainsi 2,9 % de l'emploi salarié de la zone, soit 0,2 point de moins qu'en France métropolitaine (figure 2).

Plus des trois quarts (77 %) de ces salariés travaillent dans la région Île-de-France, et le quart restant en Normandie. En dépit de cet écart important dans l'absolu, la logistique est davantage représentée dans l'emploi salarié normand que dans celui francilien.

La Normandie est en effet la seule région où le poids de la logistique est supérieur à 4 %. Première région française pour cette part, la Normandie devance les Hauts-de-France (3,8 %) et le Centre-Val de Loire (3,6 %). En Île-de-France, la logistique ne représente que 2,6 % de l'emploi salarié hors intérim. La région capitale se situe, comme la Corse, à l'avant-dernier rang des régions métropolitaines, devant l'Occitanie (2,5 %) et derrière la Bourgogne-Franche-Comté (2,8 %) et la Nouvelle-Aquitaine (3,0 %).

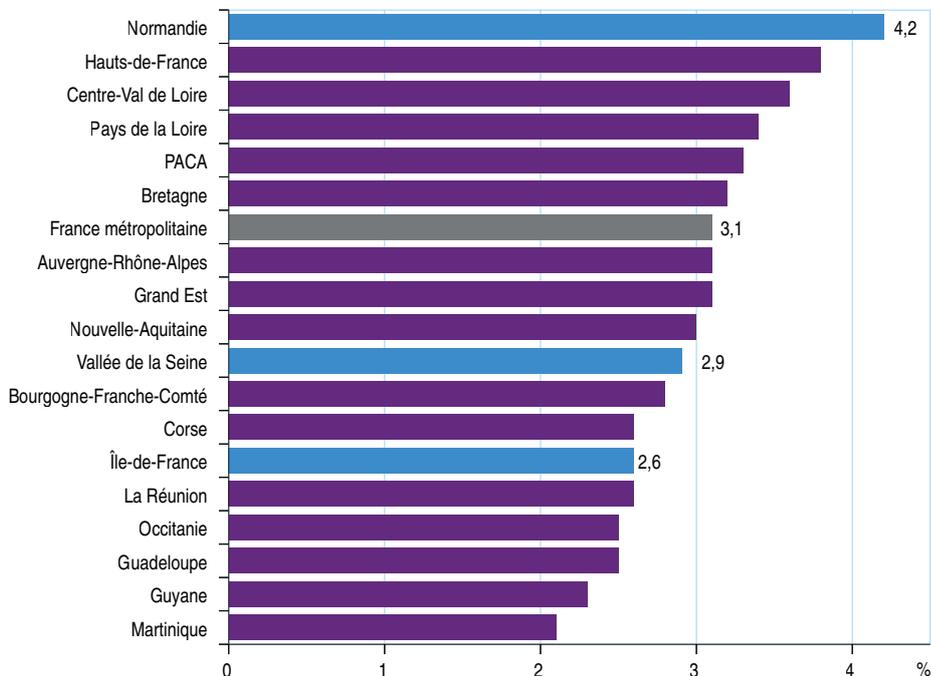
Un poids important dans les zones d'emploi du Havre, de Vire Normandie et de Roissy-Sud Picardie

Trois zones d'emploi de la Vallée de la Seine se distinguent par une part du secteur logistique dans l'emploi salarié hors intérim légèrement supérieure à 10 % : Roissy-Sud Picardie, Le Havre et Vire Normandie (figure 3). Le secteur est également bien représenté à Orly (8,3 %) et, dans une moindre mesure, à Pont-Audemer (7,0 %) et Argentan (6,2 %).

Roissy-Sud Picardie et Orly font partie des quatre plus importantes zones d'emploi de la Vallée de la Seine. La logistique est très présente dans ces zones, car elles abritent les deux plus grands aéroports de France (Roissy Charles de Gaulle et Orly). Le Havre est la neuvième zone d'emploi de la Vallée de la Seine. La prégnance de la logistique dans cette zone est liée au deuxième plus grand port de marchandises du pays. Vire, Argentan et Pont-Audemer sont des zones d'emploi nettement plus petites (entre 11 000 et 13 000 salariés). Le poids de la logistique y est élevé en raison de la présence d'un ou plusieurs établissements de grande taille.

2 La Normandie, 1^{re} région pour la part de la logistique dans l'emploi salarié

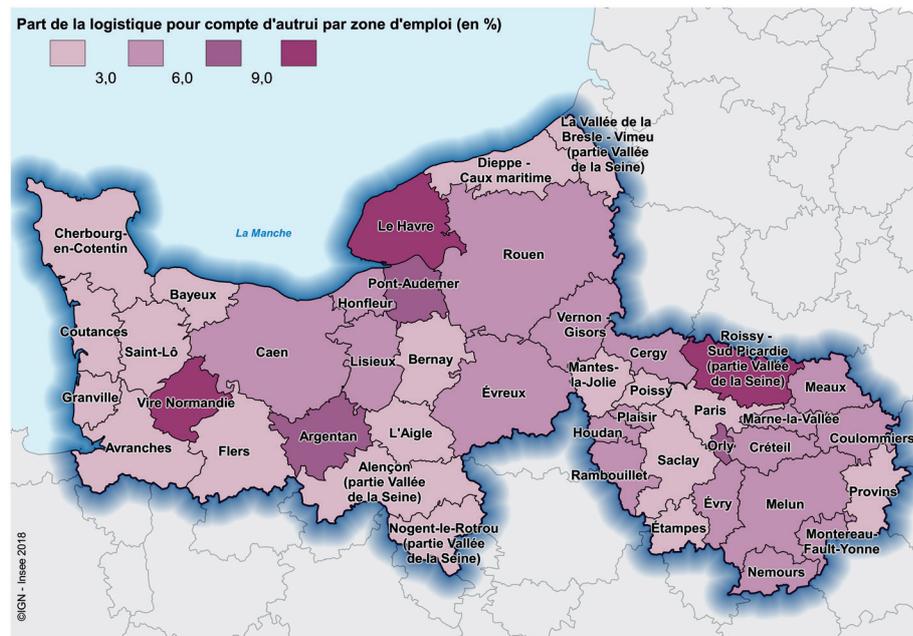
Poids des emplois salariés hors intérim de la logistique par région (approche sectorielle)



Unité : %
Source : Insee, CLAP 2014

3 La logistique : plus de 9 % de l'emploi dans les zones du Havre, de Roissy-Sud Picardie et de Vire Normandie

Part des emplois de la logistique dans les zones d'emploi de la Vallée de la Seine (approche sectorielle)



Source : Insee, CLAP 2014

À Vire Normandie, la forte part du secteur est liée à la présence de quatre transporteurs routiers de plus de 250 salariés. Argentan et Pont-Audemer ont un établissement de grande taille, respectivement dans le transport routier et le conditionnement-entreposage.

Deux tiers des établissements dans la logistique terrestre

Dans la Vallée de la Seine, 22 000 établissements appartiennent au secteur de la logistique. Un peu plus de la moitié seulement

(55 %) n'a pas de salarié, une part nettement plus faible que dans l'ensemble des secteurs (72 %).

Le domaine des transports routiers prédomine nettement puisqu'il regroupe les deux tiers des établissements du secteur (figure 4). Les domaines des services, de l'affrètement-organisation des transports et du conditionnement-entreposage représentent chacun quasiment un établissement

sur dix. La logistique portuaire, comme l'aérienne, regroupe moins de 4 % des établissements.

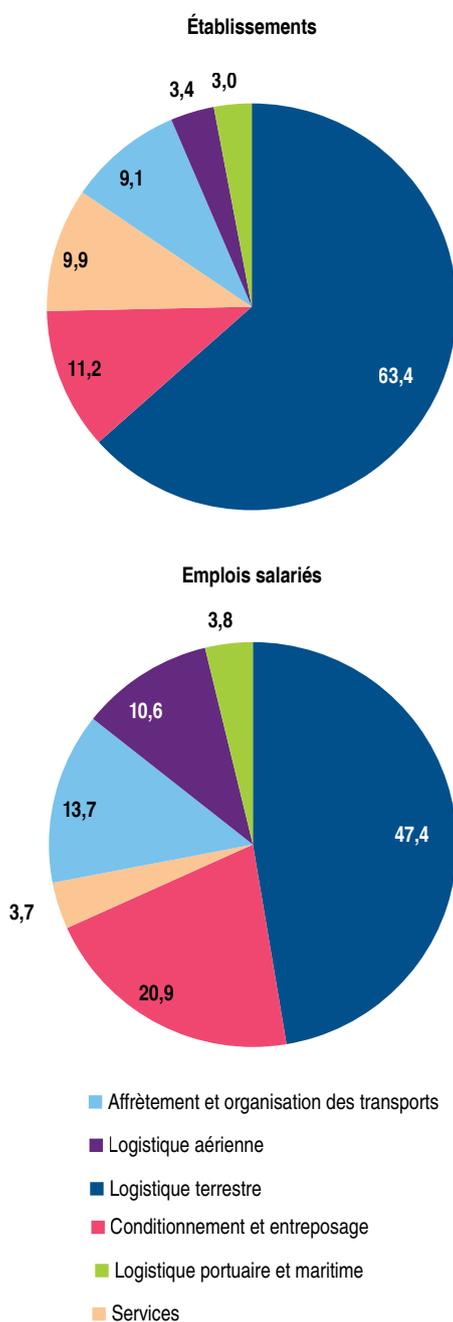
La logistique terrestre pèse moins dans l'emploi salarié hors intérim (un emploi sur deux) que dans les établissements, contrairement à la logistique aérienne (un emploi sur dix) et au conditionnement-entreposage (deux emplois sur dix). Les deux régions de la Vallée de la Seine divergent quant au poids de

l'aérien et du portuaire dans l'emploi salarié. En Île-de-France, le premier représente plus de 13 % des salariés de la logistique, et le second moins de 1 %. En Normandie, c'est exactement l'inverse qui prévaut.

Les domaines logistiques ont donc un poids différent dans les établissements et dans l'emploi salarié. En effet, la taille moyenne de leurs établissements varie parfois fortement.

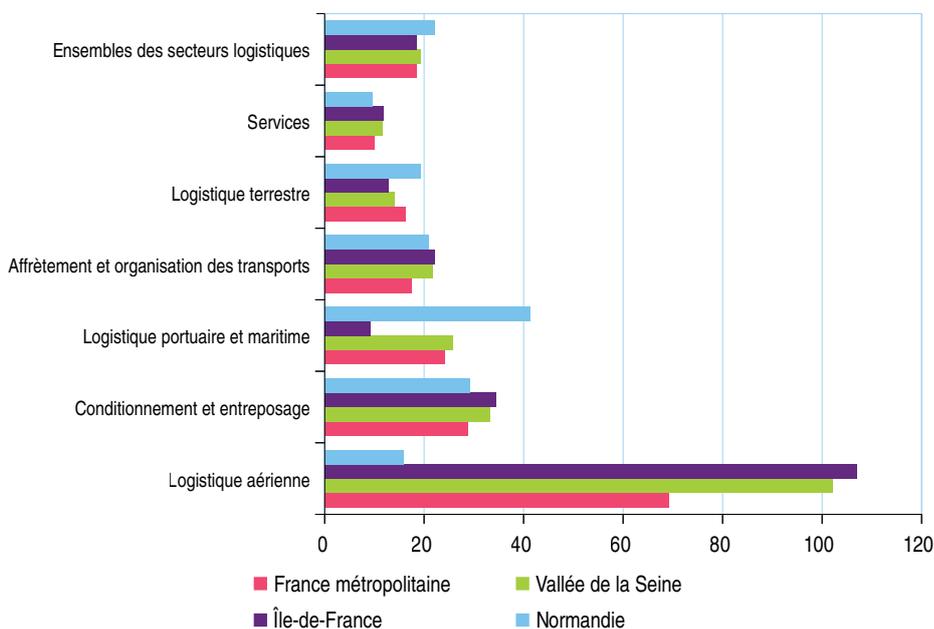
4 La moitié des salariés dans la logistique terrestre

Répartition des établissements et des salariés de la logistique par domaine dans la Vallée de la Seine (approche sectorielle)



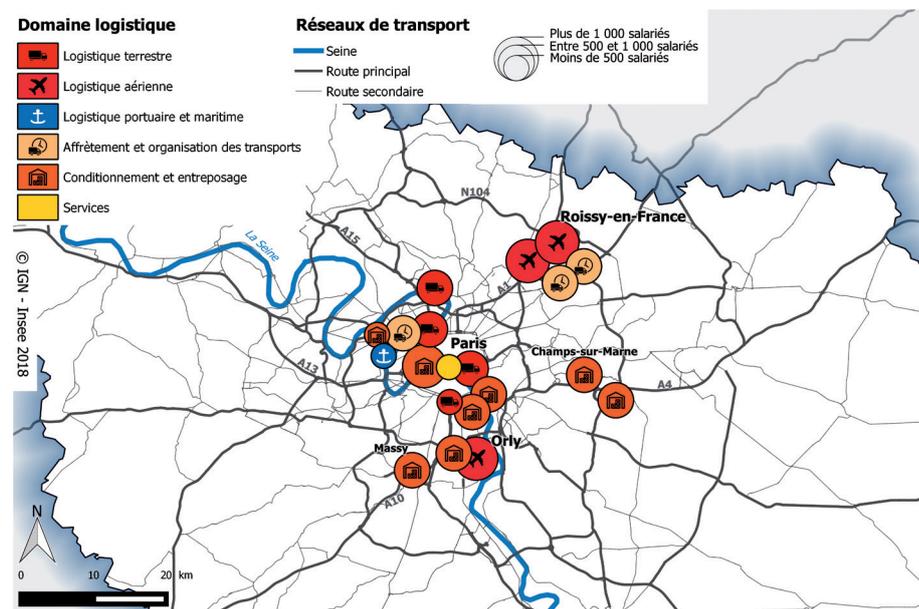
5 19 salariés par établissement employeur en moyenne dans la Vallée de la Seine

Taille moyenne des établissements employeurs de la logistique par domaine (approche sectorielle)



6 Les grands établissements de la logistique francilienne près de Paris ou des aéroports

Localisation des 20 plus gros établissements de la logistique par taille et domaine en Île-de-France (approche sectorielle)



Dans la logistique, plus de salariés par établissement en moyenne que dans les autres secteurs

Dans la Vallée de la Seine, les établissements employeurs de la logistique ont en moyenne 19 salariés (figure 5), soit 5 de plus que dans l'ensemble des secteurs. La taille moyenne dans la logistique aérienne est particulièrement élevée, avec 102 salariés. Elle l'est également dans le conditionnement-entreposage (33 salariés), la logistique portuaire (26 salariés) et l'affrètement-organisation des transports (22 salariés). En revanche, la logistique terrestre et les services sont proches de la moyenne de l'ensemble des secteurs. Dans tous les domaines logistiques, la taille moyenne est plus élevée dans la Vallée de la Seine qu'en France métropolitaine, sauf dans les transports terrestres (2 salariés de plus en France métropolitaine).

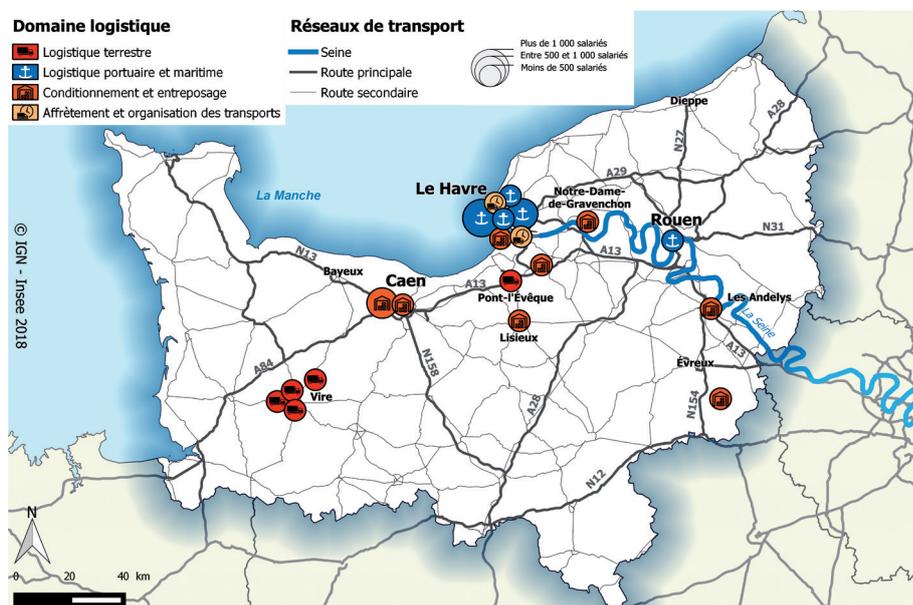
La taille moyenne des établissements employeurs de la logistique est de 22 salariés en Normandie et de 19 en Île-de-France. Elle y est naturellement plus élevée qu'en Normandie dans l'aérien (91 salariés de plus), mais aussi dans le conditionnement-entreposage (+ 5 salariés). Les établissements normands se distinguent dans le portuaire (+ 32 salariés) et le transport terrestre (+ 6 salariés).

Un emploi sur cinq dans les plus gros établissements

Le secteur logistique de la Vallée de la Seine est très concentré. Les établissements de plus de 250 salariés ne sont que 77, mais ils emploient un salarié hors intérim sur cinq. Ce ratio varie selon les domaines logistiques. Il est très élevé dans l'aérien (65 %), le portuaire (42 %) et le conditionnement-entreposage (25 %). Il est plus faible dans les trois autres domaines (entre 10 % et 13 %). Les principaux établissements de la logistique tendent à s'implanter près des grandes aires urbaines ou des grandes voies de circulation. En Île-de-France, la moitié des 20 plus grands établissements de la logistique est située à proximité de Paris, le long de la Seine (figure 6). Deux autres sont situés plus à l'est, le long de l'A4. Les derniers sont pour l'essentiel installés à proximité des deux grands aéroports. En Normandie, sept de ces vingt établissements sont situés au Havre, en lien avec le port (figure 7). Deux autres sont implantés près de Caen et quatre autres près de Vire-Normandie, au croisement de plusieurs routes secondaires. Les derniers sont plus isolés et installés le long de la Seine ou des principaux axes routiers, notamment l'A13.

7 En Normandie, une forte concentration des établissements de la logistique au Havre

Localisation des 20 plus gros établissements de la logistique par taille et domaine en Normandie (approche sectorielle)



Source : Insee, CLAP 2014

Encadré 1 : le commerce de gros

Un tiers des emplois nationaux du commerce de gros dans la Vallée de la Seine

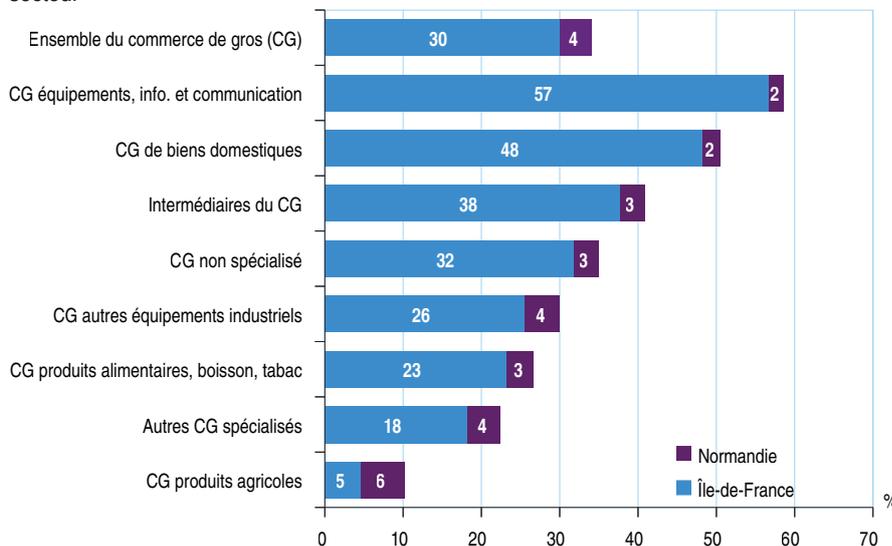
Le commerce de gros, qui a de fortes interactions avec la logistique, regroupe 400 000 emplois salariés dans la Vallée de la Seine en 2014, soit un tiers des effectifs nationaux du secteur. Il occupe une place spécifique en Île-de-France, du fait d'un rayonnement particulièrement large. En effet, la région concentre 9 emplois du secteur sur 10 dans la Vallée de la Seine.

Le commerce de gros représente 4,3 % des effectifs salariés de la zone, mais cette représentation est nettement plus forte en Île-de-France (4,6 %) qu'en Normandie (2,8 %).

Selon les marchandises, la part de la Vallée de la Seine dans les effectifs métropolitains du commerce de gros est plus ou moins marquée (figure 8). Elle représente notamment 59 % dans les équipements de l'information-communication, et la moitié dans les biens domestiques. Pour toutes les marchandises, l'Île-de-France devance nettement la Normandie en termes de poids dans les effectifs nationaux, sauf pour les produits agricoles, où la part de l'Île-de-France est très faible.

8 Trois postes sur cinq du commerce de gros liés à l'information et la communication dans la Vallée de la Seine

Poids de la Vallée de la Seine dans l'emploi salarié national du commerce de gros, par secteur



Unité : %
Postes non annexes hors intérim
Source : Insee, DADS 2014

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

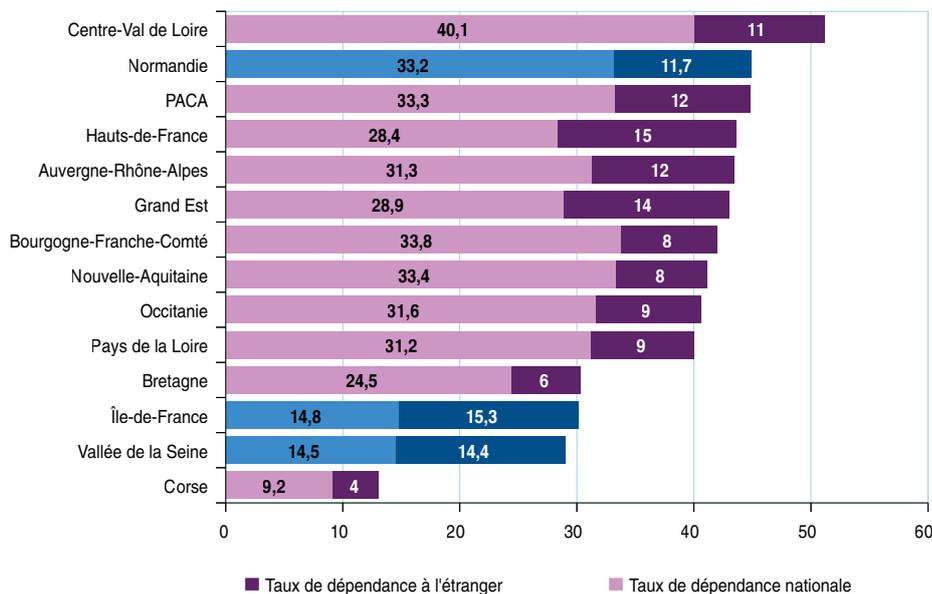
Les ports de la Seine au 6^e rang européen en termes de trafic

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



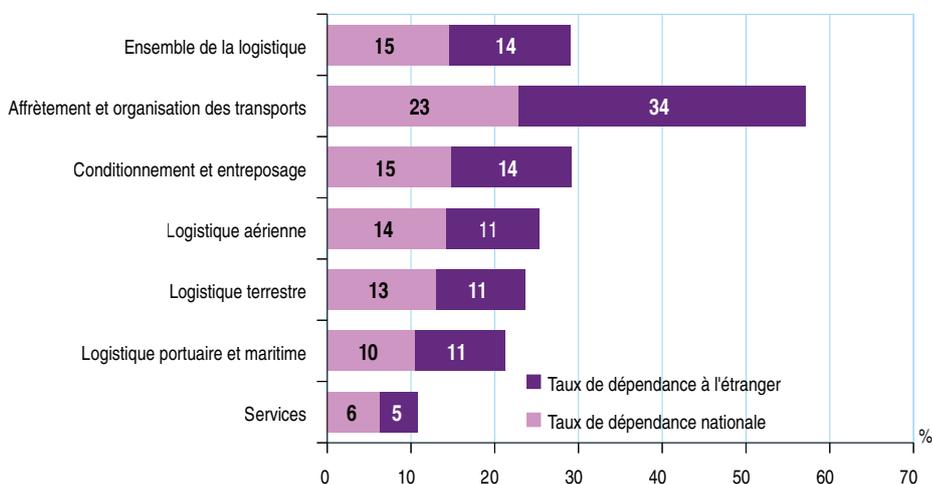
Unité : %

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

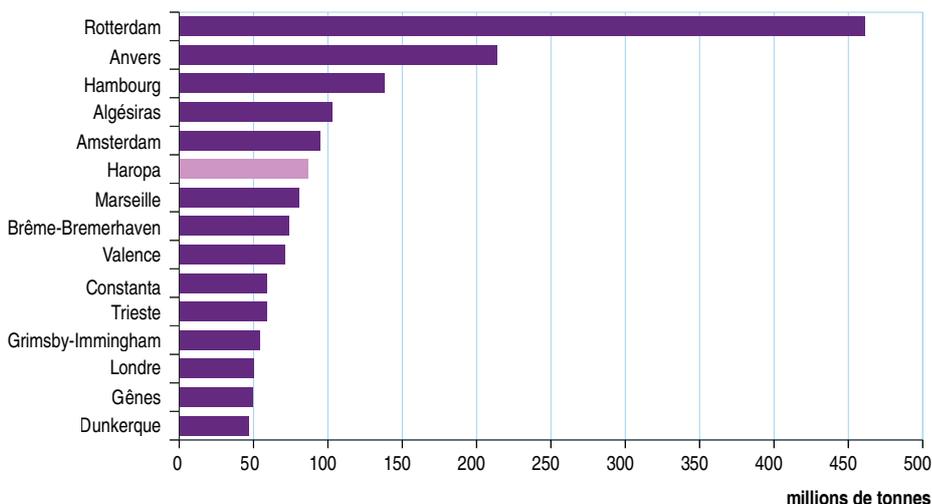
En 2015, 350 millions de tonnes de marchandises ont circulé dans la Vallée de la Seine par routes (sous pavillon français) et voies navigables (*figure 15*). 70 % de ces flux sont internes (ni entrants ni sortants de la zone) et 30 % sont externes (entrants ou sortants). Parmi les flux externes, les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

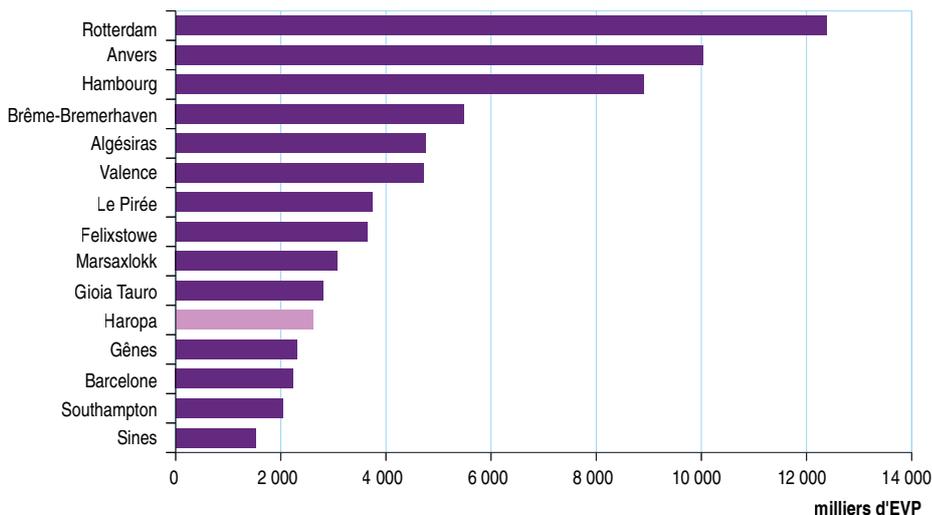


Unité : millions de tonnes

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

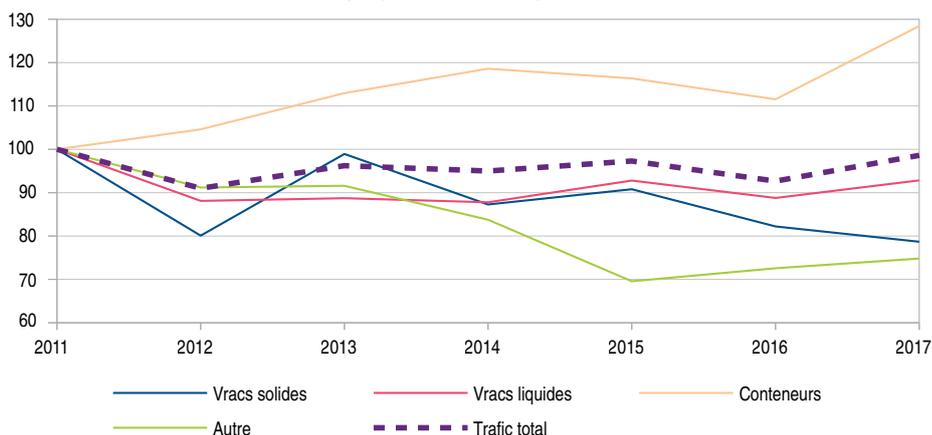


Unité : milliers d'EVP

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.

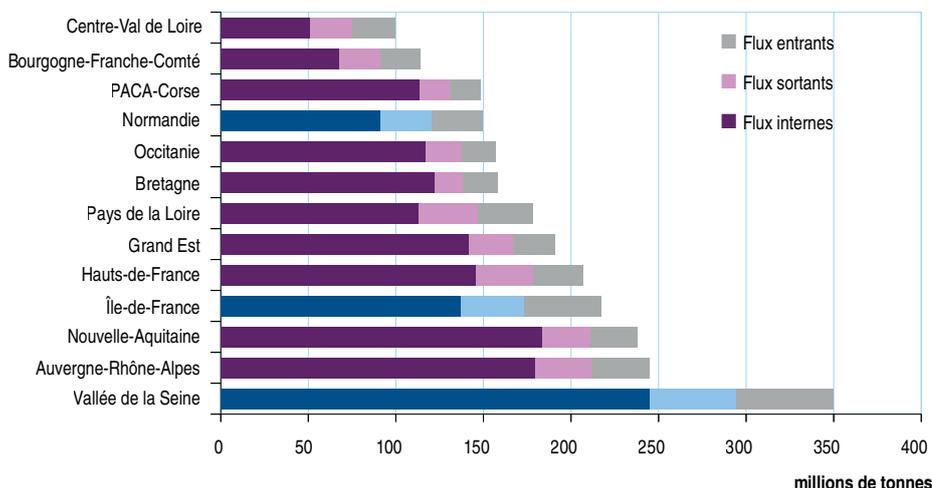
Cette progression concerne les micro-entreprises. Leurs créations progressent de 39 % de 2009 à 2014, mais la

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



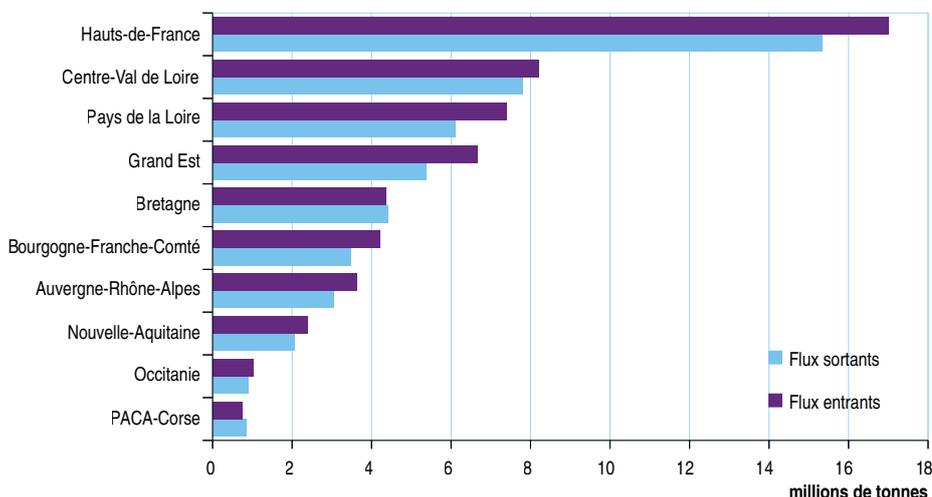
Unité : millions de tonnes

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

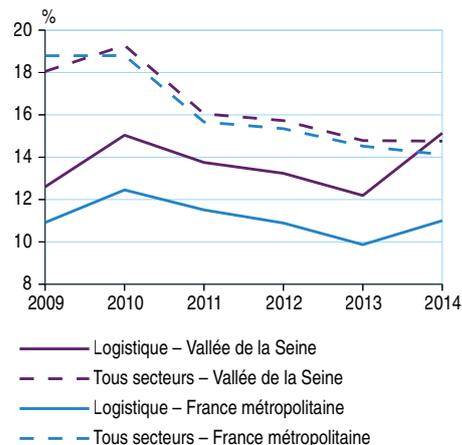


Unité : millions de tonnes

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

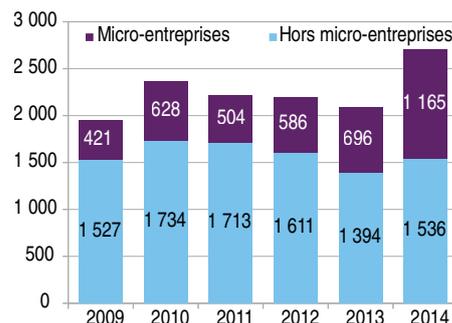


Unité : %

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*).

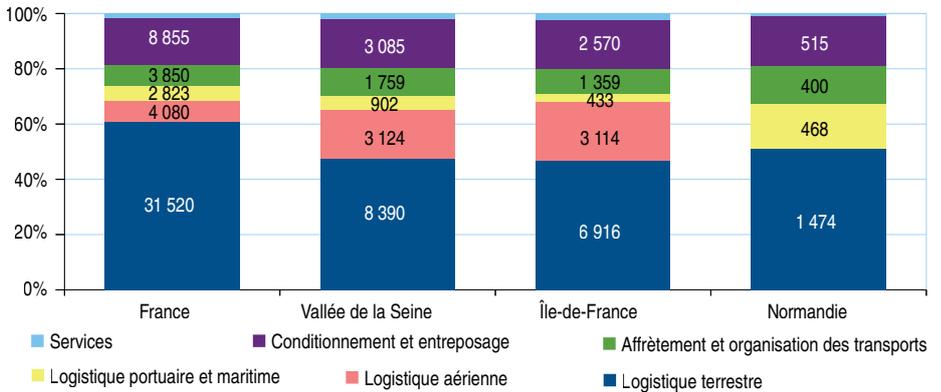
Les entrepôts se situent souvent près des grands pôles urbains ou le long des principaux axes routiers. La plus grande aire logistique est bien sûr celle de Paris. Elle s'étend très largement, englobant les aéroports. Elle est suivie des aires de Rouen, du Havre, de Caen et de Trappes.

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

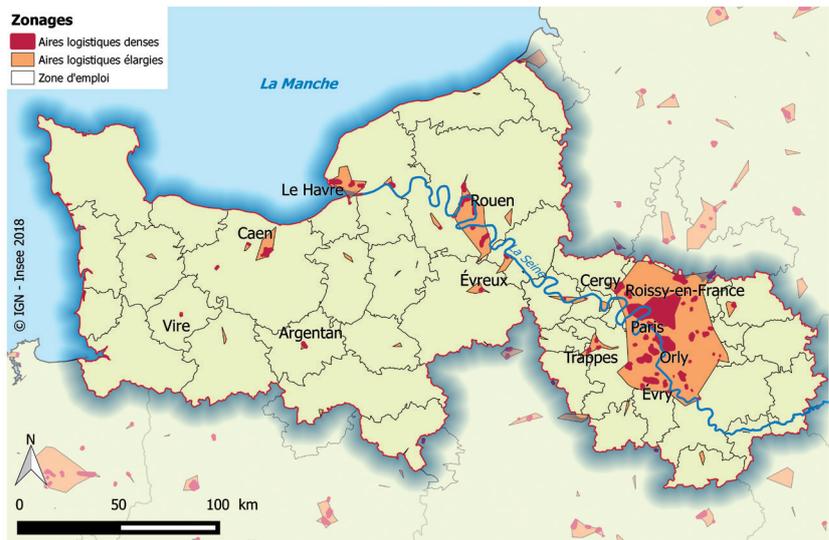
Répartition de la richesse dégagée par domaine logistique



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

20 Neuf entrepôts sur dix dans une aire logistique

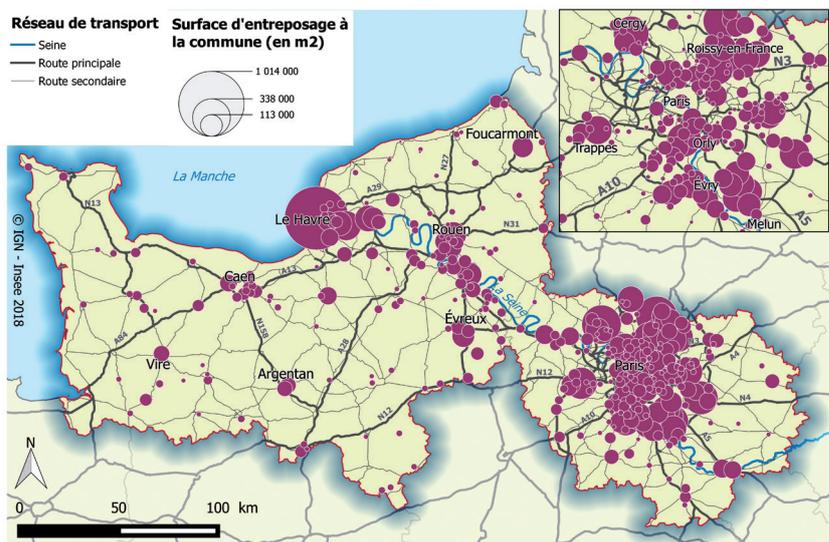
Localisation des aires logistiques denses et élargies



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

Approche fonctionnelle de la logistique

Les trois quarts des effectifs concentrés dans cinq métiers logistiques

25 métiers relèvent de la logistique. Ils concernent tous les niveaux de qualification (figure 22) : ouvriers (conducteurs d'engins, matelots, etc.), employés (employés administratifs d'exploitation des transports), professions intermédiaires (responsables d'entrepôts, maîtres d'équipage, etc.) et cadres (ingénieurs de la logistique, officiers navigants, etc.).

Ces métiers regroupent 382 000 emplois salariés en Vallée de la Seine, quel que soit le secteur d'activité qui les emploie. Les trois-quarts sont exercés en Île-de-France. Leur poids dans l'effectif salarié de la Vallée de la Seine est plus faible qu'en France

métropolitaine (4,2 % contre 5,2 %). Ce taux est néanmoins de 6,3 % en Normandie. L'importance des effectifs salariés employés en Île-de-France dans d'autres fonctions explique la faible part des métiers logistiques dans l'emploi pour cette région (3,8 %).

La plupart des emplois logistiques de la Vallée de la Seine relèvent de cinq métiers seulement : conducteurs routiers, conducteurs livreurs, ouvriers du tri non qualifiés, magasiniers qualifiés et ouvriers qualifiés de la manutention. Ces cinq métiers, tous ouvriers, concentrent les trois quarts des emplois, soit 279 000 salariés. Ils sont toutefois sous-représentés dans l'ensemble de l'emploi salarié de la Vallée de la Seine. Cela s'explique par la sous-représentation de ces métiers en Île-de-France. À l'in-

verse, en Normandie, trois sur cinq sont sur-représentés dans l'appareil productif (conducteurs routiers, magasiniers qualifiés et ouvriers qualifiés de la manutention), les deux autres étant aussi présents qu'en France métropolitaine.

11 métiers logistiques sont plus présents en Vallée de la Seine qu'en France métropolitaine (figure 23). Les métiers d'ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports et de responsables commerciaux sont ainsi plus présents aussi bien en Normandie qu'en Île-de-France. Mais, à l'inverse, certains métiers peuvent être très spécifiques à une région. C'est le cas en particulier des dockers en Normandie, dix fois plus présents dans l'emploi salarié qu'en France métropolitaine, du fait principalement du Grand Port Maritime du Havre.

22 Un métier logistique sur cinq occupé par un conducteur routier

Emplois, indice de spécificité et part du compte propre dans les métiers logistiques de la Vallée de la Seine

	Vallée de la Seine		Indice de spécificité		Répartition des métiers logistiques dans la Vallée de la Seine	
	Emplois	Part du compte propre	Indice de spécificité	Île-de-France		Normandie
Conducteurs routiers et grands routiers (salariés)	77 777	36	0,6	0,5	1,3	20,4
Conducteurs livreurs, coursiers (salariés)	75 129	72	0,9	0,8	1,0	19,7
Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	51 452	79	0,8	0,7	1,0	13,5
Magasiniers qualifiés	45 862	83	0,8	0,7	1,2	12,0
Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariot élévateur, caristes	28 674	69	0,8	0,7	1,3	7,5
Manutentionnaires non qualifiés	12 378	67	0,9	0,9	1,0	3,2
Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	11 914	10	1,1	1,0	1,9	3,1
Responsables d'entrepôt, de magasinage	9 297	79	0,8	0,8	1,0	2,4
Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	9 271	85	1,1	1,2	1,0	2,4
Techniciens de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	8 876	85	0,8	0,6	1,5	2,3
Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports	8 610	27	1,4	1,5	1,1	2,3
Autres agents et ouvriers qualifiés (sédentaires) des services d'exploitation des transports	8 187	34	1,2	1,3	0,9	2,1
Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non cadres)	7 776	35	1,5	1,6	0,9	2,0
Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	6 436	22	1,3	1,4	0,9	1,7
Responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de la manutention	5 798	54	1,0	1,0	1,0	1,5
Responsables commerciaux et administratifs des transports de marchandises (non cadres)	3 545	23	1,2	1,2	1,4	0,9
Déménageurs (hors chauffeurs-déménageurs), non qualifiés	3 545	11	1,2	1,3	1,0	0,9
Dockers	3 263	47	1,6	0,0	9,6	0,9
Conducteurs d'engin lourd de levage	958	80	0,5	0,3	1,8	0,3
Conducteurs d'engin lourd de manœuvre	695	10	0,7	0,5	1,8	0,2
Capitaines et matelots timoniers de la navigation fluviale	690	12	1,6	0,5	7,3	0,2
Matelots de la marine marchande	613	62	0,5	0,1	2,5	0,2
Officiers et cadres navigants techniques de la marine marchande	558	28	0,5	0,4	1,5	0,1
Conducteurs qualifiés d'engin de transport guidé	417	0	0,8	0,6	1,6	0,1
Maîtres d'équipage de la marine marchande et de la pêche	376	9	1,8	2,0	0,7	0,1
Ensemble des métiers logistiques	382 097	60	0,8	0,7	1,2	

Unités : nombre, indice, %

Note : en gras, les cinq métiers les plus présents dans l'emploi des métiers logistiques, en violet les métiers plus fortement présents dans la Vallée de la Seine qu'en France métropolitaine (indice de spécificité). Les dockers sont 9,6 fois plus présents en Normandie qu'en France métropolitaine.

Source : Insee, DADS 2014 – Postes non annexes hors intérim

60 % des emplois relevant des métiers logistiques sont exercés en dehors du secteur logistique. Il s'agit de métiers exercés au sein d'une entreprise dont la logistique n'est pas l'activité principale. On parle alors de compte propre. Par exemple, un cariste employé par une entreprise spécialisée dans la métallurgie. Ce taux global masque d'importantes disparités au sein des métiers. Certains sont exclusivement ou presque exercés au sein du secteur de la logistique. Parmi ces métiers, on trouve les conducteurs d'engins lourds de manœuvre et de transport guidé, les employés administratifs d'exploitation des transports, les maîtres d'équipage ou encore les déménageurs. D'autres métiers sont plus transversaux, c'est-à-dire qu'ils sont plus souvent exercés dans un établissement dont la logistique n'est pas le cœur de l'activité. Les métiers d'ingénieurs, cadres et techniciens de la logistique, du planning et de l'ordonnancement ou encore les magasiniers qualifiés ont une part de salariés employés en compte propre de 83 % au moins.

Un poids important des métiers logistiques dans les zones d'emploi du Havre, de Vire Normandie, de Roissy-Sud Picardie et d'Orly

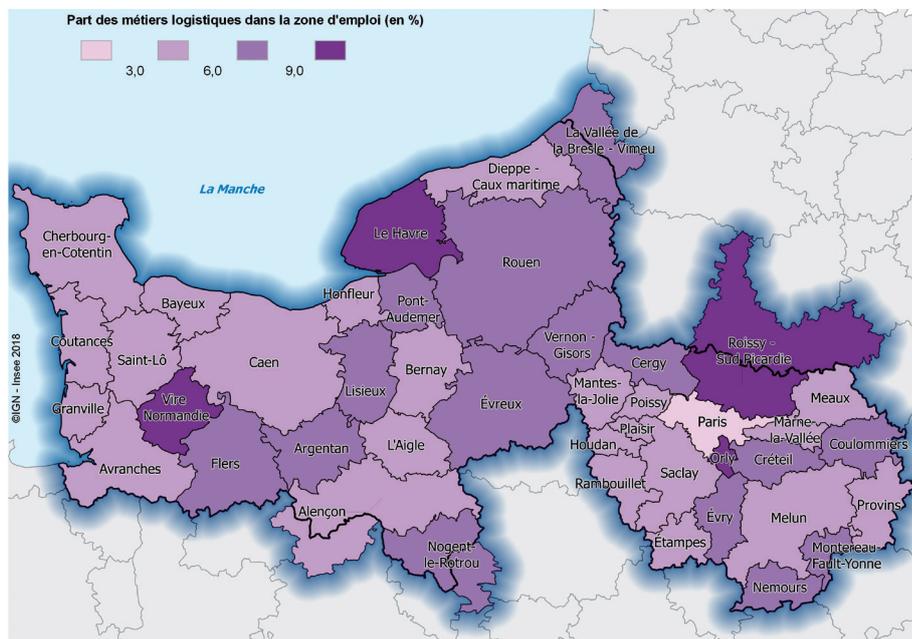
Le poids des métiers logistiques dans l'emploi salarié peut fortement varier d'une zone d'emploi à l'autre. S'élevant à 4,2 % en moyenne dans la Vallée de la Seine, ce poids varie de 2,0 % pour la zone d'emploi de Paris à 11,1 % pour celle de Vire Normandie. Quatre zones ressortent comme ayant une forte part de métiers logistiques puisqu'elle représente au moins 9 % de l'emploi salarié : Le Havre, Roissy-Sud Picardie, Orly et Vire Normandie (figure 23). À elles quatre, elles concentrent 29 % des salariés des métiers logistiques¹. Cela s'explique respectivement par la présence du Port du Havre, des aéroports de Roissy et d'Orly ainsi que par l'importante activité de transport terrestre dans la zone de Vire Normandie.

Au sein de ces zones, certains métiers sont davantage présents que d'autres. Ainsi, les responsables d'exploitation des transports sont fortement implantés à Roissy-Sud Picardie et à Orly (3 700 et 1 300 salariés respectivement). Au Havre, les dockers sont nettement sur-représentés (2 900 salariés). À Vire Normandie, la forte activité de transport terrestre induit une forte concentration de conducteurs routiers (900 salariés).

¹ Ce pourcentage est calculé en tenant compte de l'ensemble des salariés des zones d'emplois situées en Vallée de la Seine. Pour les zones d'emploi ayant seulement une partie de leur territoire en Vallée de la Seine, c'est l'effectif total de ces zones qui est retenu.

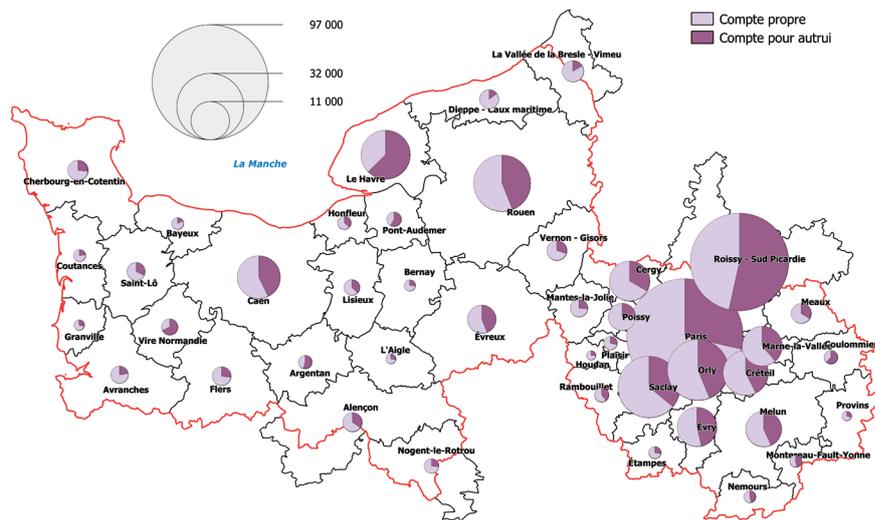
23 Le poids des métiers logistiques supérieur à 9 % dans 4 zones d'emploi

Part des métiers logistiques dans l'emploi salarié par zone d'emploi



24 Les métiers logistiques s'exercent principalement pour compte d'autrui dans 6 zones d'emploi

Répartition des emplois des métiers logistiques par zone d'emploi selon l'exercice de la logistique (compte propre ou pour autrui)



Bien qu'ayant une faible part de salariés exerçant un métier logistique, Paris est la zone où se concentre les plus grands volumes d'emploi (97 000 salariés, soit 2,0 % de l'effectif de la zone). Viennent ensuite Roissy-Sud Picardie (70 000 salariés, 10,4 %), Saclay (28 000 salariés, 4,1 %), Orly (27 000 salariés, 9,8 %), Rouen (23 000 salariés, 6,0 %) et Le Havre (17 000 salariés, 9,6 %) ; (figure 25).

Les métiers logistiques exercés pour compte propre dans la majorité des zones d'emploi

Au sein des métiers logistiques, trois emplois sur cinq relèvent du compte propre. Ce constat global se retrouve au sein d'une analyse territoriale plus fine à la zone d'emploi (figure 24). C'est ainsi que les métiers logistiques sont principalement exercés

pour compte propre dans 37 zones d'emploi sur les 43 que compte la Vallée de la Seine. Seules 6 zones font exception : Vire Normandie, Le Havre, Coulommiers, Pont-Audemer, Argentan et Roissy-Sud Picardie. Pour Vire Normandie, Argentan et Coulommiers, cela s'explique par une forte spécialisation de ces zones dans le transport de marchandises pour compte d'autrui. À Pont-Audemer, c'est surtout dû à l'activité de conditionnement et d'entreposage. Les infrastructures portuaires et aéroportuaires fortement employeuses justifient les parts élevées du Havre et de Roissy-Sud Picardie.

Les métiers logistiques essentiellement masculins

Les métiers logistiques sont très peu féminisés : on compte 16 % de femmes alors qu'elles représentent 51 % des effectifs salariés de la Vallée de la Seine (figure 25). Elles sont pratiquement absentes chez les dockers, déménageurs et conducteurs routiers. En revanche, la parité est atteinte pour les employés administratifs de l'exploitation des transports (50 % de femmes et même 63 % en Normandie). Les femmes sont aussi présentes au sein du métier de responsable commercial ou administratif (près de 40 %). Globalement, quel que soit le niveau de qualification, les femmes occupent des métiers plus transversaux.

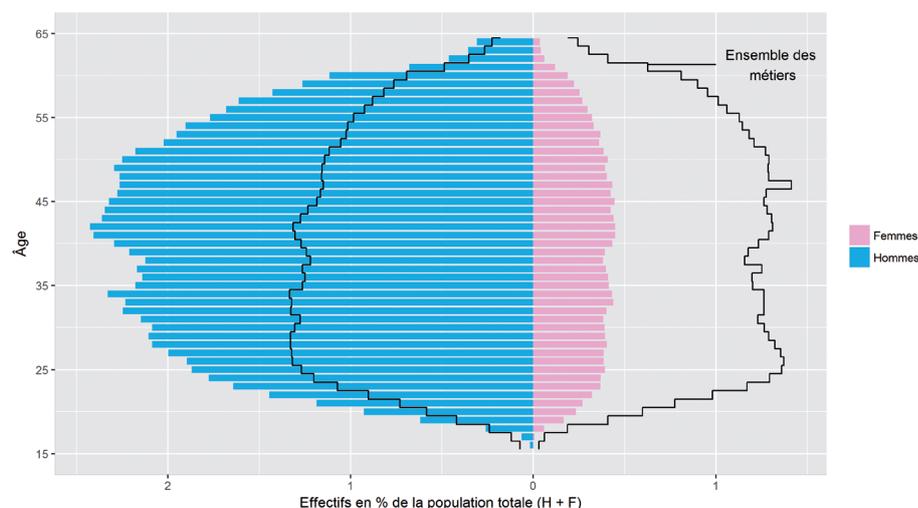
La part de salariés de 55 ans ou plus au sein des métiers logistiques est proche de celle observée pour l'ensemble des métiers (13 % contre 14 %). Cette part varie de 2 % (maître d'équipage de la marine marchande) à 20 % (conducteur qualifié d'engins de transport guidé). Les cinq principaux métiers en volume ont une part de salariés de 55 ans ou plus allant de 11 % (conducteurs livreurs et ouvriers de tri) à 15 % (conducteurs routiers). Il n'y a donc pas, a priori, de tension spécifique de renouvellement de la main d'œuvre du fait de départs en retraite pour ces métiers.

Une majorité d'ouvriers

Les salariés exerçant un métier logistique en Vallée de la Seine sont très majoritairement ouvriers (plus de quatre emplois sur cinq). Les cadres n'occupent que 5 % des emplois et les professions intermédiaires 9 % (figure 26). Cette répartition suit globalement celle de France métropolitaine. Par contre, il existe une nette différence structurelle avec l'ensemble des métiers de la Vallée de la Seine. Le faible taux d'encadrement (5 %) contraste fortement avec celui de l'ensemble des métiers (23 %).

25 Très peu de femmes dans les métiers logistiques, quel que soit l'âge

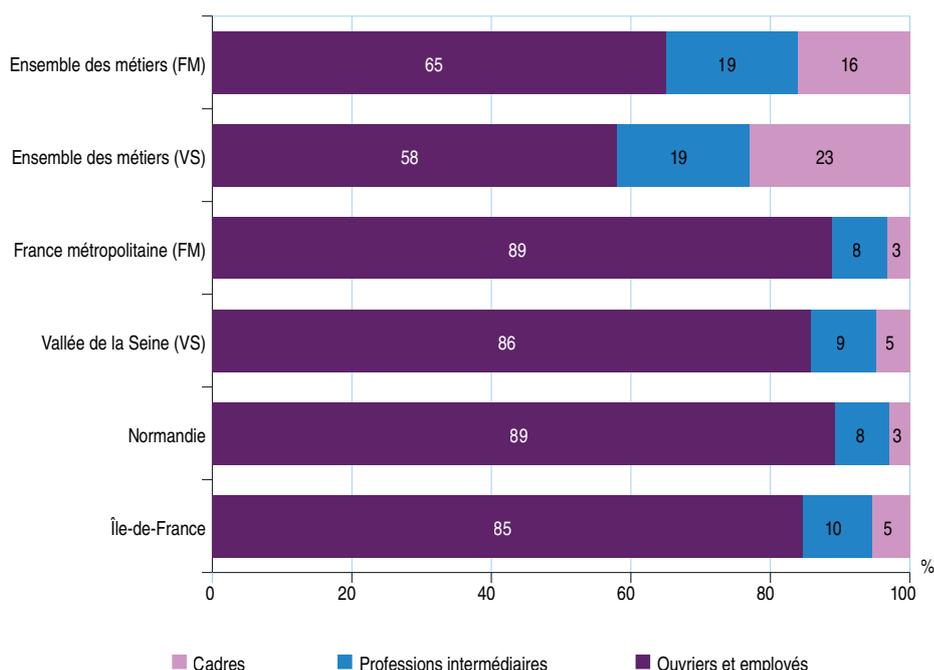
Répartition des salariés des métiers logistiques par sexe et par âge dans la Vallée de la Seine



Source : Insee, DADS 2014 – Postes non annexes hors intérim

26 5 % de cadres dans les métiers logistiques

Répartition des salariés des métiers logistiques par qualification



Unité : %

Source : Insee, DADS 2014 – Postes non annexe hors intérim et hors agriculteurs et artisans

La part d'ouvriers et d'employés des métiers logistiques est très supérieure à celle de l'ensemble des professions (58 %). De ce fait, les métiers de la logistique offrent des opportunités d'insertion nombreuses à des actifs ne possédant pas les niveaux de qualification les plus élevés. La part croissante prise par la robotisation et l'informatique dans certains de ces métiers renvoie cependant à deux enjeux : d'une part le risque de voir le nombre des emplois diminuer car remplacés par des machines, d'autre part la nécessité de former les salariés à l'évolution des technologies.

Des postes de plus longue durée

Dans la Vallée de la Seine en 2014, le volume d'heures travaillées par les salariés exerçant un métier logistique s'élève à 545 millions. La durée annuelle moyenne d'un poste est de 1 426 heures contre 1 261 heures pour l'ensemble des salariés. Elle est donc plus élevée de 165 heures au sein des métiers logistiques. La Normandie est la région où cette durée est la plus élevée (1 530 heures). Avec 1 392 heures par poste, l'Île-de-France est, au contraire, la région où cette durée est la plus faible, après la Corse.

En Vallée de la Seine, la part de postes effectuant 1 820 heures ou plus est de 45 % au sein des métiers logistiques. Elle n'est que de 35 % pour l'ensemble des métiers (figure 27). La part de ces postes est plus élevée en Normandie (52 %) qu'en Île-de-France (43 %).

Les métiers faisant les plus grands volumes d'heures sont les maîtres d'équipage et officiers et cadres navigants de la marine marchande (1 899 et 1 875 heures par poste respectivement). Parmi les cinq principaux métiers, seul celui de conducteur routier fait partie de ceux faisant le plus d'heures (1 565 heures en 2014). Certains métiers effectuent, au contraire, un faible volume d'heures. C'est le cas des déménageurs (1 052 heures) mais aussi de deux des cinq principaux métiers : conducteur livreur (1 221 heures) et ouvriers de tri (1 286 heures).

Une part élevée de contrats à durée indéterminée

Huit salariés sur dix sont en contrat à durée indéterminée (CDI) dans les métiers logistiques de la Vallée de la Seine (figure 28). Cette part est nettement plus forte que pour l'ensemble des métiers (65 %). Quatre métiers ont moins de la moitié de leurs salariés employés en CDI du fait de normes spécifiques d'embauche. Ainsi, les déménageurs ne sont recrutés en CDI que dans 42 % des cas. Le déménagement est en effet un secteur où le contrat à durée déterminée (CDD) d'usage est autorisé. Il s'agit d'une possibilité offerte à un employeur d'augmenter rapidement ses effectifs pour une tâche précise et temporaire. Les maîtres d'équipage, matelots et officiers navigants ne sont recrutés en CDI que dans 8 %, 17 % et 29 % des cas respectivement. Cela vient du contrat d'engagement maritime qui peut être conclu pour une durée déterminée ou le temps d'un voyage.

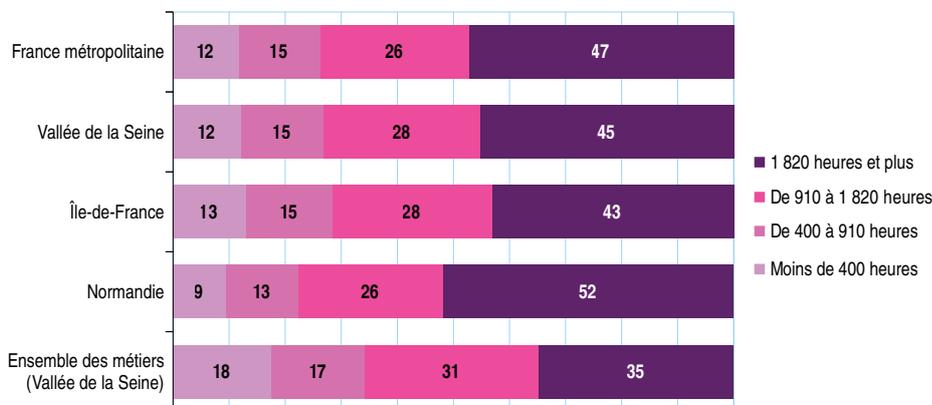
Presque tous les contrats des cadres et professions intermédiaires sont des CDI. Pour les ouvriers et employés, le recours au CDI concerne quatre postes sur cinq. Donc, quelle que soit la qualification, la part de postes en CDI est plus élevée au sein des métiers logistiques que dans l'ensemble des métiers. Cela ne signifie pas pour autant que les contrats précaires sont absents de ce secteur, car cette part est calculée sur un volume d'emploi qui ne comprend pas les intérimaires. Or, le recours à cette forme d'emploi atypique est nettement plus élevée dans la logistique.

Un fort recours à l'intérim

Près d'un quart des intérimaires (23 %) de la Vallée de la Seine exercent un métier logistique. Le taux de recours à l'intérim

27 Plus de la moitié des salariés des métiers logistiques travaillent 1 820 heures ou plus par an en Normandie

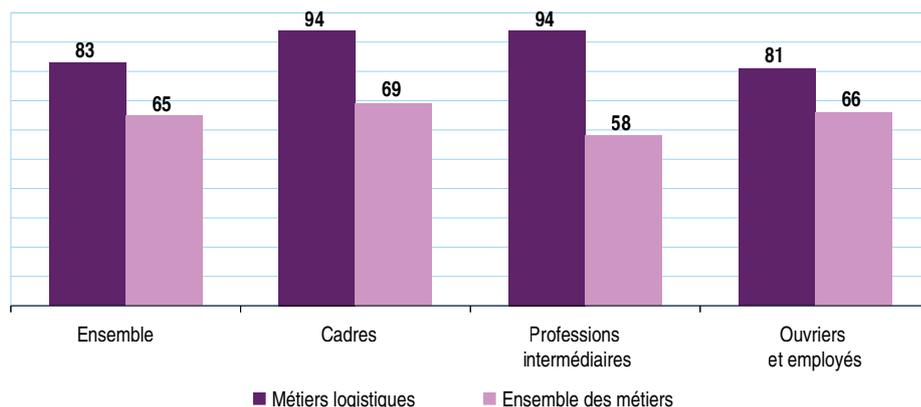
Répartition des métiers logistiques en fonction du nombre d'heures travaillées



Unité : %
Source : Insee, DADS 2014 – Postes non annexes hors intérim

28 Huit contrats sur dix à durée indéterminée dans les métiers logistiques

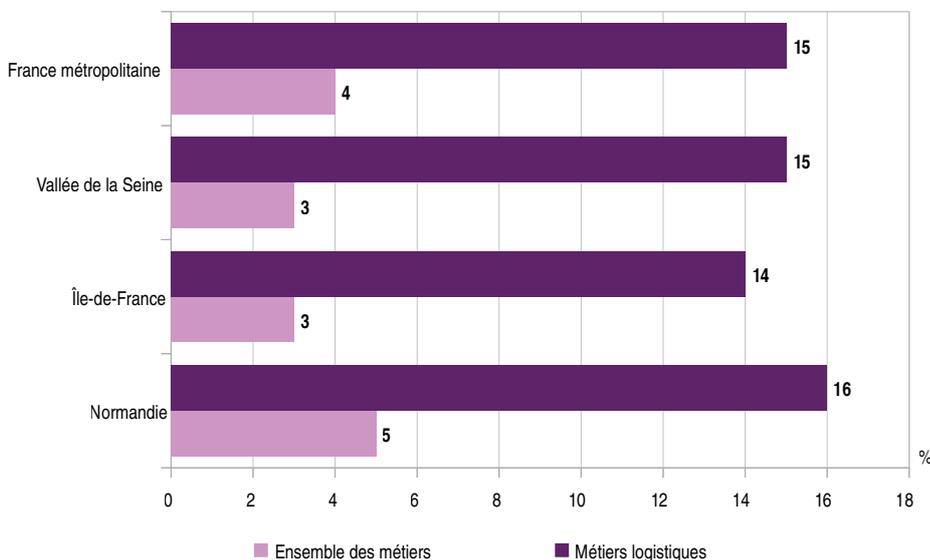
Part des postes en CDI dans la Vallée de la Seine



Unité : %
Source : Insee, DADS 2014 – Postes non annexes hors intérim

29 15 % des postes logistiques en intérim dans la Vallée de la Seine

Taux de recours à l'intérim (% des postes)



Unité : %
Source : Insee, DADS 2014 – Postes intérimaires

(définition) est de 15 % contre seulement 3 % pour l'ensemble des métiers (figure 29). Il est légèrement plus élevé en Normandie qu'en Île-de-France, comme dans l'ensemble des métiers. Il dépasse 33 % pour trois métiers : ouvriers du tri (37 %), conducteurs d'engins lourds de levage (34 %) et manutentionnaires non qualifiés (33 %).

Les salariés intérimaires de la logistique exercent une gamme de métiers moins variée que le reste des salariés (figure 30). Ce constat n'est pas spécifique aux métiers logistiques, les postes d'intérimaires couvrant généralement un champ de métiers plus réduit. Les ouvriers de tri, de l'emballage et de l'expédition rassemblent près de la moitié des intérimaires (46 %). Si l'on ajoute les ouvriers qualifiés de la manutention, on atteint environ les deux tiers des postes intérimaires (65 %). Les six métiers les plus présents parmi les intérimaires rassemblent 92 % d'entre eux alors que ces mêmes métiers ne représentent que 76 % des postes hors intérim. Pratiquement tous les intérimaires de la logistique sont ouvriers ou employés (97 % contre 86 % pour les salariés hors intérim).

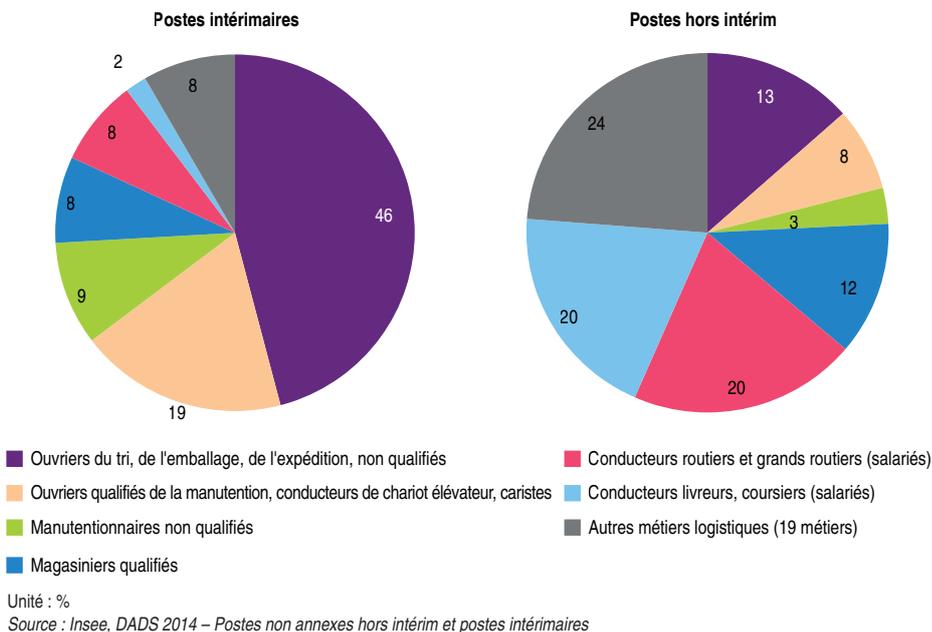
À qualification identique, les salariés de la logistique sont souvent mieux rémunérés

Les salariés exerçant un métier logistique en Vallée de la Seine sont, en moyenne, moins bien rémunérés que l'ensemble des salariés. La rémunération horaire brute moyenne est de 17,0 euros contre 21,7 euros toutes professions confondues, soit un écart de 4,7 euros (figure 31). Cet écart est surtout prononcé pour l'Île-de-France : les salariés franciliens exerçant un métier logistique touchent 5,2 euros de moins que l'ensemble des salariés. Pour la Normandie, la différence n'est que de 0,8 euro, en défaveur des métiers logistiques. Il reste que les métiers logistiques sont mieux rémunérés dans la Vallée de la Seine qu'en France métropolitaine (17,0 euros contre 15,3 euros en France métropolitaine).

L'écart de rémunération en défaveur des métiers logistiques dans la Vallée de la Seine s'explique par un effet de structure. Les ouvriers et les employés représentent une forte part des métiers logistiques (86 %) alors qu'ils sont moins bien rémunérés que les cadres ou professions intermédiaires, plus présents au sein des autres secteurs (figure 31). Si l'on raisonne à qualification identique, le constat s'inverse. Ainsi, les ouvriers et employés de la logistique touchent 0,7 euro de plus que les ouvriers et employés de l'ensemble des professions. Cet écart at-

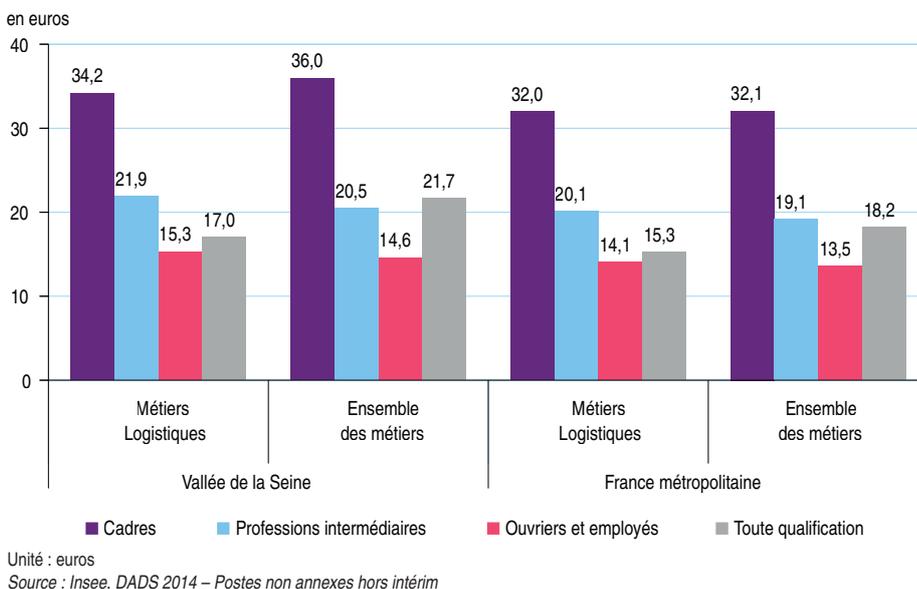
30 Les postes intérimaires, plus concentrés dans six métiers logistiques

Répartition des métiers logistiques dans la Vallée de la Seine



31 5 euros bruts de moins par heure en moyenne pour les métiers logistiques

Salaires horaires bruts par qualification



teint même +1,4 euro en Normandie. Les professions intermédiaires gagnent 1,5 euro de plus. Enfin, les cadres normands exerçant un métier logistique touchent 2,7 euros de plus que l'ensemble des cadres normands. Seuls les cadres franciliens de la logistique font exception : ils touchent 1,9 euro de moins. Du fait du poids de l'Île-de-France (85 % des cadres de la logistique en Vallée de la Seine), les cadres exerçant une profession logistique sont moins bien rémunérés en Vallée de la Seine que dans l'ensemble des métiers (-1,8 euro). Cela s'explique par la concentration en Île-de-France de métiers cadres à forte rémunération (par exemple dans la finance).

Des rémunérations moindres pour les intérimaires

Dans la Vallée de la Seine, comme au niveau national, les salariés intérimaires sont moins bien rémunérés que les autres salariés. L'écart de rémunération horaire brute est de 6,8 euros en Vallée de la Seine et de 4,1 euros en métropole. Toutefois, au sein des métiers logistiques, cet écart de rémunération entre les salariés intérimaires et les autres est nettement moins marqué. En Vallée de la Seine, les intérimaires exerçant un métier logistique touchent en moyenne 13,5 euros, soit seulement 3,5 euros de moins que les autres salariés (figure 32). En métropole,

l'écart est encore plus réduit, puisque les intérimaires de la logistique touchent 2,0 euros de moins que les autres salariés. En Normandie, l'écart de rémunération intérimaires / non intérimaires est de 2,2 euros, aussi bien pour les salariés exerçant un métier logistique que pour l'ensemble des salariés. En Île-de-France, cet écart est de 3,9 euros pour les métiers logistiques et il est encore plus grand pour l'ensemble des métiers (7,5 euros).

Au sein des métiers logistiques, ce moindre écart salarial entre les intérimaires et les salariés hors intérim s'explique par l'effet de structure évoqué précédemment, c'est-à-dire la prédominance d'emplois moins qualifiés où les écarts de rémunération entre les deux formes d'emploi sont plus faibles.

Ainsi, l'écart de rémunération n'est que de 1,8 euro en défaveur des intérimaires pour les ouvriers et employés. Il augmente avec la qualification : il est de 6,3 euros pour les professions intermédiaires et de 13,5 euros pour les cadres. Cette hausse avec la qualification de l'écart de rémunération entre les salariés intérimaires et les autres s'observe aussi pour l'ensemble des métiers et n'est donc pas une spécificité des métiers logistiques.

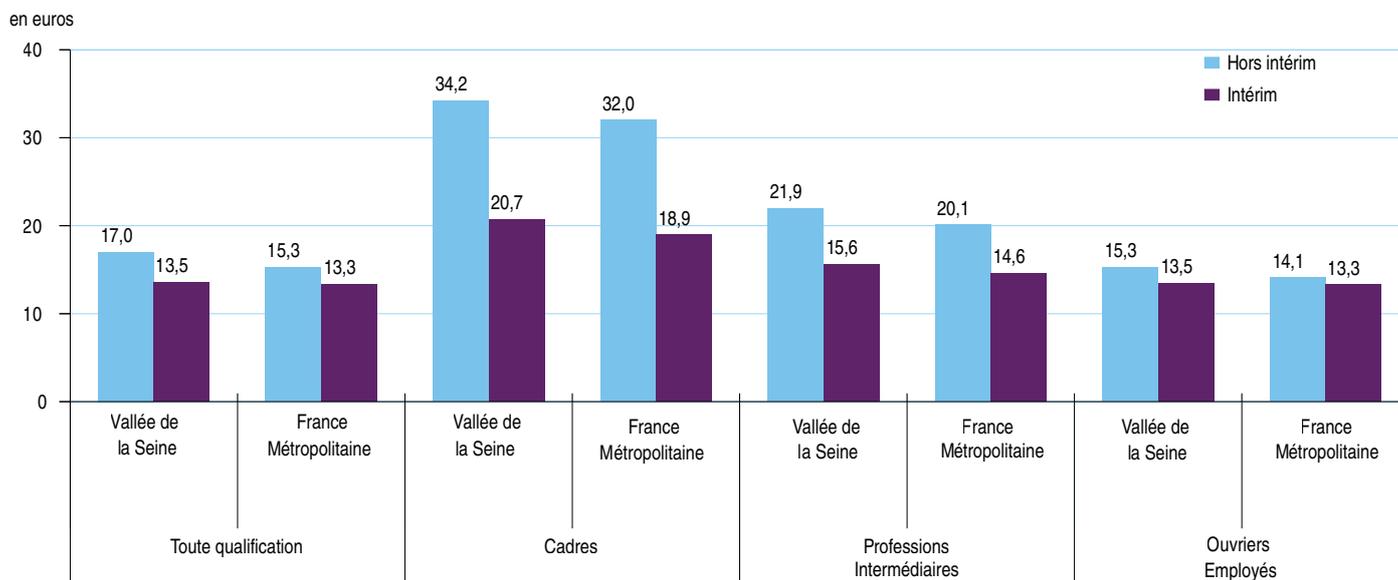
Peu de travailleurs indépendants dans la logistique

Le salariat est la forme dominante de l'emploi au sein des métiers logistiques en

Vallée de la Seine. Rapportés à l'ensemble de l'emploi salarié et non salarié hors intérimaires de la logistique, les travailleurs indépendants de la logistique ne représentent que 2,1 % des emplois. Au sein des travailleurs indépendants, ils couvrent moins de 1 % de l'emploi. Ils sont principalement représentés dans deux types de métiers : les transporteurs routiers et fluviaux indépendants et les artisans déménageurs. Le premier représente 95 % des effectifs des travailleurs indépendants de la logistique. Il intègre les conducteurs livreurs, métier en pleine croissance comme en témoigne l'évolution de la création de micro-entreprises en 2014 (*partie 1*). ■

32 3,5 euros bruts de moins par heure en moyenne pour les intérimaires des métiers logistiques

Salaires horaires bruts des métiers logistiques par qualification



Unité : euros

Source : Insee, DADS 2014 – Postes intérimaires

Aire logistique

Une aire logistique est un espace où sont situés au moins trois entrepôts et plate-formes logistiques (EPL) de plus de 5 000 m². Si chaque EPL qui le compose est distant de moins de 2 kilomètres d'un autre EPL, l'aire logistique est dite « dense ». Si cette distance est portée à 6 kilomètres, l'aire logistique est dite « élargie ».

Entrepôts et plate-forme logistique (EPL)

C'est tout espace dédié à l'entreposage, ainsi qu'aux opérations logistiques telles que la préparation de commandes, le conditionnement, la réception ou l'expédition de marchandises. Si la grande majorité des EPL sont des bâtiments fermés, certains peuvent être à air libre. C'est le cas, par exemple, des entrepôts de véhicules ou de matériaux de construction.

Entreprises mono ou quasi-mono régionales

Entreprises dont au moins 80 % des effectifs salariés sont localisés dans la région.

Indice de spécificité

L'indice de spécificité d'une profession correspond au rapport entre la part de salariés exerçant cette profession sur l'ensemble des salariés pour un territoire donné et celle d'un territoire pris comme référence. Un indice de spécificité égale à 2 pour une profession et sur un territoire donné signifie que cette profession est 2 fois plus présente sur ce territoire que dans le territoire pris comme référence.

Postes non annexes

Un poste est considéré comme non annexe si le volume de travail et le niveau de rémunération associés sont « suffisants ». Dans le cas général, si la rémunération est supérieure à 3 Smic mensuels ou si la durée d'emploi dépasse 30 jours et 120 heures et que le rapport nombre d'heures/durée est supérieur à un et demi, on considère que l'on est en présence d'un poste non annexe.

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.

Taux de création d'entreprises

Le taux de création d'entreprises est le rapport du nombre de créations d'entreprises d'une année n au stock d'entreprises au 31 décembre de l'année n-1.

Taux de dépendance

Le taux de dépendance d'une zone est défini comme le rapport entre les emplois salariés des établissements implantés dans la zone dépendant de centres de décision extérieurs à cette zone et le total des emplois salariés de la zone.

Taux d'exportation

Le taux d'exportation d'une entreprise est la part du chiffre d'affaires qu'elle réalise à l'export dans son chiffre d'affaires total.

Taux de recours à l'intérim

Pour une profession donnée ou pour l'ensemble des professions, le taux de recours à l'intérim est le rapport entre le nombre de salariés employés en intérim et le nombre total de salariés.

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.

Sources

Connaissance locale de l'appareil productif / Clap

Le dispositif Connaissance locale de l'appareil productif (Clap) est conçu pour fournir des statistiques sur le tissu économique local. Il produit des statistiques localisées au lieu de travail jusqu'au niveau communal, sur l'emploi salarié et les rémunérations pour les différentes activités des secteurs marchand et non marchand.

Déclaration annuelle de données sociales / DADS

La déclaration annuelle de données sociales (DADS) est une formalité déclarative que doit accomplir toute entreprise employant des salariés. Dans ce document commun aux administrations fiscales et sociales, les employeurs fournissent annuellement et pour chaque établissement, un certain nombre d'informations relatives à l'établissement et aux salariés. Les données des DADS sont exploitées chaque année par l'Insee pour produire des statistiques sur les salaires et l'emploi.

Répertoire des entrepôts

Il s'agit d'une opération de synthèse de sources qui utilise des données issues du répertoire administratif des entreprises (Sirene), des déclarations annuelles de données sociales (DADS), et d'autres fichiers administratifs (répertoire des installations classées pour la protection de l'environnement ainsi que celui des enregistrements des permis de construire) complétés par une base commerciale de données des entrepôts de la grande distribution. Les unités statistiques du répertoire sont des établissements actifs à une date donnée pour lesquels on dispose d'informations sur la présence d'un entrepôt et plate-forme logistique (EPL) et sur sa taille. Seuls les EPL dont la surface est d'au moins 5 000 m² ou le volume d'au moins 40 000 m³ sont retenus.

Champ

Il n'existe pas de contour officiel de la filière logistique. Le champ retenu pour définir ce secteur et les métiers logistiques s'appuie donc sur la précédente étude réalisée en 2013 par la direction régionale de l'Insee de l'ancienne région Haute-Normandie. Le volume d'emploi de la Vallée de la Seine (alors appelée l'espace « Paris Seine Normandie ») était de 552 300 salariés en regroupant les approches sectorielles et fonctionnelles pour avoir le champ le plus large. Il est de 460 600 pour la présente étude.

La différence résulte d'une légère modification du champ sur 3 points :

1. Le volume de 2013 tenait compte des emplois supports de la logistique pour compte propre. Le mode de calcul de ces emplois reposant sur une estimation, il n'est pas reconduit pour la présente étude.
2. La liste des activités principales exercées (APET) retenue pour définir l'approche sectorielle de la logistique est légèrement modifiée par rapport à l'étude précédente (*figure 33*). Les activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universelle (5310Z), fortement employeuses, sont exclues du champ. En revanche, les centrales d'achat alimentaires et non alimentaires sont intégrées.
3. Pour l'approche fonctionnelle (*figure 34*), les professions et catégories socio-professionnelles (PCS) sont les mêmes que l'étude précédente à l'exception de la profession d'ingénieur et cadres des achats et des approvisionnements industriels (387A), ici exclue du champ. Ce choix permet d'être cohérent avec les publications des autres directions régionales de l'Insee. Pour un certain nombre de PCS, une restriction est faite sur l'activité principale de l'établissement employeur. Elle permet de supprimer les emplois dédiés au transport de voyageurs ou à la pêche.

Pour en savoir plus

- Levouin C., Louza T., Silvestre É., « Une place importante de l'aérien et du portuaire dans les activités logistiques de la Vallée de la Seine », *Insee Analyses Normandie* n° 47, (juin 2018)
- Lejeune F., Terra S., « La troisième région logistique française », *Insee Analyses Hauts-de-France* n° 55, (août 2017)
- Blazévic B., Caritg J-P., Maillard M., Préterre E., Rai-Punsola V., « La Haute-Normandie, atout logistique dans l'espace Paris Seine Normandie », *Cahier d'Aval Haute-Normandie* n° 96, (sept. 2013)

33 Champ de l'approche sectorielle

APET	Libellé de l'APET	Activités dans le champ de l'étude de 2018	Activités dans le champ de l'étude de 2013
Logistique terrestre			
4920Z	Transports ferroviaires de fret	X	X
4941A	Transports routiers de fret interurbains	X	X
4941B	Transports routiers de fret de proximité	X	X
4941C	Location de camions avec chauffeur	X	X
4950Z	Transports par conduites	X	X
5221Z	Sces auxiliaires de transport terrestre	X	X
5229A	Messagerie, fret express	X	X
7712Z	Location et location-bail de camions	X	X
Logistique aérienne			
5121Z	Transports aériens de fret	X	X
5223Z	Sces auxiliaires des transports aériens	X	X
7735Z	Loc. & loc.-bail mat. transport aérien	X	X
Logistique portuaire et maritime			
5020Z	Transports maritimes et côtiers de fret	X	X
5040Z	Transports fluviaux de fret	X	X
5222Z	Sces auxiliaires des transports par eau	X	X
5224A	Manutention portuaire	X	X
7734Z	Loc. & loc.-bail mat. transport par eau	X	X
Affrètement et organisation des transports			
5229B	Affrètement & organisation des transp.	X	X
Conditionnement et entreposage			
4617A	Centrales d'achat alimentaires	X	
4619A	Centrales d'achat non alimentaires	X	
5210A	Entreposage et stockage frigorifique	X	X
5210B	Entreposage et stockage non frigorifique	X	X
5224B	Manutention non portuaire	X	X
8292Z	Activités de conditionnement	X	X
Services			
4942Z	Services de déménagement	X	X
5320Z	Autres activités de poste et de courrier	X	X
5310Z	Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel		X

34 Champ de l'approche fonctionnelle

PCS	Libellé de la PCS	Activité de l'établissement retenu	Métiers dans le champ de l'étude de 2018	Métiers dans le champ de l'étude de 2013
Transport de marchandises				
389A	Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports	Tout sauf transport de voyageurs	X	X
389C	Officiers et cadres navigants techniques de la marine marchande	Tout	X	X
466B	Responsables commerciaux et administratifs des transports de marchandises (non cadres)	Tout	X	X
466C	Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non cadres)	Tout sauf transport de voyageurs	X	X
480B	Maitres d'équipage de la marine marchande et de la pêche	Tout sauf pêche et transport de voyageurs	X	X
546C	Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	Tout	X	X
641A	Conducteurs routiers et grands routiers	Tout	X	X
643A	Conducteurs livreurs, coursiers	Tout	X	X
654B	Conducteurs qualifiés d'engins de transport guidés	Transport de marchandises, entreposage	X	X
655A	Autres agents et ouvriers qualifiés (sédentaires) des services d'exploitation des transports	Tout sauf transport de voyageurs	X	X
656B	Matelots de la marine marchande	Tout sauf transport de voyageurs	X	X
656C	Capitaines et matelots timoniers de la navigation fluviale	Tout sauf transport de voyageurs	X	X
676B	Déménageurs non qualifiés	Tout	X	X
676D	Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	Tout sauf transport de voyageurs	X	X
Entreposage et manutention				
387A	Ingénieur et cadres des achats et des approvisionnements industriels			X
387B	Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	Transport de marchandises, entreposage, commerce, industrie manufacturière + établissements ne relevant pas ces APE mais exploitant un entrepôt de plus de 5 000 m ²	X	X
477A	Techniciens de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	Transport de marchandises, entreposage, commerce, industrie manufacturière + établissements ne relevant pas ces APE mais exploitant un entrepôt de plus de 5 000 m ²	X	X
487A	Responsables d'entrepôt, de magasinage	Tout	X	X
487B	Responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de la manutention	Tout	X	X
651A	Conducteurs d'engin lourd de levage	Transport de marchandises, entreposage, commerce, industrie manufacturière + établissements ne relevant pas ces APE mais exploitant un entrepôt de plus de 5 000 m ²	X	X
651B	Conducteurs d'engin lourd de manoeuvre	Transport de marchandises, entreposage, commerce, industrie manufacturière + établissements ne relevant pas ces APE mais exploitant un entrepôt de plus de 5 000 m ²	X	X
652A	Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	Tout	X	X
652B	Dockers	Tout	X	X
653A	Magasiniers qualifiés	Tout	X	X
676A	Manutentionnaires non qualifiés	Transport de marchandises, entreposage, commerce + établissements ne relevant pas ces APE mais exploitant un entrepôt de plus de 5 000 m ²	X	X
676C	Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	Tout	X	X

Insee Dossier

La Vallée de la Seine concentre une importante activité logistique. Elle bénéficie de la présence des ports du Havre, de Rouen et de Paris ainsi que de celle des aéroports de dimension internationale de Roissy et d'Orly. La logistique génère plus de 460 000 emplois sur la zone, qu'il s'agisse d'emplois exercés dans le secteur d'activité de la logistique (approche sectorielle) ou de métiers logistiques, quel qu'en soit le secteur d'accueil (approche fonctionnelle).

Le secteur d'activité de la logistique en Vallée de la Seine représente près de 3 % de l'emploi salarié de la zone. En Normandie, cette part est la plus élevée de toutes les régions françaises. Deux tiers des établissements relèvent de la logistique terrestre. La taille moyenne des établissements est élevée, notamment dans le secteur aérien, et le taux de dépendance vis-à-vis de l'étranger est relativement important.

Les métiers logistiques sont essentiellement ouvriers et très peu féminisés. Le recours à l'intérim est important. À qualification égale, la rémunération des salariés de la logistique est plus élevée que celle de l'ensemble des salariés, exceptée pour les cadres franciliens.

Insee Dossier n° 12
Juin 2018



Insee Normandie

5, rue Bloch
BP 95137
14024 CAEN Cedex

Directeur de la publication :
Daniel Brondel

Rédactrice en chef :
Maryse Cadalanu

Attachée de presse :
Carole Joselier
Tél : 02 35 52 49 17

Cartographie :
Claire Godin
Thibaut Louza

Mise en page :
Agence Elixir, Besançon

Crédits photos : Minefi - Sircom

ISSN : 2606-2070 (impression)
ISSN : 2493-7452 (en ligne)

© Insee 2018

