



## Le transport de marchandises : des activités essentielles dans la logistique de la région

**F**in 2014, 62 400 salariés du Grand Est travaillent dans les secteurs de la logistique pour relier les chaînes d'approvisionnement, de production et de distribution jusqu'au consommateur final. Le transport de marchandises en emploie 47 %, l'organisation du transport de fret et autres services 40 % (incluant les activités de poste et de messagerie), et les activités d'entreposage, de manutention et de conditionnement seulement 13 %. Cette logistique pour compte d'autrui a perdu 3 800 salariés depuis 2009, soit une baisse deux fois plus importante qu'en moyenne en France de province.

Les activités logistiques sont avant tout localisées autour des très grandes aires urbaines régionales. En particulier, les zones d'emploi de Châlons-en-Champagne et de Nancy se démarquent par l'importance de leur réseau.

Dans le Grand Est, près de six salariés de la logistique sur dix dépendent d'un centre de décision extérieur à la région, aux deux tiers situé en Île-de-France. Un sur dix travaille pour une entreprise étrangère.

En matière de richesse créée par la logistique, le transport de marchandises joue un rôle essentiel dans la région. Il s'appuie sur des moyens humains plus importants, ce qui pèse sur la marge de ses entreprises, mais il apparaît économiquement plus rentable que le domaine de la manutention, de l'entreposage et du conditionnement.

Audrey Eichwald, Laura Horodenciuc, Insee

Dans le contexte actuel de mondialisation des économies et de croissance des échanges commerciaux, la logistique joue un rôle important dans le développement économique des territoires. On peut en effet la définir comme étant « l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit à l'endroit et au moment où la demande existe » (Aslog, Association française de la Supply Chain et de la Logistique). Selon une approche sectorielle, la logistique englobe tout à la fois les activités de transport de marchandises, les activités d'entreposage, de manutention et de conditionnement, ainsi que les activités d'organisation du transport de fret et d'autres services comme les activités de poste et de messagerie (*Champ et sources*). Au 31 décembre 2014, 62 400 salariés travaillent dans un établissement dont l'activité principale relève de la logistique dans le Grand Est.

Cette logistique, dite pour compte d'autrui, rassemble ainsi 3,6 % de l'emploi salarié régional. Cette proportion est comparable à la moyenne de France de province (3,7 %), mais se révèle inférieure à celles du Centre-Val de Loire, de la Normandie et des Hauts-de-France (- 1 point environ).

### Près d'un salarié sur deux dans le transport de marchandises

Dans le Grand Est, les établissements du transport de marchandises emploient à eux seuls 29 600 salariés fin 2014. Ce domaine d'activités regroupe ainsi 47 % des salariés de la logistique pour compte d'autrui, contre 45 % en moyenne dans les régions de province. Plus précisément, les transports routiers de fret monopolisent la quasi-totalité de cette main-d'œuvre (92 %), comme dans l'ensemble de la France de province (91 %). Avec leurs 450 emplois, les transports ferroviaires apparaissent plus déve-

loppés dans le Grand Est. Ils n'incluent toutefois pas les activités de Fret SNCF qui ne peuvent être isolées de celles de SNCF Mobilités, ni celles liées au réseau.

Dans certaines régions françaises, les activités de transport de marchandises sont devancées par les activités d'organisation du transport de fret et autres services (incluant les activités de poste et de messagerie) (*figure 1*). Ce n'est pas le cas pour le Grand Est : ces dernières y emploient 24 900 salariés, soit quatre salariés de la logistique sur dix comme dans l'ensemble de la France de province. Dans la région, les activités de poste rassemblent à elles seules 65 % des salariés du domaine de l'organisation du transport de fret et autres services ; au niveau national hors Île-de-France, elles en regroupent même 69 %. À l'inverse, le secteur de l'affrètement et de l'organisation des transports est plus présent dans le Grand Est.

La logistique pour compte d'autrui comprend aussi un troisième pan d'activités : la manutention, l'entreposage et le conditionnement. Il emploie 7 900 salariés dans la région, soit 13 % des salariés de la logistique, contre 15 % en France de province. Les activités d'entreposage et de stockage (frigorifique ou non) en rassemblent les trois quarts. Du fait de sa position géographique, la région ne jouit d'aucune activité de manutention portuaire maritime. Avec notamment le port autonome de Strasbourg, deuxième port intérieur français, elle présente en revanche une proportion de salariés dans la manutention non portuaire (incluant la manutention fluviale) deux fois plus importante qu'en moyenne nationale hors Île-de-France.

### Des effectifs en baisse depuis cinq ans

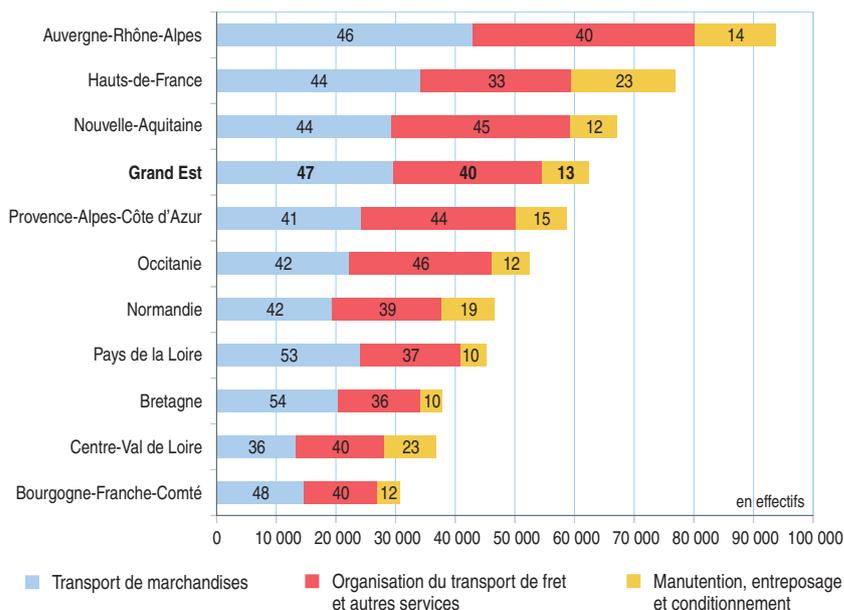
Entre 2009 et 2014, la logistique pour compte d'autrui perd 3 800 salariés dans le Grand Est, soit une baisse annuelle moyenne de 1,2 %, alors que dans le même temps, l'économie régionale est presque stable en nombre d'emplois (- 0,1 % par an). Dans l'ensemble de la France de province, le repli des effectifs de la logistique n'est que de 0,5 % par an. Seule la Bourgogne-Franche-Comté connaît un recul comparable à celui du Grand Est.

Dans la région, les trois grands domaines d'activités de la logistique sont concernés par ces baisses d'effectifs. Avec 3 200 salariés de moins, c'est dans les activités d'organisation du transport de fret et autres services que les destructions nettes d'emplois sont les plus nombreuses (85 % du total). Ce domaine est le seul à perdre du terrain à l'échelle nationale et toutes les grandes composantes de ce pan de la logistique sont touchées. Secteur prédominant, les activités de poste regroupent la moitié des suppressions d'emplois de la région. Toutefois, ce sont les effectifs des établissements d'affrètement qui diminuent le plus rapidement, de 4,1 % par an (1 080 salariés de moins). À l'inverse, ce secteur est celui qui baisse le moins en France de province, avec un recul annuel moyen de 1,1 %.

En cinq ans, le domaine du transport de marchandises perd quant à lui 400 salariés dans le Grand Est, alors qu'il en gagne 900 au niveau national hors Île-de-France. Le secteur des transports routiers de fret de proximité progresse pourtant sensiblement dans la région (+ 2 190 salariés) ; son augmentation annuelle moyenne de 4,3 % est la plus forte de toutes les régions métropolitaines (+ 2,4 % en France de province). La hausse de ces effectifs ne parvient cependant pas à compenser le net repli du nombre de salariés dans les transports routiers de fret interurbains (- 2 420). Ces derniers sont particulièrement exposés aux concurrences étrangères, du fait de la situation géographique du Grand Est.

## 1 Le transport de marchandises domine la logistique du Grand Est

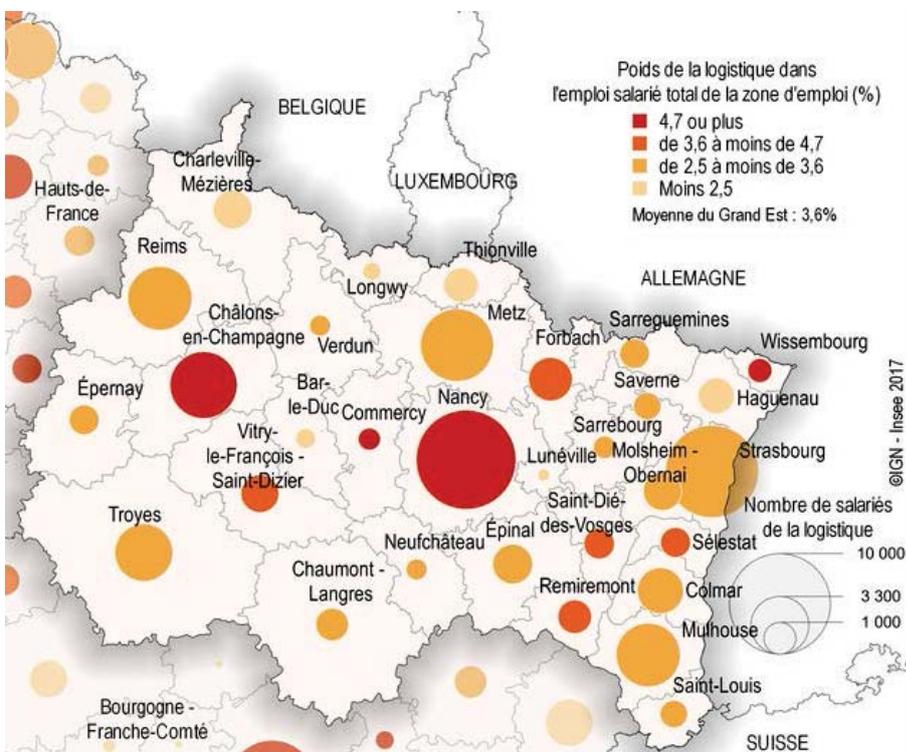
Répartition des effectifs salariés de la logistique par domaine d'activité, selon la région (en %)



Note : en raison des arrondis, les totaux peuvent ne pas correspondre exactement à la somme des composantes.  
 Note : l'Île-de-France et la Corse ne sont pas prises en compte dans ce graphique, car la logistique y est trop importante dans le premier cas (150 300 salariés) et trop marginale dans le second (3 300 salariés).  
 Champ : emploi salarié hors intérim (postes principaux, non-annexes) de la logistique, au 31/12/2014.  
 Source : Insee, DADS 2014.

## 2 Châlons-en-Champagne et Nancy : des zones d'emploi plus spécialisées dans la logistique

Effectifs salariés de la logistique et poids dans l'emploi salarié total, selon la zone d'emploi



Lecture : dans la zone d'emploi de Nancy, les 9 770 salariés de la logistique représentent 5,4 % de l'emploi salarié total.  
 Champ : emploi salarié hors intérim (postes principaux, non-annexes) de la logistique, au 31/12/2014.  
 Source : Insee, DADS 2014.

Enfin, le domaine de la manutention, de l'entreposage et du conditionnement perd 150 salariés dans la région entre 2009 et 2014, alors qu'il s'étoffe considérablement en province (seule la Bourgogne-Franche-

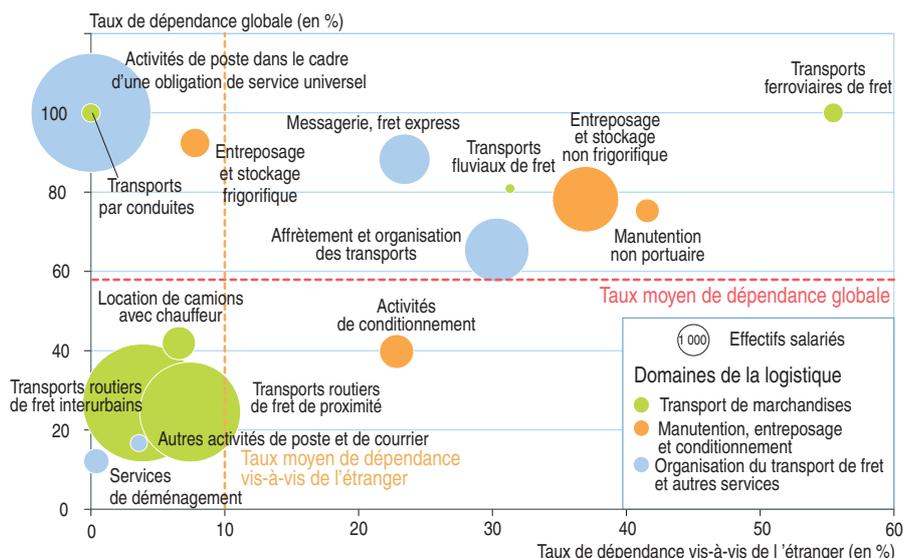
Comté apparaît également en retrait). En particulier, l'imposant secteur de l'entreposage et du stockage non frigorifique ne connaît pas le même développement à l'échelle régionale qu'à l'échelle nationale.

## Des activités structurées autour des grandes aires urbaines

Les grandes aires urbaines concentrent l'essentiel de l'appareil productif ; elles regroupent les établissements en demande de services logistiques, ainsi que les principaux sites de consommation. Les zones d'emploi qui reposent sur une très grande aire urbaine polarisent ainsi l'activité logistique (figure 2) : celles de Strasbourg, Nancy, Metz, Reims, Mulhouse et Troyes rassemblent 56 % des emplois salariés de la logistique du Grand Est (pour 54 % de l'emploi salarié total et 43 % de la population). Elles pèsent encore plus dans le seul domaine des activités d'organisation du transport de fret et autres services (dont poste et messagerie) (60 %), au détriment des activités de manutention, d'entreposage et de conditionnement (47 %) qui ont besoin de surfaces foncières plus importantes. Parmi ces six zones d'emploi, celle de Nancy se démarque par une forte spécialisation dans la logistique (5,4 % de ses emplois salariés, contre 3,6 % en moyenne dans la région). Elle bénéficie notamment d'une forte présence de La Poste sur son territoire (43 % des salariés de la logistique travaillent pour des activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel). Cette grande entreprise nationale est aussi particulièrement bien implantée dans la zone d'emploi de Châlons-en-Champagne. La logistique joue d'ailleurs un rôle essentiel dans l'économie de ce territoire : un emploi sur dix est exercé dans un établissement dont l'activité principale relève de ce pan de l'économie, soit, de loin, la plus grande proportion de toutes les zones d'emploi du Grand Est. À elles seules, les activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel rassemblent 63 % des salariés de la logistique de cette zone. Bien que d'un poids plus modeste, les zones d'emploi de Wissembourg et de Commercy présentent également une forte spécialisation dans la logistique pour compte d'autrui (respectivement 6,6 % et 5,3 % de l'emploi salarié de ces territoires). Elles abritent chacune un gros établissement employeur du secteur de l'entreposage et du stockage non frigorifique ; le poids du domaine de la manutention, de l'entreposage et du conditionnement en termes de salariés y est ainsi plus de trois fois supérieur à la moyenne régionale (42 % et 47 % des effectifs de la logistique, contre 13 % dans le Grand Est). Dans une moindre mesure, la zone de Saint-Dié-des-Vosges s'appuie aussi davantage sur ces activités. Les zones d'emploi de Vitry-le-François - Saint-Dizier et de Remiremont profitent quant à elles d'un plus fort développement du transport de marchandises.

### 3 Dans le transport de marchandises, davantage de salariés travaillent pour une entreprise ayant son centre de décision dans le Grand Est

Effectifs salariés régionaux des secteurs de la logistique et ventilation suivant leur taux de dépendance globale et leur taux de dépendance vis-à-vis de l'étranger



Note : les secteurs logistiques ayant un effectif salarié trop faible dans la région ne figurent pas dans ce graphique (les transports aériens de fret, les transports maritimes et côtiers de fret, ainsi que la manutention portuaire maritime).

Lecture : en 2014, 92 % des 1 000 salariés de l'entreposage et du stockage frigorifique travaillent dans un établissement dont le centre de décision ne se trouve pas dans le Grand Est, mais seuls 8 % des salariés de ce secteur dépendent d'un centre de décision étranger.

Champ : emploi salarié hors intérim (postes principaux, non-annexes) de la logistique du Grand Est, au 31/12/2014.

Source : Insee, DADS, CLAP et LifiUs 2014.

### Des établissements plus grands que dans le reste de l'économie

Dans le Grand Est, la logistique pour compte d'autrui repose sur 6 070 établissements fin 2014. La moitié d'entre eux emploie au moins un salarié (dans l'ensemble de l'économie régionale, moins d'un tiers des établissements sont employeurs). Les très petites structures sont prédominantes dans la logistique : dans le Grand Est, 53 % des 3 070 établissements employeurs comptent moins de dix salariés, soit la même proportion qu'en France de province. Ces établissements ne rassemblent cependant que 9 % de l'ensemble des emplois de la logistique. En effet, la moitié des emplois de la logistique sont répartis dans les 275 structures d'au moins cinquante salariés, qui représentent 9 % des établissements employeurs. Dans l'ensemble de l'économie, seulement 4 % des établissements employeurs atteignent ce seuil des cinquante salariés. Ce niveau élevé de concentration technique des emplois dans les grands établissements se situe cependant dans la moyenne nationale pour la logistique. La proportion d'établissements employeurs est très variable d'un domaine d'activités à l'autre. Ainsi, près de 60 % des établissements dont l'activité principale relève du transport de marchandises ou de la manutention, de l'entreposage et du conditionnement emploient au moins un salarié, alors qu'ils ne sont que 36 % dans les activités d'organisation du transport de fret et autres

services. Dans ce dernier domaine en particulier, 93 % des établissements du secteur des activités de poste et de courrier hors service universel n'ont aucun salarié. Ce secteur inclut en effet les activités de livraison à domicile, dont le fort développement de ces dernières années repose presque exclusivement sur des immatriculations de micro-entrepreneurs.

En se restreignant aux seuls établissements employeurs, c'est le transport de marchandises qui se démarque, avec de plus petites structures. Dans ce domaine, 59 % des établissements employeurs comptent en effet moins de dix salariés et 6 % en affichent au moins cinquante (les établissements de plus de cinquante salariés sont deux fois plus nombreux dans les deux autres pans de la logistique). Ce constat est sensiblement le même qu'au niveau national hors Île-de-France.

### Un emploi logistique sur dix dépend d'une entreprise étrangère

En 2014, 38 800 salariés travaillant dans la logistique dans le Grand Est dépendent d'un centre de décision extérieur à la région, soit 58 % des salariés de la logistique régionale. Le Grand Est se place ainsi dans la moyenne des régions françaises, hors Île-de-France, en matière de dépendance externe. Ce taux de dépendance externe élevé peut être le signe d'une région attractive pour les entreprises mais c'est aussi un signe de dépendance décisionnelle extérieure.

#### 4 Des frais de personnel plus importants dans le transport de marchandises

Principaux indicateurs financiers de la logistique (en %)

	Grand Est			France de province		
	Ensemble de la logistique	dont		Ensemble de la logistique	dont	
Transport de marchandises		Manutention, entreposage et conditionnement	Transport de marchandises		Manutention, entreposage et conditionnement	
Taux de valeur ajoutée <sup>1</sup>	32	35	44	29	30	34
<b>Ratios de partage de la valeur ajoutée</b>						
Taux de marge <sup>2</sup> des entreprises employeuses	13	10	22	18	19	24
Part des frais de personnel <sup>3</sup> des entreprises employeuses	87	90	78	82	81	76
<b>Ratios d'activité</b>						
Productivité apparente du travail <sup>4</sup> des entreprises employeuses (milliers d'euros par ETP)	53	52	57	60	59	65
Intensité capitalistique <sup>5</sup> des entreprises employeuses (milliers d'euros par ETP)	53	43	136	101	96	151
Taux d'investissement <sup>6</sup>	9	9	16	16	19	15
Taux d'exportation <sup>7</sup>	14	11	16	24	25	9
<b>Ratios de structure financière</b>						
Taux d'autofinancement <sup>8</sup>	111	101	107	80	78	114
Levier financier <sup>9</sup>	57	46	156	124	89	53
<b>Ratio de rentabilité</b>						
Taux de rentabilité économique <sup>10</sup>	10	10	7	9	10	8

<sup>1</sup> Part de la valeur ajoutée dans le chiffre d'affaires

<sup>2</sup> Part de l'excédent brut d'exploitation dans la valeur ajoutée

<sup>3</sup> Part des salaires et charges sociales dans la valeur ajoutée

<sup>4</sup> Rapport entre la valeur ajoutée et les effectifs salariés en équivalent temps plein

<sup>5</sup> Rapport entre les immobilisations corporelles et les effectifs salariés en équivalent temps plein

Champ : entreprises mono et quasi monorégionales de la logistique.

Source : Insee, CLAP et Fare 2014.

<sup>6</sup> Part des investissements dans la valeur ajoutée

<sup>7</sup> Part du chiffre d'affaires réalisé à l'export

<sup>8</sup> Part de la capacité d'autofinancement dans les investissements

<sup>9</sup> Part des emprunts et des dettes associées dans les capitaux propres

<sup>10</sup> Part de l'excédent brut d'exploitation dans le capital d'exploitation

Parmi ces salariés qui ne dépendent pas d'un centre de décision localisé dans la région, deux tiers dépendent d'une entreprise située en Île-de-France. Le Grand Est présente néanmoins l'un des plus faibles taux de dépendance vis-à-vis de la région francilienne. À l'inverse, il possède un fort taux de dépendance vis-à-vis de l'étranger : 18 % des salariés qui dépendent d'un centre de décision extérieur travaillent pour une entreprise étrangère, soit 10 % de l'ensemble des salariés de la logistique régionale. Les Hauts-de-France sont la seule région de province à présenter un taux plus élevé. La situation géographique de ces territoires aux frontières nationales joue certainement un rôle déterminant dans l'implantation d'établissements d'entreprises étrangères. La proportion de salariés contrôlés par des structures étrangères est d'ailleurs plus importante dans les zones d'emploi frontalières, notamment à Saint-Louis et à Thionville (respectivement 37 % et 24 % de leurs emplois logistiques).

D'un secteur d'activités à l'autre, le taux de dépendance des salariés vis-à-vis de l'extérieur, et en particulier de l'étranger, est très variable (figure 3). Les établissements employeurs des activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel, des transports par conduites et des transports ferroviaires de fret sont tous contrôlés en dehors de la région. Pour les deux premiers secteurs, les effectifs ne dépendent

que de centres de décision franciliens. À l'inverse, les services de déménagement, les autres activités de poste et de courrier et toutes les activités de transports routiers sont le plus souvent contrôlés par des entreprises de la région.

Les entreprises de la logistique du Grand Est exercent aussi leur influence au-delà des frontières régionales. Certains de leurs établissements sont en effet implantés dans une autre région. Fin 2014, 23 % de l'effectif total des entreprises logistiques ayant leur centre de décision dans le Grand Est travaille dans un établissement situé dans une autre région française. Cette proportion place le Grand Est au cinquième rang des régions, loin derrière l'Île-de-France (68 %) et le trio Bretagne, Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur (38 % à 32 %). C'est dans la manutention, l'entreposage, le conditionnement d'une part, et l'organisation des transports de fret et autres services (comprenant les activités de poste et de messagerie) d'autre part, que les entreprises du Grand Est étendent davantage leur influence hors de la région, avec près de quatre emplois sur dix localisés dans une autre région française. Le transport de marchandises apparaît en revanche ancré plus localement : seuls 12 % des emplois des entreprises régionales se trouvent à l'extérieur du Grand Est (contre 19 % en moyenne pour la France de province).

#### Le transport de marchandises, pilier essentiel dans la création de richesses

Dans le Grand Est, les entreprises régionales de la logistique dégagent une valeur ajoutée de 1,75 milliard d'euros en 2014. Avec 1,21 milliard, le transport de marchandises y contribue à hauteur de 69 %, ses salariés travaillant davantage dans des entreprises régionales que ceux des deux autres domaines (*Champ et sources*). Au niveau de la France de province, ce domaine d'activités ne réalise que 54 % de la richesse générée par l'ensemble de la logistique. En contrepartie, les entreprises régionales de la manutention, de l'entreposage et du conditionnement apparaissent plus en retrait dans le Grand Est : les 230 millions d'euros de richesse qu'elles créent représentent 13 % de la valeur ajoutée totale de la logistique régionale, contre 18 % en France de province.

Dans la région, le taux de valeur ajoutée de la logistique, qui rapporte la valeur ajoutée au chiffre d'affaires, est plus élevé de trois points (32 % contre 29 % ; figure 4). Cet écart est encore plus marqué dans le transport de marchandises et dans le domaine de la manutention, de l'entreposage et du conditionnement (respectivement + 5 et + 10 points).

Dans la logistique, la part de la valeur ajoutée qui revient aux entreprises employeuses (taux de marge) est plus faible dans le Grand Est, en particulier dans le transport de marchandises (10 % contre

19 %). Les salaires et cotisations sociales pèsent plus dans la valeur ajoutée des entreprises régionales. Les frais de personnel par salarié étant globalement identiques, cet écart correspond à une moindre richesse dégagée par salarié : la productivité apparente du travail est de 53 300 € dans le Grand Est, soit 7 000 € de moins qu'en moyenne dans les régions de province. Le transport de marchandises s'appuie davantage sur ses salariés (hors intérimaires) pour créer de la richesse que le domaine de la manutention, de l'entreposage et du conditionnement. La productivité apparente du travail est ainsi plus faible dans le transport de marchandises et les frais de personnel pèsent plus sur la marge des entreprises. Le taux de marge des entreprises ne reflète en revanche que partiellement leur rentabilité d'exploitation : celle-ci doit s'apprécier relativement au capital engagé. Globalement, les entreprises régionales de la logistique du Grand Est ont ainsi une rentabilité économique comparable à celle de la France de province. Le transport de marchandises apparaît d'ailleurs économiquement plus

rentable que le domaine de la manutention, de l'entreposage et du conditionnement. En 2014, dans le Grand Est, 67 % des entreprises régionales de la logistique ont investi, contre 65 % à l'échelle nationale hors Île-de-France. Leurs investissements ne représentent toutefois que 9 % de leur valeur ajoutée, soit une proportion presque deux fois moins élevée qu'en France de province. Ce moindre investissement est encore plus marqué dans le transport de marchandises. Dans la manutention, l'entreposage et le conditionnement, les investissements atteignent en revanche 16 % de la valeur ajoutée régionale, soit légèrement plus qu'en moyenne en province. Le besoin d'investissement semble plus grand dans ce domaine, car les immobilisations corporelles (constructions, installations techniques, matériels industriels, de transport, de bureau...) y sont particulièrement importantes (montant d'intensité capitalistique plus élevé). Pour financer leurs investissements, les entreprises régionales de la logistique du Grand Est se démarquent par leur meilleure capacité d'autofinancement. Elles recourent moins à l'emprunt : le poids

des dettes financières dans les capitaux propres (levier financier) n'est que de 57 % dans la région, contre 124 % en France de province.

Dans le Grand Est, les entreprises régionales de la logistique sont plus nombreuses à réaliser une part de leur chiffre d'affaires à l'étranger (32 % contre 22 % au niveau national hors Île-de-France), et ce quel que soit le domaine d'activités considéré. En revanche, la part du chiffre d'affaires réalisé à l'étranger (taux d'exportation) par les entreprises de la région est inférieure de dix points à la moyenne de province : 14 % contre 24 %. Ce différentiel est particulièrement sensible dans le transport de marchandises en raison de la compétitivité de la concurrence étrangère. ■

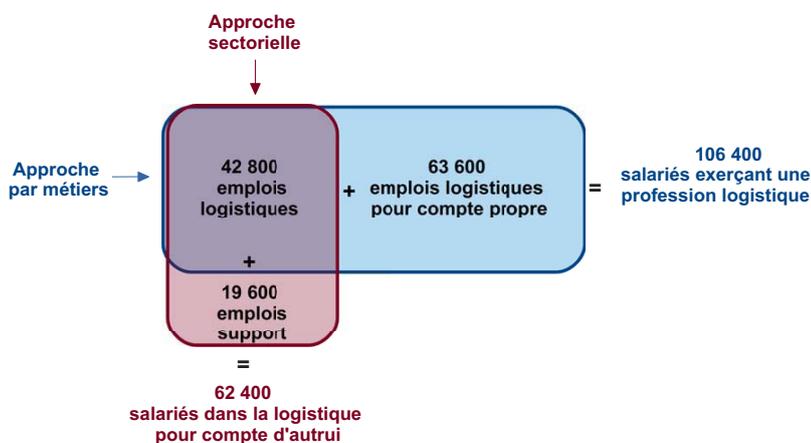
L'étude a été réalisée dans le cadre d'un partenariat entre la Direction régionale de l'Insee du Grand Est et la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) du Grand Est.

### Encadré 1 Autant de salariés dans la logistique pour compte propre que dans la logistique pour compte d'autrui

Le périmètre de la logistique est diffus, car il est parfois difficile de dissocier la logistique du processus productif ou des activités commerciales. Dans cette étude, la définition de la logistique se limite à une approche sectorielle : la logistique pour compte d'autrui. Mais il existe également des métiers logistiques internalisés dans le reste de l'économie, exercés comme des fonctions support à l'activité principale. Ils forment la logistique pour compte propre. Près de 63 600 salariés exercent des

métiers logistiques dans des établissements dont l'activité principale ne relève pas d'une activité logistique. Ce sont notamment des conducteurs routiers, des coursiers, des livreurs, des magasiniers, des manutentionnaires... Le Grand Est rassemble un peu plus de salariés de la logistique pour compte propre que de salariés de la logistique pour compte d'autrui, alors qu'au niveau national la logistique pour compte propre est en général un peu moins importante.

Dans le Grand Est, 63 600 salariés exercent un métier logistique sans être dans un établissement dont l'activité principale est logistique



Champ : emploi salarié hors intérim (postes principaux, non-annexes) de la logistique, au 31/12/2014.  
Source : Insee, DADS 2014.

### Encadré 2 Le commerce de gros, un secteur à fort caractère logistique

Les activités du commerce de gros sont proches de celles de la logistique pour compte d'autrui : la grande majorité des établissements assurent des opérations telles que l'assemblage, le tri, le conditionnement, la réfrigération, l'entreposage, la livraison et l'installation des marchandises au bénéfice de leurs clients. Fin 2014, 73 400 salariés du Grand Est travaillent dans les 7 400 établissements employeurs de ce secteur. Le domaine du commerce de gros pèse ainsi un peu plus lourd dans l'économie régionale que celui de la logistique (respectivement 4,2 % et 3,6 % de l'emploi salarié).

Dans le Grand Est, le commerce de gros est particulièrement orienté dans la vente d'équipements industriels et dans les autres activités spécialisées (27 % des salariés du secteur pour chacun, contre 24 % en France de province). En revanche, le commerce de gros de produits alimentaires, de boissons et de tabac a moins de poids dans la région (14 %, contre 19 % en France de province). Seule l'Île-de-France présente un aussi faible poids pour cette activité.

Parmi les intermédiaires du commerce de gros, les centrales d'achat alimentaires et non alimentaires sont très spécifiques : elles assurent pour leurs adhérents la sélection et le référencement des produits, la négociation du prix d'achat aux producteurs, mais aussi l'entreposage et la livraison de ces produits. Elles sont donc très proches du périmètre des activités logistiques. Dans le Grand Est, 2 100 salariés travaillent dans ces établissements fin 2014, soit 3 % des effectifs du commerce de gros.

La logistique tend à devenir, tant au niveau national que dans les territoires, un sujet d'action publique de plus en plus important et, surtout, considéré comme méritant d'avoir une gouvernance et une stratégie qui lui sont propres.

L'État a conduit, en concertation étroite avec l'ensemble des acteurs économiques et des territoires, une réflexion générale dans le cadre de la Conférence nationale sur la logistique, suite à laquelle il a lancé en mars 2016 un plan d'actions transversal pour la logistique : la stratégie nationale « France Logistique 2025 ». Cette stratégie comprend cinq axes d'action visant, respectivement, à faire de tout le territoire français une plate-forme logistique de référence dans le monde, à développer le capital humain et faciliter la visibilité de l'organisation logistique, à faire de la transition numérique un vecteur de performance logistique, à transformer les politiques industrielles et de transition énergétique par le biais de la logistique et à instaurer et animer une gouvernance intégrée de la logistique.

Pour déterminer la meilleure mise en œuvre concrète possible de cette stratégie et suivre ses effets, une priorité a aussi été donnée à l'observation de la logistique. Un réseau national d'observation est ainsi en cours de constitution. Il s'appuiera sur ce qui se fait en régions pour diffuser, synthétiser et harmoniser la connaissance de la logistique en France.

En la matière, le Grand Est peut faire figure de précurseur, en particulier avec le travail mené d'élaboration d'un tableau de bord global et synthétique de la logistique dans la région dont la première édition paraîtra début 2018 et qui s'adressera à tous les acteurs concernés par la logistique sur le territoire régional. Ce travail novateur est porté par l'Observatoire Régional Transports & Logistique du Grand Est nouvellement créé et réunissant une quarantaine de structures de natures très variées (État, collectivités, établissements publics, professionnels...).

Au niveau régional, l'amélioration de la connaissance de la logistique sur le territoire, permise par son observation, alimente la construction d'une vision stratégique pour celle-ci, qui s'intègre dans les stratégies globales naissantes au niveau du Grand Est en matière de développement économique et d'aménagement du territoire, portées respectivement par les schémas régionaux SRDEII (Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation) et SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires).

Rédaction Dreal

## Champ et sources

Dans cette étude, la logistique est définie à partir de la nomenclature d'activités française (NAF rév. 2), et plus précisément à partir d'une sélection de dix-huit codes d'activité principale des établissements (APET), répartis en trois domaines :

- **le transport de marchandises**, qui comprend les transports routiers de fret interurbains (4941A), les transports routiers de fret de proximité (4941B), la location de camions avec chauffeur (4941C), les transports ferroviaires de fret (4920Z), les transports fluviaux de fret (5040Z), les transports aériens de fret (5121Z), les transports maritimes et côtiers de fret (5020Z) et les transports par conduites (4950Z) ;
- **la manutention, l'entreposage et le conditionnement**, qui inclut la manutention portuaire (maritime) (5224A), la manutention non portuaire (comprenant la manutention fluviale) (5224B), l'entreposage et le stockage frigorifique (5210A), l'entreposage et le stockage non frigorifique (5210B) et les activités de conditionnement (8292Z) ;
- **l'organisation du transport de fret et autres services**, qui regroupe les activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel (5310Z), les autres activités de poste et de courrier (comprenant les activités de livraison à domicile) (5320Z), la messagerie et le fret express (5229A), l'affrètement et l'organisation des transports (5229B) et les services de déménagement (4942Z).

Le dénombrement des emplois salariés de la logistique (hors intérimaires) et leur caractérisation se font à partir des **déclarations annuelles de données sociales (DADS)**. Chaque salarié est associé aux données de son poste principal, non annexe, exercé au 31 décembre.

L'étude des établissements et de leur localisation est réalisée à partir de la source **CLAP (Connaissance locale de l'appareil productif)**. La **base de données sur les liaisons financières (Lifi)** permet d'identifier la tête de groupe ou le centre de décision de chaque établissement.

Les indicateurs financiers des entreprises de la logistique proviennent du **fichier approché des résultats d'Ésane (Fare)**. Ces données portent uniquement sur les **entreprises régionales**, c'est-à-dire les entreprises monorégionales, qui ont tous leurs établissements dans la région, et les entreprises quasi monorégionales, dont au moins 80 % des effectifs sont localisés dans la région. Dans le Grand Est, 54 % des salariés de la logistique travaillent dans une entreprise régionale : 85 % dans le transport de marchandises, 70 % dans la manutention, l'entreposage et le conditionnement et seulement 17 % dans l'organisation du transport de fret et autres services (comprenant les activités de poste et de messagerie). Cette dernière proportion passe à 40 %, lorsqu'on exclut du champ de l'analyse financière les entreprises ayant une activité de poste dans le cadre d'une obligation de service universel (ce secteur reposant avant tout sur des établissements de La Poste, dont le siège social se trouve en Île-de-France). 72 % des salariés de la logistique, hors activités de poste, travaillent ainsi dans une entreprise régionale. Étant donné la faible représentativité des entreprises régionales de l'organisation du transport de fret et autres services, l'étude spécifique des ratios financiers de ce domaine est impossible.

Insee du Grand Est  
Cité Administrative Gaujot  
14 rue du Maréchal Juin  
CS 50016  
67084 Strasbourg Cedex

Directeur de la publication  
Joël Creusat

Rédaction en chef  
Laurence Luong

ISSN 2492-4547  
© Insee 2017

## Pour en savoir plus

- Eichwald A., Horodenciuc L., « En 2014, 6 % des salariés du Grand Est exercent un métier logistique », *Insee Analyses Grand Est* n° 65, décembre 2017.
- Omont L., Graille F., Saugnac C., « 375 000 emplois salariés dans la logistique en Île-de-France », *Insee Analyses Île-de-France* n° 13, février 2015.
- 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* n° 96, septembre 2013.

