

6 - ZOOM SUR LA LOGISTIQUE

La logistique connaît un fort développement depuis quelques années, mais elle reste mal connue et mal appréhendée par les nomenclatures d'activités, notamment la NAF. On la sait par ailleurs très liée à l'activité portuaire, sans réellement pouvoir dégager de spécificité des logisticiens liés aux ports par rapport aux autres.

Partant d'une liste d'activités construite sur la base d'entretiens menés auprès de professionnels du secteur implantés dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et validée par les experts du CRET LOG (Centre de Recherche sur les Transports et la Logistique), on cherche ici à identifier les activités de logistique qui sont le mieux représentées et qui connaissent le plus fort développement dans la région. On se demande aussi si l'activité portuaire entraîne le développement d'un type de logistique particulier, qui serait davantage lié aux ports que d'autres. Enfin, on pose la question des caractéristiques de la logistique par rapport au stockage et au transport.

6.1 - Analyse des activités et des fonctions dominantes des établissements

6.1.1 - La répartition des établissements par activités déclarées dans l'enquête¹

On a demandé aux établissements interrogés de cocher les activités assurées en propre, sur trois *fiches* qui se présentaient sous la forme de listes d'activités détaillées (fiche 1 : Services de transport et services liés, fiche 2 : Services de stockage et services liés et fiche 3 : Services logistiques hors stockage). L'analyse des réponses montre que le pourcentage d'établissements qui ont coché la fiche 1 (transport) est plus important parmi les établissements qui ne travaillent pas avec les ports. En revanche, les établissements qui sont liés aux ports ont davantage coché les fiches 2 (stockage) et 3 (logistique).

6.1.2 - Combinaisons d'activités et spécialisation

Une variable « spécialisation » a été créée pour étudier la répartition des établissements entre les établissements qui n'ont coché qu'une *fiche* (spécialisés transport, logistique ou stockage, selon la *fiche*) et ceux qui en ont coché plusieurs (non spécialisés).

L'une des hypothèses était qu'à la suite du mouvement récent, et accéléré ces dernières années, d'externalisation des activités de logistique par les entreprises du secteur industriel, la logistique s'est largement diffusée dans l'ensemble du secteur des transports et se répartit aujourd'hui entre les établissements du champ de l'enquête².

La part des établissements qui ne font que de la logistique est très faible (2,4 %), tandis que si l'on additionne les parts des établissements qui font de la logistique et du transport et/ou du stockage, on obtient 56 % (tableau 12). Ces deux chiffres confirment notre hypothèse. Par ailleurs, les établissements qui ne font pas du tout de logistique représentent 41,5 % du total, mais le très grand nombre de petits transporteurs (dont on peut penser qu'ils n'ont pas

¹ Les chiffres utilisés sont les résultats de l'enquête pondérés et extrapolés.

² Dont l'activité principale au sens INSEE reste notamment le transport et son organisation, bien que certaines tâches classées dans la logistique, comme l'étiquetage, le service après-vente ou le reconditionnement n'entrent pas traditionnellement dans leurs fonctions.

les moyens de diversifier leur activité vers la logistique) dans la population mère amène à nuancer quelque peu ce résultat.

La répartition des établissements spécialisés logistique par secteurs fait bien entendu ressortir l'activité « organisation de transports internationaux » (qui représente 8% des établissements du champ et 43 % des établissements spécialisés dans la logistique), mais toutes les activités, sauf dans le regroupement « manutention et autres » présentent des établissements spécialisés logistique. On vérifie donc qu'on ne peut pas réellement parler de spécialisation des établissements dans la logistique en se basant sur la Nomenclature des Activités Françaises (NAF). En effet, l'activité « organisation des transports internationaux » ne recouvre qu'une partie des fonctions logistiques.

Tableau 12 Etablissements suivant l'activité et le type de « spécialisation »

	Spécialisés transport	Spécialisés stockage	Spécialisés logistique	Stockage + logistique	Stockage + transport	Transport + logistique	Transport + stockage + logistique	Part des étab. (en ligne)
Transport routier de proximité	61,2 %	0,0	8,1 %	4,6 %	22,4 %	51,3 %	15,5 %	40,0 %
Transport routier interurbain	32,0 %	0,0	17,1 %	2,7 %	29,0 %	39,6 %	36,3 %	32,0 %
Déménagement	4,9 %	16,7 %	2,6 %	0,0	27,7 %	1,0 %	11,4 %	7,0 %
Orga. de transports internationaux	0,1 %	3,2 %	43,3 %	33,3 %	5,2 %	3,9 %	16,3 %	8,0 %
Affrètement et messagerie, fret express	1,2 %	39,3 %	22,2 %	16,5 %	4,8 %	3,6 %	12,6 %	7,0 %
Entreposage frigo. et non frigo.	0,3 %	25,0 %	6,6 %	6,3 %	5,5 %	0,5 %	2,0 %	2,0 %
Manutention non portuaire et autres	0,1 %	15,9 %	0,0	36,5 %	5,3 %	0,0	5,8 %	4,0 %
Part (en colonne) des établissements	31,6 %	2,3 %	2,4 %	4,6 %	7,7 %	28,5 %	23,0 %	100 %

Source : enquête Activités liées à la mer 1999-2000, INSEE-PAM

6.1.3 - L'analyse par fonction dominante

La variable « fonction dominante » a été créée comme suit : si la part du chiffre d'affaires réalisée par un établissement dans la fonction transport est supérieure aux parts réalisées par ce même établissement dans les fonctions stockage et logistique hors stockage, alors la fonction dominante de cet établissement est le transport. On distingue ainsi trois fonctions : dominante transport, dominante stockage et dominante logistique.

Comme dans l'analyse précédente de la répartition, les établissements à dominante logistique sont plus fréquents parmi les établissements liés aux ports (16 %) que parmi les non liés (11 %). Il en va de même pour les établissements à dominante stockage (10 % et 4,5 %), tandis que l'on constate l'effet inverse du lien sur la dominante transport (74 % et 84 %).

Tableau 13 Etablissements liés et non liés aux ports par fonction dominante

	Tous étab. de l'enquête		Etab. liés aux ports		Etablissements non liés	
	nombre	%	nombre	%	nombre	%
Dominante transport	2252	81	749	74	1503	84
Dominante stockage	177	6	99	10	78	5
Dominante logistique	353	13	151	16	201	11

Source : enquête Activités liées à la mer 1999-2000, INSEE-PAM

Plusieurs facteurs concourent à expliquer la meilleure représentation des établissements à dominante logistique parmi les établissements liés aux ports. D'une part, il est évident que l'éloignement géographique des clients explique le recours plus important à des intermédiaires pour l'organisation du transport et les différents services pour compte client. D'autre part, certaines activités classées dans la *fiche* 3 (« Services logistique hors stockage ») sont plus importantes dans le cadre des échanges maritimes, car ils sont pour la plupart internationaux (hors la Corse). C'est le cas de la documentation douanière, du suivi des envois et des EDI par exemple. En effet, la part du trafic international est moins importante dans les établissements qui ne sont pas liés aux ports et qui travaillent plutôt avec des marchandises transportées par mode routier, ferroviaire ou fluvial.

La part des établissements liés aux ports de la région est toujours plus importante pour les établissements qui font de la logistique, quelle que soit la variable d'analyse privilégiée (« spécialisation », fonction dominante, *fiches* 1, 2 et 3). On retiendra aussi la dispersion des activités de logistique dans presque tous les secteurs économiques sélectionnés, malgré la prépondérance du secteur « organisation des transports internationaux ».

6.2 - L'analyse de l'évolution depuis cinq ans des activités détaillées de la logistique

Dans l'optique de mieux cerner l'activité logistique, on regarde les activités détaillées cochées sur la *fiche* 3, seules puis croisées avec l'activité (codes APET) et l'ancienneté de l'entreprise (« plus de cinq ans » et « moins de cinq ans »).

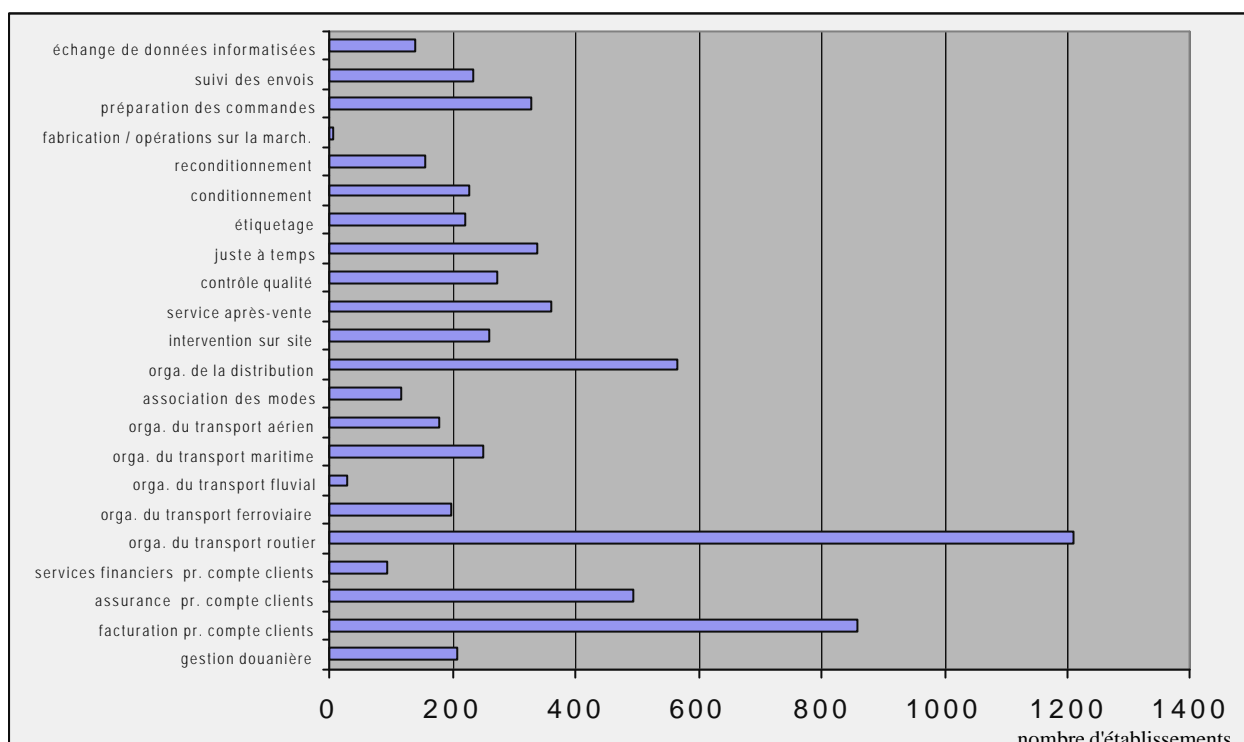
6.2.1 - Les activités de logistique les plus souvent citées, pour les établissements liés aux ports et pour les non liés³.

Les activités détaillées réalisées par le plus grand nombre d'établissements sont l'organisation du transport routier, de la distribution, la facturation pour compte clients, l'assurance pour compte clients et le service après-vente (Figure 5). Les trois premières de ces activités figurent aussi parmi les activités qui se répartissent le mieux entre les secteurs sélectionnés. On peut ajouter à ces activités qui sont assurées indifféremment par plusieurs secteurs, la documentation douanière et la préparation des commandes. Les activités les moins fréquentes (organisation du

³ Les chiffres utilisés sont les résultats de l'enquête pondérés et extrapolés.

transport fluvial, fabrication et autres opérations sur la marchandise, services financiers pour compte clients) sont aussi celles qui se concentrent le plus au sein de quelques APET, sauf en ce qui concerne les services financiers.

Figure 4 Activités détaillées de logistique dans les établissements



Toujours sans tenir compte de la distinction demandée dans le questionnaire entre activités assurées depuis moins de cinq ans et plus de cinq ans, les établissements qui ont coché le plus souvent la *fiche 3* font du « transport routier de marchandises de proximité et interurbains » (20,6 % et 34,2 %) et de l'« organisation de transports internationaux » (20,2 %). Les autres ne dépassent pas 6,7 %.

6.2.2 - Quelles évolutions dans les activités de logistique depuis cinq ans ?

Dans un premier temps, on a analysé les activités de logistique les plus citées pour chaque secteurs économique. Les enquêtés ont précisé sur le questionnaire s'ils pratiquaient ces activités depuis plus ou moins de cinq ans. Mais la formulation de la question entraînait un biais : les répondants ont pu cocher « moins de cinq ans » sur la *fiche 3* parce qu'ils se sont ouverts à la logistique récemment ou parce que leur établissement n'existait pas il y a cinq ans. Pour contourner ce biais, on a enrichi une partie du fichier d'enquête en ajoutant la date de création des établissements⁴. Ceci a permis d'isoler 984 établissements créés avant 1995 (l'enquête a été menée fin 1999-début 2000) de manière à comparer les réponses concernant les activités assurées depuis moins de cinq ans dans l'ensemble des établissements enquêtés puis dans les seuls établissements liés aux ports.

⁴ La fusion entre les données de l'enquête et le fichier DADS a cependant réduit le champ de l'étude car le fichier DADS ne couvre pas les établissements qui n'ont pas de salarié (à une personne).

* On remarque ainsi que, sans sélection basée sur la liaison aux ports, le secteur qui s'ouvre le moins aux activités logistiques proposées est le « déménagement (602N) ». Quant aux autres :

- Les « transports routiers de marchandises interurbains (602M) », s'ouvrent essentiellement à la facturation et l'assurance pour compte clients et l'organisation du transport routier.
- L'« organisation de transports internationaux (634C) », voit se développer le suivi des envois, l'organisation de la distribution, l'assurance pour compte clients et l'intervention sur site.
- Pour l'« entreposage non frigorifique (631E) », juste à temps et étiquetage ont été développés par plus de 27 % des établissements. Conditionnement, préparation des commandes et contrôle qualité sont aussi en croissance ici.
- Pour l'« affrètement (634B) », contrôle qualité, intervention sur site, préparation des commandes, EDI.
- Pour le « transport routier de marchandises de proximité (602L) », organisation du transport routier et préparation pour compte clients sont les deux activités qui connaissent une augmentation notable depuis cinq ans.

Les activités en fort développement depuis cinq ans sont essentiellement : l'organisation du transport routier, la facturation pour compte clients, l'assurance pour compte clients, le service après-vente et l'intervention sur site (tableau 14). Fabrication et autres opérations sur la marchandise, organisation du transport fluvial, services financiers pour compte clients ne sont pas du tout citées ici.

* Si l'on effectue une sélection des établissements liés aux ports, on obtient le tableau 15, qui montre que dans ce cas, les établissements qui s'ouvrent le plus nettement à certaines activités logistiques depuis cinq ans ont pour activité principale les transports routiers de marchandises de proximité (602L), l'entreposage frigorifique (631D) et non frigorifique (631E) et l'affrètement (634B). Les autres APET connaissent une ouverture à la logistique moins concentrée dans certaines activités .

Le pourcentage d'établissements qui ont coché chaque activité est assez bien réparti (tableau 14). Ce n'est pas le cas dans le tableau 15, où quatre activités se distinguent nettement. Il s'agit du plan et contrôle qualité, de la préparation des commandes, de l'organisation du transport routier et de la facturation pour compte clients. Si l'on compare le comportement des établissements liés aux ports par rapport à l'ensemble, on remarque que les premiers diversifient moins leur activité que les autres. Globalement, les établissements liés aux ports diversifient un peu moins leur activité logistique que les non liés. On peut penser que ceci provient du fait que les établissements liés aux ports assurent traditionnellement certaines fonctions organisationnelles (organisation des pré et post-acheminements, gestion des opérations de douane notamment).

Le fait que seuls les établissements qui se sont diversifiés ont survécu (ou le contraire) peut présenter un autre biais. Mais nous n'avons pas d'information sur les activités détaillées de logistique exercées par les établissements cessés.

Tableau 14 Activités de logistique assurées depuis moins de cinq ans par les établissements créés avant 1995, selon leur activité principale

Unité : %

	602L	602M	602N	631D	631E	634A	634B	634C	Tous APET
Docum. et gestion douanière	<u>0,3</u>	0,8	0	22,8	7,6	0	5,4	2,9	<u>1,3</u>
Facturation pour compte clients	21,2	16,3	0	36,2	3,8	0	5,4	18	15,7
Assurance pour compte clients	6,2	14,4	0	22,8	0	0	5,4	10,2	8,8
Services financiers compte clients	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Organisation du transport routier	22,4	18,1	0	13,3	11,4	0	9,8	7,3	15,8
du transport ferroviaire	0,3	1	7,8	0	7,6	0	0	0	1,2
du transport fluvial	0	0	0	0	0	0	0	0	0
du transport maritime	0	1,6	5	0	8,9	0	11	4,4	1,7
du transport aérien	0	0,5	0	0	7,6	0	0	15	1,4
Association des modes	0	0,3	1,5	0	0	0	11	3	0,6
Organisation de la distribution	6,2	1,3	1,5	5,7	0	0	0	12,2	3,7
Intervention sur site	6,2	14	0	0	7,6	3,7	15,3	10,2	7,7
Service après-vente	6,2	14	0	0	7,6	0	0	0	7,9
Plan et contrôle qualité	8,7	2,4	3	11,4	12,6	0	26,3	8,8	5,8
Juste à temps	6,5	1,3	1,5	0	27,8	1,8	5,5	1,5	3,9
Etiquetage	0	0,8	1,5	0	27,8	9,3	0	1,5	1,7
Conditionnement	0	0,5	1,5	0	15,2	7,5	5,5	1,5	1,3
Reconditionnement	0	0,5	1,5	0	7,5	9,3	5,5	0	1,1
Fabrication / opérations sur march.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prépa. des commandes	8,5	1,3	1,5	36,2	12,6	11,2	11,9	3	5,6
Suivi des envois	0,3	1	0	0	3,8	1,9	0	13,6	1,6
Echange de données informatisées	0	0,8	0	0	0	5,6	11,9	3	1

Sources : enquête Activités liées à la mer 1999-2000, INSEE-PAM, Sirene.

Lire : 0,3 % des établissements classés 602L ont une activité de documentation et gestion douanière depuis moins de 5 ans et 1,3 % des établissements (tous APET confondus) ont déclaré avoir une activité de documentation et gestion douanière depuis moins de cinq ans.

6.3 - Les métiers dans les établissements à dominante logistique

Dans les établissements à dominante logistique, sont sur-représentés les administratifs des transports et de la logistique (qui réalisent les opérations administratives liées à l'expédition des marchandises), les manutentionnaires et les cadres (12,7 % par rapport à 8,2 % dans les établissements de transport et 4,2 % dans le stockage). **La répartition des effectifs entre les métiers y est plus équilibrée que dans les établissements à dominante transport ou stockage.** Ceci est sans doute dû au fait que les établissements de logistique assurent une gamme d'activités plus large. En effet, les conducteurs routiers représentent 57 % des effectifs des établissements à dominante transport ; quant aux établissements à dominante stockage, 45 % des effectifs y sont des manutentionnaires.

Dans les établissements à dominante logistique travaillant avec les ports, la manutention tombe à 7 %. Ceci est lié au fait que la manutention portuaire est assurée par des établissements spécialisés qui ne font pas partie du champ de l'enquête (ils sont étudiés par ailleurs au titre de l'impact direct des ports). La part des cadres atteint 19 % et celle des administratifs 27 %. On note aussi une forte augmentation des agents assurant des opérations de douane (de 10 à près de 14 % pour les établissements à dominante logistique, mais la part augmente aussi pour transport et stockage), liée à la part plus importante des trafics avec l'étranger dans le cas de marchandises portuaires. **Ainsi la logistique liée aux ports semble requérir du personnel plus formé que la logistique non liée .**

Tableau 15 Activités assurées depuis moins de cinq ans par les établissements liés aux ports créés avant 1995

	602L	602M	602N	631D	631E	634A	634B	634C	Tous APET
Document. et gestion douanière	1,4	1,9	0	47	13	0	6,6	4,2	3,3
Facturation pr. compte clients	40,1	5,2	0	47	6,5	0	0	2	10,7
Assurance pr. compte clients	0	1,3	0	47	0	0	6,6	4,2	2,3
Services financiers compte clients	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Orga. du transport routier	44,5	5,2	0	0	13	0	11,9	2	11,2
du transport ferroviaire	1,4	1,9	13,4	0	13	0	0	0	2,9
du transport fluvial	0	0	0	0	0	0	0	0	0
du transport maritime	0	3,3	8,5	0	15,2	0	13,2	4,2	3,7
du transport aérien	0	1,3	0	0	13	0	0	6,3	1,8
Association des modes	0	0,6	2,5	0	0	0	13,2	4,2	1,5
Organisation de la distribution	0	1,9	2,5	11,8	0	0	0	2	1,5
Intervention sur site	0	0,6	0	0	0	0	0	2	0,5
Service après-vente	0	1,3	0	0	13	0	0	0	1
Plan et contrôle qualité	41,6	5,2	5	23,5	21,7	0	31,8	12,5	14,1
Juste à temps	0	1,9	2,5	0	47,8	2,8	6,6	2	3,7
Etiquetage	0	1,3	2,5	0	34,8	11,2	0	0	3,2
Conditionnement	0	0,6	2,5	0	13	11,2	6,6	0	2,3
Reconditionnement	0	1,3	2,5	0	13	11,2	6,6	0	2,6
Opérations sur la marchandise	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prépa. des commandes	40,1	1,9	2,5	47	21,7	14	14,3	2	12,1
Suivi des envois	0	1,3	0	0	6,5	0	0	4,2	1,3
Echanges de données informatisées	0	0,6	0	0	0	8,4	7,7	4,2	1,8

Sources : enquête Activités liées à la mer 1999-2000, INSEE-PAM, Sirene.

6.4 - Les types de trafic maritime qui génèrent le plus d'activité logistique

Quels sont les types de conditionnement maritime les plus représentés dans les établissements à dominante logistique ? Les mauvais taux de réponse obtenus aux questions relatives aux types de trafics traités, à plus forte raison sur une sélection d'établissements à dominante logistique, nous ont amenés à utiliser une méthode de dénombrement qui comporte les limites suivantes :

- pour les marchandises diverses, le détail du conditionnement (conventionnel, conteneur, roulier) n'est pas indiqué,
- lorsque les établissements ont déclaré traiter plusieurs trafics portuaires, la part de chacun n'est pas connue,
- les tonnages traités par les établissements ne sont pas pris en compte ici.

Au total, **ce sont les marchandises diverses qui génèrent le plus d'activité logistique dans la région** (87,5 % des établissements à dominante logistique déclarent traiter des marchandises diverses). On note enfin sans surprise la faible représentation des hydrocarbures, qui n'apparaissent sans doute que lorsqu'ils sont traités par des établissements qui en organisent le transport. La seule spécificité des établissements à dominante logistique est la suivante : **certains trafics ou combinaisons de trafics échappent aux logisticiens**, ce qui s'explique par le fait que les hydrocarbures et les vracs génèrent peu d'interventions "intermédiaires" légères du type étiquetage ou service après-vente par exemple.

Tableau 16 Types de trafics maritimes traités selon la dominante d'activité des établissements .
Unité : %

	Etablissements à dominante logistique	Etablissements à dominante transport	Tous établissements
March. diverses (M)	70,5	67,3	68,2
Hydrocarbures (H)			0,7
Vracs liquides (VL)		0,7	1,0
Vracs solides (VS)		9,1	7,1
H+M		0,3	0,2
VL+M		1,3	1,2
VL+H		0,3	0,2
VL+H+M		0,3	0,2
VS+M	8,0	5,4	5,5
VS+H		0,3	0,2
VS+VL	2,3	1,3	1,4
VS+VL+M	4,5	3,4	3,8
Tous types	4,5	1,0	1,7
Sans réponse	10,2	9,1	8,6

Source : enquête Activités liées à la mer 1999-2000, INSEE-PAM

Lire : 4,5 % des établissements à dominante logistique traitent tous les types de trafics maritimes.

6.5 - La distribution géographique des établissements à dominante logistique ⁵

6.5.1 - L'observation de la distribution de tous les établissements

Sur un total de 352 établissements enquêtés en Provence-Alpes-Côte d'Azur, la carte 9 montre :

- l'absence d'établissements de ce type dans deux départements de la région : les Alpes-de-Haute-Provence et les Hautes-Alpes,
- une faible représentation dans les Alpes-Maritimes : 24 établissements dont 12 à Nice,
- 15 établissements dans le Vaucluse, répartis surtout dans les villes les plus grandes,
- plus de 40 établissements dans le Var,
- un très grand nombre d'établissements dans les Bouches-du-Rhône : 273, répartis sur 18 communes. Le grand nombre d'établissements permet de distinguer des pôles à l'intérieur du département : les communes de l'est de l'étang de Berre (19), Marseille (148), surtout dans la zone arrière-portuaire (100).
- quatre communes du nord du Vaucluse, groupées autour des pôles d'Avignon/Le Pontet et Cavaillon/Isle sur Sorgue.

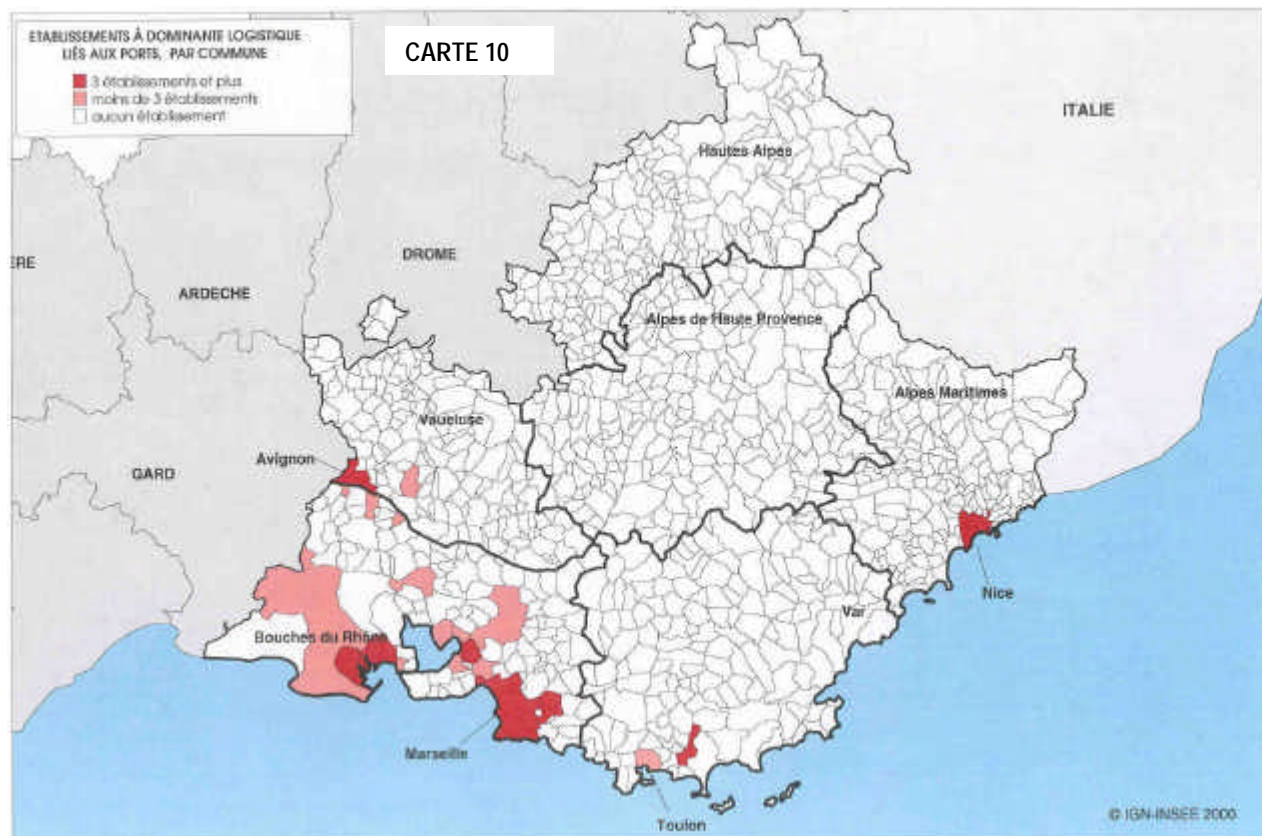
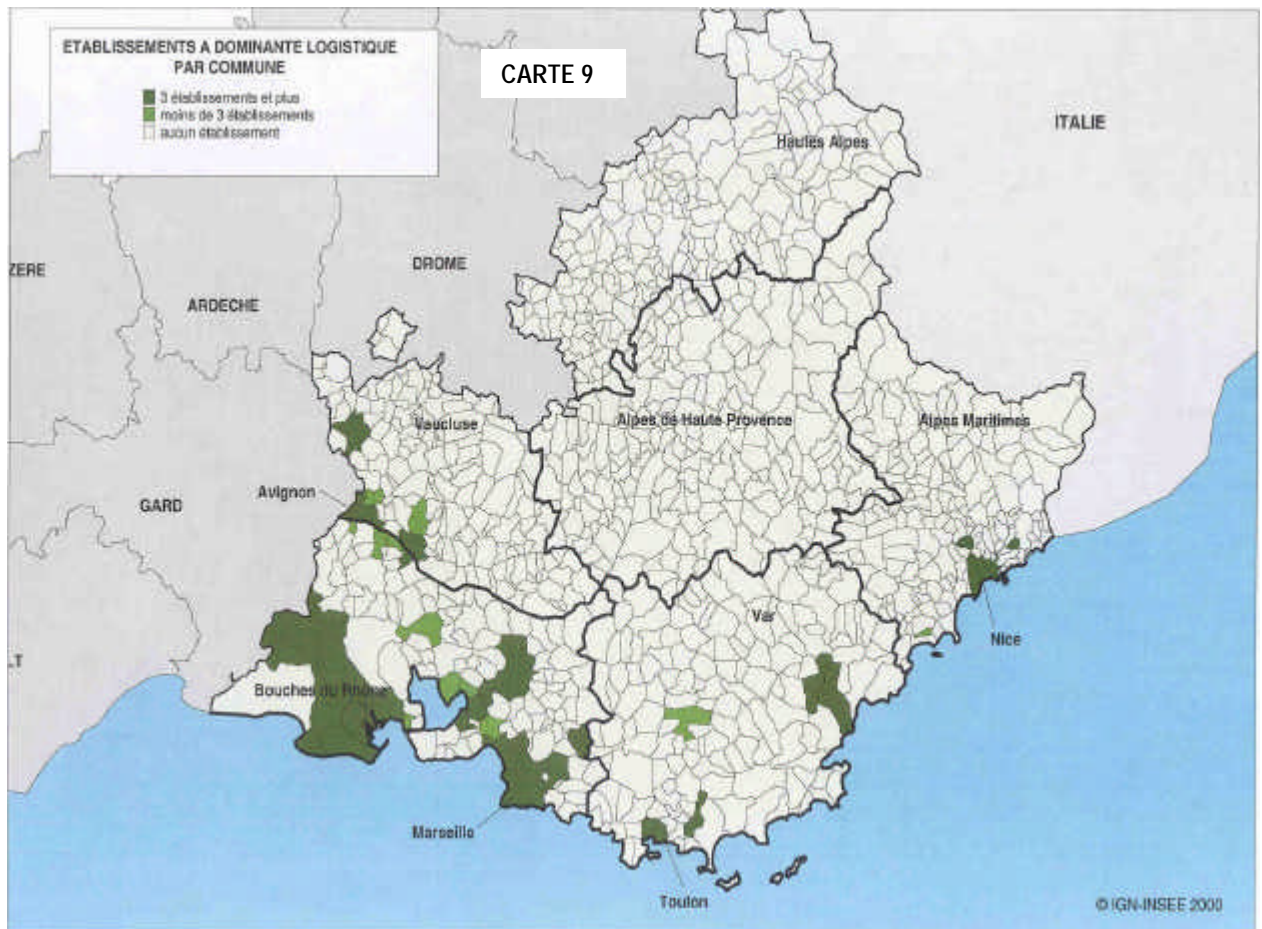
La méthode de pondération de l'enquête ne se prête pas à l'exploitation des résultats à un niveau géographique infra-départemental. Pour contourner cette difficulté, et présenter des localisations à la commune qui soient représentative de la population dans son ensemble, on a recours à des tranches d'effectifs (nombre d'établissements) : aucun établissement, 1 ou 2 établissements, 3 établissements ou plus.

La logistique se développe mieux dans et autour des grandes villes : Toulon, Avignon, Cavaillon, Marseille, Aix et Nice concentrent près de 320 établissements sur 352.

6.5.2 – La distribution géographique des établissements liés aux ports (carte 10)

Les communes portuaires ressortent nettement en sélectionnant les établissements liés : tous les établissements à dominante logistique de Fos-sur-Mer, de Port-Saint-Louis et d'Avignon, la majorité de ceux de Nice et de Marseille travaillent avec un ou des ports de la région.

⁵ Ce sont les établissements qui réalisent la majeure partie de leur chiffre d'affaires dans la fonction *logistique hors stockage*.



6.6 - Les raisons de la localisation des établissements à dominante logistique

La proximité d'un port est la raison de localisation la plus citée par les établissements à dominante logistique liés aux ports (67,2 % d'entre eux). Proximité des clients et facilité d'accès, les deux autres raisons de localisation qui sont citées par plus de 43 % des établissements, coïncident avec des localisations urbaines ou périurbaines.

En comparant ces résultats avec les réponses des établissements à dominante stockage ou transport, on constate que le critère de proximité d'un port n'y occupe que la 3ème ou la 4ème place, cité par seulement 46,7 % des établissements à dominante stockage (qui privilégient l'espace disponible et les facilités d'accès à plus de 80 %) et 29 % des établissements à dominante transport (pour qui la proximité des clients –50,8 %- et l'accès aux installations –41,6 %- priment sur la proximité d'un port).

6.7 - La localisation des partenaires (clients, sous-traitants, fournisseurs)

La question de savoir si la logistique entraîne des liaisons avec des lieux différents de ceux avec lesquels les transporteurs et les stockeurs sont en contact se pose, essentiellement du fait de l'aspect organisationnel de son activité, qui peut la mettre en contact avec des clients lointains, situant ainsi les établissements à dominante logistique –et les zones dans lesquelles ils sont implantés- dans de nouveaux réseaux, internationaux notamment. Pour y répondre, nous observons la part des établissements qui appartiennent à un groupe, la localisation des sièges et la localisation des principaux clients (ce sont les clients avec lesquels les établissements interrogés réalisent le plus gros chiffre d'affaires) des établissements à dominante logistique, en comparaison avec les clients des établissements à dominante stockage ou transport.

Les résultats ici sont non pondérés et non extrapolés, car il est impossible d'attribuer de manière aléatoire le réseau de clients, de sous-traitants et de fournisseurs d'un établissement répondant à un établissement non répondant sans introduire des risques de biais importants. Par ailleurs, on considère seulement les deux principaux clients, sous-traitants et fournisseurs du fait de la dégradation du taux de réponse pour ceux qui arrivent en troisième, quatrième et cinquième position.

Tableau 17 La localisation des deux principaux clients

	Dominante transport	Dominante stockage	Dominante logistique
Provence-Alpes-Côte d'Azur	61,3 %	74,0 %	37,5 %
France hors Provence-Alpes-Côte d'Azur	33,9 %	21,0 %	41,5 %
Etranger	4,8 %	5,0 %	21,0 %

Source : enquête Activités liées à la mer 1999-2000, INSEE-PAM

Le caractère 'international' des établissements à dominante logistique est relativement plus marqué (tableau 17) : ils comptent en effet quatre fois plus de clients étrangers que les autres ! Alors que les établissements à dominante transport et stockage ont une majorité de clients importants dans la région, ce n'est pas le cas des logisticiens.

Tableau 18 - La localisation des deux principaux clients 'portuaires'

	Dominante transport	Dominante stockage	Dominante logistique
Provence-Alpes-Côte d'Azur	55,7 %	80,0 %	26,1 %
France hors Provence-Alpes-Côte d'Azur	36,0 %	13,3 %	49,6 %
Etranger	8,3 %	6,7 %	24,3 %

Source : enquête Activités liées à la mer 1999-2000, INSEE-PAM

La part des clients situés hors de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (tableau 18) et à l'étranger est plus élevée, sauf en ce qui concerne le stockage, où la part des clients localisés dans la région est la plus forte. Ceci est peut-être lié au fait que les établissements à dominante entreposage ont des clients 'portuaires' qui sont souvent des intermédiaires locaux représentant le client final.

Tableau 19 - La localisation des deux principaux sous-traitants

	Dominante transport	Dominante stockage	Dominante logistique
PACA	69,9 %	86,4 %	86,0 %
France hors PACA	25,6 %	13,6 %	11,0 %
Etranger	4,5 %	0,0 %	3,0 %

Source : enquête Activités liées à la mer 1999-2000, INSEE-PAM

Tableau 20 - La localisation des deux principaux fournisseurs

	Dominante transport	Dominante stockage	Dominante logistique
PACA	79,2 %	88,5 %	83,9 %
France hors PACA	19,0 %	11,5 %	11,1 %
Etranger	1,8 %	0,0 %	5,0 %

Source : enquête Activités liées à la mer 1999-2000, INSEE-PAM

Les deux principaux sous-traitants et fournisseurs (tableaux 19 et 20) sont surtout implantés en Provence-Alpes-Côte d'Azur. De nombreux doubles-comptes sont inhérents à l'enquête (évoqués dans la partie 4). Ceci nous amène à deux conclusions :

1/ l'aspect international et de liaison avec le reste de la France de la logistique n'apparaît plus ici ; au contraire, les transporteurs routiers ont davantage de sous-traitants et de fournisseurs (carburant notamment) situés dans le reste de la France. Or, les établissements à dominante logistique font plus souvent partie de groupes que les autres, et que les sièges sont davantage installés hors de la région. Par ailleurs, certains entretiens exploratoires menés au tout début de notre travail indiquaient que les établissements à dominante logistique, lorsqu'ils font partie de

groupes, sont eux-mêmes aux ordres d'autres établissements du groupe et n'organisent que la sous-traitance régionale (ils orientent leurs clients vers d'autres établissements membres du même groupe, situé ailleurs en France ou à l'étranger). Ceci peut expliquer le fait que les principaux sous-traitants des logisticiens soient pour 86 % d'entre eux implantés à en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

2/ l'impact des ports se diffuse aussi grâce à l'activité générée par les établissements chez leurs sous-traitants et leurs fournisseurs. Ainsi serait-il intéressant, dans un travail à venir, de tenter d'identifier des zones d'impact privilégiés, en utilisant les variables de localisation des sous-traitants, des fournisseurs et des clients en plus de l'implantation des établissements eux-mêmes et de l'emploi au lieu de résidence des salariés. Mais ceci suppose de connaître l'identité des sous-traitants et des clients... ce que notre enquête ne permettait pas d'obtenir (cf. label du CNIS).

6.8 - Synthèse

- Les établissements à dominante logistique représentent 13 % des établissements de l'enquête, et 16 % de ceux qui sont liés aux ports de la région. Plus les établissements font de logistique, plus ils ont de chance d'être liés aux ports (par exemple, quand la part des établissements liés est dans l'ensemble de 36 %, la part des établissements liés spécialisés logistique est de près de 80 % !)

- D'une manière générale, les activités de logistique qui connaissent le plus fort développement sont l'organisation du transport routier, la facturation pour compte clients, l'assurance pour compte clients, le service après-vente et l'intervention sur site. En revanche, la fabrication, l'organisation du transport fluvial et les services financiers pour compte clients ne sont pas cités. Les établissements liés aux ports développent quant à eux surtout le plan et contrôle qualité, la préparation des commandes, l'organisation du transport routier et la facturation pour compte clients. Ainsi, certaines activités sont plus spécifiques aux établissements liés aux ports.

- Dans les établissements à dominante logistique, la répartition des effectifs entre les métiers est plus équilibrée que dans les établissements à dominante transport ou stockage ; les établissements de logistique assurent une gamme d'activités plus large.

- Certains trafics maritimes, ou combinaisons de trafics, échappent aux logisticiens, ce qui s'explique par le fait que les hydrocarbures et les vracs génèrent peu d'interventions "intermédiaires" légères, du type étiquetage ou service après-vente par exemple. Ce sont les marchandises diverses qui génèrent le plus d'activité logistique dans la région (87,5 % des établissements à dominante logistique déclarent traiter des marchandises diverses).

- La logistique se développe mieux dans et autour des grandes villes. Tous les établissements à dominante logistique de Fos, de Port-Saint-Louis-du-Rhône et d'Avignon, la majorité de ceux de Nice et de Marseille travaillent avec un ou des ports de la région.

- La proximité d'un port est la raison de localisation la plus souvent citée par les établissements à dominante logistique liés aux ports (67,2 % d'entre eux).