



La filière Logistique en Haute-Normandie

Indicateurs économiques et financiers de la Banque de France



Avec le soutien de



SOMMAIRE

PREAMBULE.....	3
ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DE LA FILIERE.....	4
PRESENTATION ET METHODOLOGIE.....	5
PRESENTATION.....	5
AVERTISSEMENT METHODOLOGIQUE.....	5
INTRODUCTION	7
REPRESENTATIVITE.....	7
LA STRUCTURE DE L'ECHANTILLON ACSEL.....	8
1. LES INDICATEURS D'EFFICACITE	12
1.1. MARGE COMMERCIALE ET VALEUR AJOUTEE.....	12
1.2. LA CAPACITE BENEFICIAIRE.....	20
1.3. LE RESULTAT	22
2. LES INDICATEURS DE DYNAMISME	24
2.1. TAUX D'EXPORTATION.....	24
2.2. TAUX D'INVESTISSEMENT	26
3. LES INDICATEURS DE DEPENDANCE	29
LA DEPENDANCE FINANCIERE	29
3.1. TAUX D'ENDETTEMENT BANCAIRE.....	30
3.2. LA STRUCTURE DE L'ENDETTEMENT BANCAIRE	32
3.3. LES FONDS PROPRES	36
4. LES INDICATEURS DE VULNERABILITE.....	38
4.1. APPRECIATION DE LA VULNERABILITE DES ENTREPRISES.....	38
4.2. LE RISQUE DE DEFAILLANCE DANS LE SECTEUR INDUSTRIEL	44
4.3. LA VULNERABILITE DES MENAGES	45
5. LE SECTEUR DE LA MANUTENTION EN HAUTE-NORMANDIE	46
6. ZOOM SUR LES PETITES ENTREPRISES DE TRANSPORT	47
6.1. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DE PROXIMITE (CODE NAF 602L)	47
6.2. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES INTERURBAIN (CODE NAF 602M)	48
7. SYNTHESE	49
8. CONCLUSION	51
9. ANNEXES	52
ANNEXE 1 : LA BASE DE DONNEES FIBEN	52
ANNEXE 2 : LA COTATION BANQUE DE FRANCE	53
ANNEXE 3 : METHODE DE CALCUL DES INDICATEURS	55

PREAMBULE

La logistique constitue un pôle essentiel de l'économie de la région Haute-Normandie. Un premier travail réalisé en 2005 en partenariat avec l'INSEE, le CRITT Transport et Logistique et l'Université du Havre sous la direction de Logistique Seine Normandie avait permis de mettre en évidence l'importance de la logistique en Haute-Normandie. Le poids de la filière se traduit par de nombreux emplois et s'explique par un contexte régional géographique et économique particulier qui s'appuie sur des facteurs de compétitivité spécifiques.

Les acteurs de la filière souhaitent aujourd'hui disposer d'informations plus spécifiques afin de mieux cerner les contours économiques et financiers de la filière logistique en région Haute-Normandie. C'est l'objectif de cette étude réalisée en partenariat avec la Banque de France, Logistique Seine Normandie et le CRITT Transport et Logistique.

Cette analyse positionne ainsi la filière logistique par rapport à d'autres filières afin d'identifier des facteurs d'opportunité ou de risques : elle propose également des focus spécifiques sur le transport terrestre, l'organisation du transport et l'entreposage qui permet d'évaluer les forces et faiblesses de ces activités.

En outre, ce bilan se veut un véritable outil opérationnel pour que chaque chef d'entreprise puisse comparer la performance de son affaire avec les indicateurs économiques de sa filière et de son activité.

Cette analyse met également en évidence des axes d'amélioration qui permettront de mieux orienter et cibler les actions des acteurs publics en charge des politiques de développement.

Enfin, ce document constitue un outil de promotion de la filière logistique pour une meilleure reconnaissance régionale et nationale.

Éléments constitutifs de la Filière

La Filière - Secteurs d'Activité

Codes Nafc	Libellés
La Filière logistique	
204Z	FABRICATION D'EMBALLAGES EN BOIS
212B	FABRICATION DE CARTONNAGES
252C	FABRICATION D'EMBALLAGES EN MATIERES PLASTIQUES
292D	FABRICATION D'EQUIPEMENTS DE LEVAGE ET DE MANUTENTION
602L	TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES DE PROXIMITE
602M	TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES INTERURBAINS
602P	LOCATION DE CAMIONS AVEC CONDUCTEUR
611A	TRANSPORTS MARITIMES
612Z	TRANSPORTS FLUVIAUX
622Z	TRANSPORTS AERIENS NON REGULIERS
631A	MANUTENTION PORTUAIRE
631B	MANUTENTION NON PORTUAIRE
631D	ENTREPOSAGE FRIGORIFIQUE
631E	ENTREPOSAGE NON FRIGORIFIQUE
632C	SERVICES PORTUAIRES, MARITIMES ET FLUVIAUX
634A	MESSAGERIE, FRET EXPRESS
634B	AFFRETEMENT
634C	ORGANISATION DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX
712A	LOCATION D'AUTRES MATERIELS DE TRANSPORT TERRESTRE
748D	CONDITIONNEMENT A FACON
748G	ROUTAGE

Les activités analysées

Transport terrestre :

602L	TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES DE PROXIMITE
602M	TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES INTERURBAINS

Organisation du transport :

634B	AFFRETEMENT
634C	ORGANISATION DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Entreposage :

631D	ENTREPOSAGE FRIGORIFIQUE
631E	ENTREPOSAGE NON FRIGORIFIQUE

Commentaires et choix des secteurs constitutifs de la filière :

La filière logistique a été définie lors de nos précédents travaux par LSN. L'analyse proposée ici est limitée aux entreprises qui réalisent un chiffre d'affaires annuel supérieur à 750 000 € et dont les sièges sociaux sont situés dans la région Haute-Normandie. L'ensemble des activités logistiques ne sont pas forcément toutes représentées dans cette analyse, faute d'un échantillon numériquement suffisant.

PRESENTATION ET METHODOLOGIE

Présentation

Intégrée au Système Européen de Banque Centrale, la Banque de France participe à l'élaboration de la politique monétaire de la zone et assure sa mise en œuvre dans notre pays. Elle assume par ailleurs, au plan national, de nombreuses fonctions dont certaines lui ont été confiées par le législateur, comme c'est le cas pour la gestion des secrétariats des commissions de surendettement des ménages.

L'exercice des différents métiers de la Banque confère aux responsables de succursale une expertise poussée en matière économique et financière, assise sur les nombreux contacts entretenus avec les responsables administratifs, économiques, bancaires et financiers d'une zone territoriale donnée (région, département, commune, ...) et confortée par la neutralité et l'indépendance reconnues de la Banque. Nourrie d'une connaissance fine de l'économie locale, cette expertise concourt aux missions monétaires de l'Institut d'Émission et s'inscrit dans son objectif global de stabilité économique et financière.

Dans le cadre du Contrat de service public signé avec l'État, ses expertises combinées sont mises à la disposition des collectivités territoriales à travers la prestation ACSEL, véritable diagnostic de place à destination des décideurs et responsables territoriaux.

Avertissement méthodologique

Les données de référence du fascicule structurel ACSEL sont extraites de trois fichiers gérés par la Banque de France :

- du fichier bancaire des entreprises (données descriptives, comptables et financières sur les entreprises) – cf. annexe 1 : La Base de données FIBEN.
- du fichier des implantations bancaires (données relatives au maillage bancaire);
- du fichier surendettement des ménages (informations sur la vulnérabilité financière des ménages);

Les données relatives à la population totale et à la représentativité en terme d'emploi salarié proviennent de l'INSEE et de l'UNEDIC.

Le volet «entreprises » du référentiel ACSEL est exclusivement constitué de SA (sociétés anonymes), de SARL (sociétés à responsabilité limitée), de SNC (sociétés en nom collectif), de SAS (sociétés anonymes simplifiées) et de sociétés coopératives soumises à l'impôt sur les sociétés. Les entreprises ainsi sélectionnées doivent présenter un chiffre d'affaires annuel supérieur ou égal à 750 000 Euros et leurs sièges sociaux être situés dans la zone géographique sous étude (bassin d'emploi, département ou région).

L'échantillon retenu ne prend pas en compte les établissements dont le siège social est domicilié en dehors du champ géographique couvert par l'étude (sauf exception). D'une manière plus générale, tout retraitement de l'échantillon est soumis à l'approbation préalable du client et le détail lui en est présenté en préambule à l'étude.

Les données économiques et financières utilisées pour l'élaboration des indicateurs sont globalisées par zone géographique, secteur d'activité, ou échantillon d'entreprises fourni. L'étude porte sur une période de trois années consécutives.

Les différents indicateurs sont élaborés à partir de ratios moyens; cette approche peut, dans certains cas, présenter des biais statistiques en raison de la présence d'entreprises de tailles très importantes. Dans ce cas, le client est avisé préalablement de cette situation et peut demander l'exclusion de la (ou des) entreprises concernées de l'échantillon étudié. L'analyse ACSEL est une analyse territoriale, l'échantillon retenu peut donc évoluer pour permettre la prise en compte des créations/disparitions d'entreprises qui peuvent affecter le territoire durant la période étudiée.

La Banque de France s'assure que la composition et la représentativité des échantillons d'entreprises ainsi retenus est suffisante pour effectuer une analyse pertinente de leur contenu mais elle n'interfère pas dans le choix du client en matière de champ géographique couvert et/ou de définition de(s) filière(s). Ce choix résulte du seul client en fonction de la problématique propre qu'il souhaite analyser et ne saurait en aucun cas engager la responsabilité de la Banque de France.

INTRODUCTION

Représentativité

La représentativité Effectifs salariés

Région de la Haute-Normandie	ACSEL au 31/12/2005	UNEDIC au 31/12/2004	Représentativité en %
Industrie	59 567 (25505)	130 839	45.5
Construction	22 208 (15072)	40 909	54.3
Commerce	39 612 (23608)	68 991	57.4
Services	57 956 (44152)	188 329	30.8
Ensemble Secteurs	179 343 (108337)	429 068	41.8

Données entre parenthèses : données bassin d'emploi ACSEL

Source : Banque de France - Direction du réseau - ACSEL
Fournisseur : UNEDIC

Date de mise à jour : 01/09/2006

La structure de l'échantillon étudié (année 2005)

Région Haute-Normandie

	Nb d'entreprises	CA en M€	Effectifs
FILIERE LOGISTIQUE	366	3767	17864
<i>dt Transports terrestres</i>	162	705	6421
<i> Organisation du transport</i>	71	560	2158
<i> Entreposage</i>	18	501	935

La structure de l'échantillon ACSEL

Pour une meilleure connaissance du tissu économique, l'utilisation de critères de classement par taille des entreprises est nécessaire. Les critères les plus fréquemment utilisés et développés ci-après, s'appuient sur plusieurs notions toutes complémentaires : le nombre d'entreprises, les chiffres d'affaires, les effectifs, pour chaque secteur d'activité.

En nombre d'entreprises

	<i>pourcentage</i>				
	Industrie	Construction	Commerce	Services	Ensemble Secteurs
1 à 49 salariés	75.65	80.48	90.73	77.68	82.12
50 à 199 salariés	17.62	15.07	6.85	17.10	13.44
200 à 499 salariés	4.66	3.08	1.71	3.48	3.04
500 salariés et plus	2.07	1.37	0.71	1.74	1.40

Source : Banque de France - Direction du réseau - ACSEL

Date de mise à jour : 01/09/2006

En chiffres d'affaires

	<i>pourcentage</i>				
	Industrie	Construction	Commerce	Services	Ensemble Secteurs
1 à 49 salariés	12.89	31.49	30.70	32.83	26.10
50 à 199 salariés	22.23	22.44	15.89	31.50	21.57
200 à 499 salariés	28.28	18.82	14.22	9.76	17.70
500 salariés et plus	36.60	27.25	39.19	25.91	34.63

Source : Banque de France - Direction du réseau - ACSEL

Date de mise à jour : 01/09/2006

En effectifs

	<i>pourcentage</i>				
	Industrie	Construction	Commerce	Services	Ensemble Secteurs
1 à 49 salariés	23.61	31.81	37.93	24.80	28.36
50 à 199 salariés	26.45	26.11	18.46	27.28	25.00
200 à 499 salariés	22.12	18.85	17.73	15.08	17.84
500 salariés et plus	27.82	23.23	25.88	32.84	28.80

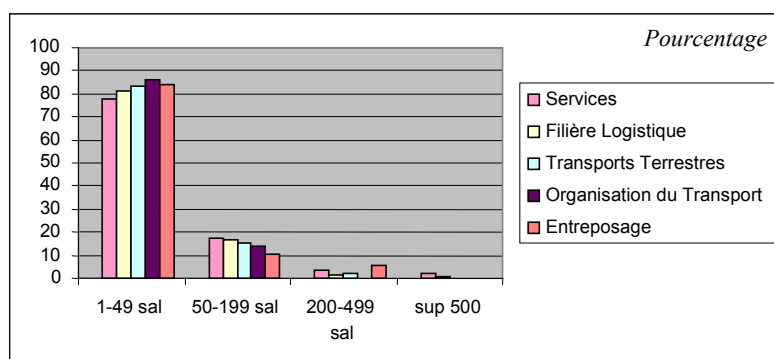
Source : Banque de France - Direction du réseau - ACSEL

Date de mise à jour : 01/09/2006

La Filière logistique en Haute-Normandie par taille d'entreprises

En nombre d'entreprises

Secteur(s) d'activité(s)	Haute-Normandie			
	Pourcentage			
	1-49 salariés	50-199 sal	200-499 sal	Supérieur 500
Services	77,68	17,1	3,48	1,74
Filière Logistique	81,29	16,56	1,53	0,61
Transports terrestres	83,03	15,15	1,82	0,00
Organisation du transport	86,08	13,92	0,00	0,00
Entreposage	84,21	10,53	5,26	0,00

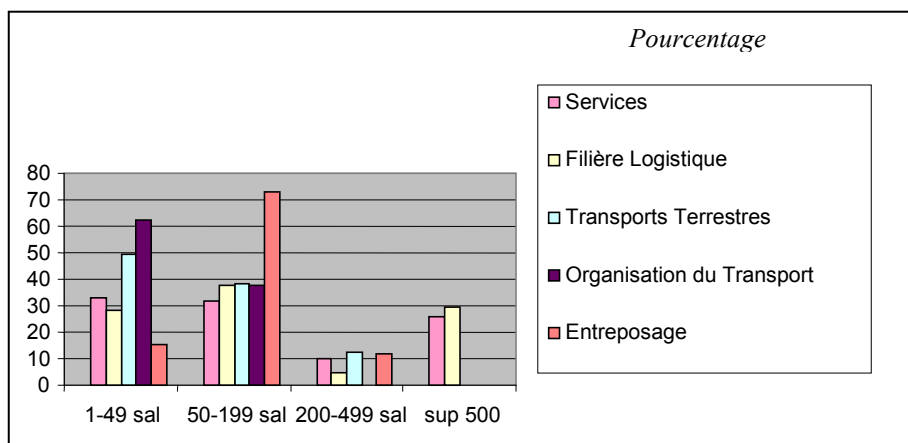


Le nombre d'entreprises employant moins de 50 salariés apparaît supérieur dans les activités logistiques (81,3%) que dans le secteur des services (78%), ce phénomène étant tout particulièrement marqué dans l'organisation du transport (86%).

A l'inverse, les affaires de plus de 200 salariés et, a fortiori, de plus de 500 sont très peu nombreuses.

En chiffres d'affaires

Secteur(s) d'activité(s)	Haute-Normandie			
	Pourcentage			
	1-49 salariés	50-199 sal	200-499 sal	Supérieur 500
Services	32,83	31,8	9,76	25,91
Filière Logistique	27,96	37,77	4,76	29,52
Transports terrestres	49,54	38,35	12,11	0,00
Organisation du transport	62,56	37,44	0,00	0,00
Entreposage	15,12	73,05	11,83	0,00

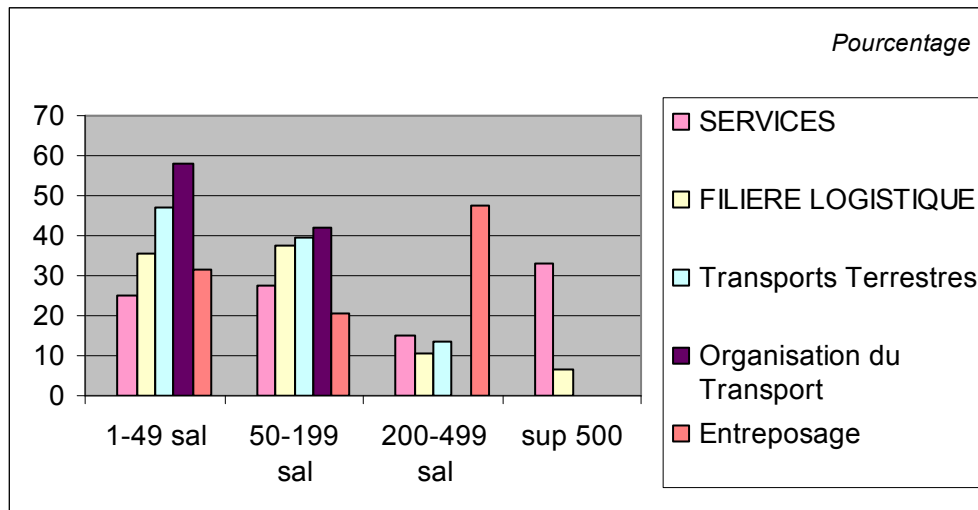


Par contre, le chiffre d'affaires réalisé dans la filière logistique se répartit pour l'essentiel entre les entreprises de 1 à 49 salariés (28%) et de 50 à 199 salariés (37,8%) avec une forte contribution de très grosses affaires (de plus de 500 salariés) en nombre très limité (secteur de la manutention portuaire essentiellement).

De ce point de vue, les activités transports terrestres et organisation du transport apparaissent plus atomisées avec des contributions en chiffres d'affaires respectivement de 49,6% et 62,6% pour la tranche 1 à 49 salariés.

En effectifs

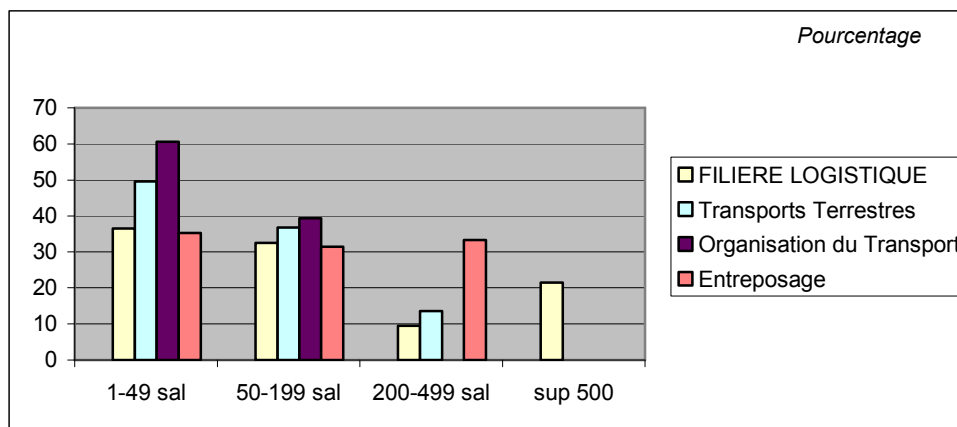
Secteur(s) d'activité(s)	Haute-Normandie			
	1-49 salariés	50-199 sal	200-499 sal	Supérieur 500
Services	24,80	27,28	15,08	32,84
Filière Logistique	35,39	37,67	10,47	6,47
Transports terrestres	46,94	39,32	13,73	0,00
Organisation du transport	58,10	41,90	0,00	0,00
Entreposage	31,65	20,61	47,74	0,00



La répartition des effectifs par taille d'entreprises souligne également la plus grande atomisation du secteur logistique par rapport à celui des services (tranche 1-49 : 35,4 % contre 24,8 % et tranche de 50-199 salariés : 37,7 % contre 27,3 %) : ce phénomène est tout particulièrement significatif dans le transport terrestre et l'organisation du transport qui cumulent sur les deux premières tranches (soit de 1 à 199 salariés) respectivement 86,3 % et 100% des effectifs de leur branche d'activité.

En Valeur Ajoutée

Secteur(s) d'activité(s)	Haute-Normandie			
	Pourcentage			
	1-49 salariés	50-199 sal	200-199 sal	Supérieur 500
Filière Logistique	36,48	32,56	9,5	21,47
Transports terrestres	49,62	36,79	13,60	0,00
Organisation du transport	60,62	39,38	0,00	0,00
Entreposage	35,24	31,42	33,34	0,00



La création de valeur ajoutée provient majoritairement des entreprises employant moins de 50 salariés ou entre 50 et 200 salariés : le ratio est de 69 % pour la filière logistique malgré l'impact de la manutention ; il est de 100 % dans l'organisation du transport et 86,4 % dans le transport terrestre et est encore de 66,7 % dans les transports terrestres malgré la présence de gros intervenants.

Il convient de souligner que, d'un point de vue macroéconomique, la large dispersion de la création de richesses au travers d'un nombre élevé de petites entreprises peut être un facteur de meilleure résistance de ce tissu économique aux aléas conjoncturels dès lors que leurs fondamentaux économiques et financiers sont solides.

A contrario, ces entités économiques ont-elles la surface financière ou des structures opérationnelles suffisantes pour susciter ou être parties prenantes dans les différents projets bien souvent très importants par leur coût financier ou leur dimensionnement international que génère la montée en puissance de Port 2000 ?

1. LES INDICATEURS D'EFFICACITE

1.1. Marge commerciale et valeur ajoutée

1.1.1. Taux de marge commerciale

La marge commerciale est calculée par différence entre le montant des ventes de marchandises et leur coût d'achat. Elle n'a de sens que pour les entreprises de négoce et de distribution. Pour ces sociétés, le taux de marge commerciale (rapport de la marge commerciale au chiffre d'affaires) constitue le premier indicateur fondamental de mesure de la rentabilité.

Le taux de marge commerciale

Secteur du commerce

	<i>pourcentage</i>		
	2003	2004	2005
Haute-Normandie	19.62	20.05	19.87
France hors Ile-de-France	19.57	19.73	19.31

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 01/09/2006

1.1.2. Taux de valeur ajoutée

La Valeur Ajoutée sert d'une part à rétribuer les différents intervenants dans la vie des entreprises (salariés, État, associés, prêteurs), et d'autre part à conforter les ressources internes, c'est à dire la richesse créée et retenue par les entreprises pour leur développement (autofinancement).

Le ratio « Valeur Ajoutée / Chiffre d'Affaires » mesure la richesse créée ou apportée par les entreprises à l'issue de leurs processus de production et de distribution.

Valeur Ajoutée

pourcentage

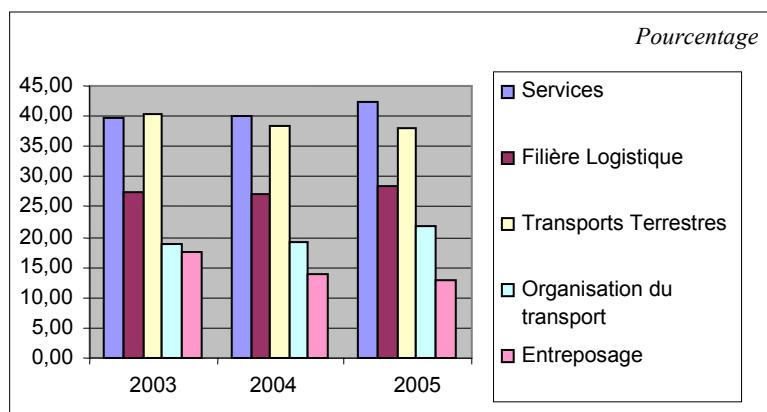


La Filière - Valeur Ajoutée

Secteur(s) d'activité(s)	HAUTE-NORMANDIE		
	Pourcentage		
	2003	2004	2005
Services	39,60	39,60	42,50
Filière Logistique	27,57	27,25	28,62
Transports Terrestres	40,48	38,26	37,89
Organisation du transport	18,99	19,10	21,72
Entreposage	17,47	13,78	12,90

Source : Banque de France - Direction des entreprises

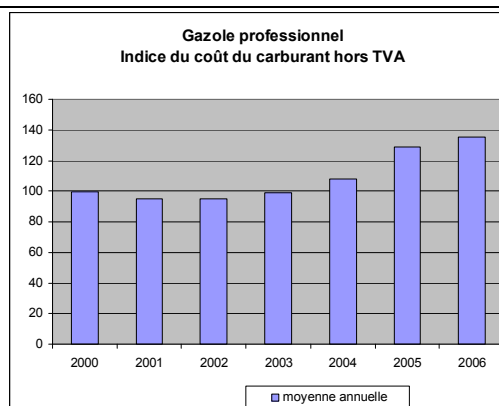
Date de mise à jour : 01/09/2006



Le niveau de valeur ajoutée apparaît relativement stable pour la filière logistique malgré une progression de près de 1,4 % en 2005 par rapport à 2004 : avec un maximum de 28,62 %, elle se situe assez loin des chiffres observés dans le secteur des services qui affiche un plus haut de 42,5 % en 2005 (+2,6 % par rapport à 2004).

L'activité transport affiche une érosion de son niveau de valeur ajoutée qui décroît de 40,48 % en 2003 à 37,89 % en 2005 : cela est vraisemblablement lié à l'augmentation du coût de l'énergie sur cette période dans un contexte concurrentiel exacerbé qui a rendu difficile les répercussions tarifaires.

Depuis 2001, le gazole professionnel ne cesse d'augmenter et impacte défavorablement les résultats des entreprises de transport routier. Les chiffres sont issus du site Internet www.cnr.fr.



Par contre l'organisation du transport voit sa valeur ajoutée progresser lentement passant de 18,99 % à 21,72 % en trois ans grâce notamment aux gains de productivité obtenus en matière d'organisation appuyés par des outils informatiques performants mais aussi grâce à la réalisation de prestations plus complexes, mieux valorisées.

L'activité entreposage enregistre à l'inverse un affaiblissement important et continu de sa performance qui passe de 17,47 % à 12,90 % sur la période sous revue : un contexte concurrentiel difficile qui pèse sur les prix des prestations, des investissements importants et récents pas encore optimisés dans leur fonctionnement, des charges d'exploitation qui progressent notamment en matière de sécurité expliquent en grande partie cette évolution défavorable.

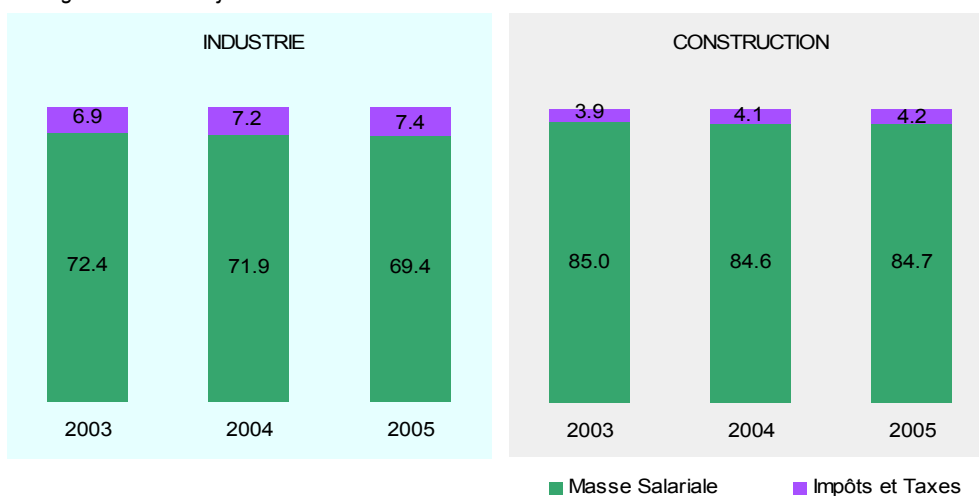
1.1.3. Utilisation de la valeur ajoutée

La richesse produite par l'entreprise est répartie entre les principaux acteurs (cf § 1.1.2.). La valeur ajoutée est largement fonction de la nature de l'activité, et varie par conséquent sensiblement d'un secteur à l'autre. Certaines évolutions constatées traduisent des choix initiés par les entreprises (modifications des structures d'exploitation, politique de financement), d'autres sont la conséquence de l'environnement social et fiscal de l'entreprise.

Les graphiques ci-dessous représentent la part de la valeur ajoutée consacrée aux charges de personnel et aux impôts et taxes.

La répartition de la valeur ajoutée - La Région de la Haute-Normandie

En pourcentage de la valeur ajoutée

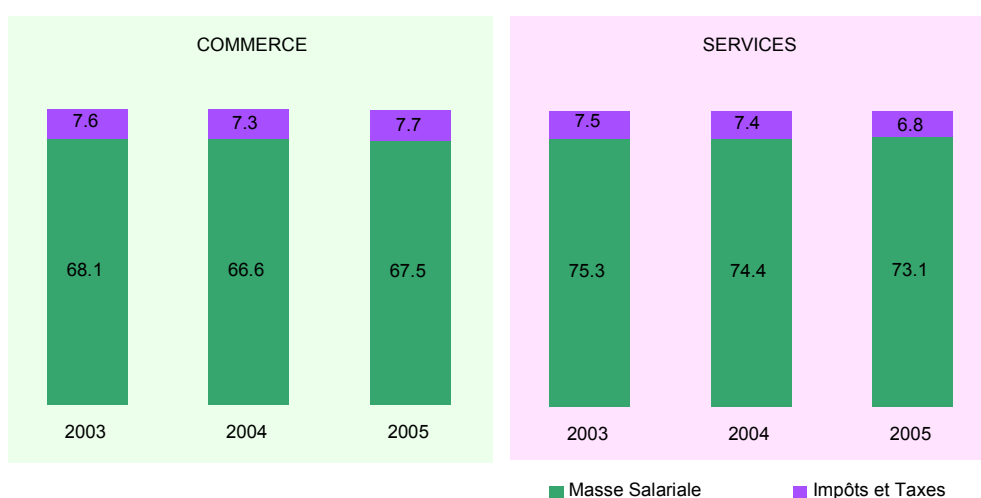


Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 01/09/2006

La répartition de la valeur ajoutée - La Région de la Haute-Normandie

En pourcentage de la valeur ajoutée



Source : Banque de France - Direction des entreprises

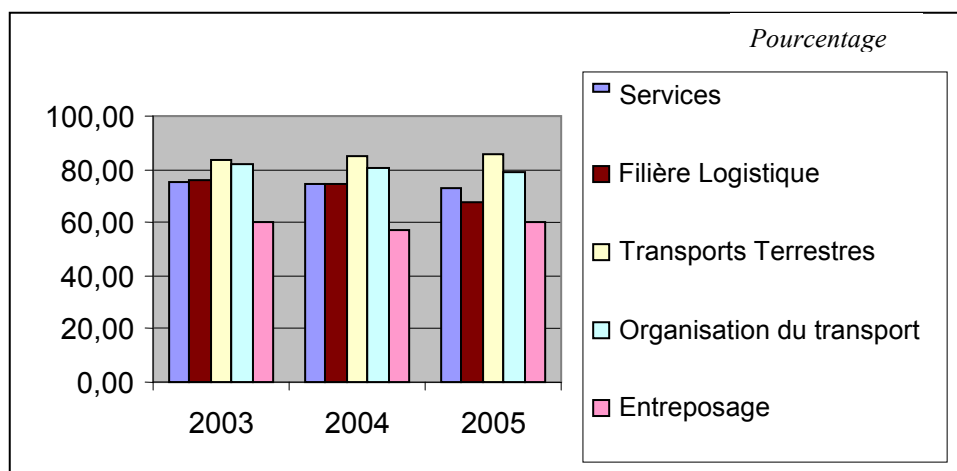
Date de mise à jour : 01/09/2006

La Filière - Masse salariale

Secteur(s) d'activité(s)	Pourcentage		
	HAUTE-NORMANDIE		
	2003	2004	2005
Services	75,30	74,40	73,10
Filière Logistique	75,67	74,26	67,44
Transports terrestres	83,23	85,07	85,45
Organisation du transport	81,89	80,52	78,85
Entreposage	59,86	57,35	60,30

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 01/09/2006

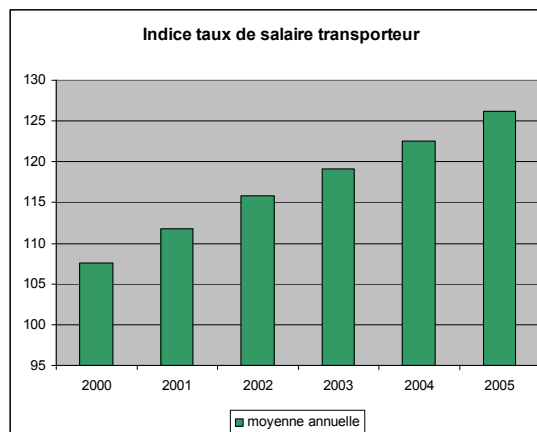


La part de valeur ajoutée consacrée à la rémunération de la main d'œuvre diminue lentement dans le secteur des services en Haute-Normandie en passant de 75,3 % à 73,1 % sur 3 ans.

Une variation similaire est observée dans la filière logistique en 2003 (75,67%) et 2004 (74,26%), mais est plus prononcée en 2005 (67,44%).

A l'inverse, l'activité transport terrestre enregistre une progression de cette quote-part (83,23% en 2003, puis 85,07% en 2004 et 85,45% en 2005), alors que, en niveau, elle est bien supérieure à celle observée dans les autres activités : activité à forte composante de main d'œuvre, elle a été particulièrement impactée par les accords sociaux conclus ces dernières années en faveur des salariés et qui se sont appliqués progressivement.

Les chiffres sont issus du site Internet www.cnr.fr.



Par contre, l'activité organisation du transport affecte à la masse salariale une part de valeur ajoutée en diminution de plus de 3% sur 3 ans grâce aux gains de productivité obtenus en terme d'organisations plus performantes et d'utilisation accrue des possibilités offertes par les outils informatiques que ce soit en matière de gestion ou de communication.

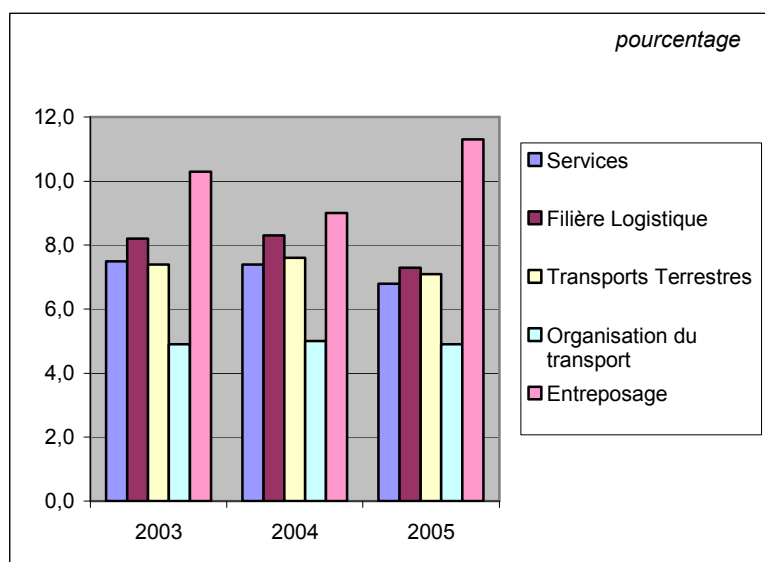
Cette part relative apparaît plus stable dans l'entreposage à un niveau global moins élevé même si cela reflète des situations individuelles plus contrastées notamment en fonction des surfaces concernées, de l'ancienneté des structures ou de la productivité des organisations.

La Filière – Les impôts et taxes

Secteur(s) d'activité(s)	Pourcentage		
	Haute-Normandie		
	2003	2004	2005
Services	7,5	7,4	6,8
Filière Logistique	8,2	8,3	7,3
Transports terrestres	7,4	7,6	7,1
Organisation du transport	4,9	5,0	4,9
Entreposage	10,3	9,0	11,3

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 01/09/2006



La quote-part de la valeur ajoutée dédiée au paiement des impôts et taxes est légèrement supérieure dans la filière logistique que dans les services en lien avec un taux de valeur ajoutée global plus faible.

Mais ce constat global masque des disparités profondes au niveau des activités : la contribution aux impôts et taxes est sensiblement plus forte dans l'entreposage en lien avec des investissements immobiliers et mobiliers plus importants (11,3 % en 2005) ou comparable dans le transport terrestre (7,1 % en 2005) pour des raisons similaires alors qu'elle est notablement plus faible (4,5 % pour 2005) dans l'organisation du transport, compartiment qui fonctionne avec des structures plus légères.

1.2. La capacité bénéficiaire

Le taux de marge brute d'exploitation est défini à partir du ratio « Excédent Brut d'Exploitation / Chiffre d'Affaires ». Il représente le premier indicateur de mesure de la capacité bénéficiaire des entreprises. Ce taux, basé sur les seules ressources tirées du cycle d'exploitation, en fait un indicateur pertinent d'évaluation des performances industrielles et commerciales des entreprises.

Le taux de marge brute d'exploitation

Secteur(s) d'activité(s)	Pourcentage		
	Haute-Normandie		
	2003	2004	2005
Industrie	6,08	5,97	6,56
Construction	3,81	3,98	3,86
Commerce	3,30	3,61	3,36
Services	7,04	7,59	8,83
Ensemble Secteurs	4,95	5,14	5,47

Source : Banque de France - Direction des entreprises

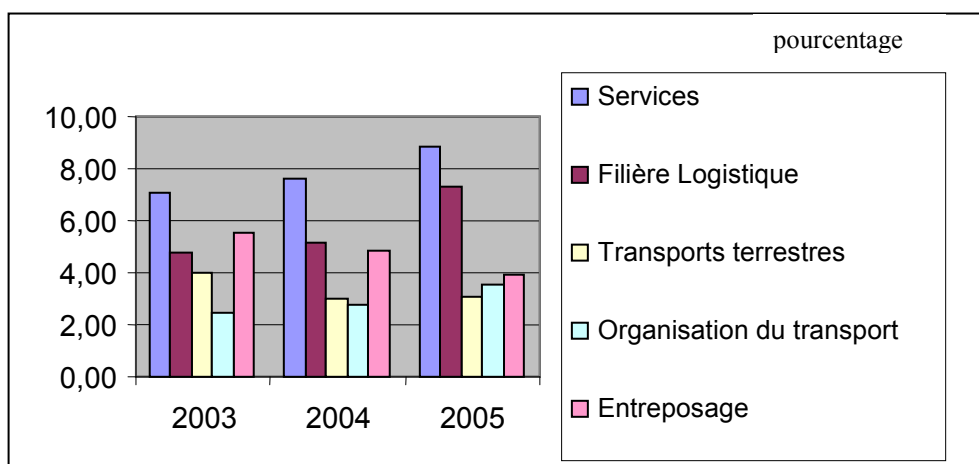
Date de mise à jour : 01/09/2006

La Filière - Taux de Marge Brute d'Exploitation

Secteur(s) d'activité(s)	Pourcentage		
	Haute-Normandie		
	2003	2004	2005
Services	7,04	7,59	8,83
Filière Logistique	4,74	5,15	7,34
Transports terrestres	4,02	2,97	3,05
Organisation du transport	2,47	2,76	3,55
Entreposage	5,53	4,88	3,95

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 01/09/2006



La capacité bénéficiaire des entreprises dans le secteur des services apparaît sensiblement supérieure à celle de la filière logistique (+ 2,3pts en 2003, + 2,4 en 2004, + 1,49 en 2005) même si une amélioration est constatée dans les deux cas : le redressement de la rentabilité d'exploitation dans la manutention portuaire explique en grande partie cette évolution favorable.

Elle est sensiblement moins bonne dans les transports terrestres qui voient en outre leur performance se réduire sur 3 ans passant de 4,02% en 2003 à 3,05% en 2005 : contexte concurrentiel intense, hausse des coûts de l'énergie et des frais de personnels sont les principales explications de cette évolution.

Trafic routier de marchandises en région Haute-Normandie

Le trafic interne à la région Haute-Normandie est en net recul depuis 2003.

	2003		2004		2005	
	Chargées	Déchargées	Chargées	Déchargées	Chargées	Déchargées
Régional	26 500	22 366	28 756	24 559	25 965	24 080
Trafic interne à la région	54 455		45 107		43 948	

(Unité : Milliers de tonnes – Sources : Ministère de l'Équipement)

L'activité organisation du transport améliore de manière continue sa capacité bénéficiaire sur 3 ans qui passe de 2,47% à 3,55% grâce aux effets bénéfiques d'une progression d'activité conjuguée avec des gains de productivité.

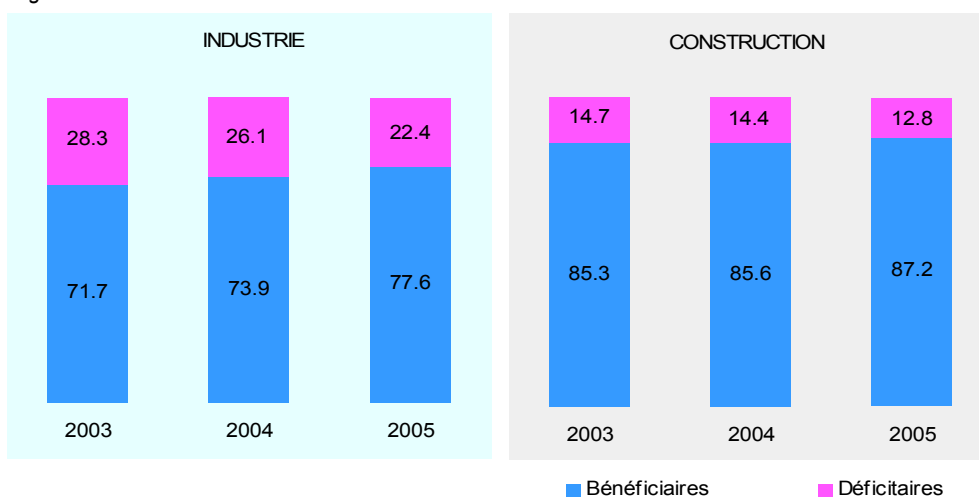
A l'inverse, le secteur entreposage voit sa rentabilité décliner graduellement passant de 5,53% en 2003 à 3,95% en 2005.

1.3. Le résultat

Le Résultat Courant avant Impôts est le résultat dégagé à l'issue des opérations d'exploitation et financières. Contrairement au résultat net, il n'est pas affecté par les opérations exceptionnelles de l'exercice et l'impôt sur les sociétés. En ce sens cet agrégat est un indicateur pertinent de mesure de la rentabilité. Les graphiques ci-dessous font ressortir, pour chaque secteur d'activité concerné, la proportion d'entreprises ayant dégagé ou non un résultat courant avant impôts positif.

Le résultat courant avant impôts - La Région de la Haute-Normandie

pourcentage

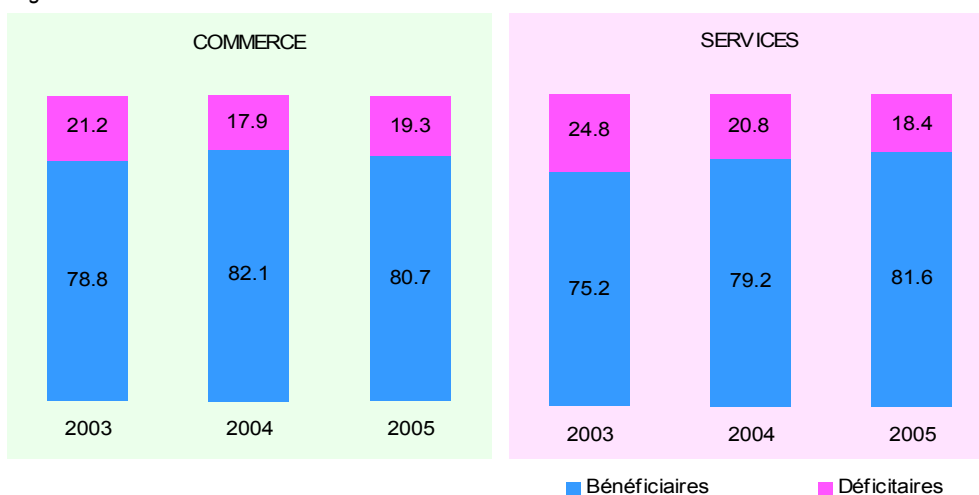


Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 01/09/2006

Le résultat courant avant impôts - La Région de la Haute-Normandie

pourcentage



Source : Banque de France - Direction des entreprises

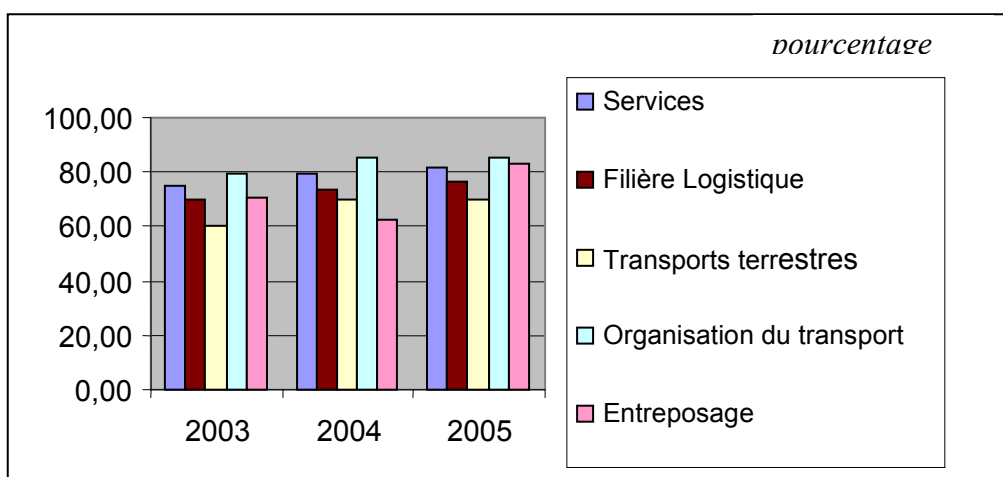
Date de mise à jour : 01/09/2006

La Filière - Les Entités Bénéficiaires

Secteur(s) d'activité(s)	Pourcentage		
	Haute-Normandie		
	2003	2004	2005
Services	75,20	79,20	81,60
Filière logistique	69,90	73,70	76,20
Transports terrestres	60,10	70,10	69,80
Organisation du transport	79,50	85,50	85,30
Entreposage	70,60	62,50	83,30

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 01/09/2006



La proportion d'entreprises bénéficiaires a cru notablement dans le secteur des services en Haute-Normandie passant de 75,2 % à 81,6 % (+6,4%).

Cette évolution favorable est également constatée pour la filière logistique (69,9% en 2003 contre 76,2% en 2005) : elle a été d'une ampleur supérieure dans les transports terrestres (9,7%) ou comparable dans l'organisation du transport (+ 5,8%).

Par contre, les variations importantes et divergentes dans l'entreposage découlent de situations contrastées suivant les entreprises en liaison avec les calendriers de réalisation d'investissements d'ampleur souvent très différente qui ont impacté de manière variable les résultats d'exploitation. Au global, cependant, la tendance de fond reste favorable.

2. LES INDICATEURS DE DYNAMISME

2.1. Taux d'exportation

Le ratio « Exportations / Chiffre d'Affaires » constitue un élément important d'appréciation du dynamisme des entreprises et de leur capacité d'ouverture sur l'extérieur.

Le taux d'exportation

pourcentage



Source : Banque de France - Direction des entreprises

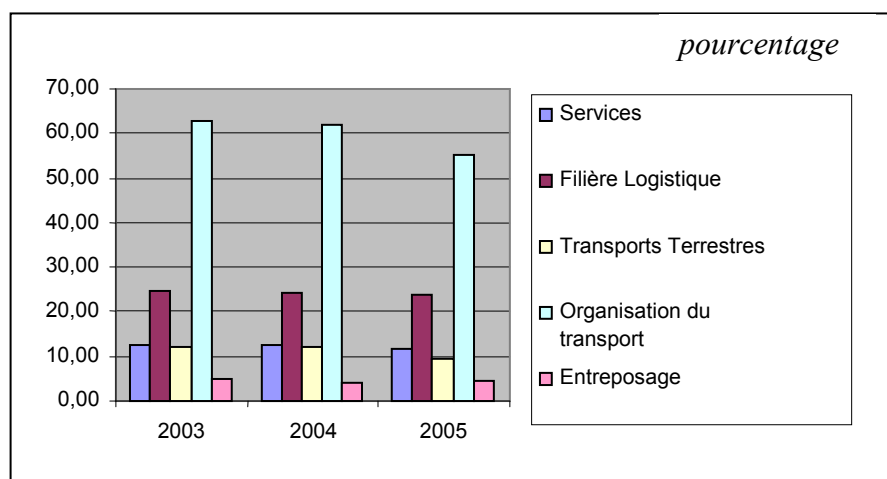
Date de mise à jour : 01/09/2006

La Filière - Taux d'Export

Secteur(s) d'activité(s)	Pourcentage		
	Haute-Normandie		
	2003	2004	2005
Services	12,70	12,60	11,60
Filière Logistique	24,75	24,12	23,78
Transports terrestres	12,26	12,11	9,58
Organisation du transport	62,96	61,88	55,00
Entreposage	5,13	4,26	4,45

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 01/09/2006



Malgré une lente érosion sur trois ans, le taux d'exportation de la filière logistique reste plus de deux fois plus élevé que celui observé dans le secteur des services, (respectivement 23,7% en 2005 contre 11,6%).

Il s'avère tout particulièrement haut dans les activités organisation du transport en lien avec la nature de l'activité largement tournée vers l'international, bien qu'il s'inscrive en repli sensible sur 3 ans (55% en 2005 contre 63% en 2003) : malgré des évolutions extrêmement contrastées d'une entreprise à l'autre, cette érosion relative s'explique principalement par une croissance plus rapide de l'activité import par rapport à l'export.

Les taux d'exportation sont à des niveaux sensiblement inférieurs dans le transport terrestre ou l'entreposage (respectivement 9,58% et 4,45% en 2005) et s'inscrivent également en repli sur 3 ans en liaison vraisemblablement avec la montée en puissance de la concurrence internationale notamment dans le transport routier.

2.2. Taux d'investissement

Les immobilisations corporelles (matérielles) recouvrent l'ensemble des moyens de production dont l'entreprise est propriétaire : constructions, installations techniques, matériels et outillages, mobilier, matériels de transport, etc....

Les Investissements en Immobilisations Corporelles concernent uniquement les acquisitions d'immobilisations effectuées par les entreprises au cours de l'exercice de référence.

Le taux d'investissement, défini par le ratio « Investissements en Immobilisations Corporelles / Valeur Ajoutée » est une première mesure de l'intensité de l'effort d'investissement mené par l'entreprise et témoigne, de ce point de vue, de son dynamisme.

Le taux d'investissement

	<i>pourcentage</i>		
	Haute-Normandie		
	2003	2004	2005
Industrie	21,06	14,60	14,02
Construction	6,10	4,71	4,55
Commerce	10,18	8,28	12,85
Services	18,07	16,71	35,08
Ensemble Secteurs	16,28	12,73	18,97

Source : Banque de France - Direction des entreprises

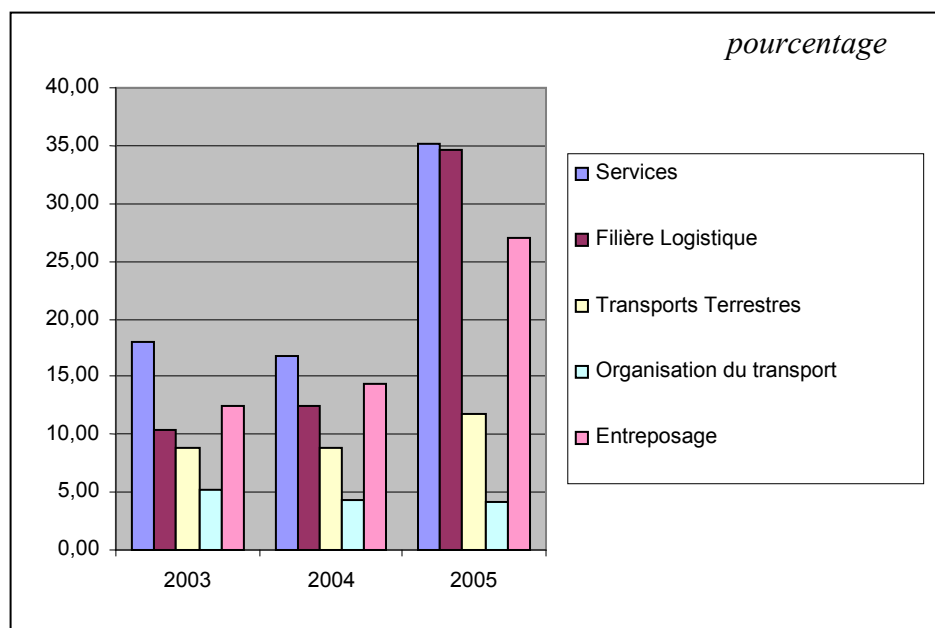
Date de mise à jour : 01/09/2006

La Filière - Taux d'investissement

Secteur(s) d'activité(s)	Haute-Normandie		
	Pourcentage		
	2003	2004	2005
Services	18,07	16,71	35,08
Filière Logistique	10,32	12,51	34,68
Transports terrestres	8,81	8,78	11,82
Organisation du transport	5,28	4,30	4,09
Entreposage	12,41	14,36	26,94

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 01/09/2006



Si sur trois années, l'effort d'investissement paraît avoir été plus soutenu dans le secteur des services en Haute-Normandie (18,07%, 16,71%, 35,08%), une montée en puissance très nette est observée dans la filière logistique puisque le ratio passe de 10,32% en 2003 à 12,51% et 34,68% en 2005.

Cette progression importante doit être corrélée avec les importants programmes de construction d'entrepôts dans l'activité entreposage avec des taux à la fois significatifs et en progression sur 3 ans (12,41%, 14,36%, puis 26,94%).

L'importance des investissements liés aux activités portuaires (manutention entre autres) explique aussi le niveau élevé enregistré en 2005.

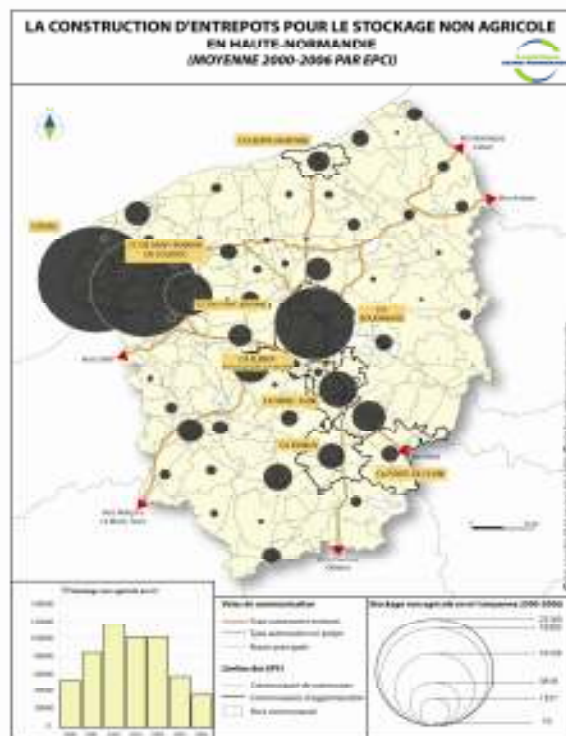
Par contre, l'organisation du transport ne consacre aux investissements qu'une part faible, et en diminution sur 3 ans, de la valeur ajoutée créée : le constat est à relativiser car les besoins sont peu importants et concernent des enveloppes financières d'ampleur généralement limitées.

Dans le transport terrestre, la hausse observée en 2005 découle davantage de l'impact des gros programmes de renouvellement de matériel de quelques acteurs importants que d'une tendance générale.

Les différents projets de construction d'entrepôts sont localisés majoritairement :

- Communauté d'agglomération du Havre et communauté de communes de Saint Romain : Parc logistique de Port 2000, PLPN (Rogerville), Le Hode Saint Vigor),
- Zone de Port Jérôme : Port Jérôme II,
- Communauté d'Agglomération Rouennaise : Le Jonquay II (Sotteville-Les-Rouen) ; ZA de la Haye ; RVSL (Grand Couronne).

La construction d'entrepôts pour le stockage non agricole sur la période 2003 à 2005 est supérieure à 100 000 m². Les investissements sont massifs et soutenus. En 2000, seulement 50 000 m² étaient destinés au stockage non agricole.



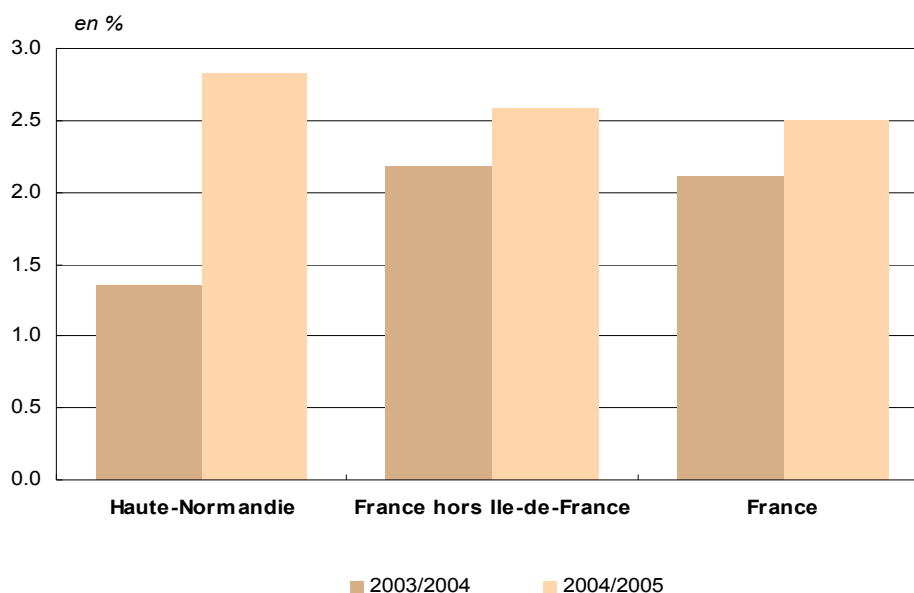
3. LES INDICATEURS DE DEPENDANCE

La dépendance financière

Introduction : le maillage bancaire

La densité du réseau bancaire est définie par le rapport entre le nombre de guichets bancaires permanents et la population totale située dans la zone étudiée. L'ensemble des guichets bancaires est réparti entre les principales catégories d'établissements : banques relevant de la Fédération Bancaire Française (F.B.F.), banques mutualistes, autres établissements.

Évolution du nombre de guichets permanents



Source : Banque de France - Direction des établissements de crédit et des entreprises d'investissement
Date de mise à jour : 31/12/2005

La densité du réseau bancaire

	Nombre de guichets par tranche de 10000 habitants		
	2003	2004	2005
Haute-Normandie	3.74	3.79	3.89
France hors Ile-de-France	4.41	4.50	4.62
France	4.35	4.44	4.55

Source : Banque de France - Direction des établissements de crédit et des entreprises d'investissement
Date de mise à jour : 31/12/2005

3.1. Taux d'endettement bancaire

L'endettement bancaire comprend l'ensemble des engagements contractés par les entreprises auprès des banques, que ces engagements soient inscrits ou non aux bilans des entreprises concernées.

Le ratio « Endettement Bancaire / Fonds Propres Nets » mesure le degré d'autonomie financière et la capacité d'endettement dont disposent les entreprises.

Le Taux d'endettement bancaire

	<i>pourcentage</i>		
	Haute-Normandie		
	2003	2004	2005
Industrie	23,63	22,67	25,35
Construction	45,86	38,46	36,03
Commerce	53,30	48,31	55,68
Services	145,30	124,83	130,63
Ensemble Secteurs	57,05	52,48	59,15

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 01/09/2006

La Filière - Taux d'Endettement Bancaire

Secteur(s) d'activité(s)	Pourcentage		
	Haute-Normandie		
	2003	2004	2005
Services	145,3	124,83	130,63
Filière Logistique	47,81	48,14	80,73
Transports terrestres	116,18	108,76	112,75
Organisation du transport	47,14	47,36	32,18
Entreposage	106,61	46,65	93,78

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 01/09/2006



Le taux d'endettement bancaire apparaît relativement élevé dans le secteur des services en Haute-Normandie avec des taux allant de 145% en 2003 à 131% en 2005.

Il est sensiblement inférieur dans la filière logistique dans son ensemble : stable aux environs de 48% en 2003 et 2004, il augmente fortement en 2005 (81%) sous l'effet des importants emprunts mis en place dans les entreprises relevant du portuaire (notamment manutention, fluvial....) ; la tendance est comparable mais dans une moindre mesure dans l'entreposage en relation avec d'ambitieux programmes d'investissement en cours de réalisation.

Dans le transport terrestre, les entreprises sont demeurées endettées à un niveau élevé allant de 117% en 2003 à 113% en 2005, malgré une baisse tendancielle : les situations individuelles apparaissent cependant extrêmement contrastées.

Dans l'entreposage, le constat est hétérogène : des situations d'endettement très lourdes côtoient des structures financières tout à fait équilibrées.

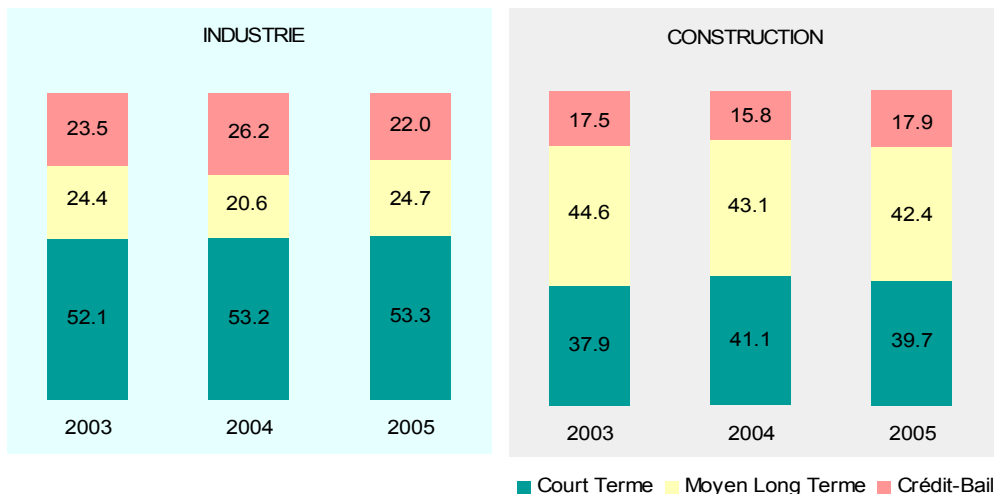
Dans l'organisation du transport, une majorité d'entreprises affiche une bonne autonomie financière.

3.2. La structure de l'endettement bancaire

Il s'agit de la répartition de l'endettement bancaire entre crédits court terme, crédits moyen et long terme et crédit-bail. A cet égard, les banquiers ont pour obligation de déclarer à la Banque de France les crédits octroyés aux entreprises dès lors qu'ils atteignent 76 000 Euros par bénéficiaire et par guichet bancaire.

La structure de l'endettement bancaire - La Région de la Haute-Normandie

pourcentage

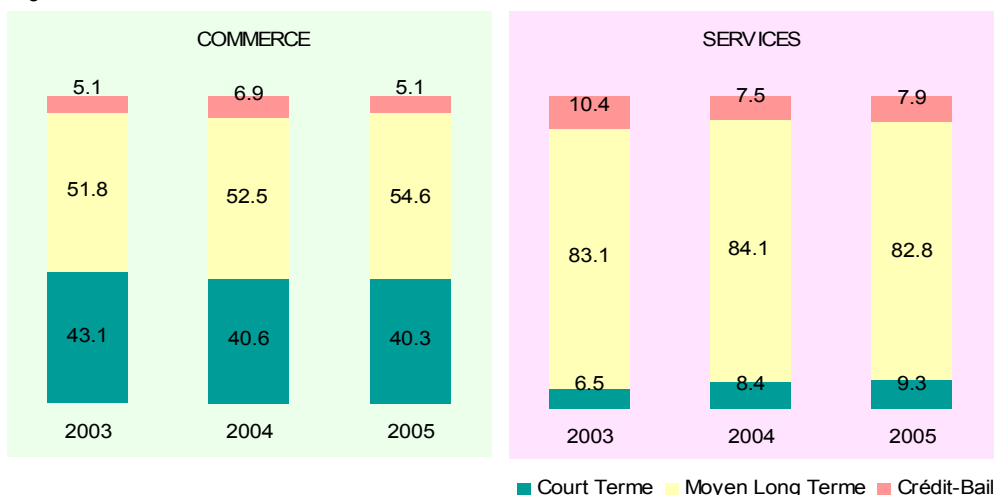


Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/12/2005

La structure de l'endettement bancaire - La Région de la Haute-Normandie

pourcentage



Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/12/2005

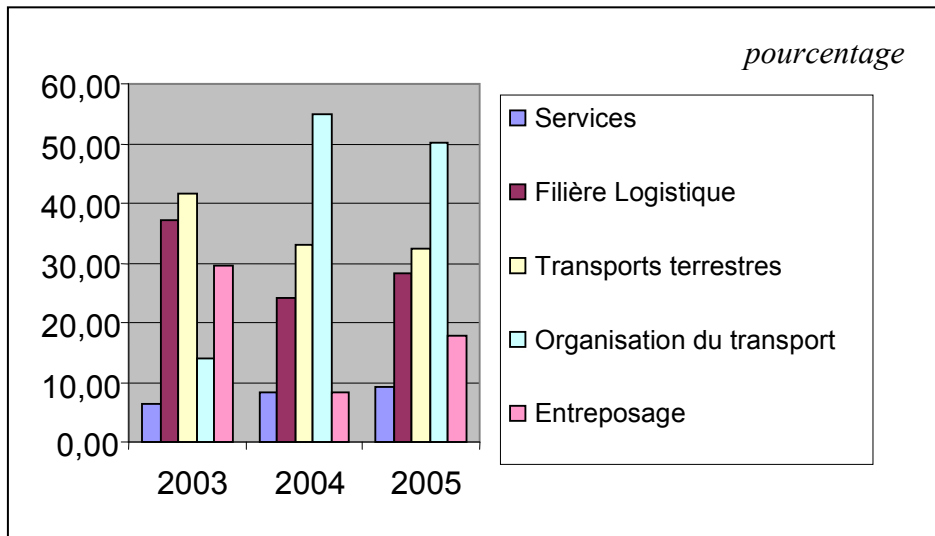
La Filière - Structure de l'Endettement Bancaire

Nature Crédits Secteur(s) d'activités (s)	Pourcentage			
	Haute-Normandie			
	2003	2004	2005	
Court terme	Service	6,50	8,40	9,30
	Filière Logistique	37,09	24,16	28,35
	Transports terrestres	41,69	33,11	32,40
	Organisation du transport	13,92	54,93	50,20
	Entreposage	29,37	8,24	17,67
Long/Moyen Terme	Services	83,10	84,10	82,80
	Filière Logistique	30,10	53,25	53,23
	Transports terrestres	26,79	29,17	31,80
	Organisation du transport	2,35	9,31	19,40
	Entreposage	21,90	25,75	25,12
Crédit-Bail	Services	10,40	7,50	7,90
	Filière Logistique	32,80	22,60	18,42
	Transports terrestres	31,52	37,71	35,80
	Organisation du transport	83,74	35,76	30,40
	Entreposage	48,73	66,01	57,21

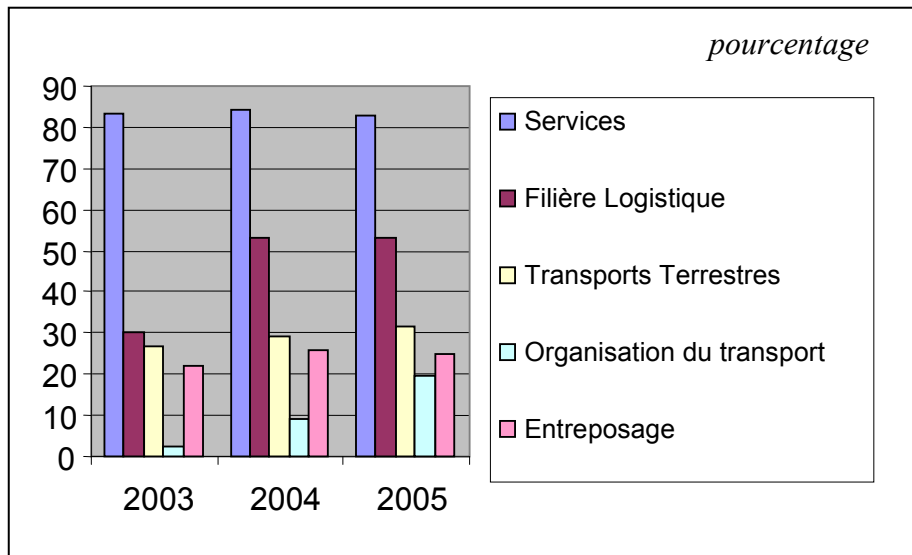
Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 01/09/2006

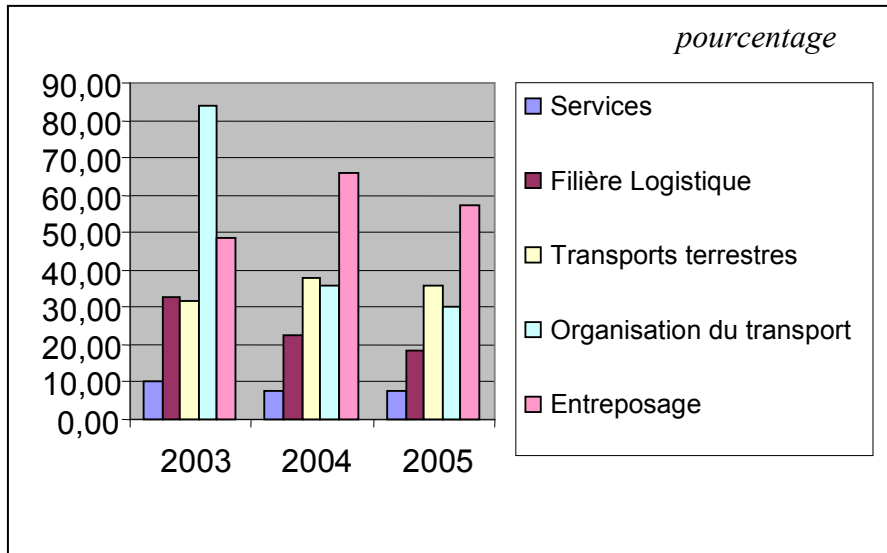
ENDETTEMENT COURT TERME



ENDETTEMENT MOYEN LONG TERME



ENDETTEMENT CREDIT-BAIL



La filière logistique ainsi que ses activités se caractérisent par un endettement à court terme près de trois fois supérieur au ratio constaté dans le secteur des services, un endettement moyen long terme nettement inférieur mais aussi un recours plus important aux formules de crédit-bail.

Le transport terrestre a vu ses besoins en concours bancaires à court terme se réduire de plus de 9 points en 3 ans passant de 41,69 % à 32,40 % : cela a été compensé par l'augmentation de son endettement à moyen-long terme (+5 %) et en crédit-bail (+4,28%).

Par contre, les besoins en financement court terme ont fortement augmenté dans l'organisation du transport sous l'effet d'une progression des besoins d'exploitation ; la part consacrée aux investissements financés par des crédits moyen long terme ou en crédit-bail est fluctuante dans le temps et concerne des enveloppes globales relativement peu importantes.

Dans l'entreposage, l'effort d'investissement reste soutenu notamment de la part de gros investisseurs qui financent principalement leurs opérations par recours au crédit-bail.

3.3. Les fonds propres

Ce sont les capitaux dits à risques, apportés par les actionnaires lors de la création de l'entreprise puis des émissions de capital successives, ou laissés par eux à la disposition de la société sous forme de bénéfices mis en réserves.

Les entreprises doivent disposer de fonds propres suffisants pour assurer leur solvabilité et ainsi constituer une garantie pour les créanciers. Cette mesure de la solvabilité s'exprime avec le ratio « Fonds Propres Nets / Total Bilan ».

Les fonds propres

	Pourcentage		
	Haute-Normandie		
	2003	2004	2005
Industrie	37,29	37,70	35,20
Construction	18,90	19,41	18,94
Commerce	27,39	29,12	28,45
Services	23,83	25,97	26,48
Ensemble Secteurs	29,83	31,01	29,74

Source : Banque de France - Direction des entreprises

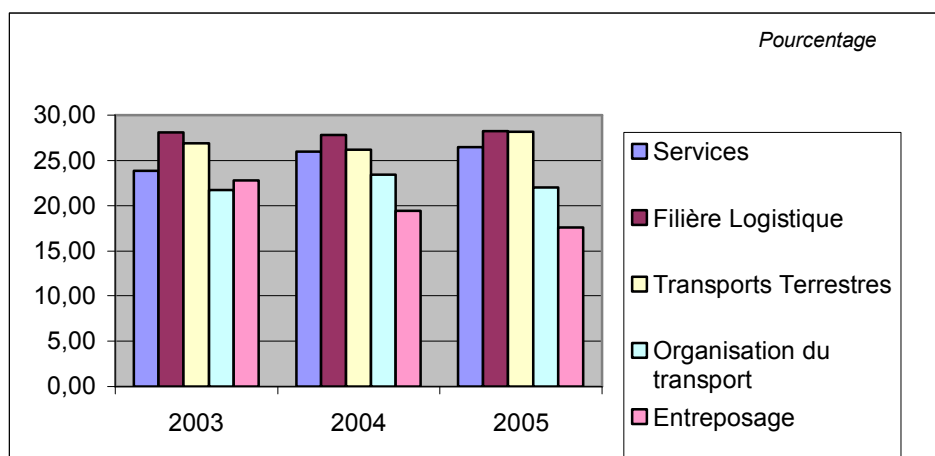
Date de mise à jour : 01/09/2006

La Filière - Fonds Propres

Secteur(s) d'activité(s)	Pourcentage		
	Haute-Normandie		
	2003	2004	2005
Services	23,83	25,97	26,48
Filière Logistique	28,09	27,82	28,27
Transports terrestres	26,89	26,16	28,13
Organisation du transport	21,75	23,46	22,02
Entreposage	22,79	19,44	17,61

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 01/09/2006



Alors qu'il se conforte dans le secteur des services en passant de 24% à 26,5% de 2003 à 2005, le ratio de solvabilité apparaît quasiment stable sur trois ans pour la filière logistique dans son ensemble (aux environs de 28%), la progression observée dans les transports terrestres (+1,20) étant compensée par une diminution dans le secteur entreposage (-5,18) : dans ce dernier cas, la croissance des actifs immobilisés liée à la réalisation de programmes d'investissements importants ainsi que la progression de l'activité n'ont pas été nécessairement suivies par une augmentation des fonds propres mais ont été généralement financées par un accroissement de l'endettement.

4. LES INDICATEURS DE VULNERABILITE

4.1. Appréciation de la vulnérabilité des entreprises

La cotation attribuée par la Banque de France, à partir de l'ensemble des éléments objectifs en sa possession, synthétise l'appréciation portée, à un moment donné, sur la situation d'une entreprise (cf annexe 2 « la cotation Banque de France »).

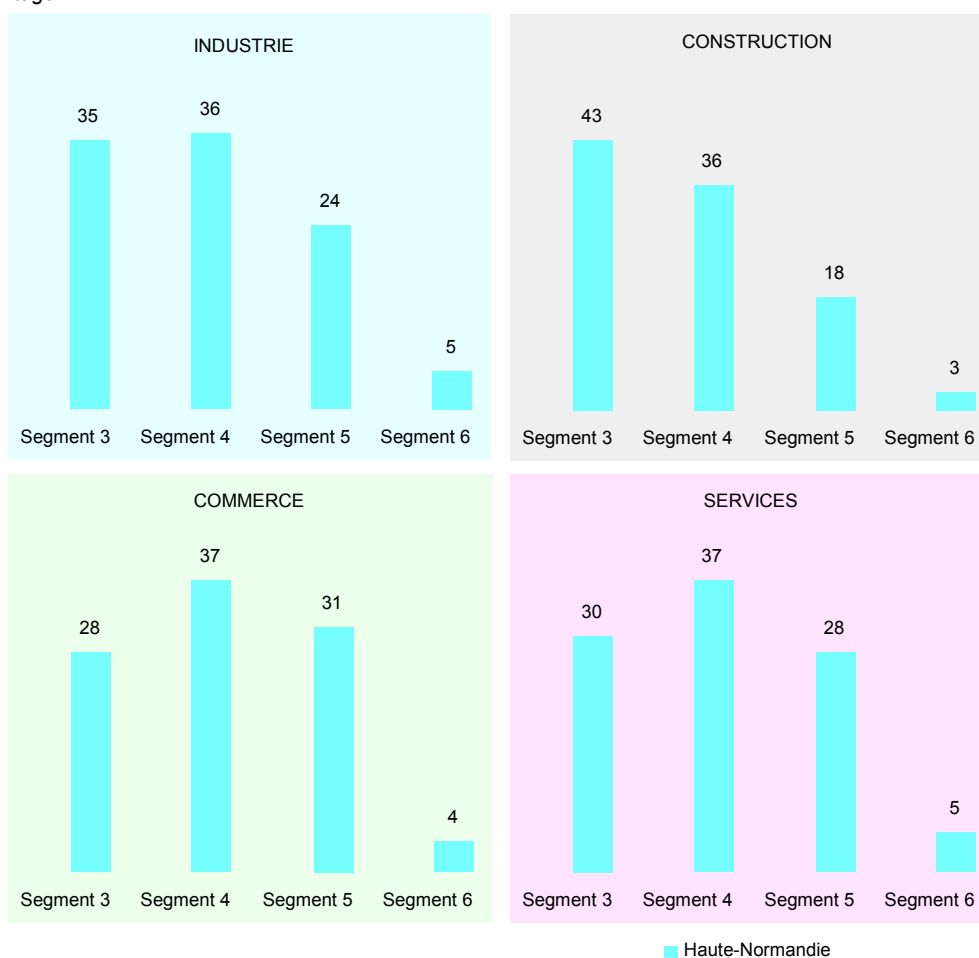
La déclinaison d'indicateurs à partir de la cotation permet d'appréhender la situation économique et financière des ensembles sectoriels et géographiques sous étude.

4.1.1. La situation des entreprises

La situation économique et financière des ensembles analysés peut être appréciée, pour chaque secteur d'activité, en fonction de la cotation attribuée aux entreprises relevant du secteur en cause.

La cotation Banque de France et les entreprises

pourcentage



Source : Banque de France - Direction des entreprises

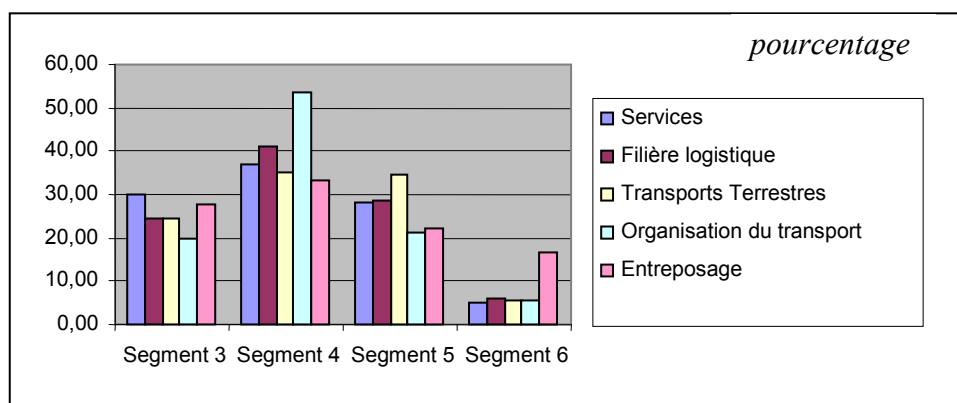
Date de mise à jour : 01/09/2006

La Filière - Cotation BDF

Entreprises	Haute-Normandie			
	Segment	Segment	Segment	Segment
	3	4	5	6
Services	30,00	37,00	28,00	5,00
Filière Logistique	24,32	40,98	28,69	6,01
Transports terrestres	24,69	35,19	34,57	5,56
Organisation du transport	19,72	53,52	21,13	5,63
Entreposage	27,78	33,33	22,22	16,67

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 01/09/2006



Comparé au secteur des services en Haute-Normandie, la proportion d'entreprises en très bonne santé apparaît inférieure dans la filière logistique (24,32% contre 30%) et ses activités, le déficit étant particulièrement net dans l'organisation du transport (19,7%).

Si l'on additionne les segments 3 et 4, qui ensemble, sont représentatifs d'entreprises en bonne santé, le constat reste à peu près le même sauf pour l'organisation du transport : dans ce dernier cas, le déficit en cote 3 est plus que compensé par un excédent important de cote 4 (53% contre 37 % pour le secteur des services) qui découle bien souvent de fonds propres insuffisants voire parfois de rentabilités trop faibles pour que les entreprises de ce segment puissent bénéficier de la cote 3.

L'activité du transport terrestre affiche aussi un taux de cotes 5 supérieur à la moyenne, indice d'une plus grande fragilité financière.

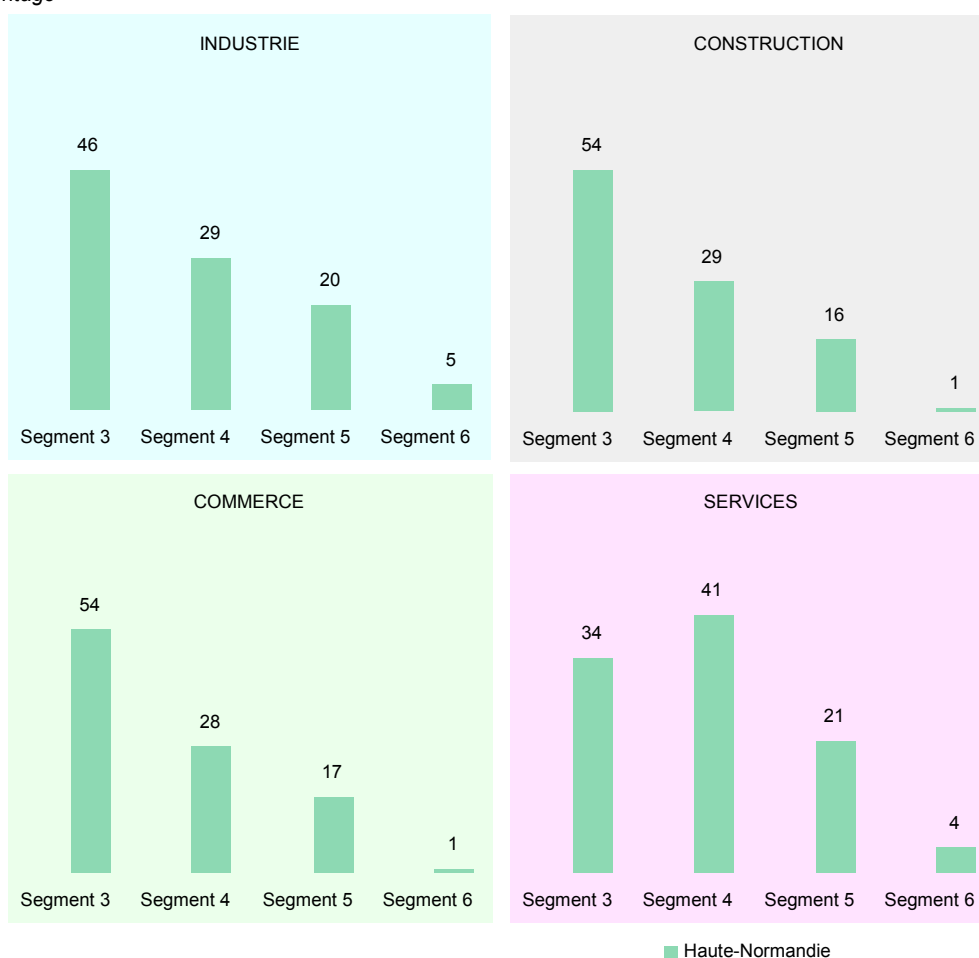
Dans l'entreposage, 16% des affaires voient leur pérennité gravement compromise contre 5,5 % ou 6% ailleurs.

4.1.2. Rapprochement de la cotation Banque de France et des chiffres d'affaires

La situation économique et financière peut également être appréciée en fonction de la part de chiffre d'affaires réalisée, pour chaque segment de cotation (cf annexe 2 « la cotation Banque de France »), par les entreprises relevant des secteurs concernés. La présentation en terme de chiffre d'affaires constitue une approche complémentaire et indispensable à celle du nombre d'entreprises.

Analyse de la cotation Banque de France par rapport aux chiffres d'affaires

pourcentage



Source : Banque de France - Direction des entreprises

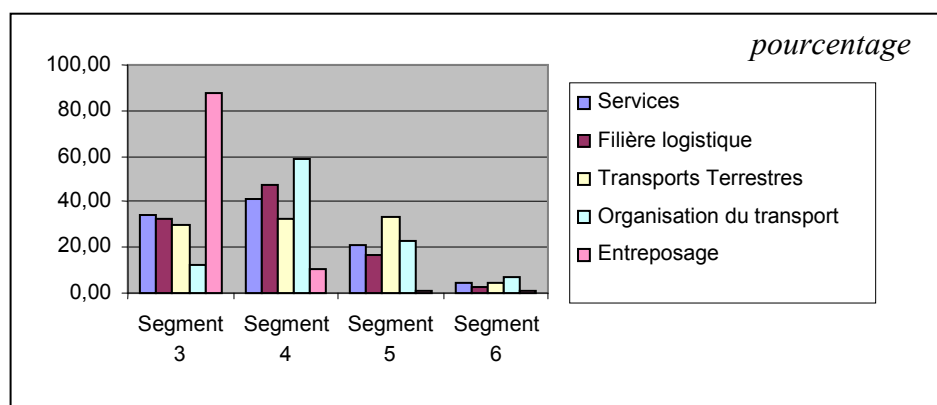
Date de mise à jour : 01/09/2006

La Filière - Cotation BDF

Entreprises	Haute-Normandie			
	Segment	Segment	Segment	Segment
	3	4	5	6
Services	34,00	41,00	21,00	4,00
Filière Logistique	32,38	47,63	16,95	3,04
Transports terrestres	29,96	32,16	33,55	4,33
Organisation du transport	11,95	58,75	22,55	6,75
Entreposage	87,45	10,19	1,12	1,24

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 01/09/2006



En termes de pérennité de chiffre d'affaires, 80% du chiffre d'affaires est réalisé par des entreprises de la filière logistique jugées saines ou très saines.

Le constat est particulièrement éloquent dans l'entreposage où ce même ratio atteint 98% dont 87% d'entreprises cotées au meilleur niveau (3).

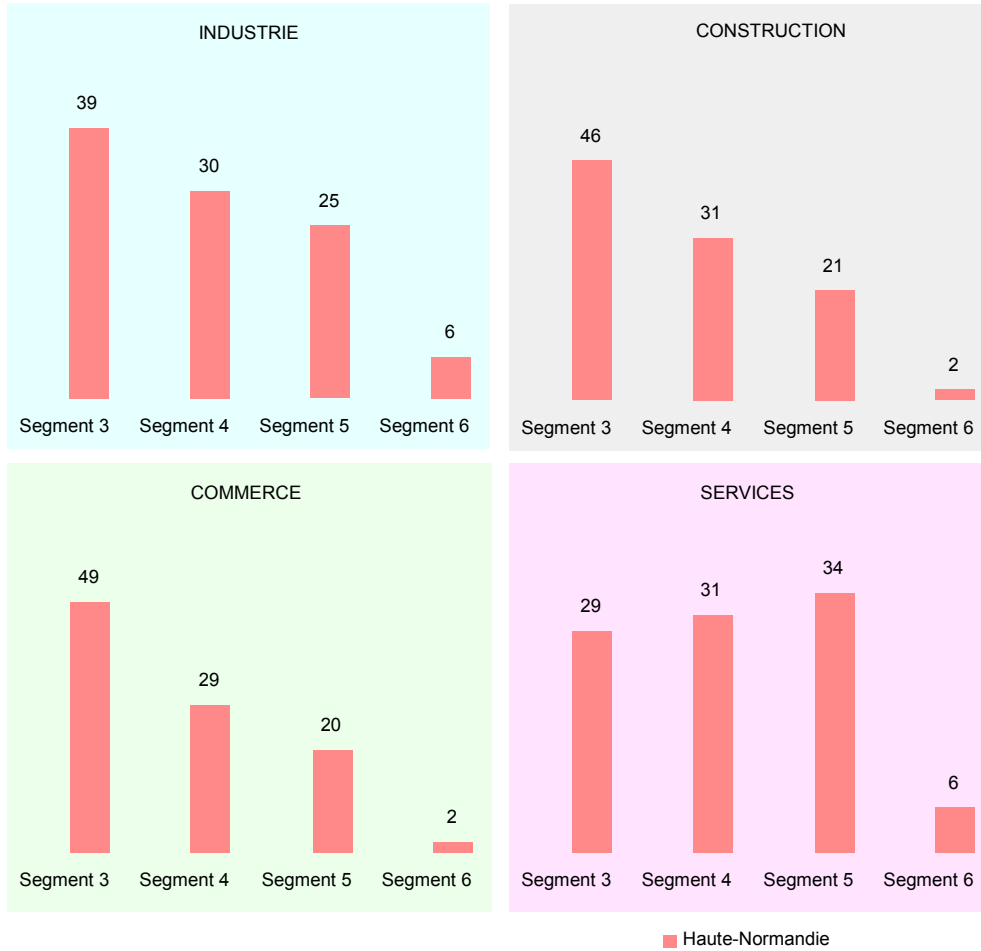
La situation est moins favorable dans le transport terrestre ou l'organisation de transport, où respectivement 33,5% et 22,55% du chiffre d'affaires sont réalisés par des entreprises fragiles et respectivement 4,33% et 6,75% par des sociétés en situation difficile.

4.1.3. Rapprochement de la cotation Banque de France et des effectifs

Dans ce cas, l'analyse économique et financière privilégie le rapprochement entre les effectifs employés dans les entreprises relevant des secteurs concernés et les segments de cotation Banque de France correspondants (cf annexe 2 « la cotation Banque de France »).

Analyse de la cotation Banque de France par rapport aux effectifs

pourcentage



Source : Banque de France - Direction des entreprises

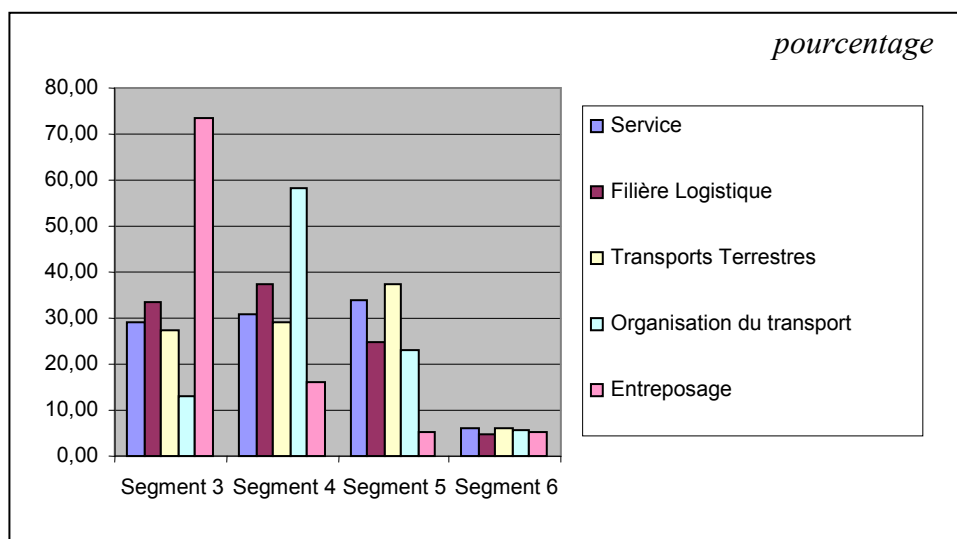
Date de mise à jour : 01/09/2006

La Filière - Cotation BDF

Entreprises	Haute-Normandie			
	Segment	Segment	Segment	Segment
	3	4	5	6
Services	29,00	31,00	34,00	4,00
Filière Logistique	33,28	37,21	24,79	4,71
Transports terrestres	27,36	29,28	37,35	6,01
Organisation du transport	13,25	58,11	22,85	5,79
Entreposage	73,37	16,26	5,13	5,24

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 01/09/2006



70,5% des effectifs de la filière logistique travaillent dans des entreprises jugées solides ou très solides sur le critère de la cotation attribuée par la Banque de France contre 60% dans le secteur des services.

Ce même ratio s'élève à 89,6% dans l'entreposage.

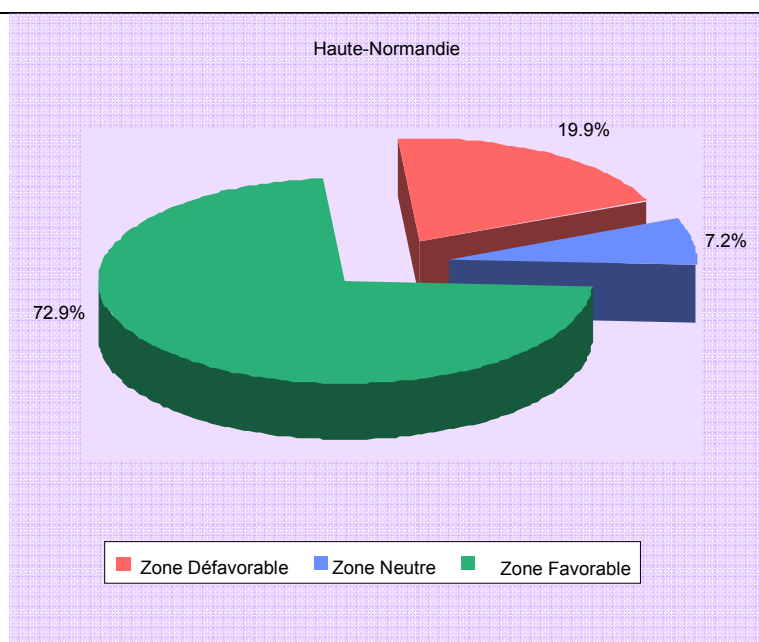
Par contre, 41% des effectifs dans les transports terrestres relèvent d'entreprises réputées fragiles (37,3%) ou en situation financière difficile (6%).

4.2. Le risque de défaillance dans le secteur industriel

Le score BDFI est un instrument de détection précoce des défaillances d'entreprise, développé par la Banque de France. Il relève d'une démarche statistique et conduit à une analyse probabiliste du risque. Applicable aux firmes de l'industrie, le score permet d'évaluer le risque de défaillance à partir des données comptables de l'entreprise. Cette prévision, estimée individuellement grâce à la probabilité de défaillance associée à la valeur du score, concerne la période de trois années consécutives au calcul du score de l'entreprise.

Les graphiques ci-dessous font ressortir la proportion d'entreprises situées dans les différentes zones de défaillance.

Le score BDFI



Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 01/09/2006

4.3. La vulnérabilité des ménages

La Banque de France s'est vue confier par le législateur (Loi Neiertz de 1989 modifiée en 1995 et 1998) le secrétariat et le fonctionnement des commissions de surendettement. Ces commissions, auxquelles participent les succursales de la Banque de France, ont reçu pour mission de tenter de rechercher des solutions amiables aux problèmes rencontrés par les particuliers confrontés à un excès d'endettement. Cette structure constitue un observatoire privilégié des difficultés financières des particuliers.

Dossiers déposés

	2003	2004	2005	<i>unités</i>
Haute-Normandie	7 324	8 311	7 656	
France hors Ile-de-France	140 151	158 208	152 261	
France	165 493	188 176	182 330	

Source : Banque de France - Direction du réseau - SASTA

Date de mise à jour : 31/12/2005

Poids du surendettement

Tranche de 10 000 habitants

	2005	<i>nombre de dossiers déposés</i>
Haute-Normandie	43.01	
France hors Ile-de-France	32.01	
France	31.16	

Source : Banque de France - Direction du réseau - ACSEL

Date de mise à jour : 31/12/2005

5. LE SECTEUR DE LA MANUTENTION EN HAUTE-NORMANDIE

Le secteur de la manutention constitue un secteur relativement hétérogène tant par la disparité en terme de tailles d'entreprises qui la composent que par la diversité des activités ; des entreprises très généralistes côtoient des entités à l'objet social extrêmement spécialisé.

A cela s'ajoute des spécificités liées aux particularismes portuaires : ainsi, la nécessité de recourir à de la main d'œuvre spécialisée mise à disposition par d'autres entreprises (dockers) ou à des entreprises incontournables pour certaines tâches, entraîne des particularités comptables qui perturbent les comparaisons avec les autres secteurs, notamment en matière de création de valeur ajoutée et de résultat d'exploitation.

De plus, cette filière est dominée par un nombre très limité de très grosses affaires pour lesquelles les paramètres d'exploitation et les effets d'échelle n'offrent guère de points de comparaison avec des entités plus spécialisées ou de tailles infiniment plus réduites ; enfin les typologies de clientèle tant en terme de taille que de marchés sont extrêmement contrastées.

Les structures financières ainsi que les niveaux de rentabilité sont très diversifiés : l'échantillon sous revue couvre pratiquement la totalité du spectre des possibilités.

Au demeurant, il apparaît cependant que les principaux intervenants porteurs des plus gros chiffres d'affaires et employeurs, directement ou indirectement, des effectifs les plus significatifs ont su conforter leurs activités par des investissements opérationnels judicieux à l'appui d'alliances pertinentes avec des acteurs maritimes importants.

Il est vraisemblable que les synergies ainsi obtenues et l'augmentation parallèle de l'attractivité de l'hinterland profiteront à des degrés variables directement à l'ensemble des acteurs de ce secteur d'activité et indirectement à l'ensemble de la filière logistique.

6. ZOOM SUR LES PETITES ENTREPRISES DE TRANSPORT

6.1. Le Transport de Marchandises de proximité (Code NAF 602L)

	Exercice			Par tranche de CA		
	2005	2004	2003	0 à 60000	60000 à 100000	100000 à 500000
Taux de Valeur ajoutée = <i>(valeur ajoutée/chiffre d'affaires HT)</i>	54,0%	55,6%	55,9%	58,9%	52,8%	54,5%
Utilisation de la valeur ajoutée =						
<i>masse salariale/ valeur ajoutée</i>	76,3%	73,9%	74,6%	29,4%	31,8%	60,2%
<i>Impôts et taxes/valeur ajoutée</i>	6,1%	5,9%	6,1%	5,9%	6,1%	5,5%
Capacité bénéficiaire = (EBE/CA)	29,7%	32,8%	32,1%	37,6%	33,0%	19,4%
Résultat courant = (résultat courant/chiffre d'affaires)	26,3%	28,3%	28,0%	34,7%	30,0%	15,3%
Crédit clients en nombre de jours	52	52	54	43	61	50

Source : Centre de Gestion Agréé de Haute -Normandie

Dans le transport de marchandises de proximité, le taux de valeur ajoutée a subi une légère érosion passant de 55,9% en 2003 à 54% en 2005. Le taux est particulièrement élevé dans les petites entreprises (CA<60000€), s'infléchit en deçà de la moyenne dans la tranche intermédiaire (CA compris entre 60000 et 100000€) et se situe légèrement au-dessus dans la tranche supérieure (CA allant de 100000 à 500000€).

Parallèlement tant la capacité bénéficiaire que le résultat courant diminuent sur 3 ans. Le niveau de rentabilité paraît inversement proportionnel à l'importance du chiffre d'affaires mais cela découle du fait que, s'agissant bien souvent d'affaires personnelles, les revenus de l'exploitant sont prélevés sur le résultat courant et non pas sous forme de charges sociales ou salariales hormis une part minime de cotisations spécifiques.

6.2. Le transport de marchandises interurbain (Code NAF 602M)

	Exercice			Par tranche de CA		
	2005	2004	2003	0 à 60000	60000 à 100000	100000 à 500000
Taux de Valeur ajoutée = <i>(valeur ajoutée/chiffre d'affaires HT)</i>	46,9%	48,3%	49,0%	48,6%	43,5%	50,3%
Utilisation de la valeur ajoutée :						
<i>masse salariale /valeur ajoutée</i>	75,5%	69,1%	71,4%	27,4%	30,3%	59,8%
<i>Impôts et taxes/valeur ajoutée</i>	7,2%	7,9%	7,9%	6,8%	8,0%	6,9%
Capacité bénéficiaire = (EBE/CA)	26,6%	28,2%	28,1%	32,1%	27,0%	16,9%
Résultat courant = <i>(résultat courant/chiffre d'affaires)</i>	21,5%	23,4%	21,9%	27,4%	21,0%	12,9%
Crédit clients en nombre de jours	60	63	68	54	62	66

Source : Centre de Gestion Agréé de Haute -Normandie

Une attrition du taux de valeur ajoutée sur 3 ans (-2,1 %) est également observée dans le transport de marchandises interurbain : là encore, la tranche intermédiaire (CA de 60000€ à 100000€) paraît moins rentable, l'effet d'échelle positif jouant à partir d'un CA de 100000€.

La capacité bénéficiaire ainsi que le résultat courant s'infléchissent en deuxième année : elle apparaît plus élevée dans les tranches de CA les plus basses, constat qu'il convient de relativiser car s'agissant souvent d'affaires personnelles avec peu de salariés, le revenu de l'exploitant est directement lié au bénéfice d'exploitation.

7. SYNTHESE

La filière logistique en Haute-Normandie est composée à plus de 80% d'entreprises employant moins de 50 salariés, dont le poids global en termes de chiffre d'affaires ou d'effectifs globaux est extrêmement variable en fonction du type d'activité : important dans l'organisation du transport ou le transport terrestre, les données sont nettement plus faibles dans l'entreposage.

A l'inverse, les entreprises de plus de 200 ou de 500 salariés sont l'exception et se situent pour l'essentiel dans la manutention portuaire.

Le niveau de valeur ajoutée généré par la filière logistique (28,6%) est sensiblement en deçà de celui observé dans le secteur des services (42,50% en 2005) : il est plus élevé en moyenne sur la période 2003/2005 dans le secteur du transport terrestre malgré une tendance baissière sur plusieurs années (37,5% en 2005 après un repli de 2,5% en 3 ans).

IL tend à se conforter dans l'organisation du transport, tout en restant peu élevé. Mais elle s'affaiblit notablement dans l'entreposage où il s'inscrit à des niveaux extrêmement bas.

La part de valeur ajoutée consacrée à la rémunération de la main d'œuvre diminue graduellement que ce soit dans les services ou la filière logistique, avec un constat analogue dans la plupart des activités analysées : seul le transport terrestre enregistre une hausse, conséquence directe de diverses mesures sociales qui ont alourdi progressivement les coûts salariaux.

La quote-part de valeur ajoutée dédiée au paiement des impôts et taxes est légèrement supérieure dans la filière logistique par rapport au secteur des services ; mais dans le détail, les analyses sont plus contrastées avec notamment une contribution plus importante en matière d'impôts et taxes dans l'entreposage en lien avec des investissements immobiliers et mobiliers plus importants.

La capacité bénéficiaire dans le secteur des services (8,8% en 2005) apparaît sensiblement supérieure à celle de la filière logistique (7,34% en 2006) mais enregistre une progression sur plusieurs années dans les deux cas : si l'activité organisation du transport conforte sa performance dans ce domaine, le transport terrestre et l'entreposage voient leur rentabilité décliner graduellement sur plusieurs exercices.

La proportion d'entreprises bénéficiaires a cru notablement tant dans le secteur des services que dans la filière logistique : cette tendance reste plus soutenue dans le transport terrestre mais est plus contrastée dans l'entreposage.

Malgré une légère attrition sur trois ans, le taux d'exportation dans la filière logistique reste plus de deux fois plus élevé que dans le secteur des services (respectivement 23,8% et 11,60 % en 2005) : il est tout particulièrement significatif dans l'organisation du transport (55%).

L'effort d'investissement paraît avoir été plus soutenu depuis 2003 dans les secteurs des services que dans la filière logistique, mais un rattrapage très net est observé en dernière période en lien avec les importants programmes d'investissement réalisés dans l'entreposage ou les entreprises liées aux activités portuaires.

En matière de crédits bancaires, malgré l'impact en 2005 de la mise en place d'importants financements dans les entreprises relevant de la manutention ou du fluvial, la filière logistique paraît moins dépendante des financements bancaires que le secteur des services (respectivement 80,73% contre 131% en 2005) malgré des taux relativement élevés notés dans le transport terrestre (113%) ou l'entreposage (94%).

La filière logistique ainsi que les activités analysées se caractérisent par un endettement à court terme près de trois fois supérieur au ratio enregistré dans le secteur des services, un endettement à moyen long terme nettement inférieur, mais aussi par un recours plus important aux diverses formules de crédit-bail.

Sur trois ans, le niveau des fonds propres est demeuré globalement stable dans la filière logistique malgré des évolutions divergentes selon les sous-filiales, alors qu'il tend à se conforter dans le secteur des services.

Comparée au secteur des services en Haute-Normandie, la proportion d'entreprises en très bonne santé mesurée par la cotation 3, apparaît inférieure dans la filière logistique (24,3% contre 30%) et les activités observées, le décalage étant particulièrement important dans l'organisation du transport qui compense cependant par un taux nettement plus élevé de cotes 4.

A noter également dans les transports terrestres ou l'entreposage une proportion d'entreprises fragiles plus importante que la moyenne.

En terme de pérennité du chiffre d'affaires, 80% sont réalisés par des entreprises de la filière logistique jugées saines ou très saines, avec un constat cependant un peu moins favorable dans le transport terrestre ou l'organisation du transport.

70% des effectifs de la filière logistique travaillent dans des entreprises jugées solides ou très solides contre seulement 60% dans le secteur des services : ce ratio s'élève à 90% dans l'entreposage mais est nettement moins favorable dans les transports terrestres.

8. CONCLUSION

La logistique en Haute-Normandie est, sans doute plus qu'ailleurs, un secteur en pleine évolution en raison notamment des retombées attendues de la montée en puissance de Port 2000, du développement des activités portuaires de Rouen ainsi que de l'optimisation des synergies existantes ou latentes.

De fait, les exigences des clients se sont considérablement accrues au fil des années : passant d'une demande de transport basique, ils sont devenus consommateurs de prestations logistiques complexes de plus en plus sophistiquées incluant des contraintes fortes en matière de délais de livraisons, de traçabilité alors que parallèlement les contraintes en matière sociale, environnementale ou tenant à la sécurité se renforçaient. Tous ces paramètres ont été et continuent à être de puissants vecteurs de changement et de nécessaire adaptation pour la profession.

La logistique en Haute-Normandie reste un secteur où une multiplicité d'acteurs de taille petite ou moyenne coexiste avec de très grosses entreprises en nombre limité. Cette atomisation est aussi facteur de souplesse et d'adaptabilité : avec l'aide d'outils informatiques de plus en plus structurants et performants, ces sociétés trouvent chaque jour des solutions et innovent constamment pour livrer au quotidien, en temps et en heure, les marchandises commandées tout en menant en interne un combat permanent pour gagner en productivité et préserver leur rentabilité d'exploitation.

Ce quasi-miracle quotidien ne peut s'accomplir qu'au prix d'une innovation sans cesse renouvelée recourant de plus en plus à des technologies de pointe grâce à des acteurs qui, au sein d'une même chaîne logistique, le plus souvent multimodale, travaillent en équipe face à des clients de plus en plus exigeants qui jugent en définitive de la qualité de la prestation globale en fonction de la performance du maillon le plus faible.

Dans un contexte concurrentiel national mais aussi européen très difficile, un des facteurs clé du succès passe par un jeu nécessairement collectif des différents acteurs de la logistique qui, s'appuyant sur des technologies et des solutions innovantes sans cesse renouvelées, permettra d'assurer des prestations au meilleur niveau, condition indispensable pour capter, non seulement au profit de la Haute-Normandie mais aussi du territoire national, des trafics supplémentaires.

Dans nos sociétés modernes, une logistique efficace est incontestablement un élément essentiel de l'attractivité et du développement d'un territoire : elle nécessite pour cela des infrastructures performantes sur des distances qui vont bien au-delà de la seule Haute-Normandie et recoupe à cet égard des préoccupations de niveau national voire européen. Là encore, il faudra jouer collectif pour faire prévaloir les intérêts hauts normands en démontrant qu'ils sont aussi ceux de la nation.

9. ANNEXES

Annexe 1 : La base de données FIBEN

Dans le cadre de ses missions de Banque Centrale, la Banque de France a constitué un fichier de renseignements sur les entreprises, connu sous le nom de FIBEN – Fichier Bancaire des Entreprises. Ce fichier, exclusivement ouvert à la profession bancaire et aux organismes à vocation économique, a progressivement acquis le rôle d'une véritable banque de données sur les entreprises.

Les entreprises cotées par la Banque de France sont soit des entreprises économiquement significatives (chiffre d'affaires supérieur à 0,75 millions d'euros, capital supérieur à 30 000 euros pour une SARL, 74 000 euros pour une SA) ou pour lesquelles la Banque de France dispose déjà d'informations les concernant (crédits bancaires, présence d'associés ou de dirigeants connus, événements judiciaires, incidents de paiement).

Les informations recueillies et analysées par la Banque de France sont de nature très diverse :

- descriptives : dénomination, adresse du siège social, catégorie juridique....,
- comptables et financières, extraites et calculées à partir des documents comptables de l'entreprise,
- relatives aux incidents de paiement-effets et aux engagements bancaires, déclarés par les établissements de crédit,
- judiciaires : il s'agit des jugements rendus par les juridictions commerciales ou par les juridictions civiles statuant en matière commerciale,
- liées à l'environnement financier (dirigeants, associés, sociétés détenues...) et économique (situation du secteur...) de l'entreprise,
- relatives à la situation des affaires avec lesquelles l'entreprise entretient des relations étroites de nature structurelle (activités liées) ou commerciale (clients ou fournisseurs).

Toutes ces informations sont mises à jour en temps réel. Ces mises à jour quotidiennes sont effectuées et exploitées par le réseau des succursales de la Banque de France.

Annexe 2 : La cotation Banque de France

La cotation des entreprises traduit l'appréciation que porte la Banque de France sur la capacité d'une entreprise à honorer ses engagements financiers. Cette cotation est établie à partir de l'ensemble des informations recueillies par la Banque sur l'entreprise.

La cotation fait l'objet d'une actualisation par les services « entreprises » des succursales de la banque chaque fois que des informations nouvelles significatives sont portées à leur connaissance.

La cotation Banque de France a une quadruple utilité :

- politique monétaire : elle permet à la Banque d'évaluer la qualité des garanties apportées par les établissements de crédit lors des opérations de refinancement menées dans le cadre de l'Euro système ;
- contrôle prudentiel : elle permet au superviseur bancaire d'évaluer la qualité du portefeuille de crédits détenu par un établissement bancaire ;
- risque client : la cotation est mise à disposition des établissements de crédit via le Fichier Bancaire des Entreprises (FIBEN). Elle est couverte par le secret professionnel et les établissements de crédit ne peuvent ni la diffuser ni la transmettre aux agences de renseignements. Elle constitue pour le système bancaire une source d'information sur le risque client ;
- information financière des entreprises : la cotation est systématiquement communiquée au dirigeant. C'est l'occasion d'attirer son attention sur l'importance des facteurs financiers pour assurer la pérennité et le développement de l'entreprise.

Pour répondre aux besoins de ses partenaires et améliorer la qualification du risque, la Banque de France a procédé à une adaptation de son échelle de cotation. Ce nouveau dispositif de cotation est mis à la disposition de la profession bancaire depuis avril 2004. La nouvelle échelle de cotation comporte désormais 13 niveaux au lieu de 5 auparavant. Pour les entreprises analysées au vu d'une documentation comptable ce sont 11 cotes de crédit disponibles au lieu de 4.

La « **cotation Banque de France** » est composée de deux éléments :

- une cote d'activité qui traduit le niveau du chiffre d'affaires de l'entreprise. Cette cote est représentée par une lettre : de A à H, J, N ou X ;
- une cote de crédit qui reflète l'appréciation globale de la Banque de France sur la capacité de l'entreprise à honorer ses engagements financiers.

Présentation synthétique des cotes de crédit :

Cotes de Crédit	La capacité de l'entreprise à honorer ses engagements financiers est :
3++	excellente,
3+	très forte,
3	forte,
4+	assez forte,
4	acceptable,
5+	assez faible,
5	faible,
6	très faible,
7	nécessite une attention particulière (au moins un incident de paiement). Cette cotation est attribuée exclusivement aux entreprises pour lesquelles la Banque de France ne dispose pas d'une documentation comptable récente,
8	menacée, compte tenu des incidents de paiement déclarés,
9	compromise, les incidents de paiements déclarés dénotant une trésorerie obérée,
P	l'entreprise fait l'objet d'une procédure judiciaire,
0	aucune information défavorable et absence de documentation comptable récente.

Dans le cadre de la prestation ACSEL, pour faciliter la lisibilité de l'analyse effectuée au niveau du territoire ou des secteurs d'activité et dans un souci de correspondre davantage à une étude macro-économique, un regroupement des cotations a été opéré en « Segments de Cotation » :

Cotes de Crédit	Segments de Cotation
3++ / 3+ / 3	3
4+ / 4	4
5+ / 5	5
6 / 8 / 9 / P	6

Annexe 3 : Méthode de calcul des indicateurs

Marge commerciale

- Ventes de marchandises
- achats de marchandises
- variation des stocks de marchandises

Valeur ajoutée

- Chiffre d'affaires net
- + production stockée
- + production immobilisée
- achats de marchandises
- variation des stocks de marchandises
- achats de matières premières et autres approvisionnements
- variation des stocks de matières premières et d'approvisionnements
- autres achats et charges externes

Charges de Personnel

- Salaires et traitements
- + charges sociales

Excédent brut d'exploitation

- Valeur ajoutée
- + subventions d'exploitation
- impôts, taxes et versements assimilés
- salaires et traitements
- charges sociales

Résultat courant avant impôts

- Total des produits d'exploitation
- total des charges d'exploitation
- + bénéfices attribués ou pertes transférées
- pertes supportées ou bénéfices transférés
- + total des produits financiers
- total des charges financières.

Fonds propres nets

- Capitaux propres
- + autres fonds propres
- capital souscrit non appelé
- frais d'établissement
- + provisions pour frais d'établissement

- charges à répartir sur plusieurs exercices
- primes de remboursement des obligations
- écarts de conversion actif
- + écarts de conversion passif
- + provisions pour pertes de change à fin d'exercice.

Endettement bancaire

Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit

- + engagements crédit-bail mobilier
- + engagements crédit-bail immobilier
- + effets portés à l'escompte non échus