



SEPTEMBRE 2009

Observatoires portuaires



Un premier bilan Notre époque est celle de la mondialisation des échanges et le grand commerce international est devenu un des vecteurs les plus puissants du développement économique. Les villes portuaires, qui voient transiter le long de leurs quais et dans leurs docks les marchandises et les produits du monde entier disposent à cet égard d'un avantage indéniable. . . si elles savent en tirer parti.

Au carrefour de l'Europe, baignée par trois mers et disposant de ports modernes et bien équipés, la France dispose à cet égard d'une situation exceptionnelle. En quoi et comment l'activité portuaire stimule-t-elle le développement de ses villes portuaires ? Les agences d'urbanisme des villes portuaires ont voulu répondre à cette question. Avec leur Fédération, la FNAU, elles ont constitué au début de l'année 2009 un groupe de travail afin de mesurer l'impact des activités portuaires, directes ou indirectes, sur le développement économique des villes qui les abritent. On trouvera ici les premiers résultats de ce travail de collecte, d'analyse et d'évaluation. Il ouvre un chantier qui n'en est qu'à ses débuts.

Marcel Belliot, délégué général de la FNAU

Des outils précieux pour l'appréhension des mutations économiques

L'économie des ports a été fondée sur l'accès à la mer, support privilégié de communication et ressource halieutique. Sous l'impact de l'internationalisation et tertiarisation des économies et de la pression littorale, les filières et systèmes productifs locaux se sont complexifiés et organisés sur des espaces d'échelles multiples, pour en valoriser les ressources spécifiques, en se libérant par endroits du lien à la mer. Le développement des avant-ports de commerce, des terminaux massifiés et des plates-formes industrialo-portuaires et logistiques a contribué à élargir progressivement les territoires portuaires et à modeler les réseaux métropolitains (exemples des binômes Nantes/Saint-Nazaire, Rouen/Le Havre, Marseille/Fos).

Les places portuaires suivent attentivement et de longue date les activités de leurs ports, dans la diversité de leurs vocations (transport maritime, industrie, pêche, construction navale, plaisance, défense nationale, océanographie, . . .) ; la place souvent déterminante de ces activités pour les villes portuaires, davantage spécialisées que celles de l'intérieur, explique cette attention particulière. Les observatoires portuaires se sont développés dans le cadre de périmètres et partenariats dépendant des rapports institutionnels spécifiques à chaque place portuaire.

Même s'ils restent attachés à des activités et territoires spécifiques, ces observatoires constituent des outils précieux, fournissant une compréhension fine de systèmes économiques largement mondialisés, dont le modèle de développement devrait se généraliser dans l'avenir.

Ce document présente les résultats des travaux poursuivis de septembre 2008 à juillet 2009 dans le cadre du « groupe portuaire » de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, associant :

- ◆ les agences d'urbanisme de Boulogne-sur-Mer, Brest, Dunkerque, Le Havre, Lorient, Marseille et Saint-Nazaire ;
- ◆ les grands ports maritimes de Dunkerque, Le Havre, Marseille et la CCI de Dunkerque ;
- ◆ l'INSEE et l'ISEMAR.



Des observatoires au service de stratégies de développement et d'aménagement

La compétitivité de l'outil portuaire et industriel est suivie régulièrement par les acteurs portuaires et entreprises, pour lesquels elle constitue une préoccupation majeure, et donne lieu à des comparaisons entre ports. Appréciée en termes de niveaux d'activité et de coûts, elle est complétée sur les ports de commerce par des indicateurs de performance du transport (temps, fiabilité), intégrant parfois l'acheminement maritime et terrestre. Si la compétitivité constitue une condition nécessaire, elle n'est pas pour autant garante du développement des villes portuaires.

L'appréciation des retombées locales conduit à inscrire les activités portuaires dans des filières économiques et des territoires précisément délimités. Elle favorise l'implication des collectivités dans le développement portuaire et des entreprises dans leur communauté portuaire. Elle contribue à alimenter des stratégies souvent partagées par les acteurs portuaires et collectivités, de développement local et d'aménagement. Ces travaux impliquent les agences d'urbanisme des villes portuaires, dans le cadre de leurs missions d'observation, d'élaboration des documents de planification et de conception de projets urbains.

Des méthodes locales et partenariales pour rendre compte du fonctionnement complexe des économies portuaires

Des travaux et méthodes spécifiques de suivi ont été développés pour apprécier l'impact local du port et rendre compte de l'organisation complexe des activités et filières portuaires. Bien qu'il y ait peu d'impulsion au niveau national, ces travaux sont relativement fréquents et peuvent faire l'objet d'un suivi annuel.

L'identification des établissements liés au port et le dénombrement de leurs emplois sont réalisées suivant une nomenclature des activités adaptée à chaque profil portuaire, en dehors des strictes grilles nationales. D'autres indicateurs, impliquant une enquête auprès des entreprises, comme la valeur ajoutée, les investissements et la taxe professionnelle, sont venus enrichir la mesure des retombées locales.

Plus rarement, certains indicateurs consolidés concernent directement la stratégie de développement interne de la place portuaire (qualifications, main-d'œuvre, santé financière des entreprises, ...).

La question centrale du lien à la mer des activités portuaires

L'établissement du lien d'une entreprise avec l'économie portuaire constitue l'étape la plus soumise à interprétation ; des marges importantes, impactant sensiblement le niveau des emplois comptabilisés, peuvent par exemple concerner les industries des zones industrielles portuaires (qui peuvent n'être qu'en partie desservies par voie maritime), le transport terrestre (qui peut également participer à la desserte de la ville) ou la sous-traitance. Si ces travaux sont souvent de l'initiative de l'autorité portuaire, le souci d'expertise et d'objectivité favorise la constitution de groupes de travail partenariaux et le recours aux agences d'urbanisme, garantes d'une neutralité d'intérêt.

Au sein des ports généralistes, la conduite des stratégies de développement a pu conduire à cibler certaines filières, liées notamment à des trafics précis (conteneurs, par exemple), en vue d'en apprécier de façon fine l'organisation et les potentialités et contraintes particulières. Ces approches restent toutefois encore ponctuelles car complexes et nécessitant une connaissance approfondie des entreprises et parfois de leur organisation interne, échappant pour bonne part au repérage statistique.



Le Havre : Portique de Port 2000



Enjeux et enseignements

Des méthodes qui restent peu harmonisées entre ports français

Les profils différenciés des ports, la spécificité des rapports institutionnels locaux et une coordination nationale insuffisante des travaux ne permettent cependant pas de disposer actuellement de méthodes et nomenclatures communes et stables dans le temps ; cette situation rend difficile la comparaison des retombées économiques entre ports français, la mesure de leurs évolutions structurelles et l'accumulation d'enseignements communs.

Compte tenu du poids de l'économie portuaire, la Belgique assure par contre une évaluation annuelle et harmonisée de chacun de ses ports, du point de vue économique mais aussi des performances consolidées des entreprises : investissements, données sociales (heures travaillées, coûts salariaux, niveau d'étude, formations dispensées, part de l'intérim, taux de rotation du personnel, ...) et données financières (rentabilité nette des capitaux propres, ratio de liquidité, ratio de solvabilité). Cette évaluation, support de stratégies partagées de développement portuaire, est conduite par la Banque Nationale sur la base des données de l'Institut des Comptes Nationaux et des entreprises (enquête).

Le rôle croissant de la dimension spatiale en vue d'optimiser l'organisation des territoires portuaires

L'organisation spatiale des activités est prise en compte de façon croissante dans les travaux. Les activités s'organisent au sein de réseaux d'espaces complémentaires et de nature diverse, dont la gestion et l'aménagement relèvent non seulement des autorités portuaires mais aussi des collectivités locales et d'établissements publics partenaires : quais, terminaux, zones industrielles portuaires, plates-formes logistiques, zones urbaines d'arrière port, ... Les SIG portuaires contribuent à définir les territoires de la stratégie portuaire et à en organiser sur des bases objectives la valorisation optimale, en intégrant en cohérence l'ensemble des pressions affectant les espaces littoraux (activités portuaires, développement urbain, environnement, ...). Le partage de leurs informations devient une condition importante de convergence des stratégies d'aménagement.

Les travaux récents ont permis de dégager des dynamiques récurrentes aux divers sous-ensembles portuaires : éloigne-



Dunkerque : Terminal roulier



Saint-Nazaire : Navire de croisière dans la forme Joubert et chantiers navals STX

ment du port ancien et glissement vers l'aval des terminaux de trafics massifiés, consolidation du tertiaire portuaire (bureaux) sur l'interface ville-port à proximité du centre-ville, développement des grandes plates-formes logistiques en arrière des terminaux sur les grands axes de communication des métropoles, ... Ces dynamiques s'exercent de façon différenciée, suivant la configuration particulière de chaque place portuaire.

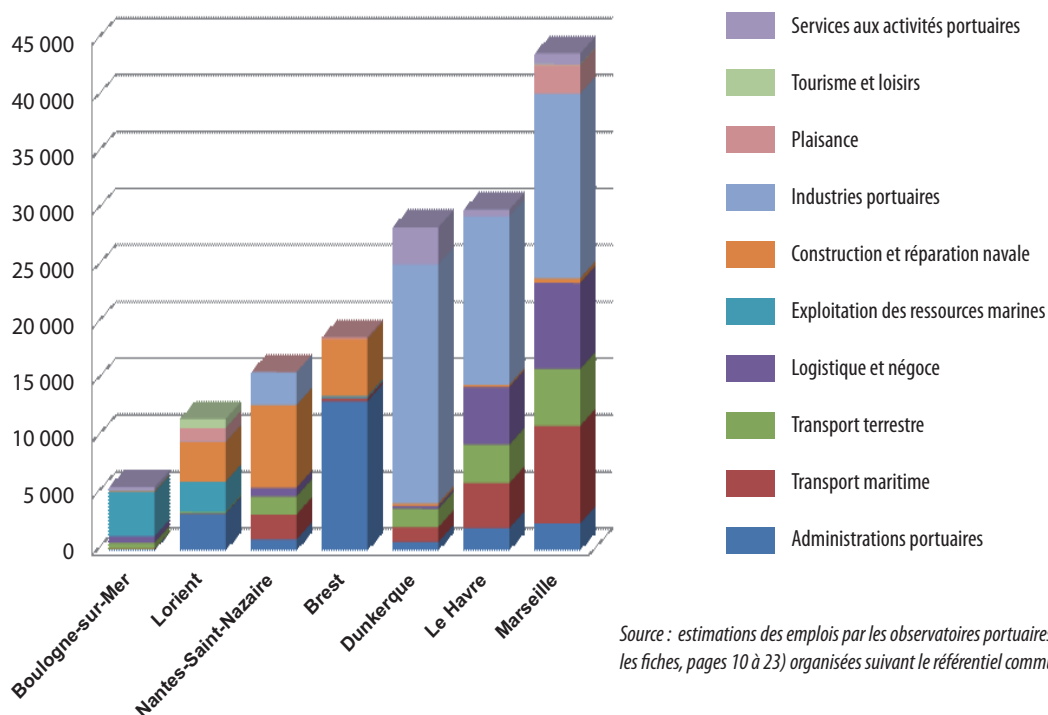


Emplois des filières portuaires

Ports Filières portuaires	Boulogne-sur-Mer	Lorient	Nantes St-Nazaire	Brest	Dunkerque	Le Havre	Marseille
Administrations portuaires	108	3 250	967	13 168	742	1 967	2 391
Transport maritime	32	29	2 205	244	1 311	3 957	8 601
Transport terrestre	548	125	1 600**	nr	1 619	3 401	5 010
Logistique et négoce	578	nr	764	nr	249	5 087	7 586
Exploitation des ressources marines	3 895	2 657	nr	182	nr	nr	nr
Construction et réparation navale	110	3 500	7 280	5 063	230	177	417
Industries portuaires	115	36	2 912	nr	21 055	14 851	16 283
Plaisance	4	1 200	nr	146	nr	nr	2 500**
Tourisme et loisirs	nr	804	nr	nr	nr	nr	66*
Services aux activités portuaires	198	nr	nr	nr	3 301	615*	979*
Ensemble filières portuaires	5 588	11 601	15 728	18 803	28 507	30 055	43 833

(*) estimation partielle, (**) estimation complémentaire

Périmètres	z. emploi	z. emploi	2 z. emploi	z. emploi	z. emploi	z. emploi	département
Année	2007	2009	2006	2004	2007	2006	2007





Le besoin de suivi régulier des activités portuaires et de leurs retombées devrait se trouver renforcé durant les prochaines années du fait de la redéfinition des rôles entre acteurs des places portuaires issue des récentes réformes et du souci croissant d'optimisation et préservation des espaces littoraux. Les observatoires portuaires gagneraient à être développés sur les axes suivants.

Principes de développement des observatoires portuaires

→ Harmoniser et stabiliser les méthodes d'évaluation économique.

- ♦ Constitution d'observatoires partenariaux, s'appuyant sur des outils et SIG pérennes et partagés.
- ♦ Mise au point de méthodes optimisées économiquement de suivi annuel des activités portuaires (combinant acquisition de données statistiques et enquêtes) et pour les sous-filières portuaires, liées à des trafics spécifiques.
- ♦ Utilisation du référentiel commun des activités portuaires, en vue de faciliter les comparaisons temporelles et entre ports.
- ♦ Mutualisation de l'acquisition des données statisti-

ques, notamment les nouvelles bases de données sur les entreprises.

→ Enrichir les approches et domaines d'observation.

- ♦ Identification des sources d'information accessibles et méthodes adaptées pour les domaines émergents : innovation, formation, environnement, ...
- ♦ Définition d'un référentiel commun d'indicateurs environnementaux des places portuaires,
- ♦ Organisation d'échanges réguliers sur les méthodes et enseignements des observatoires et des travaux de recherche.

Méthode d'évaluation économique

→ Organisation générale du suivi.

- ♦ Maîtrise d'ouvrage partenariale et pérenne, associant autorités portuaires, collectivités et milieux économiques (cofinancement des travaux, réalisation par un organisme partenarial, ...).
- ♦ Organisation d'un dispositif pluriannuel d'acquisition de données et d'enquêtes, intégrant information et fidélisation des entreprises.



Marseille / Fos : Terminal conteneurs de Gravelau



Recommandations

- ◆ Stockage des données dans un SIG accessible aux partenaires, conçu pour un enrichissement annuel (données datées) et comprenant la description des traitements réalisés.
- ◆ Co-production de documents de présentation et d'analyse des résultats.

→ Structuration des filières et territoires.

- ◆ Périmètres géographiques :
 - périmètre d'étude ouvert, intégrant une ou plusieurs zones d'emploi, en lien avec le territoire économique de fait,
 - distinction de sous-entités territoriales correspondant aux logiques de localisation des groupes d'activités concernés : terminaux, ZIP, interfaces ville-port, plateformes logistiques intérieures, centre-ville, ...
- ◆ Organisation générale des activités et filières :
 - sur la base du référentiel commun des observatoires portuaires (cf. ci-après),
 - en précisant le « cœur » de chaque filière, dont dépendent les autres activités.
- ◆ Repérage régulier des établissements potentiellement liés à la filière portuaire par combinaison de deux méthodes :
 - repérage statistique des établissements (SIRENE, ...) à partir des codes NAF 2008,
 - identification à partir des fichiers des unions professionnelles et CCI.
- ◆ Définition du lien de chaque établissement au cœur de filière par combinaison de deux méthodes :
 - déclarative, sur base d'enquêtes pluriannuelles, et/ou fichiers professionnels,
 - évaluation par groupe d'experts et professionnels (notamment pour les ratios d'implication des secteurs d'activité indirecte).

→ Renseignement des données relatives aux établissements vérifiés.

- ◆ Acquisition et traitement des données économiques, en distinguant :
 - données aisément renseignables (emplois, ...) : renseignement régulier et systématique,
 - données coûteuses ou impliquant le recours à des enquêtes ou ratio (valeur ajoutée, investissement, ...) : évaluation sur la base d'échantillons, enquêtes pluriannuelles ou ratios.
- ◆ Appariement des données économiques aux établissements.

- ◆ Géolocalisation des établissements à l'adresse ou affectation par défaut aux sous-entités territoriales.
- ◆ Traitements complémentaires :
 - croisement de sources pour vérification des grands établissements,
 - prise en compte des emplois non salariés, intérimaires, ...



Boulogne-sur-Mer : Bateaux de pêche

Référentiel commun des activités portuaires



	FILIÈRES	ACTIVITÉS	Codes NAF 2008
1	Administrations portuaires		
1.1	Autorités portuaires		5222Z
1.2	Marine nationale		8422Z
1.3	Recherche océanologique		7211Z
1.4	Autres services publics liés au port	Affaires maritimes, phares et balises, douanes, services sanitaires, PAF, sécurité (pompiers)	8411Z, 8425Z
2	Transport maritime		
2.1	Armements, consignataires et agents maritimes	Armements et affrètement, agences maritimes, consignataires, transitaires maritimes	5010Z, 5222Z
2.2	Manutention portuaire	Manutention portuaire et dockers intégrés, dockers intermittents et occasionnels	5224A
2.3	Services aux navires	Pilotage, remorquage, lamanage, avitaillement	9420Z, 5222Z
3	Transport terrestre		
3.1	Transport routier	Transport routier et location de camions, affrètement routier, messagerie et fret express	4941ABC, 5229B, 5229A
3.2	Autres transports terrestres	Transport ferroviaire, transports fluviaux, transport par conduites, location d'autres matériels de transport terrestre	4910Z, 5030Z, 4950Z, 7712Z
4	Logistique et négoce		
4.1	Négoce et transitaires	Négoce, commerce de gros lié aux ports maritimes, transitaires et commissionnaires	5229B, ...
4.2	Entreposage et manutention non portuaire	Entreposage frigorifique, entreposage non frigorifique, manutention non portuaire, conditionnement à façon	5210A, 5210B, 5224B, 8292Z
5	Exploitation des ressources marines		
5.1	Pêche et produits de la mer		0311Z
5.2	Industries halieutiques	Industries alimentaires de la pêche, industries non alimentaires et biotechnologies	1020Z, ...
6	Construction et réparation navale		
6.1	Conception et construction de navires		3011Z
6.2	Équipementiers navals	Motoristes, électronique, mécanique, ventilation/climatisation, agencement et second œuvre, autres équipementiers	...
6.3	Réparation navale et maintenance		3011Z
7	Industries portuaires		
7.1	Chimie, pétrochimie et raffinage		C20
7.2	Métallurgie et sidérurgie		C24
7.3	Agroalimentaire		C10
7.4	Autres industries des ZIP non desservies par voie maritime		
8	Plaisance		
8.1	Construction de bateaux de plaisance		3012Z
8.2	Réparation et motoristes		
8.3	Commerces spécialisés		
9	Tourisme et loisirs		
9.1	Hébergement et restauration		I54, I55
9.2	Autocaristes, agences de voyage		7911Z, 7912Z
9.3	Loisirs littoraux		
9.4	Commerces		G47
10	Services aux activités portuaires		
10.1	Tertiaire portuaire	Ingénierie/bureaux d'étude, informatique portuaire, inspections techniques, assurances/courtage, recherche et enseignement, information, promotion	7112B, 7120B, 6510, 6520,...
10.2	Travaux et services généraux	Aménagement portuaire, BTP, gardiennage, réparation/stockage de conteneurs, collecte/traitement des déchets, autres travaux, services et locations	7490B, 3812Z, ...



Boulogne-sur-Mer
Brest
Dunkerque
Le Havre
Lorient
Marseille
Nantes–Saint-Nazaire

Fiches portuaires





Boulogne-sur-Mer : Schéma de développement du port

PRÉSENTATION SOMMAIRE DU PORT

Boulogne-sur-Mer est un port aux multiples composantes :

- Premier port de pêche français (37 500 tonnes de poisson pêchés et 10 000 tonnes de poissons surgelés + 327 000 tonnes arrivant par transport routier en 2008) ;
- Port de commerce (524 499 tonnes de marchandises importés et exportés en 2008) ;
- Transmanche (593 222 passagers et 245 567 véhicules en 2008) ;
- Plaisance (470 anneaux répartis sur trois bassins), 3 054 bateaux ont fait escale en 2008 et plus de 14 000 nuitées ont été enregistrées.

Grâce à l'importance de son port de pêche, Boulogne-sur-Mer est devenu le 1^{er} centre européen de transformation, commercialisation et de distribution de produits de la mer (380 000 tonnes négociées et travaillées en 2008). Boulogne-sur-Mer a en outre la particularité de proposer l'ensemble des activités de la filière produits de la mer avec 150 sociétés spécialisées et complémentaires.

Les adaptations au marché, engagées depuis 1985, ont doté Boulogne-sur-Mer d'infrastructures modernes et performantes telles que la gare routière de marée et les ateliers de transformation aux normes sanitaires européennes.

OBJECTIFS DE L'ÉVALUATION

En 2005, une étude d'actualisation du plan de développement du Port de Boulogne-sur-Mer a été réalisée. Celle-ci a montré que les Valeurs Ajoutées Directes des activités du port et celles de la zone d'activités portuaires ont connu des évolutions bien distinctes. La valeur du plan

d'eau est en recul en 2005, ce qui témoigne d'un ralentissement de l'activité directement liée aux installations portuaires, le trafic Transmanche a repris depuis avec six rotations quotidiennes entre Boulogne-sur-Mer et Douvres.

Les Valeurs Ajoutées Directes de la zone d'activités portuaires sont quant à elles, en croissance continue (sauf en 2003 avec l'arrêt de la COMILOG) grâce à la vitalité des activités du pôle halieutique.

Une évaluation de l'impact de la filière Produits de la mer a donc été réalisée par la Chambre de commerce et d'industrie Boulogne-sur-Mer Côte d'Opale en 2007 afin de connaître le poids de la filière, les flux entrants et les volumes traités par secteur d'activité pour éviter les cumuls et valoriser chaque domaine par les atouts qu'il possède.

En 2008, un contrat d'étude prospective (programme 2007-2014) a été mis en place sur le réaménagement et le développement du port de Boulogne-sur-Mer, l'objectif étant à la fois économique, technique, social et politique.

32 partenaires de l'emploi, de la formation, de l'insertion et du développement économique ont signé une convention de partenariat pour mettre en œuvre le contrat d'étude prospective, afin :

- de disposer d'une vue d'ensemble prévisionnelle partagée des évolutions d'emploi par le développement portuaire et des besoins en découlant ;
- d'élaborer de manière concertée un plan d'actions capable de répondre sur la durée à l'ensemble de ces besoins.

MÉTHODE

Évaluation de l'impact de la filière Produits de la mer

Un travail d'enquête a été mené par la Chambre de commerce et d'industrie de Boulogne-sur-Mer-Côte d'Opale de janvier à juin 2007 (ce travail sera actualisé courant 2010).

- Emploi : extraction du fichier consulaire.
- Tonnage : envoi d'un questionnaire + entretiens auprès des entreprises.

L'identification et la ventilation des acteurs de la filière Produits de la mer s'est faite dans les différentes catégories suivantes :

- Pêche-Ecorage : statistiques des services de la halle (actualisation janvier 2008) ;
- Transport : tonnages entrants transportés par entreprises locales. (But : éviter les cumuls de produits qui passent d'un transporteur à l'autre). Questionnaires adressés aux entreprises pour communiquer leurs tonnages en toute confidentialité (81 % de retour) ;
- Mareyage – Filetage – Frais emballé ;



- Seconde transformation : salaison, conserverie, cuisson crevettes, fabricant de soupes, plats préparés frais et/ou surgelés ;
- Découpe-emballage de produits surgelés ;
- Négoce ;
- Sous-produits.

L'objectif est de conforter et de développer les entreprises de transformation et de négoce installées à Boulogne-sur-Mer et d'en attirer d'autres du secteur ou du domaine agro-alimentaire.

Contrat d'Étude Prospective (programme 2007-2014) : le réaménagement et le développement du port de Boulogne-sur-Mer

- Une phase de diagnostic :
 - ◆ étape 1 : Identifier et chiffrer de manière prévisionnelle les évolutions de l'emploi induites ;
 - ◆ étape 2 : Traduire ces évolutions en besoin à l'aide de scénarii ;
 - ◆ étape 3 : Analyse des dispositifs de formation professionnelle et d'accompagnement à l'emploi.
- Une phase de proposition de plan d'actions.

RÉSULTATS ET ENSEIGNEMENTS

Évaluation de l'impact de la filière Produits de la mer - CCIBCO

La filière Produits de la mer à Boulogne-sur-Mer représentent 5 032 emplois, soit 14 % des emplois de la zone de Boulogne-sur-Mer.

La filière Produits de la mer compte 278 entreprises dont :

- ◆ 128 bateaux de pêche artisanale,
- ◆ 150 entreprises.

	Emplois	Entreprises
Pêche écorage	990	133
Mareyage-Filetage	1391	54
Seconde transformation	1265	19
Découpe emballage	152	2
Sous produits	97	3
Négoce	331	40
Transport	480	13
Entrepôts frigorifiques	101	6
Machines IAA	71	3
Fabrication emballage polystyrène et polypropylène	44	3
Construction navale	110	2
TOTAL	5032	278

Contrat d'Étude Prospective (progr. 2007-2014) – Le réaménagement et le développement du port de Boulogne-sur-Mer

Mutations économiques anticipées sur le Boulonnais et impact sur l'emploi et les compétences dans :

- La filière des Produits de la mer (agro-alimentaire – transport et logistique et services) ;
- La filière BTP et services annexes ;
- La filière Économie résidentielle (Plaisance – activités récréatives et spectacles et hôtels, cafés, restaurants, services associés et commerces de détail).

Parmi les différentes filières étudiées, les résultats pour la plaisance sont les suivants :

Activités	Établissements	Effectif salarié
Construction de navires civils	2	29
Réparation navale	5	126
Construction de bateaux de plaisance	2	5
Commerces de détail divers en magasin spécialisé	42	176
TOTAL	51	336

Emploi salarié sur le Boulonnais dans les activités liées à la plaisance, 2007 – Unistatis

L'impact des projets de réorganisation du port de plaisance :

- ◆ Extension du Bassin Napoléon, création de 200 places dans l'avant-port, création d'un port à sec de 300-350 places (parking à bateaux à terre permettant d'économiser de l'espace sur les plans d'eau) ;
 - ◆ À plus long terme : 1 000 anneaux dans la rade de Boulogne-sur-Mer.
- Dès lors que l'on atteint le seuil de rentabilité de 800 à 1 000 anneaux, on pourrait envisager un pôle plaisance regroupant des entreprises spécialisées dans la sortie d'eau et dans la maintenance (stratification, menuiserie, ébénisterie), un chantier de construction navale d'importance nationale, le développement d'un centre de formation aux métiers de la plaisance.

La plaisance constitue une activité économique créatrice d'emplois au-delà d'un certain volume d'anneaux. On considère en effet qu'à 100 anneaux de plaisance correspondent entre 0,5 et 3 emplois, directs et indirects, à travers les dépenses d'escale des visiteurs, la construction navale ou les entreprises prestataires. Ainsi, la création de 500 nouvelles places à court terme devrait générer entre 250 et 1 500 emplois.



Photo : Dominique Leroux ©

Brest : Bateaux en réparation dans la forme de radoub

PRÉSENTATION SOMMAIRE DU PORT

Historiquement la principale vocation du port de Brest est militaire. Les fonctions de construction et de réparation navale militaire s'y sont développées en lien avec la présence de la « Royale ». Par la suite, d'autres fonctions ont émergé : la réparation navale civile, la recherche océanographique, le commerce, le nautisme... Brest est ainsi aujourd'hui un espace à vocations multiples.

OBJECTIFS DE L'ÉVALUATION

L'évaluation des emplois liés à la mer a été appréhendée localement sous une double approche : par filière d'une part, spatiale d'autre part. L'analyse par filière permet de recenser l'ensemble des activités en lien avec la mer. Parce que l'ensemble des acteurs des filières identifiées n'était pas implanté sur le port, il a été décidé de compléter l'analyse par une approche spatiale.

L'analyse par filière s'inscrit dans le cadre de l'appel à projet sur les pôles de compétitivité (DATAR 2005). Un recensement de l'ensemble des fonctions maritimes a été dressé à cette occasion. Ce travail avait pour objectif de démontrer les savoir-faire liés au domaine maritime implantés à Brest. La stratégie du pôle étant de coordonner les moyens industriels de recherche et d'enseignement, il était nécessaire d'adopter une vision transversale de la filière.

Pour l'approche spatiale, l'objectif était de mesurer le nombre d'emplois de l'espace portuaire ; la finalité étant pour la collectivité d'estimer les résultats de son implication financière.

MÉTHODE

Un travail de fichier (SIRENE, études préalables...) et un travail d'enquête ont été menés parallèlement par la Chambre de commerce et d'industrie de Brest, en réseau avec les autres CCI de Bretagne, et l'agence d'urbanisme pour identifier et ventiler les acteurs de la filière dans les différentes catégories suivantes :

1. la sécurité et la sûreté maritimes ;
2. l'ingénierie, la maintenance et les services navals ;
3. l'exploitation des ressources énergétiques ;
4. l'exploitation et la valorisation des ressources biologiques marines, en considérant d'une part, les biotechnologies marines et, d'autre part, l'instrumentation pour la pêche et l'aquaculture ;
5. l'environnement et le génie côtier.

L'étude sur l'emploi du port de commerce a pour objectif l'exhaustivité et nécessite une investigation sur le terrain. A la base, deux bases de données ont été utilisées : le fichier SIRENE de l'INSEE et une consultation du fichier Entreprises de la CCI. Ce travail a été complété par une analyse quantitative et qualitative des données comparant sur un plan spatial l'évolution de l'emploi.

RÉSULTATS ET ENSEIGNEMENTS

Hors activités récréatives, le port de Brest compte 19 859 emplois en 2004 répartis dans 312 entreprises.

→ 14 697 emplois sont directement liés à la sécurité et à la sûreté maritime. Il s'agit très majoritairement des emplois de la Marine Nationale (environ 12 000 emplois). Dans cette thématique, l'activité impacte directement le tissu industriel local et en particulier le secteur de l'électronique de défense.

→ L'ingénierie, maintenance et services navals emploient un peu plus de 4 000 personnes. Cela comprend la réparation de navires civils (Brest occupe le 1^{er} rang comme port de réparation navale civile ainsi que comme port de réparation navale de défense), mais aussi la transformation de structures de navires. Les principaux employeurs sont DCNS (380 millions d'euros de chiffre d'affaires, en 2004 sur le site de Brest, dont 20 M€ à l'export) qui travaille essentiellement pour la flotte militaire. La plate-forme de réparation navale civile est animée par SOBRENA (CA d'environ 40 M€, une quarantaine de navires sont traités par an). En 2004, la sous-traitance pour la réparation navale est estimée à environ 1 100 personnes.

→ La filière exploitation des ressources énergétiques marines compte à Brest un peu plus de 300 emplois dans le secteur industriel.



Brest, organisation des espaces portuaires

Les autres secteurs d'activités emploient un nombre beaucoup plus faible de personnes. L'espace considéré est occupé par de nombreux acteurs qui sont pour certains des acteurs de la filière maritime mais aussi par des acteurs qui souhaitent bénéficier d'une localisation privilégiée.

➔ Il convient également de rappeler que la Bretagne occidentale accueille la moitié de la capacité nationale dans le domaine de la recherche en sciences et technologies marines. Au total, cela représente environ 2 000 chercheurs qui travaillent dans le domaine de la mer dans le Pays de Brest. Les principaux employeurs sont l'IFREMER (724 personnes dont 612 chercheurs), l'institut universitaire européen de la mer (334 chercheurs), DCNS (320 chercheurs), l'ENSIETA (103 chercheurs)... Une telle concentration place Brest au premier rang européen dans le domaine de la recherche liée à la mer. Ces chercheurs travaillent majoritairement pour la recherche publique dans l'environnement et le développement durable / pêche, aquaculture et algues. La recherche privée est, quant à elle, davantage consacrée à la sécurité

et ressources naturelles énergétiques ainsi qu'à la réparation et à l'ingénierie navale.

Sur un plan spatial, le périmètre portuaire (hors militaire) accueille, en fin 2006, 4 720 emplois répartis dans 405 établissements.

Des travaux d'observation ont été menés depuis 1975 sur ce périmètre, ce qui rend les comparaisons possibles. Ainsi alors qu'une forte baisse a été enregistrée entre 1975 et 1989 du fait du déclin de l'activité industrielle et de la construction navale, le périmètre portuaire enregistre depuis une évolution plus favorable de l'emploi en raison d'une tertiarisation forte. Cette tendance devrait se confirmer dans les prochaines années.

	Industrie	Services aux entreprises	Commerce de gros	Administration publique	Hôtellerie restauration	Services à la personne	Commerce de proximité	Plaisance	TOTAL
Nb emplois	1066	1772	614	337	183	546	87	115	4720
Nb étab.	40	184	36	12	30	61	22	20	405



Dunkerque : Terminal conteneurs

PRÉSENTATION SOMMAIRE DU PORT

Dunkerque, troisième port de France, a traité un trafic de 58 millions de tonnes en 2008, soit une hausse du trafic de 12,3 % sur la période de 2004 à 2008. Le domaine du port s'étend sur un espace de 7 000 hectares.

Par son histoire et sa situation géographique, Dunkerque-Port est devenu un grand site portuaire, industriel, énergétique et commercial européen ; premier port français d'importation de minerai et de charbon, d'importation de fruits en conteneurs, de cuivre... Les plus grands noms de l'industrie mondiale y sont présents. Dunkerque-Port est aussi le second port français pour ses échanges avec la Grande-Bretagne. Au cœur du grand hub littoral franco anglais de la Côte d'Opale, il bénéficie de l'activité du Tunnel sous la Manche, en complémentarité des autres ports de Calais et Boulogne-sur-Mer. Enfin, le port de Dunkerque, accessible 24h/24h, est un port polyvalent (grands porte-conteneurs, navires rouliers, grands vraquiers...) qui offre en Europe de grandes réserves d'espaces, une vaste zone logistique, de l'immobilier disponible pour l'entreposage et la distribution.

OBJECTIFS DE L'ÉVALUATION

Le Grand port maritime de Dunkerque a longtemps été évalué par les partenaires locaux essentiellement du point de vue de l'importance de ses trafics. Or, l'impact économique du GPMD va bien au-delà du simple passage de la marchandise : une tonne de marchandise transitant par le port n'a pas le même poids économique qu'une tonne de marchandises transformées, voire stockées localement. Ainsi, Dunker-

que-Port a vu ses activités se modifier considérablement ces dernières années par les développements des secteurs industriels, commerciaux et logistiques. Compte tenu des évolutions récentes des trafics et des activités liées au port, des grands investissements attendus, d'une re-fonte des instances décisionnelles, il est apparu opportun de mesurer l'impact de l'activité portuaire dans l'économie du territoire. Replacer l'activité portuaire au rang qui est le sien, affirmer ses effets d'entraînement, son dynamisme, sa contribution à la création de richesses non seulement locales, mais aussi régionales et nationales, tel était l'objectif des études menées en 2009 sur la valeur ajoutée, par le Grand port maritime de Dunkerque, le centre de ressource économique de la Chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque et l'Union maritime et commerciale.

La valeur ajoutée est apparue comme l'indicateur le plus complet pour mesurer l'impact du port sur la création de richesses. Si l'emploi, les investissements, la fiscalité, les chiffres d'affaires sont également analysés, la valeur ajoutée liée à l'activité portuaire reflète bien les performances et le dynamisme des entreprises locales.

MÉTHODE

Le périmètre retenu est celui de la circonscription de la Chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque. Les entreprises et les emplois sont classés en trois cercles :

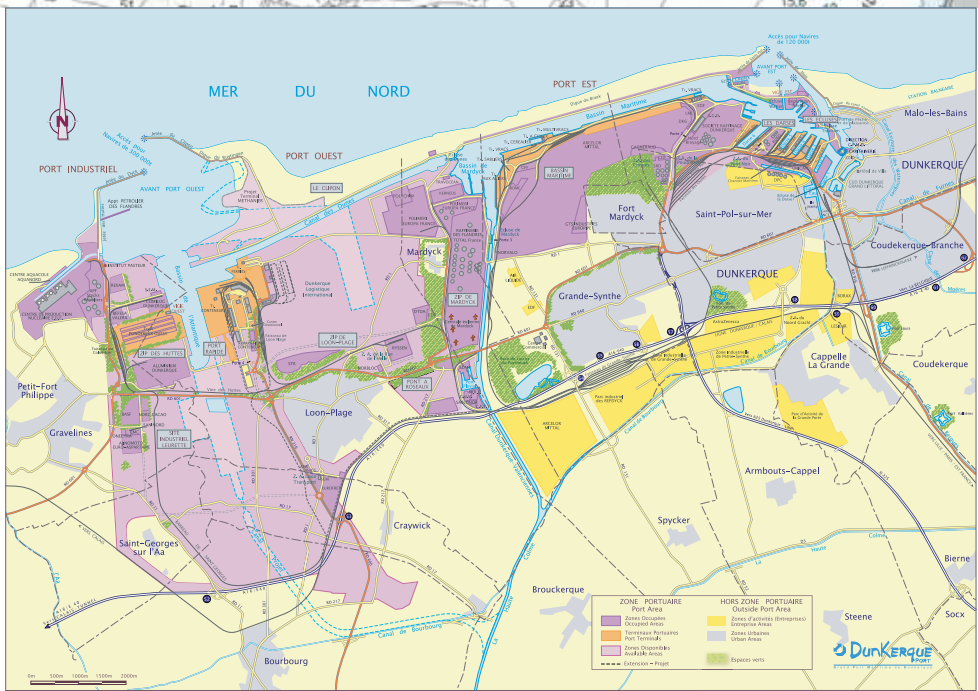
- Les activités directement liées au port,
- Les activités industrialo-portuaires,
- les activités indirectement liées au port.

Les emplois induits ne sont pas repris dans le calcul de la valeur ajoutée. Les sources statistiques utilisées sont au niveau local : le fichier du Centre de ressource économique de la CCID et les enquêtes de terrain du GPMD. D'autres sources statistiques : INSEE, URSSAF complètent les données et notamment les ratios sectoriels de valeur ajoutée par emploi de l'INSEE. Le calcul de la valeur ajoutée se fait :

- après avoir établi la base de données sur les entreprises retenues pour le calcul (Fichier CCID) ;
- le choix des ratios de valeur ajoutée, corrigés suivant la situation locale spécifique pour certaines entreprises.

RÉSULTATS

Le port, par ses activités directes et indirectes, produit 79 % de la valeur ajoutée du territoire. En 2007, l'activité portuaire a produit 3,8 milliards d'euros de valeur ajoutée : 28 507 emplois ont contribué à la création de cette valeur ajoutée et 632 établissements sont identifiés



Dunkerque, organisation des espaces portuaires et industriels

comme ayant un lien avec l'activité portuaire. Ils distribuent 55 % de la masse salariale du territoire. Entre 1997 et 2007, la valeur ajoutée a progressé de 3,6 % par an : 90 % de cette valeur ajoutée sont liés à l'industrie (en particulier à la sidérurgie et à l'énergie), 4,7 % aux services portuaires et 5,3 % aux activités indirectement liées à la présence du port.

L'interdépendance entre port et industrie est forte. De même géographiquement, la zone portuaire concentre 95 % de la production de valeur ajoutée (terminaux portuaires et entreprises comprises). L'activité portuaire représente 7,5 % de la valeur ajoutée de la région Nord-Pas-de-Calais. Ce poids est supérieur au poids du territoire dans la population et l'emploi régional (6,5 %).

La croissance de la valeur ajoutée est supérieure à la croissance des trafics : 5,3 % contre 3,9 % entre 2004 et 2007. Au total, l'industrie est un atout pour le port de Dunkerque qui capte une valeur ajoutée plus importante que ses concurrents. La présence de la sidérurgie permet de transformer une partie importante des marchandises passant par le port de Dunkerque.

ENSEIGNEMENTS ET PERSPECTIVES

L'objectif est d'actualiser régulièrement l'étude sur la valeur ajoutée en utilisant la même méthode pour bénéficier de repères. Mais, pour éclairer les besoins en termes de formation et d'évolutions des métiers, une meilleure connaissance de la nature des emplois liés à l'activité portuaire est aussi nécessaire : lieu de résidence des actifs, âge, sexe, catégories socioprofessionnelles, embauches... Ainsi, deux indicateurs pourront compléter les études sur la valeur ajoutée : celui de l'évolution de l'emploi portuaire et celui sur la localisation des activités.

Les résultats de l'étude sur la valeur ajoutée ont été présentés à la presse et sont donc accessibles au grand public, aux élus locaux, aux professionnels. Les cibles sont multiples, pour une appropriation des résultats par le plus grand nombre.

Évolution des activités économiques liées au port de Dunkerque

	Établissements 2007	Évolution 2004-2007	Emplois 2007	Évolution 2004-2007	Valeur ajoutée 2007 (MM€)	Évolution 2004-2007
Activités directement liées au port	115	+ 10,7 %	3 743	- 1,5 %	0,2	+ 0,0 %
Activités industrialo-portuaires	357	- 2,8 %	19 216	- 2,8 %	3,4	+ 18,2 %
Activités indirectement liées à la présence du port	160	+ 12,5 %	5 548	+ 17,4 %	0,2	+ 14,0 %
Total	632	+ 3,0 %	28 507	+ 0,7 %	3,8	+ 17,0 %



Le Havre : Port 2000

PRÉSENTATION SOMMAIRE DU PORT

6^e port européen et 2^e port français pour le tonnage total, le port du Havre est le premier port français pour le commerce extérieur, dont l'essentiel est effectué par voie maritime. Il est, en particulier, l'entrée maritime principale du bassin parisien qui concentre 41 % du PIB français. Ses qualités nautiques lui ont permis de développer un espace industriel majeur grâce aux importations énergétiques. Premier port français pour les conteneurs, le port du Havre réalise dans ce domaine 63 % du trafic des ports français en 2007.

OBJECTIFS DE L'ÉVALUATION

L'observatoire des activités maritimes et portuaires est né de la nécessité de comprendre comment la croissance des échanges maritimes internationaux se traduit dans l'évolution des activités économiques de la région havraise. La création de cet observatoire a été motivée par la demande locale forte sur les emplois générés par Port 2000.

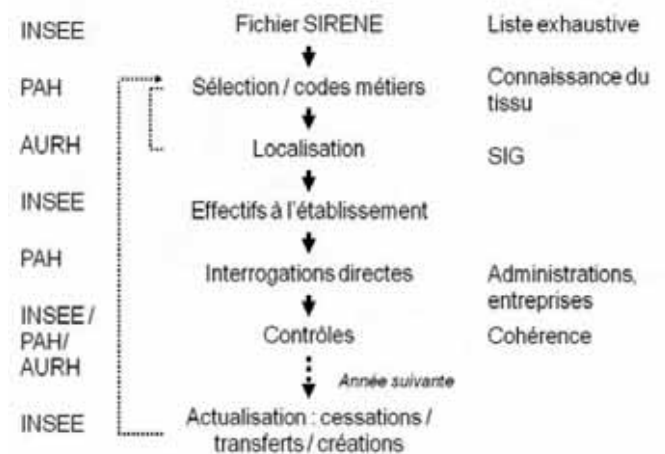
Son principal objectif est d'évaluer et de suivre les emplois directement liés aux activités maritimes et portuaires. L'analyse fait l'objet d'un suivi annuel, elle comporte deux angles d'observation :

- une analyse par métier : en mesurant les emplois directement liés aux activités maritimes et portuaires sur l'ensemble de la zone d'emploi du Havre (suivi des caractéristiques de l'emploi) ;
- une analyse par territoire : en suivant l'évolution des emplois salariés présents sur le territoire portuaire et à l'interface ville-port (suivi des établissements, de leur emploi et de leur implantation géographique).

MÉTHODE

Le Grand port maritime du Havre est le commanditaire de l'étude, réalisée en partenariat avec l'INSEE Haute Normandie et l'Agence d'urbanisme de la région du Havre et de l'Estuaire de la Seine (AURH) sur le périmètre de la zone d'emploi du Havre.

La méthode adoptée repose sur les bases de données exploitées par l'INSEE (fichier SIRENE), sur l'expertise du Port (dires d'experts) et sur la contribution de l'AURH à la spatialisation des informations économiques (géolocalisation du fichier SIRENE via son SIG). Le dispositif de production de l'information est résumé ci-dessous :



Source : GPMH

ENSEIGNEMENTS

Ce type d'étude contribue d'une part à anticiper les besoins liés à l'activité portuaire en termes d'emploi et de formation, il permet d'autre part d'obtenir une vision des dynamiques de localisation des activités (enjeu d'aménagement des espaces et des dessertes).

Limites :

→ Choix restreint et – de fait – limité d'une évaluation des emplois directement liés aux activités maritimes et portuaires ;

→ Le périmètre d'étude correspond à la zone d'emploi du Havre, avec une difficulté (statistique) à couvrir l'échelle de l'Estuaire de la Seine.

Difficultés particulières :

→ Nécessité d'adapter la méthode à de nouvelles sources (source CLAP de l'INSEE) ;

→ Importance du travail d'expertise (traitement des informations non automatisé) : enquêtes terrain, enquêtes téléphoniques, localisation à l'établissement... .



Perspectives :

- ➔ Volonté de construire une méthodologie pour une connaissance des filières industrielles ;
- ➔ Capitaliser sur notre territoire, progresser dans la mise au point d'un outil de connaissance locale.

RÉSULTATS

Les indicateurs produits sont les suivants :

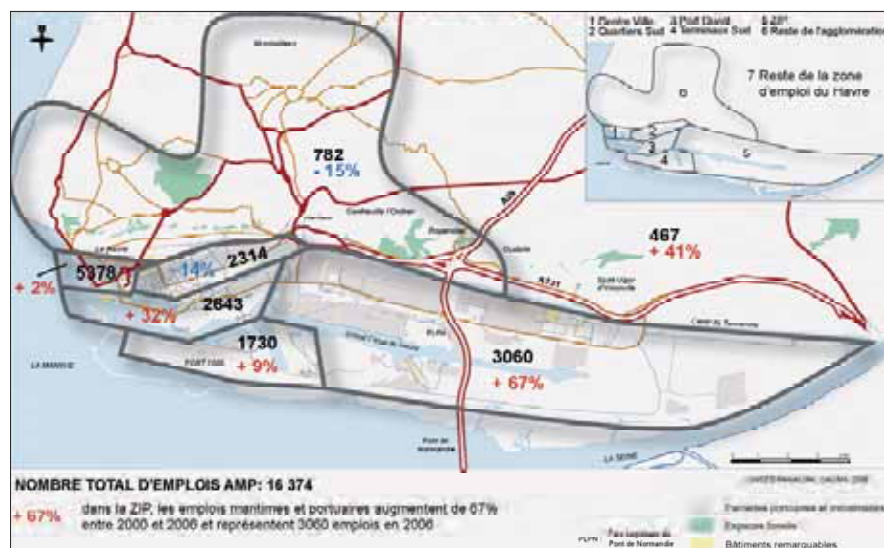
- ➔ Emplois directement liés au port (effectifs, âge, sexe, CSP, lieu de résidence des actifs) ;
- ➔ Localisation des emplois à l'établissement pour le périmètre comprenant le port, la Zone industrialo-portuaire et l'interface ville-port.

Évolution des emplois maritimes et portuaires par métiers entre 2000 et 2006

MÉTIERS	2000	2005	2006	Évolution 2000-2006	Évolution 2000-2006	Part dans l'évolution
Armements, consignataires et agents maritimes	1 932	2 028	1 998	66	3,42 %	3,9 %
Pilotage, remorquage et lamanage	519	507	510	-9	-1,73 %	-0,5 %
Manutention	1 779	2 112	2 319	540	30,35 %	31,7 %
Port autonome	1 437	1 510	1 493	56	3,90 %	3,3 %
Transit et négoce	1 186	1 411	1 454	268	22,60 %	15,7 %
Entreposage et distribution	2 601	2 983	3 091	490	18,84	28,8 %
Douanes	434	449	470	36	8,29 %	2,1 %
Réparation, dépôt et négoce de conteneurs	453	452	450	-3	-0,66 %	-0,2 %
Assur., expertises, inspections & contrôles	442	527	555	113	25,57 %	6,6 %
Réparation navale	444	179	177	-267	-60,14 %	-15,7 %
Transport routier	1 971	2 347	2 420	449	22,78 %	26,4 %
Transport ferroviaire	462	297	260	-202	-43,72 %	-11,9 %
Transport fluvial	237	319	382	145	61,18 %	8,5 %
Autres services portuaires	775	839	795	20	2,58 %	1,2 %
Ensemble	14 672	15 960	16 374	1 702	11,60 %	100 %

Source : INSEE - PAH - AURH - 31/12/2006

Évolution des emplois maritimes et portuaires par métiers entre 2000 et 2006



Source : INSEE - PAH - AURH - 31/12/2006



Lorient : Ville aux cinq ports

PRÉSENTATION SOMMAIRE DU PORT

Lorient est une place portuaire de premier ordre sur la façade Atlantique. 2^e port de pêche de France avec plus de 100 000 tonnes de produits traités, Lorient poursuit son évolution pour devenir une place commerciale incontournable dans le domaine halieutique. La présence de DCNS sur le territoire contribue également à affirmer le poids croissant de la construction et réparation navale à Lorient. Avec plus de 3 500 emplois, la construction et réparation navale reste un pilier de l'économie locale. L'image portuaire de Lorient est complétée par le port de commerce qui traite à ce jour 3,1 M de tonnes. Le premier port de commerce de Bretagne fournit l'ensemble de l'hinterland breton. Depuis une vingtaine d'année, Lorient travaille sur le développement du nautisme. Avec plus de 2 500 anneaux, 70 entreprises et 1 200 emplois, une filière complète s'est structurée autour de la reconversion de la BSM faisant de Lorient le cœur de la Sailing Valley.

OBJECTIF DE L'ÉVALUATION

Expliquer la façon dont est inter-connectée l'activité économique sur le territoire (évaluation du nombre d'emplois et du nombre d'établissements) : évolution des activités traditionnelles et organisation en filières. Trois filières ont été identifiées : construction/réparation navale, produits de la mer et viande.

MÉTHODE

- Commanditaire et partenaires dans le cadre d'une étude menée par l'Observatoire Territorial de l'AudéLor en 2004 en partenariat avec l'IUP Aménagement.
- Périmètre d'étude : la zone d'emploi de Lorient (51 communes).
- Chaque filière a été décrite (par grands types d'activités : pêche, mareyage, transformation, commercialisation...) de façon empirique et complétée à partir de la connaissance du terrain et notamment de celle du pôle développement économique de l'Agence.
- Chaque grand type d'activité a été ensuite caractérisé par rapport aux codes APE et distribué au sein de la filière (cœur, 2^e niveau, 3^e niveau, 4^e niveau).
- A partir des codes APE, une liste d'établissement a été extraite du fichier SIRENE, complétée par la base ASTREE, cette liste a été validée en interne.
- L'estimation des emplois s'est établie à partir des fichiers SIRENE de l'INSEE et du fichier ASTREE.

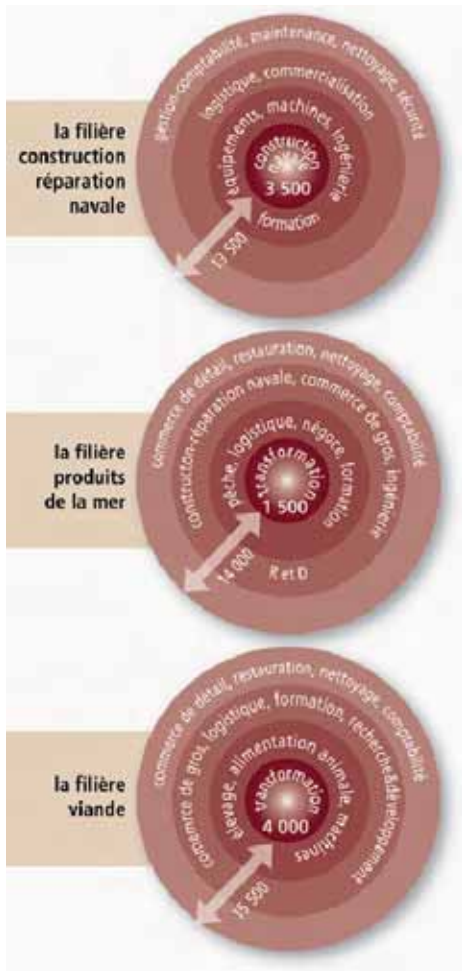
ENSEIGNEMENTS

Difficultés pour certaines catégories d'activités, voire pour certains établissements, d'identifier précisément la part de l'activité et des emplois liés à la filière d'où :

- Nécessité de se référer à des partenaires locaux (connaissance du terrain) pour faire valider une liste d'établissements ;
- Nouveau travail à partir de la nomenclature NAF 2008 en cours ;
- Mobilisation d'autres sources et acteurs locaux : fichier établi par le Pôle Mer ;
- Se méfier des codes d'activités : exemple de la société alimentaire de Guidel dont l'activité est d'élaborer des plats surgelés à base de viande et poissons est codifiée en « 1011Z : transformation et conservation de la viande de volaille » ; elle correspond à 140 emplois.



RÉSULTATS (FILIÈRE HALIEUTIQUE, CRN ET VIANDE)



Effectifs salariés «Pôle naval» (estim. SIRENE)

	2003	2004	2005	Evol 03-04	Evol 04-05
Cœur de pôle	3 554	3 495	3 500	-59	+5
2 ^e niveau	3 979	4 286	4 185	+307	-101
3 ^e niveau	1 707	1 763	1 844	+56	+81
4 ^e niveau	3 661	3 648	3 699	-13	+51
Total	12 901	13 192	13 228	+291	+36

Effectifs salariés «Filière produits de la mer» (estim. SIRENE)

	2003	2004	2005	Evol 03-04	Evol 04-05
Cœur de pôle	1 031	1 419	1 463	-61	+44
2 ^e niveau	1 799	1 848	1 752	+49	-96
3 ^e niveau	5 814	6 140	6 270	+326	+130
4 ^e niveau	4 234	4 343	4 334	+56	-96
Total	13 327	13 750	13 819	+370	+69

Nbre d'établissements dont l'effectif est inconnu : 98 en 2003, 106 en 2004 et 158 en 2005

Effectifs salariés «IAA viandes» (estim. SIRENE)

	2003	2004	2005	Evol 03-04	Evol 04-05
Cœur de pôle	4 202	4 245	3 950	+43	-295
2 ^e niveau	1 732	1 713	1 616	-19	-97
3 ^e niveau	7 574	7 864	7 437	+290	-427
4 ^e niveau	2 523	2 579	2 359	+56	-220
Total	16 031	16 401	15 360	+370	-1039

Nbre d'établissements dont l'effectif est inconnu : 89 en 2003, 100 en 2004 et 153 en 2005



Lorient : Port de pêche Lorient Keroman



Marseille : Terminal roulier des bassins Est

PRÉSENTATION SOMMAIRE DU PORT

Premier port de France et de Méditerranée en tonnage, quatrième port européen, le port de Marseille-Fos est également un port polyvalent qui traite plus de 20 activités couvrant trafics de vrac, solide et liquide, passagers de ligne et de croisière, marchandises diverses dont conteneur et conventionnel.

Les années à venir verront se concrétiser, entre autres, la mise en service de la deuxième génération de terminaux à conteneurs, ainsi que la consolidation du hub roulier de Marseille, et les fruits de la stratégie de redynamisation des implantations industrielles et logistiques sur les terrains du port.

OBJECTIFS DE L'ÉVALUATION

Le port, dans ses multiples composantes, est confronté à des environnements économiques et naturels divers, sources de contraintes et d'opportunités diverses. De ce fait divers scénarios d'évolution sont envisageables à moyen terme pour les différents bassins. Dans ce contexte, une étude a été lancée en 2006 et 2007 dont l'objectif était d'identifier les retombées du système économique observable aujourd'hui en lien avec l'activité portuaire. L'étude devait décrire et quantifier le caractère rentable et dynamique de l'activité portuaire, objectiver autant que possible les effets d'entraînement dont le port est la source ou le support dans son environnement local. Il s'agit d'une étude de fond dont les objectifs finaux étaient les suivants : replacer l'activité portuaire au rang qui est le sien dans l'économie métropo-

litaine ; réaffirmer son caractère dynamique, innovant et créateur de richesse.

Deux indicateurs ont été privilégiés : les emplois générés par l'activité portuaire, la valeur ajoutée créée.

MÉTHODE

→ Après une étape d'identification des secteurs économiques susceptibles d'être en lien avec l'activité portuaire dans les fichiers de l'INSEE et de la CCIMP, le consultant a procédé à des enquêtes directes. Les enquêtes ont tendu à l'exhaustivité, sauf pour le transport routier où les entreprises sont nombreuses, couvert à 40 % avant extrapolation et le négoce couvert à 30 %. Les lacunes ont été nombreuses dans les réponses, mais la part de non réponses est faible, sauf dans le secteur de l'armement.

→ Les établissements des professions maritimes, fréquemment mal classés dans leur code NAF, ont été redistribués en fonction de leur activité réelle (concertation GPMM-CCIMP-UMF). Les enquêtes qui avaient porté sur le périmètre de la Communauté urbaine MPM en 2006 et 2007 ont été étendues, actualisées et fiabilisées (meilleur taux de couverture et prise en compte de l'activité réelle).

→ La non fiabilité des listes d'établissements des sources officielles a posé problème. Pour y pallier, on s'est appuyé sur l'internet où les entreprises sont souvent présentes, ainsi que sur *societe.com* et *infogreffe.fr*. Les impacts financiers ont été calculés sur la base de ratios sectoriels à l'emploi déterminés par l'analyse de 210 bilans d'entreprises liées à l'activité portuaire et couvrant 20 200 emplois.

→ 25 cartes ont été éditées pour faciliter l'analyse.

→ La méthode et les résultats ont fait l'objet d'un suivi partagé par le port de Marseille-Fos, l'Agence d'urbanisme, l'Union maritime, la Chambre de commerce et le Conseil général 13.

RÉSULTATS

→ 41 300 emplois et 2 741 établissements sont directement concernés par l'activité portuaire de Marseille-Fos dans les Bouches-du-Rhône. Les emplois des chantiers, ceux générés par les dépenses des passagers et des croisiéristes, et principalement ceux de la sous-traitance industrielle, ne sont pas compris dans ce chiffre.

→ Ces 41 300 emplois représentent 6 % de l'emploi total du département. 94 % de ces emplois appartiennent au secteur privé dont ils représentent 8 % de l'effectif.

→ 33 % de ces emplois sont liés aux activités des bassins Est et 67 % à celles des bassins Ouest, conséquence du poids de la ZIP de Fos et du raffinage et de la pétrochimie de l'Etang-de-Berre.



→ Ces emplois sont localisés pour 46 % dans la communauté urbaine de Marseille (où se trouvent 64 % des emplois tertiaires et 20 % des emplois industriels liés au port), et pour 54 % dans le reste du département, notamment sur les territoires du SAN Ouest Provence et de la CAPM.

→ Ces 41 300 emplois se répartissent à raison de 14 302 (35 %) pour les grandes familles professionnelles portuaires et les services liés, 10 266 (25 %) pour la logistique terrestre liée au port (hors transitaires déjà comptés), et 16 700 (40 %) pour l'industrie. Cette répartition est pour la communauté urbaine de Marseille de 11 068 (58 %), 4 470 (24 %) et 3 448 (16 %). S'y ajoutent quelques emplois liés au tourisme ou directement liés à l'agriculture.

→ Les emplois liés à l'activité portuaire s'imputent dans les comptes des entreprises pour 12 milliards d'euros de CA (dont 26 % à l'export), 5 milliards de valeur ajoutée, 1,2 milliards d'investissements (notamment dans l'industrie et sur le territoire du SAN Ouest Provence) et 1 milliard de bénéfices. Ils se traduisent pour les salariés par 1,2 milliards de salaires nets versés annuellement, et pour les collectivités, par 227 millions de TP collectée, avec des chiffres élevés hors Marseille grâce à l'industrie (depuis que la TP a été réformée, la masse salariale n'entre plus dans son calcul, ce qui privilégie les immobilisations résultant des investissements et pénalise les grandes villes dont l'emploi s'est tertiarié).

→ Ces 227 millions de TP collectée vont aux regroupements de com-

munes et communes (64 %), au Département (20 %), à la Région (11 %), aux CCI (4 %), à la Chambre de métiers.

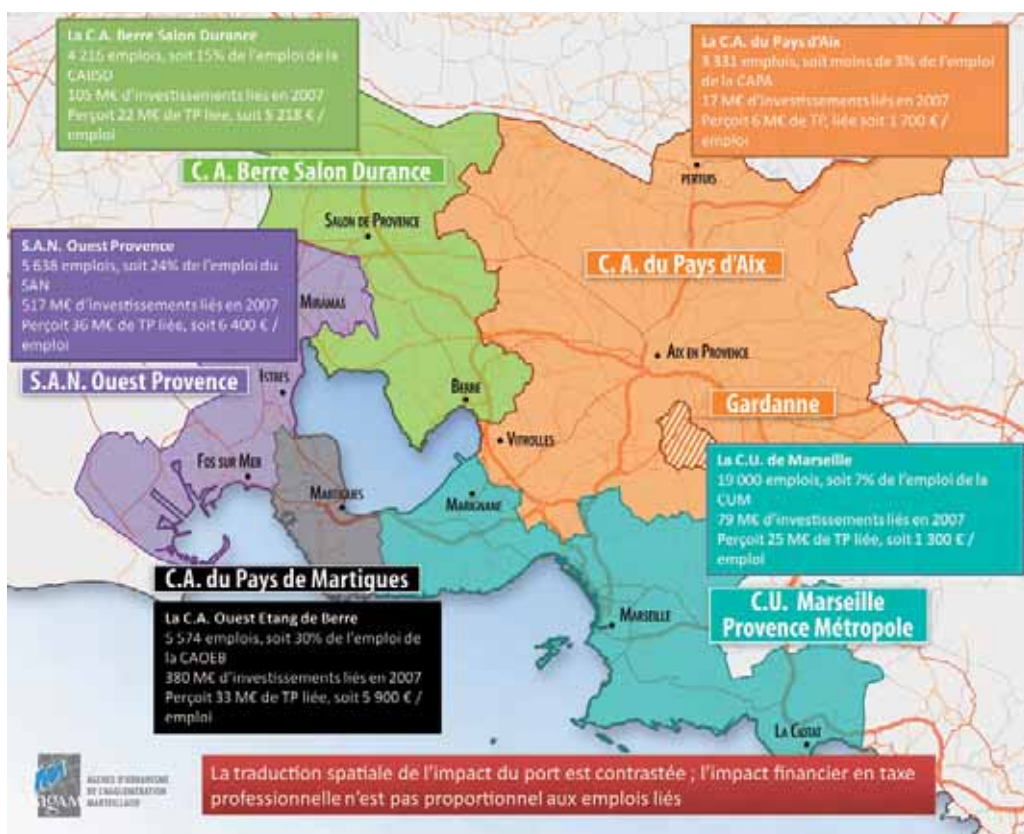
ENSEIGNEMENTS

Au-delà des chiffres eux-mêmes et de la confirmation de la concentration de la TP sur les territoires des communes hors Marseille, des mises en regard ont été effectuées qui permettent de diffuser des messages positifs sur la dynamique actuelle de l'activité portuaire, par exemple :

→ 41 300 emplois, c'est 8 % de l'emploi salarié privé du département : c'est presque la filière BTP dans les Bouches-du-Rhône, c'est huit fois Eurocopter !

→ 1/3 liés aux trafics des bassins Est, 2/3 à ceux des bassins Ouest : une concentration de l'industrie et de la logistique autour des bassins Ouest ; un renforcement du tertiaire dans la ville centre ;

→ Les grandes familles professionnelles portuaires connaissent une évolution depuis 2000 supérieure à l'évolution moyenne de l'emploi, quel que soit le territoire étudié (département, ville de Marseille, communautés d'agglomération). Par exemple dans Marseille Provence Métropole ces emplois connaissent une évolution de +22 %, 6 points de plus que l'emploi marseillais (+16 %). Les progressions les plus marquantes étant les suivantes : +44 % pour les armements, +38 % pour les transitaires et les commissionnaires de transport.



Retombées du port pour les EPCI de la métropole marseillaise (GPMM-E&T)



Photo Ville de Saint-Nazaire - Dominique Macel

Nantes-Saint-Nazaire : Terminal conteneurs de Montoir-de-Bretagne

PRÉSENTATION SOMMAIRE DU PORT

Nantes Saint Nazaire est le 5^e port de commerce français avec 34 millions de tonnes de trafic en 2008. C'est un port polyvalent à dominante énergétique (activités couvrant les trafics de vracs solides et liquides, marchandises diverses dont conteneur et autres terminaux spécialisés). C'est aussi le premier site français de construction navale civile, le quatrième site de réparation navale, le lieu d'implantation de la première autoroute de la mer en France (Saint-Nazaire/Vigo).

CONTEXTE ET OBJECTIFS DES ÉVALUATIONS

L'évaluation de l'impact des filières portuaires et maritimes sur le territoire de la Métropole Nantes/Saint-Nazaire est effectuée par six acteurs aux objectifs différenciés :

- Le Grand port maritime de Nantes-Saint-Nazaire réalise, en coordination avec l'Université de Nantes et en 2009 de l'INSEE, des études pluriannuelles sur l'impact socio-économique du port sur son territoire ;
- l'ISEMAR (Institut Supérieur d'Économie Maritime) réalise, dans le cadre de son travail d'évaluation des activités de l'économie de la mer, des analyses sur la construction et la réparation navale nazairienne et sur la place portuaire de Nantes Saint-Nazaire ;
- l'Agence d'Urbanisme mesure, dans le cadre de ses missions d'observation géolocalisée, de planification territoriale et de conception de projets urbains, les caractéristiques et les évolutions de l'emploi, de la formation et de la valeur ajoutée par secteurs économiques à l'échelle

de la zone d'emploi de Saint-Nazaire ;

- Néopolia (groupement d'industriels), réalise des études et des analyses, notamment sur les filières construction et réparation navale. A travers ce dispositif d'observation, il s'agit de mieux connaître et d'analyser l'évolution du développement portuaire autour de la croissance des trafics, la localisation et l'évolution du nombre d'établissements, de l'emploi et de la valeur ajoutée par secteurs/filières de la place portuaire et de l'économie maritime. L'impact économique, social et environnemental des activités industrialo-portuaires et maritimes, la formation et le suivi des projets innovants et des aménagements territoriaux sont particulièrement suivis par les acteurs locaux dans un objectif d'accompagnement des politiques de développement économique et d'aménagement du territoire.

MÉTHODE

Les méthodes et les périmètres d'études des structures concernées par l'observation de l'impact économique des activités liées à la mer sont diversifiés :

- Le GPMSN, l'université de Nantes et l'INSEE décomposent le poids économique du port en trois segments (direct, indirect, induit) puis utilisent diverses sources administratives (DADS, FICUS, CLAP, RP 1999) complétées par des informations recueillies après enquête (sauf pour le transport routier : estimation au prorata du trafic portuaire transporté) pour mesurer l'impact socio-économique des entreprises liées à l'activité portuaire (emploi, valeur ajoutée, excédent brut d'exploitation, déplacements domicile/travail...). Des données du GPMSN et des indicateurs environnementaux ont également été utilisés, et des supports cartographiques ont été produits.
- La CCINSN peut être sollicitée pour des analyses sur les entreprises des filières maritimes et portuaires qu'elle réalise à partir de ses bases de données sur les entreprises issues des observatoires créés par les CCI des Pays de la Loire (SIRE).
- Après une identification des secteurs et/ou filières économiques susceptibles d'être en lien avec l'activité portuaire dans les fichiers statistiques de Pôle Emploi, de l'INSEE (SIRENE, DADS, CLAP) et de la CCINSN, L'ADDNR mesure la localisation et l'évolution du nombre d'établissements (annuel), de l'emploi (annuel) et de la valeur ajoutée (2003) selon une méthodologie propre. Elle réalise, si besoin, des supports cartographiques.
- L'ISEMAR estime quantitativement et qualitativement les performances de trafics portuaires (en comparaison avec les années précédentes, les trafics des autres ports français/européens et le contexte économique) à partir des données portuaires ; elle évalue l'emploi



direct et indirect lié aux fonctions de l'économie de la mer (dont construction et réparation navale) en Pays de la Loire / Métropole Nantes Saint-Nazaire à partir d'un recensement aussi exhaustif que possible des entreprises (SIRE). L'institut réalise également des supports cartographiques.

RÉSULTATS

- ➔ 46 % des trafics portuaires sont réalisés par les terminaux de Donges, contre 42 % pour ceux de Montoir de Bretagne, 10 % pour Nantes et 2 % pour ceux de Saint-Nazaire ;
- ➔ La place portuaire concentre environ 3 200 emplois répartis entre les agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire. Une étude plus récente, aux méthodologies propres, indique que près de 16 000 emplois seraient concernés, même de manière très indirecte, par l'activité du port et des entreprises installées sur la zone industrialo-portuaire sur une échelle territoriale élargie.
- ➔ La valeur ajoutée créée par les activités directes s'élèverait en 2006 à plus de 125 millions d'euros, et l'excédent brut d'exploitation (EBE) atteindrait presque les 50 millions d'euros. 60 % de la richesse créée par les activités directes bénéficie à Saint-Nazaire et Montoir-de-Bretagne, tandis que les activités indirectes profitent notamment à Donges, Saint-Nazaire, Cordemais et Nantes.
- ➔ La construction navale employait près de 3 000 personnes en 2005, dont 98 % au sein du chantier naval STX. Les équipementiers locaux (motoristes, électronique, mécanique, ventilation et climatisation, ingénierie, agencement, architectes designers, ...), dont une grande partie intervient dans le processus de production de la construction navale, représentaient plus de 4 100 emplois et produisaient une part significative de la valeur ajoutée des paquebots construits. Enfin, plus de 4 400 intérimaires (en équivalent temps pleins) travaillaient dans le secteur du travail des métaux (essentiellement construction navale et aéronautique, industries mécaniques et métallurgiques). L'agglomération de Saint-Nazaire représente ainsi l'essentiel de la construction navale civile française.



ENSEIGNEMENTS

Le dispositif d'observation de l'économie portuaire et maritime sur la métropole Nantes / Saint-Nazaire dépasse le seul impact du GPMNSN sur les territoires et offre une vision complète des retombées économiques et sociales de l'économie portuaire et maritime en matière d'emploi et de valeur ajoutée. Elle met ainsi en avant l'importance déterminante des industries présentes sur la zone industrialo-portuaire, notamment la construction navale et aéronautique et l'industrie liée au secteur énergétique, et le basculement de l'essentiel de l'économie portuaire de l'amont (Nantes Métropole) vers l'aval (la Carene).

Au regard des nouveaux modes de gouvernance, ces expertises pourraient être optimisées par :

- ➔ une réflexion commune sur les méthodologies d'observation et les sujets d'études ;
- ➔ une optimisation des approches et réflexions sur le fonctionnement et l'évolution des filières portuaires et maritimes, notamment pour intégrer de nouveaux indicateurs (mesure de la compétitivité des filières, données sociales et financières, impact des projets d'aménagement urbano-portuaires...) ;
- ➔ un meilleur partage des SIG et des données disponibles.

Emplois des filières portuaires à Nantes-Saint-Nazaire en 2007

	Emplois
Place portuaire	environ 3 420
Grand port maritime	717
Services aux navires et à la marchandise	2 089
Transporteurs routiers	258
Armateurs	116
Autres administrations	250
Industrie et négoce	environ 3 670
Industries	2 912
Entreprises de négoce	764
Construction et réparation navale	environ 7 200
Chantiers navals STX	3 000
Autres entreprises de construction navale	110
Équipementiers	4 100
Réparation navale	70

Source : Compilation ISEMAR

Nantes-Saint-Nazaire : Raffinerie de Donges



Conception / réalisation du document : AGAM

Animation : AGAM, AURH

Contributions

Agences d'urbanisme de Boulogne-sur-Mer, Brest, Dunkerque, Le Havre,
Lorient, Marseille et Saint-Nazaire

Grands Ports Maritimes de Dunkerque, Le Havre, Marseille

CCI de Dunkerque, ISEMAR

INSEE