

1 - LES DONNEES DE CADRAGE SUR L'EMPLOI DANS LES TRANSPORTS ET LA LOGISTIQUE EN PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

Les données ci-après, sont issues des estimations d'emploi sur la base notamment des fichiers ASSEDIC (années 1990-1999) et du recensement général de la population (RGP) de 1990. Elles fournissent quelques données de base pour situer l'emploi dans les secteurs du champ de l'étude.

1.1 - Le poids des transports dans l'emploi total

Le niveau d'emploi dans les transports s'élève à plus de 74 000 début 1999, soit près de 5 % des effectifs totaux employés en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Entre 1990 et 1999, l'emploi dans les transports a progressé plus rapidement que l'emploi total.

Tableau 1 Emplois dans les transports (au lieu de travail) de 1990 à 1999 en Provence-Alpes-Côte d'Azur

Emploi au 1er janvier	1990	1992	1994	1996	1998	1999
Transports	71 846	72 403	71 000	72 446	73 175	74 328
Transports (100=1990)	100	100,8	98,8	100,8	101,8	103,5
Emploi total	1 514 455	1 516 329	1 497 019	1 521 160	1 532 176	1 556 846
Emploi total (100=1990)	100	100,1	98,8	100,4	101,2	102,8
Part des transports dans l'emploi total (en %)	4,7	4,8	4,7	4,8	4,8	4,8

Source : Insee, estimations d'emploi au 1^{er} janvier.

Sur près de 41 000 personnes recensées en Provence-Alpes-Côte d'Azur dans les codes NAF cités plus haut en 1990¹, 12 000 sont rattachées au transport ferroviaire (pour une grande part employées par la SNCF, pour le transport de marchandises et de passagers). Les autres secteurs dans l'ordre d'importance décroissant sont le transport routier interurbain (11 000 personnes), le transport de proximité (5 000 emplois) et l'organisation de transports internationaux (3 600).

- Les ouvriers représentent 52 % des effectifs (tableau 2). On peut par ailleurs penser que parmi les 7 % d'artisans, commerçants et chefs d'entreprises, il y a beaucoup d'indépendants.

- Si l'on regarde un classement plus fin (par CS à 4 chiffres, issu du RGP 1990), les chauffeurs routiers et grands routiers dominant, représentant près du quart de l'effectif total des transports terrestres et de la logistique (9 156). On trouve ensuite les manutentionnaires non qualifiés (2 896), les agents administratifs des transports (2 628) et les commerciaux des transports (2 052).

¹ Le fichier du recensement de la population 1990 contient, certes, des données anciennes ; il présente toutefois l'avantage de préciser les communes de résidence des personnes en emploi ainsi que leur catégorie socioprofessionnelle détaillée.

Tableau 2 Emplois par catégories socioprofessionnelles dans le transport terrestre et la logistique

Catégorie socioprofessionnelle	Effectif (valeur absolue)	Effectif (%)
Ouvriers	21 248	52,1
Employés	7 816	19,2
Professions intermédiaires	6 368	15,6
Artisans, commerçants et chefs d'entreprises	2 964	7,3
Cadres, professions intellectuelles	2 380	5,8
Total	40 776	100,0

Source : RGP 1990

Pour compléter les données de cadrage issues du RGP 1990, nous avons utilisé les fichiers ASSEDIC. Les moyennes d'effectifs des fichiers ASSEDIC utilisées ici correspondent aux années 1989, 1990 et 1991 d'une part, 1996, 1997 et 1998 d'autre part. Bien que ces fichiers ne comprennent pas les salariés du secteur public ni les professions indépendantes, ils ont été utilisés car ils permettent de repérer les activités les plus dynamiques dans le secteur des transports terrestres et de la logistique depuis 1990.

L'effectif total dans les secteurs des transports terrestres et de la logistique (hors SNCF et indépendants) a progressé de plus de 2 000 entre 1990 et 1998. Les fichiers ASSEDIC montrent que cette progression s'explique principalement par le développement des transports routiers interurbains et de proximité et de l'entreposage non frigorifique. En revanche, on constate une baisse sensible des effectifs dans l'organisation des transports internationaux et la gestion d'infrastructures de transport terrestres. En valeur relative (écart ramené aux effectifs de 89-90-91), c'est l'affrètement qui a le plus progressé, voyant ses effectifs doubler.

1.2 - Localisation des emplois

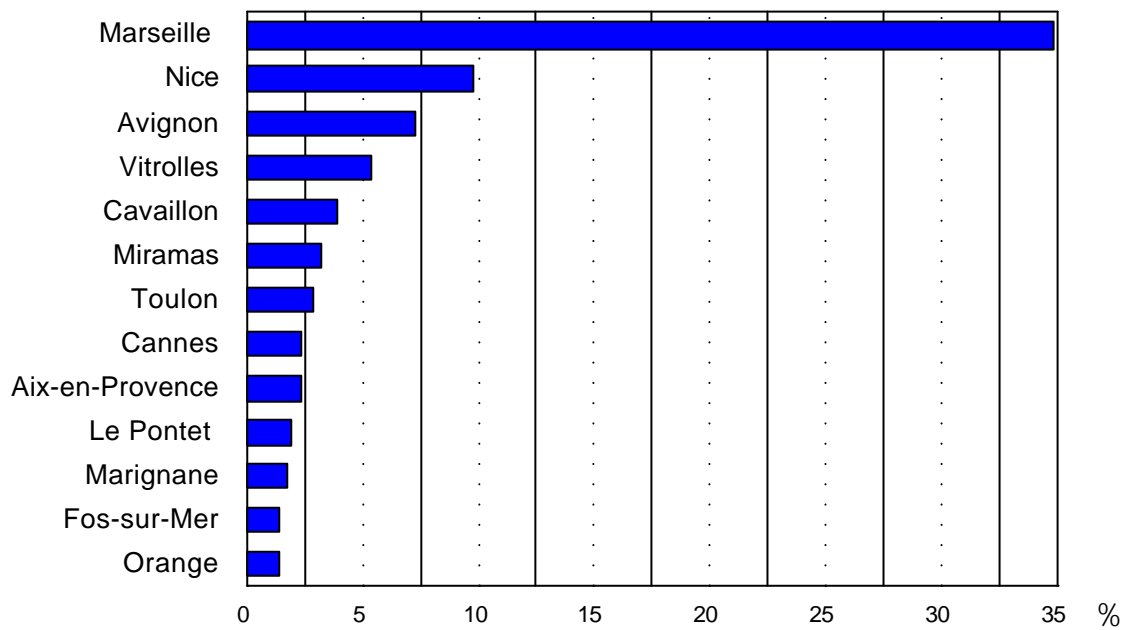
Les emplois sont concentrés à l'intérieur et autour des grandes agglomérations. La concentration est également dense autour de l'étang de Berre (Vitrolles, Fos, Marseilles). A Marseille, les effectifs les plus nombreux se trouvent dans les 1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème}, 14^{ème} et 15^{ème} arrondissements.

Le poids du secteur ferroviaire explique l'importance des 1^{er} et 3^{ème}, tandis que la présence du port contribue à la concentration dans le 2^{ème}, le 14^{ème} et le 15^{ème} (arrondissements situés dans la zone arrière-portuaire).

Avec un effectif de plus de 10 % du total des emplois recensés dans la région pour un code NAF donné, les villes (ou arrondissements pour Marseille) qui se distinguent sont :

pour le transport ferroviaire : Marseille 1^{er}, Avignon et Nice
 pour le déménagement : Nice
 pour les transports fluviaux : Port de Bouc
 pour la manutention non portuaire : Châteauneuf les Martigues, Fos-sur-Mer et Port de Bouc
 pour l'entreposage frigorifique : Cavaillon, Vitrolles et Avignon
 pour l'entreposage non frigorifique : Vitrolles et Aix-en-Provence
 pour la gestion d'infrastructures : Nice
 pour la messagerie, fret express : Marseille 2^{ème} et Avignon
 pour l'affrètement : Marseille 2^{ème}, Avignon et Cavaillon
 pour l'organisation de transports internationaux : Marseille 2^{ème}, Marseille 14^{ème} et Nice.

Figure 2 : Emplois (en %) dans le transport terrestre et la logistique par commune de travail



Source : RGP 1990

2 - A LA RECHERCHE DES SPECIFICITES DES ZONES PORTUAIRES EN MATIERE DE METIERS ET DE POIDS DU TRANSPORT EN FRANCE

La présence des ports de commerce à l'échelle du pays occasionne-t-elle, ou va-t-elle de pair avec une sur-représentation de certains métiers ? Les transports sont-ils concernés ? D'autre part, le poids des transports est-il accru dans les zones d'emploi proches de ces ports vers lesquels les marchandises sont acheminées généralement pour l'exportation et depuis lesquels, dans l'autre sens, les produits importés vont être dirigés vers des zones de production, de redistribution ou de consommation sur l'ensemble du territoire national ?

Pour tâcher d'apporter un éclairage à la première question, et compte tenu du grand nombre de données à traiter simultanément, une analyse des correspondances a été menée entre les catégories socioprofessionnelles au niveau le plus fin de la nomenclature (700 postes croisant métiers, secteurs et niveaux de qualification) et les unités urbaines de plus de 50 000 habitants sur l'ensemble du territoire national (hors Paris et son agglomération). La seule source utilisable est le recensement de la population de 1990. Les sept premiers axes de l'analyse factorielle ont été analysés, expliquant globalement 60 % de l'inertie du nuage ainsi représenté.

Au-delà des tout premiers axes qui caractérisent respectivement, dans l'ordre de représentation décroissant, les métiers de la mine (Forbach), les ouvriers de la mécanique (Montbéliard) et ceux du textile (Troyes, Lille, Roanne)... certaines agglomérations « portuaires » ressortent de l'analyse dans ses premières dimensions : il s'agit d'abord de Dunkerque en lien avec la métallurgie, puis de Toulon, Brest et Lorient pour les militaires (sous-officiers et hommes du rang) qui se trouvent en nombre important dans ces agglomérations qui contiennent les principaux ports militaires de France. Dans ces agglomérations, la forte représentation des militaires caractérise fortement l'emploi au lieu de travail.

Au-delà, d'autres agglomérations portuaires présentent des spécificités, comme Le Havre pour les dockers (il s'agit de données de 1990, les choses ont pu évoluer depuis... et le RP de 1999 permettra dans quelques mois une actualisation nécessaire de ce travail), ou encore Brest, pour la présence de sous-officiers, Grasse-Cannes-Antibes et Nice pour les employés de l'hôtellerie. **Force est de constater que :**

1/ tout se passe comme si la structure des emplois n'était pas très différente dans les grandes agglomérations portuaires et dans les autres moyennes et grandes villes de France. A l'exception d'emplois de militaires dans les ports militaires, et de dockers au Havre.

2/ aucune spécificité marquée des métiers du transport, du stockage ou de la logistique n'apparaît, ni dans les grandes agglomérations portuaires marchandes, ni dans les autres agglomérations d'une certaine taille en France.

Ce type d'analyse mériterait sans doute d'être menée à d'autres niveaux géographiques. Pour autant, il nous a paru que retenir l'unité urbaine de plus de 50 000 habitants, c'est-à-dire se focaliser sur un ensemble de pôles urbains d'une certaine taille, évitait tout à la fois deux écueils dans l'observation : se limiter à la commune centre d'un côté,

ou « diluer » l'ensemble dans un regroupement plus large de communes (la zone d'emploi, l'aire urbaine, etc.) de l'autre.

Pour tester l'hypothèse d'une sur-représentation des transports près des ports, nous avons effectué une analyse, à bien des égards complémentaire de la précédente, sur l'ensemble des zones d'emploi du pays, et à partir d'une autre source : les fichiers ASSEDIC, qui recouvrent l'ensemble des salariés cotisant (ceux de secteur privé, hors les grandes entreprises nationales du secteur public). Les données sont celles de 1998.

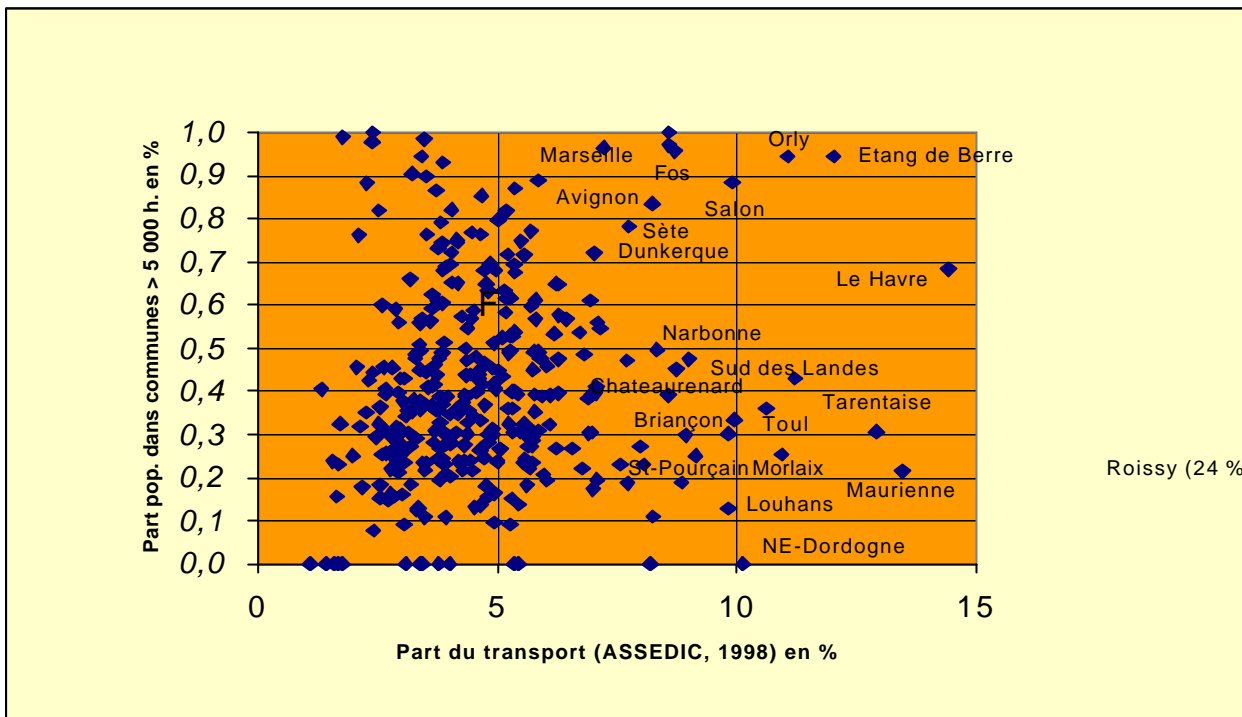
La part de l'ensemble des emplois salariés du transport (marchandises et passagers) dans l'ensemble des salariés ASSEDIC a été mise simultanément en regard :

- de la population de la zone d'emploi, au recensement de 1999. Avec l'hypothèse que les zones d'emploi très peuplées captent une partie des transports, au-delà de la simple proportionnalité résultant du nombre d'emplois ;
- d'un indicateur d'urbanisation (part de la population vivant dans une commune de plus de 5 000 habitants, au recensement de 1999) pour tenir compte de la densité de population des grandes agglomérations. On suppose qu'une densité élevée de population, avec la consommation importante et concentrée géographiquement qui en découle, requiert une organisation des flux de marchandises particulière et donc influe sur la représentation du transport en proportion des emplois.

Tel quel, la part des emplois du transport apparaît corrélée avec l'indice d'urbanisation ainsi défini, mais la régression est mauvaise (une faible part de la variance est expliquée), et on pense que d'autres variables mériteraient d'être introduites sous forme binaire (oui/non) telle que la présence d'aéroport, de port (avec un indicateur de volume traité, passagers et marchandises), de gares, etc. Notre objectif n'est cependant pas de construire la meilleure estimation possible de la part des emplois de transport par zone d'emploi. Il consiste à repérer les zones d'emploi du pays comportant (ou à proximité immédiate d') une installation générant du trafic, tel un port, un aéroport, un nœud ferroviaire ou une voie de communication (transit) importante. Pour situer plus précisément les ports, et si possible ceux de la région, dans cet ensemble, nous présentons simplement sur un plan la correspondance entre taux d'emploi dans les transports et niveau d'urbanisation, par zone d'emploi. Ce « regard » porte en effet sur l'ensemble du territoire, y compris sur les zones moins peuplées ou moins urbanisées. Sur l'ensemble des 348 zones d'emploi du pays, le transport emploie 4,7 % des salariés du secteur privé et 60 % des habitants résident dans une commune de plus de 5 000 habitants.

La liaison n'est pas évidente, comme en témoigne la dispersion du nuage de points (figure 3). Outre les zones d'emploi de Roissy et à un moindre degré d'Orly qui se caractérisent par une sur-représentation nette des emplois du transport, les zones de transit de la Tarentaise et de la Maurienne, portes des Alpes italiennes et d'une partie notable du trafic transalpin, mais aussi les zones portuaires du Havre, de Fos-sur-Mer et à un moindre degré de Marseille-Aubagne sont aussi concernées. Dans la région, les emplois salariés (du champ ASSEDIC) des zones d'emploi de l'Étang-de-Berre et de Salon-de-Provence, fortement urbanisées, se trouvent à 10 % au moins dans le secteur des transports.

Figure 3 Part des transports dans l'emploi salarié, par zones d'emploi

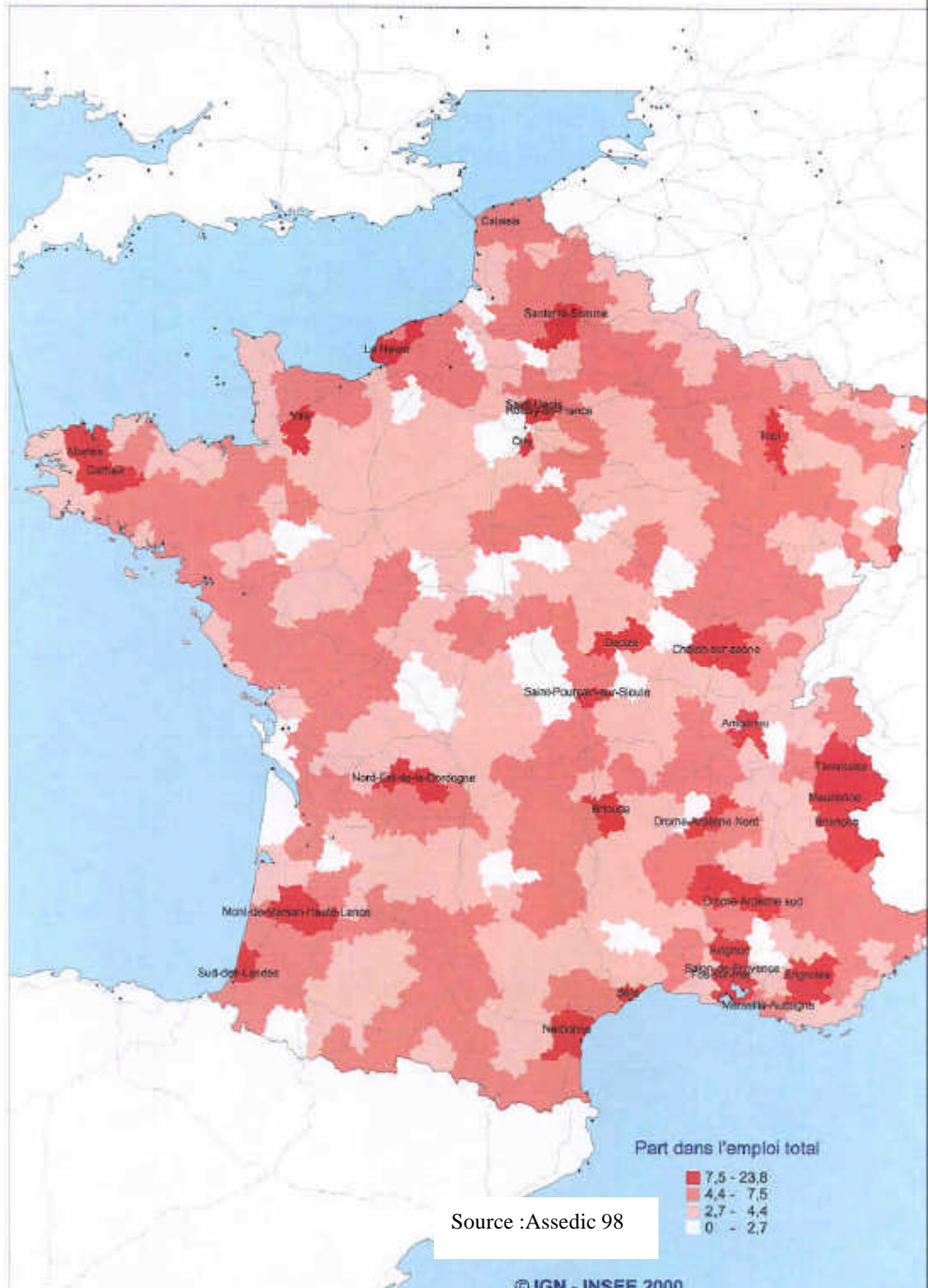


La carte de France des zones d'emploi (carte 4) met en évidence une certaine sur-représentation du transport dans quelques zones littorales sur les différentes façades maritimes du pays (Le Havre, Morlaix, Sud-des-Landes, Narbonne, Sète, Fos-sur-Mer). Mais leur nombre reste limité et, surtout, elles n'en ont pas le monopole, comme l'a montré le graphique. Cela n'a rien de surprenant, car au-delà des points d'entrées et de sorties du territoire par la mer, les marchandises sont acheminées par voies terrestres (routière, ferroviaire, voire fluviale) vers des nœuds d'échange pour être ensuite distribuées à l'intérieur du pays, ou aux frontières en direction des autres pays d'Europe.

Le secteur des transports est relativement bien représenté dans plusieurs zones d'emploi de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur qui, à l'exception de Fos-sur-Mer, ne sont pas en bordure du littoral : Salon-de-Provence, Avignon, mais aussi Brignoles dans le Centre Var, dotée de plates-formes logistiques et Briançon dans les Hautes-Alpes qui alimente de nombreuses stations de montagne.

CARTE 4

Poids des transports dans l'emploi, par zones d'emploi



3 - APERÇU GENERAL DES DONNEES DE L'ENQUETE

Une enquête auprès d'un échantillon de 1055 établissements de transport terrestre et de logistique permet de décrire les activités du champ de l'étude. Le questionnaire comporte huit séries de questions : identification, données économiques et financières, activités, **relations avec un port**, volume de trafic, les raisons de sa localisation, relations avec d'autres établissements, emplois. La collecte s'est déroulée entre novembre 1999 et mars 2000. L'enquête 'sur le terrain', bien accueillie, a été effectuée exclusivement par entretien (durée : environ 45 mn). L'échantillon est le résultat d'un tirage aléatoire stratifié à trois niveaux : activité économique, nombre de salariés, département d'implantation de l'établissement.

Seule une enquête permettait de repérer les établissements de transport qui utilisent les ports pour acheminer des marchandises. On a considéré que les **établissements liés** étaient ceux qui répondaient 'OUI' à la question : « Certaines marchandises traitées par votre établissement transitent-elles par un port de la région ? ».

Les **résultats de l'enquête** opposent les grands établissements qui appartiennent à des groupes ou font partie d'entreprises ayant plusieurs établissements aux petits établissements souvent des entreprises individuelles. Ces grandes unités qui ont souvent un lien fort avec les ports de la région font part de l'évolution positive de leur activité, que ce soit en termes de chiffres d'affaires liés aux ports ou dans la création d'emplois. De ce point de vue, les activités d'organisation de transports internationaux s'opposent à celles de transport routier interurbain. Les établissements d'affrètement, messagerie ont des liens forts, distribuent de fortes rémunérations et font à la fois du transport, de la logistique et du stockage. Les établissements d'organisation des transports internationaux font évidemment de la logistique. Les établissements qui sont très peu liés aux ports distribuent de faibles rémunérations, associées à des productivités plus faibles. Ce sont des unités ne faisant pas partie de groupes. Ils ne font pas de logistique. Lien faible et forte proportion de conducteurs vont de pair.

3.1 - Cadrage général

Parmi tous les établissements enquêtés en Provence-Alpes-Côte d'Azur, 65 % sont localisés dans les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes et 36 % ont un lien avec un port de la région.

Près des trois quarts des établissements enquêtés exercent l'activité de transports routiers de marchandises, que ce soit du transport de proximité ou interurbain. Ces unités ont des liens faibles avec les ports de la région. Autrement dit, la proportion de personnes ou d'équivalents temps complet affectés aux activités portuaires proprement dites est relativement faible. La plupart du temps, la fonction « transport » y est dominante. En revanche, dans les activités d'entreposage (où l'intensité du lien est moyenne) et d'affrètement, messagerie, fret express (où l'intensité du lien est faible), il y a relativement plus d'établissements à dominante stockage. Enfin, les établissements spécialisés dans l'organisation de transports internationaux sont plutôt caractérisés par une dominante logistique et une intensité de lien moyenne ou forte.

Les établissements à dominante « transport » appartiennent moins souvent à un groupe ou à une entreprise multi-établissements. Les établissements à dominante « stockage » ou à dominante « logistique » appartiennent plus souvent à un groupe ou à une entreprise multi-établissements. Dans près de huit cas sur dix, l'établissement est un établissement unique. La moitié des établissements a un statut de SARL et seulement 14 % des établissements sont des sociétés anonymes. La plupart des unités sont à la fois donneurs d'ordre et sous-traitants : près de 90 % des établissements sont donneurs d'ordre et plus de 90 % sont eux-mêmes sous-traitants.

Les établissements composés d'une seule personne représentent le quart de l'ensemble. C'est plus souvent le cas dans les activités de transport routier de marchandises de proximité (47 % des unités du secteur contre 25 % pour tous les secteurs). 63 % des établissements emploient de 2 à 20 personnes, plutôt dans le transport routier de marchandises interurbain (43 % contre 34 % tous secteurs), le déménagement (73 % contre 63 % tous secteurs) ou l'organisation de transports internationaux (84 % contre 63 % tous secteurs). Enfin, un peu plus de 10 % des établissements emploient plus de 20 personnes comme dans l'affrètement, messagerie, fret, express (30 % contre 11 % tous secteurs) et l'entreposage (19 % contre 11 % tous secteurs). Les grands établissements sont relativement plus nombreux à appartenir à un groupe (75 % contre 45 % tous secteurs).

La moitié des chefs d'établissements dans les transports et la logistique déclare une hausse de leur chiffre d'affaires sur les trois dernières années alors que moins d'une unité sur cinq estime avoir subi une baisse du chiffre d'affaires sur les trois dernières années. Un chef d'entreprise sur quatre a enregistré une stabilité du chiffre d'affaires sur les trois dernières années.

Près de 30 % des établissements distribuent de fortes rémunérations par emploi. Cela est plus fréquent pour les unités qui ont un lien avec un port régional. Moins d'une unité sur cinq distribue de faibles rémunérations. Seulement 14 % de l'ensemble des établissements dégagent une forte productivité par tête mais c'est le cas de 22 % des établissements avec lien. Inversement, 40 % des établissements dégagent une faible productivité mais la proportion passe à 52 % pour les établissements sans lien avec un port.

3.2 - Analyse par département

Bouches-du-Rhône (44 % des établissements de transport et de logistique de la région et 47 % des emplois correspondant).

Il y a relativement plus d'établissements liés à un port régional (45 % des établissements contre 36 % sur l'ensemble de la région) et souvent l'intensité du lien est moyenne ou forte (Cf. tableau 3).

Les établissements de transports et de logistique sont fréquemment de grande taille (53 % des établissements de plus de six emplois contre 45 % sur l'ensemble de la région) avec plus souvent qu'ailleurs le statut de société anonyme. Il y a relativement plus d'unités traitant de l'organisation de transports internationaux (15 % des établissements contre 8 % pour la région) et moins de transports routiers de marchandises interurbains (26 % des

établissements contre 33 % pour la région). Près de 90 % des établissements sont donneurs d'ordre et 88 % d'entre eux sont eux-mêmes sous-traitants.

Alpes-Maritimes (23 % des établissements de transport et de logistique de la région et 15 % des emplois correspondant).

Les établissements sont relativement plus petits que la moyenne (72 % d'établissements de moins de six emplois contre 54 % pour la région) et ils sont liés moins fréquemment à un port régional (21 % des établissements sont liés contre 36 % sur l'ensemble de la région). Il y a relativement plus d'établissements de transports routiers de marchandises de proximité (49 % des établissements enquêtés contre 40 % pour la région) ou dans le déménagement (10 % des établissements enquêtés contre 7 % pour la région). En revanche, il y a relativement moins d'unités exerçant l'organisation de transports internationaux (3 % des établissements enquêtés contre 8 % pour la région).

Les établissements à dominante transports sont relativement plus nombreux qu'ailleurs (93 % contre 81 % en région). Il s'agit en définitive d'établissements plus traditionnels de transport, moins concernés par les fonctions logistiques et le traitement des marchandises portuaires. Près de 90 % des établissements sont donneurs d'ordre et 95 % d'entre eux sont eux-mêmes sous-traitants.

Vaucluse (16 % des unités de transport et de logistique de la région et 23 % des emplois correspondant).

Il y a relativement plus d'établissements liés à un port régional (52 % des établissements contre 36 % sur l'ensemble de la région) avec une intensité de lien faible. Les établissements sont relativement plus nombreux dans le transport routier de marchandises interurbain (56 % des établissements enquêtés contre 33 % pour la région). En revanche, il y a relativement moins d'unités de transports routiers de marchandises de proximité (24 % des établissements enquêtés contre 40 % pour la région) ou dans le déménagement (2 % des établissements enquêtés contre 7 % pour la région). Les établissements à dominante stockage (13 % contre 6 % en région) y sont deux fois plus nombreux qu'en moyenne.

Il y a très peu d'établissements n'ayant qu'un seul emploi mais relativement plus d'établissements appartenant à un groupe et plus de SARL.

Les chefs d'établissement vauclusiens enregistrent plus fréquemment qu'en moyenne une évolution positive du chiffre d'affaires portuaire dans leur fonction transport. Plus de 81 % des établissements sont donneurs d'ordre et 85 % d'entre eux sont eux-mêmes sous-traitants.

Var (14 % des unités de transports et de logistique de la région et 11 % des emplois correspondant).

Il y a en moyenne moins d'établissements liés à un ou des port(s) que dans la région entière (18 % des établissements contre 36 % sur l'ensemble de la région). Il y a aussi relativement moins d'établissements appartenant à un groupe. En revanche, la partie de l'activité déménagement qui utilise la voie maritime est plus fréquente qu'ailleurs (12 % des établissements enquêtés contre 7 % pour la région).

Les établissements ne comportant qu'un seul emploi sont plus fréquents qu'ailleurs (42 % des établissements contre 25 % sur l'ensemble de la région), de même les établissements uniques (83 % des établissements contre 78 % sur

l'ensemble de la région). Les établissements dont le lien est d'intensité moyenne occupent dans le Var une proportion plus élevée qu'ailleurs (21 % des établissements contre 14 % pour la région dans son ensemble).

Les chefs d'établissements varois enregistrent plus fréquemment qu'ailleurs une évolution négative de leur chiffre d'affaires pour les trois dernières années. 90 % des établissements sont donneurs d'ordre et 97 % d'entre eux sont sous-traitants.

Hautes-Alpes et Alpes-de-Haute-Provence (3 % des unités de transport et de logistique de la région et 3 % des emplois correspondant).

Les deux départements présentent relativement moins d'établissements liés à un port régional qu'ailleurs (seulement 18 % des établissements contre 36 % en région). Ceci s'explique bien sûr par l'éloignement géographique de ces départements par rapport au littoral.

Les unités de transport routier de marchandises de proximité sont relativement plus fréquentes qu'ailleurs (53 % des établissements enquêtés contre 40 % pour la région). Les petits établissements de 1 à 5 emplois y sont plus nombreux de même que les établissements uniques. La plupart des établissements n'appartiennent pas à un groupe et il n'y a pas d'établissement à dominante logistique. Les chefs d'entreprise qui déclarent une évolution positive de leur chiffre d'affaires total pour les trois dernières années sont relativement plus nombreux dans les Hautes-Alpes qu'en moyenne.

Tableau 3 Caractéristiques des établissements suivant les départements

Département	% d'étab. (1)	% une personne (2)	% plus de 20 emplois (3)	% groupe (4)	% donneurs d'ordres (5)	% sous- traitants (6)	% d'étab. ayant un lien (7)	% lien fort (8)
Alpes-de-Hte-Pce	2	30	6	6	99	85	24	13
Hautes-Alpes	1	0	24	5	97	97	14	0
Alpes-Maritimes	23	35	6	21	89	96	21	5
Bouches-du-R.	<u>44</u>	24	14	20	89	89	45	<u>22</u>
Var	14	<u>42</u>	8	12	90	97	18	<u>5</u>
Vaucluse	16	2	14	25	82	85	<u>52</u>	6
PACA	100	25	11	19	88	91	36	12

Champ : établissements de transport terrestre et de logistique

Source : Enquête 1999-2000 activités liées à la mer, Insee-Pam

- (1) proportion d'établissements. **Lecture** : 44 % des établissements de transport et de logistique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur sont localisés dans les Bouches-du-Rhône.
- (2) part des établissements d'une seule personne dans le total des établissements. **Lecture** : 42 % des établissements de transport et de logistique localisés dans le Var sont composés d'une seule personne.
- (3) part des établissements de plus de vingt personnes dans le total des établissements.
- (4) part des établissements appartenant à un groupe dans le total des établissements.
- (5) part des établissements donneurs d'ordre dans le total des établissements.
- (6) part des établissements sous-traitants dans le total des établissements.
- (7) part des établissements liés aux ports. **Lecture** : 52 % des établissements de transport et de logistique ont déclaré avoir un lien avec un (ou des) ports de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.
- (8) part des établissements à lien fort (> 70 %) dans le total des établissements liés. **Lecture** : Parmi les établissements de transport et de logistique des Bouches-du-Rhône liés à un port de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 22 % ont une intensité de lien fort (part des emplois portuaires sur l'emploi total supérieur à 70 %).