

INTRODUCTION

L'objectif de ce travail était de mettre en place une méthodologie reproductible et transférable de mesure de l'impact de la présence des grandes infrastructures (les ports, en l'occurrence) sur les transports terrestres. Il s'agissait en outre de produire des informations permettant de décrire, d'une manière à la fois quantitative (avec un accent sur l'emploi) et qualitative, l'impact de l'activité portuaire (marchandises et passagers) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur sur la logistique et les transports terrestres.

La méthode de recueil des données repose essentiellement sur la conception et la réalisation d'une enquête novatrice auprès d'un échantillon représentatif des établissements de transport et de logistique de la région.

Après un bref point sur la méthodologie, le présent document présente aux différentes manières de traiter les données très riches de cette enquête et les variantes adaptées aux secteurs fluvial et ferroviaire d'une part, au trafic passagers d'autre part.

METHODOLOGIE

La recherche porte sur les secteurs de la logistique et des transports terrestres (entendus comme fer + fleuve + route) de marchandises et de passagers. Plus précisément, le champ de la recherche couvre les activités suivantes :

- 1/ transport public de marchandises
- 2/ logistique pour compte d'autrui
- 3/ transport public de passagers

Ainsi le transport pour compte propre et la logistique interne sont-ils exclus du champ de la recherche.

Les secteurs de la Nomenclature d'Activités Françaises (NAF) retenus sont les suivants :

- | | |
|---|---|
| 601Z : Transports ferroviaires | 631D : Entreposage frigorifique |
| 602Z : Transports fluviaux | 631E : Entreposage non frigorifique |
| 602L : Transports routiers de marchandises de proximité | 632A : Gestion d'infrastructures de transports terrestres |
| 602M : Transports routiers de marchandises interurbains | 634A : Messagerie, fret express |
| 602N : Déménagement | 634B : Affrètement |
| 631B : Manutention non portuaire | 634C : Organisation de transports internationaux |

La séparation des impacts marchandises et passagers s'est imposée très rapidement : elle découlait logiquement du choix de recourir à une enquête auprès des établissements. Les spécificités du transport de passagers comme du transport de marchandises, de même que les informations recherchées, ne permettaient pas d'avoir la même démarche dans les deux cas. Il a ainsi été décidé d'étudier les deux impacts séparément, en ménageant la possibilité d'exploiter une analogie entre les deux volets.

L'impact de l'activité des ports régionaux sur les transports terrestres et la logistique des marchandises ayant transité ou allant transiter par les ports de la région, du fait de son importance stratégique et économique, a été le premier étudié.

Par ailleurs, nous avons étudié séparément les transports routier, ferroviaire et fluvial e adaptant le questionnaire d'enquête à chacun de ces modes, pour prendre en compte la structuration différente de chacun des secteurs (le rôle spécifique de la SNCF dans le secteur ferroviaire ou la situation de certaines activités du secteur fluvial à la limite entre impact direct et impact indirect des ports régionaux, par exemple).

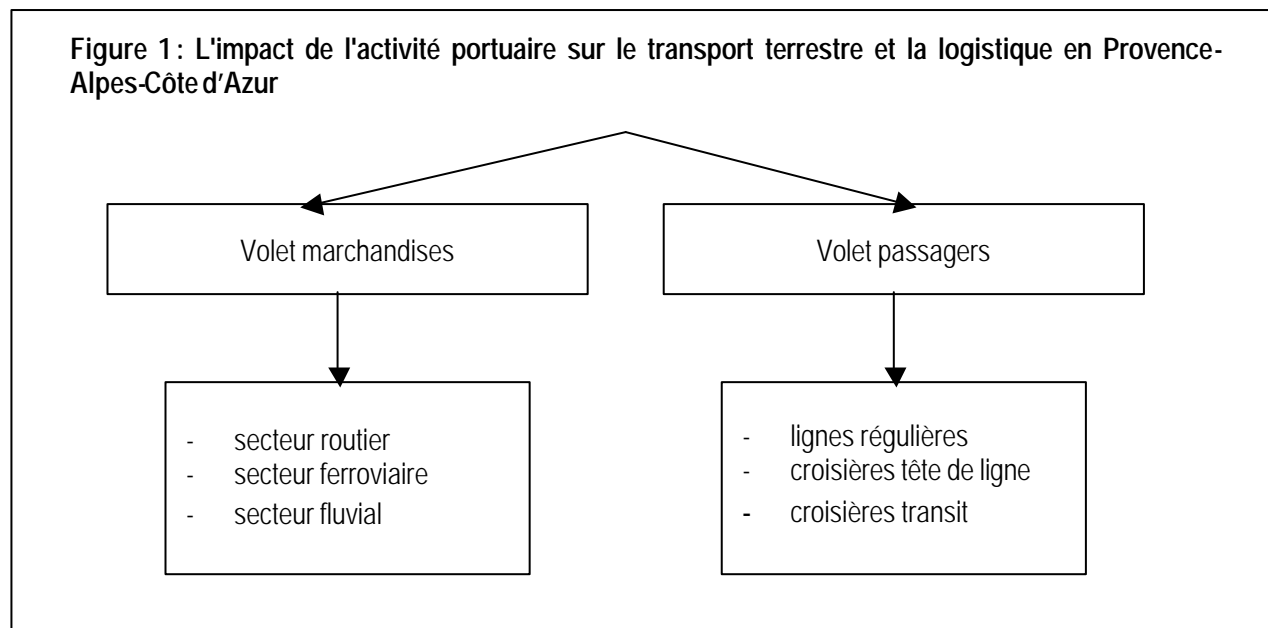
Les différents types d'impact :

Impact direct : il correspond aux activités immédiatement liées à l'activité maritimo-portuaire, celles dont l'existence même est liée aux ports. Ce sont toutes les professions portuaires liées aux prestations fournies aux navires et à la marchandise qu'ils transportent à l'occasion des chargement, déchargement, stockage : avitaillement, réparation navale, lamanage, pilotage, remorquage, manutention, entrepôts, assurances maritimes, transitaires, douanes, services du port, etc. L'impact direct ne fait pas partie de la recherche présentée ici.

Impact indirect : il correspond aux activités dont une partie seulement du chiffre d'affaires est liée au port (entreprises qui utilisent le port pour leurs importations, leurs exportations, les fournisseurs du domaine portuaire, les fournisseurs de ces entreprises, les transporteurs qui travaillent avec les entreprises importatrices ou exportatrices, entreprises de distribution et de logistique, etc.).

Impact induit : il est généré par la consommation des personnes employées par les activités directes ou indirectes dans leur vie courante. Il permet le maintien ou la création d'emplois dans le commerce et les services.

En résumé, l'étude a été divisée de la manière suivante :



PLAN

La première partie de ce rapport présente une brève présentation de **données de cadrage** sur l'emploi dans les transports terrestres et la logistique en Provence-Alpes-Côte d'Azur ; elle est complétée par une recherche d'éventuelles **spécificités des zones d'emploi portuaires** (partie 2).

S'appuyant sur **l'exploitation des données issues de l'enquête « marchandises »**, la troisième partie présente le type de résultats que l'on peut en tirer. Dans la partie 4, un lien est établi dans un premier temps entre données de cadrage sur les trafics de marchandises de la région et données de l'enquête. Dans un deuxième temps, on tente de **quantifier le rapport entre le nombre de tonnes « portuaires » traitées et l'emploi existant dans les établissements** de transport et de logistique.

Le travail présenté dans la partie 5 s'attache pour sa part à **adapter au contexte de notre enquête une méthode de mesure de l'impact indirect sur les transports et de l'impact induit dans les services à la population, en termes d'emploi**. Dernière partie consacrée à l'exploitation des données issues de l'enquête auprès des transporteurs routiers de marchandises et des logisticiens, la partie 6 tente de mettre en évidence les **caractéristiques essentielles des établissements de logistique**, en effectuant un zoom sur ce secteur.

La partie 7, consacrée à la présentation et à l'analyse des données des **volets ferroviaire et fluvial de l'enquête**, vient clore le volet « marchandises » du rapport.

La dernière partie (8) commence par un rappel des diverses démarches envisagées pour aborder l'impact des trafics « passagers ». Elle présente ensuite la méthode finalement adoptée et ses principaux résultats.

CONCLUSION GENERALE

Le cahier des charges de l'étude comportait plusieurs volets :

- ✍ mettre en place une méthode sur la mesure de l'impact des ports sur les activités de logistique et de transports,
- ✍ adopter une démarche transférable à d'autres ports régionaux ou à d'autres types d'installation structurante,
- ✍ mesurer cet impact dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en caractérisant les relations entre l'activité portuaire, les transporteurs et les logisticiens.

Les deux premiers points ont nécessité la réalisation de **deux enquêtes originales**, menées auprès d'un large échantillon de logisticiens et de transporteurs de marchandises pour la première, auprès des autocaristes pour la seconde. Des informations d'un type nouveau ont été construites sur les activités et les emplois générés par l'activité portuaire à l'échelle d'une région. La démarche s'appuie sur des concepts, des nomenclatures et des statistiques disponibles dans toutes les régions françaises, ce qui facilite le **transfert de la méthode** à d'autres territoires et même d'autres équipements structurants. De plus, la transversalité de la méthode de recueil des données dans les secteurs ferroviaire, fluvial et routier est respectée. En revanche, des méthodes différentes sont mobilisées pour le calcul des impact « marchandises » et « passagers ».

Les réponses au troisième objectif ont permis de mieux connaître **l'impact** des ports de commerce de la région sur les secteurs du transport et de la logistique. Par ailleurs, les résultats d'enquête éclairent sur le fonctionnement de l'entrepôt et de la distribution des marchandises, fonctions associées au transport.

Malgré un dispositif d'enquêtes ambitieux, seul moyen de contribuer à un éclairage approfondi sur les questions posées par le cahier des charges, certains résultats apparaissent plus fragiles que les autres ou trop partiels :

- ✍ L'enquête « marchandises » n'apporte pas d'informations sur la part des trafics de marchandises transitant par les ports de la région et « traitée » (c'est-à-dire transportée, stockée...) par des **établissements situés ailleurs qu'en Provence-Alpes-Côte d'Azur**. Ne pouvant identifier la part des tonnages portuaires traités par les établissements de la région, on ne peut pas non plus connaître la part de ces tonnages qui leur échappe.

En effet, une partie des tonnes déclarées par les établissements enquêtés est comptée plusieurs fois et on ne peut donc ni isoler le trafic transitant directement par les ports ni distinguer ce qui relève de la sous-traitance. Par exemple, un logisticien qui sous-traite le transport de marchandises à un transporteur routier compte les tonnes « traitées » dans leur ensemble et le sous-traitant compte également ce qu'il a transporté. La partie sous-traitée de l'activité est donc comptabilisée plusieurs fois. Or, dans l'enquête, 72 % des établissements ayant des liens avec un port de la région se déclarent sous-traitants, ce qui laisse penser que le tonnage concerné est important.

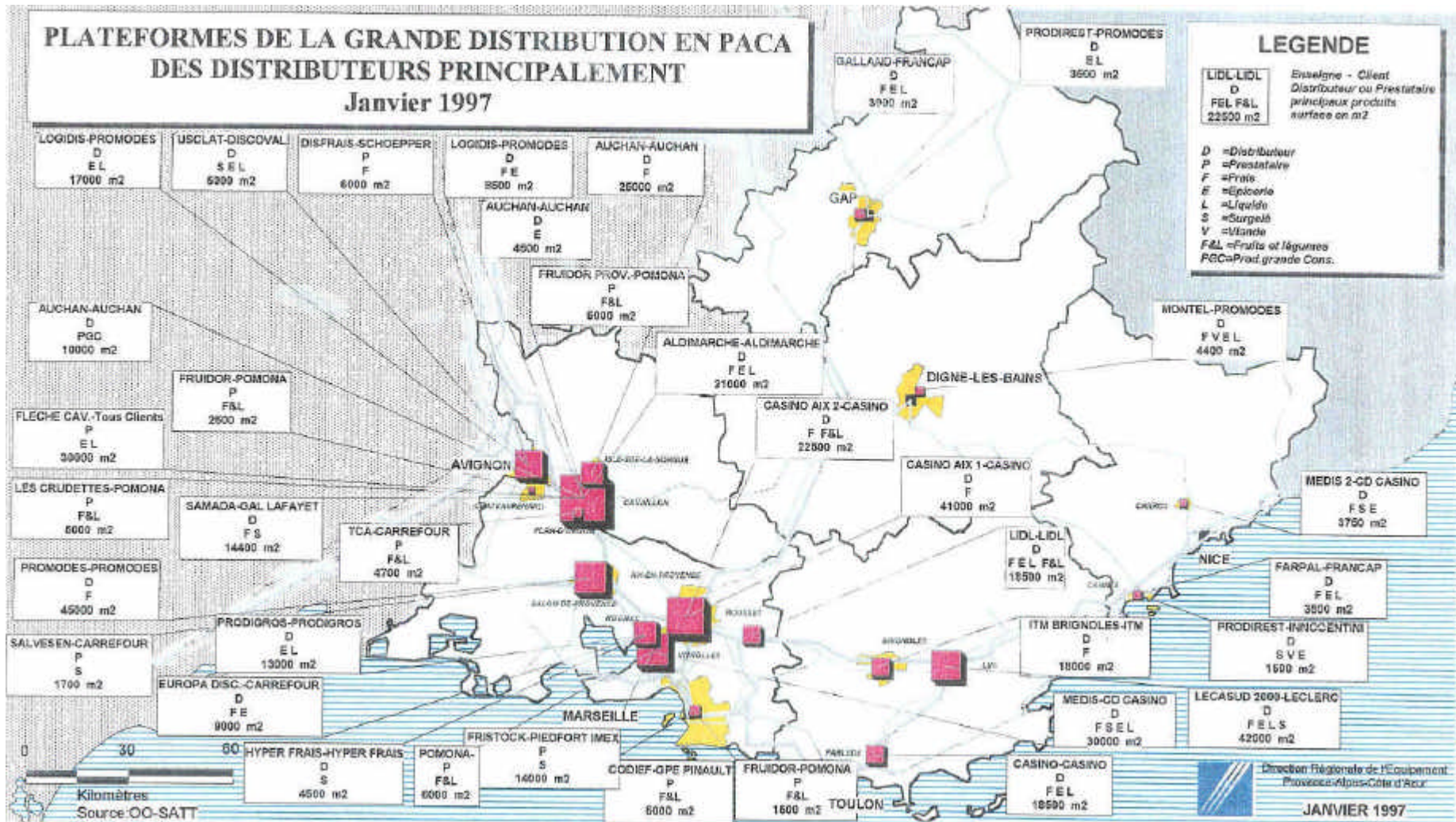
✍ Les établissements enquêtés n'ont pas répondu de manière précise à la question portant sur les **types de produits** traités. Ils ont souvent simplement signalé l'existence des produits mais pas les tonnages. Il n'est donc pas possible de repérer les types de produits les plus créateurs d'emplois ou d'activités dans la région. Dans l'hypothèse où ce travail serait adapté dans un autre contexte, la formulation de cette question est sans doute à revoir.

✍ Cette étude d'impact ne porte que sur les secteurs des transports terrestres et de la logistique. D'autres secteurs sont, bien entendu, concernés par la présence des ports, comme l'industrie, les services aux navires et à la marchandise, les clients des ports et leurs représentants, etc. La méthode proposée prendrait toute sa dimension si elle était appliquée à tous les secteurs qui bénéficient de l'impact des activités portuaires, en permettant de mesurer les impacts direct, indirect et induit dans leur ensemble.

BIBLIOGRAPHIE

- AB CONSULTANTS, *Un "espace maritime" au Havre : conception et faisabilité*, Pour l'Association pour l'Espace Maritime du Havre, mars 1993.
- CATRAM, *Le port dans la ville : données d'une osmose. Entreprises du tertiaire portuaire de Marseille et espace urbain*, Plan construction et Architecture, mai 1994.
- CCIMP, *Transports et logistique en Provence*, janvier 1995.
- CERFISE, *Le port habité. La "communauté portuaire" et ses obligés dans le Port de Marseille*, octobre 1992.
- CHAPON J., "Les métiers de la mer : l'évolution des métiers portuaires", *Transports*, n° 387, février 1998.
- Comité Départemental du Tourisme, *L'emploi dans les activités caractéristiques du tourisme dans les Bouches-du-Rhône*, janvier 1996.
- CONSEIL REGIONAL PACA, *La mer en 70 métiers*, Edition 1997
- CORRAIL, *L'impact économique du Port Autonome de Nantes - Saint Nazaire sur le Grand Ouest*, Pour le Port Autonome de Nantes - Saint Nazaire, juin 1995.
- DATAR, "Les activités liées à la mer", in *L'aménagement du littoral*, 1993.
- DOISY F., "Le poids économique des aéroports", *Revue Générale des Routes et des Aéroports*, Hors-série 1, 1996.
- ESPOSITO O., JACQUIER JF, "L'économie de la mer : un déclin sans précédent", *Problèmes Economiques*, n° 2273, avril 1992.
- GIRAUD MP., "Relations entre le port de Marseille et les industries du département des Bouches-du-Rhône", *DESS Droit économie et gestion des collectivités territoriales*, 1996.
- INSEE, "L'impact économique des installations militaires du plateau d'Albion", *Sud Information Economique*, n° 63, 1996.
- INSEE, "L'emploi dans le transport terrestre et la logistique liés aux ports de Provence-Alpes-Côte d'Azur", *Sud Insee Stats*, n° 75, juin 2000.
- INSEE, "Impact de la croisière sur le transport par autocar", *Sud Insee Stats*, n° 88, décembre 2000.
- La lettre du SSE*, Dossier "Impact de l'activité portuaire en Provence-Alpes-Côte d'Azur", juillet-août 2000.
- "Transports : 15 000 emplois régionaux apparaissent liés à la présence des ports", *Sud Insee L'essentiel* n°40, juin 2001, Insee-Paca.
- MAQUET X., "Activités portuaires et emplois", *La revue d'ici*, n° 8, 1993.
- PICHERAL D., "Marseille : premier port méditerranéen, troisième port européen", *Sud Information Economique*, n° 106, 1996.
- PLANQUE G., "Métropolisation et places portuaires, l'exemple de Marseille", *Rapport pour l'AGAM*, juillet 1997.
- RICHARD A., "Ports du Havre et de Rouen, des effectifs allégés dans des entreprises qualifiées", *Aval*, n° 59, 1992.

CARTE 3



Le **rapport complet** est disponible pour consultation au Centre de Documentation d'Urbanisme, Colline Sud, La Défense 7, Arche de La Défense, 92055 Paris-La Défense Cedex 04, contact : Eliane Bazin.

Autres publications tirées de cette recherche :

✂ "Tranports : 15 000 emplois régionaux apparaissent liés à la présence des ports", Sud Insee L'essentiel n°40, juin 2001, Insee-Paca.

✂ "Diffusion de la logistique dans les activités de Provence-Alpes-Côte d'Azur", Pam, Sud Insee L'essentiel, à paraître.

✂ "Impact de l'activité portuaire en Provence-Alpes-Côte d'Azur ", La lettre du Système Statistique sur les Entreprises, juillet-août 2000.

✂ "L'emploi dans le transport terrestre et la logistique liés aux ports de Provence-Alpes-Côte d'Azur", Sud Insee Stats, n°75, juin 2000, Insee-Paca.

✂ "Impact de la croisière sur le transport par autocar", Sud Insee Stats, n°88, décembre 2000, Insee-Paca.

Ce **document de synthèse** est aussi disponible sur les sites Web suivants :

Observatoire Régional des Transports de Provence-Alpes-Côte d'Azur (ORT-PACA)

www.paca.equipement.gouv.fr



Comité Régional pour l'information économique et statistique (CRIES-PACA)

www.cries-paca.org



Document cofinancé par le CRIES et l'ORT