

Les Dossiers de l' **ECONOMIE** CORSE

L'Impact économique du port de Bastia



Les Dossiers de l' ~~ECONOMIE~~ CORSE

N° 12



Directeur de la publication : Alain TEMPIER
Rédactrice en chef : Angela TIRROLONI
Rédacteurs : Laurent APICELLA
Alexandre BOURGEOIS
Elisabeth GALLARD
Aude LEPIDI

© Insee 2012

Sommaire

L 'activité du port de Bastia

Le port : historique, organisation et missions 4

le port : principale porte d 'entrée de la Corse 5

L 'impact économique du port

Le port de Bastia, de multiples effets sur l 'économie régionale 11

Les activités directes : de bonnes conditions d 'emploi 14

Les activités indirectes : en majorité des activités administratives et de service 21

Les activités induites : des retombées économiques dans de nombreuses communes 26

Activités incidentes : le transport routier, une continuité dans la chaîne logistique 29

Activités incidentes : le port de Bastia, premier lieu d 'accueil pour les touristes 30

Sources et définitions 33



Le port de Bastia a vu le jour en 1900. Totalemment détruit en 1943, sa reconstruction s'est prolongée jusqu'au début des années soixante. Depuis, il ne cesse de se développer, sous l'égide de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de la Haute-Corse, en charge de sa gestion et de son aménagement.

Le projet d'un nouveau port au cœur de la ville de Bastia naît en 1838 et est entériné en 1848, mais c'est seulement à partir de 1860 que les moyens financiers pour sa réalisation sont débloqués par Napoléon III lors de sa venue en Corse. Les travaux commencent en 1863 et le nouveau port est inauguré en 1877. Il faudra encore près d'une vingtaine d'années pour terminer la construction de tous ses quais qui coïncide avec l'achèvement définitif de la place Saint-Nicolas en 1900. Le port est alors protégé par une jetée de 700 mètres de long. À partir de 1911, la Chambre de Commerce et d'Industrie devient gestionnaire *de facto* du port pour en obtenir finalement la concession officielle en 1920. Le port de Bastia fut totalement détruit en 1943, et ses travaux de reconstruction entrepris après la guerre vont se prolonger jusqu'au début des années soixante. Les infrastructures du port n'ont depuis cessé de se développer et de se moderniser pour s'adapter à une demande toujours croissante.

Organisation et missions

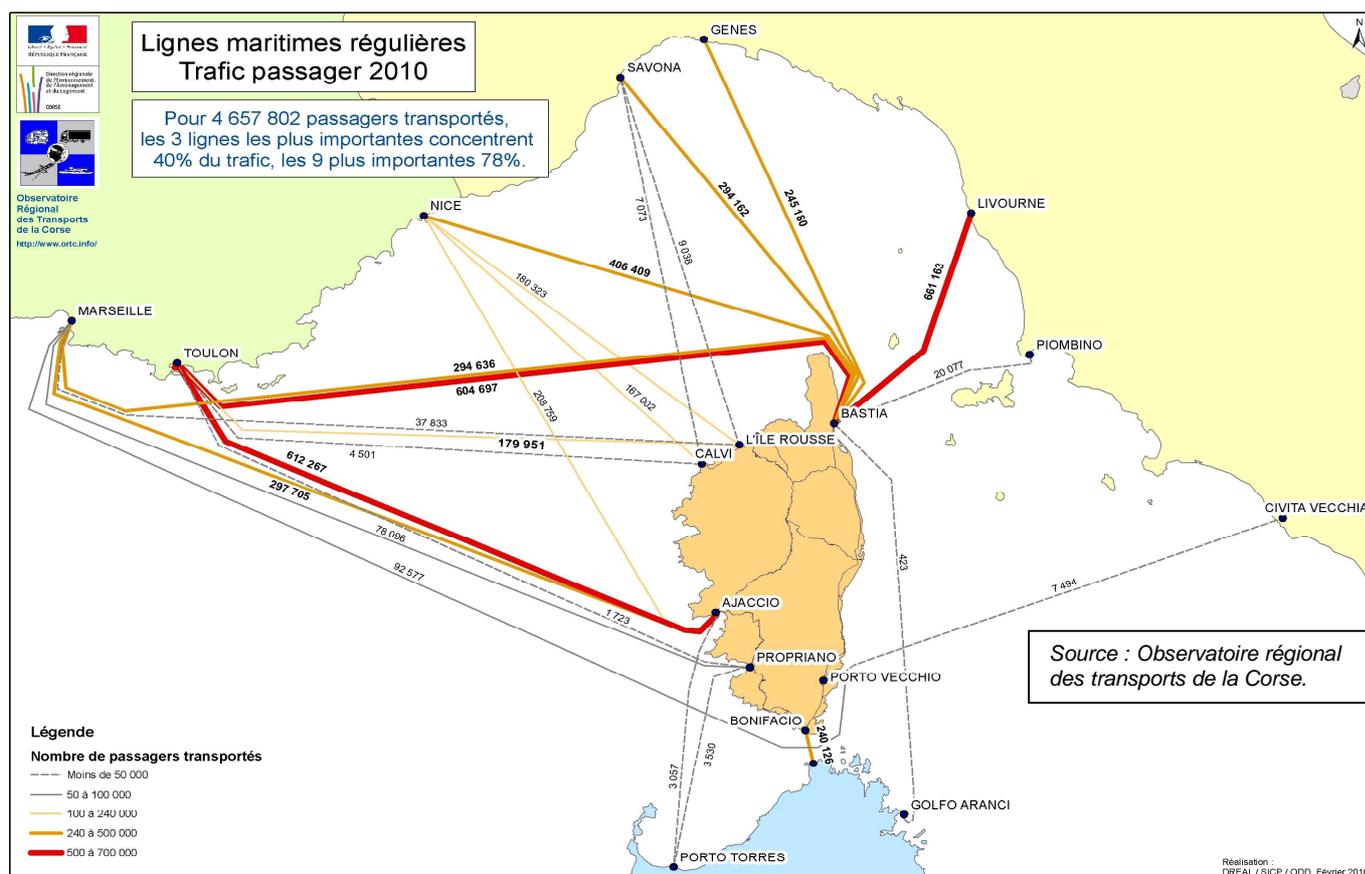
La concession à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de la Haute-Corse de la gestion et de l'aménagement du port est renouvelée en 2006 pour une durée de 15 ans. Elle est octroyée par la Collectivité Territoriale de Corse, compétente en lieu et place de l'État conformément à la loi du 22 janvier 2002 relative à la Corse. En 2006 également, la Commission Nationale du Débat Public est saisie du projet de développement portuaire de Bastia. Ce projet émanant de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de la Haute-Corse comporte deux hypothèses : soit l'extension du port actuel, soit la création d'un nouveau port sur le site dit de la Carbonite. Le maître d'ouvrage pour ce projet est la Collectivité Territoriale de Corse.

La gestion du port par la CCI de Bastia se décline à travers un grand nombre de missions: la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, le développement et la promotion des ouvrages, terrains, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services nécessaires au fonctionnement du port.

Le port de Bastia constitue le principal lieu de transit de voyageurs et de marchandises qui arrivent ou qui partent de Corse. Il capte en effet plus de la moitié du transport de passagers et de fret sur les lignes régulières maritimes, et ce depuis une quinzaine d'année. Toutefois, au regard de la forte progression du trafic de passagers, il atteint désormais une situation proche de la saturation. Cette situation limite son potentiel de développement notamment dans le domaine de la croisière.

Le port de Bastia est le premier lieu d'accueil des voyageurs qui arrivent ou partent de Corse. Depuis une quinzaine d'années, il accueille environ un tiers de tous les passagers qui transitent sur les plates-formes portuaires et aéroportuaires de l'île (via les lignes régulières maritimes et aériennes). Sur les seules lignes maritimes, il connaît une affluence supérieure à celle de tous les autres ports corses cumulés puisqu'il capte plus de la moitié du trafic passager.

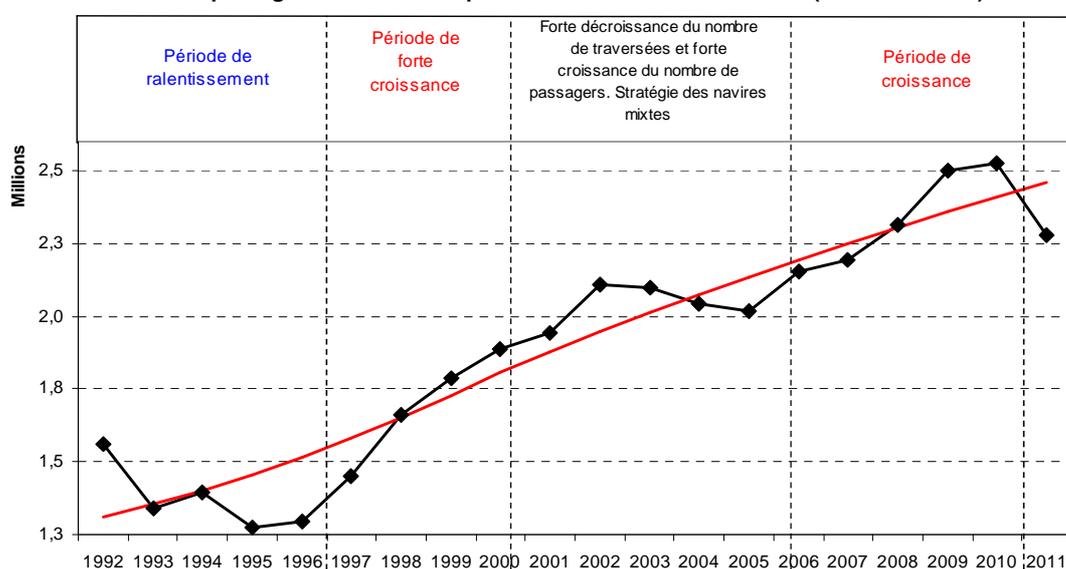
Bastia est le premier port français de Méditerranée pour le trafic passagers maritime devant Marseille, et le deuxième port français derrière Calais.



Accueil de plus de la moitié des passagers maritimes de la Corse

En 2010, il a atteint son record de fréquentation avec plus de 2,5 millions de passagers. Entre 1995 et 2010, le trafic affiche une progression annuelle moyenne d'environ 5 %. En 15 ans, le trafic du port de Bastia a ainsi doublé. Durant cette période, ses parts de marché pour le nombre de passagers accueillis sont stables, aux alentours de 55 % du trafic maritime insulaire. Elles tendent toutefois à reculer légèrement, principalement au profit d'Ajaccio et, dans une moindre mesure, des ports de Balagne, notamment de l'Île-Rousse. Ce repli relatif est dû en partie au fait que les infrastructures actuelles ont de plus en plus de difficultés pour s'adapter à la croissance de la fréquentation. En 2011, Bastia a été fortement impacté par le recul des trafics maritimes sur l'Italie et par la fermeture de sa ligne sur Toulon. Il perd ainsi 250 000 passagers sur un an tandis que les ports de Corse-du-Sud gagnent des parts de marché. Le recul des trafics sur l'étranger se confirme en 2012. Ainsi, le port de Bastia connaît à nouveau une perte de fréquentation, notamment durant la saison touristique (de mai à septembre).

Trafic passagers annuel sur le port de Bastia entre 1992 et 2011 (hors croisières)

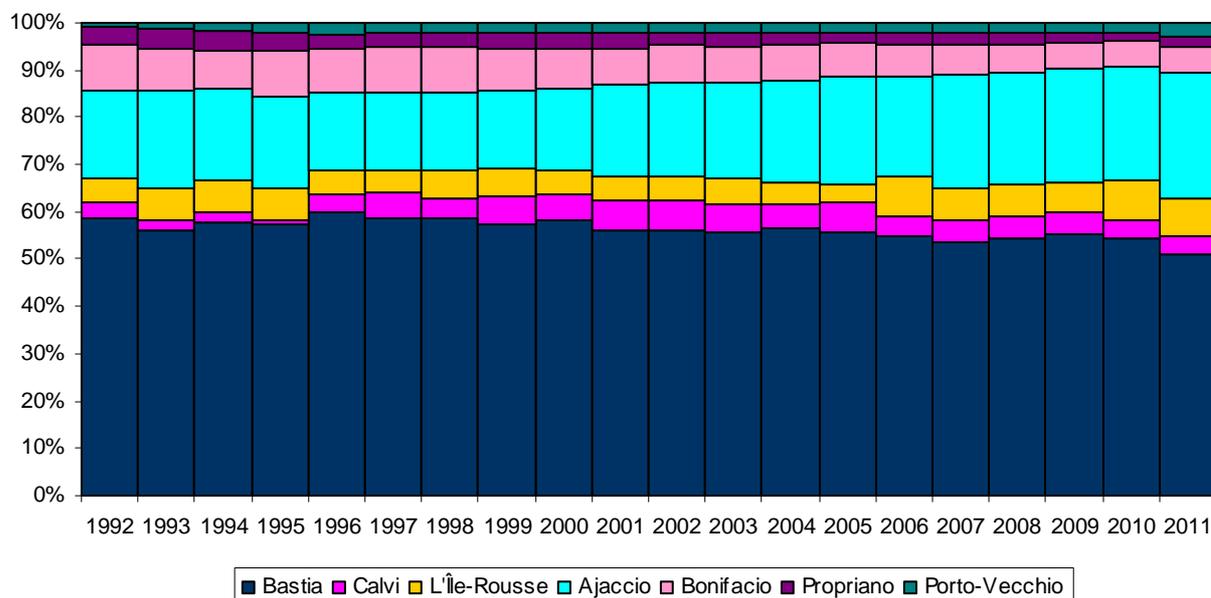


Source : Observatoire régional des transports de la Corse.

—◆— Bastia — Bastia CVS HP

Note : la tendance de long terme est calculée à l'aide d'un filtre de Hodrick-Prescott.

Parts de marché des ports corses pour la fréquentation annuelle de passagers sur les lignes maritimes régulières



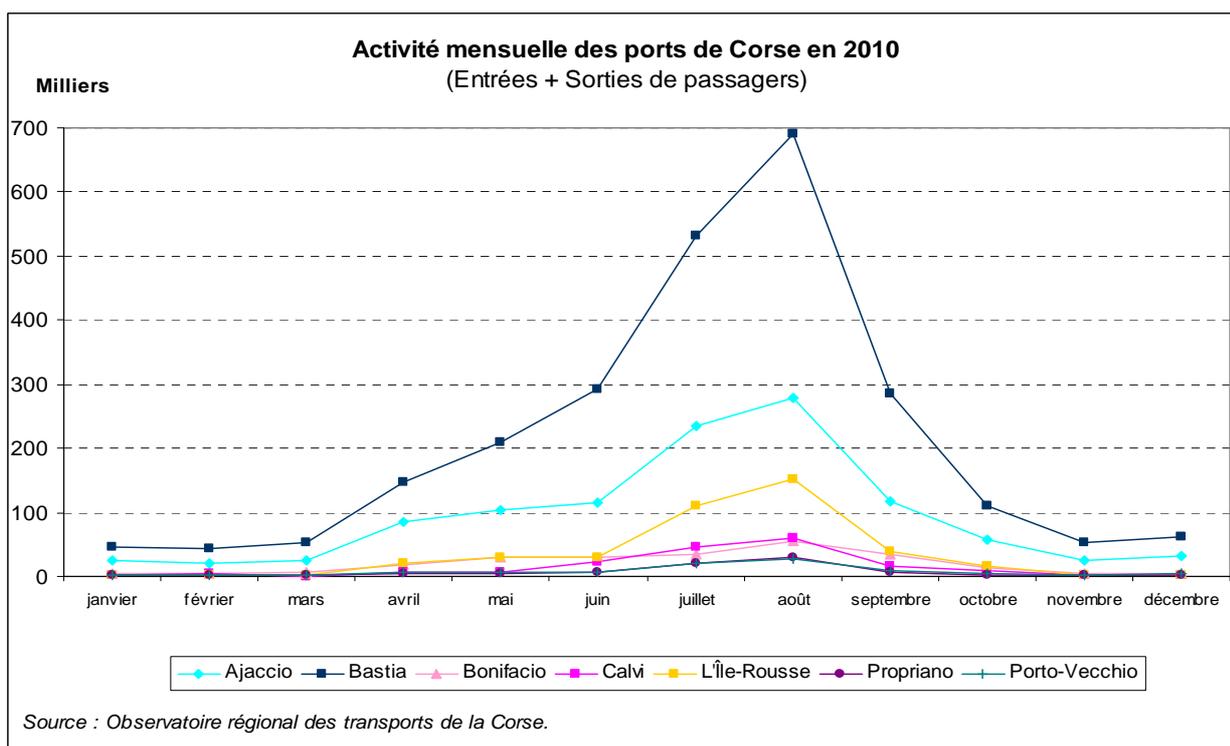
Source : Observatoire régional des transports de la Corse.

Par ailleurs, les évolutions des nombres de passagers et de traversées sont conformes à une orientation stratégique commerciale de long terme des compagnies maritimes vers des bateaux toujours plus gros. Mais des navires de plus de 225 mètres de long pouvant transporter plus de 2 000 mètres de roll¹ et plus de 1 500 passagers avec leurs véhicules excèdent les capacités d'accueil du port de Bastia actuel. Cette spécificité du port de Bastia conduit à construire des navires spécialement conçus, « raccourcis » par rapport à la longueur qu'ils devraient avoir, comme par exemple le Piana de la Méridionale. Ainsi, avec l'augmentation continue des tailles des ferries, les problèmes logistiques et les risques causés par des longueurs de bateau trop importantes affectent de plus en plus le trafic des lignes régulières

Vers une saturation surtout au plus fort de la saison touristique

Le port de Bastia est donc de plus en plus proche d'une situation de saturation notamment au plus fort de la saison estivale. En effet, en août 2010, il a vu transiter en moyenne 22 300 passagers par jour sur ses lignes régulières, soit 2 900 passagers de plus que le cumul des six autres principaux ports (Ajaccio, Calvi, Bonifacio, Propriano, Porto-Vecchio et l'Île-Rousse). Même en comptant les croisières, qui sont un quasi-monopole du port d'Ajaccio, l'affluence quotidienne du port de Bastia a presque fait jeu égal avec les affluences cumulées de tous les autres ports. L'amplification de ce pic annuel de fréquentation en août représente un défi pour l'organisation, la sécurité et les infrastructures portuaires bastiaises qui doivent fonctionner à flux tendus. Notamment, de mauvaises conditions météorologiques au cours de cette période entraîneraient rapidement une désorganisation des accostages (avec des navires contraints de rester au large en attendant le retour de conditions favorables). Après le creux de l'activité qui s'est produit en 2011, le retour d'une conjoncture plus favorable dans les années à venir entraînerait probablement une saturation de la capacité d'accueil du port bastiais.

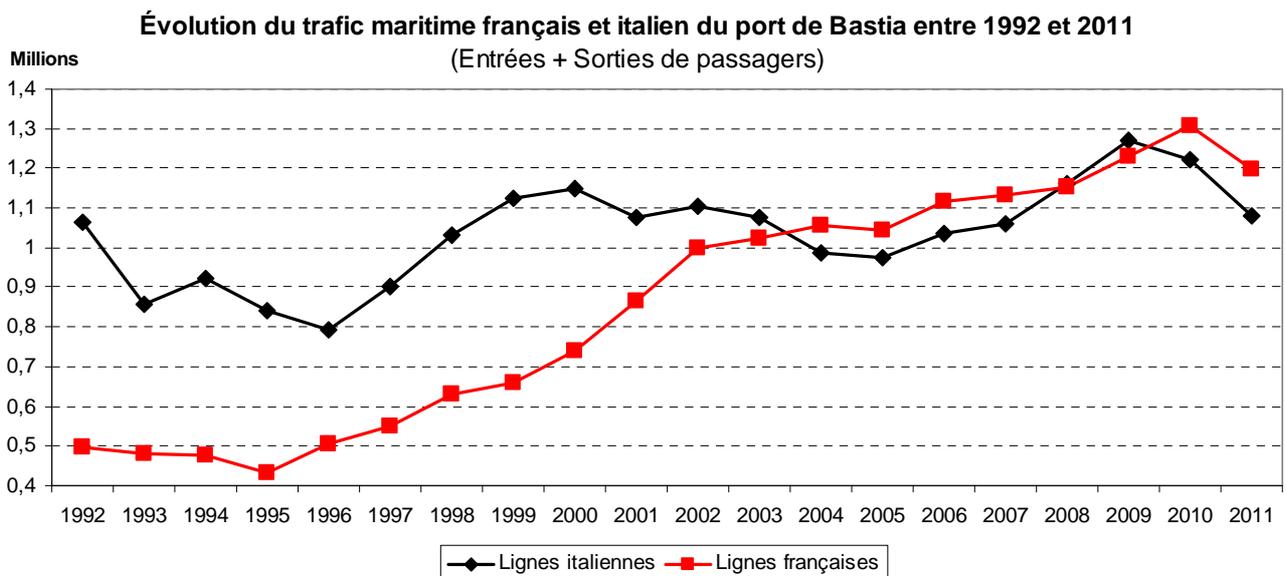
Sur les lignes maritimes régulières, le port de Bastia connaît la saisonnalité la plus forte des ports de l'île avec une intensité comprise entre 2,5 fois supérieure (par rapport à Ajaccio) et 25 fois supérieure (par rapport à Porto-Vecchio ou Propriano) au plus fort de la saison estivale. 2010 est l'année où ce pic a atteint une intensité record à Bastia.



Au niveau du partage du marché des passagers entre les dessertes françaises et italiennes au cours des vingt dernières années, deux périodes se distinguent :

Entre 1992 et 2003, la fréquentation des lignes italiennes a été supérieure à celle des lignes françaises. Mais au cours de cette période, les lignes françaises ont fortement augmenté leur activité (+ 137 % entre 1995 et 2003), notamment sur Toulon. Parallèlement, la fréquentation des passagers en provenance ou à destination de l'Italie s'est fortement repliée au cours de la période de ralentissement économique du début des années 90. (crise de la dévaluation de la Lire) puis a ensuite été rattrapée par la fréquentation des lignes françaises.

Entre 2004 et 2011, les fréquentations sur les lignes françaises et italiennes sont relativement proches même si le trafic français est généralement supérieur à l'italien. Depuis deux ans, les lignes italiennes sont affectées par une baisse significative de la demande, à rapprocher de la dernière crise dans la zone Euro. En 2010 et 2011, la fréquentation des lignes françaises dépasse de nouveau nettement ces dernières. Pour les lignes françaises, le coup d'arrêt porté par la dernière crise à la fréquentation intervient en 2011 où celle-ci recule pratiquement à son niveau de 2007. Cette baisse liée à la conjoncture a aussi été accentuée par des effets de calendrier défavorables en 2011 (1^{er} et 8 mai un dimanche, Ascension et Pentecôte en juin).



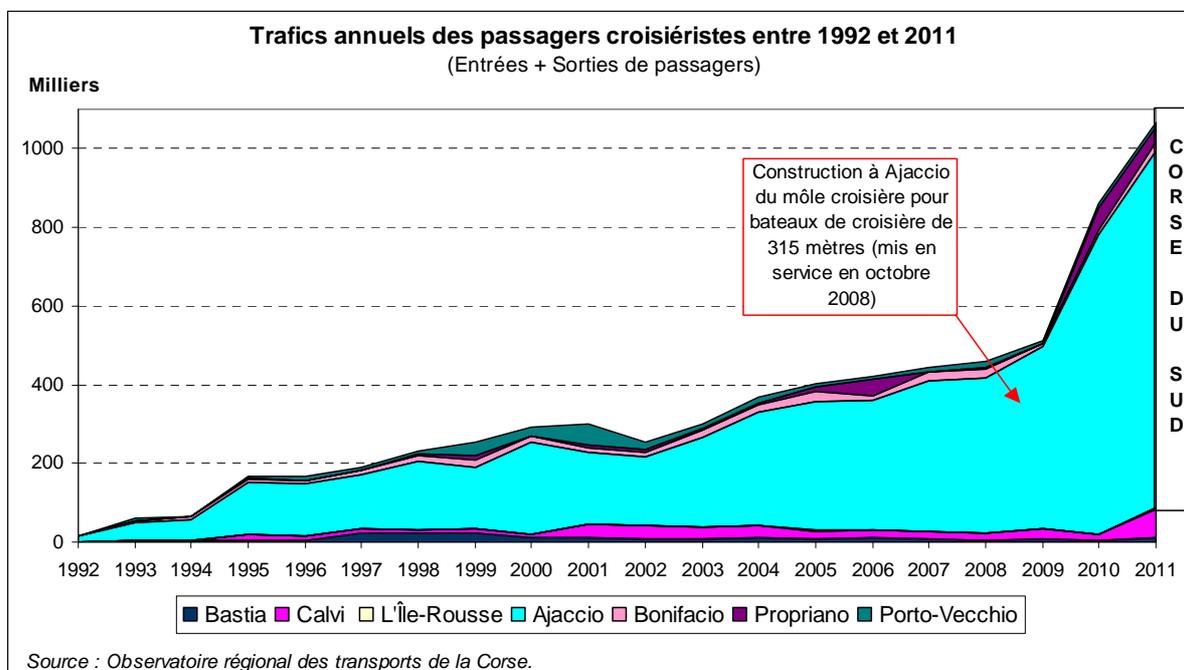
Source : Observatoire régional des transports de la Corse.

Peu de trafics croisières

L'hégémonie d'Ajaccio dans le domaine des croisières n'a fait que s'accroître au cours des deux dernières décennies, pour atteindre près d'un million de croisiéristes accueillis en 2011. Aussi, le rôle très marginal des autres ports, notamment ceux de Haute-Corse, et en particulier celui de Bastia sur ce marché reflète bien l'orientation des deux principaux ports de l'île. Leurs atouts géographiques (port situé dans une baie à Ajaccio, et proximité du continent italien pour Bastia) associés à leurs capacités actuelles ont conduit à une logique de spécialisation qui s'est imposée de fait.

En effet, contrairement au port d'Ajaccio, les postes à quai du port de Bastia dans sa configuration actuelle ne permettent pas d'accueillir des navires de croisière, les accostages des ferries actuels de 175 mètres de long ne s'effectuent déjà que sur dérogation et seulement sur certains postes à quai.

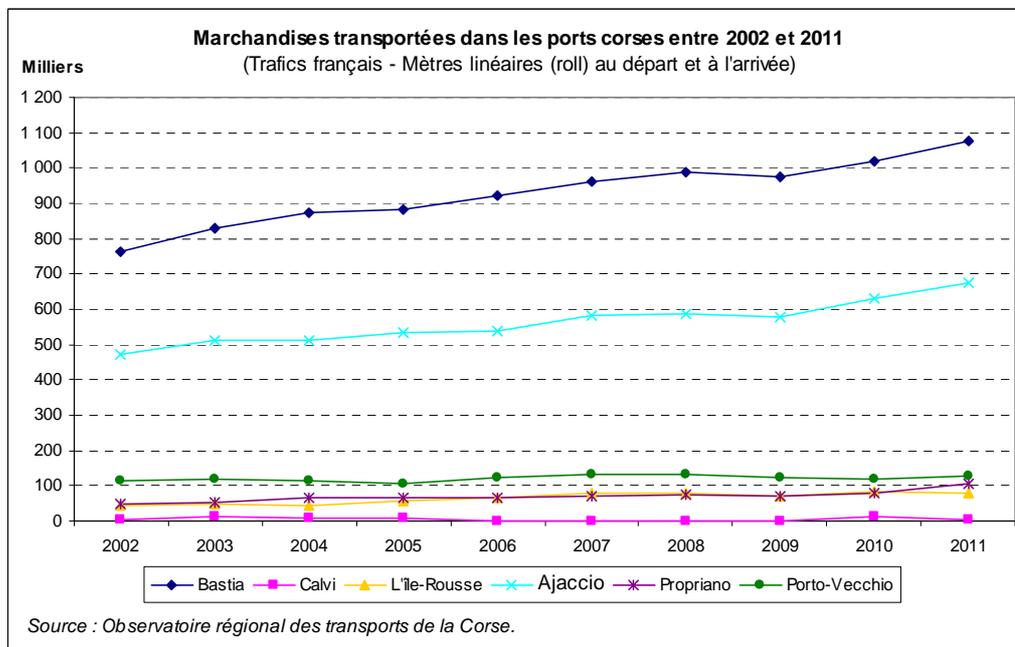
Les ports de Bastia et d'Ajaccio ont ainsi des rôles complémentaires qui équilibrent les poids de chacun dans l'économie maritime et portuaire de la région.



52 % du trafic de marchandises réalisé avec le continent

En termes de trafic de marchandises, le port de Bastia ne représente qu'une faible proportion des échanges réalisés sur les ports continentaux, il n'en reste pas moins le principal point d'entrée ou de sortie pour l'île, où il pèse depuis des décennies pour plus de la moitié du trafic. En 2011, son trafic global de fret s'élève à 1 900 000 tonnes dont 960 000 tonnes hors hydrocarbures (tonnage net).

La part du port de Bastia dans l'approvisionnement de l'île est remarquablement constante (environ 52 % des mètres linéaires) au moins depuis 2002.



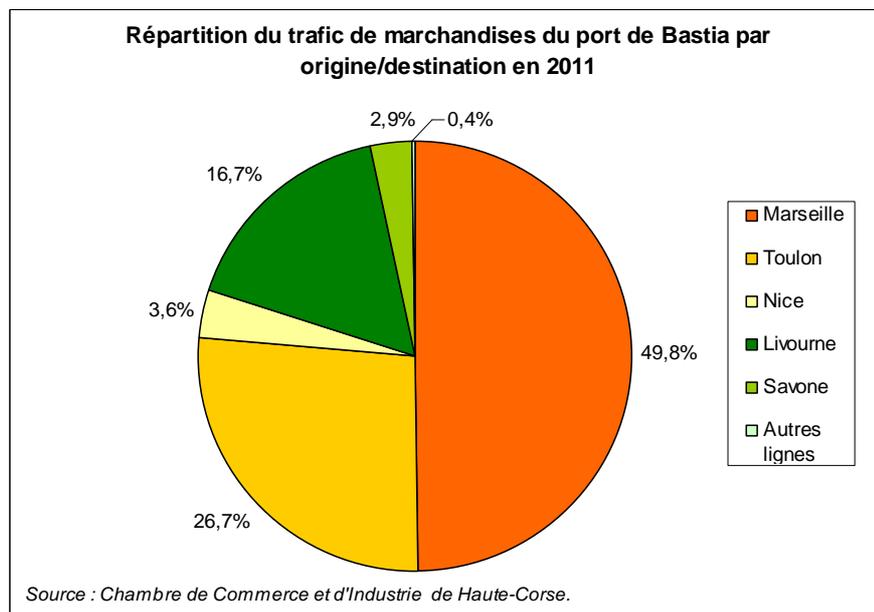
Importance du port de Bastia dans le trafic français de marchandises

(part des totaux annuels en roll depuis ou vers Marseille, Toulon et Nice)

Ports en Corse	2002	2011
Bastia	53%	52%
Calvi	0%	0%
L'Île-Rousse	3%	4%
Ajaccio	33%	33%
Propriano	3%	5%
Porto-Vecchio	8%	6%

Source : Observatoire régional des transports de la Corse.

En 2011, le trafic marchandises (imports et exports) du port de Bastia s'effectue pour la majeure partie, quatre cinquièmes, depuis ou vers la France et à un cinquième depuis ou vers l'Italie



Pour en savoir plus :

Site de l'Observatoire régional des transports de la Corse : www.ortc.info

De par la densité de son trafic maritime, le port de Bastia génère une activité économique importante qui s'étend sur l'ensemble du territoire insulaire. Son impact ne se limite pas à la seule structure portuaire, ses effets sont multiples et concernent de nombreux secteurs économiques.

L'insularité de la région et la proximité de Bastia avec le continent confèrent au port de Bastia un rôle majeur dans l'économie régionale. Il en est le principal point de transit et d'échanges à l'entrée ou à la sortie avec 52 % du transport de marchandises et 55 % de celui des voyageurs. Le trafic maritime du port de Bastia génère une activité économique importante qui s'étend au-delà de son enceinte. En 2009, ce sont près de 1 200 emplois salariés qui sont mobilisés de manière directe, indirecte ou induite par l'activité du port, auxquels viennent s'ajouter 2 700 emplois incidents, soit au total plus de 3 % de l'emploi salarié régional. Au total, le chiffre d'affaires hors taxes qui découle de cette activité est de l'ordre de 735 millions d'euros et la valeur ajoutée avoisine les 245 millions d'euros.

Une activité où interagissent établissements portuaires et fournisseurs

Pour fonctionner, le port de Bastia nécessite l'interaction de différentes activités exercées par une dizaine d'établissements implantés dans son enceinte (établissements directs) : compagnies maritimes, unités administratives ou d'assistance technique et/ou logistique. Ces activités directes représentent 345 emplois fin 2009. Elles génèrent 190 millions d'euros de chiffre d'affaires hors taxe et 50 millions d'euro de valeur ajoutée.

Autour de ces activités directes gravitent de nombreuses activités dites « indirectes ». Elles se réfèrent aux activités des établissements fournisseurs de biens et de services auprès des établissements portuaires directs. Près de 400 établissements de la région y concourent. Pour répondre aux commandes du port, ils sont à l'origine de 385 emplois, de 25 millions d'euros de chiffre d'affaires et de 20 millions d'euros de valeur ajoutée.

Des salariés dépendants de l'activité du port qui consomment localement

Les activités directes et indirectes liées au port de Bastia influent non seulement sur la vie économique de la commune bastiaise mais aussi sur les communes où résident les salariés de ces établissements. Ces salariés vont en effet dépenser une partie de leurs revenus avec leur famille sur leur lieu d'habitation, soit une consommation qui participe à l'économie de ces communes de résidence en générant 460 emplois, c'est l'effet dit « induit ».

D'autres effets qui rayonnent sur l'ensemble du territoire

Enfin, l'infrastructure du port de Bastia permet et favorise certaines activités économiques qui sont à l'origine de création de valeur en Corse ; il s'agit notamment du transport routier et du tourisme. Ces activités dites « incidentes » sont liées au trafic maritime de marchandises et de voyageurs. Les marchandises sont en effet prises en charge par transport terrestre après avoir transité par la mer. Parallèlement, les touristes qui arrivent ou qui partent de la Corse via le port nécessitent de nombreuses activités pour répondre à leur demande. Ces activités incidentes s'étendent sur l'ensemble de la région. Elles mobilisent ainsi 290 emplois dans le transport routier et 2 370 dans

le tourisme (les emplois touristiques étant évalués en équivalents temps plein du fait de leur saisonnalité très marquée).

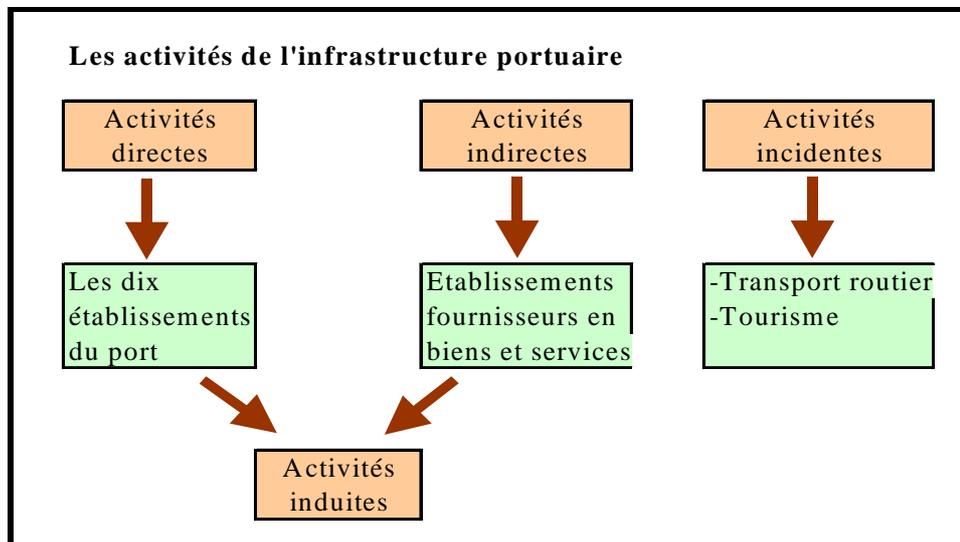
Près de 3 900 emplois générés par le port de Bastia en 2009

Impact du port selon ses effets fin 2009

	Emplois salariés	Chiffre d'affaires hors taxe	Valeur ajoutée	Salaire annuel net moyen
	Nombre	Millions d'euros	Millions d'euros	Euros
Directs	345	190	50	23 200
Indirects	385	25	20	20 800
Induits	460	40	15	17 400
Incidents				
Transport routier	290	90	20	17 200
Tourisme*	2 370	390	140	20 000
Total	3 850	735	245	19 800
Part dans l'économie régionale (%)	3,3	6,1	6,3	///

*en équivalents temps plein

Source : Insee, DADS 2009, Clap 2009, Fare 2009.



Avertissement

L'activité de l'une des compagnies maritimes se décline sur plusieurs ports en Corse. Cependant, cette entreprise n'enregistre son activité que dans un unique établissement, qui est présent dans l'enceinte du port de Bastia (cette entreprise est dite 'mono-établissement'). Cette caractéristique conduit à enregistrer à Bastia de l'activité exercée dans d'autres ports, notamment celui d'Ajaccio. La surestimation en résultant peut être évaluée à 10 emplois directs et une centaine d'emplois indirects et induits.

Pour en savoir plus

Méthodologie :

L'impact économique du port est décomposé en quatre effets : direct, indirect, induit et incident. Pour chaque effet, est estimé l'impact du port en termes d'emploi, de chiffre d'affaires hors taxe et de valeur ajoutée.

L'effet direct relève uniquement de l'activité des dix établissements exerçant leurs activités dans l'enceinte du port..

L'effet indirect se réfère à l'activité des établissements fournisseurs qui réalisent les commandes en biens et services des établissements portuaires directs.

L'effet induit correspond aux activités liées aux dépenses de consommation des ménages des salariés des établissements portuaires (directs) et des établissements fournisseurs (indirects).

L'effet incident concerne les activités économiques qui dépendent directement de l'activité de l'infrastructure portuaire, comme le transport routier de marchandise et l'activité touristique. Cet effet est d'une autre nature que les précédents, il comptabilise des activités nécessitant une infrastructure portuaire en Corse, indépendamment de sa localisation précise sur l'île.

L'année 2009 a été choisie pour une raison de disponibilité des sources concernant les données financières, notamment le Fichier approché des résultats d'Ésane (Élaboration des statistiques annuelles d'entreprises). Les emplois sont considérés au 31.12.2009.

Avertissements

Un **port insulaire** a un rôle plus important dans son tissu économique local qu'un port continental, plus facilement contournable.

Les emplois induits sont calculés uniquement à partir de la consommation des ménages des salariés des établissements directs et indirects. Les emplois induits par les salariés des activités incidentes (tourisme et transport routier dans l'étude) ne sont pas calculables, il en est de même pour les emplois indirects et induits de 2^e degré, 3^e degré, etc.

Sources et définitions : voir page 33

En 2009, les activités « cœur de métier » du port de Bastia génèrent un chiffre d'affaires hors taxes de 190 millions d'euros et une valeur ajoutée de 50 millions d'euros. Elles comptent 345 emplois en fin d'année, la plupart des salariés résident à Bastia ou à proximité. Les conditions d'emploi y sont relativement bonnes, les salariés travaillent à temps complet et en CDI et perçoivent des salaires plutôt élevés.

Les activités « cœur de métier » du port de Bastia concernent quatre compagnies maritimes et six établissements auxiliaires de type administratif pour les contrôles, l'assistance technique et la logistique situés sur le site du port de commerce. Ces activités, essentielles au bon fonctionnement du site portuaire, sont appelées activités directes. Elles représentent le premier maillon de la chaîne, le socle de l'évaluation de l'impact économique du site portuaire tant en termes d'emplois que de création de richesses.

De nombreuses activités

Ces activités se distinguent entre d'un côté le transport des personnes et des marchandises assuré par les compagnies maritimes et de l'autre les activités inhérentes à l'organisation et au bon fonctionnement du port : principalement les services aux navires qui assurent la prise en charge, l'assistance et la sécurité de ces derniers au départ et à l'arrivée.

Un port est une infrastructure particulière qui nécessite l'interaction et la complémentarité de plusieurs métiers et activités, comme le pilotage maritime, dont le rôle est d'effectuer les manœuvres délicates d'entrée et de sortie à l'intérieur du bassin portuaire ou encore le lamanage pour l'amarrage (ou accostage) et le désamarrage des navires, mais également le remorquage, la manutention (ou l'acconage c'est-à-dire le chargement et le déchargement des navires), le contrôle des marchandises et la sécurité des usagers. L'ensemble de ces activités est supervisé par la capitainerie.

À ces activités sont associées un certain nombre de services. Les services aux marchandises offrent des prestations permettant le transport, le déchargement, le transfert ou le stockage des marchandises dans la zone portuaire. Les services aux navires assurent la prise en charge du navire depuis son arrivée jusqu'à son poste à quai (pilotage, lamanage, etc.) ainsi que les démarches commerciales et administratives (consignation du navire, courtage, etc.).

190 millions d'euros de chiffre d'affaires

En 2009, les 10 établissements qui constituent le port ont généré un chiffre d'affaires hors taxes de l'ordre de 190 millions d'euros. Sur ces 190 millions d'euros, 184 millions proviennent du secteur marchand et représentent 13,5 % du chiffre d'affaires produit par l'ensemble des établissements marchands de la commune de Bastia.

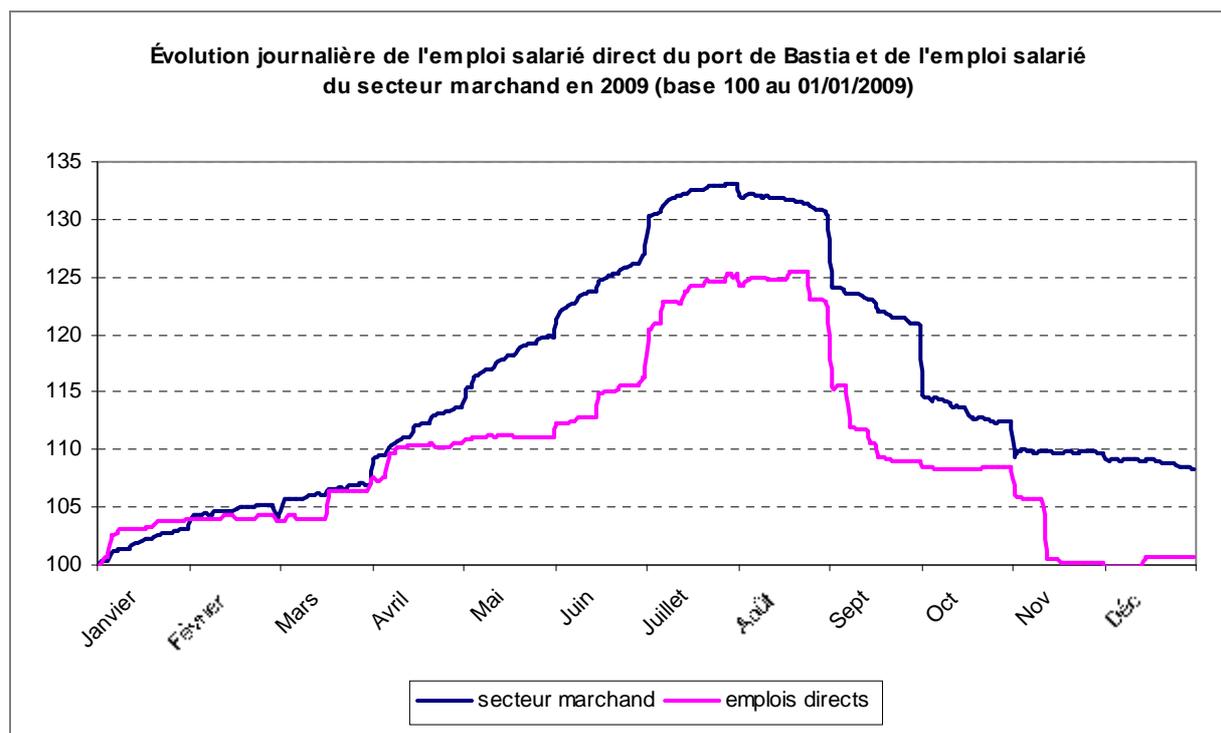
Ces établissements ont une valeur ajoutée de 50 millions d'euros dont 43 millions proviennent du secteur marchand, soit 12 % de la valeur ajoutée marchande de la commune de Bastia. Cette richesse est en grande partie portée par les compagnies maritimes (à hauteur de 85 %). La valeur ajoutée représente la richesse nouvelle produite qui peut être répartie sous forme de revenus. Elle est obtenue en soustrayant du chiffre d'affaires les coûts intermédiaires des matières premières et les services que les entreprises ont dû acheter pour produire.

Des salariés résidant surtout à Bastia et ses environs

Les activités directes de l'enceinte portuaire emploient 345 salariés au 31 décembre de l'année 2009, soit 1,9 % de l'emploi salarié total (marchand et non marchand) de la commune de Bastia. Les activités phares du port de Bastia, les transports par eau, entreposage et les services auxiliaires des transports, regroupent sept emplois sur dix, dont trois sur dix dans les activités auxiliaires de type administratif. Plus de 95 % de ces salariés résident à Bastia ou dans les communes limitrophes.

Durant l'année, les établissements du port connaissent aussi des mouvements de main-d'œuvre tant en entrées qu'en sorties de personnels. En effet, alors qu'en fin d'année ils regroupent 345 emplois, au cours de l'année ce sont 565 salariés qui ont été embauchés dans ces établissements. Cette intensité des mouvements est mesurée par le taux de rotation. Il s'établit à 43 %, un taux légèrement inférieur à celui de l'emploi salarié total de la région (48 %).

La saisonnalité des emplois directs conduit à une augmentation du nombre d'emplois d'environ 25 % pour les mois de juillet-août. Cette saisonnalité reste cependant moins marquée que celle du secteur marchand dans son ensemble (qui connaît une augmentation du nombre d'emplois de plus de 30 % pour les mois de juillet-août).



De nombreux CDI et un faible recours au temps partiel

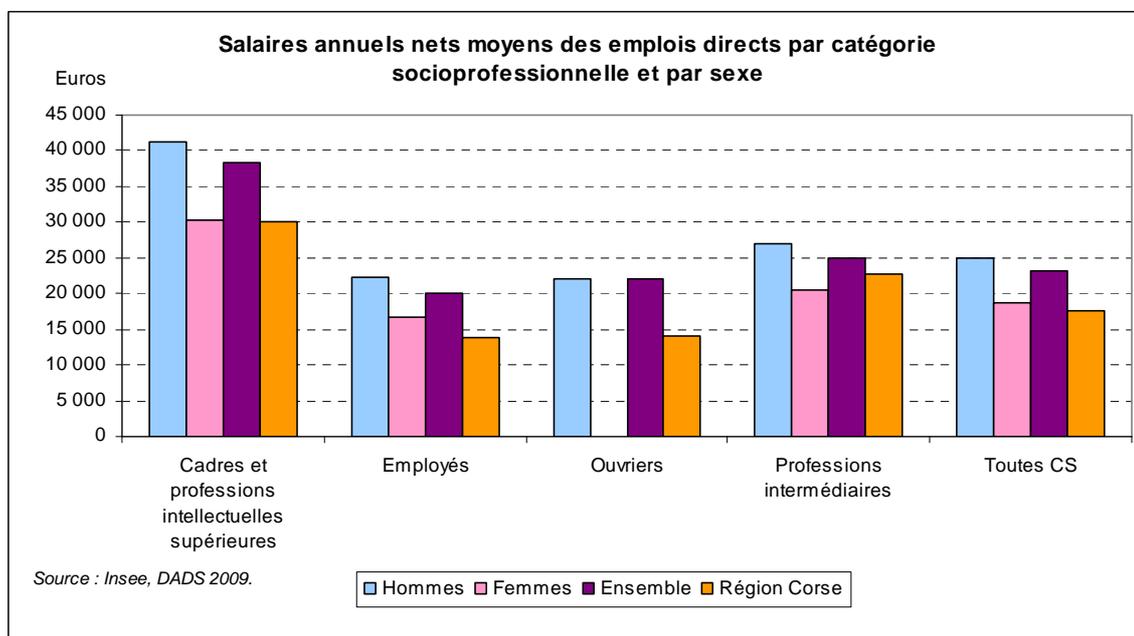
Les salariés du port de Bastia travaillant en fin d'année bénéficient de bonnes conditions d'emploi. La plupart travaillent à temps complet. Au 31 décembre 2009, c'est le cas pour 92 % d'entre eux. De manière classique, le temps partiel touche davantage les femmes que les hommes. Au sein des emplois directs, 13 % des femmes sont concernées, soit deux fois plus que leurs homologues masculins. À l'échelle régionale, le temps partiel est bien plus fréquent, il touche 26 % des femmes et 11 % des hommes.

Le Contrat à durée indéterminée (CDI) est le type d'emploi le plus courant. Il concerne huit salariés directs du port de Bastia sur dix. La part des ces CDI est particulièrement élevée pour les cadres, les employés et professions intermédiaires (près de 90 %). À l'inverse, seulement la moitié des ouvriers en bénéficient. Pour l'ensemble de la région, la part de CDI est de 80 % pour les cadres et de 60 % pour les ouvriers.

Des salaires moyens élevés : 23 200 euros

Pour ces 345 emplois, le total annuel des salaires nets s'élève à environ 8 millions d'euros en 2009. Dans le port, le salaire moyen de 23 200 € est supérieur de 32 % au salaire annuel net moyen de l'ensemble des salariés de Corse, sur le champ des catégories socioprofessionnelles présentes sur le port de Bastia (il n'y a pas d'ouvriers non-qualifiés sur le port de Bastia). Cet avantage salarial s'explique en partie par la structure des emplois de ce secteur, notamment par une plus forte présence de salariés plutôt qualifiés. Or, la qualification et l'expérience des salariés sont déterminantes pour le niveau des salaires.

L'emploi du port étant plutôt masculin, la surreprésentation d'hommes joue aussi classiquement de façon positive sur les salaires. En effet en se rapportant à structure de catégorie socioprofessionnelle égale, un salarié du port perçoit en moyenne un salaire supérieur de 20 % au salaire insulaire de la même catégorie. La différence étant la plus importante pour les ouvriers qualifiés. En effet les salaires des ouvriers qualifiés du port, (qui sont tous des hommes) sont 33 % plus importants que dans l'ensemble de l'économie de l'île. Enfin même en corrigeant à la fois les effets de structure sur les catégories socioprofessionnelles et le sexe, l'écart en faveur des emplois directs du port est de l'ordre de 10 %.

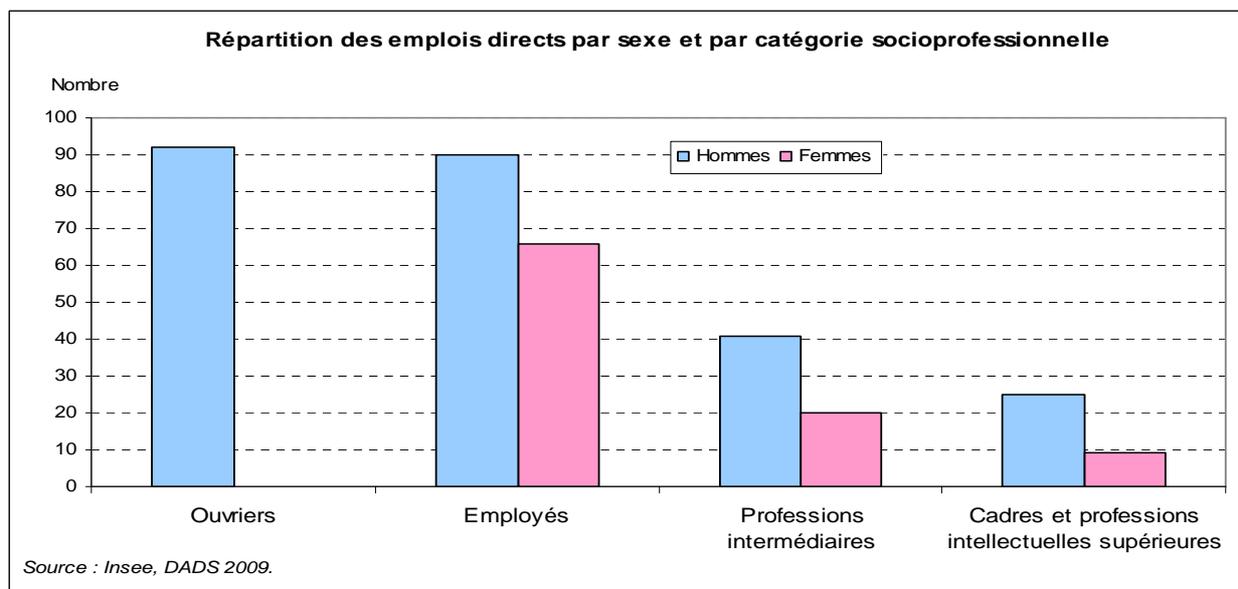


Une forte présence d'ouvriers qualifiés

En fin d'année 2009, les ouvriers représentent 27 % des effectifs du port. Les métiers présents sur le port nécessitent par nature des compétences et qualifications particulières, ce qui rehausse mécaniquement le niveau de qualification des ouvriers du port par rapport aux autres ouvriers de l'économie insulaire. Ils sont pratiquement tous qualifiés et travaillent majoritairement dans la manutention, le magasinage et le transport (23 % des effectifs).

Les catégories d'encadrement sont aussi présentes que dans l'ensemble de l'économie insulaire. Les cadres, chefs d'entreprise et professions intermédiaires représentent en effet 28 % de l'effectif salarié global du port. Les cadres et professions intellectuelles supérieures représentent 10 % des effectifs. Parmi eux les cadres de la fonction publique mais aussi les cadres administratifs et commerciaux d'entreprises sont particulièrement nombreux. Les professions intermédiaires sont surtout composées de professions administratives de la fonction publique.

Enfin, près de la moitié des postes du port sont occupés par des employés, et parmi eux se détache une majorité d'employés administratifs d'entreprises.



Des cadres plutôt âgés

Les emplois du port sont en majorité masculins : 72 %. Certaines catégories sociales sont néanmoins assez féminisées. Ainsi, les employés sont à 41 % des femmes ; cette proportion atteignant 65 % pour les employés administratifs d'entreprise. À l'opposé, les ouvriers sont exclusivement des hommes.

Les salariés ont en moyenne 41 ans. Les cadres se distinguent par une moyenne d'âge plus élevée : 47 ans, ce qui correspond à la moyenne d'âge des cadres en Corse. En outre 30 % ont au moins 55 ans, et appartiennent donc à la tranche d'âge des seniors. À l'inverse, les ouvriers sont les catégories les plus jeunes.

Répartition des salariés par catégorie sociale et âge moyen

	Emplois directs du port		Région Corse
	Part (%)	Age moyen (ans)	Age moyen (ans)
Cadres et professions intellectuelles supérieures	9,9	46,9	46,4
Professions intermédiaires	17,7	43,1	42,1
Employés	46,7	40,1	40,3
Ouvriers	26,7	39,6	39,1
Ensemble	100,0	41,1	41,1

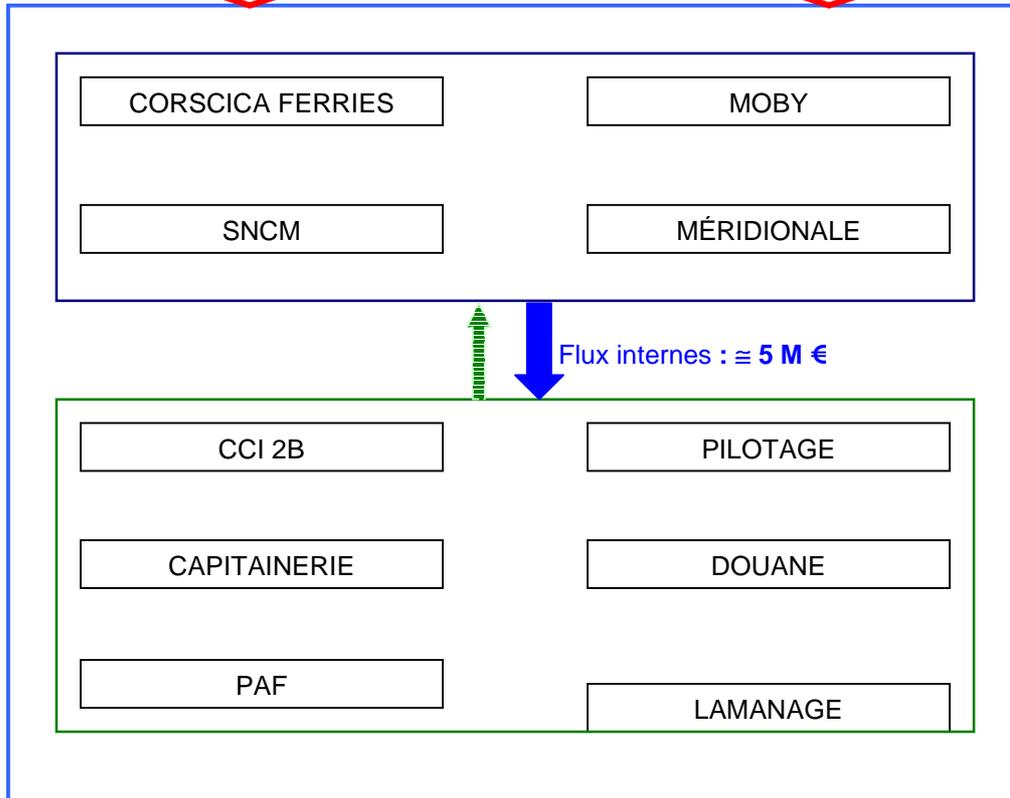
Source : Insee, DADS 2009.

Flux financiers en 2009

CLIENTS et INVESTISSEURS INSTITUTIONNELS

PASSAGERS, TOURISTES, TRANSPORTEURS ROUTIERS DE FRET ET
AUTRES APPROVISIONNEMENTS. COLLECTIVITÉS PUBLIQUES.

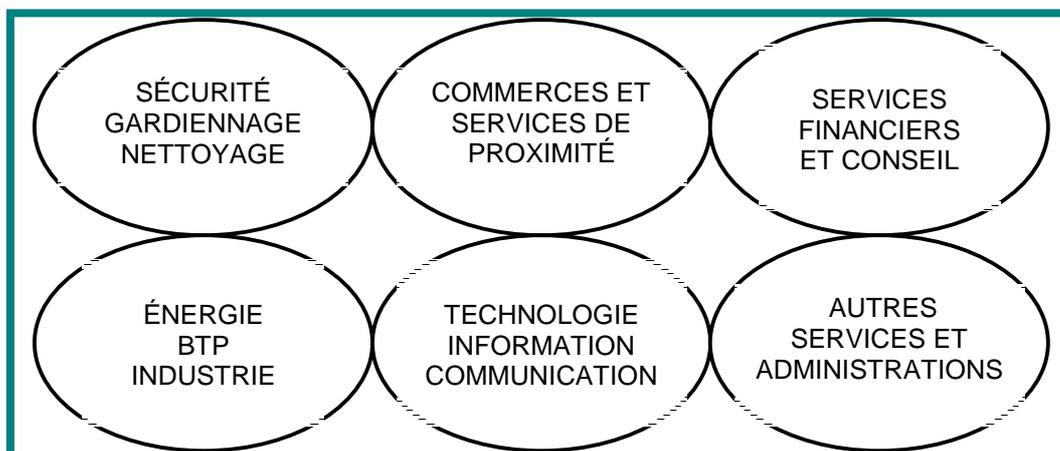
PORT DE BASTIA



VA TOTALE ≈ 50 M €

CA TOTAL ≈ 190 M

**ENVIRON 400 ÉTABLISSEMENTS FOURNISSEURS ET
PRESTATAIRES DE SERVICES EN CORSE**



MONTANT TOTAL DES COMMANDES EN PROVENANCE DU PORT DE BASTIA : ≈ 25 M €

Pour en savoir plus

Méthodologie

Pour déterminer l'impact économique **des activités directes**, il est nécessaire de connaître l'emploi, la valeur ajoutée et le chiffre d'affaires des établissements du « cœur de métier ».

Une enquête a donc été réalisée auprès des 10 établissements présents sur le port. Elle avait deux objectifs : d'une part, identifier les données économiques essentielles pour évaluer l'impact du port et d'autre part, obtenir des informations sur leurs fournisseurs et sous-traitants.

Définition

Taux de rotation : demi-somme (ou moyenne) du nombre de salariés partis et du nombre de salariés arrivés au cours de l'année 2009, divisée par le nombre initial de salariés en début d'année, cette fraction est exprimée en pourcentage.

Sources et définitions : voir page 33

En 2009, le port de Bastia génère l'équivalent de 385 emplois indirects répartis sur environ 400 établissements de la région. La majorité de ces emplois sont des emplois administratifs et de services. Le montant des commandes du port vers ses fournisseurs s'élève à 25 millions d'euros. Ainsi la valeur ajoutée qui y est associée est de l'ordre de 20 millions d'euros.

L'activité économique des établissements portuaires ne se limite pas aux seuls emplois directs du site. Par un effet d'entraînement, elle se décline aussi via les activités qu'elle génère auprès notamment de ses fournisseurs et sous-traitants. On comprend en effet qu'une diminution d'activité ou même une fermeture d'établissement direct engendrerait à son tour une diminution du chiffre d'affaires de ses fournisseurs, voire même conduirait à une cessation d'activité. Cet effet d'entraînement se traduit chez ces fournisseurs et sous-traitants par des emplois et une activité économique.

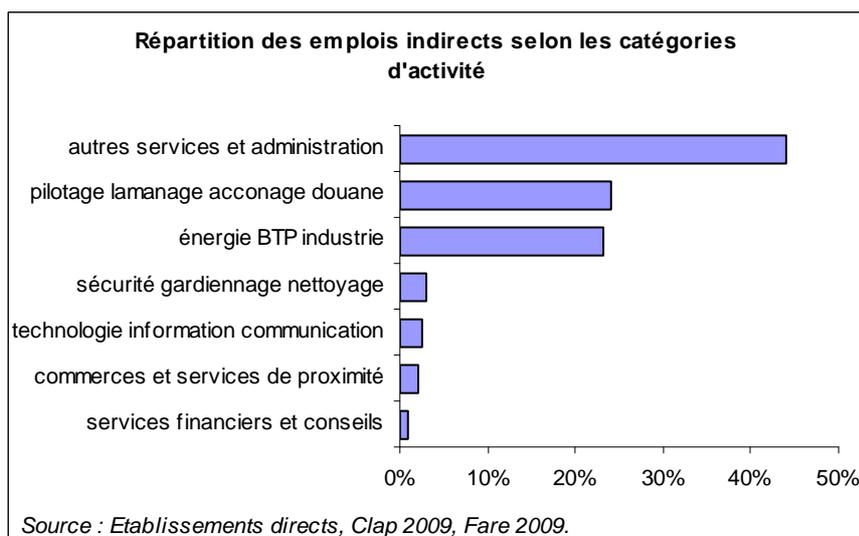
385 emplois indirects répartis dans 400 établissements

On évalue ainsi que 385 emplois indirects sont issus des commandes en provenance du Port de Bastia. Ces emplois sont surtout des emplois administratifs régionaux et des emplois directement liés au fonctionnement portuaire.

En effet, 44 % d'entre eux sont des emplois administratifs liés aux commandes de la CCI et des compagnies maritimes ; 24 % résultent des activités de pilotage, lamanage, manutention et douane.

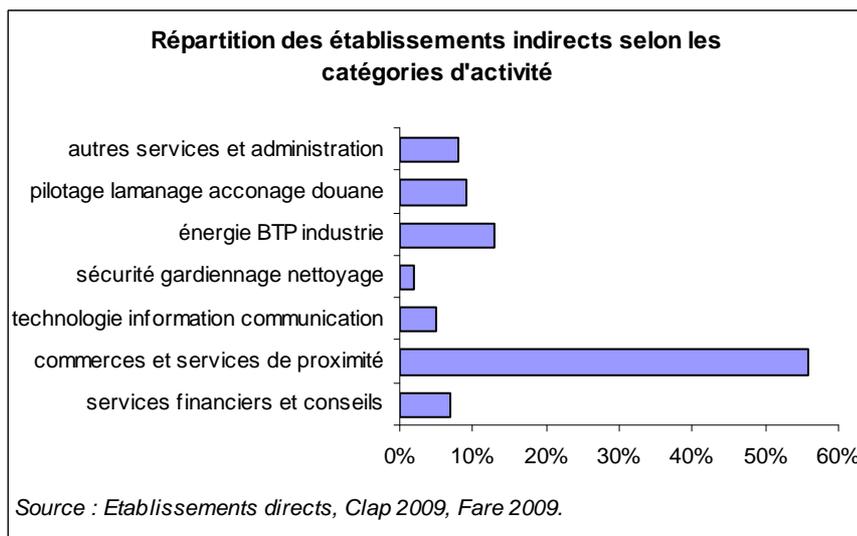
De nombreux emplois relèvent également des activités d'énergie de BTP et d'industrie (23 %).

En revanche, ils ont une présence assez faible dans le commerce et les services de proximité comme les restaurants, artisans, commerçants et supermarchés proches du site portuaire.



Les emplois indirects sont répartis dans environ 400 établissements de la région. La répartition par secteur d'activité de ces établissements est toutefois différente de celle des salariés. En effet, la majorité de ces établissements sont des commerces et des services de proximité.

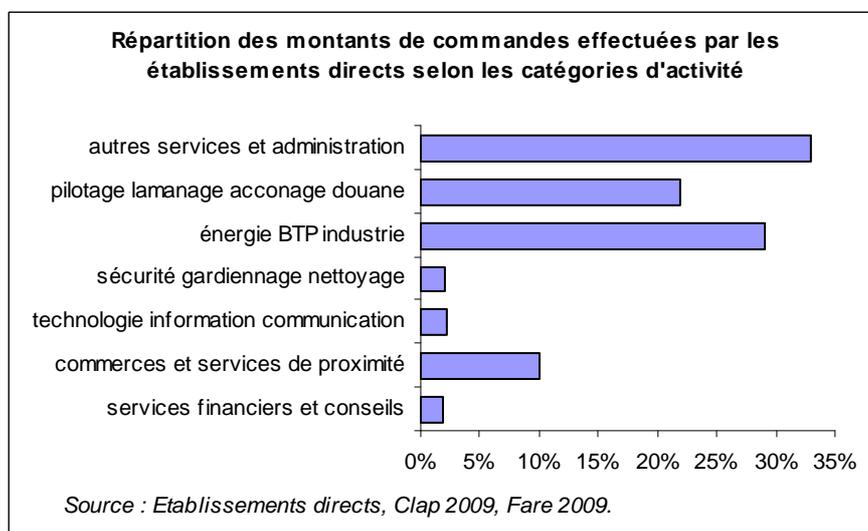
Seuls 17 % ont des activités administratives ou liées à la gestion et au fonctionnement du port et 13 % appartiennent à la catégorie « énergie, industrie, BTP », alors que ces secteurs concentrent la plupart des emplois indirects.



25 millions d'euros de commandes

En 2009, le montant total des commandes auprès de fournisseurs et prestataires de services localisés en Corse effectuées par les dix établissements directs s'élève à 25 millions d'euros. Cette somme correspond au chiffre d'affaires hors taxes attribuable à l'activité du port pour l'ensemble des établissements indirects. La valeur ajoutée qui y est associée se situe aux alentours de 20 millions d'euros.

Les montants des commandes les plus élevés sont à destination des activités administratives, de gestion portuaire, industrielles, énergétiques ou de BTP.

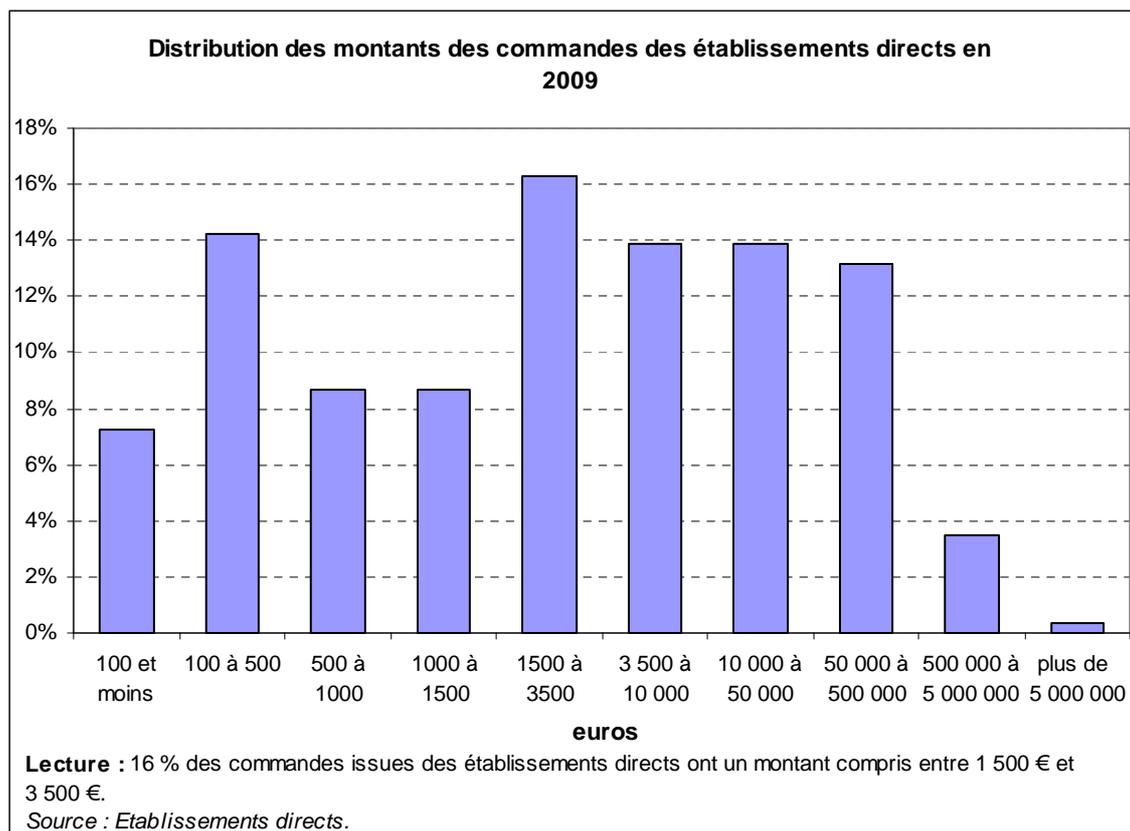


En 2009, plus de la moitié des dépenses dues aux commandes des établissements directs sont ainsi injectées dans les activités administratives ou de services nécessaires à la bonne marche de l'infrastructure portuaire (respectivement 33 % et 22 % des dépenses). Les dépenses des 10 établissements constituant le port de Bastia participent au financement des CCI insulaires. Il s'agit notamment des dépenses des compagnies maritimes liées à la manutention portuaire et aux droits de port. Toutes ces dépenses sont concentrées sur un faible nombre d'établissements : 17 % des 400 établissements indirects. Elles sont principalement portées par les établissements faisant partie de la CCI 2B (hors services de la CCI situés dans l'enceinte du port) et aussi de la CCI 2A, ce qui correspond en tout à 68 % des 385 emplois indirects.

Beaucoup de dépenses faibles et très dispersées sur le tissu productif local

Les dépenses des établissements indirects s'orientent aussi vers les activités du BTP de l'énergie et de l'industrie. En effet, 30 % d'entre elles sont liées à des travaux de maintenance et d'entretien tout au long de l'année, mais aussi de remise en état des infrastructures du port de Bastia, notamment lorsque des dégâts sont causés par des intempéries. Ces investissements font partie des missions de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute-Corse dans sa gestion du port. Dans ces activités, seules quelques commandes contractuelles annuelles sont effectuées auprès d'un nombre assez faible d'établissements mais elles représentent des sommes importantes, ce qui se traduit par de nombreux emplois indirects.

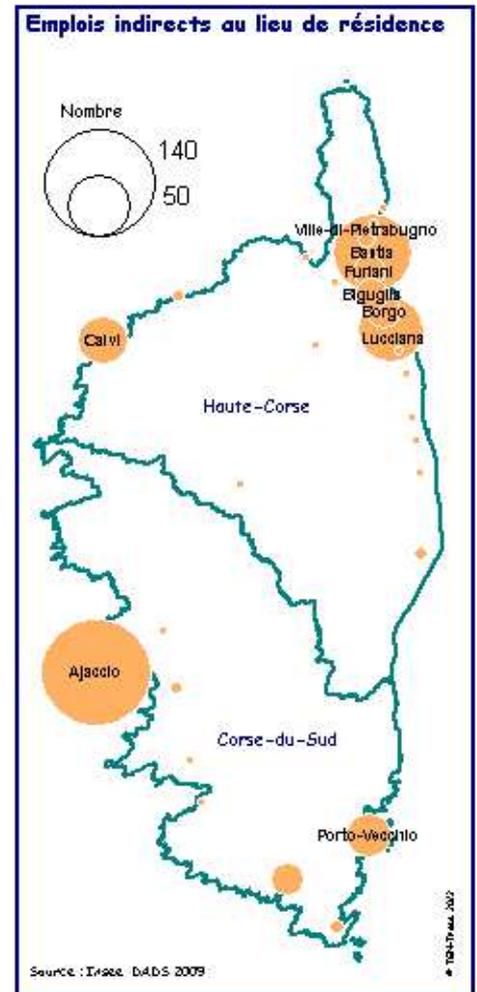
Enfin, le commerce et les services de proximité (par exemple les restaurants, artisans, commerçants et supermarchés proches du site portuaire en centre-ville) ne pèsent que 10 % du montant total des commandes, pour 56 % des établissements indirects. Il y a donc beaucoup de commandes aux montants parmi les plus faibles qui sont très dispersées sur un nombre important d'établissements, de sorte qu'au total ces activités ne représentent que 2 % des emplois indirects.



De nombreux emplois indirects localisés hors du Grand Bastia

A l'inverse des emplois directs, les emplois indirects au lieu de résidence ne se limitent pas à la commune bastiaise et ses alentours. Si quatre emplois sur dix se trouvent sur le grand Bastia, d'autres sont localisés sur le reste du territoire, notamment à Ajaccio, Porto-Vecchio et Calvi. Les emplois de la commune ajaccienne sont liés à un établissement direct de l'enceinte portuaire bastiaise dont l'activité économique s'exerce également sur le port d'Ajaccio.

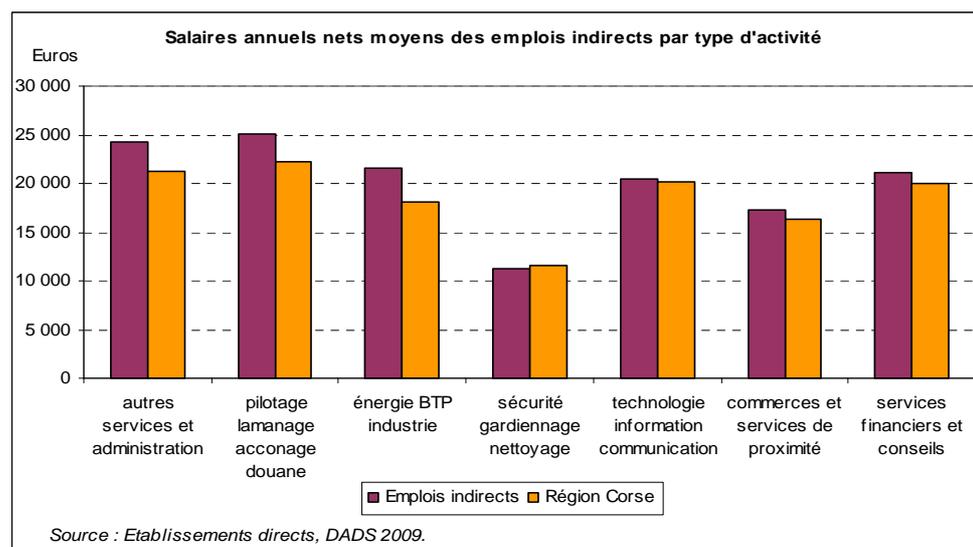
Rappel : L'activité de l'une des compagnies maritimes se décline sur plusieurs ports en Corse. Cependant, cette entreprise n'enregistre son activité que dans un unique établissement, qui est présent dans l'enceinte du port de Bastia. Cette caractéristique conduit à enregistrer à Bastia une partie de l'activité exercée dans d'autres ports, notamment celui d'Ajaccio. La surestimation en résultant peut être évaluée à 10 emplois directs et une centaine d'emplois indirects et induits.



Des salaires supérieurs à la moyenne régionale

Il est possible d'estimer des salaires associés aux emplois indirects : 8 millions d'euros nets en 2009. Ces salaires sont en moyenne moins élevés que ceux des emplois directs d'environ 10 %.

Ils restent néanmoins supérieurs au salaire moyen régional de 10 %.



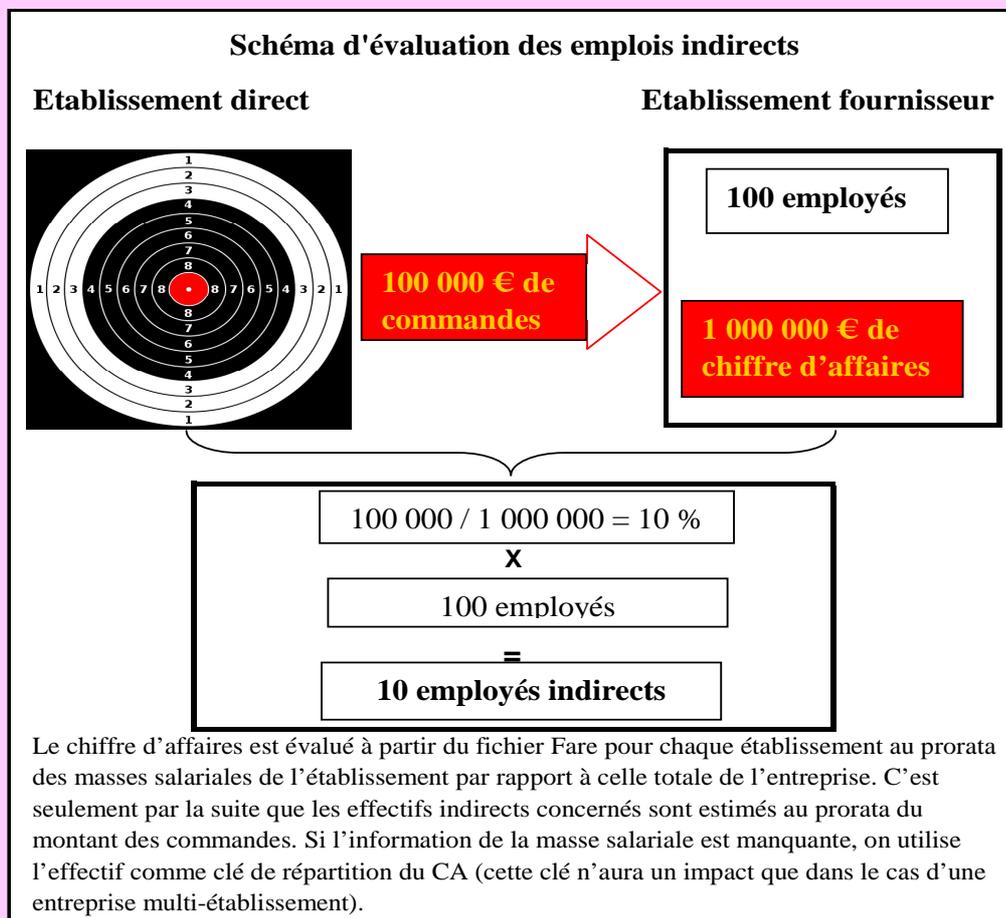
Méthodologie

Les **retombées indirectes** sont celles liées aux commandes de biens et services émanant des dix établissements directs auprès d'établissements régionaux (appelés indirects).

Ces informations ont été obtenues auprès des établissements directs à qui il été demandé de communiquer le montant de leurs commandes effectuées auprès de chaque fournisseur, sous-traitant et prestataire de services situés en Corse.

En 2009, le montant total des commandes auprès de fournisseurs et prestataires de services localisés en Corse effectuées par les dix établissements directs s'élève à 25 millions d'euros. Cette somme correspond au **chiffre d'affaires** attribuable à l'activité du port pour l'ensemble des établissements indirects. Ainsi la **valeur ajoutée** qui y est associée est de l'ordre de 20 millions d'euros.

Toutes les dépenses de commandes des établissements directs correspondent ainsi à des chiffres d'affaires (prix de vente * quantité vendue) pour les établissements indirects. La valeur ajoutée correspondante est estimée pour chaque établissement fournisseur en appliquant à sa valeur ajoutée totale la part des commandes en provenance du port sur son chiffre d'affaires total.



Sources et définitions : voir page 33

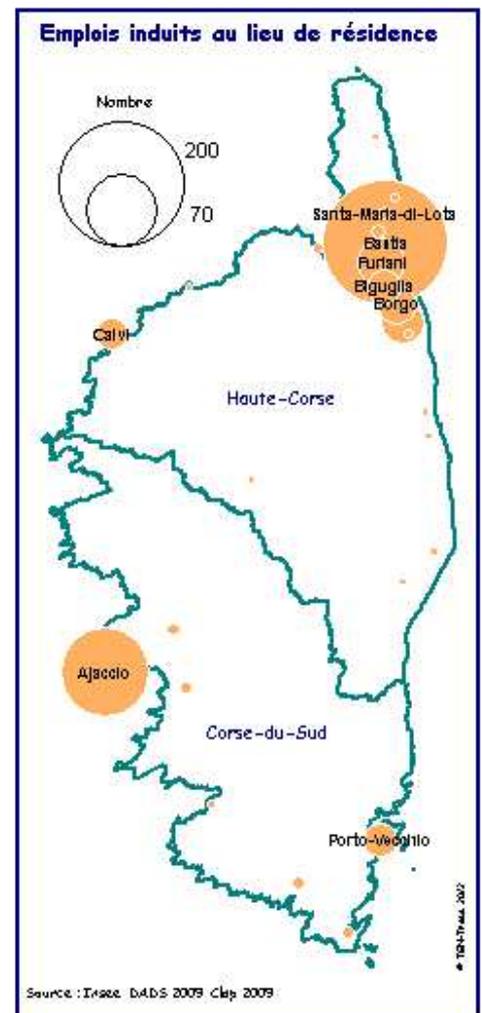
Par leur consommation sur leur lieu de résidence, les salariés des établissements liés directement ou indirectement au port de Bastia créent à leur tour de la richesse. Ce sont ainsi 460 emplois qui sont créés dans l'agglomération bastiaise, mais également dans le reste de l'île. Ces emplois génèrent 40 millions d'euros de chiffre d'affaires et 15 millions d'euros de valeur ajoutée.

Les personnels des établissements directs et des établissements indirects dépensent une partie de leurs revenus, via leur consommation courante, auprès des entreprises situées dans leur bassin de vie. L'effet induit correspond aux emplois nécessaires à la vie courante de ces salariés et de leur famille : satisfaire leur consommation en biens de première nécessité, en logements, en équipements de loisirs ou sportifs et en services. Ainsi, les 730 emplois directement ou indirectement liés au site portuaire de Bastia ont un effet multiplicateur sur l'activité économique locale. Ils permettent le maintien ou la création de 460 emplois dans les services ou commerces. Ces salariés cumulent 8 millions d'euros de salaires nets annuels estimés. Ils contribuent à hauteur de 40 millions d'euros de chiffre d'affaires et 15 millions d'euros de valeur ajoutée dans les établissements qui les emploient.

Une forte polarisation des emplois dans les principales agglomérations

La répartition spatiale de ces 460 emplois induits résulte des lieux de résidence des 385 salariés directs et des 385 salariés indirects du port. Ces emplois sont donc plus concentrés sur le grand Bastia mais se trouvent aussi sur d'autres communes de la région, notamment Ajaccio (via l'activité sur le port ajaccien). Plus généralement, la faible densité de population en Corse entraîne un phénomène de polarisation des emplois en général, et des emplois induits par le port de Bastia en particulier dans les communes les plus peuplées.

La part des emplois induits sur l'emploi local est peu marqué pour les communes du grand Bastia car ces communes comptent déjà de nombreux emplois. Ainsi dans la commune bastiaise, les emplois induits ne représentent que 1 % de l'emploi total.



Des emplois induits qui reflètent globalement la structure des emplois de la région

La répartition sectorielle de ces emplois induits reflète la structure de l'emploi régional, principalement orientée vers la consommation des ménages. Ils sont néanmoins surreprésentés dans les activités administratives qui regroupent 30 % des salariés induits contre 18 % pour l'ensemble des salariés insulaires. Les commerces de détail et les activités marchandes de santé et d'action sociale concentrent également davantage d'emplois induits qu'en moyenne régionale. Inversement, les emplois induits sont moins présents dans les travaux de construction et les activités d'hébergement et de restauration.

Emplois induits et salaires annuels nets moyens par activité professionnelle

	Nombre d'emplois induits*	Salaire annuel net moyen régional (euros)
Administration publique et défense ; sécurité sociale obligatoire	136	22 100
Commerce de détail, à l'exception des automobiles et des motocycles	71	14 400
Activités pour la santé humaine (marchandes)	54	22 400
Action sociale sans hébergement (marchande)	38	10 300
Travaux de construction spécialisés	21	14 300
Enseignement (marchand)	17	24 200
Restauration	16	11 700
Hébergement	14	18 500
Hébergement médico-social et social (marchand)	14	16 400
Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles	13	17 800
Activités des ménages en tant qu'employeurs de personnel domestique	11	4 600
Fabrication de produits de boulangerie-pâtisserie et de pâtes alimentaires	5	12 400
Transports aériens	5	29 200
Assurance	5	11 800
Autres services personnels	5	20 700

* la somme des emplois induits est différente de 460 car les activités comptant moins de 5 emplois ne sont pas prises en compte

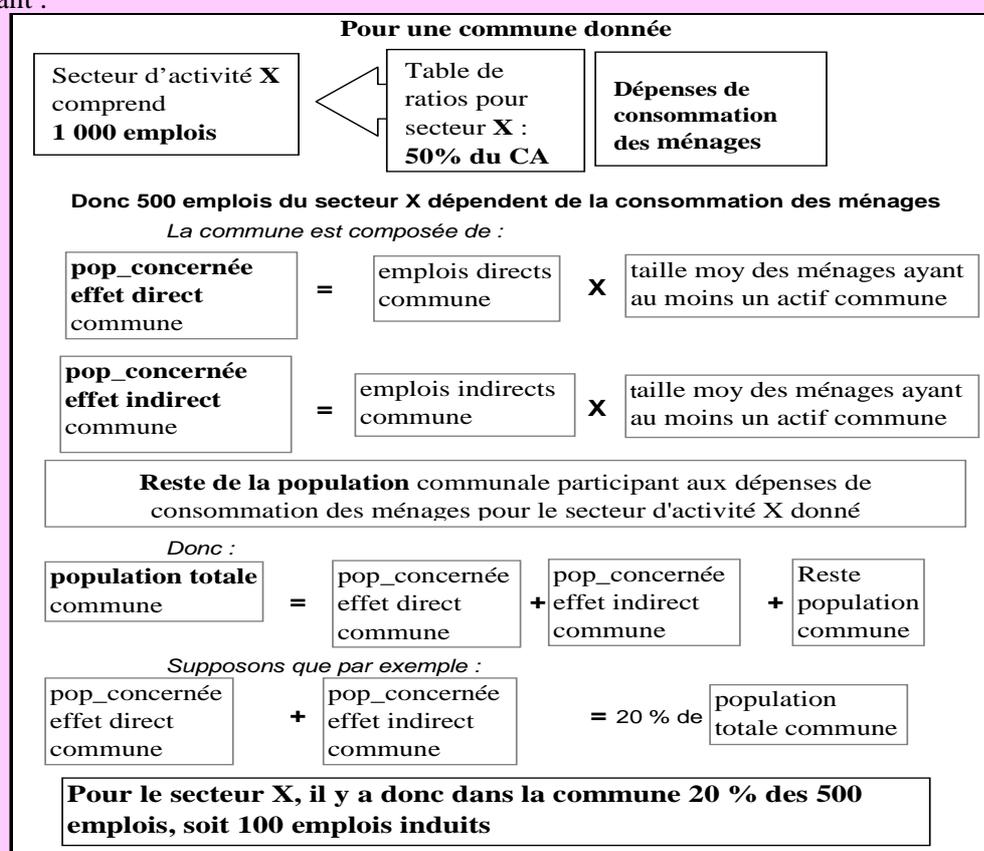
Source : DADS 2009, CLAP 2009, Comptabilité Nationale.

Méthodologie

Les retombées **induites** sont celles liées aux dépenses courantes de consommation des ménages qui sont concernés à titre direct ou indirect par l'activité du port de Bastia.. À chaque emploi direct ou indirect est donc associé un ménage (nombre de personnes) et un comportement de consommation moyens. Le comportement moyen de consommation de chaque ménage est **modélisé par la comptabilité nationale sous la forme d'une table de ratios de consommation**. A chaque type d'activité correspond un pourcentage qui traduit la part d'activité (chiffres d'affaires) résultant de la consommation des ménages (exemple : le chiffre d'affaires du commerce de détail résulte à 100 % de la consommation des ménages, celui des activités d'assurance à 69,5 %).

Pour déterminer les emplois induits à la commune de résidence, on applique la part de la population des ménages directs ou indirects dans le total de la population au nombre d'emplois (relevant de la consommation des ménages) du secteur.

L'évaluation du nombre d'emplois induits pour un secteur d'activité donné se fait donc selon le schéma suivant :



Note : Les emplois induits par la consommation des ménages incidents ne sont pas pris en compte par la méthodologie, ce qui implique une sous-estimation du nombre réel d'emplois induits.

En **termes de chiffre d'affaires**, la part imputable aux emplois induits est estimée pour chaque modalité de la nomenclature d'activité 2008 (niveau A138) selon la règle de 3 suivante : le chiffre d'affaires sommé de cette modalité (dans Fare 2009) divisé par l'effectif au 31/12 de cette modalité (dans Clap 2009) et le tout multiplié par le nombre d'emplois induits dans cette modalité. Pour estimer la **valeur ajoutée**, le procédé est analogue en remplaçant évidemment la variable chiffre d'affaires par la variable de valeur ajoutée du fichier Fare 2009.

Sources et définitions : voir page 33

Les entreprises qui utilisent les infrastructures du port utilisent également les services de transport routier pour l'acheminement de leurs marchandises. Une part non négligeable de la chaîne logistique locale se trouve donc être étroitement liée à l'activité du port. On peut ainsi estimer à environ 290 emplois régionaux la main-d'œuvre nécessaire à la continuité logistique des marchandises transitant par le port.

290 emplois régionaux

52 % de l'activité des établissements de transports routiers est imputable à l'utilisation de l'infrastructure portuaire (selon les résultats d'une enquête téléphonique - cf méthodologie). Ceci correspond à 290 emplois régionaux. Ces emplois incidents cumulent 5 millions d'euros de salaires nets estimés et contribuent, dans les établissements qui les emploient, à hauteur de 90 millions d'euros de chiffre d'affaires hors taxes et de 20 millions d'euros de valeur ajoutée.

Ces emplois de transporteurs routiers ont une importance cruciale dans le tissu socioéconomique insulaire. Les entreprises qui utilisent les infrastructures du port pour être livrées utilisent également les services de transport routier pour l'acheminement de leurs marchandises. Une part considérable de la chaîne logistique locale se trouve donc être étroitement liée à l'activité du port. En effet, la chaîne logistique qui alimente les grandes surfaces avec des produits qui ont été acheminés par la route après avoir transité par le port de Bastia génère de multiples retombées.

En Corse, les entrées et sorties de marchandises se caractérisent par un déséquilibre entre les entrées et sorties de marchandises.

Méthodologie :

Les **retombées incidentes** sont celles liées aux établissements qui ont recours aux services du port de Bastia pour travailler. Plus précisément, ces établissements répondent à une demande finale qui leur est adressée et ils utilisent à un moment donné le port de Bastia pour la satisfaire. En principe, ils ne dépendent donc pas du port de Bastia en tant que tel comme les emplois directs ou indirects en dépendent. En effet, en l'absence d'infrastructure portuaire à Bastia, ces établissements trouveraient quand même un moyen de satisfaire la demande de leurs clients, chose impossible par définition pour les emplois directs et indirects.

Ces établissements sont principalement **les transporteurs routiers régionaux** et ceux dont l'activité a une composante touristique. Les premiers ont été enquêtés par téléphone par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute-Corse (une trentaine d'établissements routiers dont le siège est en Corse). Les chefs d'entreprises contactés ont répondu à la question : « Quelle part de l'activité de votre entreprise de transports routiers est dépendante de votre utilisation du port de Bastia ? ».

Sources et définitions : voir page 33

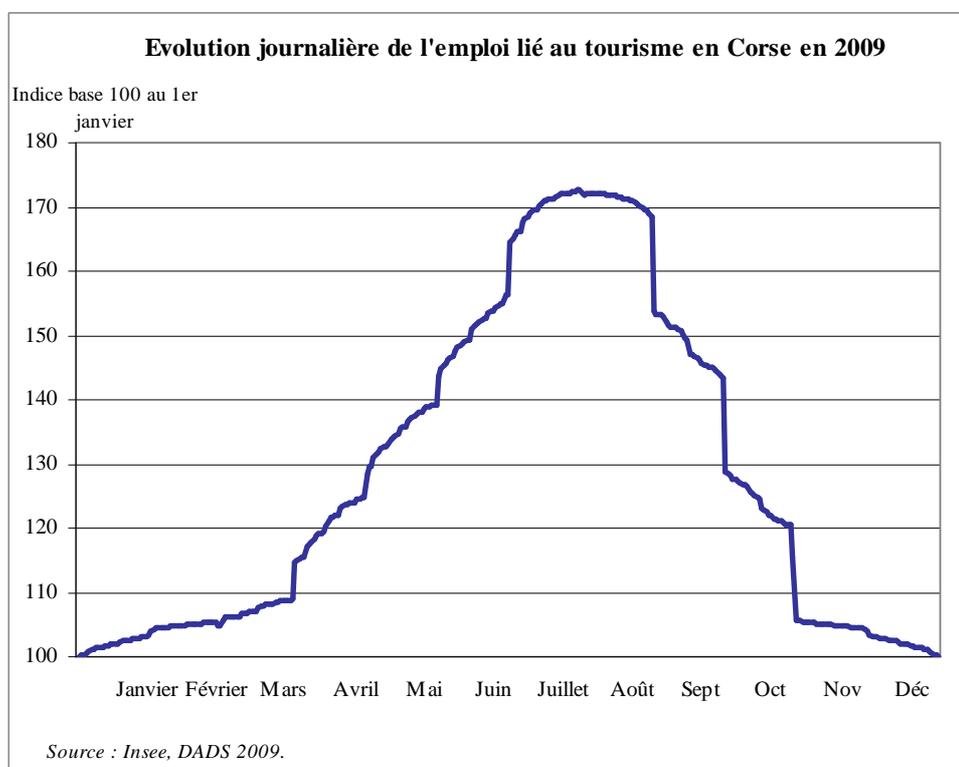
Le port de Bastia accueille 36 % des touristes de l'île en 2009. Ces touristes sont à l'origine de 2 370 emplois équivalents temps plein et de 390 millions d'euros de chiffre d'affaires. Ils génèrent ainsi dans la région un surplus d'activité de 4,2 % et un surplus de richesse économique de 3,2 %.

Le port de Bastia est le point d'entrée principal des voyageurs en Corse. En 2009, les infrastructures portuaires et aéroportuaires de l'île accueillent 7,8 millions de passagers touristiques ou résidents. On estime que le port de Bastia assure le transit de 36 % de ces passagers. Mais ces derniers ne restent pas uniquement dans le bassin touristique de Bastia. Ils sont nombreux à rejoindre d'autres bassins touristiques insulaires en particulier ceux de Porto-Vecchio, d'Ajaccio et de Balagne.

2 370 emplois salariés touristiques liés au port de Bastia

Ces vacanciers génèrent un surplus d'activité dans de nombreux secteurs et sur l'ensemble du territoire insulaire. En Corse, le tourisme a ainsi engendré 17 900 emplois salariés au cours de l'année 2009. Ces emplois représentent 6 600 équivalents temps plein (ETP), soit 12 % des emplois salariés du secteur privé (en ETP sur la même période).

Comme 36 % des touristes de l'île transitent par le port de Bastia, on peut estimer que 36 % des emplois touristiques de la région sont imputables au port de Bastia de manière incidente, générant ainsi 2 370 emplois salariés dans le tourisme (ETP), soit 4,2 % de l'emploi salarié marchand de la région.



390 millions d'euros de chiffre d'affaires de retombée

Le chiffre d'affaires généré par le tourisme concerne exclusivement les entreprises implantées sur le territoire corse. En Corse, cet impact représente 9,0 % du chiffre d'affaires du secteur privé insulaire. Il est plus faible que l'impact en termes d'emploi marchand qui est de 12 %.

Comme 36 % des touristes viennent par le port de Bastia, on peut estimer que l'effet incident du port s'élève aussi à 36 % du chiffre d'affaires ou de la valeur ajoutée liés au tourisme. L'activité touristique du port de Bastia génère ainsi 390 millions d'euros de chiffre d'affaires hors taxes et 140 millions d'euros de valeur ajoutée. Elle représente ainsi 3,2 % du chiffre d'affaires marchand réalisé par les entreprises régionales et 3,6 % de valeur ajoutée marchande. Cet effet est moindre que celui sur l'emploi (4,2 %).

Les activités 100% touristiques créent 25 % de la richesse liée au tourisme et autant d'emploi...

L'hébergement des vacanciers constitue l'activité principale liée au tourisme. Il fournit 62 % des emplois salariés ETP imputables au port de Bastia dans l'année. Les hôtels regroupent 15 % de l'emploi touristique et les campings 2,5 %. Le reste étant employé dans des résidences hôtelières ou des centres de vacances. La quasi-totalité de l'activité de ces établissements est assurée par le tourisme, qu'il soit d'affaires ou de loisirs. Ainsi, l'hébergement peut être considéré comme une activité totalement touristique. Il en est de même des activités telles les agences de voyage...

Au total, les activités entièrement dévolues au tourisme qui sont liées à l'infrastructure portuaire sont à l'origine de 25 % des emplois touristiques de la Corse. La part du chiffre d'affaires généré par ces activités est équivalente : 25 % du chiffre d'affaires régional lié au tourisme.

...à l'inverse des activités partiellement touristiques

Les activités partiellement touristiques partagent leur clientèle entre population résidente et vacanciers. C'est le cas par exemple des restaurants. Une partie seulement de leur chiffre d'affaires et donc de leur emploi est lié à la consommation des touristes. Les activités de restauration générées par le port de Bastia représentent 4,1 % du chiffre d'affaires touristique régional. Elles génèrent 360 emplois ETP, soit 5,5 % des emplois liés au tourisme.

L'activité de commerce de détail est également très dépendante du tourisme, avec 160 emplois. Ces emplois représentent 2,4 % des emplois.

Globalement, ces activités partiellement touristiques sont plus génératrices d'emplois que de richesse économique. Elles fournissent 11,1 % des emplois liés au tourisme alors qu'elles ne génèrent que 9,0 % du chiffre d'affaires touristique régional.

Pour en savoir plus : ["Bastia, porte d'entrée principale de la Corse" - Les dossiers de l'économie corse n° 5 - septembre 2010](#)

Méthodologie :

Les **retombées incidentes** sont celles liées aux établissements qui ont recours aux services du port de Bastia pour travailler. Dans cet article, ces établissements sont ceux dont l'activité a une composante touristique.

La **proportion de touristes qui transitent par le port de Bastia** est estimée à partir des données de l'observatoire régional des transports de la Corse. Au nombre global de passagers aériens et maritimes de la Corse en 2009 (entrées + sorties) on enlève une valeur «de base » estimée pour les résidents corses et on obtient ainsi le nombre global de touristes. On évalue de la même manière le nombre de touristes qui passent par le port de Bastia en 2009, puis on calcule leur part par rapport au nombre global de touristes. On applique ensuite cette part à l'emploi régional lié au tourisme et aux indicateurs de chiffre d'affaires et de valeur ajoutée liés au tourisme pour évaluer l'effet du port de Bastia.

L'emploi lié au tourisme : l'emploi généré par la fréquentation touristique dans la zone de réception est calculé à partir de **différentes typologies :**

- une typologie nationale des communes en fonction de leur équipement lié au tourisme ;
- une typologie des activités touristiques des établissements fournissant directement, à titre marchand ou non, des biens et services aux touristes (sont exclus les emplois indirects dans les établissements fournissant des biens et services aux établissements ci dessus). On aboutit à quatre groupes d'activités : activités 100% touristiques, activités fortement touristiques, les moyennement touristiques et les faiblement touristiques.

La **courbe journalière d'emploi** permet de détecter l'emploi saisonnier qui fait partie de l'emploi lié au tourisme. Dans certaines activités il faut néanmoins prendre en compte une partie du socle, qui sont des emplois permanents liés au tourisme. C'est ce tout qui forme **l'emploi lié au tourisme** et non pas seulement les emplois saisonniers. Selon l'activité de l'établissement, la commune de l'établissement, la totalité, une partie (saisonniers ou saisonniers plus une partie du socle) ou aucun emploi sera pris en compte.

Les indicateurs de chiffre d'affaires et de valeur ajoutée liés au tourisme : Une méthodologie est en cours d'élaboration pour évaluer ces effets de manière fine. La méthodologie utilisée ici est une première approximation qui permet de disposer des mêmes indicateurs et donc d'être cohérent avec les indicateurs fournis pour les effets directs, indirects et induits.

Champ privé : dans cet article, seul les emplois relevant du secteur privé ont été retenus. N'y figurent pas en particulier ceux relevant des collectivités territoriales, de la fonction publique hospitalière, de la fonction publique d'État, des établissements publics et des particuliers employeurs.

Sources et définitions : voir page 33

Sources

Toutes les données recueillies en emplois et en valeurs financières ont été recoupées avec les sources Insee adéquates pour l'année 2009, notamment les fichiers DADS et Clap pour l'emploi et les salaires, et la source Fare pour les chiffres d'affaires et les valeurs ajoutées.

Déclarations annuelles de données sociales (DADS) : formalité déclarative que doit accomplir toute entreprise employant des salariés. Dans ce document, commun aux administrations fiscales et sociales, les employeurs, y compris les administrations et les établissements publics, fournissent annuellement et pour chaque établissement, la masse des traitements qu'ils ont versés, les effectifs employés et une liste nominative de leurs salariés indiquant pour chacun, le montant des rémunérations salariales perçues. Le champ de l'exploitation des DADS par l'Insee couvre l'ensemble des employeurs et de leurs salariés, à l'exception des activités extra-territoriales. Depuis 2009, il est étendu aux particuliers employeurs et aux salariés de la fonction publique d'État.

Connaissance locale de l'appareil productif (Clap) : Système d'information alimenté par différentes sources dont l'objectif est de fournir des statistiques localisées au lieu de travail jusqu'au niveau communal, sur l'emploi salarié et les rémunérations. Seuls sont comptabilisés les postes "non annexes", c'est-à-dire d'une durée ou d'un niveau de rémunération suffisante. Le référentiel d'entreprises et d'établissements est constitué à partir du Répertoire national des entreprises et des établissements (Sirene). Les données sur l'emploi salarié résultent des informations issues des DADS, des Urssaf (plus MSA pour l'agriculture) et du système d'information sur les agents de l'État.

Fare : Fichier approché des résultats Esane

Élaboration des statistiques annuelles d'entreprise (Esane) : le dispositif Esane combine des données administratives (obtenues à partir des déclarations annuelles de bénéficiaires que font les entreprises à l'administration fiscale et à partir des données annuelles de données sociales qui fournissent des informations sur les salariés) et des données obtenues à partir d'un échantillon d'entreprises enquêtées par un questionnaire spécifique pour produire des statistiques structurelles d'entreprises (enquête sectorielle annuelle/ESA). Mis en place en 2009 sur l'exercice 2008, ce dispositif remplace le précédent système composé de deux dispositifs avec les enquêtes annuelles d'entreprise (EAE) et le système unifié de statistiques d'entreprises (Suse) s'appuyant sur les déclarations fiscales, en les unifiant.

Définitions

Chiffre d'affaires : représente le montant des affaires (hors taxes) réalisées par l'entreprise avec les tiers dans l'exercice de son activité professionnelle normale et courante. Il correspond à la valeur de la production c'est à dire à la somme des ventes de marchandises, de produits fabriqués, des prestations de services et des produits des activités annexes.

Valeur ajoutée : solde du compte de production. Elle est égale à la valeur de la production diminuée de la consommation intermédiaire nécessaire à cette production.