

## Avant-propos

Les ports départementaux et régionaux de commerce apportent une richesse économique aux territoires. Or, leurs activités portuaires sont souvent appréhendées à partir des trafics maritimes qu'ils génèrent. Ces données ne permettent cependant pas d'évaluer l'impact économique local de ces activités.

Dans le cadre de ses missions, l'Association des ports locaux de la Manche (APLM) - qui regroupe 14 ports de commerce et de pêche décentralisés sur la façade Manche - a relevé la nécessité de disposer de données sur l'emploi portuaire et sur la richesse dégagée par les différentes activités de ses ports (transport maritime, transport de voyageurs, pêche, plaisance, réparation et construction navales, ...). De Calais à Douarnenez, l'hétérogénéité temporelle et méthodologique des données disponibles entre ces ports rend impossible la valorisation de ces résultats sur un territoire plus vaste, tel que la façade Manche.



Dans ce contexte, l'Insee de Normandie et l'APLM ont trouvé un intérêt commun à s'associer pour réaliser cette étude. La méthodologie déjà développée par l'Insee, en collaboration avec les grands ports maritimes du Havre et de Rouen, ainsi qu'avec le port régional de Dieppe, a été un atout pour démarrer les travaux. La connaissance des membres de l'APLM sur leur tissu économique portuaire a également contribué à la réussite de ce projet commun. Les résultats économiques sur ces 14 ports, avec une méthodologie commune et répliquable, apparaissent comme une contribution utile à l'ensemble des acteurs des territoires de la façade Manche mais aussi à l'ensemble des ports de commerce décentralisés du littoral français.

Le présent dossier s'articule autour d'une synthèse présentant l'impact économique des 14 ports de l'APLM, en matière d'emplois et de richesse dégagée, suivie d'une fiche par port.

Nous vous souhaitons une bonne lecture de cette étude, qui montre l'importance du maillon portuaire dans l'économie locale et nationale.

*Le Président de l'APLM*

**Jean MORIN**

*Vice-Président du Conseil départemental de la Manche*

*Le directeur de l'Insee Normandie*

**Daniel BRONDEL**

# Sommaire

<b>SYNTHÈSE</b> : De Calais à Douarnenez, 27 000 emplois dans les 14 ports de l'Association des ports locaux de la Manche . . . .	<b>3</b>
○ 4 200 emplois dans le complexe industrialo-portuaire de <b>Calais</b> . . . . .	<b>10</b>
○ 6 400 emplois dans le complexe industrialo-portuaire de <b>Boulogne-sur-Mer</b> . . . . .	<b>12</b>
○ 300 emplois portuaires au <b>Tréport</b> . . . . .	<b>14</b>
○ 1 000 emplois portuaires à <b>Dieppe</b> . . . . .	<b>15</b>
○ 310 emplois portuaires à <b>Fécamp</b> . . . . .	<b>17</b>
○ 3 400 emplois dans le complexe industrialo-portuaire de <b>Caen-Ouistreham</b> . . . . .	<b>18</b>
○ 1 600 emplois pour le port civil de <b>Cherbourg-en-Cotentin</b> . . . . .	<b>20</b>
○ 800 emplois portuaires à <b>Granville</b> . . . . .	<b>22</b>
○ 2 500 emplois dans le complexe industrialo-portuaire de <b>Saint-Malo</b> . . . . .	<b>24</b>
○ 200 emplois portuaires à <b>Saint-Brieuc/Le Légué</b> . . . . .	<b>26</b>
○ 50 emplois portuaires à <b>Tréguier</b> . . . . .	<b>27</b>
○ 1 600 emplois portuaires à <b>Roscoff</b> . . . . .	<b>28</b>
○ 3 000 emplois dans le complexe industrialo-portuaire civil de <b>Brest</b> . . . . .	<b>30</b>
○ 1 280 emplois portuaires à <b>Douarnenez</b> . . . . .	<b>32</b>

## De Calais à Douarnenez, 27 000 emplois dans les 14 ports de l'Association des ports locaux de la Manche

**Les 14 ports de commerce décentralisés allant de Calais à Douarnenez développent aussi des activités de pêche, de plaisance et de transport maritime. Leurs activités génèrent 27 000 emplois fin 2013, soit 4,8 % de l'emploi des aires urbaines de ces 14 ports. Ces emplois sont répartis en deux catégories. Le cluster maritime et portuaire compte 18 300 emplois répartis dans les produits de la mer, les activités navales, le transport maritime ou encore les services aux navires et à la marchandise. Le cluster non maritime regroupe les industries et leurs services associés, dont l'implantation est liée à la présence des ports. Il regroupe 8 700 emplois. Hors marins-pêcheurs, les complexes des 14 ports dégagent 1,1 milliard d'euros de richesse, soit 4,6 % de la richesse des aires urbaines abritant ces ports.**

L'Association des ports locaux de la Manche (APLM) regroupe 14 ports de commerce départementaux et régionaux de la façade Manche, allant de Douarnenez à Calais. Ces anciens ports de l'État français, dits « décentralisés », ont été progressivement transférés aux collectivités territoriales entre 1983 et 2005. En 2013, ces ports font transiter 53 millions de tonnes de trafic de marchandises et 14 millions de passagers. Les pêcheurs y ont débarqué plus de 96 610 tonnes de poissons, coquillages et crustacés qui ont généré 286 millions d'euros de recettes pour les territoires. Ils offrent plusieurs sites de construction et de réparation navale et plus de 11 000 anneaux pour la plaisance. Ils accueillent des entreprises non maritimes qui profitent de l'existence du port pour développer leur activité, notamment via l'import ou l'export de marchandises.

Toutes ces activités, réparties dans plus de 2 200 établissements, emploient 27 000 personnes fin 2013 (*méthodologie*), soit 4,8 % de l'emploi des aires urbaines (*définitions*) de ces 14 ports.

L'activité liée au port a permis l'implantation de commerces (fournisseurs, commerces locaux, services, etc.) créant des emplois

indirects et induits difficiles à mesurer et non pris en compte dans cette étude. Par ailleurs, les recettes fiscales provenant des entreprises ayant un lien plus ou moins direct avec le port sont réinvesties par les collectivités territoriales pour le développement des territoires (éducation, transports, agriculture, environnement, économie, recherche et innovation, etc.). Les ports font aussi évoluer leurs infrastructures via leurs dépenses d'investissement pour s'adapter aux nouvelles activités, comme de nouveaux quais, une criée, une aire de carénage, etc. L'impact de ces investissements sur l'emploi et sur le territoire n'est pas non plus pris en compte dans cette étude.

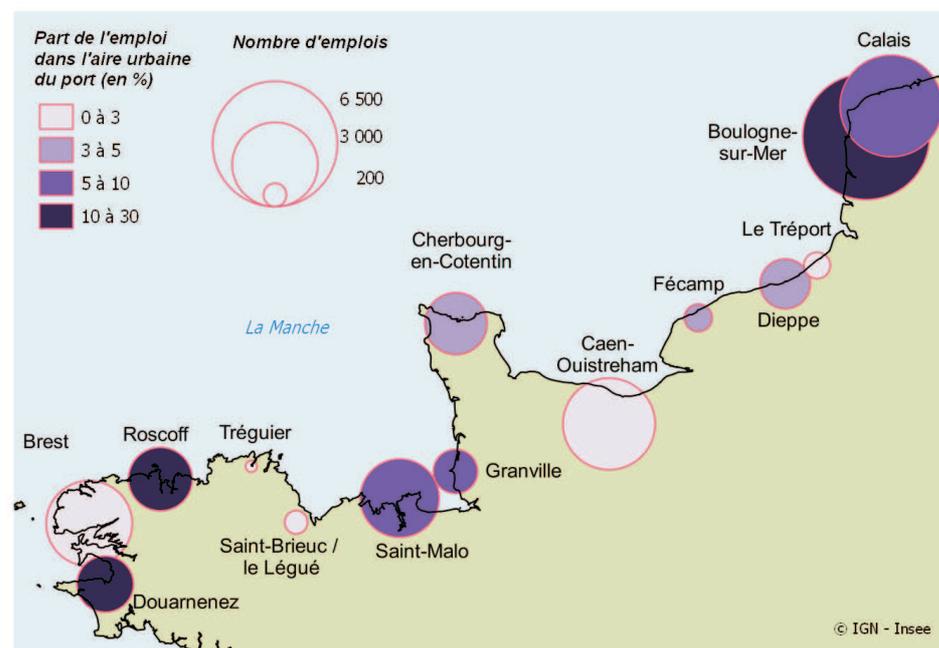
### Des activités diversifiées dans les 14 ports décentralisés de la façade Manche

Plusieurs facteurs influent sur le nombre d'emplois dans ces 14 ports : la superficie du port, le contexte géographique et local ou les relations historiques avec d'autres ports internationaux. Chaque port a cependant su créer et développer des activités favorables à l'économie locale.

Le port régional de Boulogne-sur-Mer offre 6 400 emplois (*illustration 1*), principalement liés à la pêche et à la transformation du poisson. Les ports régionaux de Saint-Malo, de Brest, de Caen-Ouistreham et de Calais, dont les activités commerciales restent

### 1 Des ports de taille variée

Nombre d'emplois dans les 14 ports de l'APLM en 2013, et part dans l'emploi de l'aire urbaine (%)



### 17 500 emplois liés aux ports militaires de Brest et de Cherbourg-en-Cotentin

Deux des villes portuaires de la façade Manche abritent une activité militaire, sous la tutelle du Ministère de la Défense. Il s'agit de Brest et de Cherbourg-en-Cotentin qui génèrent 17 500 emplois : 12 500 sur Brest et 5 000 sur Cherbourg-en-Cotentin. Les activités sont principalement liées à la présence des personnels civils et militaires du Ministère de la Défense sur les bases navales (12 000 personnes) mais aussi aux industries présentes dans l'enceinte portuaire (5 500 emplois), essentiellement la construction et à la réparation navale avec l'entreprise DCNS. Les ports militaires et notamment DCNS interagissent avec les ports civils et génèrent des activités qui bénéficient aux ports et aux territoires.

Sources : Insee - Clap 2013 ; Représentants des ports

## De Calais à Douarnenez, 27 000 emplois dans les 14 ports de l'Association des ports locaux de la Manche

majoritaires, emploient respectivement 2 500, 3 000, 3 400 et 4 200 personnes.

Les ports régionaux et départementaux tels Roscoff, Douarnenez, Cherbourg-en-Cotentin et Dieppe s'appuient sur des activités commerciales un peu moins prégnantes et/ou une activité pêche bien développée permettant de générer entre 1 000 et 1 600 emplois par port. Les ports de Roscoff et de Douarnenez constituent d'ailleurs une activité économique locale importante puisque les emplois portuaires représentent respectivement 26 % et 21 % des emplois de leur aire urbaine.

Les ports de Granville, de Fécamp, du Tréport et de Saint-Brieuc/Le Légué ont su développer des activités diversifiées. Ils rassemblent chacun plusieurs centaines d'emplois malgré des contraintes foncières plus importantes. Le port de Tréguier dont l'activité principale est liée à la plaisance compte 50 emplois.

Ces ports régionaux et départementaux amènent une activité et des emplois favorables au développement du tissu économique local. Au-delà des activités directes du port, la présence d'activités économiques tel le transport de passagers favorise le développement d'activités touristiques. Le caractère saisonnier de certains types de pêche influe également sur l'emploi saisonnier. Ces emplois indirects ou induits sont par nature plus difficiles à appréhender statistiquement. Ils ne sont pas pris en compte dans cette étude.

### Des activités majoritairement maritimes

La propriété du port inclut le bassin portuaire et le domaine terrestre associé. Les entreprises qui s'y implantent peuvent être en lien direct avec l'activité maritime ou portuaire, ou être utilisatrices des installations portuaires pour leurs activités (import, export par exemple). Les 14 ports de l'APLM développent majoritairement des activités maritimes ou portuaires, qui génèrent 18 300 emplois, soit 68 % de l'emploi total.

Certaines activités sont prépondérantes. C'est le cas des activités du domaine des produits de la mer qui offrent 7 400 emplois, soit un emploi sur quatre (*illustration 2*). En effet, les activités liées à la pêche sont fortement développées le long de la façade Manche. Elles sont également très diversifiées (grande pêche, pêche côtière, hauturière, conchyliculture, vente et transformation des produits de la mer, etc.).

Les activités navales et nautiques sont elles aussi très développées dans les 14 ports et proposent 2 000 emplois. La construction et la réparation navale civile, présentes dans

tous les ports, génèrent 1 600 emplois. Les activités liées au nautisme offrent 300 emplois, notamment les centres nautiques, les bateaux-écoles ou les commerces d'équipements maritimes.

Le transport maritime représente 3 500 emplois dans les ports locaux de la Manche. Le transport de voyageurs et le transport de fret sont tous les deux développés. Pour assurer l'arrivée des navires, les ports mettent à leur disposition différents services. Au total, 1 000 personnes travaillent dans les services aux navires ou à la marchandise. Il s'agit

notamment d'avitailer les navires, de les piloter ou de les remorquer, de les amarrer (lamanage) mais également de les décharger, avec les activités de manutention, d'entreposage et d'affrètement des marchandises.

Outre ces activités maritimes ou portuaires, 3 900 emplois sont issus du secteur public. La gestion des activités et des infrastructures du port par les CCI ou les autorités portuaires emploie 1 500 personnes. Les autres activités publiques génèrent 2 400 emplois (douanes, gendarmerie maritime, affaires maritimes, police aux frontières, écoles maritimes, etc.).

## 2 Des activités maritimes et portuaires très diversifiées

Nombre d'emplois dans les 14 ports de l'APLM en 2013, par domaine d'activité

Cluster	Activité	Emploi (effectifs)
Cluster maritime	<b>Produits de la mer</b>	<b>7 400</b>
	<i>Pêche en mer</i>	2 800
	<i>Transformation / conservation de poissons ou crustacés</i>	3 100
	<i>Commerce de poissons ou crustacés</i>	1 500
	<b>Activités navales et nautiques</b>	<b>2 000</b>
	<i>Construction / Réparation de bateaux</i>	1 600
	<i>Accastillage / Equipement de bateaux</i>	100
	<i>Nautisme</i>	300
	<b>Transports maritimes</b>	<b>3 500</b>
	<b>Services aux navires</b>	<b>300</b>
	<i>Avitaillement</i>	100
	<i>Pilotage, remorquage, lamanage</i>	200
	<b>Services à la marchandise</b>	<b>700</b>
	<i>Entreposage et distribution</i>	200
	<i>Manutention</i>	300
<i>Transit et commissionnaires (affrètement)</i>	200	
<b>Secteur public et gestion des infrastructures</b>	<b>3 900</b>	
<i>Gestionnaires des infrastructures</i>	1 500	
<i>Autres secteurs publics (douanes, police aux frontières, écoles maritimes, ...)</i>	2 400	
<b>Autres services portuaires ou maritimes</b>	<b>500</b>	
<b>Ensemble du cluster maritime</b>	<b>18 300</b>	
Cluster non maritime	<b>Industries</b>	<b>5 900</b>
	<i>Activités extractives</i>	400
	<i>Automobile</i>	2 100
	<i>Agroalimentaire</i>	700
	<i>Chimie</i>	1 100
	<i>Métallurgie et sidérurgie</i>	400
	<i>Autres industries</i>	1 200
	<b>Services aux industries</b>	<b>900</b>
	<i>Commerce</i>	300
	<i>Construction</i>	300
	<i>Déchets, assainissement</i>	100
	<i>Ingénierie</i>	100
	<i>Autres services aux industries</i>	100
<b>Transports</b>	<b>1 900</b>	
<b>Ensemble du cluster non maritime</b>	<b>8 700</b>	
<b>Ensemble des complexes industrialo-portuaires des ports locaux de la Manche</b>		<b>27 000</b>

Sources : Insee - Clap 2013 ; Représentants des ports

## De Calais à Douarnenez, 27 000 emplois dans les 14 ports de l'Association des ports locaux de la Manche

### Les produits de la mer : 1<sup>er</sup> gisement d'emplois des 14 ports de commerce décentralisés de la façade Manche

L'activité liée à la pêche est développée dans tous les ports de l'APLM à l'exception de Saint-Brieuc/Le Légué et de Tréguier. D'autres ports de pêche de la façade Manche (Erquy et Saint-Quay-Portrieux dans les Côtes d'Armor, Port en Bessin et Grandcamp-Maisy dans le Calvados et Le Guilvinec dans le Finistère) ont également une activité pêche importante.

Quelques ports se sont spécialisés sur certains produits de la mer. Boulogne-sur-Mer est le 1<sup>er</sup> port français en tonnage, avec 33 000 tonnes enregistrées sous criée en 2013 dont 9 150 tonnes arrivées par camions et 23 850 tonnes débarquées sur le port par les navires de pêche. À cela viennent s'ajouter 8 300 tonnes de filets de poissons surgelés dans les navires en mer. Granville est le 1<sup>er</sup> port coquillier de France avec 11 000 tonnes débarquées sous criée. Dieppe est le 1<sup>er</sup> port français pour la coquille Saint-Jacques. À Douarnenez 15 000 tonnes de poissons sont débarquées, principalement de la sardine alors que l'espèce principale débarquée au port de Roscoff est la lotte.

Près de 700 bateaux et 3 000 marins-pêcheurs développent leur activité dans la Manche et viennent débarquer leur pêche dans les ports de la façade (*illustration 3*). La Manche bénéficie d'atouts favorables à la pêche, une faune importante et de puissants courants marins propices aux développements des crustacés, des moules ou des huîtres.

Bien que les bateaux des pêcheurs soient rattachés à un port, ils choisissent parfois pour des raisons économiques ou de praticité (port en eau profonde) de débarquer leur pêche sur d'autres ports. Le produit de la pêche est vendu soit à la criée, soit directement lors de la débarque. Dans ce cas la pêche repart par camion vers d'autres criées ou des usines de transformation. La présence d'une criée dans de nombreux ports de la façade (Boulogne-sur-Mer, Dieppe, Fécamp, Cherbourg-en-Cotentin, Granville, Saint-Malo, Roscoff, Brest et Douarnenez) influe positivement sur l'emploi et la richesse apportés par la filière pêche. Au total, les activités de commerce de poissons ou de crustacés (dans les criées notamment) occupent 1 500 personnes.

Enfin, la transformation de poissons est très développée dans quelques ports : 3 000 personnes travaillent dans ce secteur, du fait

notamment de la présence de nombreuses entreprises implantées à proximité du port de débarque, comme à Boulogne-sur-Mer ou à Douarnenez.

Au total, sur le port de Dieppe, 30 % des emplois du cluster maritime sont liés aux produits de la mer. Au Tréport, à Fécamp et à Granville, les emplois de cette filière représentent la moitié des emplois du cluster maritime du port. Ce pourcentage grimpe à 85 % pour le port de Boulogne-sur-Mer et à 91 % pour le port de Douarnenez.

### Sécurité, sûreté ou gestion du port : de nombreux emplois portuaires dans le secteur public

Les services de l'État tels la police aux frontières, les douanes ou les affaires maritimes sont nécessairement présents dans les ports. Ces services sont en lien étroit avec les gestionnaires et les propriétaires des ports, représentés par les chambres de commerce et d'industrie (CCI), les régions, les départements ou les syndicats mixtes. En effet, services de l'État et gestionnaires doivent travailler en coopération pour la sécurité maritime et la sûreté portuaire (*définitions*). D'autres établissements publics tels des lycées maritimes utilisent le port dans leur activité. Au total, ces activités génèrent 3 900 emplois, dont 1 500 pour la gestion des infrastructures et 2 400 pour les autres établissements publics présents du fait de l'existence du port.

Les ports effectuant le transport de passagers vers les îles Britanniques et Anglo-Normandes (Calais, Dieppe, Caen, Cherbourg-en-Cotentin, Saint-Malo, Roscoff, Granville) ont besoin des services de la douane, de la gendarmerie maritime et de la police aux frontières pour en assurer le gardiennage et la sûreté (*illustration 4*). Sur le port de Calais, 1<sup>er</sup> port français pour le trafic passagers, et tête de ligne de croisières partant vers la mer Baltique, les agents publics dédiés à la sécurité du port et de ses passagers sont fortement représentés, avec plus de 800 emplois.

Sur le port de Saint-Malo, le secteur public et la gestion d'infrastructures constituent la première activité pourvoyeuse d'emplois maritimes. Les effectifs de l'ENIM - en charge au niveau national du régime de sécurité sociale des marins - et les agents du lycée agricole maritime viennent s'ajouter à ceux des autres services de l'État et de la CCI d'Ille-et-Vilaine.

### Des ports en constante évolution

L'APLM a été créée en 2007 sous l'impulsion des élus en charge de ces 14 ports, juste après le transfert des derniers ports d'intérêt national aux Régions. Elle a pour objectif de développer les échanges de bonnes pratiques et de faire reconnaître l'importance de ces ports au niveau national et européen. Les collectivités territoriales (Conseils départementaux, Conseils régionaux, Syndicats mixtes) sont responsables des infrastructures portuaires. La gestion des activités commerciales - trafic marchandises, transport de passagers, activité croisière, plaisance, réparation et construction navale, pêche - peut être réalisée directement par le port, comme c'est le cas à Dieppe, mais elle est le plus souvent déléguée à des Chambres de commerce et d'industrie et/ou à des sociétés d'exploitation.

Les ports sont un maillon du développement économique des territoires. Malgré un contexte économique difficile, les 14 ports de l'APLM maintiennent des emplois en continuant à investir dans de nouveaux projets. Le port de Calais s'agrandit (projet Calais 2015) pour accueillir des ferries allant jusqu'à 240m de long. Le port de Saint-Brieuc / Le Légué va pouvoir accroître son trafic de fret grâce à la construction d'un 4<sup>e</sup> quai. Dans les années à venir, le développement des énergies marines renouvelables devrait impacter positivement les ports décentralisés de la Manche. Les ports de Cherbourg-en-Cotentin et de Brest s'organisent pour accueillir les matériaux qui seront utilisés pour la construction des parcs d'éoliennes et d'hydroliennes en mer. En amont, c'est également toute une filière créatrice d'emplois qui s'organise. Le port de Fécamp va accueillir les équipes de maintenance de l'opérateur pour le parc situé en face du port et les ports de Caen-Ouistreham et de Dieppe sont également susceptibles d'accueillir respectivement celles des parcs éoliens offshore de Courseulles-sur-mer et du Tréport.

En parallèle, tous les ports investissent pour améliorer la qualité environnementale de leur domaine portuaire terrestre et maritime (qualité de l'eau et des sédiments, gestion des déchets, quai aux normes sanitaires).

### Le transport maritime : un atout pour les ports décentralisés de la Manche

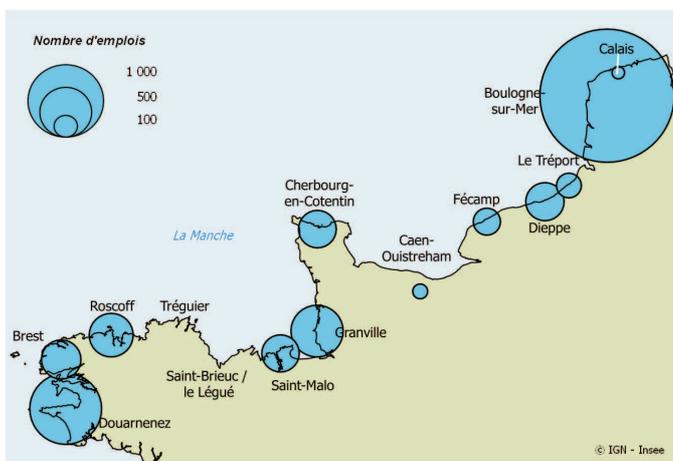
La Manche est l'une des zones maritimes les plus fréquentées au Monde. C'est une zone de passage pour rejoindre les ports de la Mer du Nord et de la Mer Baltique, ainsi que pour rejoindre l'Angleterre. Les liaisons entre la France et les îles Britanniques sont très nombreuses, avec 90 à 120 rotations quotidiennes de ferries entre le continent, les îles Britanniques et les îles Anglo-Normandes. Environ 4 millions de camions utilisent ces lignes maritimes (un camion toutes les 8 secondes), ainsi que plus de 17 millions de passagers (dont 14 millions par le détroit)<sup>(1)</sup>. Ce type de transport reste peu polluant concernant les émissions de CO<sub>2</sub> (un navire de 5 000 tonnes représente 250 camions en moins sur les routes).

<sup>(1)</sup> Atlas TransManche - Projet Européen Camis - Université de Normandie : Pascal BULEON et Frédérique TURBOUT.

# De Calais à Douarnenez, 27 000 emplois dans les 14 ports de l'Association des ports locaux de la Manche

## 3 L'activité liée à la pêche dynamise l'emploi

Nombre d'emplois dans les 14 ports de l'APLM en 2013, dans le domaine des produits de la mer



Sources : Insee - Clap 2013 ; Représentants des ports

## 4 Le secteur public fortement représenté à Calais

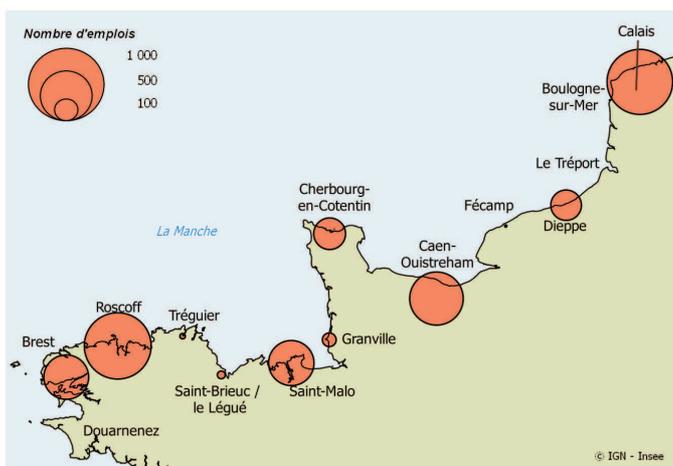
Nombre d'emplois dans les 14 ports de l'APLM en 2013, dans le secteur public et la gestion des infrastructures



Sources : Insee - Clap 2013 ; Représentants des ports

## 5 Le trafic ferry (activité transmanche) : un impact positif sur l'emploi

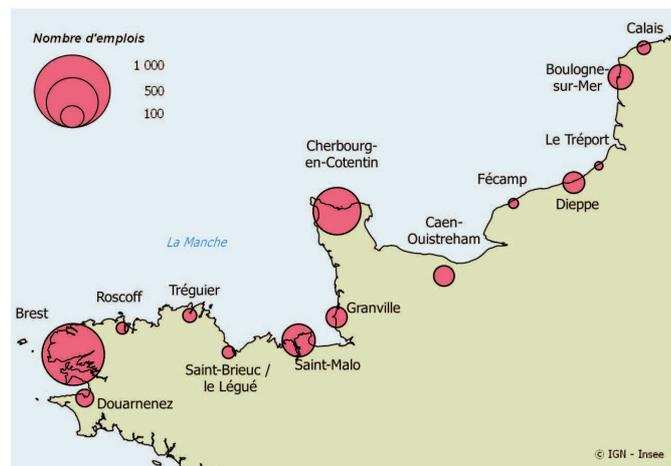
Nombre d'emplois dans les 14 ports de l'APLM en 2013, dans le transport maritime



Sources : Insee - Clap 2013 ; Représentants des ports

## 6 Les activités navales et nautiques représentées dans chaque port

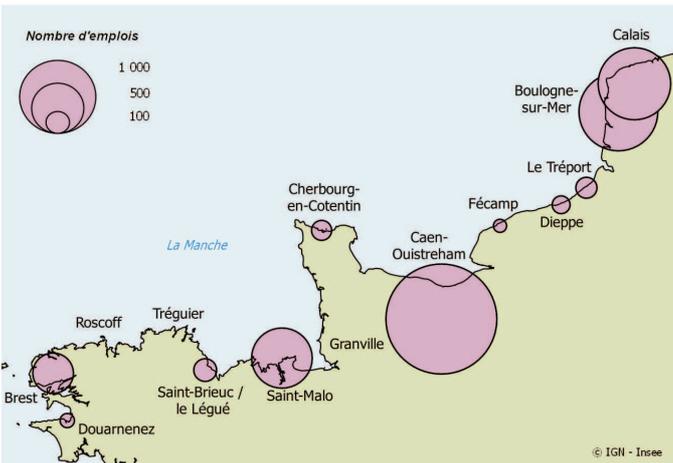
Nombre d'emplois dans les 14 ports de l'APLM en 2013, dans les activités navales et nautiques



Sources : Insee - Clap 2013 ; Représentants des ports

## 7 Les activités non maritimes sont très développées au port de Caen-Ouistreham

Nombre d'emplois dans les 14 ports de l'APLM en 2013, dans les industries du cluster non maritime



Sources : Insee - Clap 2013 ; Représentants des ports

Le transport maritime de marchandises et de voyageurs revêt plusieurs formes dans les ports décentralisés de la façade Manche (vrac, camions, conteneurs, etc.) et cette diversité en fait une des activités les plus importantes en termes d'emplois. En effet, 3 500 personnes travaillent dans ce secteur.

Les marchandises peuvent y être transportées sous forme de vrac (fret traditionnel), de conteneurs (uniquement Brest), par semi-remorques (camions) ou remorques non accompagnées sur les ferries (Calais, Dieppe, Caen-Ouistreham, Cherbourg-en-Cotentin, Saint-Malo et Roscoff). Des marchandises très différentes transitent par ces ports, le plus souvent en lien étroit avec l'activité des entreprises locales qui s'y sont installées ou les principaux secteurs d'activités présents sur le territoire.

Du vrac liquide est pris en charge par les ports de Dieppe (une société fabrique des huiles et des graisses alimentaires sur le territoire portuaire), de Fécamp où une entreprise est spécialisée dans la fabrication d'huiles de poissons, du Tréport et de Saint-Malo où de l'acide

## De Calais à Douarnenez, 27 000 emplois dans les 14 ports de l'Association des ports locaux de la Manche

phosphorique est importé pour la fabrication d'engrais. Les ports de Caen, de Dieppe, de Saint-Brieu/Le Légué et de Saint-Malo font également transiter du bois qui est valorisé ou vendu par des entreprises locales. Les ports de Boulogne-sur-Mer et de Douarnenez reçoivent du poisson congelé qui peut ensuite être utilisé par les conserveries locales. Les ports de Cherbourg-en-Cotentin et de Granville exportent de la ferraille récupérée par des entreprises locales.

Le secteur agricole, très développé en Bretagne et en Normandie, a également une influence sur le type de trafics gérés par les ports. Ainsi, les trafics vrac d'engrais, de céréales et d'alimentation animales sont importants à Saint-Malo, Saint-Brieu/Le Légué, Roscoff et Brest mais aussi au Tréport et à Caen-Ouistreham. L'exportation ou l'importation de granulats (sable, pierre, kaolin, matériaux de construction) transite par plusieurs ports en lien avec l'existence de carrières terrestres ou en mer : Dieppe, Tréguier, Boulogne-sur-Mer, Saint-Brieu/Le Légué, Cherbourg-en-Cotentin, Fécamp, Le Tréport, Roscoff et Granville.

Des produits spécifiques peuvent également transiter par ces ports pour alimenter les entreprises locales. C'est le cas de la pâte à papier au port de Fécamp ou de l'argile au port du Tréport qui intervient dans la fabrication de bentonite (détergent, fonderie, construction). Certains ports se sont diversifiés et se sont adaptés au développement des énergies renouvelables terrestres. Ainsi, le transport de colis spéciaux et encombrants est devenu une spécialité des ports de Dieppe et de Cherbourg-en-Cotentin qui reçoivent entre autres des pales d'éoliennes.

Les voyageurs sont pris en charge par les ferries ou par les navires de croisière. Les ports de Calais, de Caen-Ouistreham, de Cherbourg-en-Cotentin, de Saint-Malo, de Dieppe et de Roscoff se démarquent des autres ports par leur forte activité dans le transport de passagers (*illustration 5*). Ces ports entretiennent de nombreuses liaisons dites « transmanche » avec les îles Britanniques. Avec 10,3 millions de passagers en 2013, Calais est le 2<sup>e</sup> port de passagers d'Europe, après le port de Douvres en Angleterre. Cette activité est portée par les armateurs de ferries tels que la Brittany ferries, DFDS, Sea France, P&O, Condor ferries, Irish Ferries et Stena line, qui créent de nombreux emplois. Ainsi, sur le port de Roscoff, siège d'un armateur de Ferry, cette entreprise est le 1<sup>er</sup> employeur du port.

La croisière, autre activité de transport de passagers, est présente dans plusieurs ports

de la Manche. Le port de Cherbourg-en-Cotentin accueille de nombreux navires de croisière qui transportent 50 000 passagers par an. Les ports de Saint-Malo et de Brest accueillent également régulièrement ce type de navire. Les croisiéristes peuvent bénéficier de journées d'excursion qui leur permettent de visiter quelques sites emblématiques et remarquables de ces territoires (Mont-Saint-Michel, Pays Bigouden, etc.).

### Réparation et construction navales : très présents dans les ports du fait d'un savoir-faire reconnu

La construction et la réparation navales, et les activités de nautisme liées au secteur de la plaisance sont très présentes dans les ports : Brest, Saint-Brieu/Le Légué, Fécamp, Dieppe, Cherbourg-en-Cotentin, Granville ou Douarnenez offrent des aires de réparation navale. Dans certains de ces ports de la façade Manche, le poids économique de ces activités de réparation et de construction navale est important.

Le port de Brest est le premier port français de réparation navale civile. Il génère plus de 500 emplois (*illustration 6*). Le port de Cherbourg-en-Cotentin offre 400 emplois. Le port de Tréguier accueille notamment une entreprise spécialisée dans la construction et la réparation navale de voiliers haut de gamme. Enfin, le port de Douarnenez compte également un grand nombre d'entreprises dans ce secteur dont le savoir-faire est reconnu.

Le secteur nautique (école de voile, centres nautiques, des bateaux-écoles ou des commerces d'équipements maritimes) représente 400 emplois.

### Les activités non maritimes des ports emploient 8 700 personnes

En plus des activités maritimes, la présence d'un port de commerce attire de nombreuses entreprises non maritimes qui utilisent les infrastructures des ports. Les zones portuaires peuvent ainsi être de véritables zones de développement économique.

Les 14 ports de commerce décentralisés de la Manche offrent 8 700 emplois dans ce cluster non maritime. Il s'agit d'entreprises localisées sur le domaine portuaire ou à proximité immédiate de celui-ci. L'industrie automobile arrive en tête (2 100 emplois) et est essentiellement représentée au port de Caen-Ouistreham. L'industrie chimique est également représentée (1 100 emplois), notamment dans les ports de Saint-Malo et du Tréport avec la présence d'une entreprise locale qui produit principalement de l'engrais.

L'industrie agroalimentaire offre du travail à 700 personnes, principalement à Boulogne-sur-Mer. Les activités de services, supports aux industries du complexe, représentent 900 emplois. Enfin, les transporteurs terrestres qui acheminent les marchandises à l'intérieur des terres emploient près de 2 000 personnes.

Les activités non maritimes sont principalement présentes dans quelques ports : Caen-Ouistreham, Boulogne-sur-Mer, Calais, Saint-Malo et Brest (*illustration 7*). Il s'agit essentiellement des ports ayant la plus forte activité de commerce et dont la superficie de la zone portuaire permet d'accueillir de nombreuses entreprises. Avec près de 1 300 hectares (plans d'eau inclus), le port de Caen-Ouistreham est celui dont le cluster non maritime est le plus développé (2 500 emplois). Les activités non maritimes représentent 30 % de l'emploi pour le port de Boulogne-sur-Mer. Elles sont représentées notamment par de grandes entreprises d'agroalimentaires (notamment fabrication d'alimentation pour les animaux de compagnie), des exploitations de gravières de proximité du port et par une usine de production d'emballages métalliques légers utilisés dans l'industrie agroalimentaire.

Le cluster non maritime est moins développé pour les ports de commerce décentralisés de la Manche que pour des grands ports maritimes tels Rouen ou Le Havre. En effet, ces derniers bénéficient de plateformes logistiques et industrielles importantes qui permettent le développement d'un hinterland industriel. Ainsi, les clusters non maritimes du Havre et de Rouen représentent respectivement 56 % et 77 % de l'emploi de leurs complexes industrialo-portuaires, contre 32 % pour les ports de l'APLM.

### 1,1 milliard d'euros de richesse dégagée, hors marins-pêcheurs

En 2013, hors marins-pêcheurs (*méthodologie*), les 24 200 emplois des complexes des ports locaux de la Manche dégagent une richesse de 1,1 milliard d'euros (*définitions*), soit 4,6 % de la richesse dégagée par les aires urbaines des 14 ports. Les ports les plus importants en matière d'emplois sont aussi ceux qui dégagent le plus de richesse. Boulogne-sur-Mer arrive en tête (*illustration 8*).

Les activités générant le plus de richesse sont les activités industrielles, qu'elles soient maritimes ou non (*illustration 9*). Les industries non maritimes génèrent 28 % de la richesse et 24 % de l'emploi hors pêche. Les industries de transformation de poisson dégagent 15 % de la richesse du complexe, contre 13 % de l'emploi (hors marins-pêcheurs).

## De Calais à Douarnenez, 27 000 emplois dans les 14 ports de l'Association des ports locaux de la Manche

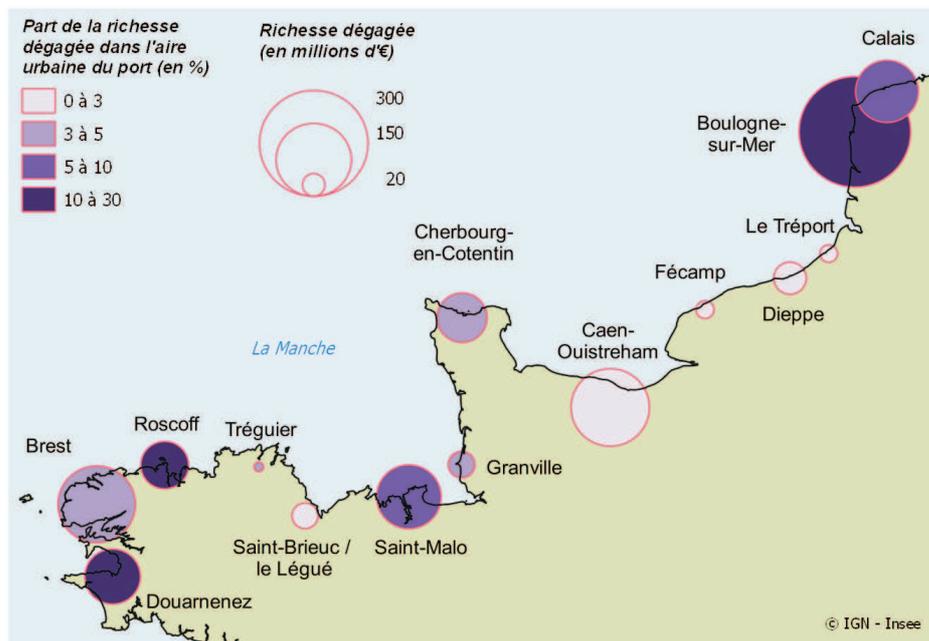
Enfin, la construction et la réparation de navires créent 6 % de la richesse du complexe, part comparable à la part dans l'emploi. Proportionnellement à l'emploi, le cluster non maritime dégage plus de richesse que le cluster maritime (hors marins-pêcheurs).

Sur certains ports comme Boulogne-sur-Mer, Douarnenez et Roscoff, la richesse dégagée par les activités portuaires représente une part importante de celle de l'aire urbaine, avec respectivement 17 %, 29 % et 24 %. Sur d'autres ports tels que Saint-Malo et Calais, la richesse dégagée compte pour 8,3 % et 6,1 % de celles de leurs aires urbaines respectives, mettant en exergue l'importance des activités portuaires dans le développement de l'aire urbaine.

La richesse dégagée par la pêche n'est pas disponible dans les données nationales. L'impact de cette activité a ainsi été mesuré par un autre mode de calcul, fondé sur les recettes qu'elle génère. Elles correspondent pour les ports possédant une criée à la valeur de la pêche vendue sous la criée du port associées aux éventuelles taxes permettant la vente de cette pêche dans les ports (vente de glace, utilisation des équipements de la criée). Pour les ports qui ne sont pas dotés de criée, les navires de pêche peuvent débarquer leur pêche soit sur leur port pour de la vente directe aux mareyeurs et aux professionnels, soit sur d'autres ports pour être vendus dans les criées. Les recettes apportées par l'activité pêche à ces ports sont calculées par le montant des taxes que les ports avec criée peuvent leur reverser. Les recettes de la pêche débarquée et vendue dans les criées des ports atteignent plus de 286 millions d'euros en 2013. Ces recettes sont des retombées économiques importantes pour les territoires, à l'instar de la richesse dégagée par les autres activités portuaires. ■

### 8 Une richesse dégagée importante pour le port de Boulogne-sur-Mer

Richesse dégagée par les 14 ports de l'APLM en 2013\* (millions d'euros)



\* hors marins-pêcheurs, aquaculteurs

Source : Insee - Fichier économique enrichi 2013

### 9 Le cluster maritime dégage 661 millions d'euros de richesse, hors pêcheurs

Richesse dégagée par les 14 ports de l'APLM en 2013 (millions d'euros), par domaine d'activité\*

Cluster	Activité	Richesse dégagée (millions d'€)
Cluster maritime	Produits de la mer - hors marins pêcheurs et aquaculteurs	265,3
	Activités navales et nautiques	90,3
	Transports maritimes	141,1
	Secteur public et gestion des infrastructures	138,4
	Services aux navires, à la marchandise et autres services	25,6
	<b>Ensemble du cluster maritime</b>	<b>660,6</b>
Cluster non maritime	Industries	306,9
	Services aux industries	50,7
	Transports	81,4
	<b>Ensemble du cluster non maritime</b>	<b>438,9</b>
<b>Ensemble des complexes industrialo-portuaires des ports locaux de la Manche *</b>		<b>1 099,6</b>

\* hors marins-pêcheurs, aquaculteurs

Source : Insee - Fichier économique enrichi 2013

# De Calais à Douarnenez, 27 000 emplois dans les 14 ports de l'Association des ports locaux de la Manche

## Méthodologie - Sources

La méthode utilisée pour calculer l'impact économique des 14 ports locaux de la Manche est inspirée de celle utilisée par la Banque nationale de Belgique pour les ports de commerce flamands. Elle repose sur une mesure de l'emploi associé à deux clusters :

- un cluster maritime et portuaire, comprenant les activités directement liées au port, pouvant être localisées sur un territoire large ;
- un cluster non maritime, comprenant les industries et services aux industries situés à proximité immédiate du port et qui tirent avantage de cette implantation.

Les activités des clusters maritime et non maritime prennent en compte toutes les activités présentes dans les ports locaux de la Manche : le commerce, la pêche, la plaisance, la réparation navale, le transport maritime. La sélection des établissements parmi ces activités relève d'une sélection géographique des établissements et du « dire d'expert » des représentants du port.

Les activités touristiques et de restauration ne sont pas prises en compte dans cette méthode. Même si la présence du port influe sur l'activité économique de ces activités, il est difficile de connaître la part relevant de la présence du port. L'impact économique des ports accueillant des touristes est ainsi sous-estimé.

De manière générale, la méthode ne permet pas de connaître l'impact économique de la présence du port. Elle se rapproche davantage à une mesure de l'emploi direct généré par la présence du port un peu élargi. En effet, les industries du cluster non maritime comptent pour une partie de l'emploi indirect. Cependant, dans une logique d'emplois indirects, il faudrait d'une part ne prendre que la partie des emplois qui dépendent du port, et d'autre part ajouter les emplois, non identifiés ici, appartenant à des entreprises ayant des liens commerciaux avec les établissements portuaires.

L'emploi calculé dans cette étude correspond à l'emploi salarié et non salarié. Hors défense, la mesure de l'emploi salarié est issue du fichier CLAP de l'Insee et correspond à l'emploi au 31 décembre 2013. L'emploi des personnels civils et militaires des ports de Brest et de Cherbourg-en-Cotentin est issu du ministère de la Défense. L'emploi non salarié est quant à lui estimé à partir de la catégorie juridique de l'établissement. L'emploi saisonnier n'est pas pris en compte dans le calcul, bien qu'il puisse être important pour certains ports où transitent de nombreux touristes.

La richesse dégagée est issue du fichier économique enrichi de l'Insee, qui porte sur les champs marchand et non marchand, hors agriculture et hors défense. Les chiffres pour la pêche, l'aquaculture et les personnels du ministère de la Défense ne sont donc pas inclus. Les ports de l'APLM ont développé une méthodologie pour calculer les recettes générées par l'activité de la pêche. Si les ports possèdent une criée, ces recettes correspondent à la somme du chiffre d'affaires de la pêche débarquée et vendue sous criée, ainsi qu'aux taxes du port permettant d'assurer ce service. Si les ports ne possèdent pas de criée, les recettes correspondent à la taxe que les ports avec criée vont reverser au port d'où provient la pêche.

## Définitions

**Aire urbaine** : c'est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle (unité urbaine) d'au moins 1 500 emplois et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

**Richesse dégagée** : C'est une notion économique qui permet d'évaluer l'importance de l'activité économique dans une zone à travers sa valeur ajoutée. La valeur ajoutée correspond au chiffre d'affaires des entreprises, auquel sont retranchées les consommations intermédiaires, c'est-à-dire l'ensemble des biens et services détruits, transformés ou incorporés au processus de production. L'estimation de la richesse dégagée provient du fichier économique enrichi de l'Insee. La valeur ajoutée calculée au niveau des entreprises est répartie entre ses établissements au prorata de la masse salariale. Cette notion de richesse dégagée n'est pas tout à fait comparable au produit intérieur brut (PIB) ; elle ne permet donc pas de calculer une part de l'activité portuaire au sein du PIB.

**Sûreté portuaire** : elle a pour but de détecter les menaces d'actes illicites (actes de malveillance de la délinquance au terrorisme) qui pèsent sur les navires, les ports et les installations portuaires, et de prendre les mesures de protection contre ces menaces

**Sécurité maritime** : elle est relative aux dysfonctionnements techniques sans causes humaines volontaires. Elle comporte plusieurs aspects indissociables : la sécurité des navires (comprenant les navires, leur équipage et le cas échéant leurs passagers), la sécurité de la navigation et la facilitation du trafic maritime.

**Anneaux de plaisance** : ce sont des emplacements dédiés à l'amarrage des navires de plaisance, placés sur ponton, sur bouée ou dans des ports à sec.

## Pour en savoir plus

- « 32 000 emplois sur le complexe industrialo-portuaire du Havre » / Insee Haute-Normandie ; Christian Comesella, Jean-Philippe Caritg, Cyril Chédot et Martial Maillard - In : Aval N° 132 (Février 2013)
- « 18 000 emplois sur le complexe industrialo-portuaire de Rouen » / Insee Haute-Normandie ; Christian Comesella, Jean-Philippe Caritg, Peter Konieczny, Christine Leroy et Martial Maillard - In : Aval N° 135 (Septembre 2013)
- « 1 250 emplois portuaires à Dieppe » / Insee Haute-Normandie ; Jean-Philippe Caritg, François Gitton et Martial Maillard - In : Aval N° 131 (Décembre 2012)
- « 24 400 emplois sur le complexe industrialo-portuaire de Nantes Saint-Nazaire » / Insee Pays de la Loire : Guillaume Coutard, Nicole Gicquaud, Amandine Rodrigues - In : Insee Analyses N° 18 (Juin 2015)
- « Le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos - Ancrage territorial et ouverture internationale » / Insee Provence-Alpes-Côte d'Azur - In : Insee Dossier n° 7 (Décembre 2016)
- « Étude EUROTRANS 2012 (estimation 2011) des ports de Boulogne-sur-Mer et Calais » ; Jean-Luc Fouquart et Christian Duhaut
- « Les retombées économiques du tourisme en Normandie - Près de 5 milliards d'euros de consommation touristique » / Insee Haute-Normandie ; Vinciane Bayardin, Laurent Brunet, Jean-Philippe Caritg - In : Aval N° 148 (Juin 2014)
- « Le tourisme emploie 56 700 personnes en Bretagne » / Insee Bretagne ; Jean-François Hervé, Jessica Viscart - In : Insee Analyses N° 24 (Juillet 2015)
- « 32 300 emplois touristiques en Nord-Pas-de-Calais : des emplois davantage liés à la consommation qu'à l'hébergement » / Insee Nord-Pas-de-Calais ; Betty Becuwe, Elisabeth Vilain - In : Insee Analyses N° 4 (Septembre 2014)
- « L'économie maritime : des activités diverses et localisées » / Insee ; Sébastien Colas, Ludivine Neveu-Cheramy, Michel Rouxel - In : Insee Première N° 1573 (Novembre 2015)
- « Ports, pêche, tourisme, énergie ou activités navales : 46 500 emplois maritimes façonnent le littoral normand » / Insee Normandie ; Vinciane Bayardin, Jean-Philippe Caritg - In : Insee Analyses N° 12 (Juin 2016)