



## Le Grand Port Maritime de La Rochelle : des activités orientées vers la logistique

**A**u sein de la communauté d'agglomération de La Rochelle, le Grand Port Maritime de La Rochelle (GPMLR) génère, fin 2015, 1 715 emplois salariés : 655 dans les activités maritimes et 1 060 dans les activités non maritimes. Orientée non seulement vers les activités de « manutention, affrètement et transitaires », mais aussi le transport terrestre, l'activité portuaire se distingue par la prédominance de la logistique en regard d'une industrialisation modeste. Avec 108 millions d'euros de richesse dégagée en 2014 sur le territoire de la communauté d'agglomération, le GPMLR pèse davantage dans la richesse produite localement que dans l'emploi ; ses activités sont à plus forte valeur ajoutée. De taille plus importante, ses établissements sont plus souvent détenus par des groupes et davantage ouverts à l'international que dans la communauté d'agglomération. Plutôt qualifiés, stables et bien rémunérés, les emplois directs générés par le GPMLR sont très majoritairement occupés par des hommes. La moitié concerne des postes d'ouvriers.

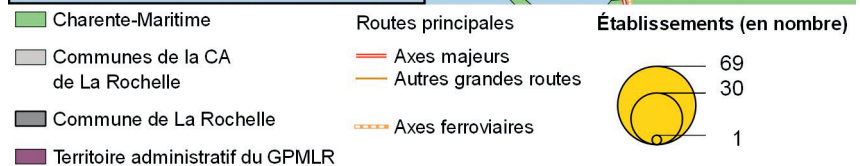
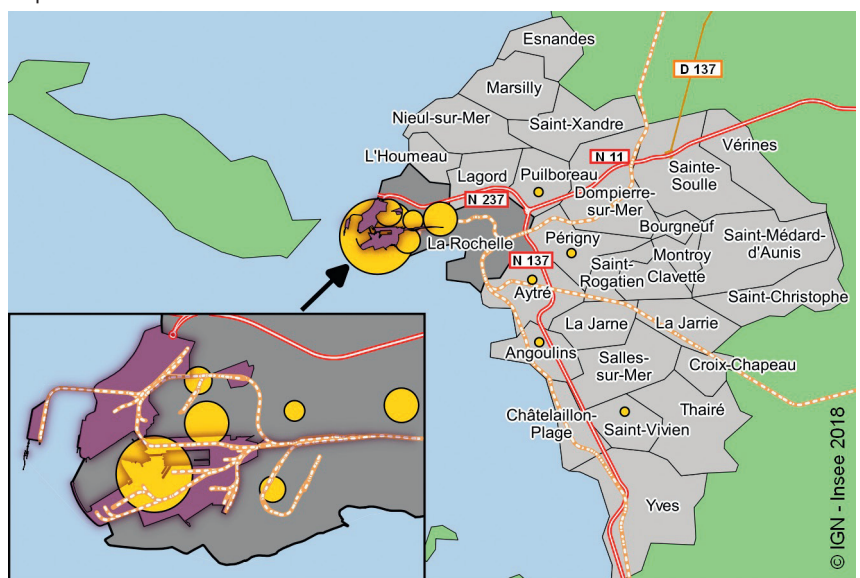
Laure Genebes, Insee

Bordé par l'océan Atlantique et les quartiers résidentiels de La Pallice et de Laleu situés à l'ouest de la ville, le Grand Port Maritime de La Rochelle (GPMLR) se classe au 6<sup>e</sup> rang des 7 grands ports maritimes métropolitains par son tonnage. Avec 9,8 millions de tonnes en 2015, son trafic depuis 10 ans croît en moyenne de 4 % par an. Le GPMLR se caractérise principalement par le fait d'être un port compact, avec 233 hectares de surface terrestre, concentré sur un seul site et offrant un accès en eau profonde. Comme les autres ports français, outre les fonctions d'autorité portuaire et de gestion des infrastructures, le GPMLR génère une gamme d'activités et un périmètre opérationnel qui lui sont propres.

L'emploi et la richesse dégagée par le GPMLR permettent de mesurer son impact économique dans la communauté d'agglomération (CA). Au 31 décembre 2015, le GPMLR compte 133 établissements (*methodologie*) regroupant 1 715 salariés, localisés pour la plupart sur le territoire administratif du port ou à proximité (*figure 1*). Une

### 1 La commune de La Rochelle concentre 96 % des établissements portuaires

Répartition des établissements liés au GPMLR sur le territoire de la CA



Source : Insee, Clap 2015

cinquante de ces établissements relèvent du domaine maritime : ils emploient 655 salariés et exercent une activité maritime liée au navire, à la marchandise, à l'infrastructure et à la régulation des activités sur le port. S'y ajoutent 85 établissements industriels, commerciaux, de services de support ou de transports terrestres, constituant le domaine non maritime. Leur activité est fortement liée à l'implantation du port ; ils mobilisent 1 060 salariés. En 2014, les établissements marchands maritimes et non maritimes génèrent 108 millions d'euros de richesse dégagée (*définition*).

### Avant tout, un système logistique

L'activité dans les zones portuaires varie selon la superficie et les contextes géographique et historique. Alors que d'autres établissements portuaires sont principalement tournés vers l'industrie ou le commerce, le GPMLR se positionne avant tout comme un système logistique. En effet, comparé à d'autres ports, les emplois sont plus fortement orientés vers le domaine maritime, avec une prédominance des activités de « manutention, affrètement et transitaires », et vers le transport terrestre qui regroupe à lui seul 42 % des emplois salariés du domaine non maritime (*figure 2*). Cette proportion est ainsi 4 fois supérieure à celle observée pour Nantes Saint-Nazaire par exemple.

Le port de La Rochelle est principalement un port de vrac où les activités de logistique (manutention, stockage, transport et distribution) sont majoritaires. Il est spécialisé dans l'export de céréales qui représente 45 % de son trafic en 2015, sa place de leader sur la façade atlantique étant fortement liée à sa proximité avec les terres à forte production céréalière du centre ouest de la France. Il est aussi positionné dans l'import de produits pétroliers raffinés et forestiers en provenance, notamment, d'Amérique latine (pâte à papier).

Tourné vers des filières nécessitant peu de transformation, le GPMLR accueille toutefois quelques industries, essentiellement des industries de transformation de grumes en sciage, de mélange d'engrais, d'ensachage et embouteillage.

### Des activités à plus forte valeur ajoutée

La contribution du GPMLR à l'économie du territoire de la communauté d'agglomération est mesurable en emplois locaux mais aussi en valeur, au travers de la richesse produite par ses établissements.

Le GPMLR contribue ainsi à 4,4 % de la richesse dégagée de la communauté d'agglomération de La Rochelle alors que sa part dans l'emploi salarié en équivalent temps plein (ETP) est de 2,7 %. Pour la seule commune de La Rochelle, ces contributions sont respectivement de 8,9 % et 4,7 %. Ainsi, le GPMLR génère près de deux fois plus de

## 2 Le transport : principal secteur d'activité

Établissements et emplois salariés par activité sur le périmètre de la communauté d'agglomération au 31/12/2015

|   | Établissements<br>(en nombre) | Salariés<br>(en nombre) |
|---|-------------------------------|-------------------------|
| <b>Ensemble des activités du domaine maritime</b>             | <b>48</b>                     | <b>655</b>              |
| Agents maritimes et expéditeurs, armateurs                    | 9                             | 186                     |
| Manutention, affrètement, transitaires                        | 21                            | 222                     |
| Entreposage et autres services                                | 7                             | 52                      |
| Construction et réparation navale                             | 7                             | 85                      |
| Secteur public et gestion des infrastructures                 | 4                             | 110                     |
| <b>Ensemble des activités du domaine non maritime</b>         | <b>85</b>                     | <b>1 060</b>            |
| Commerce de gros  | 35                            | 255                     |
| Industrie   | 16                            | 139                     |
| Services de support   | 24                            | 218                     |
| Transport   | 10                            | 448                     |
| <b>Ensemble généré par le GPMLR sur le périmètre de la CA</b> | <b>133</b>                    | <b>1 715</b>            |

Source : Insee, Clap 2015

richesse que d'emploi. Cet écart tient à ses activités à plus forte valeur ajoutée que celles de la communauté d'agglomération.

La participation du GPMLR à l'économie locale est ici minimisée. Par exemple, elle ne prend pas en compte les retombées économiques liées à la présence de croisiéristes. Seul port en eau profonde de la façade atlantique, il permet notamment l'accostage de paquebots de croisières à très forte capacité passagère. Le séjour de ces croisiéristes (près de 50 000 en 2017) constitue ainsi un apport complémentaire important pour l'économie locale et en particulier sur le territoire de la communauté d'agglomération de La Rochelle.

Les activités ne contribuent pas toutes de la même façon à l'emploi ou à la richesse dégagée (*figure 3*). Ainsi, les transports, le commerce de gros, la « manutention-affrètement-

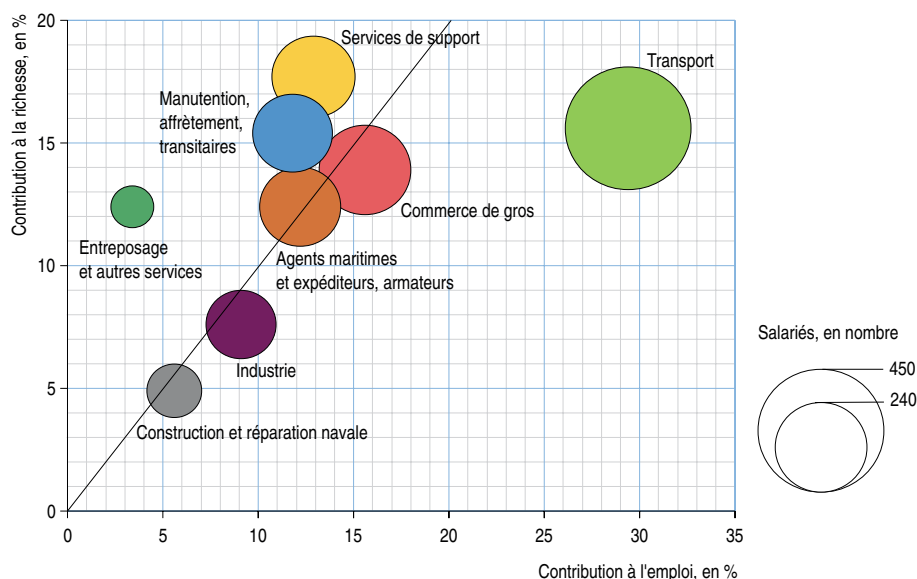
transitaires » ainsi que les services de support contribuent le plus à ces deux composantes de l'économie. Cependant, si l'on s'intéresse à la richesse dégagée par emploi salarié, l'activité « entreposage et autres services » s'avère alors être la plus productive avec une richesse par emploi salarié 7 fois supérieure à celle des transports.

### Des établissements deux fois plus grands que dans la communauté d'agglomération

Les établissements employeurs sont de taille deux fois plus importante en moyenne que ceux du reste de la communauté d'agglomération, avec 15 salariés par établissement contre 7. Toutefois, cela est faible comparé aux autres ports français (50 salariés par établissement). L'absence de gros établissements sur le GPMLR, due

## 3 L'industrie : une faible contribution à l'emploi et à la richesse dégagée

Contribution des activités à l'emploi et à la richesse générés par le GPMLR



Lecture : l'activité « entreposage et autres services » emploie 52 salariés. Elle contribue à 3,4 % de l'emploi salarié et à 12,4 % de sa richesse dégagée.

Champ : ne sont pris en compte que les établissements marchands des différentes activités

Source : Insee, Clap 2015 et FEE 2014

à sa moindre industrialisation et à l'espace restreint, l'explique. Néanmoins, certaines activités se démarquent. Les transports affichent en moyenne 42 salariés par établissement employeur. Sept de leurs dix établissements en comptent 20 ou plus. Les « agents maritimes, expéditeurs et armateurs » emploient 23 salariés en moyenne par établissement. De façon générale, les deux tiers des effectifs salariés sont concentrés dans les établissements de 20 salariés ou plus.

Les deux tiers des établissements et une grande partie des emplois (83 %) sont détenus par des groupes français comme Sarrion/Antioche Investissements ou Sica Atlantique, ou des multinationales sous contrôle français (groupes Bolloré ou Picoty par exemple). Le contrôle de ces emplois n'en reste pas moins local ou peu éloigné puisque les trois quarts d'entre eux relèvent d'un centre de décision situé en Nouvelle-Aquitaine (62 %) ou en Bretagne (16 %). Cette forte dépendance à des groupes, plus marquée dans le GPMLR que dans la communauté d'agglomération, s'explique par la structure du tissu productif et, en particulier, par la plus forte présence de petites et moyennes entreprises (hors microentreprises) et d'entreprises de taille intermédiaire. Ces dernières sont plus souvent détenues par des groupes ou multinationales français.

Inhérent à sa fonction de port de commerce, le GPMLR est davantage ouvert aux marchés extérieurs. En effet, six entreprises sur dix (81 % des salariés) réalisent une partie de leur chiffre d'affaires à l'export, contre une sur dix au niveau de la CA (50 % des salariés). Les entreprises réalisant au moins 10 % de leur chiffre d'affaires à l'export concentrent près de la moitié de l'emploi des entreprises exportatrices. Cette part est légèrement supérieure à un tiers pour la CA et deux fois plus importante dans le domaine maritime que dans le non maritime. La nature même des clients du domaine maritime qui sont des exportateurs, des importateurs ou des intermédiaires étrangers justifie cet écart.

### Un milieu très masculin où la moyenne d'âge est de 42 ans

Le GPMLR génère des emplois essentiellement masculins : 84 % des postes sont occupés par des hommes. Cette caractéristique est encore plus marquée dans le secteur non maritime, comme les transports où la quasi-totalité des salariés sont des hommes. Toutefois, cette dominante s'observe également dans certaines activités maritimes : « construction et réparation » et « entreposage et autres services ». Les rares activités où les femmes sont le plus présentes sont celles de la « manutention, affrètement et transitaires » (1/3 des em-

ploiés salariés). Dans ce secteur, 26 % des postes sont occupés par des employés administratifs, postes bénéficiant du plus fort taux de féminisation.

Les salariés sont en moyenne plus âgés que ceux de la communauté d'agglomération, 42 ans soit 3 ans de plus. Et ceux du maritime le sont encore un peu plus que ceux du non maritime (44 ans contre 41 ans). Le secteur des « services de support » et l'industrie, activités où l'âge moyen des salariés est respectivement de 38 ans et 36 ans, contribuent au rajeunissement du domaine non maritime. Par rapport à la communauté d'agglomération, les jeunes sont peu présents et les 35 à 54 ans surreprésentés, particulièrement au sein du domaine maritime (figure 4). Trois professions regroupent à elles seules la moitié des salariés de 50 ans ou plus : les chauffeurs (30 %), les ouvriers qualifiés de la manutention, du magasinage et des transports (9 %) et les employés administratifs d'entreprise (9 %). La question du renouvellement de main-d'œuvre ne se pose pas dans un avenir proche ; en effet, la part des 50 ans ou plus dans ces métiers est loin d'être prépondérante. Les acteurs économiques soulignent plutôt un déficit

d'image et des difficultés à recruter. La place portuaire a ainsi lancé la démarche « Cap sur l'économie portuaire » afin de mieux identifier et faire converger offres et demandes.

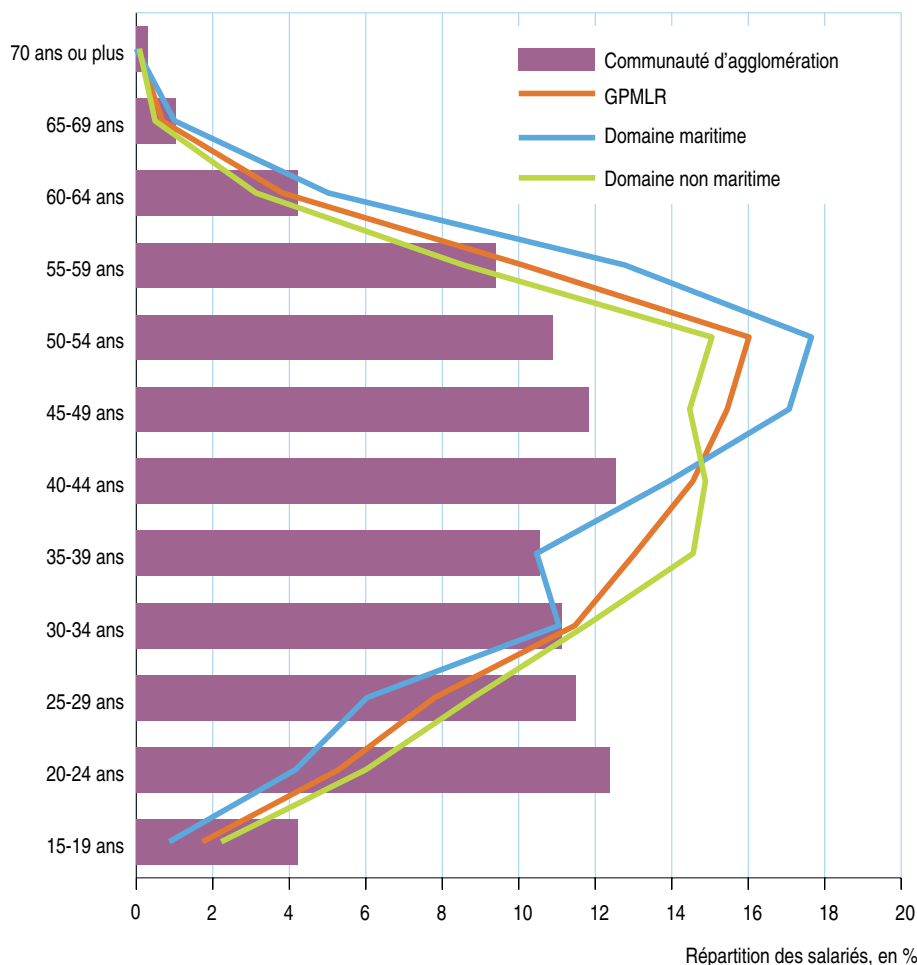
### Majoritairement des ouvriers plus qualifiés dans le domaine non maritime

La part importante d'hommes est en lien avec la nature très ouvrière des emplois. En effet, un poste salarié sur deux est un poste d'ouvrier, proportion deux fois plus importante que celle de la communauté d'agglomération. Cette surreprésentation est encore plus marquée dans les activités non maritimes avec deux tiers de postes d'ouvriers, quasiment tous qualifiés. Ces emplois sont essentiellement représentés au travers des métiers de conducteurs routiers et grands routiers et de dockers. D'ailleurs, le GPMLR constitue un débouché important pour les conducteurs routiers puisqu'il concentre un tiers des postes de routiers de la CA.

Le domaine maritime présente également une plus grande part de postes de cadres que la communauté d'agglomération (16 % contre 10 %), en particulier dans

#### 4 Surreprésentation des 35-54 ans

Répartition des salariés liés au GPMLR par tranche d'âge



Source : Insee, DADS 2014



les activités des « agents maritimes, expéditeurs, armateurs » et « manutention, affrètements et transitaires ». Les « officiers et cadres navigants techniques de la marine marchande » et les « ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports » correspondent aux métiers de cadres les plus fréquents.

### Des conditions d'emploi et des salaires plus intéressants

Globalement, les emplois générés par le GPMLR bénéficient de conditions plus favorables que dans la communauté d'agglomération. Les contrats sont plus souvent à durée indéterminée (78 % contre 49 % dans la CA), à temps complet (88 % contre 67 %) et en moyenne mieux rémunérés (14,30 € de l'heure contre 12,10 €). Cet écart de rémunération est porté par le salaire horaire net moyen du domaine maritime très supérieur à celui

du non maritime, du fait de la part plus importante de cadres. Cependant à catégorie socioprofessionnelle égale, hormis trois professions (les chauffeurs entre autres), les salaires sont plus élevés que dans la communauté d'agglomération.

Les communes de résidence bénéficient indirectement de la présence du GPMLR via les salaires versés et la fiscalité locale des ménages. En effet, par leur consommation sur leur lieu de résidence, les salariés liés au GPMLR créent à leur tour de la richesse.

La moitié des salariés dépendant du GPMLR vivent dans la communauté d'agglomération (principalement à La Rochelle) et ce quelle que soit leur catégorie socioprofessionnelle. Ils disposent de meilleures rémunérations que les 20 % de salariés habitant hors du département de la Charente-Maritime, ces derniers étant pour la plupart des conducteurs routiers et grands routiers. ■

## Méthodologie

L'ensemble des unités productives liées au GPMLR est sélectionné sur la base de leur activité principale à partir de la définition d'un corpus commun à l'ensemble des équipements portuaires, et/ou de leur situation géographique au sein du domaine portuaire ou d'une zone assimilée à celui-ci, définie conjointement par le GPMLR et l'Insee.

La zone géographique retenue est la communauté d'agglomération.

Ainsi, les établissements ayant une activité « cœur de métier » de construction de navires et structures flottantes, de réparation et maintenance navale, de transports maritimes et côtiers de fret, de services auxiliaires des transports par eau, de manutention portuaire et d'affrètement ont été sélectionnés sur ce périmètre.

Les autres établissements sont pris sur le domaine portuaire (enceinte administrative stricte et zone de sûreté). Sur décision conjointe du GPMLR et de l'Insee, ces mêmes types d'établissements, situés sur le pourtour extérieur du domaine portuaire, sont inclus également s'ils dépendent de l'économie portuaire et s'ils tirent avantage de façon décisive de l'activité portuaire.

Les établissements faiblement liés à l'activité du port ou localisés en dehors de la communauté d'agglomération de La Rochelle n'ont donc pas été pris en compte.

L'emploi portuaire présenté dans l'étude correspond à l'ensemble des salariés des établissements sélectionnés.

Cette méthode est inspirée de celle utilisée par la Banque nationale de Belgique pour les ports de commerce flamands. Elle est homogène avec celle utilisée par l'Insee pour l'analyse des ports de Nantes Saint-Nazaire et de l'alliance HAROPA (Grands ports maritimes du Havre et de Rouen, Ports de Paris).

## La stratégie du port

Les grandes orientations du port, définies dans le cadre de son projet stratégique 2014-2019, visent à accroître un développement durable du port et la valeur ajoutée de ses activités sur le territoire.

Le projet vise notamment la poursuite du report modal du trafic de la route vers le fer (de 7 % des tonnages en 2006 à 17 % en 2015), l'optimisation de la gestion de l'espace foncier afin de favoriser l'implantation de nouvelles activités et l'accompagnement de nouvelles filières telles que les énergies renouvelables. L'accroissement des retombées socio-économiques du port est engagé avec le développement de l'activité de refit (réparation) des très grands yachts, fortement génératrice d'emplois, ou les croisières.

Au travers de son projet « Port Horizon 2025 », le port planifie par ailleurs les aménagements d'infrastructures nécessaires pour faire évoluer la plateforme portuaire et ainsi préserver ses apports au territoire : un terminal transformé pour Chef de Baie, un nouvel accostage pour le site de l'Anse Saint-Marc et l'aménagement de La Repentie.

La prise en compte des enjeux environnementaux et sociétaux sont enfin une priorité de la communauté portuaire. Certifié QSE (Qualité Sécurité Environnement) et mobilisé dans une démarche de responsabilité sociétale (RSE) associant les entreprises portuaires, le port s'est engagé depuis plusieurs années dans une démarche de maîtrise et d'amélioration permanente de ses performances dans tous les domaines.

Michel Puyrazat  
Président du Directoire

## Définition

La **richesse dégagée** est une estimation de l'importance de l'activité économique des secteurs et des territoires, permettant de les comparer autrement que sous l'angle des emplois salariés. Elle correspond pour les entreprises multi-établissements, à la ventilation entre les établissements de la valeur ajoutée de l'entreprise au prorata des masses salariales, ce qui repose sur de fortes hypothèses de comparabilité des fonctions de production. Elle porte ici sur le champ marchand, hors agriculture, activités financières et hors défense.

## Pour en savoir plus

- Coutard G., Gicquaud N., Rodrigues A., « 24 400 emplois sur le complexe industrialo-portuaire de Nantes Saint-Nazaire », *Insee Analyses Pays de la Loire* n° 18, juin 2015.
- Bayardin V., Caritg J.-P., Silvestre E., « En 2014, progression des emplois maritimes et recul des emplois industriels dans les ports du Havre et de Rouen », *Insee Flash Normandie* n° 22, décembre 2016.
- Cour des comptes, « Rapport particulier : Grand port maritime de La Rochelle - exercices 2009 à 2014 (actualisé à 2015 pour la gestion) », février 2017.
- Ceser Région Nouvelle-Aquitaine, « Les ports de commerce en Nouvelle-Aquitaine », juillet 2017.

