

# 31 000 emplois directs dans les infrastructures portuaires

Insee Analyses Hauts-de-France • n° 132 • Décembre 2021



Fin 2017, le réseau des ports maritimes, fluviaux et des plateformes multimodales des Hauts-de-France emploient 30 800 salariés. Parmi eux, un sur trois travaille au sein d'activités directement liées aux ports, comme la pêche en mer, la manutention ou le transport maritime. Les autres salariés, soit 20 700 emplois, interviennent dans des établissements industriels ou de transports terrestres situés à proximité immédiate. Les ports de la façade maritime régionale concentrent 83 % des emplois avec chacun leurs spécificités : Dunkerque pour l'orientation industrielle, Boulogne pour les activités de pêche, Calais Port et Eurotunnel pour le transport maritime et la gestion des infrastructures. Les ports fluviaux (Lille, Valenciennes, Béthune) et plateformes intérieures rassemblent moins d'emplois (5 300 salariés). Ils offrent toutefois une complémentarité essentielle aux ports maritimes. Les salariés des ports, parmi lesquels les hommes et les ouvriers sont surreprésentés, exercent principalement dans de grandes structures et relèvent davantage d'entreprises sous contrôle étranger. Les emplois sont plus stables et mieux rémunérés que dans l'ensemble de la région.

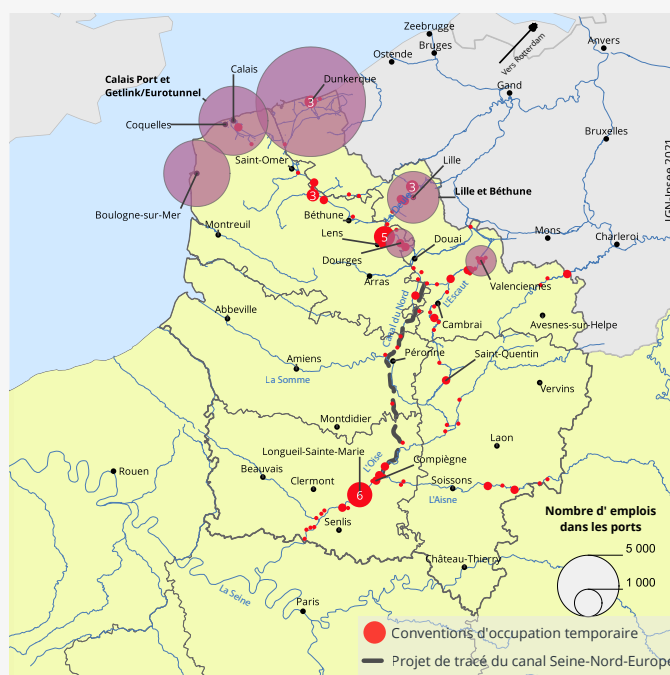
Les Hauts-de-France disposent d'un atout majeur avec l'ouverture maritime sur la Manche et la mer du Nord. La région bénéficie de la présence du grand port maritime de Dunkerque (GPMD), port d'État, des ports maritimes de Boulogne et Calais dont la gestion est unifiée depuis 2015 sous l'autorité portuaire du conseil régional, et du port sec de Calais-Getlink/Eurotunnel.

## Un réseau de ports et plateformes intérieurs constitutif d'un axe portuaire et logistique Nord

En termes de flux de marchandises, Dunkerque et Calais se situent parmi les quatre premiers ports maritimes français après les ports de Marseille et du Havre, mais bien loin des grands ports européens proches (Rotterdam, dix fois plus de tonnage échangé que Dunkerque, Anvers cinq fois plus et Hambourg trois fois plus). Un réseau de ports fluviaux et d'infrastructures logistiques, de Dunkerque à Valenciennes en passant par Lille et la plateforme multimodale de Douarges

► **figure 1** complètent le maillage portuaire, qui est beaucoup plus dense au nord de

### ► 1. Emplois par port et localisation des conventions temporaires d'occupation



**Lecture :** le port de Boulogne-sur-Mer concentre 5 300 emplois directs. 6 conventions d'occupation temporaire existent à Longueil-Sainte-Marie.  
Source : Insee, Flores 2017.

En partenariat avec :

la région. Cette armature est appelée à se structurer autour du Canal Seine-Nord Europe, enjeu majeur de développement ► **encadré partenarial**.

Fin 2017, l'ensemble de ces infrastructures portuaires et logistiques est à l'origine de 30 800 **emplois directs en équivalent temps plein**, soit à peu près l'équivalent de la construction automobile au niveau régional. Ces emplois sont répartis au sein de deux clusters. Le cluster maritime et portuaire, qui comprend les activités directement liées aux ports (pêche en mer, manutention portuaire...), rassemble 10 100 emplois, soit un emploi portuaire sur trois. Le cluster non maritime, comprenant les industries, services aux industries et les activités de transports terrestres situées à proximité immédiate du port, regroupe 20 700 emplois. Avec 25 500 emplois, les ports de la façade maritime (Dunkerque, Boulogne, Calais et Getlink/Eurotunnel) concentrent la grande majorité des effectifs des ports régionaux (83 %, ► **figure 2**).

### Dunkerque, principal port maritime de la région, avec une orientation industrielle

Premier port en termes d'emploi de la région, le grand port maritime de Dunkerque (GPMD), établissement public de l'État, est le troisième des sept grands ports maritimes de France métropolitaine en termes de tonnages échangés, après Marseille et Le Havre. Le complexe industrialo-portuaire concentre 14 460 emplois, soit 19 % des effectifs de la zone d'emploi (ZE) et près d'un emploi portuaire régional sur deux. Sa vocation productive est affirmée, le cluster non maritime rassemblant 11 600 EQTP, soit huit emplois sur dix. Les activités industrielles et énergétiques y sont particulièrement développées avec notamment des poids lourds de la métallurgie (Arcelor Mittal, Dillinger et Aluminium Dunkerque qui rassemblent plus de 5 000 emplois) et de l'énergie (centrale

nucléaire de Gravelines). Cette empreinte industrielle du GPMD s'est élargie avec la mise en service en 2017 du terminal méthanier.

Le cluster maritime génère 2 900 emplois, exercés pour moitié dans les activités de services à la marchandise comprenant notamment la manutention et l'entreposage. Les services aux navires, comprenant les activités d'avitaillement, de pilotage et de remorquage, représentent le deuxième poste du cluster maritime. Ces activités s'étoffent depuis 2017 avec l'extension du Terminal des Flandres et le projet Cap 2020, prévus pour accueillir les porte-conteneurs de grande capacité.

### Pêche et transformation de poissons, activités prépondérantes à Boulogne-sur-Mer

Disposant d'une position stratégique entre Manche et mer du Nord, le port de Boulogne-sur-Mer est le premier port de pêche français en tonnages débarqués. Fin 2017, il concentre 5 300 emplois ► **figure 2** soit 7 % de la ZE de Boulogne-sur-Mer. Les activités sont principalement maritimes (70 %), plus particulièrement en lien avec la transformation et la conservation de poissons (2 000 EQTP soit plus de la moitié des emplois maritimes). Sur la quarantaine d'établissements de ce secteur, trois emploient plus de 150 salariés : Marine Harvest, Findus et Capitaine Houat. Les activités de pêche en mer et de commerce du poisson génèrent respectivement 600 et 685 EQTP. L'industrie agroalimentaire (dont C&D Foods, reprenneur de la Continentale Nutrition en 2016) est également très présente dans les activités non maritimes, qui rassemblent 1 600 emplois. Dans ces activités, les entreprises, comme celles qui exploitent les gravières (Carrières du Boulonnais), travaillent en lien étroit avec le port pour l'acheminement et l'export des marchandises. Enfin, les établissements de transport terrestre, essentiellement de fret, emploient un peu moins de 500 EQTP.

### ► Encadré 1 - Mille emplois intérimaires à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer

Les infrastructures portuaires et logistiques recourent régulièrement à l'emploi intérimaire, notamment pour répondre à des pics d'activité. On estime à environ 1 000 EQTP le nombre d'intérimaires qui travaillent pour les ports maritimes de Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer en 2017 (**méthodologie**). À Dunkerque, les 550 intérimaires (soit 19 % des emplois maritimes liés au port) travaillent principalement dans le secteur des services à la marchandise (62 % dont 27 % pour la manutention, 19 % pour l'affrètement, 16 % pour l'entreposage et la distribution) et dans celui des services aux navires (24 %). Sur le port de Calais, on estime que 370 intérimaires sont employés, principalement dans la gestion des infrastructures (41 %) et les services aux navires (36 %). En revanche, selon les estimations, Boulogne-sur-Mer en compte peu (75 EQTP) en raison de la prédominance des activités de la mer.

### Calais Port : concentration des emplois maritimes dans le secteur public

Calais Port et Getlink/Eurotunnel rassemblent 5 740 EQTP en 2017. Dans le port de Calais, le secteur public (douanes, police aux frontières) et la Société d'Exploitation des Ports du Détroit (SEPD), qui gère l'exploitation et le développement du port unique Boulogne/Calais, constituent en 2017 les deux premiers postes d'emploi du cluster maritime (1 400 EQTP sur 2 000). Au sein du cluster non maritime, l'activité industrielle est marquée avec la division marine d'Alcatel-Lucent, Graftech (fabrication d'équipements électriques) et le chimiste Huntsman (fabrication de dioxyde de titane). Au total, l'industrie regroupe 1 100 emplois sur le port de Calais. La gestion du site du Tunnel sous la Manche et le pôle d'activité Transmarck, spécialisé dans la logistique

## ► 2. Répartition des emplois des ports maritimes et fluviaux par activité en 2017

Activité	Emplois (en équivalent temps plein)						
	Dunkerque	Calais Port et Getlink/ Eurotunnel	Boulogne- sur-Mer	Lille et Béthune	Valenciennes	Dourges	Ensemble des infrastructures industrialo-portuaires
<b>Cluster maritime et portuaire</b>	<b>2 910</b>	<b>2 040</b>	<b>3 740</b>	<b>590</b>	<b>50</b>	<b>810</b>	<b>10 140</b>
Produits de la mer	150	20	3 250	-	-	-	-
Activités navales et autres services portuaires ou maritimes	200	60	120	c	-	-	-
Transports maritimes et fluviaux	120	350	-	20	30	90	-
Services aux navires	590	60	80	c	-	-	-
Services à la marchandise	1 550	120	100	450	20	720	-
Secteur public et gestion des infrastructures	300	1 430	190	-	-	-	-
<b>Cluster non maritime (ou industriel)</b>	<b>11 550</b>	<b>3 700</b>	<b>1 560</b>	<b>2 630</b>	<b>1 070</b>	<b>170</b>	<b>20 680</b>
Industrie	9 910	1 110	820	390	930	-	-
Services aux industries	1 420	2 000	270	1 650	c	20	-
Transports terrestres	220	590	470	590	c	150	-
<b>Ensemble des infrastructures industrialo-portuaires</b>	<b>14 460</b>	<b>5 740</b>	<b>5 300</b>	<b>3 220</b>	<b>1 120</b>	<b>980</b>	<b>30 820</b>

c : donnée confidentielle.

Note : les données sont arrondies à la dizaine.

Source : Insee, Flores 2017.

pour les poids lourds, complètent les activités et offrent 2 000 EQTP. S'ajoutent 600 emplois liés au transport terrestre. Au total, le cluster non maritime concentre 3 700 EQTP.

Bénéficiant du passage le plus étroit sur le détroit du Pas-de-Calais, qui sépare la Grande-Bretagne de l'Europe continentale, les compagnies maritimes de ferries DFDS et P&O Ferries assurent jusqu'à 50 liaisons quotidiennes avec Douvres. L'emploi lié au transport maritime est toutefois limité, notamment suite à la fermeture de Seafrance en 2015. Le trafic devrait toutefois augmenter, avec la finalisation en 2021 du projet Calais Port 2015 qui double la capacité du port. À proximité du port, quelques commerces de type « Cash and Carry » subsistent en grande partie grâce aux achats des Britanniques arrivés par le port. Outre ses conséquences sur l'emploi ► **encadré partenarial**, le Brexit pourrait avoir également un impact sur la fréquentation touristique des Britanniques.

### Les ports fluviaux génèrent 5 300 emplois

La forte présence portuaire maritime dans la région est complétée par d'importants ports intérieurs, desservis par des canaux à grand gabarit. Les ports de Lille, sur la Deûle, ou de Valenciennes, sur l'Escaut, sont ainsi reliés aux grands ports maritimes, qu'ils soient français (Dunkerque), belges (Anvers, Zeebrugge) ou néerlandais (Rotterdam, Amsterdam). Ils regroupent 5 300 emplois, répartis dans les ports fluviaux et plateformes logistiques intérieures, couvrant des organisations et des activités très diverses. Gestionnaire de 12 sites, Ports de Lille constitue un réseau logistique multimodal avec une concentration des activités sur les sites de Lille, Santes et Wambrechies, et dans une moindre mesure à Arques (proximité de Saint-Omer), Harnes ou Halluin. À Valenciennes, le port est constitué de plusieurs zones de chargement et alimente un dense tissu économique et industriel, même si peu d'entreprises sont implantées sur la zone d'activité du port. Enfin, le port de Béthune est une petite structure qui s'est développée autour d'un périmètre portuaire circonscrit.

Les activités non maritimes y sont largement majoritaires (3/4 des emplois des ports fluviaux). Dans les ports de Lille, ce sont surtout des activités de gestion des déchets et d'assainissement, de la construction et de transports terrestres. À Valenciennes, les établissements de la métallurgie et de l'agroalimentaire utilisent l'implantation portuaire pour l'acheminement des marchandises. Les ports fluviaux permettent le report modal entre le transport routier et un transport massifié (fluvial et/ou ferroviaire), avec la présence de quais de déchargement pour l'approvisionnement ou

l'expédition de marchandises des grandes entreprises régionales (exemples de Toyota, Vallourec Tubes France ou Soufflet Alimentaire à Valenciennes...). Par ailleurs, des conventions d'occupation temporaire (COT), signées avec Voies navigables de France (VNF), permettent le transit de marchandises. Ces COT sont importantes notamment pour le monde industriel et agricole, avec la présence de nombreux silos permettant le stockage et l'acheminement des céréales produites dans la région vers les grands ports maritimes.

Au sein des ports fluviaux, les emplois du cluster maritime sont peu nombreux et sont surtout centrés sur les services à la marchandise (entreposage, affrètement ou gestion de conteneurs). La plateforme logistique Delta 3, implantée à Dourges le long du canal de la Deûle et reliée à deux lignes ferroviaires, est principalement orientée vers l'entreposage et la distribution (700 emplois). À Lille, les sociétés de transit et d'affrètement sont les plus nombreuses. Certaines sociétés profitent du foncier et immobilier disponibles de certaines zones d'activités portuaires pour s'implanter, sans lien direct ou indirect avec le port. D'autres y établissent leurs entrepôts de stockage, sans y générer d'emplois.

### Beaucoup d'ouvriers, peu de femmes

La nature des activités portuaires et les spécificités de chaque port se reflètent dans le profil des salariés ► **figure 3**. Sur l'ensemble des ports, près de la moitié des salariés sont des ouvriers contre un tiers au niveau régional. À l'inverse, les employés sont presque trois fois moins nombreux qu'au niveau régional. La proportion de cadres est identique à celle de la région. Cependant, des différences importantes existent entre ports. La part des cadres sur le port de Dunkerque est par exemple plus de trois fois supérieure à celle de Dourges (16,7 % contre 5,2 % ; 12,6 % pour la moyenne portuaire).

Les femmes sont largement minoritaires au sein des ports. Elles occupent un emploi sur cinq contre un peu moins d'un emploi sur deux au niveau régional. Sur le port de Boulogne, elles sont un peu plus nombreuses (un emploi sur quatre), en raison de l'activité de transformation des produits de la mer. Les emplois sont en moyenne plus stables et mieux rémunérés qu'au niveau régional. Les contrats y sont plus souvent à durée indéterminée (83 % contre 56 %) et le salaire horaire net est 27 % supérieur (17,0 contre 13,4 euros).

### Des emplois principalement exercés dans des grandes structures

Le tissu productif des ports se caractérise par une forte présence des grandes entreprises (GE) et des entreprises de taille intermédiaire (ETI) qui rassemblent près de 8 emplois salariés sur 10, contre la moitié dans la région. Les GE concentrent plus de la moitié des emplois à Dunkerque, étant donné le poids des activités industrielles dans le cluster non maritime, alors qu'à Boulogne, les effectifs sont plutôt présents dans les PME (40 % contre 20 % en moyenne portuaire).

Les multinationales emploient plus de trois quarts des salariés contre la moitié en moyenne régionale. En outre, 39 % des emplois sont exercés au sein d'une multinationale dont le centre de décision est situé à l'étranger contre 16 % dans la région sur l'ensemble des activités. Ce poids important du contrôle étranger s'explique par celui de l'industrie dans le cluster non maritime, notamment à Dunkerque (ArcelorMittal, Dillinger, Harsco). ●

Yohan Bailleul, Guillaume Braun, Virginie Gamblin, Laurent Lefèvre (Insee Hauts-de-France)

Retrouvez plus de données en téléchargement sur [www.insee.fr](http://www.insee.fr)

### ► 3. Caractéristiques des emplois selon l'infrastructure portuaire et logistique

Port	Part des femmes (en %)	Part des CDI (en %)	Part des cadres (en %)	Part des ouvriers (en %)	Salaire horaire net (en €)	Part des effectifs en grande entreprise (%)	Part des effectifs au sein des multinationales étrangères (%)
Dunkerque	15,6	88,1	16,7	38,4	19,1	55,0	53,3
Calais Port	19,1	69,0	6,2	44,0	17,0	32,1	40,8
Getlink/Eurotunnel	c	c	c	c	c	c	c
Boulogne-sur-Mer	25,4	77,3	7,8	67,5	14,1	8,0	28,7
Lille et Béthune	17,0	87,7	9,6	65,2	14,0	34,1	30,8
Valenciennes	16,5	91,5	11,5	62,5	14,1	29,2	10,2
Dourges	35,4	61,7	5,2	78,7	11,3	70,6	2,3
<b>Ensemble</b>	<b>19,1</b>	<b>82,7</b>	<b>12,6</b>	<b>48,0</b>	<b>17,0</b>	<b>39,4</b>	<b>39,1</b>
Hauts-de-France	48,1	55,6	12,7	32,0	13,4	27,2	15,9

c : donnée confidentielle.

Source : Insee, DADS-DSN 2017, Flores 2017, Lifi 2017.

## Encadré partenarial - Le Brexit : contrôler sans perdre la fluidité du passage transmanche

D'importants moyens financiers et humains ont été investis en Hauts-de-France pour mettre en œuvre les nouvelles modalités de passage de la frontière, soit environ 700 agents d'État en plus de ceux qui s'y trouvent déjà.

En matière douanière, le Brexit a donné lieu à l'affectation de 277 agents supplémentaires sur les Hauts-de-France, dont près de 230 sur Calais et Dunkerque. En particulier, deux bureaux de douane, regroupant 110 agents, destinés à gérer le flux continu de camions de manière continue, ont été créés. Leur travail s'appuie sur le processus de frontière intelligente et un outil informatique dédié, le SI Brexit, mis au point pour minimiser les arrêts en frontière et fluidifier au maximum le passage frontalier.

Par ailleurs, 230 inspecteurs vétérinaires et phytosanitaires et 180 agents de la police aux frontières renforcent le dispositif permettant de réaliser l'ensemble des contrôles des formalités douanières, sanitaires et migratoires.

## Le canal Seine Nord Europe : un enjeu pour le développement économique et l'emploi régional

Le projet canal Seine Nord Europe vise à la réalisation d'un canal à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac d'une longueur de 107 kms. Il permettra de relier le bassin de l'Escaut à celui de la Seine. Il s'inscrit dans l'ambition définie par la Région d'affirmer un positionnement de hub logistique. La Démarche Grand Chantier, copilotée par l'État et la Région Hauts-de-France, accompagne son aménagement. Elle estime que 6 000 personnes y travailleront au plus fort des huit ans de chantier, dont environ 3 000 recrutées spécialement pour le canal. Des emplois indirects seront également créés pour faciliter l'approvisionnement et l'accueil du chantier. Dix ans après sa mise en service, entre 10 000 et 15 000 emplois pourraient être créés, avec le développement du trafic fluvial et des zones d'activités.

### ► Définitions

L'emploi calculé dans cette étude correspond à l'emploi salarié, hors défense, issu de Flores. Les effectifs sont mesurés en équivalent temps plein afin de tenir compte de la quotité de travail temps complet / temps partiel.

### ► Sources

**Flores** (fichier localisé des rémunérations et de l'emploi salarié) décrit l'emploi salarié et les rémunérations au niveau des établissements. Il couvre la totalité des employeurs (fonction publique, employeurs privés, y compris les particuliers employeurs), à l'exception des activités du ministère des Armées. Ce dispositif succède au processus de « connaissance locale de l'appareil productif (Clap) », le millésime 2017 en est le 1<sup>er</sup> exercice.

### ► Méthodologie

La méthode utilisée pour mesurer l'emploi direct des différents ports est inspirée de celle adoptée par la Banque nationale de Belgique pour les ports de commerce flamands.

Elle repose sur une mesure de l'emploi direct associé à deux clusters :

- un cluster maritime et portuaire, comprenant les activités directement liées au port (pêche en mer, manutention portuaire...);
- un cluster non maritime, comprenant les industries, services aux industries et les activités de transports terrestres situées à proximité immédiate du port et qui tirent avantage de cette implantation.

Les établissements pris en compte sont situés sur un périmètre géographique proche et englobant les domaines portuaires. Ce territoire d'intérêt repose sur une sélection d'IRIS à proximité immédiate des ports, ainsi qu'une sélection élargie sur un rayon de 20 kms autour des ports pour quelques activités du cluster maritime (en grande majorité les activités liées aux produits de la mer).

La sélection de ces établissements s'est faite en collaboration avec les représentants des ports. Des compléments ont pu être opérés d'après ces « dire d'experts ».

Les activités touristiques et de restauration ne sont pas prises en compte dans cette méthode, car il est difficile de distinguer dans l'activité générée ce qui relève du lien économique direct avec le port. Pour les ports accueillant des touristes, le poids de l'emploi généré est ainsi sous-estimé.

Cette méthode ne mesure que l'emploi direct et ne permet pas de connaître l'impact économique de la présence du port. Pour ce faire, il faudrait prendre en compte les personnels des fournisseurs et sous-traitants des établissements portuaires (emplois indirects), ainsi que les emplois générés par les dépenses de ces salariés (emplois induits).

Calcul de l'emploi intérimaire

Les estimations d'emplois intérimaires ont été calculées sur la base des emplois du cluster maritime pour les trois principaux ports, en appliquant des ratios « à dire d'experts » de recours à l'intérim selon le secteur d'activité en A88.

### ► Pour en savoir plus

- « 8 100 emplois dans le complexe industrialo-portuaire de Bordeaux, équilibrés entre activités maritimes et non maritimes », *Insee Analyses Nouvelle-Aquitaine* n° 99, juillet 2021
- « 47 200 salariés en 2017 dans les complexes industrialo-portuaires du Havre et de Rouen », *Insee Flash Normandie* n° 101, avril 2021
- « Economic importance of the Belgian maritime and inland ports – Report 2018 », *Working Paper Research* n° 384, National Bank of Belgium, juillet 2020
- « Le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos Ancre territorial et ouverture internationale », *Insee Dossier Provence-Alpes-Côte d'Azur* n° 7, décembre 2016

