Insee Analyses
Hauts-de-France
N° 47
Mars 2017

Atouts et défis des Hauts-de-France

L'économie maritime, portée par les activités complémentaires des trois ports régionaux

La façade maritime génère des activités économiques diversifiées, réparties en onze domaines, dont les principaux sont le tourisme littoral, les produits de la mer, le transport maritime et fluvial, la production énergétique et l'intervention publique. Cette économie maritime offre 26 000 emplois en Hauts-de-France en 2012, soit 1,2 % de l'emploi régional. La région se positionne favorablement dans les produits de la mer autour du port de pêche de Boulogne-sur-Mer, leader européen, mais aussi dans le transport maritime et fluvial. Les ports de Calais, à vocation transmanche, et de Dunkerque, aux trafics diversifiés, réalisent ensemble le quart du trafic maritime national. La complémentarité des trois ports constitue un atout dans un contexte international fortement concurrentiel, notamment face aux ports d'Europe du nord.

Martial Maillard

À la jonction de deux espaces maritimes, la Manche et la Mer du Nord, et bordée par 210 km de côtes aux paysages variés, la région Hauts-de-France bénéficie de la présence du grand port maritime de Dunkerque (GPMD), de deux ports d'intérêt national, à Calais et Boulogne-sur-Mer, et de cinq ports départementaux (Gravelines-Grand Fort-Philippe, Étaples, Le Crotoy, Le Hourdel et Saint-Valery-sur-Somme).

À l'heure où 80 % des échanges mondiaux s'effectuent par voie maritime, la façade littorale et l'exploitation des ressources marines constituent un atout pour la région en termes de développement économique. Ainsi, la stratégie « Croissance bleue » de l'Union européenne vise à soutenir la croissance durable dans les secteurs marin et maritime. Elle est intégrée à la stratégie Europe 2020 pour une croissance intelligente, durable et inclusive.

La mer et le littoral génèrent directement des activités économiques variées, qui forment le socle de l'économie maritime. Par des effets d'entraînement, des activités « indirectes », dont la localisation n'est pas exclusivement littorale, s'y ajoutent : transports, logistique, commerce de gros.

En Hauts-de-France, l'économie maritime compte 25 600 emplois en 2012, soit 1,2 % de l'emploi régional. Ces activités sont moins présentes qu'au niveau national où elles représentent 1,7 % des emplois. Ainsi, la part de la région dans l'emploi national lié à l'économie maritime se situe en retrait de son poids dans l'ensemble des secteurs (5,7 % contre 7,9 %).

Recouvrant une multitude d'activités, ces emplois sont regroupés en onze domaines *(figure 1)* par l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (*Ifremer*) et l'Observatoire national de la mer et du littoral.

1 Le tourisme littoral : un emploi lié à la mer sur trois

Emplois par domaine d'activité maritime en Hauts-de-France en 2012 et indice de spécificité

Domaine	Emplois		Indice de spécificité au sein de l'économie maritime par rapport à la France
	Nombre	%	
Assurances et banques maritimes	18	0,1	0,35
Construction et réparation de navires	637	2,5	0,29
Extraction de matériaux marins	93	0,4	1,63
Fabrication pose et maintenance de câbles sous-marins	432	1,7	7,59
Intervention publique dans le domaine maritime	1 930	7,5	0,49
Production d'énergie	2 175	8,5	4,78
Produits de la mer	5 132	20,0	1,78
Services parapétroliers et paragaziers offshore	1 576	6,2	8,93
Tourisme littoral	9 048	35,3	0,70
Transport maritime et fluvial	4 148	16,2	1,62
Travaux publics maritimes et fluviaux	424	1,7	1,49
Ensemble de l'économie maritime	**25 613**	**100,0**	**1,00**

Note de lecture : en Hauts-de-France, en 2012, la part de l'ensemble des emplois des activités maritimes apportés par le domaine des assurances et banques maritimes représente 0,35 fois la valeur de cette part au niveau national. Ce domaine d'activité est donc proportionnellement trois fois moins présent au sein de l'économie maritime dans la région qu'au niveau national.

Sources : Insee, Clap 2012, recensement de population 2012, DADS 2011.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE
Insee

Le tourisme littoral : un tiers des emplois de l'économie maritime

En tête, le tourisme littoral emploie 9 000 personnes, soit 35 % des travailleurs de l'économie maritime *(figure 1)*. La majorité opère dans l'hôtellerie et la restauration, les autres se répartissent entre les activités récréatives, culturelles ou commerciales. Puis viennent les produits de la mer : ils génèrent 5 100 emplois, ventilés entre la transformation et la conservation de poisson (45 %), la pêche et l'aquaculture (25 %), le commerce de gros (19 %) et de détail (8 %).

Le transport maritime et fluvial emploie 4 100 personnes, notamment dans les services auxiliaires des transports par eau (38 %), mais aussi dans les transports fluviaux de fret (15 %), la manutention portuaire (13 %), les transports maritimes de fret (12 %), l'affrètement et l'organisation des transports (11 %) ou les transports maritimes de passagers (10 %).

L'eau de mer intervient dans le refroidissement de la centrale nucléaire de Gravelines, qui regroupe la majorité des 2 200 emplois de la production d'énergie. L'intervention publique dans le domaine maritime (douanes, sécurité, enseignement-formation, recherche) fournit 1 900 postes, les services parapétroliers et paragaziers offshore, 1 600.

Enfin, l'économie maritime inclut la construction et la réparation navale (600 postes), la construction d'ouvrages maritimes et fluviaux (400), la fabrication, la pose, la maintenance de câbles sous-marins (400), l'extraction de matériaux marins (100) ou les assurances et banques maritimes.

Au-delà, certaines implantations industrielles, notamment sidérurgiques et chimiques, sont liées à la proximité du GPMD, dont elles utilisent les infrastructures pour leurs approvisionnements en matières premières.

Hors tourisme littoral et défense, les activités maritimes dégagent une valeur ajoutée de 1,02 milliard d'euros en Hauts-de-France en 2012, soit 1,2 % du total régional. Cette contribution est supérieure au poids de ces activités, plus productives, dans l'emploi régional (0,7 %).

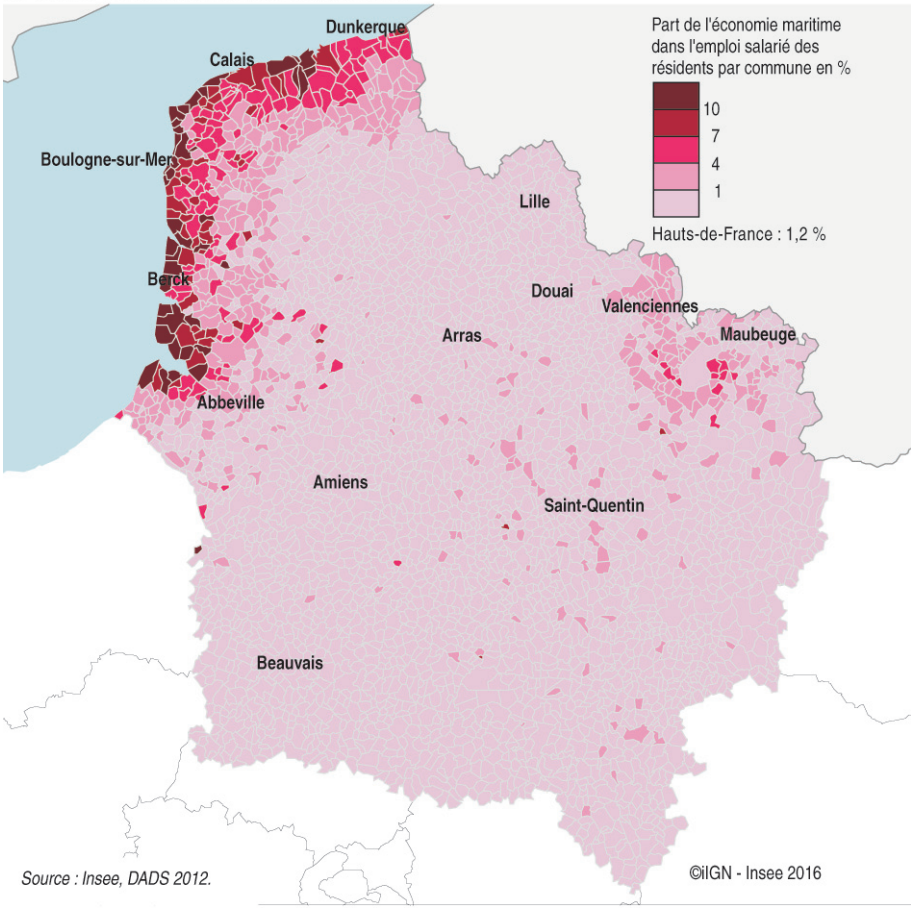
Les activités maritimes surreprésentées dans la région et comptant un nombre d'emplois important sont les produits de la mer, en lien avec la place du port de pêche de Boulogne-sur-Mer, le transport maritime et fluvial (ports de Dunkerque et Calais), la production d'énergie et les services parapétroliers offshore (production de tubes en acier utilisés dans l'exploitation pétrolière offshore à Maubeuge et Valenciennes. Moins pourvoyeuses d'emplois, les activités liées aux câbles sous-marins, aux travaux publics maritimes et fluviaux et à l'extraction de matériaux marins sont aussi des domaines de l'économie maritime spécifiques dans la région *(figure 1)*.

À l'inverse, le tourisme littoral est moins présent dans la région. Il pèse 0,4 % de l'emploi régional, contre 0,8 % au niveau national. Cette proportion inférieure explique que l'empreinte de l'économie maritime soit moins marquée dans l'emploi régional. En effet, si la part du tourisme littoral dans l'emploi total se situait au niveau national, la part de l'emploi de l'économie maritime dans l'emploi total atteindrait la moyenne nationale (1,7 %). Au centre d'un marché potentiel de 45 millions d'habitants dans un rayon de 250 kilomètres, le tourisme littoral possède donc des marges de progression en Hauts-de-France. Pour cela, la qualité environnementale d'une grande partie de la côte reste un atout majeur, et le territoire bénéficie d'équipements phares comme Nausicaá et le Parc du Marquenterre.

Le poids relatif de l'économie maritime est plus affirmé dans les zones d'emploi littorales du Pas-de-Calais. Ces activités apportent ainsi 10,6 % des emplois dans la zone d'emploi de Boulogne-sur-Mer, soit 6 000 emplois, essentiellement autour des produits de la mer et de l'intervention publique. Puis vient la zone d'emploi de Berck - Montreuil (8,7 %) avec 3 200 emplois maritimes, concentrés dans le tourisme littoral. La contribution de la mer à l'emploi atteint 7,2 % dans la zone d'emploi de Calais, soit 3 800 postes, autour du transport maritime, du tourisme littoral et de l'intervention publique. Dans la zone d'emploi de Dunkerque, 6 100 emplois, soit 6,3 % des emplois de ce territoire, sont liés à la mer, en particulier dans la production d'énergie, le transport maritime, l'intervention publique et la réparation navale. Sur le littoral de la Somme, 2 200 emplois maritimes sont avant tout liés au tourisme. Ces emplois représentent 6,1 % des postes dans la zone d'emploi d'Abbeville et 4,7 % dans la partie régionale de celle du Vimeu - Vallée de la Bresle.

2 Des emplois pour les résidents le long d'une bande littorale

Part de l'économie maritime dans l'emploi salarié des résidents par commune au lieu de résidence au 31 décembre 2012



Source : Insee, DADS 2012.

Un effet sur l'emploi salarié local au sein d'une bande de 15 kilomètres

Les activités liées à la mer sont, logiquement, localisées très majoritairement sur le littoral. Elles exercent néanmoins un effet d'entraînement sur les territoires situés dans l'intérieur, notamment parce qu'une partie de leurs actifs y résident et consomment. Cet effet est perceptible sur une bande littorale d'une quinzaine de kilomètres comprise entre la Baie de Somme et la frontière belge. Dans cette zone, au moins 4 % des emplois des salariés résidents sont liés aux activités maritimes *(figure 2)*. Avec plus de 7 % des emplois des salariés résidents, cette influence est plus marquée dans les communes littorales entre la Baie de Somme et Loon-Plage. Globalement, 51 % des salariés des activités maritimes régionales résident dans une commune littorale.

L'effet sur l'emploi local est très net dans les stations balnéaires : un emploi sur cinq y est lié à l'économie maritime, notamment autour de la Baie de Somme ou au Touquet-Paris-plage. Dans une moindre mesure, les résidents occupent aussi plus souvent des emplois maritimes dans un territoire situé au sud-ouest de Maubeuge, du fait de la présence de sous-traitants de l'exploitation pétrolière offshore.

Des domaines maritimes aux actifs plus qualifiés

Avec 27 % de cadres et professions intermédiaires contre 33 % dans l'ensemble des secteurs d'activité, les salariés de l'économie maritime sont en moyenne moins qualifiés. Des disparités apparaissent néanmoins au sein des activités maritimes : hors tourisme littoral, cette proportion atteint 38 % alors qu'elle se situe à 10 % dans le domaine touristique *(figure 3)*. Ces catégories plus qualifiées sont plus particulièrement présentes dans l'affrètement et l'organisation des transports, les activités liées aux câbles sous-marins, la production d'énergie et l'intervention publique. Les activités touristiques littorales se singularisent par une très forte proportion d'employés (80 %), notamment dans l'hôtellerie et la restauration. Les activités maritimes hors tourisme comptent plus d'ouvriers. Ils sont 47 % contre 30 % dans l'ensemble de l'économie régionale. La pêche en mer, la transformation et conservation du poisson, le commerce de gros de produits de la mer, la manutention portuaire et les services parapétroliers offshore figurent parmi les secteurs maritimes qui comptent le plus d'ouvriers. Les femmes sont moins présentes au sein de l'économie maritime, dont elles constituent 33 % des salariés contre 49 % pour l'ensemble des secteurs. Elles sont majoritaires (51 %) dans le tourisme littoral mais investissent beaucoup moins les autres activités liées à la mer (22 %), qui restent, hormis la transformation et la conserverie du poisson, essentiellement masculines.

Les Hauts-de-France assurent le quart du trafic portuaire national

Avec 4 000 emplois en 2012, le transport maritime représente un emploi de l'économie maritime régionale sur six et 9 % des effectifs nationaux de ce domaine. Le positionnement des ports de commerce régionaux dans le trafic portuaire national est fort *(figure 4)*. Les ports de Dunkerque et de Calais traitent 26 % de ce trafic en 2014 et même 32 % des importations par mer. Les ports inscrivent ainsi la région dans les flux économiques bien au-delà des limites régionales.

Si on se place à l'échelle de la rangée Nord, alignement des ports maritimes du Havre à Hambourg, qui assurent la desserte de la partie continentale du nord-ouest de l'Europe, leur place est plus modeste car ils opèrent dans un contexte de forte concurrence avec les ports du nord de l'Europe. Les ports de la région ne regroupent que 7,4 % du trafic de marchandises hors conteneurs de la rangée Nord contre 36,3 % à Rotterdam, 11,1 % à Amsterdam, 10,3 % à Anvers, 5,2 % à Hambourg et 4,6 % au Havre *(figure 4)*. Par ailleurs, leur part de marché sur le trafic conteneurisé reste marginal avec 0,7 % du total de la rangée Nord *(figure 5)*. Pourtant, le transport par conteneurs concerne aujourd'hui des produits très variés et apporte le maximum de valeur ajoutée aux activités portuaires, et génère un nombre important d'emplois[1]. Les ports des Hauts-de-France occupent peu ce créneau et la région reste largement desservie par Rotterdam, Anvers, mais aussi Le Havre.

Spécialisés sur des activités différentes, les principaux ports des Hauts-de-France sont complémentaires, ce qui constitue un atout dans un contexte fortement concurrentiel. Cette complémentarité se manifeste notamment par la création, en septembre 2016, d'une association « Ports Hauts-de-France », regroupant les différents ports de la région (maritimes comme fluviaux) et chargée de promouvoir le développement des transports maritimes et fluviaux en lien avec le projet de Canal Seine Nord Europe.

Importations de matières premières pour le grand port maritime de Dunkerque

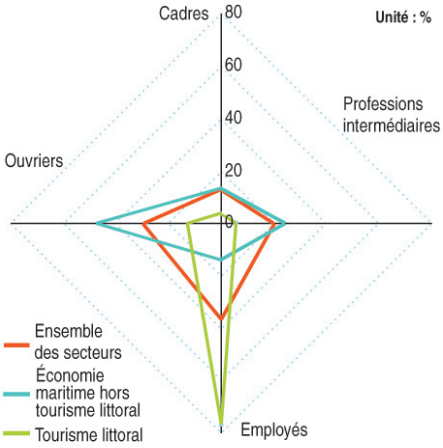
Le GPMD se situe au 3e rang des ports français pour le tonnage total de marchandises, après ceux de Marseille et du Havre, avec 47,1 millions de tonnes en 2014 *(figure 4)*. Il contribue à 13,6 % du trafic portuaire de fret national. Possédant des lignes régulières avec une centaine de pays, le port de Dunkerque traite des trafics diversifiés. Sa principale activité reste l'importation de vracs solides et liquides, matières premières de la sidérurgie, de la métallurgie de l'aluminium et de la pétrochimie locales. Ainsi, l'importation de minerais et de charbon représentent respectivement 25,6 % (le rapport d'activité du GPMD indique un tonnage pour les minerais en 2014 de 13,94 Mt soit 28,6 %) et 10,9 % du tonnage total, trafic pour lequel il se situe en tête, et l'importation de produits pétroliers raffinés 10,2 % (4,91 Mt sur le rapport d'activité soit 10,4 %).

Second port français pour les échanges avec la Grande-Bretagne, le port réalise 29,6 % de son activité sur le trafic transmanche. Bien que

[1]D'après la Banque Mondiale, un million d'Équivalent Vingt Pieds génère 6 000 emplois directs et indirects.

3 Dans les activités maritimes hors tourisme littoral, un salarié sur deux est un ouvrier

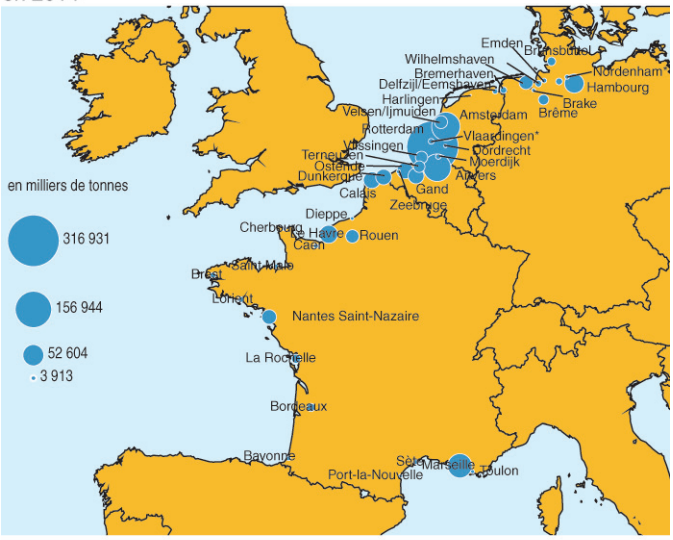
Structure des salariés par catégorie socioprofessionnelle et secteur d'activité en Hauts-de-France en 2012



Source : Insee, DADS 2012.

4 Dunkerque et Calais, parmi les quatre premiers ports de commerce français

Trafic de marchandises hors conteneurs des ports de la rangée Nord en 2014

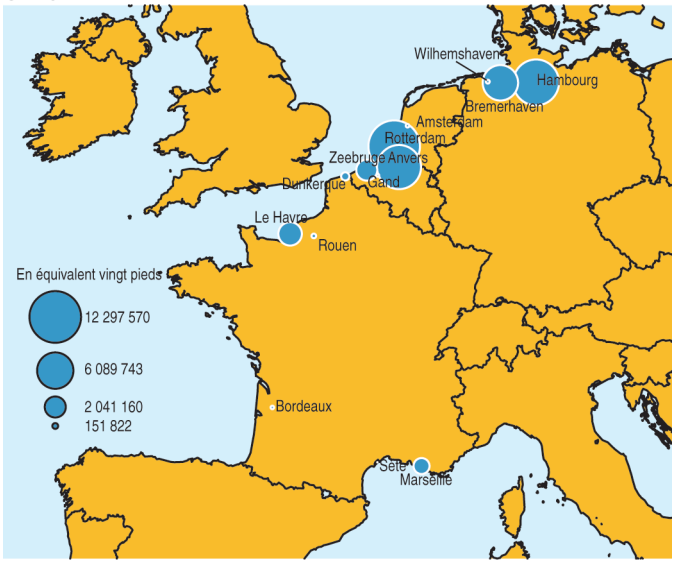


© Eurostat - IGN - Insee 2016

Source : European Sea Ports Organisation – Annual Report 2014-2015, novembre 2015.

5 Une part de marché marginale sur le transport en conteneurs

Trafic de marchandises en conteneurs des ports de la rangée Nord en 2014



© Eurostat - IGN - Insee 2016

Source : European Sea Ports Organisation – Annual Report 2014-2015, novembre 2015.

3e port français pour le trafic de conteneurs, avec 6,2 % du total national, le port de Dunkerque n'y opère que 6,1 % de son activité *(figure 5)*. Dunkerque est néanmoins le premier port français pour l'importation de fruits en conteneurs. Les exportations de céréales représentent 4,8 % (2,31 Mt selon le rapport d'activité soit 4,9 %) du tonnage total. Du fait de l'importance des importations de matières premières, le trafic entrant contribue aux deux tiers de l'activité.

Dunkerque se positionne aussi comme le 3e port français pour le nombre de passagers avec 2,4 millions en 2014, soit 7,5 % du total national *(figure 6)*, de même que pour le nombre de mouvements de navires (12 700 en 2014), et le premier pôle de fret ferroviaire français.

Classé 7e port de la rangée Nord, même s'il n'en réalise que moins de 4 % du trafic global, le port de Dunkerque dispose néanmoins d'atouts concurrentiels. Sa situation de premier port en eaux profondes à l'entrée de la Mer du Nord fait économiser aux navires venant de l'Atlantique des heures de navigation, nécessaires pour atteindre Anvers par l'estuaire de l'Escaut ou Rotterdam. Cet avantage ne joue toutefois pas par rapport au Havre. En second lieu, le port de Dunkerque dispose de réserves foncières importantes qui lui permettent de se développer, quand ses voisins du Benelux sont en voie de saturation.

Le projet stratégique du GPMD pour la période 2014-2018 vise à inscrire le port dans une démarche de reconquête des flux de vracs et conteneurisés du nord de la France. La mise en service d'un terminal méthanier fin 2015 et le projet d'extension de son terminal à conteneurs vont dans ce sens. Une deuxième orientation est de favoriser l'intégration du port dans la dynamique des échanges internationaux, comme port d'éclatement des trafics, tant terrestres vers des plates-formes intérieures que maritimes. Le projet inclut une dimension développement durable : il favorise l'expansion de l'économie circulaire et la maîtrise des risques environnementaux.

Le port de Calais, une vocation transmanche

Le lien transmanche constitue la vocation essentielle du port de Calais. Il se positionne en tête au niveau national avec 10,7 millions de passagers en 2014 *(figure 6)*, soit un tiers du total national, comme pour le nombre de mouvements de navires (30 000). Mais c'est aussi le 4e port français pour le fret, après ceux de Marseille, Le Havre et Dunkerque avec 43,3 millions de tonnes en 2014, soit 12,5 % du total national. Très présent sur les importations de la Grande-Bretagne, son trafic de marchandises, quasi exclusivement de transport roulier *(définitions)*, est plus axé sur le trafic sortant (53 %).

Les ports de Dunkerque et de Calais réalisent les deux tiers de l'ensemble du trafic maritime de fret transmanche. Parallèlement, le tunnel transmanche achemine 17 millions de passagers par an et réalise un trafic de fret comparable à celui des liaisons navales.

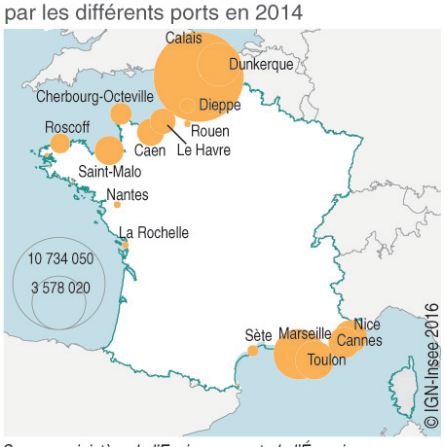
Le projet Calais Port 2015 a pour ambition de doubler les capacités actuelles du port grâce à la réalisation d'un nouveau bassin, de nouveaux terre-pleins gagnés sur la mer et d'un terminal ferroviaire, afin de faire face à l'augmentation des trafics attendue à l'horizon 2020-2025 et d'accueillir les futures générations de navires.

Boulogne-sur-Mer, premier port de pêche français

Aujourd'hui, le port de Boulogne-sur-Mer est spécialisé dans la pêche. En tête au niveau national, il dispose d'une flottille diversifiée de près de 150 bateaux, et s'affirme comme le leader européen des produits de la mer avec plus de 140 entreprises. Labellisé pôle de compétitivité national depuis 1999, il rassemble toutes les activités de la filière : de la capture à la transformation, de la commercialisation à la distribution des produits de la mer, de la formation à la recherche et développement. Chaque année, ses chalutiers débarquent 380 000 tonnes de produits de la mer de 70 espèces différentes. Mais l'effet d'entraînement est bien supérieur à celui de la pêche locale, puisque les industries locales transforment aussi des produits de la mer importés, pour un volume huit fois supérieur. ■

6 Calais, premier port pour le trafic de passagers

Nombre total de passagers transitant par les différents ports en 2014



Source : ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer.

Définitions

Le **trafic roulier** concerne des navires de charge dont les marchandises sont manutentionnées par roulage en utilisant des camions, des remorques, qui demeurent à bord pendant la traversée.

Sources et méthodes

L'observation de l'emploi lié au littoral et à la mer se cantonnait jusqu'ici aux activités de pêche, d'aquaculture, de conservation et de vente de poissons, de construction et de réparation navales ou de transports maritimes. Une particularité de cette étude est d'étendre le champ à l'ensemble des domaines de l'économie maritime au sens de l'Ifremer (*Pour en savoir plus*) : tourisme littoral, transport maritime et fluvial, production d'énergie, intervention publique, travaux publics maritimes et fluviaux, services parapétroliers et paragaziers offshore, fabrication, pose et maintenance de câbles sous-marins, extraction de matériaux marins, assurances et banques maritimes, produits de la mer, construction et réparation navales.

Les statistiques sur l'emploi salarié, utilisées pour appréhender le poids de l'économie maritime, sont fournies par les déclarations annuelles de données sociales (DADS) et par le fichier de la connaissance locale de l'appareil productif (Clap). Les statistiques sur l'emploi non salarié sont fournies par le recensement de la population 2012.

Le calcul du nombre d'emplois du tourisme maritime utilise l'estimation 2011 du nombre d'emplois liés à la présence de touristes (*Pour en savoir plus*) limitée à l'espace littoral, soit à peu près 200 bassins de vie littoraux.

Insee Hauts-de-France
130, avenue du Président J.F. Kennedy
CS 70769
59 034 Lille Cedex

Directeur de la publication :
Jean-Christophe Fanouillet

Rédactrice en chef :
Nadine Lhuillier

ISSN 2493-1292
ISSN en ligne 2492-4253
© Insee 2017
Crédit photos :
photo 1 : Maryvonne Deconinck
photos 2 et 3 : Insee Hauts-de-France

Pour en savoir plus

- Colas S., Neveu-Chéramy L., Rouxel M., « L'économie maritime : des activités diverses et localisées », *Insee Première*, n° 1573, novembre 2015
- Durieux S., Eusebio P., Levy D., « Un million d'emplois liés à la présence de touristes », *Insee Première*, n° 1555, juin 2015
- Ifremer, « Économie maritime française 2011 », *Synthèse des DEMF 2013*, 2013

Insee
Mesurer pour comprendre