

Annexe 2 : les concentrations spécialisées de la filière portuaire

Approche globale de la filière

L'activité portuaire concerne la gestion de l'interface entre la terre et la mer. Du point de vue de l'industrie et des services le coeur d'activité de cette filière concerne donc le flux, de la manutention à la gestion de ce flux. En amont et en aval se trouvent donc l'ensemble des activités qui rendent possible cette activité ou qui en découlent.

Nous avons regroupé dans la partie 'Amont' de la filière les activités qui permettent l'existence et la pratique de l'activité logistique marine : toutes les activités de construction plus les activités d'assurance. On trouve donc dans cet ensemble d'activité la 'Construction de bâtiments de guerre', la 'Construction de navires civils', la 'Réparation navale', la 'Construction de bateaux de plaisance', les 'Travaux maritimes et fluviaux', les 'Essais et analyses techniques' ainsi que les activités d' 'Assurance dommages' et de 'Réassurance'.

Dans la partie 'Coeur d'activité', nous trouvons les activités logistiques directement liées au transport maritime, à savoir les 'Intermédiaires du Commerce en machines, équipements industriels, navires et avions', les 'Transports maritimes', la 'Manutention portuaire', les 'Services portuaires, maritimes et fluviaux', l' 'Affrètement' et l' 'Organisation des transports internationaux'. Bien entendu, certaines parties de ces activités ne sont pas uniquement dédiées à la filière portuaire et touchent à la logistique en général, mais nous devrions être en mesure de cibler les erreurs de ce type au cours de l'analyse.

La partie 'Aval' regroupe quand à elle les activités qui permettent d'écouler les produits de la filière portuaire. Il s'agit donc essentiellement d'activités de logistique au sens large : 'Transports ferroviaires', 'Transports routiers de marchandises interurbains', 'Transports par conduites', 'Transports fluviaux', 'Manutention non portuaire', 'Gestion d'infrastructures de transports terrestres' et 'Messagerie, fret express' sont regroupés dans cette branche.

En nous basant sur la grille de technicité établie par l'OCDE (complétée marginalement), nous avons également distribué l'ensemble des activités de la filière entre celles à fort contenu technique, celles à contenu technique moyen et celles à faible contenu technique.

Composition de la filière dans le Bassin parisien

La filière portuaire du Bassin parisien représente 263 900 salariés soit 40,3% des salariés de la filière portuaire française et 5 086 établissements soit 32,9% des établissements portuaires français. Cette filière est constituée de 21 activités allant de la construction de bâtiments de guerre à l'assurance dommages. Pour 14 des 21 activités de la filière, la zone d'emploi la plus



importante en France est située en premier lieu dans le Bassin parisien et essentiellement en Ile-de-France. Hormis l'Ile-de-France, Cherbourg avec la « construction de bâtiments de guerre » et Le Havre avec la « manutention portuaire » et les « services portuaires, maritimes et fluviaux » se démarquent au niveau national.

Répartition des salariés selon l'ensemble de la filière portuaire dans le Bassin parisien

Activité (Naf 700)	Tech.	Etab.	Salariés	Part des sal. dans la filière du BP (%)	Taille moy. des étab.	Part des sal. du BP en France (%)
Amont		1 117	67 730	25,7	60,6	49,2
Assurance dommages	Haute	649	47 501	18,0	73,2	56,3
Analyses, essais et inspections techniques	Haute	372	15 097	5,7	40,6	47,5
Réassurance	Haute	23	1 905	0,7	82,8	98,7
Travaux maritimes et fluviaux	Faible	21	1 469	0,6	70,0	58,9
Construction de bâtiments de guerre	Moy.	3	758	0,3	252,7	81,0
Réparation navale	Moy.	20	468	0,2	23,4	16,9
Construction de bateaux de plaisance	Moy.	20	359	0,1	18,0	4,6
Construction de navires civils	Moy.	9	173	0,1	19,2	3,1
Coeur		1 026	34 067	12,9	33,2	43,5
Organisation des transports internationaux	Haute	678	19 696	7,5	29,1	55,0
Affrètement	Faible	125	3 597	1,4	28,8	39,2
Services portuaires, maritimes et fluviaux	Faible	60	3 237	1,2	54,0	29,1
Transports maritimes	Faible	35	3 036	1,2	86,7	25,0
Intermédiaires du commerce en machines, navires	Moy.	94	2 394	0,9	25,5	77,5
Manutention portuaire	Faible	34	2 107	0,8	62,0	29,7
Aval		2 943	162 107	61,4	55,1	36,9
Transports ferroviaires	Faible	437	81 574	30,9	186,7	43,4
Transports routiers de marchandises interurbaines	Faible	1 790	45 475	17,2	25,4	27,5
Messagerie, fret express	Faible	396	21 983	8,3	55,5	41,3
Gestion d'infrastructures de transports	Faible	212	8 078	3,1	38,1	35,5
Manutention non portuaire	Faible	93	4 544	1,7	48,9	54,5
Transports par conduites	Faible	14	447	0,2	31,9	45,7
Transports côtiers	Faible	1	6	0,002	6,0	2,4
TOTAL		5 086	263 904	100,0	51,9	40,3

Source : Insee, Dads 2000

La partie 'Aval' est la partie plus importante de la filière du Bassin parisien dont elle concentre 61% des emplois, dont 30,9% sont salariés dans les « transports ferroviaires » et 17,2% dans les « transports routiers de marchandises interurbaines ». C'est néanmoins la partie de la filière sur laquelle le Bassin parisien est le moins présent: alors qu'il représente 38% de l'emploi national le Bassin parisien n'emploie que 36,9% des salariés de la partie 'Aval'. Dans la partie 'Amont' de la filière, le Bassin parisien représente 49,2% des salariés situés en amont de la filière française. Comptant 25,7% des salariés de la filière portuaire du Bassin parisien, la partie 'Amont' est essentiellement composée des effectifs de « l'assurance dommages » qui regroupe 18% des salariés de la filière.

Le cœur de l'activité ne représente donc que 12,9% des salariés de la filière et se caractérise par une taille moyenne de ses établissements faible (33 personnes par établissement). Le cœur de la filière du Bassin parisien représente 43,5% des salariés du cœur de la filière française.

En moyenne, l'importance du Bassin parisien en France est 'normale'. Toutefois, dans certaines activités le Bassin parisien concentre une part très



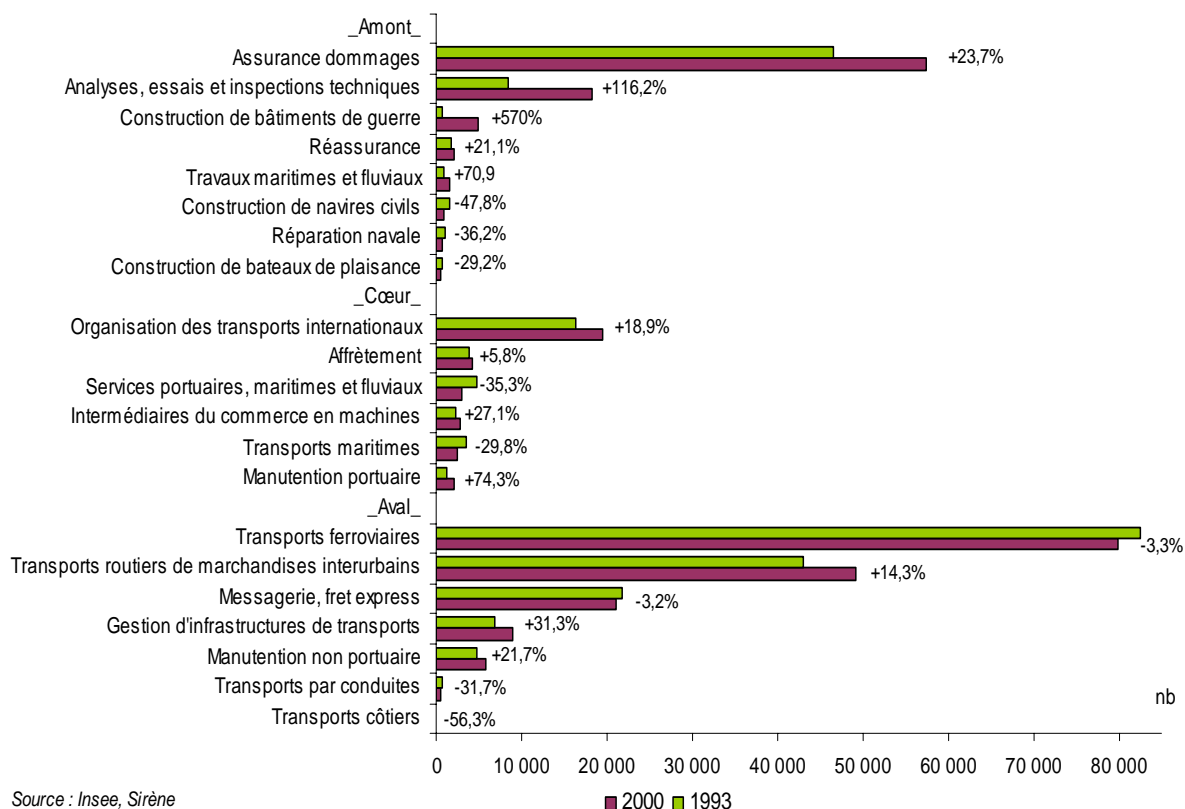
importante des emplois. Ainsi, 99% des employés français de la « réassurance » travaillent dans le Bassin parisien. De même, si l'on s'intéresse à des activités plus spécifiques du secteur portuaire, 81% des salariés français de la « construction de bâtiments de guerre » sont employés dans le Bassin parisien ainsi que 77,5% de ceux des « intermédiaires du commerce ». De même le Bassin parisien concentre la moitié des emplois dans « l'organisation des transports internationaux », « l'assurance dommages », les « travaux maritimes » et la « manutention non portuaire ».

La taille moyenne des établissements de la filière portuaire est assez élevée avec 52 personnes par unité. Toutefois, deux activités sont très fortement utilisatrices en salariés : la « construction de bâtiments de guerre » située en Amont avec 253 salariés par établissement et les « transports ferroviaires », en Aval, avec une taille moyenne d'établissement de 187 personnes. Un tiers des salariés se retrouvent dans de très grands établissements c'est à dire dont la taille est supérieure à 500 employés. Ces grands établissements qui ne représentent que 1% des établissements de la filière portuaire du Bassin parisien, Toutefois, le poids des secteurs situés à cheval sur la filière portuaire et d'autres filières dans ces grands établissements est très important: 88% des salariés des grands établissements (et 29% de ceux de la filière) se retrouvent dans les « transports ferroviaires » (SNCF) et « l'assurance dommages ».

Afin de mieux cerner la filière portuaire du Bassin parisien, il est indispensable de se concentrer sur des activités spécifiques et plus représentatives du secteur portuaire. La partie 'Aval' ainsi que les activités d'assurance et réassurance, d'analyses et essais techniques, n'étant pas propres au secteur portuaire, sont ôtées lorsque l'on constitue cette sous-filière. Elle emploie 37 290 personnes du Bassin parisien dans 1 099 établissements tandis qu'en France elle représente 97 938 salariés. La sous-filière portuaire du Bassin parisien représente donc 38% des salariés français, soit exactement la part de l'emploi du Bassin parisien dans l'emploi national. Dans cette ensemble d'activités, « l'organisation des transports internationaux » représente 53% des salariés, suivi par « l'affrètement » et les « services portuaires » avec chacun à peine moins de 10% des salariés. Ce 'cœur' de la filière est dynamique puisque entre 1993 et 2000 il a généré 15,4% de salariés en plus, soit 5 700 personnes. Cette augmentation d'effectifs est essentiellement due à la « construction de bâtiments de guerre » avec 4 260 salariés en plus en 7 ans ainsi que « l'organisation des transports internationaux » avec 3 100 salariés de plus.



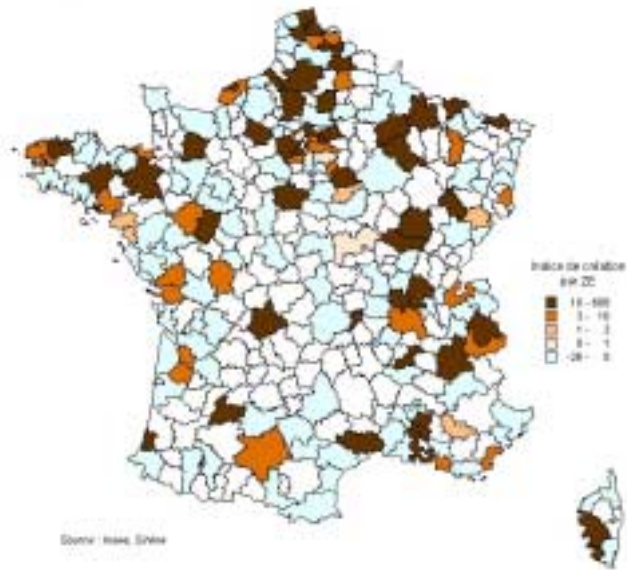
Evolution des salariés selon les activités en Naf 700 entre 1993 et 2000



Source : Insee, Sirène

Dans son ensemble, la filière portuaire du Bassin parisien a été créatrice d'emploi entre 1993 et 2000 puisqu'elle a gagné 32 500 emplois soit une hausse de 12,8% de ses effectifs. La partie 'Amont' est la plus dynamique de la filière avec 40,1% d'augmentation de ses effectifs soit 24 700 personnes en plus en 7 ans. C'est le moteur de croissance de cette filière, il y participe à hauteur de 76,3%. Dans cette partie, deux activités sont fortement dynamiques dont « l'assurance dommages » et « les analyses, essais et inspections techniques » avec plus de 20 000 emplois créés en 7 ans. Tandis que l'autre activité importante, les « transports ferroviaires », n'a pas été positive pour la filière avec une perte de 3% de ses effectifs soit 2 700 emplois en moins. Ainsi, « l'organisation des transports internationaux » et « l'assurance dommages », activités à haut niveau de technicité, sont des activités porteuses pour la filière portuaire dans le Bassin parisien.



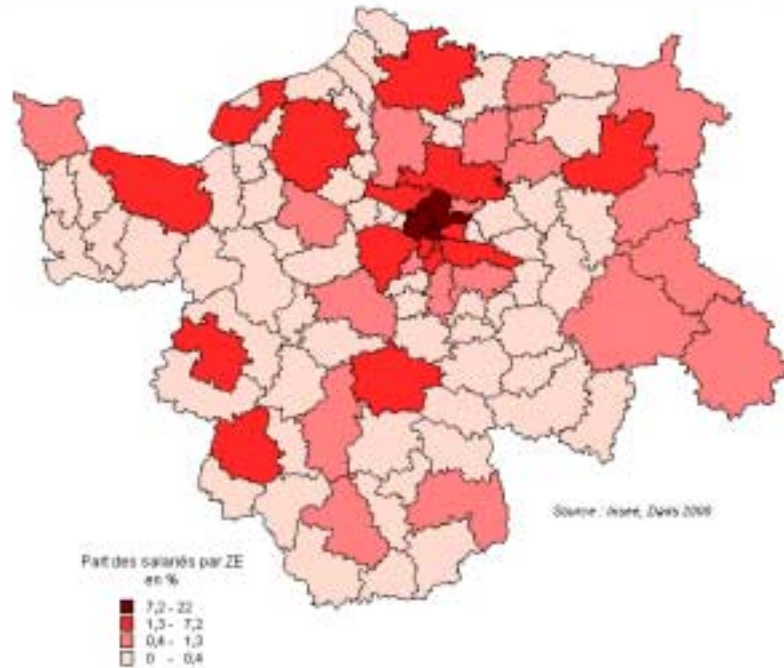


Dans le Bassin parisien, cette croissance est concentrée dans un nombre très restreint de zones. Lorsque l'on considère uniquement l'emploi de la sous-filière définie précédemment, ce sont essentiellement les zones centrales qui gagnent des emplois, auxquelles il faut ajouter Le Havre, Fécamp, et quelques zones disséminées (Evreux, Orléans et Alençon, plusieurs zones picardes, ainsi que Châlons-sur-Marne et la Marne-Moyenne).

Répartition des activités dans le Bassin parisien

Les trois premières zones d'emploi en salariés sont situées en Ile-de-France avec principalement la zone de Paris qui représente 22% des salariés de la filière portuaire du Bassin parisien soit 58 000 personnes, suivie par les zones de Nanterre (8,6% des salariés) et de Saint-Denis (7,3% des effectifs). La Haute-Normandie compte deux zones d'emploi importantes dans cette filière : celle de Rouen avec 13 500 salariés soit 5,1% des employés de la filière portuaire et Le Havre avec 11 800 salariés soit 4,5% des effectifs du Bassin parisien.





Lorsque l'on considère la position des activités de la filière par rapport à l'ensemble des autres activités de l'économie du bassin parisien, on observe très nettement l'effet de localisation lié à la nécessité d'un accès maritime pour certaines activités. Ainsi, les diverses activités liées aux services portuaires au sens large (manutention, services, construction ou réparation de bateaux,...) sont parmi les activités les plus concentrées du bassin parisien. Les autres activités de la filière sont quant à elle parmi les moins concentrées, à l'exception des emplois 'décisionnels' (essentiellement liés à l'assurance et beaucoup moins nettement à l'organisation des transports internationaux, l'indice de cette dernière activité étant légèrement supérieur à la moyenne).

Lorsque l'on reste sur les seules activités de la filière pour calculer les indices, ceux-ci sont calculés en référence à la structure économique de la filière et non de l'ensemble de l'économie. Ainsi, si une filière est plus concentrée que l'ensemble de l'économie l'indice obtenu dans une étude par rapport au sous-ensemble étudié conduira à des indices plus faibles (ils se positionnent par rapport à une norme plus élevée). De même, pour l'activité d'une ville et sa spécialisation. Si la ville est très diversifiée et possède un tissu industriel essentiellement composé de PME, mais que l'emploi concerné par la filière étudiée est regroupée au sein d'un petit groupe de gros établissements, elle aura un indice de spécialisation plus élevé lorsque l'on prendra comme référence l'ensemble de l'économie plutôt que la seule filière : la structure très concentrée de cette dernière influencera très négativement l'indice corrigé de spécialisation.

Si l'on positionne les activités en fonction de la concentration spatiale de leurs effectifs dans le référentiel de la filière, on retrouve le même classement que celui obtenu dans le cadre de l'ensemble de l'économie. Les indices sont



légèrement plus élevés, ce à quoi l'on pouvait s'attendre du fait du poids des activités de logistique situées en aval dans la filière mais qui pèsent lourdement dans la construction des indices et qui sont très uniformément réparties. On retrouve donc toutes les activités maritimes en tête avec, pour la plupart d'entre elles, un très important effet de structure : le rapport entre l'indice de concentration et le coefficient de concentration témoigne du fort impact de la concentration de l'emploi dans quelques grandes entités pour beaucoup d'activités portuaires. La taille moyenne des entreprises de la filière abonde d'ailleurs en cette direction puisque, avec 51,5 employés par entreprises, elle est supérieure à la taille moyenne observée pour l'ensemble de l'économie du bassin parisien (31,1), et qu'elle a également un écart type plus élevé (194,4 employés pour la filière contre 126,3 pour l'économie).

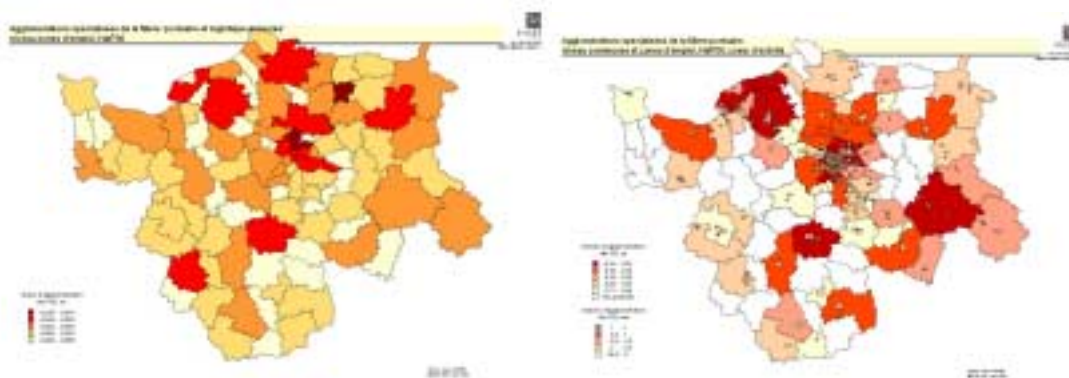
Activité (Niveau détaillé)	Pos.	Tech.	ZE principale	Effect local	Part (% du BP)	Coef. de concentr.	indice de concentr.
Construction de bâtiments de guerre	Amont	Moy.	Cherbourg	4834	96,7	0,933	0,785
Construction de navires civils	Amont	Moy.	Le Havre	717	84,4	0,720	0,550
Services portuaires, maritimes et fluviaux	Cœur	Faible	Le Havre	2390	80,8	0,640	0,506
Manutention portuaire	Cœur	Faible	Le Havre	1439	71,7	0,537	0,478
Réassurance	Amont	Haute	Paris	1490	68,9	0,535	0,448
Transports fluviaux	Aval	Faible	Paris	322	46,3	0,311	0,254
Réparation navale	Amont	Moy.	Le Havre	327	54,2	0,313	0,250
Assurance dommages	Amont	Haute	Paris	20511	36,7	0,164	0,151
Transports maritimes	Cœur	Faible	Le Havre	1175	49,4	0,262	0,148
Manutention non portuaire	Aval	Faible	Saint-Denis	2506	44,2	0,175	0,109
Organisation des transports internationaux	Cœur	Haute	Saint-Denis	5566	30,2	0,071	0,067
Intermédiaires du commerce en machines, équipements industriels, navires et avions	Cœur	Moy.	Orsay	951	38,0	0,132	0,058
Transports ferroviaires	Aval	Faible	Paris	25924	32,7	0,057	0,038
Transports par conduites	Aval	Faible	Paris	182	38,6	0,180	0,034
Affrètement	Cœur	Moy.	Saint-Denis	898	23,1	0,043	0,016
Construction de bateaux de plaisance	Amont	Moy.	Caen	109	30,1	0,114	-0,004
Gestion d'infrastructures de transports terrestres	Aval	Faible	Paris	1520	18,1	0,013	-0,015
Travaux maritimes et fluviaux	Amont	Faible	Versailles	964	60,9	0,393	-0,017
Messagerie, fret express	Aval	Faible	Saint-Denis	3090	14,7	-0,017	-0,024
Essais et analyses techniques	Amont	Haute	Paris	2778	15,7	-0,009	-0,024
Transports routiers de marchandises interurbains	Aval	Faible	Rouen	2900	06,3	-0,051	-0,053

Tableau 12- les activités de la filière portuaire au sens large

La spécialisation au niveau du Bassin parisien

Si l'on s'intéresse maintenant à la répartition spatiale de cette activité, on s'attend à une forte présence dans quelques zones cibles, même si la pondération de la spécialisation par la structure devrait amoindrir ceci.





Carte 17

Carte 18

Une zone se distingue des autres lorsque l'on considère les indices corrigés de spécialisation. Mais la zone de Chauny-Tergnier-La Fère doit son très fort indice (-0,017) à une structure industrielle très particulière de notre point de vue. Tout d'abord, l'emploi est essentiellement spécialisé dans le transport ferroviaire, qui n'intervient qu'en aval de la filière. Ensuite, et c'est une conséquence directe de la précédente observation, la spécialisation locale est très fortement diminuée par les normalisations successives que l'on opère. En gommant les effets liés à la structure industrielle de la zone, celle-ci voit fondre l'écart de son indice à celui des autres zones d'emploi et ne regagne qu'un peu de distance lorsque l'on pondère l'emploi local par la concentration de l'activité à laquelle ils sont liés.

Car dans le même temps, les zones qui viennent juste après Chauny sont des zones aux structures industrielles moins fragiles. Dans l'ensemble, ces zones sont plus grandes que Chauny qui ne compte que 2 000 emplois dans la filière et leur activité est plus diversifiée, y compris au cœur de la filière. A l'exception des zones d'Ile-de-France dont les populations sont largement plus élevées, le nombre d'emplois dans la filière des zones importantes de celle-ci oscille entre 6 000 et 9 000 personnes.



Zone d'emploi	Emploi local	part de l'emploi local dans la 1 ^{ère} activité	coefficient de spécialisation ⁷	indice de spécialisation	indice corrigé de spécialisation
Paris	57699	44,9%	0,201	0,175	0,177
Nanterre	27442	57,1%	0,223	0,197	0,228
Saint-Denis	21036	26,5%	0,002	-0,014	-0,006
Rouen	13377	28,2%	0,013	-0,019	-0,020
Le Havre	11936	21,3%	-0,040	-0,074	-0,067
Le Mans	7992	49,7%	0,188	-0,037	-0,021
Créteil	7462	40,7%	0,099	0,005	0,007
Tours	7454	52,1%	0,195	0,086	0,094
Orly	6701	23,3%	-0,002	-0,028	-0,026
Versailles	6051	29,1%	0,000	-0,068	-0,063
Cherbourg	5935	81,5%	0,604	0,223	0,390
Boulogne-Billancourt	5787	20,7%	0,000	-0,064	-0,059
Vitry-sur-Seine	5679	27,6%	0,003	-0,036	-0,032
Montreuil	5304	25,7%	0,017	-0,014	-0,002
Orléans	5047	28,5%	0,033	0,002	0,006
Amiens	4762	55,0%	0,220	0,095	0,103
Sud-Oise	4646	45,2%	0,146	0,081	0,095
Caen – Bayeux	4427	41,7%	0,115	0,047	0,030
Reims	4384	32,5%	0,065	-0,003	-0,007

Tableau 13 – Les zones d'emplois de la filière portuaire

On constate que deux types de zones d'emploi se distinguent, les zones métropolitaines et l'Ile-de-France. Parmi les zones métropolitaines, Le Havre arrive en première position soit juste derrière Saint-Denis et Chauny. Si l'on considère l'indice de spécialisation brut, la zone arrive même en deuxième position devant Saint-Denis. Toutefois, la ville présente une structure industrielle composée de grands établissements ce qui la pénalise lorsque l'on pondère les indices par la structure industrielle. L'indice de concentration des activités localisées dans la zone du Havre étant dans l'ensemble plus élevé que ce que l'on observe pour les autres espaces, la zone est une des rares sur laquelle la pondération des effectifs ait un effet positif, même si celui-ci est négligeable. On retrouve donc, en compagnie du Havre, l'ensemble des grandes zones urbaines du bassin parisien. Orléans pointe en quatrième position, Tours en sixième, Rouen en dixième et Amiens et Reims en quatorze et quinzième places, Caen étant quant à elle dix-septième. L'explication de ce tir groupé peut-être trouvé dans les emplois mis en avant dans la filière portuaire : il s'agit soit d'emplois spécifiquement portuaires, soit d'emplois de logistique plus ou moins élaborée. Les emplois du premier type peuvent mettre en avant des zones métropolitaines ayant développé un emploi annexe, comme Rouen ou Le Havre, mais aussi des zones très spécialisées. Ces dernières vont se retrouver fortement pénalisées par l'introduction d'une pondération tenant compte du type d'établissements présents dans la zone, alors qu'une zone

⁷ les trois indices et coefficients sont calculés sur la base des activités de la filière uniquement, sans référence à la structure de l'ensemble de l'économie. Des zones comme Le Havre, présentes sur un grand nombre de secteur, n'apparaissent donc pas comme 'spécialisées' pour la bonne raison qu'elles sont spécialisées sur l'ensemble de la filière et non sur une petite partie de celle-ci, comme peuvent l'être des zones beaucoup plus en retrait comme Vire ou Chauny-Tergnier-La Fère.



métropolitaine va, par définition, être moins dépendante d'une seule activité et du type d'établissements qu'elle engendre. C'est ainsi que Le Havre apparaît en bonne position au classement, sa spécialisation portuaire et logistique ne se traduisant pas par une hyper spécialisation industrielle et fonctionnelle, tandis que Cherbourg n'est que la trente-troisième zone d'emploi du bassin parisien pour la filière portuaire lorsque l'on considère les indices corrigés des effets de structure alors qu'elle est deuxième en spécialisation brute. C'est le même phénomène qui explique la présence en tête de classement des grandes agglomérations : si elles ne se distinguent pas particulièrement par des indices de spécialisation brute très élevés (en dehors du Havre, aucune agglomération n'apparaît dans les dix premières zones), la diversité de leur tissu industriel leur permet de conserver des indices corrigés relativement proches des indices bruts. Alors que Cherbourg passe d'un indice de $-0,008$ à un indice de $-0,049$ ou que Roissy passe d'un indice de $-0,017$ à un indice de $-0,133$, Orléans passe de $-0,035$ à $-0,038$ et Tours de $-0,034$ à $-0,040$...

Au total, les zones qui émergent sont pour l'essentiel des zones dans lesquelles l'activité de la filière n'est pas forcément dominante, mais dans lesquelles elle existe et peut s'appuyer sur un tissu industriel diversifié. On trouve ainsi derrière Chauny, et dans l'ordre, Saint-Denis, Vitry-sur-Seine, Paris, Nanterre, Créteil, Sud-Oise et Montreuil ainsi que Boulogne et Cergy pour la Région Urbaine de Paris et Le Havre, Orléans, Tours, Rouen ainsi que Amiens, Reims et Caen pour le reste du bassin parisien.

Approches partielles

Une approche globale permet de mettre en évidence les zones dans lesquelles la composition de l'emploi témoigne de la présence éventuelle d'externalités au sein de la filière portuaire. Toutefois, il peut être intéressant de s'émanciper de la structure globale de l'emploi local pour se concentrer sur les seuls emplois de la filière. Ce faisant, nous allons valoriser au niveau des indices les zones qui ne sont présentes que sur une partie de celle-ci. En effet, si une zone est présente de façon uniforme sur l'ensemble des métiers, elle ne fera pas apparaître de spécialisation. Les zones qui vont ressortir de cette analyse sont donc des zones spécialisées sur une partie de la filière.

Chaîne de valeur

Cœur

Le cœur d'activité rassemble l'ensemble des activités directement relatives à la logistique portuaire. Ceci va des activités de manutention aux activités d'organisation des transports internationaux, comme le récapitule le tableau 12. Sur cette partie de la filière, on s'attend à trouver essentiellement les zones d'emploi portuaires et les zones d'emploi donneuses d'ordre. Deux régions se détachent d'ailleurs des autres lorsque l'on considère les indices d'agglomérations, il s'agit de la Haute Normandie et de l'Ile-de-France. Des zones esseulées apparaissent par ailleurs, comme Orléans ou Troyes, alors que la zone de Cherbourg est absente des premières places.



Les plus forts indices se trouvent donc tout d'abord dans la basse vallée de la Seine, autour de Rouen et Le Havre essentiellement. La zone rouennaise est présente sur tous les métiers du cœur d'activité, même si avec 14,5% de l'emploi local de la filière, le cœur d'activité ne pèse pas plus que dans l'ensemble du bassin parisien. Toutefois et en dépit de ce profil moyen, la zone est un des principaux pôles d'emplois du bassin parisien. Elle concentre en effet 15% de l'emploi de manutention portuaire du bassin parisien, 5% de l'emploi dans les services portuaires et 4% de l'activité d'affrètement. L'indice de Herfindahl de la zone calculé pour la filière est faible (0,03). L'emploi local de la filière ne dépend donc pas d'un petit groupe de grands établissements, ce qui garantit une certaine solidité à la concentration. Dans la zone, les emplois sont essentiellement concentrés dans quelques communes autour de Rouen.

La zone du Havre présente quant à elle un profil différent. Présente sur la quasi-totalité des métiers du cœur de la filière, la zone y emploie plus de 60% des personnes travaillant dans la filière. Cette spécialisation pèse très lourd et se ressent immédiatement en terme de concentration : la zone d'emploi qui représente globalement 4,2% de l'emploi de la filière emploie 80,8% des personnels travaillant dans les services maritimes (2390 personnes), 71,7% des emplois de manutention portuaire (1439 personnes), près de 50% des emplois dans le transport maritime (1175 personnes). Son poids le plus faible, même s'il est déjà important concerne les activités d'organisation des flux : 13,8% des emplois d'organisation des transports internationaux du bassin parisien sont localisés dans la zone (2546 personnes) et 2,5% des emplois d'affrètement (95 personnes). Il faut toutefois noter que ces dernières activités concernent l'ensemble du secteur logistique. Il est donc en partie compréhensible que leur emploi soit plus diffus. La présence de la zone dans toutes les activités du cœur de la filière diminue sa spécialisation, mais leur poids local est tel qu'il influence positivement l'indice d'agglomération.

Dieppe se démarque des autres zones par une spécialisation assez forte sur le cœur de la filière, puisque 50,7% de l'emploi de la filière y est concentré. L'emploi est également fortement spécialisée à l'intérieur du cœur, puisque les deux premières activités (Organisation des transports internationaux et Manutention portuaire) emploient 68% des personnes du cœur de la filière avec respectivement 150 et 140 personnes. Si l'indice de Herfindahl calculé sur l'ensemble de la filière est plus élevé que celui que l'on observe pour Le Havre ou Rouen (0,06 contre 0,03) il ne témoigne toutefois pas d'une structure d'entreprises trop concentrée.

Zone d'emploi	Emploi dans le cœur	part du cœur dans la filière	part de la 1 ^{ère} activité dans le cœur	Indice de spécialisation	indice corrigé de spécialisation	indice d'agglomération
Orsay	990	57,6%	96,1%	0,168	-0,011	0,014
Roissy-en-France	1302	43,0%	84,7%	-0,038	-0,101	-0,074
Le Havre	7767	66,5%	32,8%	-0,062	-0,098	-0,085
Saint-Denis	8055	38,3%	69,1%	-0,109	-0,127	-0,116
Orly	1644	24,7%	90,0%	-0,140	-0,171	-0,160



Dieppe	423	50,7%	35,2%	-0,112	-0,193	-0,175
Lagny-sur-Marne	159	26,1%	92,5%	-0,130	-0,236	-0,217
Montreuil	742	14,0%	70,9%	-0,188	-0,226	-0,221
Rouen	1938	14,5%	47,9%	-0,193	-0,232	-0,225
Vitry-sur-Seine	865	15,2%	66,1%	-0,186	-0,233	-0,226
Orléans	573	11,4%	46,4%	-0,195	-0,233	-0,229
Paris	3723	6,5%	9,4%	-0,199	-0,238	-0,229
Nanterre	3595	13,1%	38,4%	-0,195	-0,234	-0,231

Tableau 14 – Le cœur de la filière portuaire

Le poids de la région parisienne frappe également. A l'exception de la zone d'emploi de Boulogne, le Centre (Paris et première couronne de zones d'emploi) de même qu'Orsay et les deux zones aéroportuaires appartiennent au groupe des zones présentant les plus forts indices d'agglomération. Ceci est d'autant plus marquant que la région francilienne domine également le deuxième groupe où l'on trouve Boulogne, Evry, Versailles, Cergy, de même que tout le sud de l'Oise.

La zone de Paris est présente sur toutes les activités du cœur à l'exception des emplois de manutention portuaire. Le cœur d'activité est très resserré autour de l'Organisation des Transports Internationaux, la capitale concentrant 18,10% de l'emploi du bassin parisien. Mais ces emplois ne pèsent que 2,6% d'un emploi local de la filière dominé par les activités de transport ferroviaire et d'assurance. Globalement en effet, le poids de Paris dans la filière (20,7%) n'est pas du au cœur d'activité, même si 14,8% des emplois 'Transports maritimes' et 11% d'intermédiaires du commerce du bassin parisien sont installés dans la capitale. Le poids de ces activités dans l'emploi parisien est d'ailleurs inférieur de beaucoup (60% en moins) au poids des activités dans l'emploi régional, puisque 4% uniquement des emplois locaux de la filière appartiennent au cœur de celle-ci.

Nanterre, par contre, doit essentiellement son poids dans la filière à sa présence sur le cœur d'activité. Si la zone pèse 10% de l'emploi de la filière dans le bassin parisien, elle concentre 19,1% des emplois d'affrètement, 19,6% des emplois des transports maritimes et 11,7% des emplois d'intermédiaires du commerce. Pour autant l'emploi lié au cœur de la filière ne représente pas beaucoup plus de 13% qui est son niveau pour l'ensemble du bassin parisien.

Les zones aéroportuaires (Orly et Roissy) sont caractérisées par le poids des activités d'affrètement et d'organisation des transports internationaux. Ces zones doivent évidemment leur présence sur ces créneaux à une activité aérienne non liée à la filière portuaire, en conséquence de quoi leur présence sur les autres activités de la filière est très faible. Elles apparaissent donc comme des zones fortement spécialisées à l'intérieur même du cœur de celle-ci et, comme elles ont une activité importante, leurs indices sont élevés. Roissy doit ainsi sa spécialisation à la prépondérance de l'activité d'organisation des transports internationaux qui, avec 1103 employés, représente 36,5% de l'emploi local de la filière. De la même manière, même si cela est moins marqué du fait de la plus grande diversité des activités économiques de la zone



d'emploi, celle d'Orly doit son indice élevé à la présence de 1479 emplois d'organisation des transports internationaux soit plus de 22% de son activité au sein de la filière portuaire. Ces zones sont donc fortement spécialisées sur une partie du cœur de la filière, d'où un indice élevé, mais relativement moins présentes (et ceci est particulièrement vrai pour Roissy) lorsque l'on se place du point de vue de l'ensemble de la filière.

Le cas d'Orsay est d'une certaine manière voisin : la zone est fortement spécialisé dans les emplois d'intermédiaires du commerce (55,3% des emplois de la filière et 951 personnes). Ce n'est que par la présence de quelques emplois d'organisation des transports internationaux (39 personnes) qu'elle évite une spécialisation totale sur le cœur de la filière. Cette zone est donc en pointe sur un secteur qui ne touche qu'une partie de la filière portuaire, d'où une forte spécialisation de la zone pour le segment de la filière qui inclut son activité de référence.

Les autres zones d'emplois de la première couronne ont toutes un profil relativement identique avec une forte prédominance de l'activité d'organisation des transports internationaux, soutenue par des activités d'affrètement et des activités d'intermédiaires du commerce. Les zones situées en deuxième couronne et dans l'Oise doivent également toutes leur indice relativement élevé à un profil similaire, seule l'évolution marginale de la répartition entre les différentes activités citées déterminant la plus ou moins forte spécialisation des zones. C'est ceci qui explique la présence d'Orléans et de Troyes dans les zones à fort indice d'agglomération sur le cœur de la filière : comme, à la différence des zones plus proches de Paris, la diversité dans l'ensemble de la filière est faible, les emplois d'affrètement, d'organisation des transports internationaux et d'intermédiaires du commerce sont relativement plus importants et ceci se traduit par une spécialisation plus forte. Il ne faut pas négliger cette information, puisque ces zones se distinguent des autres zones du bassin parisien. Toutefois, leur faible présence sur le reste de la filière tend à diminuer l'importance de cet indice dans la perspective qui est la notre : si la zone n'est pas présente sur des activités spécifiquement portuaires, cette spécialisation n'est qu'un artefact lié à la non-exclusivité des sources. S'il était possible de repérer les emplois concernés qui sont effectivement directement lié à la filière portuaire et non à une autre activité logistique, il y a fort à parier que la position de ces zones s'effriterait (toujours dans l'optique exclusive de la filière portuaire...). Les mêmes remarques valent à un niveau moindre pour les zones de Beauvais, Bourges, Blois, Reims, Cergy, Evry et Auxerre. Un des éclairages possibles sur cet aspect est la nature de la structure industrielle. Or, il se trouve que les indices de Herfindahl de ces zones calculés sur les seuls emplois de la filière portuaire sont plus élevés que pour les zones de tête. Toutes les zones cités précédemment ont ainsi un indice de spécialisation brute supérieur à celui de Paris ou Orléans et perdent cet avantage lors de la correction des biais de structure ; on trouverait ici une illustration à la faiblesse de leur positionnement sur la filière.



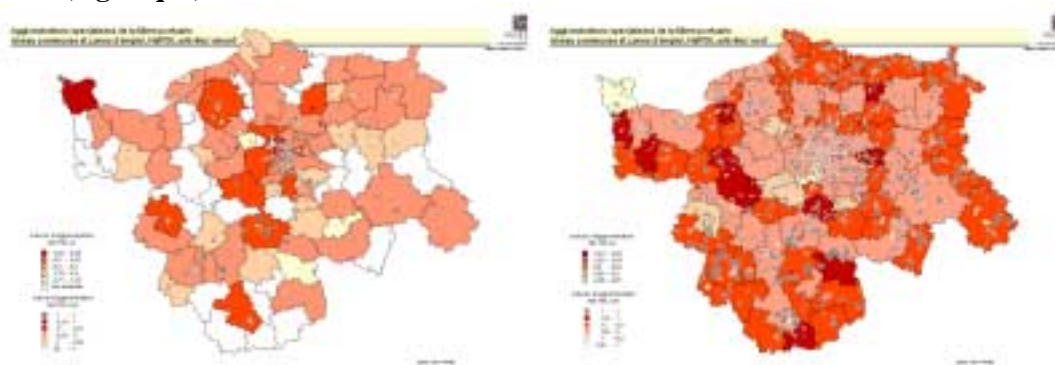
Amont

Dans cette partie de la filière, nous avons regroupé l'ensemble des activités dont l'existence permet au cœur de la filière de fonctionner.

Cherbourg, qui n'apparaissait pas précédemment alors que nous considérons le cœur de la filière prend ici un place très importante. Ceci est essentiellement du au fait que la zone emploie près de 97% de l'emploi du bassin parisien dans le secteur de la construction de bâtiments de guerre (qui regroupe 81,5% de l'emploi local de la filière). Dans le bassin parisien, seule la zone de Paris possède également cette activité. Mais ceci se traduit par une fragilité de la zone, comme en témoigne son fort indice de Herfindahl calculé sur l'ensemble de la filière. L'indice corrigé de spécialisation est ainsi beaucoup plus faible que l'indice de spécialisation qui ne tient pas compte de la structure d'emplois. Les autres zones qui se détachent (loin derrière Cherbourg toutefois) sont essentiellement des zones qui occupent une part importante de leur emploi dans le secteur de l'assurance. Le Mans est évidemment concerné (les assurances représentent 49,7% de l'emploi local de la filière, même si cela représente seulement 7% de l'emploi bassin parisien de l'activité), de même que Châteauroux, Orléans, Chartres, Nanterre à la différence près que cette dernière présente un panel d'activités beaucoup plus large. A l'exception des bâtiments de guerre, toutes les activités amont sont présentes dans cette dernière zone d'emploi. Néanmoins, La zone doit son indice élevé à la part de l'assurance dommages, qui représente 57% de l'activité locale de la filière alors que se part dans l'emploi régional de la filière se monte tout juste à 20%. Ceci se traduit par une très forte concentration de l'activité d'assurance à Nanterre qui regroupe 28% des emplois de l'activité. Rouen, Versailles ou Compiègne sont également plus diversifiées que les autres zones lorsque l'on considère les activités Amont. On trouve quatre types d'activité à Compiègne (Assurances, Essais et analyses techniques, réparation navale, construction de navires civils) comme à Rouen. Dans cette dernière, le poids de l'assurance est moins marqué (15,9%), tandis que les 'Essais et analyses techniques' occupent 6,7% de l'emploi régional (mais ce n'est pas uniquement de l'emploi portuaire), l'emploi étant complété par des travaux maritimes et fluviaux et de la réparation navale. Notons au passage que le poids des activités d'Essais et Analyses techniques est relativement élevé pour une zone d'emploi n'appartenant pas à l'Ile-de-France. Au total, les activités 'Amont' représentent plus de 23% de l'activité locale de la filière à Rouen contre une moyenne de 30% pour le bassin parisien. Mais cette dernière est fortement tirée à la hausse par des zones atypiques comme Nanterre ou Cherbourg.



Aval (logistique)



Carte 19

Carte 20

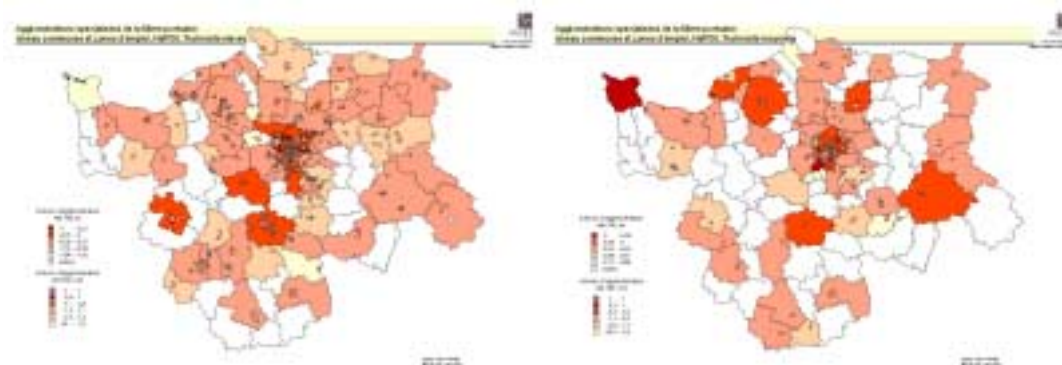
Comme nous pouvions l'attendre, nous observons ici une répartition très égale sur le territoire, les indices faisant surtout ressortir les zones qui n'ont pas encore été remarquées, c'est à dire la plupart...

Se distinguent toutefois dans les zones à dominante urbaine : Pont-Audemer (routier), Chauny (ferroviaire), Coulommier (surtout routier également ferroviaire), Pithiviers (Routier 90%, Ferroviaire 10%). Cette dernière proportion ne reflète pas les équilibres moyens du bassin parisien (16% de routier et 28% d'emploi ferroviaire), mais c'est celle qui est observée dans toutes les zones qui apparaissent en tête (Vire, Coutances, La Châtre). On note une seule exception pour Mortagne-au-Perche qui dispose en plus d'une activité messagerie fret (10% de l'emploi local, soit 40 personnes). Dans la Région Urbaine de Paris, c'est surtout Saint-Denis qui se détache : l'activité aval est très importante (près de 45% de l'emploi de manutention non portuaire du bassin parisien y est localisé, de même que 15% de l'activité messagerie-fret soit 3090 personnes c'est à dire 15% de l'emploi local). L'activité aval est également très diversifiée puisque l'on recense en plus des deux précédentes activités des emplois dans la logistique routière et ferroviaire (chacune des activités représentant plus de 10% de l'emploi local dans la filière).

Il suffit alors de noter que la majorité des zones concernées ont des indices de Herfindahl calculés sur la filière très élevés pour caractériser des zones faiblement présentes dans la filière et dotées d'une structure industrielle très concentrée (donc fragile). Ces zones sont donc, à quelques exceptions près, des zones dont l'activité est faiblement liée à la filière portuaire et dont l'activité est fragile du point de vue de la filière considérée.



Technicité



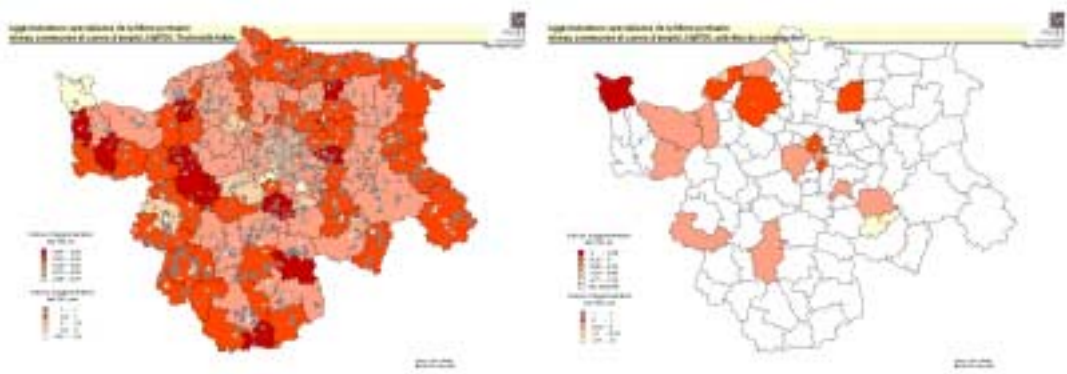
Carte 22

Carte 21

Etant données les activités correspondant à de forts niveaux de technicité, la carte ci-dessus est relativement peu étonnante : on y retrouve Le Mans pour les activités d'assurance (avec en plus des activités de réassurance, Organisation des Transports Internationaux et essais et analyses techniques), de même que Chartres et Orléans qui ont la même structure d'emplois que Le Mans mais en moins important. On trouve également le cœur de la RUP qui présente aussi des activités très diversifiées dans l'ensemble, même si cela se traduit par de fortes disparités locales : Paris et Nanterre sont ainsi présents sur toutes les activités de haut niveau de technicité, Nanterre présentant une spécialisation dans l'assurance (de même que Montreuil), alors que l'emploi de Cergy est principalement centré sur les 'Essais et analyses techniques', que Roissy, Saint-Denis et Orly sont plutôt orientés vers les activités d' 'Organisation des Transports Internationaux', Evry présentant quant à elle un profil relativement équilibré.

De la même façon, les activités à degré de technicité 'moyen' étant les activités de construction, de commerce de gros et d'affrètement, on retrouve parmi les zones à fort indice de spécialisation les zones d'emplois contenant de l'emploi dans la construction de navires (Cherbourg qui se trouve en tête mais aussi Le Havre et Caen), les zones spécialisées dans le commerce de gros (comme Orsay qui est en la zone d'emploi la plus importante du bassin dans cette activité avec plus de 950 employés soit 38% des effectifs recensés). La carte ci-dessous n'est donc pas étonnante. Elle fait ressortir les grandes zones portuaires et l'Ile-de-France (qui, de même que Compiègne présente une structure très diversifiée sur cette partie de la filière), ainsi que deux zones urbaines, Orléans et Troyes, qui ont la même structure centrée sur les activités d'affrètement et plus marginalement de commerce de gros, ces deux activités occupant tout de même une place négligeable au sein de la filière (respectivement 2,5% et 1,8% de l'emploi local de la filière à elles deux).





Carte 23

Carte 24

La carte ci-dessus pouvait également être attendue dans la mesure où elle reprend les activités non distinguées précédemment. Elle fait donc apparaître toutes les zones non portuaires et non urbaines dans lesquelles un minimum d'activité se trouve localisé. Nous retrouvons une carte identique à celle obtenue pour l'aval de la filière, essentiellement du fait du poids des activités logistiques dans cette partie faiblement technique de la filière. Notons que l'on observe une répartition spatiale des différentes activités qui va dans le sens d'une métropolisation et d'une concentration des activités à forte valeur technologique.

Construction

Pour finir nous avons choisi de caractériser uniquement la répartition des potentiels locaux dans le secteur de la construction (toutes les activités de construction ou de réparation de la filière). Ce choix est lié à la répartition a priori fortement conditionnée de ces activités. Etant donnée la faible présence d'activités, elle a essentiellement un but illustratif : les zones possédant plusieurs activités de construction différentes étant très peu nombreuses, on représente essentiellement le poids de l'activité dans chacune des zones pondéré par la structure de l'ensemble de la filière. Les zones maritimes sont les plus fortement représentées, puis apparaissent les zones où existe une activité de construction de bateaux de plaisance. Dans les zones intérieures, seules les zones de la région parisienne et Compiègne parviennent d'ailleurs à se hisser à la hauteur de Rouen ou du Havre.

Conclusion :

A l'issue de cet ensemble d'analyses, trois types de zones peuvent être distingués. Il s'agit tout d'abord des zones fortement présentes sur la filière qui en plus disposent d'un ou deux points forts au sein de celle-ci. Nous les appellerons des zones « phares ». Ensuite, des zones ont certes des spécialisations très intéressantes sur une partie de la filière, mais ne sont pas aussi bien positionnées lorsque l'on considère l'ensemble de la filière. Ce seront des zones dites « en pointe ». Viennent enfin des zones qui n'ont pas de spécialisation particulièrement marquée, mais dont la structure industrielle peut



servir de soutien éventuel au développement d'une activité (locale ou ailleurs dans le bassin parisien). Nous les appellerons zones « d'appoint ».

Les zones « phares » :

Ces zones ressortent très positivement lors de l'analyse globale de la filière et présentent en plus des spécialités fortes sur une partie des activités. Ce seront les zones au sein desquelles on trouvera les plus grandes chances de développement sur la filière portuaire. Elles sont au nombre de cinq sur le bassin parisien, Le Havre, Rouen, Paris, Saint-Denis et Nanterre

L'emploi de la zone du Havre est centré sur le cœur de la filière. Lorsque l'on s'intéresse à la répartition de ces activités du cœur de la filière au niveau communal, ce sont surtout les emplois d' 'Organisation des transports internationaux' qui dominent dans la zone du Havre, puisque parmi les trente deux communes de la zone ayant des emplois dans la filière, neuf comptent des emplois dans cette activité. Mais seules les communes de Oudalle, et surtout Gonfreville-l'Orcher et Le Havre ont un emploi diversifié.

La zone de Rouen est elle présente à la fois sur le cœur de la filière et sur la partie amont de celle-ci. En dehors des zones d'Ile-de-France, c'est la seule zone à se positionner à la fois sur deux parties de la filière. 64 communes sont présentes sur la filière, mais seules 25 ne sont pas uniquement présentes sur la partie aval de la filière. Elles sont regroupées autour de commune centre de Rouen qui est présente sur l'ensemble du cœur d'activité, mais compte très peu d'emplois dans la partie amont de celle-ci. La zone d'emploi doit ainsi son positionnement avantageux sur ce segment à la proche banlieue de Rouen et aux communes entre Rouen et Paris sur la Seine.

Les trois dernières zones appartiennent à l'espace francilien. La zone de Paris est massivement présente sur l'ensemble de la filière, puisque seuls deux arrondissements (3^{ème} et 4^{ème}) ne sont pas présents sur tous les segments. La zone de Nanterre est elle spécialisée dans la partie Amont de la filière (avec une très forte spécialisation en Assurance), mais se positionne également avantageusement sur le cœur de la filière grâce au Nord de la zone. La zone de Saint-Denis doit quant à elle sa présence à son secteur logistique. Le très important développement de celui-ci permet à la zone d'être présente sur plusieurs segments de la filière et de disposer d'un fort indice d'agglomération lorsque l'on approche la filière dans le cadre de l'ensemble de l'économie.

Les zones « spécialisées » :

Ces zones spécialisées sur une partie de la filière n'apparaissent pas ou alors très marginalement dans les autres segments de la filière, de sorte que même si leur indice global est élevé, ces zones n'ont pas un positionnement avantageux sur l'ensemble des activités. L'emploi de la spécialité y est généralement concentré dans un très petit nombre de communes. Ainsi, seules six communes participent à la spécialisation de la zone d'emploi de Cherbourg sur l'amont de la filière, le même nombre pour Roissy sur le cœur de la filière, trois dans la zone d'Orsay sur le même segment et trois communes également dans la zone d'emploi de Chauny à concentrer l'ensemble de l'emploi aval. Ceci se traduit



généralement par une plus grande fragilité de la zone puisqu'elle se trouve sous la menace directe d'une hyper spécialisation. Notons à ce propos que seule la zone de Cherbourg est spécialisée dans une activité qui ne dépende que de la filière portuaire.

Les zones « d'appuis » :

Ce sont des zones pour lesquelles le cadre global dans lequel la filière s'inscrit permet de valoriser des activités présentes. On ne cherchera donc pas forcément à développer l'activité locale, mais on trouvera dans ces zones des germes d'activité s'insérant dans une structure industrielle susceptible d'engendrer d'importantes externalités. On trouve dans cette catégorie l'ensemble des zones d'emplois d'Ile-de-France, Orléans et Compiègne. A un niveau moindre, on retrouve à des degrés divers l'ensemble des grandes agglomérations du bassin parisien (Reims, Tours, Troyes, Caen et Amiens).



Carte 25

