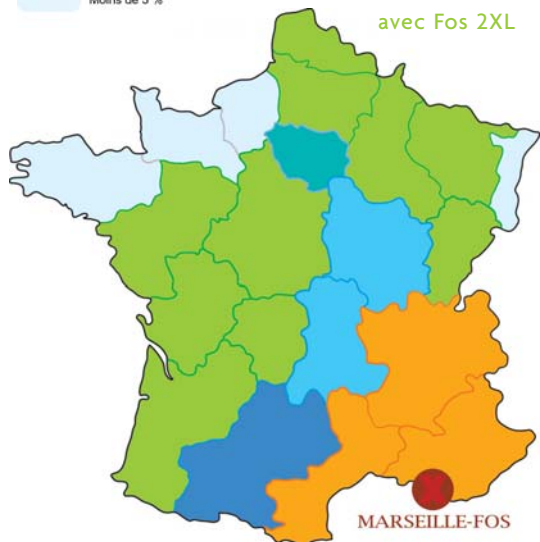
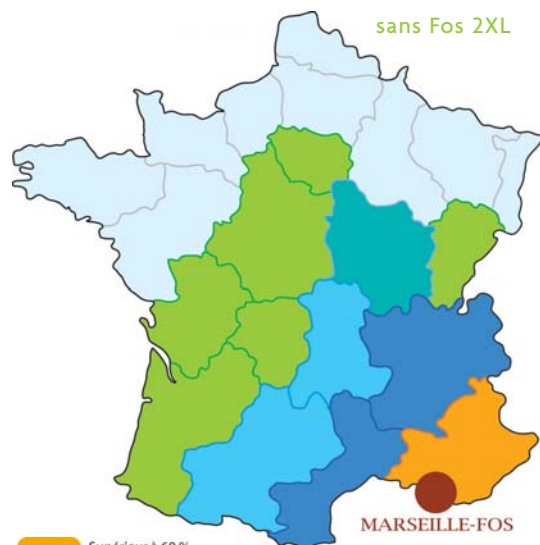


Part de marché du Port de Marseille-Fos en 2010



L'impact sur l'emploi du projet 2XL

Tout grand projet est porteur d'emplois dans le bassin où il doit s'implanter. Fos 2XL n'échappe pas à cette règle. Il s'inscrit dans ce contexte, à savoir l'impact actuel sur l'emploi de l'activité portuaire de Marseille-Fos et plus précisément la part concernée par le trafic conteneurs.

L'impact sur l'emploi de l'activité portuaire de Marseille-Fos

Les activités industrialo-portuaires génèrent un ensemble d'emplois directement liées à celles-ci entraînant une part d'activité pour les entreprises assurant des prestations complémentaires.



Estimation globale des emplois directs, indirects et induits du PAM

- s Les emplois directs : ils correspondent aux activités immédiatement liées à l'activité maritimo-portuaire, celles dont l'existence même est liée aux ports. Ce sont toutes les professions portuaires liées aux prestations fournies aux navires et aux marchandises qu'ils transportent à l'occasion des chargements, déchargements et stockage : avitaillement, réparation navale, lamanage, pilotage, remorquage, manutention, entrepôts, assurances maritimes, transitaires, douanes, services du Port, etc.
- s les emplois indirects : ils correspondent aux emplois des entreprises dont une partie seulement du chiffre d'affaires est liée à l'activité du port : entreprises utilisant le Port pour leurs importations ou leurs exportations, fournisseurs du domaine portuaire, transporteurs travaillant avec les entreprises importatrices ou exportatrices, entreprises de distribution et de logistique, etc.
- s les emplois induits : difficiles à appréhender, il s'agit des emplois créés ou maintenus dans le commerce

ou les services et générés par la consommation des personnes employées par les activités directes ou indirectes dans leur vie courante.

Emplois directs et indirects du Port de Marseille-Fos 2002

emplois directs	sous total	total
Services aux navires		3 603
• Pilotage	123	
• Remorquage	187	
• Lamanage	89	
• Avitaillement & soutage	162	
• Réparation navale	453	
Etablissement portuaire PAM	1 470	
Manutention	1 117	
Administrations		435
• Douanes	300	
• Services phytosanitaire et vétérinaire	14	
• Police aux frontières	86	
• Service maritime	35	
Clients et représentants des clients		4 650
• Transitaires	2 000	
• Agents maritimes	800	
• Armements (<i>hors personnel naviguant</i>)	1 768	
• Courtiers maritimes	30	
Divers		
<i>Pesage (municipal), marins-pompiers, capitainerie, autre personnel technique des services d'état, personnel administratif des sociétés de manutention, assureurs</i>	485	
emplois indirects		
Pré/post-acheminement		30 698
• Fer	53	
• Fleuve	15	
• Route et logistique externe	4 000	
Logistique	9 000	
Industries	17 630	

Emplois directs et indirects = 39 386

Manutention



Emplois Port Marseille-Fos

	PAM 2004	FOS 2XL 2015
Emplois directs (emplois portuaires, administrateurs, professionnels)	9 000	+ 400
Emplois indirects (Transport, logistique, industrie)	31 000	4 000 à 4 500
Emplois cumulés Travaux 2XL		400 à 500

Administration



Services aux navires



Administration douane



Travaux



Réparation navale



Transitaires / Agents maritimes



Avec un total d'environ 40 000 emplois directs et indirects, le port de Marseille-Fos représente en 2002, environ 6,5% des emplois dans les bassins d'emplois où il est implanté : Marseille-Aubagne, Fos-sur-Mer et Etang de Berre.

La structure de l'emploi local

Agriculture	2%	3%	4%
Industrie	13%	12%	19%
Construction	6%	6%	6%
Tertiaire	79%	79%	70%
Total	100%	100%	100%

Source: INSEE

Les emplois induits, par exemple dans la restauration ou le commerce de proximité, ne sont en revanche pas globalement estimés pour l'ensemble des filières.



La part des transports et de la logistique

L'activité d'un port implique bien évidemment une part importante d'emplois dans ces deux secteurs qui lui sont essentiels.

Les transports

Sur l'ensemble de la région, cette activité comptait 74 000 emplois en 1999, concentrés à l'intérieur, autour des grandes agglomérations et autour de l'étang de Berre (Vitrolles, Fos-sur-Mer, Marignane). Les Bouches-du-Rhône représentaient 47% de ces emplois et 44% des établissements de transport et de logistique de la Région PACA.

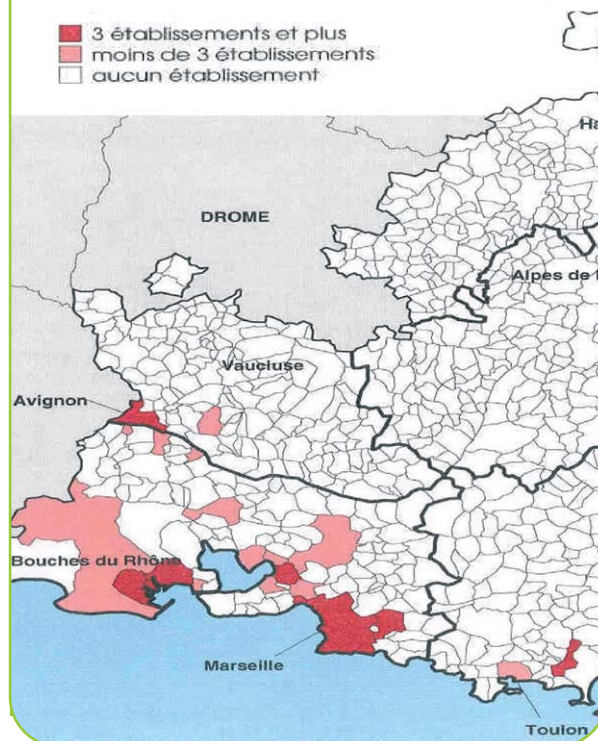
Les emplois indirects du transport liés à la présence des ports de la région (Nice, Toulon, Marseille-Fos) sont estimés à 4 700 emplois, soit 6,7 % des emplois de PACA. L'ensemble des communes concernées par un impact indirect sur les transports forme une zone de 45 communes autour de l'étang de Berre dans un

triangle de 70 km de côté allant de Marseille et même Aubagne et Gémenos à l'Est, jusqu'à Port-St-Louis-du-Rhône à l'Ouest et Cavaillon au Nord.

Ce périmètre d'impact concentre 87 % des emplois liés aux ports, alors qu'il totalise 48 % des actifs du transport routier et de la logistique résidant dans la région PACA. 18 communes de la région comptent quatre actifs ou plus occupant un emploi lié aux ports. Toute proportion gardée, cette densité est élevée puisqu'elle est dix fois plus importante que celle que l'on observe en moyenne sur le territoire régional. Les emplois liés situés à Fos et à Port-Saint-Louis sont entièrement liés à l'activité du PAM.

Etablissements à dominante logistique liés aux ports par commune

- 3 établissements et plus
- moins de 3 établissements
- aucun établissement

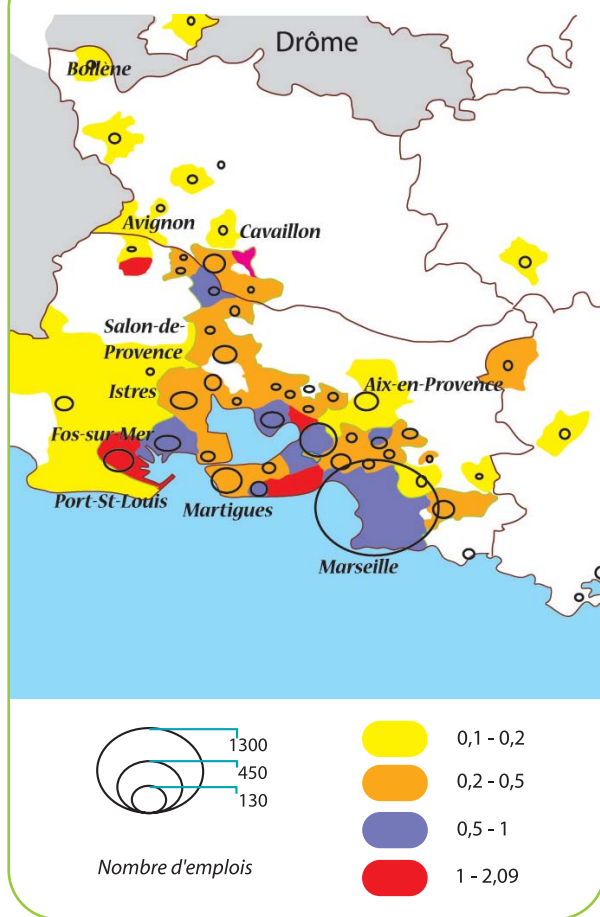


La logistique

La proximité d'un port est la principale raison de localisation des établissements à dominante logistique liés aux ports (67,2 % d'entre eux), la logistique se développant mieux autour des grandes villes. Tous les établissements de ce secteur implantés à Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône et Avignon, la majorité de ceux implantés à Nice et Marseille, travaillent avec un ou des ports de la région.



Emplois dans les transports au lieu de résidence



Ce sont les marchandises diverses *conteneurisées* qui génèrent le plus d'activité logistique dans la région : 87,5% des établissements à dominante logistique déclarent traiter des marchandises diverses.

Les emplois induits

Les emplois induits par la consommation des activités directes et indirectes et celle de leur famille sont estimés à 7 500, soit la moitié de l'impact.

L'impact sur l'emploi du trafic conteneurs

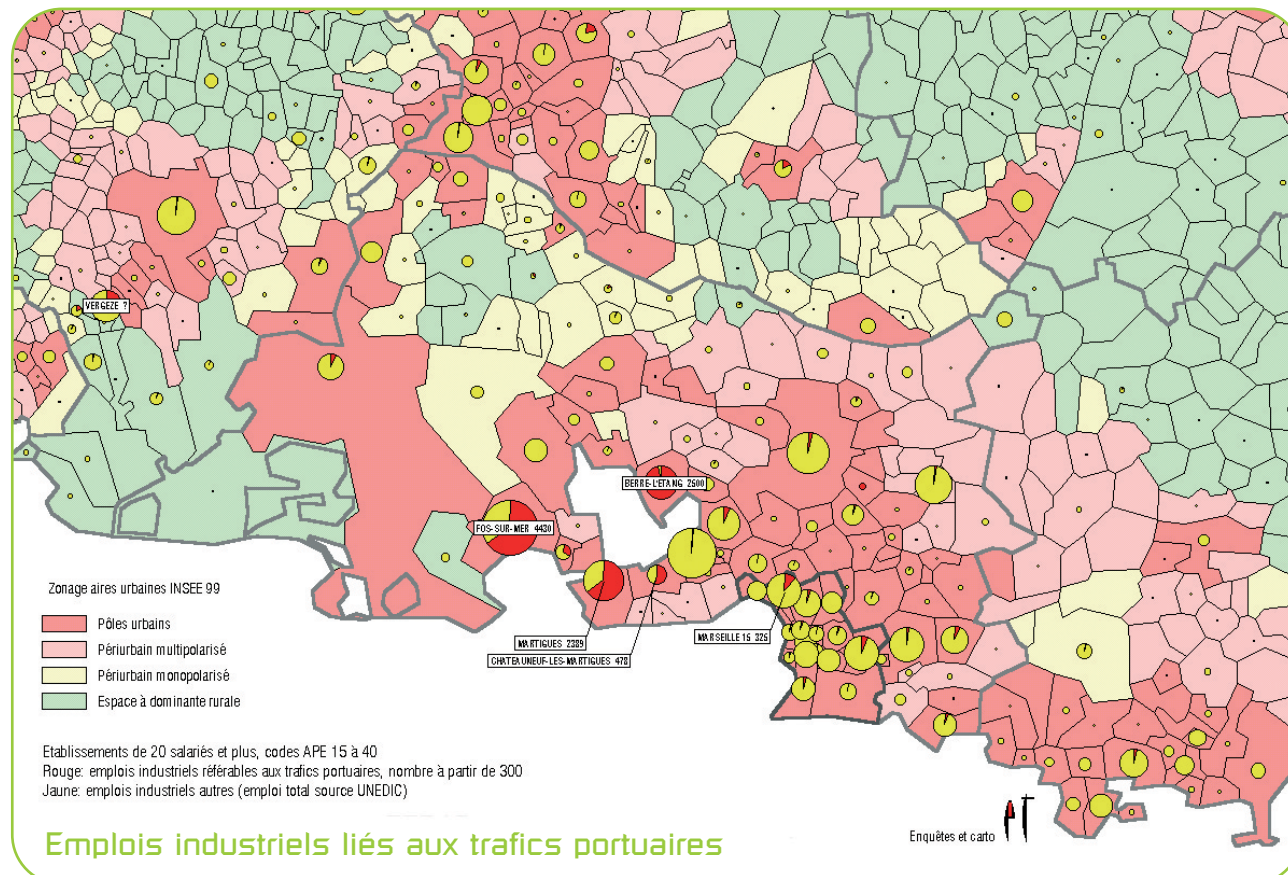
Les emplois directement liés au trafic des conteneurs doivent être distingués de l'important trafic dans le domaine des hydrocarbures. Ce trafic conteneurs est particulièrement important dans deux secteurs, le secteur des transports et de la logistique et le secteur industriel.

Dans le secteur transports et logistique

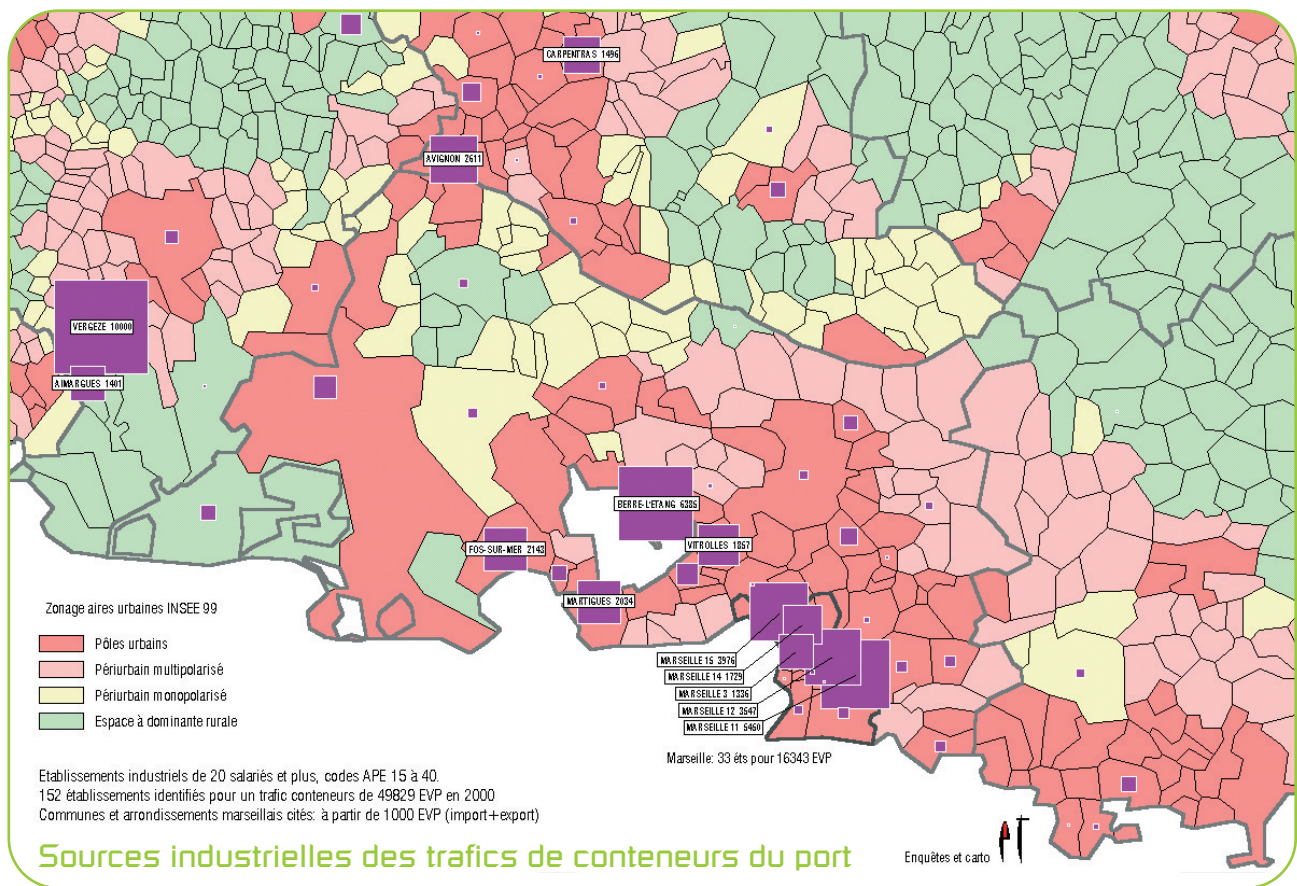
Ce sont les marchandises diverses qui constituent la majeure partie de l'activité conteneurs de ce secteur. Les chargeurs et la grande distribution ont en effet de plus

en plus recours aux services des professionnels du transport et de la logistique pour assurer, à leur place, des tâches telles que le stockage, le conditionnement des produits, la gestion des stocks et des commandes. Cette logistique liée au transport est ainsi de plus en plus intégrée dans les établissements qui, autrefois, n'assuraient que le transport lui-même.

En matière d'emplois, on peut dire d'une manière générale que les opérations liées au stockage et à la manutention demandent plus de personnel par tonne traitée que le transport pur ou l'organisation de ce dernier. Ainsi, en 1999, on estimait qu'en région PACA, un emploi en transport logistique traitait environ 3 300 tonnes de



Emplois industriels liés aux trafics portuaires



marchandises, mais seulement 1 200 tonnes dans les établissements de messagerie ou fret express, évidemment plus utilisateurs de main d'œuvre.

Si l'utilisation de conteneurs limite le personnel nécessaire aux opérations de **transbordement** des marchandises dans les établissements qui en assurent ensuite le transport, elle requiert, en revanche, plus de main d'œuvre pour certains services de stockage et de logistique (**empotage**, **dépotage**, reconditionnement des produits,...).

Globalement, on estime que l'activité conteneurs crée un emploi pour 2 200 tonnes dans les établissements de transport et de logistique. Compte tenu du tonnage conteneurs réalisé par le Port de Marseille-Fos on peut estimer que cette activité a généré en 2002 environ 3 519 emplois indirects dans les transports et la logistique, soit environ 8.8 % des emplois créés par l'activité portuaire dans ce secteur (3 257 en 2000, 3 671 en 2003).

L'impact sur l'emploi du projet Fos 2XL



Il ne peut qu'être estimé aujourd'hui et dépendra bien évidemment de la réussite du projet et de l'atteinte de ses objectifs :

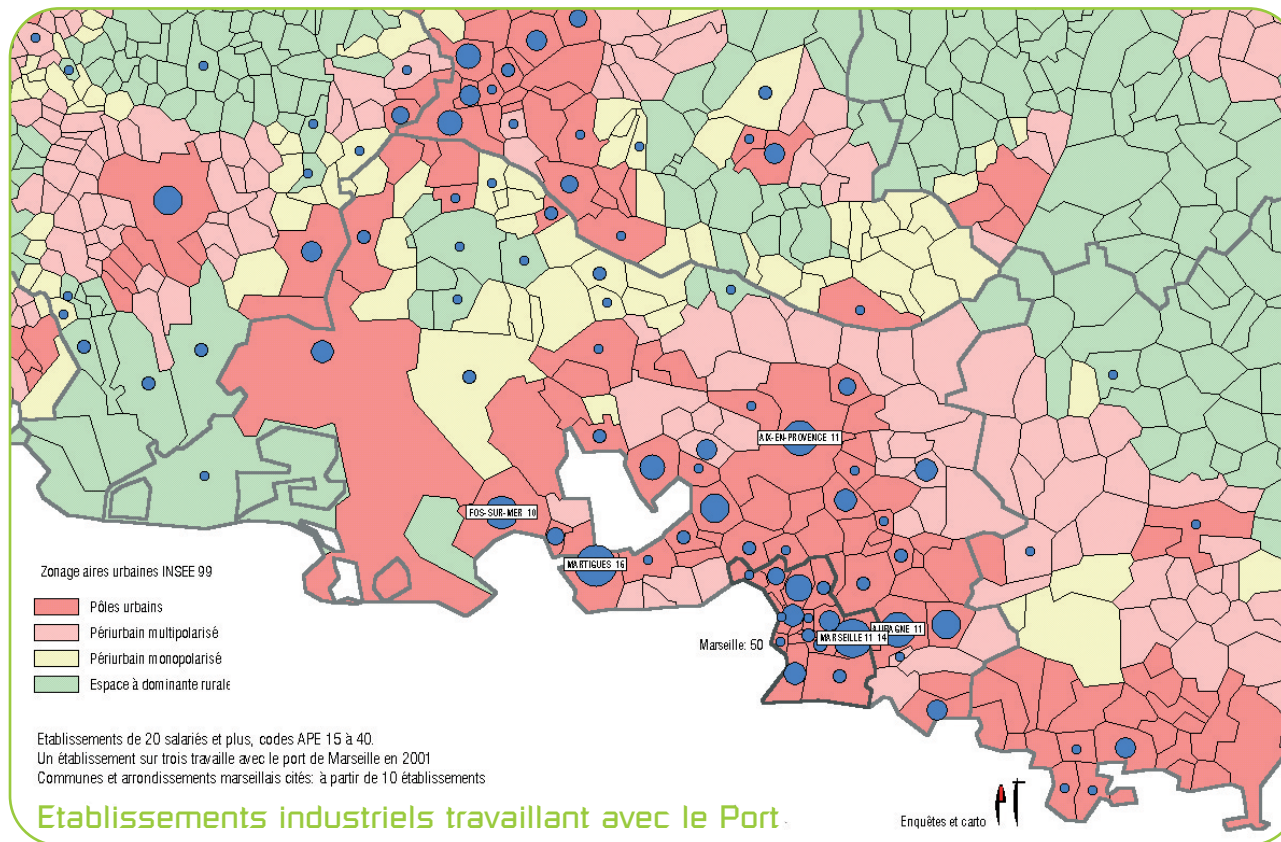
- hypothèse haute, moyenne ou basse de l'augmentation du trafic,
- limite de saturation des installations existantes (organisation du travail et gains potentiels) : le scénario de référence,
- activités développées sur le terminal Fos 2XL et en relation avec lui : implantation et développement d'activités logistiques par exemple,
- économies d'échelle liées à toute augmentation du volume d'activité.

L'entrée en exploitation de Fos 2XL nécessitera pour permettre l'exploitation simultanée de plusieurs terminaux de faire appel à du personnel nouveau. En hypothèse haute, l'impact sur l'emploi indirect dans les transports et la logistique peut être estimé à 1 emploi pour 2 220 tonnes après de 2007, s'ajoutant aux emplois directs et aux emplois industriels susceptibles d'être créés.

Il faut également rappeler qu'avant l'entrée en exploitation du nouveau terminal, un certain nombre d'emplois seront générés dans le secteur de la construction. On estime qu'environ 400 emplois pourraient ainsi être créés en cumulé sur toute la période du chantier.

Plus précisément, trois années de chantier entraîneront la création de :

- 30 emplois pour les opérations de dragage,
- 60 pour la construction des quais,
- 20 pour les terrassements,
- 20 pour la livraison des matériaux,
- 10 dans les bureaux d'études chargés des opérations de contrôle,
- 20 pour les infrastructures ferroviaires,



Etablissements industriels travaillant avec le Port

Dans le secteur industriel

En 2001 ont été identifiés 935 établissements industriels travaillant avec le Port dans un périmètre couvrant les Bouches du Rhône et les grandes aires urbaines voisines. 17 630 de leurs emplois étaient liés à l'activité portuaire, pour un trafic de 59 millions de tonnes. L'emploi industriel généré par le trafic conteneurs du PAM a pu alors être estimé à 3 060 emplois.

Quant aux sources industrielles locales du trafic de conteneurs du PAM, il a été identifié environ 50 000 *EVP* attribuables à l'industrie dans l'aire d'étude, soit 9 % du trafic conteneurs du PAM en 2000. La destination des deux tiers des conteneurs est l'exportation,

l'industrie alimentaire représentant la moitié des tonnages et l'industrie chimique un bon tiers. Le Maghreb, la Corse et l'Egypte occupent une place importante dans ces échanges liés à l'industrie de l'*hinterland* proche.

Dans la région, Marseille tient une grande place dans ce mode de conditionnement, avec 16 343 *EVP*, soit le tiers des conteneurs identifiés. Les principaux acteurs appartiennent à l'industrie alimentaire, puis à l'industrie chimique plus loin derrière. Le second pôle régional d'expédition se trouve à Vergèze et à Aimargues dans le Gard, le pôle de Berre, où le styrène exporté est conteneurisé, se situant en troisième position, devant Avignon, Fos et Carpentras.

soit environ 160 emplois au total sur la période, auxquels s'ajouteront environ 200 emplois pour la construction d'outillages, de bâtiments et pour le revêtement des terminaux pendant les 18 mois de travaux réalisés par les opérateurs sur ces lots respectifs.

Conclusion

Au total, les études réalisées laissent penser qu'aux 400 emplois générés pendant la période des travaux, et si le projet Fos 2XL génère environ 800 000 EVP, soit environ 8 millions de tonnes, ce sont plus de 4 500 emplois qui sont susceptibles d'être créés dans les transports terrestres et la logistique lorsque le terminal aura atteint sa vitesse de croisière, auxquels il convient d'ajouter près de 400 emplois directs, dans les professions portuaires et maritimes (9 000 emplois directs pour 90 MT de trafic total, soit 700 emplois pour 7 MT de conteneurs en 2001 ; du fait d'effets de seuil dans un certain nombre de professions -administratifs notamment- et de l'optimisation des process attendue via Fos 2XL en raison de l'industrialisation des process, on considère que ce chiffre peut être ramené à 400).

A moyen terme, soit entre 2008 (mise en service programmée de Fos 2XL) et 2015, ce sont entre 4 000 et 4 500 emplois supplémentaires qui devraient être créés localement.



L'impact de Fos 2XL sur l'aménagement et le développement local

Le projet Fos 2XL est à la fois accélérateur du développement local avec des retombées économiques importantes sur les différentes zones d'activités logistiques de l'hinterland du Port et demandeur de développement urbain et d'aménagements à proximité de la Zone Industriale-Portuaire de Fos.

Fos 2XL, accélérateur du développement local

Fos 2XL, par les retombées attendues dans les secteurs des services et de l'industrie constitue, un accélérateur certain du développement local.

Les retombées attendues dans le secteur des services

La hausse du trafic conteneurs attendue sur Fos 2XL est de l'ordre de 1000 navires supplémentaires par an pour les Bassins Ouest, soit 10% d'escales supplémentaires sur l'ensemble du Port de Marseille-Fos, chaque escale générant a minima 3 types d'activités :

- s des activités de soutage : 160 000 tonnes supplémentaires sur la base de 160 tonnes en moyenne par navire et par escale sur les bassins de Marseille-Fos, d'où une demande supplémentaire en direction des raffineries,
- s des activités d'avitaillement : un porte-conteneur embarque 8 à 10 tonnes d'avitaillement pour un voyage de 35-40 jours,
- s des activités de maintenance : réparation, mécanique moteur, électronique embarquée par exemple.

Des emplois directs et indirects dans les secteurs des transports et de la logistique et dans une perspective de développement local sont de nature à offrir aux jeunes, en particulier pour des profils peu ou pas qualifiés, ainsi qu'aux femmes, des perspectives nouvelles d'emplois

tertiaires ou de manutention, la nature non industrielle des emplois offerts apportant des changements sensibles sur le marché de l'emploi dans la ZIP et dans les zones d'activités logistiques riveraines.

En dehors des activités industrielles bordant la darse 2, la ZAC de Malebarge à Port Saint Louis est la zone d'activités la plus proche de Distriport et de Fos 2XL. Ses activités diverses, artisanat, commerce et transport, en font une zone communale économique et dynamique, présentant la capacité d'accueillir des sociétés prestataires de services pour les entreprises implantées sur Distriport.

Le pôle conteneurs 2XL-Distriport-Terminal Gravelleau-Zone de services portuaires

Il constitue le premier maillon en Méditerranée du Nord d'une chaîne logistique terrestre irriguant un *hinterland* commercial et logistique de près de 300 km.

Afin de répondre aux besoins du marché, voire de les anticiper, le port de Marseille-Fos a mis en place une réponse logistique aux besoins de l'ensemble des opéra-

Contexte territorial du Pôle Conteneurs de Fos

