

ANNEE UNIVERSITAIRE 2010-2011

## IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DU PORT AUTONOME DE LA GUADELOUPE

Rapport final réalisé par : Mademoiselle Emilie LARAME,

Etudiante en Master II Ingénierie Economique du Développement et de l'Environnement (IEDE)

**Tuteur pédagogique UAG :**

Monsieur Jean-Gabriel MONTAUBAN

Professeur à l'Université des Antilles et de la Guyane (UAG)

**Tuteur de stage :**

Monsieur Olivier PIERROT

Chargé d'études économiques et tarifaires (PAG)

## REMERCIEMENTS

En premier lieu, je tiens à remercier mon tuteur de stage Monsieur Olivier PIERROT pour sa sympathie et ses conseils avisés pour la bonne réalisation de ce rapport de stage. Il m'a apporté son soutien et sa bonne humeur afin de me mettre dans les meilleures conditions de travail.

Puis, je remercierais l'ensemble du Service Prospective : Madame Sophie SAINT-CHARLES, Madame Caroline CESSY, Madame Sita NARAYANAN et Monsieur Benjamin BIGARRE pour m'avoir reçu dans leur service et ils m'ont aidé à passer ce stage de quatre mois de la plus belle des manières. Dans la même perspective, un grand merci à la Direction de l'Aménagement et son directeur, Monsieur Olivier CARMES ainsi qu'au personnel des autres services (Service Ingénierie et Service Maintenance du Patrimoine).

Par la suite, je remercierais mon tuteur pédagogique à l'Université des Antilles et de la Guyane (UAG), Monsieur Jean-Gabriel MONTAUBAN, pour ses nombreux conseils et pour son soutien indéniable. Merci à lui.

Mes remerciements s'adressent également à Messieurs Alain MAURIN et Patrice BORDA pour m'avoir proposé ce stage au Port Autonome de la Guadeloupe et pour m'avoir fait confiance. Ils n'ont pas douté de mes capacités quant à la réalisation de cette étude. Merci à eux.

Enfin, je remercierais ma famille et mes amis pour m'avoir soutenu et épaulé tout au long de ces quatre mois : BILIONIERE Maurice, BRUNET Kevin, GALETTE Julie, APPATORE Lucinda et MEZY Marc.

# SOMMAIRE

REMERCIEMENTS .....	2
SOMMAIRE .....	3
INTRODUCTION.....	5
<b>Synthèse</b> .....	6
<i>Le Port Autonome de la Guadeloupe, partenaire incontournable de l'économie guadeloupéenne</i> .....	6
<b>I. Présentation de la Guadeloupe et de son activité portuaire</b> .....	8
1.1. Quelques chiffres sur le département de la Guadeloupe.....	8
1.2. Une économie fortement tertiaisée .....	9
1.3. Un port éclaté sur tout le territoire guadeloupéen .....	9
1.4. La structure du trafic portuaire du Port Autonome .....	13
<b>II. Précisions méthodologiques</b> .....	16
2.1. Les indicateurs retenus .....	16
2.2. La répartition des activités liées au Port Autonome de la Guadeloupe.....	17
2.3. Application de la méthode aux différents acteurs portuaires .....	19
<b>III. Résultats de l'étude</b> .....	21
3.1. Synthèse des résultats.....	21
3.2. L'activité portuaire directe est marquée par la prééminence des auxiliaires de marchandises .....	22
3.3. La sous-traitance mobilise les deux tiers de l'emploi total des activités directes élargies.....	23
3.4. Les activités indirectes : sources de richesse pour l'économie guadeloupéenne .....	24
3.5. Les activités portuaires contribuent à la création d'emplois et de richesses dans le secteur de la Grande Distribution .....	27

3.6. L'impact du PAG a fortement augmenté ces dernières années.....	28
3.7. Les extensions possibles avec le Grand Projet de Port (GPP).....	28
CONCLUSION .....	30
BIBLIOGRAPHIE .....	31
GLOSSAIRE .....	32

# INTRODUCTION

Dans le cadre de la validation du Master II Ingénierie Economique du Développement et de l'Environnement (IEDE), un stage d'une durée de quatre mois minimum doit être réalisé en entreprise. Cette immersion dans le monde professionnel constitue une étape obligatoire pour l'obtention du diplôme et permet d'appliquer toutes les connaissances et techniques acquises lors de la formation. J'ai donc choisi d'effectuer ce stage au Port Autonome de la Guadeloupe (PAG), à la Direction de l'Aménagement (DA) – Service Prospective (SP). Ma principale mission consistait à réaliser une étude d'impact socio-économique du PAG sur l'économie guadeloupéenne. En effet, le PAG se positionne comme une plate-forme incontournable des échanges maritimes de l'archipel grâce à une diversité de ses activités qui concernent le trafic de marchandises, le transport de passagers entre les dépendances et une activité de croisière. Au-delà de cet aspect maritime, le port assure également l'aménagement et la gestion d'installations portuaires et para portuaires à travers sa zone d'activité industrielle et commerciale.

Procéder à une étude d'impact socio-économique permet de juger de la richesse et du poids du PAG pour l'économie guadeloupéenne. Pour ce faire, l'étude doit être évaluée à partir de trois indicateurs tels que l'emploi, la valeur ajoutée (VA) et l'excédent brut d'exploitation (EBE). Les données recueillies sont réalisées sur quatre types d'activités à savoir les activités directes, directes élargies, indirectes et induites.

La méthodologie de cette étude se base essentiellement sur des indicateurs qui caractérisent la rentabilité de l'activité de l'entreprise ainsi que la création de richesse qu'elle génère. En se référant aux données financières et pas uniquement sur le trafic portuaire, nous pouvons avoir un aperçu de la contribution économique du PAG pour l'archipel guadeloupéen.

Ce rapport s'articule autour de trois grandes parties dont la première consiste à présenter brièvement l'archipel guadeloupéen et le PAG avant d'exposer, dans un second temps, la méthodologie suivie pour cette étude. Dans une troisième partie, nous verrons l'impact du Port à travers les différents résultats obtenus.

## Synthèse

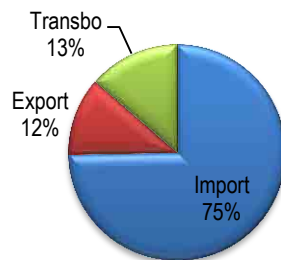
### Le Port Autonome de la Guadeloupe, partenaire incontournable de l'économie guadeloupéenne

Unique port autonome ultramarin, le Port Autonome de la Guadeloupe base son développement sur un trafic de marchandises, de conteneurs et de passagers, qui est en perpétuelle augmentation. En effet, sur la décennie 2000-2010, le trafic a suivi une tendance générale à la hausse (+1,4% pour le trafic de marchandises, +4,1% pour celui de conteneurs en moyenne par mois). En revanche, le trafic de passagers a connu une baisse relative de -4,2% en 2009 suite à la crise sociale du début d'année 2009, alors que ce trafic était en nette augmentation depuis deux ans (+8,4% pour la saison 2006-2007 et +2,8% pour celle de 2007-2008).

#### La Guadeloupe : territoire d'importation

De par le caractère insulaire de l'archipel guadeloupéen, le PAG joue un rôle essentiel dans le commerce de marchandises. La Guadeloupe importe  $\frac{3}{4}$  de ses marchandises et l'exportation est faible.

Une économie tournée vers l'importation

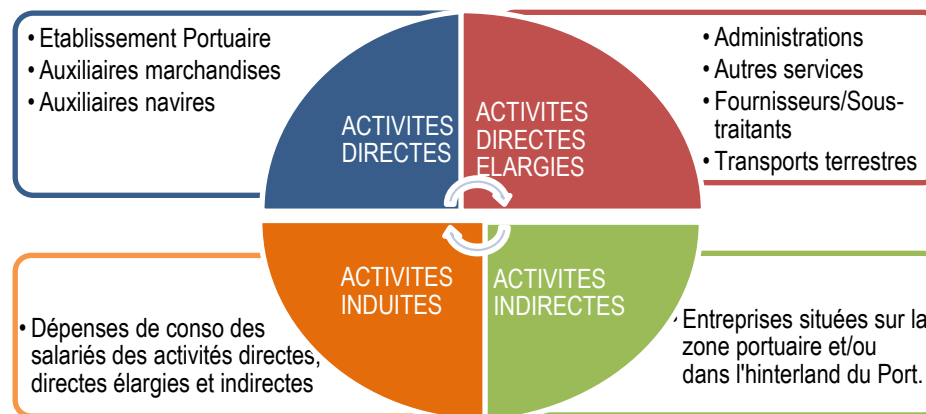


La répartition des marchandises destinées à l'importation est globalement équitable entre les vracs liquides, solides et les marchandises diverses conteneurisées et non conteneurisées. Le vrac liquide correspond aux hydrocarbures ; le vrac solide

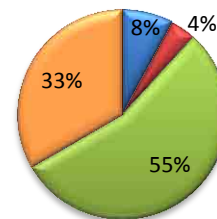
regroupe tous les minerais ou matières premières nécessaires aux entreprises pour le développement de leur activité (gypse, sable local, charbon, engrais, céréales, ...).

#### Des retombées sur l'ensemble de l'économie

Au-delà de cette activité portuaire et maritime, le PAG constitue un tremplin incontournable pour le développement économique. Son activité rayonne sur l'ensemble de l'activité économique et peut se décliner autour de quatre types d'activités :

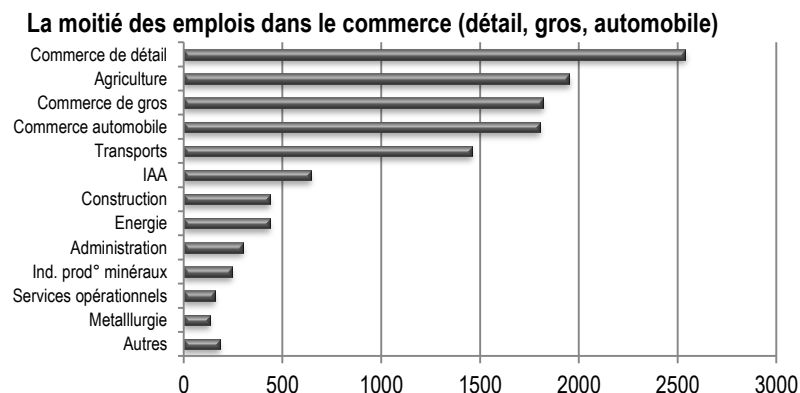


#### L'activité globale du PAG génère 11% de l'emploi et 7% de la VA du territoire



<b>DIRECT :</b>	<b>941 emplois</b>
<b>DIRECT ELARGI :</b>	<b>476 emplois</b>
<b>INDIRECT :</b>	<b>6 636 emplois</b>
<b>INDUIT :</b>	<b>4 027 emplois</b>
<b>TOTAL :</b>	<b>12 080 emplois</b>

Ce nombre d'emplois total correspond à 11,1% de l'emploi en Guadeloupe se répartissant entre plusieurs secteurs d'activités avec une prépondérance dans le commerce et l'agriculture.



**L'activité globale du PAG contribue à hauteur de 7% de la VA du territoire**

**L'activité portuaire et maritime du Port Autonome génère une VA de plus de 540M€, un EBE de plus de 167M€ et un CA de plus de 2 680M€.**

	DIRECT	DIRECT ELARGI	INDIRECT	INDUIT
VA :	61 417 465€	22 006 021€	280 428 058€	181 925 772€
EBE :	21 420 329€	6 318 234€	83 914 059€	55 826 311€
CA :	166 880 577€	29 225 781€	1 592 883 199€	894 494 779€

Les activités indirectes sont celles qui participent pour la grande part aux résultats financiers. Plus de la moitié de chaque indicateur est à imputer à l'éventail des entreprises de ces activités qui utilisent le Port comme interface stratégique pour leur import-export.

Dans le même ordre d'idées, les activités induites contribuent pour un tiers à l'emploi total, à la valeur ajoutée totale et aussi à l'excédent brut d'exploitation total du PAG.

Au final, l'activité portuaire participe pour 7,1% de la VA et 5,7% de l'EBE en Guadeloupe.

En se focalisant sur les activités indirectes, l'emploi et la valeur ajoutée se répartissent majoritairement dans les secteurs du commerce et l'agriculture. Le secteur du commerce (de détail, de gros et automobile) rassemble près de 60% de l'emploi et 70% de la VA totale des activités indirectes. L'agriculture (exclusivement la production de bananes), assure 20% de l'emploi indirect et seulement 6% de la VA indirecte.

### **Quels impacts avec le Grand Projet de Port ?**

Dans le cadre du Grand Projet de Port, qui prévoit l'agrandissement du terminal de conteneurs de Jarry, il sera question de traiter près de 500 000 EVP. L'augmentation du nombre de conteneurs traités pourrait conduire à créer des emplois à différents niveaux de l'activité portuaire et maritime : manutention, auxiliaires de navires et de marchandises, transports, ...

Par ailleurs, pendant la phase de travaux, les entreprises de BTP seraient naturellement sollicitées. De plus, ce projet ouvre la perspective d'horizons nouveaux pour la production locale et les industries de transformation. L'optimisation des ressources techniques, technologiques, législatives constituent inéluctablement des éléments clés pour le développement de l'économie guadeloupéenne.

## I. Présentation de la Guadeloupe et de son activité portuaire

### 1.1. Quelques chiffres sur le département de la Guadeloupe

La Guadeloupe, département français d'Amérique (DFA), est rattachée à la France métropolitaine et est située entre l'Océan Atlantique et la Mer des Caraïbes. Elle fait partie des sept régions ultrapériphériques (RUP) de l'Union Européenne. D'une superficie de 1628 Km<sup>2</sup>, elle est constituée de deux îles, la Basse-Terre et la Grande-Terre reliées par un bras de mer la Rivière Salée. Trois dépendances y sont rattachées : la Désirade, les Saintes et Marie-Galante. Depuis Juillet 2007, les Iles du Nord (St-Martin et St-Barthélémy) n'en font plus partie, elles sont désormais des Collectivités d'Outre-mer (COM).

**Population** : 404 000 habitants, soit près de 0,6% de la population française (01/01/2009).

**PIB** : 8,1 milliards d'euros (0,4% du PIB de la France), soit un PIB/h : 17 882 euros (2008).

**Emploi** : 109 201 (31/12/2008).

**Taux de chômage** : 23,5% au sens du BIT (2009).

**Valeur Ajoutée** : 7,701 milliards d'euros (2008).

**Excédent Brut d'Exploitation**: 2,952 milliards d'euros (2008)



Source : <http://fr.academic.ru/dic.nsf/frwiki/174260>

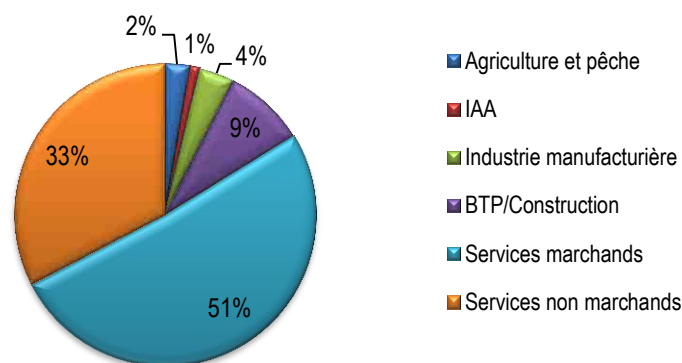
Source : IEDOM, Rapport annuel 2009 Guadeloupe



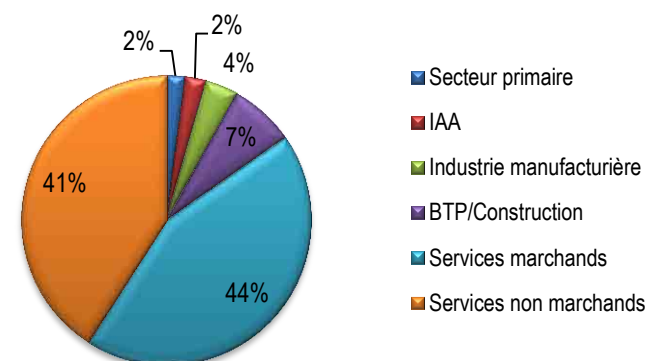
## 1.2. Une économie fortement tertiaarisée

L'économie de la Guadeloupe se caractérise par une forte tertiarisation ; les services comptent pour 84% de la valeur ajoutée du territoire et pour 85% de l'emploi salarié. On distingue les services marchands (commerce, services aux entreprises et aux particuliers, activités immobilières et financières, hôtellerie, transport) et les services non marchands (services administrés tels que l'éducation, la santé, l'action sociale). Le secteur du bâtiment et travaux publics (BTP) forme la troisième activité majeure avec 8,7% de la valeur ajoutée et 7,2% de l'emploi salarié. Enfin, les deux indicateurs retenus contribuent pour une faible part dans le secteur primaire (agriculture et pêche) avec 2,6% de la VA et 2% de l'emploi et dans les autres industries du secteur secondaire (4,9% de la VA et 6% de l'emploi).

Part de la valeur ajoutée par secteurs d'activité



Part de l'emploi salarié par secteurs d'activité



Source : IEDOM, Rapport annuel 2009 Guadeloupe

## 1.3. Un port éclaté sur tout le territoire guadeloupéen

Le PAG est l'unique port autonome ultramarin. Créé en 1975, il est doté d'une autonomie financière et est un établissement public et commercial de l'Etat. Il assure différentes missions telles que le transport de marchandises, de passagers inter-îles, une activité de croisière, ainsi que la gestion et l'aménagement de zones d'activités commerciales et industrielles. De plus, il est le seul port autonome à gérer un port de plaisance. Le PAG constitue une plate-forme économique incontournable pour garantir les échanges commerciaux avec l'extérieur. Il dispose ainsi d'une circonscription assez large à travers ses cinq sites portuaires situés sur l'ensemble du territoire.

- ❖ Le site de Jarry constitue le premier port de l'archipel et s'inscrit comme une interface des échanges entre la Caraïbe, l'Europe et le continent américain en concentrant l'essentiel du trafic de marchandises. Il peut accueillir des navires d'un tirant d'eau de 11 mètres, aidé par cinq portiques qui permettent le chargement et le déchargement des conteneurs. Le port de Jarry s'étend du quai n°9 minéralier au quai 14 (terminal à conteneurs). De plus, ce site est situé au centre d'une zone d'activités industrielles et commerciales (de 50 hectares) qui aide au développement économique du site portuaire. Cette zone comprend une Zone de Commerce International (ZCI) de 20 hectares et un Domaine Industriel et Commercial (DIC), qui concentrent l'essentiel des entreprises utilisant le PAG comme plate-forme stratégique. Ce domaine regroupe neuf postes à quai et appontements, trois postes spécialisés pour les vracs, trois postes spécialisés pour les porte-conteneurs à fort tirant d'eau, trois postes pour cargo conventionnels rouliers et barges de cabotage\*, 30 hectares de terre-pleins et de hangars et aussi une zone de vie. En 2009, le plus grand entrepôt frigorifique de la Caraïbe a été inauguré.



*Source : PAG « Terminal de Jarry »*

- ❖ Le site de Pointe-à-Pitre, contrairement à celui de Jarry, peut accueillir deux types de trafics, un trafic de marchandises et de passagers. La gare maritime interrégionale assure des liaisons inter-îles (Martinique, Dominique, Sainte-Lucie) ainsi que des liaisons avec l'archipel (Marie-Galante, Les Saintes, Désirade), grâce à trois pontons flottants et de deux quais fixes. De même, elle possède un terminal de croisière de 580 m<sup>2</sup> qui lui assure une place non négligeable sur la scène internationale. Le site de Pointe-à-Pitre dispose de 9 postes à quais qui permettent d'assurer des trafics de cabotage, de marchandises et de passagers.



Source : PAG « Gare Maritime Pointe-à-Pitre »



Source : PAG « Terminal fret et passagers Pointe-à-Pitre »

- ❖ Parallèlement aux deux sites précédents, celui de Basse-Terre est avant tout dédié aux trafics de fret et de passagers. Il dispose, entre autres, d'un poste à quai (300m) pouvant accueillir les cargos et les navires de croisière, d'une grue mobile de 60 tonnes, d'une darse pour caboteurs pour une surface de terre-pleins de 2 hectares et de 96 prises frigorifiques. Afin de permettre une relance de la dynamique portuaire, le port de Basse-Terre a fait l'acquisition, en 2005, d'un terminal roulier pour les produits en vrac ou les véhicules roulants. Cette dynamique passe aussi par le développement de l'activité de croisière. Ce dernier aspect est d'autant plus important pour la ville de Basse-Terre, qui jouit de la beauté de son paysage.



Source : PAG « Terminal de Basse-Terre »

- ❖ Le site de Folle-Anse à Marie-Galante dispose d'un poste sucrier et de marchandises diverses d'une longueur de 78m, avec un tirant d'eau de 10m. Il possède également deux postes « roll on/roll off \* » pour les barges et navires. C'est une plate-forme incontournable en ce qui concerne l'exportation du sucre mais aussi pour l'importation de marchandises nécessaires à son développement.



**Source : PAG « Folle-Anse Marie-Galante »**

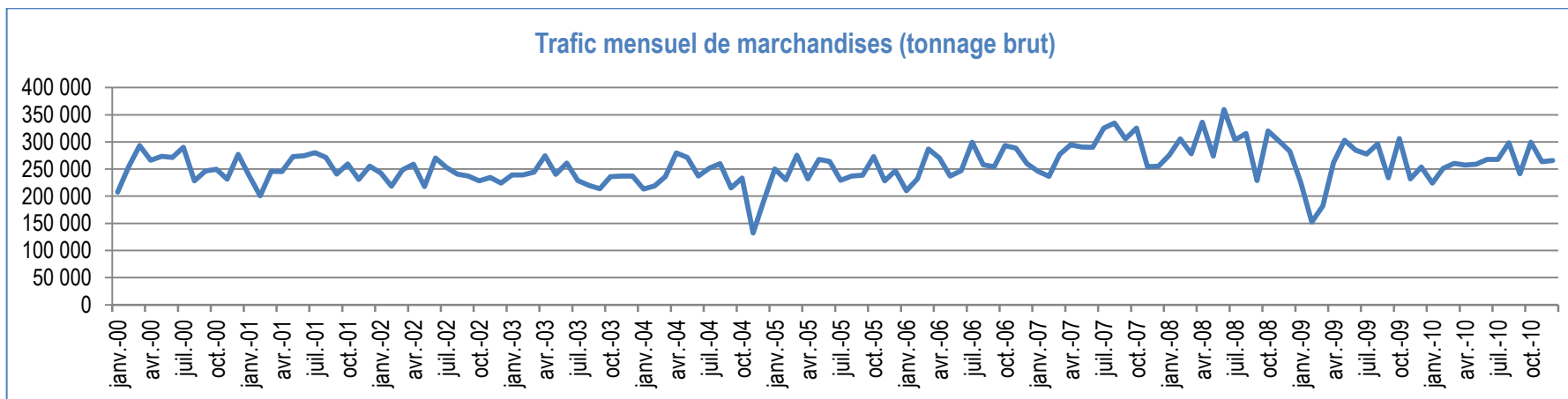
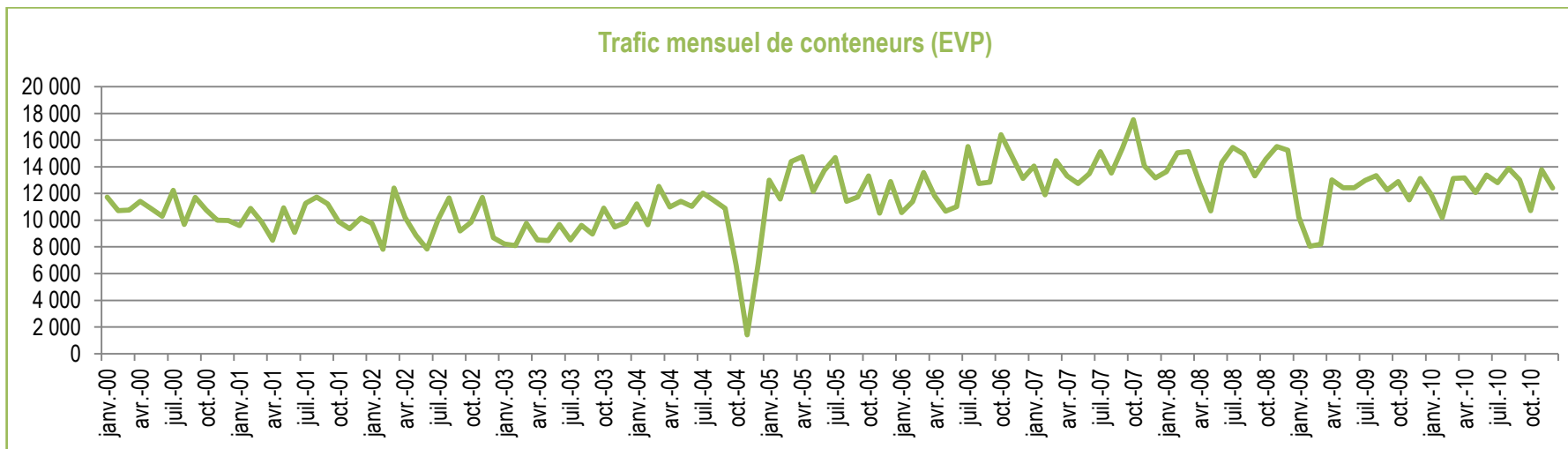
- ❖ Le port de plaisance de Bas-du-Fort au Gosier, mis en concession en janvier 2006, compte près de 1 000 places réparties sur sept quais. Elle accueille des bateaux de plaisance basés ainsi qu'une flotte de bateaux de location. Elle dispose d'un village lacustre et d'une zone d'animation de 270 places facilitant les plaisanciers (accès direct à l'électricité, l'avitaillement, l'accastillage,...). Le port de plaisance est également réputé pour accueillir les grands événements tels que la Route du Rhum ou encore la Transat des Alizés.



**Source : PAG « Port de plaisance Bas du Fort Gosier »**

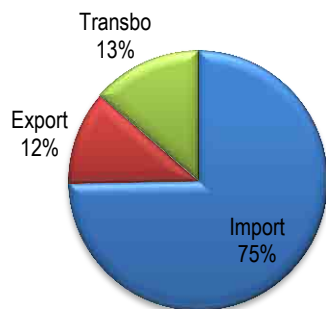
#### 1.4. La structure du trafic portuaire du Port Autonome

Le trafic de conteneurs du Port Autonome de la Guadeloupe (PAG) sur la décennie 2000/2010 oscille mensuellement entre 8 000 et 18 000 équivalents vingt pieds. Il y a une tendance générale à la hausse qu'il s'agisse du trafic de marchandises ou de conteneurs (+1,4% pour les marchandises et +4,1% pour les conteneurs). En revanche, il faut remarquer deux creux vers la fin de l'année 2004 (grève des dockers) et au premier trimestre 2009 (crise sociale).

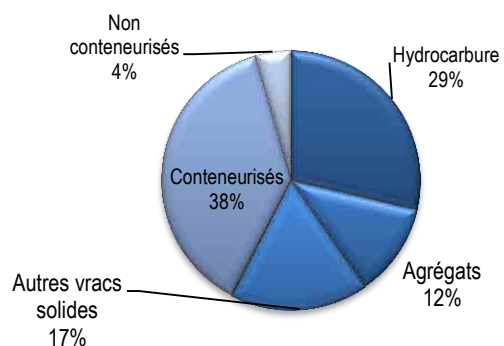


Le principal produit d'exportation de l'archipel demeure la banane. Globalement, la Guadeloupe est un pays tourné vers l'importation et rares sont les produits locaux destinés en partie ou totalement à l'export. Compte tenu de ce caractère importateur, le PAG tient une place prépondérante dans le trafic de marchandises, le trafic aérien ne tenant qu'une place restreinte et sur quelques produits (par exemple, le melon).

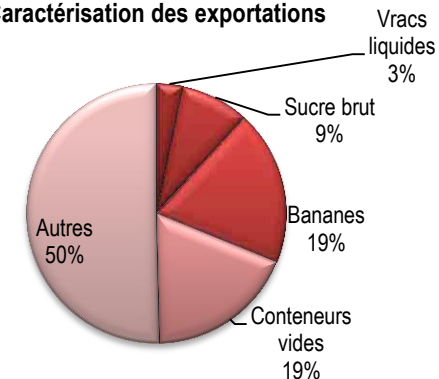
**Une économie tournée vers l'importation**



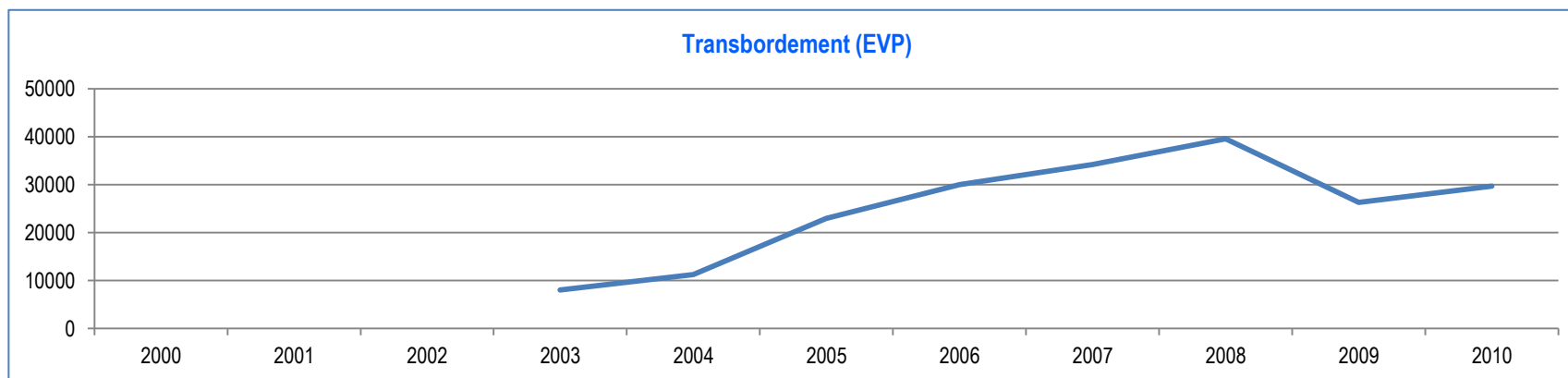
**Caractérisation des importations**



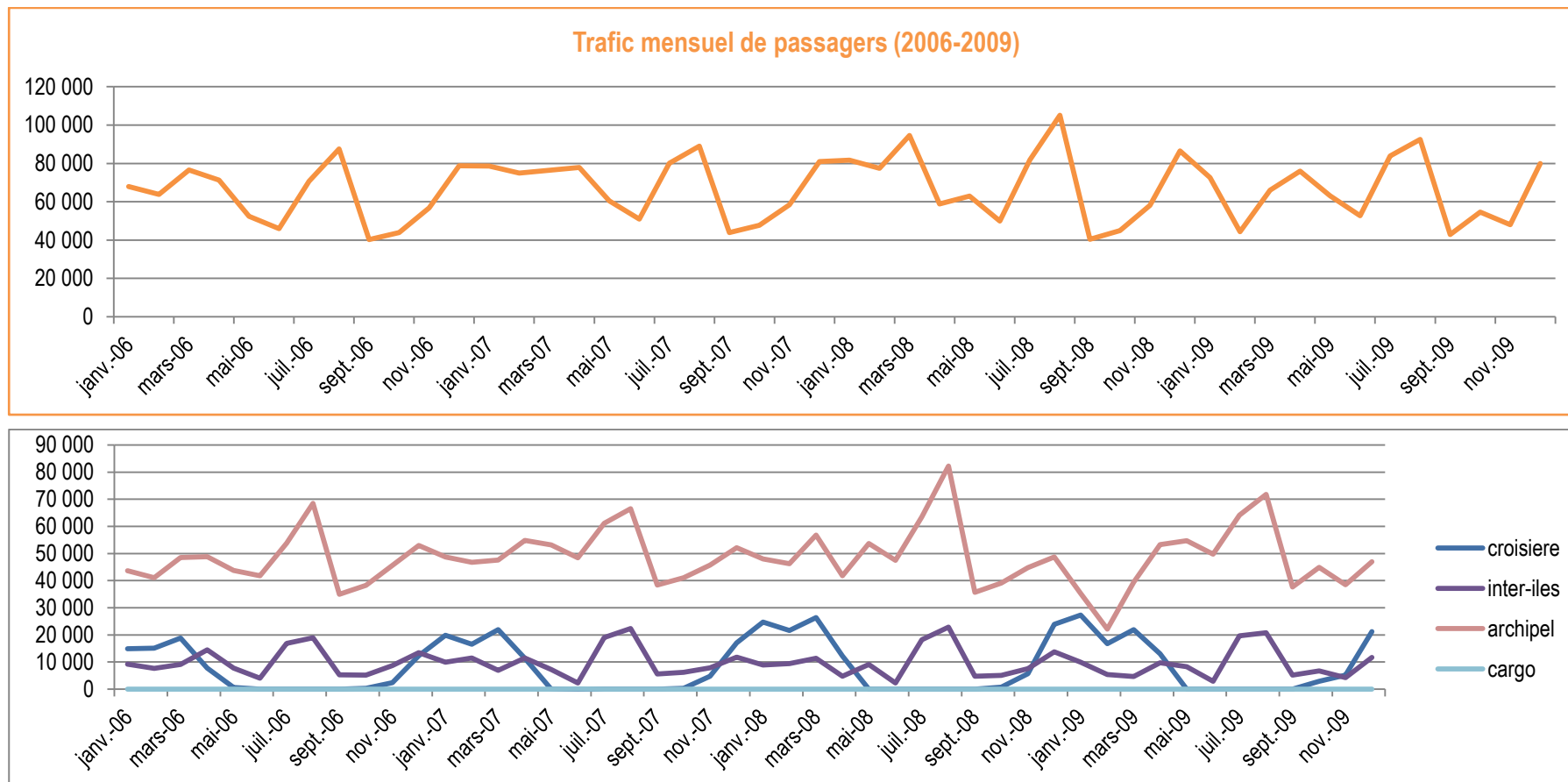
**Caractérisation des exportations**



Le trafic de transbordement\* s'est réellement développé à partir de 2003 et son expansion a permis la croissance conjointe du trafic de conteneurs et de marchandises. Encore une fois, l'année 2009 marque un repli du transbordement causé par la crise sociale du premier trimestre 2009.



Le trafic de passagers croît sur la période 2006-2008 (+ 8,4 % en 2007 et + 2,8 % en 2008). En revanche, la crise sociale du début de l'année 2009 a pénalisé le développement de ce trafic, où le retard enregistré n'a pas pu être rattrapé au cours de l'exercice 2009 (- 4,2 %). Les trafics inter-îles et archipel semblent suivre la même tendance mais dans des proportions différentes. Concernant les croisiéristes, leur nombre ne cesse d'augmenter à chaque saison (d'octobre d'une année N à mai N+1). Mais d'une manière générale, la crise sociale de 2009 a fortement impacté chaque type de trafic de passagers.



## II. Précisions méthodologiques

### 2.1. Les indicateurs retenus

La méthodologie de l'étude d'impact socio-économique du PAG repose sur l'utilisation d'indicateurs-clés qui justifient à la fois la rentabilité de l'entreprise, son volume d'affaires mais également la richesse générée par l'activité portuaire. Quatre indicateurs ont permis la réalisation de cette étude d'impact socio-économique : l'emploi, la valeur ajoutée (VA), l'excédent brut d'exploitation\* (EBE) et le chiffre d'affaires\* (CA).

#### ❖ L'emploi

Cet indicateur permet d'avoir un aperçu du nombre d'emplois générés par le Port Autonome de la Guadeloupe. Ainsi, ce dernier peut être considéré comme étant un pôle de croissance pouvant générer un certain nombre d'emplois, ce qui peut être la base de débouchés pour les demandeurs d'emploi.

#### ❖ La valeur ajoutée (VA)

Elle exprime le surplus de richesse générée par l'entité puisqu'elle correspond à la différence entre le chiffre d'affaires et les consommations intermédiaires de l'entreprise. Elle joue un rôle important pour l'étude : elle permet de montrer à quel niveau elle contribue à la création de valeur du PAG et donc à la rémunération des différents facteurs de production.

#### ❖ L'excédent brut d'exploitation (EBE)

Il constitue un solde intermédiaire de gestion (SIG) et est utilisé pour justifier objectivement la rentabilité du Port Autonome. Il est obtenu en faisant la différence entre la valeur ajoutée et les charges du personnel, les impôts et taxes, et en ajoutant certaines provisions et les subventions d'exploitation. Cet indicateur exclut dans son calcul la politique d'investissement ainsi que la gestion financière de l'entreprise. C'est une ressource fondamentale que l'établissement tire de son exploitation directe. A travers cet élément, le Port Autonome peut assurer sa croissance par son autofinancement, rembourser ses emprunts, payer ses dividendes et ses impôts sur le bénéfice. Il permet également de faire des comparaisons inter-entreprises dans le temps et dans l'espace pour une même catégorie socioprofessionnelle.

#### ❖ Le chiffre d'affaires (CA)

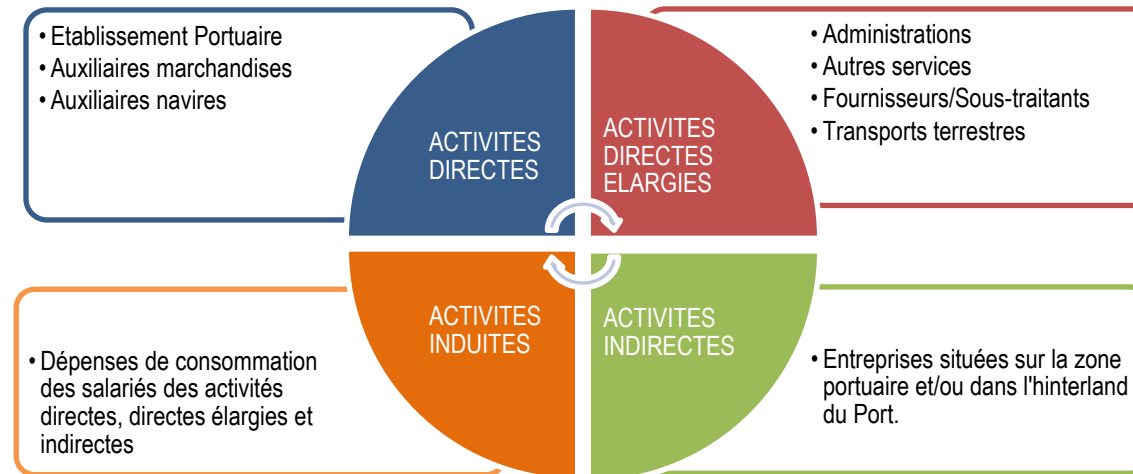
Il correspond à la somme des ventes de marchandises, de produits fabriqués, de prestations de services et des produits des activités annexes du Port Autonome. Sa valeur renseigne sur le volume d'affaires généré par l'activité courante de l'établissement.

L'évolution de ces indicateurs dans le temps permet de juger et d'évaluer la croissance économique du PAG et de ce qu'il peut apporter pour l'île.



## 2.2. La répartition des activités liées au Port Autonome de la Guadeloupe

Le trafic maritime mondial constitue un enjeu fondamental pour les pouvoirs publics et les impacts socio-économiques font l'objet d'attentions particulières de la part du Ministère des Transports. Ces résultats sont très attendus et ils se focalisent sur quatre types d'activités. Un « système portuaire » est ainsi constitué et se solidifie grâce aux liens que ces entreprises entretiennent de manière directe et/ou indirecte.



### ❖ Les activités directes\*

Elles regroupent l'ensemble des entreprises liées directement au « cœur de métier » portuaire, c'est-à-dire celles essentielles au bon fonctionnement du site portuaire. Elles sont impliquées dans les prestations de services aux navires et aux marchandises et se déclinent sous trois catégories d'activité : l'établissement portuaire, les auxiliaires de navires et les auxiliaires de marchandises. Près d'une dizaine de métiers peuvent être répertoriés à travers ces activités.

Etablissement portuaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Port Autonome de la Guadeloupe</li> </ul>
Auxiliaires de navires	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lamanage</li> <li>• Pilotage</li> <li>• Remorquage</li> <li>• Armement/Affrètement</li> <li>• Consignation</li> </ul>
Auxiliaires de marchandises	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transit</li> <li>• Groupage/Stockage</li> <li>• Manutention</li> <li>• Contrôle qualité</li> <li>• Expertise maritime</li> </ul>

L'ensemble des activités des entreprises est pris en compte dans l'estimation de l'emploi et des données financières.

#### ❖ Les activités directes élargies

Les entreprises concernées assurent le bon fonctionnement de l'activité portuaire car elles sont directement liées au trafic maritime mais pas exclusivement au trafic portuaire. Il s'agit plus particulièrement des administrations, des transporteurs terrestres, des fournisseurs et sous-traitants exerçant notamment dans le domaine du Bâtiment et Travaux Publics (BTP) et des autres services aux navires et aux marchandises.

Administrations	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Douanes</li> <li>• Affaires Maritimes</li> <li>• Services phytosanitaires et vétérinaires</li> </ul>
Autres services	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avitaillement</li> <li>• Société de classification</li> <li>• Société de gardiennage, sécurité, protection</li> </ul>
Transport Terrestre	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ce sont les entreprises de transport routier qui maintiennent la continuité de la chaîne logistique (acheminement des marchandises)</li> </ul>
Sous-traitants/Fournisseurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ce sont les établissements qui permettent au Port Autonome de réaliser ses travaux dans le domaine du BTP (infrastructures et superstructures)</li> </ul>

Dans ce cas, seule la partie relative à l'activité portuaire est retenue dans les calculs. Ces informations ont été directement fournies par les entreprises concernées.

#### ❖ **Les activités indirectes\***

Elles regroupent les entreprises situées non seulement sur la zone portuaire dans le but d'assurer directement leurs importations et leurs exportations via le Port ; mais également, celles basées dans l'hinterland du Port et utilisant le transport maritime dans leur logique d'approvisionnement. L'ensemble de ces entreprises utilisent le Port comme interface stratégique à leur activité en tirant profit des infrastructures d'accès à la mer. Elles sont présentes à travers différents secteurs qui concentrent des activités économiques importantes telles que l'industrie agro-alimentaire (IAA), l'automobile, la construction, la métallurgie, ... Par exemple, les sociétés de raffinage utilisent le Port comme plate-forme pour l'acheminement de leur matières premières ; c'est aussi le cas des concessionnaires automobiles.

#### ❖ **Les activités induites\***

L'effet induit correspond aux dépenses de consommation des salariés des activités directes, directes élargies et indirectes. Ainsi, ces dépenses se répercutent dans divers secteurs d'activité tels que le commerce, le transport ou encore le logement.

### 2.3. Application de la méthode aux différents acteurs portuaires

#### L'estimation de l'emploi

Pour la réalisation de cette étude d'impact, les informations sur les emplois directs et directs élargis ont été recueillies par courriel auprès des établissements exerçant dans le domaine portuaire. En cas de non-réponses, l'exploitation du fichier SIRENE\* (INSEE) a permis d'extraire le nombre d'emplois pour les données manquantes dans les activités directes, directes élargies et surtout indirectes.

Pour les activités indirectes, le nombre d'emplois a été estimé en prenant en compte pour chaque entreprise la proportion de leur activité liée à une activité portuaire. Pour ce qui est des emplois induits, le Ministère des Transport, dans son rapport sur la plus-value portuaire (2007) a proposé de retenir un ratio de calcul en se basant sur les critères de l'INSEE. « Seul 1/3 de la masse salariale distribuée aux salariés est redépendé sur place (le reste étant consacré aux emprunts, épargne, impôts, ...). Ainsi, en considérant la série des

emplois induits (chaque emploi crée 1/3 d'emplois induits, créant eux-mêmes des emplois induits), on obtient un ratio de 0,5 entre le nombre d'emplois directs+indirects et le nombre d'emplois induits :  $\sum_{i=1}^{+\infty} \frac{1}{3}^i = 0,5$ <sup>1</sup>».

Par ailleurs, chaque établissement recensé a été classé selon son activité en utilisant une nomenclature de l'INSEE, dénommée NES36 (Nomenclature Economique de Synthèse en 36 postes).

### L'estimation des données financières

Le classement en NES36 évoqué *supra*, s'est révélé crucial pour l'estimation des paramètres financiers. Sur la base des comptes de branches et de l'exploitation des fichiers FICUS\* (INSEE) qui donnent les données comptables en NES36, des ratios à rapporter au nombre d'emplois ont été déterminés pour chaque entreprise. Les données ont été estimées sur la base de 2008 puisque les données FICUS ne sont disponibles pour l'année n qu'en n+2.

De plus, il faut également apporter quelques précisions sur la méthode d'estimation pour les fournisseurs/sous-traitants et les transporteurs terrestres. Il s'est agi d'extraire le chiffre d'affaires généré par le Port pour l'ensemble de ces entreprises au niveau de trois postes de dépenses : infrastructures, superstructures et dragage. Concernant les transporteurs terrestres travaillant pour le PAG, près d'une douzaine d'entreprises sont recensées. Les informations relatives à leur activité sont retenues au prorata du trafic portuaire transporté et en tenant compte de plusieurs facteurs tels que le type de camion (citerne, conteneur, ...), le type de marchandises, la distance de pré- et post-acheminement des marchandises, le tonnage expédié ainsi qu'un tarif moyen en euros/kms. Un chiffre d'affaires hors taxes (CAHT) est ainsi déterminé et se définit selon la formule suivante :

$$\mathbf{CAHT = Nombre camions chargés * Tarif moyen * Distance moyenne de transport}$$

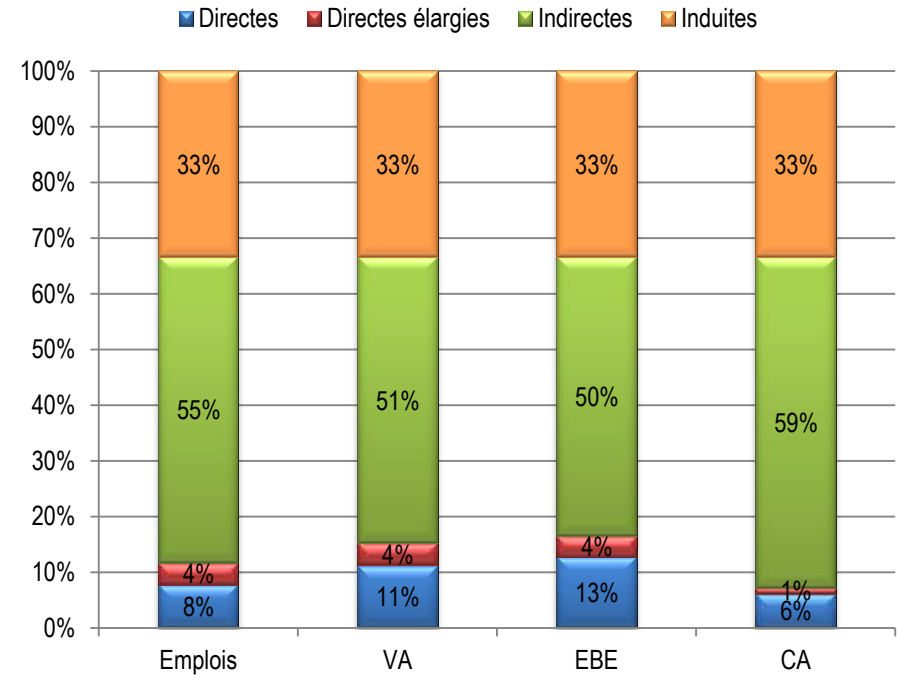
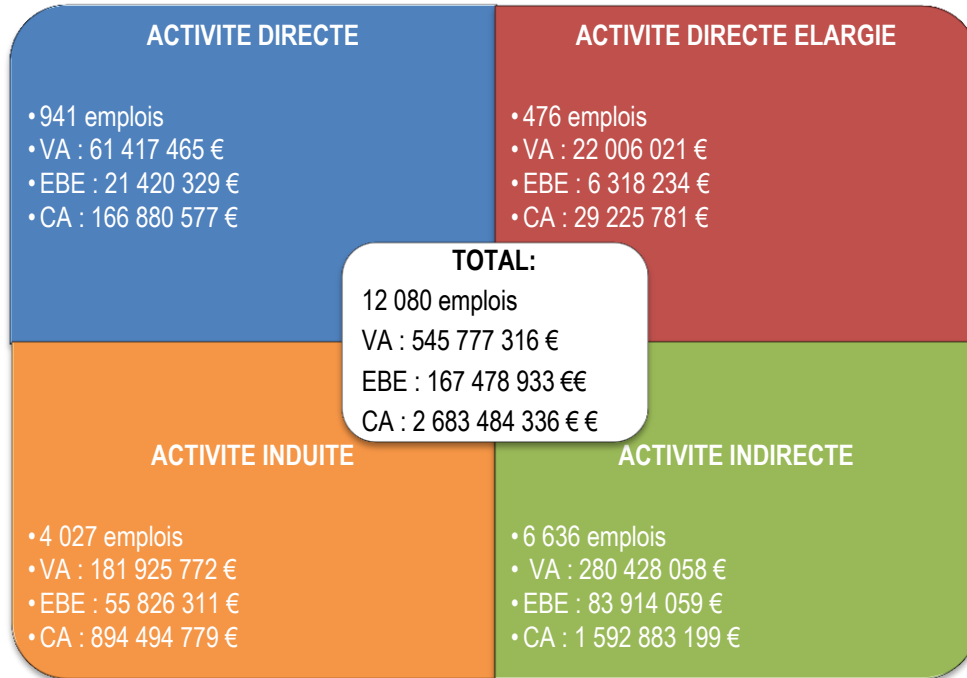
L'INSEE fournit les ratios VA/CAHT, EBE/CAHT et VA/Emploi, pour le secteur du transport routier, auxquels il faut multiplier le CAHT afin d'obtenir la valeur ajoutée et l'excédent brut d'exploitation pour ce secteur.

---

<sup>1</sup> Plus-value des politiques portuaires, Setec International, Sogreah 2007

### III. Résultats de l'étude

#### 3.1. Synthèse des résultats



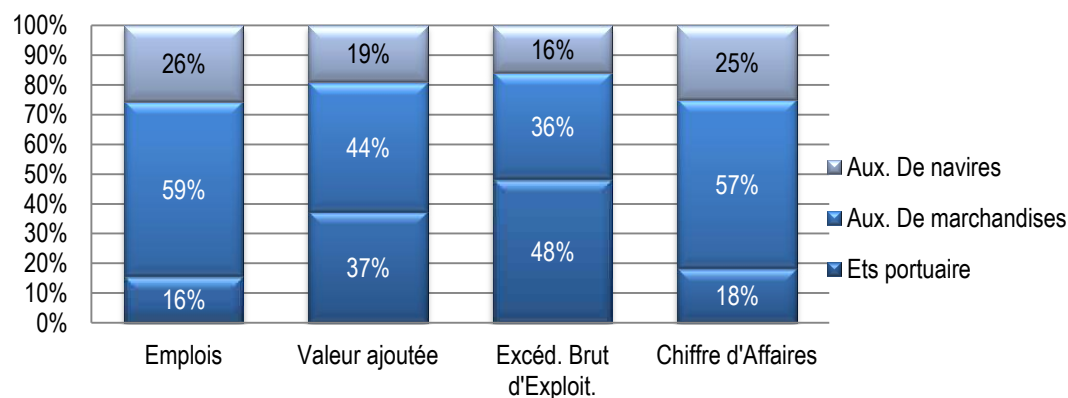
L'activité portuaire du Port Autonome de la Guadeloupe génère plus de 12 000 emplois, soit 11,1% de l'emploi total de l'île. Elle participe également pour 7,1% de la valeur ajoutée et 5,7% de l'excédent brut d'exploitation en Guadeloupe.

Les activités indirectes sont celles qui ont la plus forte contribution pour l'ensemble des agrégats retenus.

### 3.2. L'activité portuaire directe est marquée par la prééminence des auxiliaires de marchandises

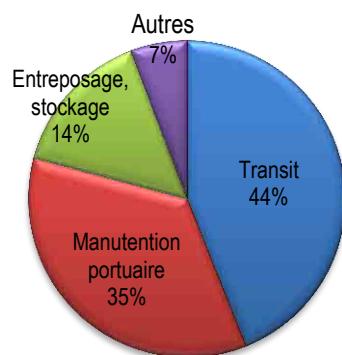
Au niveau des activités directes, les auxiliaires de marchandises génèrent une part plus importante d'emplois (59%), de valeur ajoutée (44%) et de chiffre d'affaires (57%). L'augmentation du nombre d'emplois dans les activités liées directement à la prise en charge des marchandises peut éventuellement expliquer cette prépondérance des auxiliaires de marchandises. En effet, en 2002, l'activité portuaire générait 537 emplois dans cette catégorie tandis que 552 emplois sont comptabilisés aujourd'hui, soit une croissance de 2,8% sur la période 2002-2010.

Comparativement aux deux autres catégories, l'établissement portuaire contribue fortement à la création de valeurs : 37% de la valeur ajoutée et 48% de l'excédent brut d'exploitation.

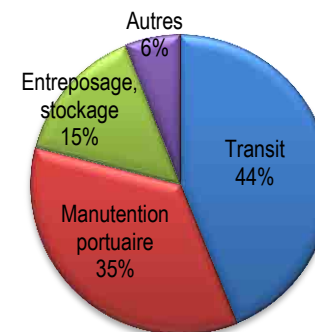


Pour aller plus loin, une analyse approfondie sur les auxiliaires de marchandises montre que le transit et la manutention portuaire demeurent les deux corps de métiers générant le plus de valeurs et d'emplois (respectivement 44% et 35% pour l'ensemble des quatre indicateurs).

Part de la VA dans les auxiliaires aux marchandises



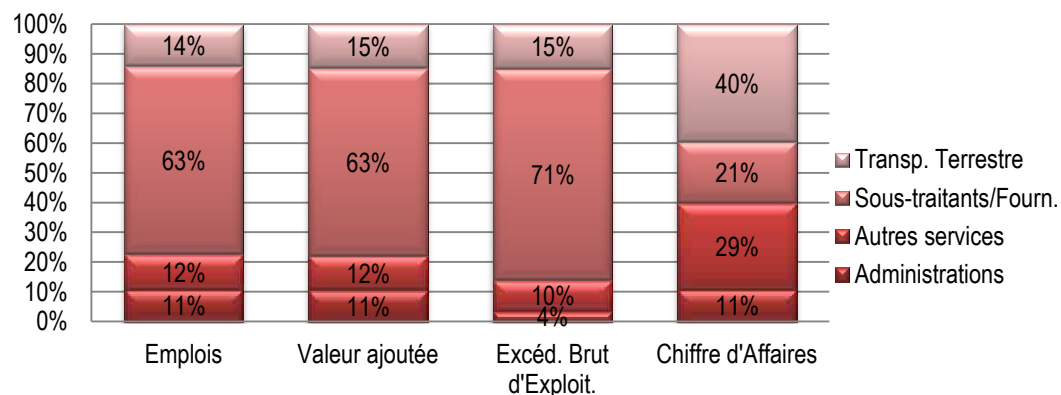
Part de l'emploi dans les auxiliaires aux marchandises



Le transit et la manutention portuaire génèrent conjointement 436 emplois dans les services aux marchandises (respectivement 242 et 194 emplois). Les autres corps de métiers regroupent tout ce qui concerne le dédouanement, le contrôle de la qualité des marchandises ou encore l'expertise maritime.

### 3.3. La sous-traitance mobilise les deux tiers de l'emploi total des activités directes élargies

Les sous-traitants et fournisseurs sont ceux qui réalisent des travaux pour le compte du PAG et ce, notamment dans le domaine du BTP (infrastructure notamment). Cette catégorie est la plus créatrice en emplois (63% de l'emploi dans les activités directes élargies). Au-delà de cet aspect, ils représentent près de 63% de la valeur ajoutée et 71% de l'excédent brut d'exploitation du total des activités directes élargies.



Après l'acheminement des marchandises via le Port, ces dernières sont transportées par voie routière par le biais d'une douzaine d'établissements. Ainsi, le Port Autonome de la Guadeloupe contribue à la création de richesse supplémentaire en influant sur l'activité des transports routiers. L'importance de ce secteur pour l'activité portuaire renforce davantage le concept de « transport intermodal », qui consiste à assurer un transport en empruntant successivement différents modes de transport. C'est une opération très utilisée dans le domaine du transport de marchandises alliant transport maritime et transport terrestre.

Près de 70 emplois liés à l'activité portuaire sont nécessaires au maintien de la chaîne logistique et le transport routier génère une valeur ajoutée de plus de 3 millions d'euros et un excédent brut d'exploitation de plus de 900 000 euros. En revanche, les transporteurs terrestres représentent la part la plus importante pour le chiffre d'affaires, soit 40 % du chiffre d'affaires total des activités directes élargies (plus de onze millions d'euros).

Au-delà de l'établissement portuaire, quatre administrations assurent le respect du cadre réglementaire de l'activité portuaire :

- Direction des Douanes
- Direction des Affaires Maritimes
- Direction des Services Vétérinaires et Phytosanitaires (DSV)
- Direction Départementale de l'Équipement (Phares & Balises)

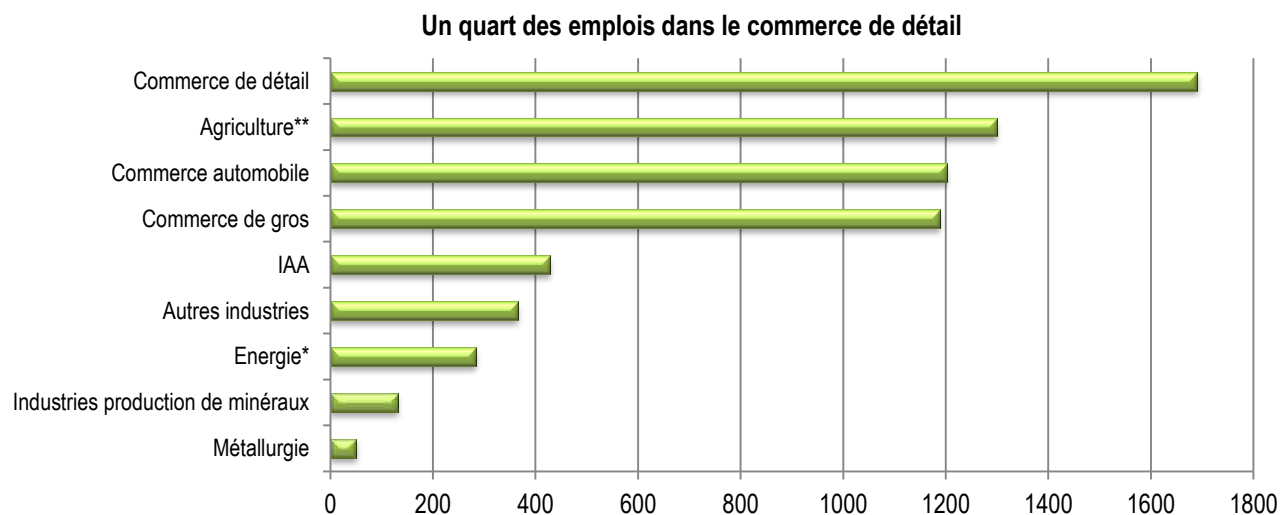
Près d'une cinquantaine d'emplois administratifs sont recensés et plus de la moitié (54%) concerne la Direction Régionale des Douanes. Le constat est identique en ce qui concerne les indicateurs financiers (VA, EBE et CA). Suivent la Direction de l'Équipement (25%), les Affaires Maritimes (8%) et la DSV (8%).

#### 3.4. Les activités indirectes : sources de richesse pour l'économie guadeloupéenne



Les zones industrialo-portuaires et l'hinterland concentrent un îlot de richesse économique grâce à la présence de nombreux secteurs d'activités tels que la métallurgie, le commerce de gros ou de détail, entre autres. Ainsi, ces activités indirectes, jouant un rôle non négligeable pour l'économie locale, emploient 6 636 salariés et génèrent un chiffre d'affaires dépassant très largement le milliard d'euros.

Près de 1 700 emplois sont recensés dans le secteur du commerce de détail (grande distribution), ce qui représente 25% de l'emploi total des activités indirectes. Le secteur de l'agriculture concentre 1 300 salariés pour la production de bananes (20%). Le commerce automobile (18%), le commerce de gros (17%) et le secteur de la métallurgie (1%) complètent le classement de l'emploi total de cette catégorie d'activité.



*\*Il s'agit exclusivement de la production d'électricité*

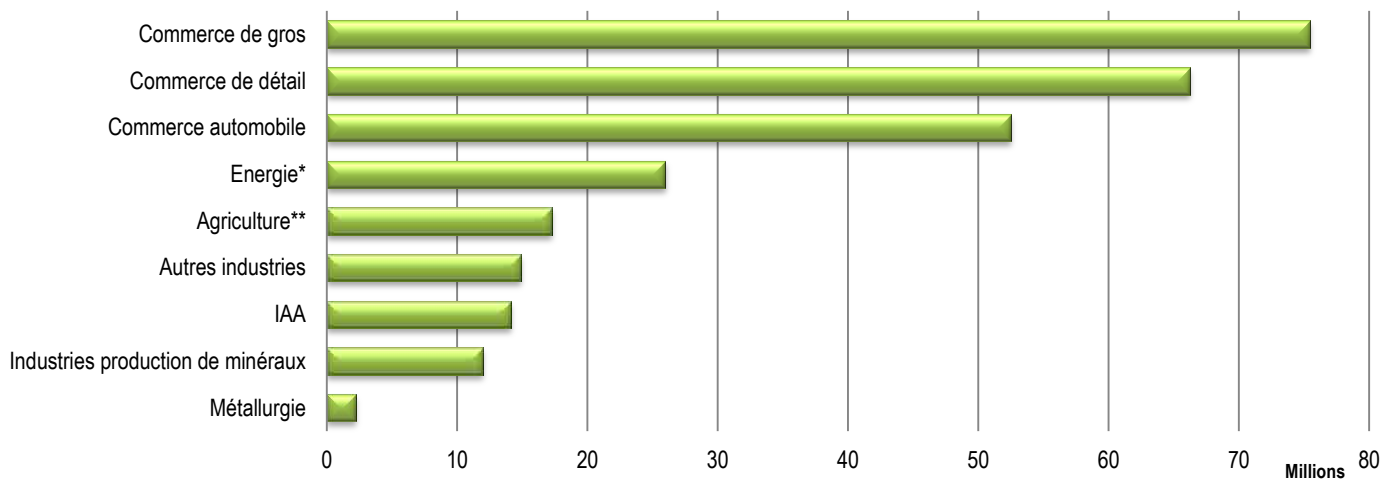
*\*\*Seule la production de bananes est utilisée dans le secteur agricole*

Près de 720 établissements sont répertoriés dans cette catégorie d'activités mais trois secteurs d'activités se détachent très nettement du lot en ce qui concerne la part de valeur ajoutée et de chiffre d'affaires :

- Commerce de gros,
- Commerce de détail,

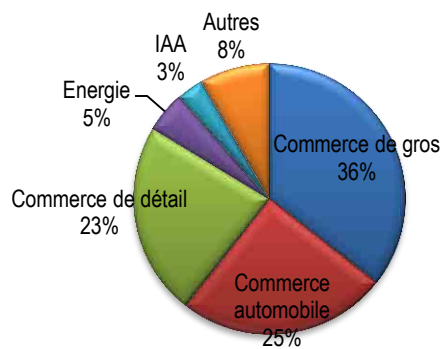
- Commerce automobile.

**Les activités de commerce absorbent une part importante de la valeur ajoutée totale des activités indirectes**



\*Il s'agit exclusivement de la production d'électricité  
 \*\*Seule la production de bananes est utilisée dans le secteur agricole

**Part du CA dans les activités indirectes**



Les activités de commerce (de gros, de détail et d'automobile) totalisent près de 70% de la valeur ajoutée totale et 57% de l'excédent brut d'exploitation total. Les secteurs de l'énergie et l'agriculture suivent de loin avec des parts respectives de 9% et 6% de la VA ; et 11% et 14% de l'EBE. En ce qui concerne la part du chiffre d'affaires, le même classement s'établit à savoir le commerce de gros (36%), le commerce automobile (25%) et le commerce de détail (23%).

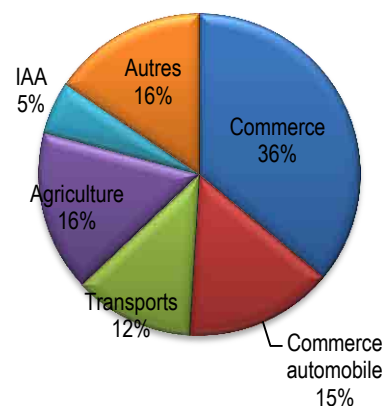
Enfin, l'apport du secteur agricole et notamment la production de bananes en termes de richesses est prépondérant : il s'agit du premier produit agricole de l'île voué à l'exportation. En revanche, le volume d'activité ne contribue qu'à hauteur de 2% du chiffre d'affaires total des activités indirectes.

### 3.5. Les activités portuaires contribuent à la création d'emplois et de richesses dans le secteur de la Grande Distribution

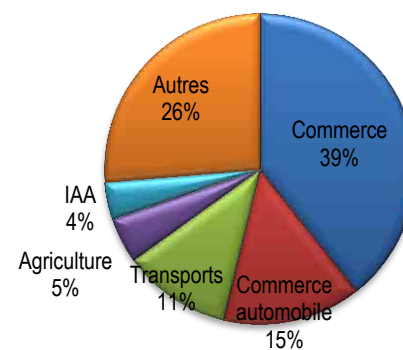
Au-delà des activités « cœur de métier » et celles qui ont recours aux infrastructures portuaires, l'activité portuaire et maritime génère des revenus dans l'ensemble de l'économie par le biais des dépenses de consommation des salariés liés directement et/ou indirectement au Port : ce sont les effets induits.

Il s'avère que les activités induites constituent la deuxième source de richesse et d'emplois après les activités indirectes, avec une part de 33% du total des activités.

Répartition de l'emploi induit selon les secteurs d'activité



Répartition de la VA induite selon le secteur d'activité



Les dépenses de consommation des salariés sont plus importantes dans le secteur du commerce (de gros et de détail) puisqu'elles contribuent à la création de 2 050 emplois, soit 36% de l'emploi total des activités induites. Le constat est le même pour la part de valeur ajoutée : 39% pour le secteur du commerce et 53% pour le chiffre d'affaires.

Sur le même principe que les activités indirectes, les activités induites sont prépondérantes dans le secteur de la grande distribution.

### 3.6. L'impact du PAG a fortement augmenté ces dernières années

En 2004, une précédente étude a été réalisée en se basant sur les données de l'année 2002. Il faut tout de même remarquer que la méthodologie n'a pas été la même concernant l'estimation pour les activités indirectes et induites (la méthode retenue est celle du Ministère des Transports dans son rapport sur les plus-values portuaires) et le chiffre d'affaires n'a pas été retenu comme indicateur en 2004. Par conséquent, il n'a pas été possible de faire des comparaisons pour ces deux types d'activités et pour ce paramètre.

	2002	2008-2010	Evolution
<b>Emplois</b>			
Directs	807	941	+17%
Directs élargis	388	476	+23%
Indirects*	8 941	6 636	-
Induits*	1 213	4 027	-
Total	11 349	12 080	+6%
<b>Données financières</b>			
Valeur ajoutée	457 080 045€	545 777 316€	+19%
Excédent brut d'exploitation	130 519 557€	167 478 933€	+28%
Chiffre d'affaire	-	2 683 484 336€	-

L'évolution croissante du nombre d'emplois directs est en grande partie due au secteur des auxiliaires de navires ; de même, les sous-traitants et les autres services aux navires et aux marchandises sont les principales sources d'emploi dans la catégorie des activités directes élargies. En ce qui concerne les données financières, les fortes évolutions positives de la valeur ajoutée et de l'excédent brut d'exploitation sont à imputer très largement aux activités directes et directes élargies.

### 3.7. Les extensions possibles avec le Grand Projet de Port (GPP)

Le transport maritime est un secteur en perpétuelle mutation à cause des nombreuses innovations en matière d'infrastructures (zone portuaire, hubs, navires). En effet, le trafic par le canal du Panama connaîtra une forte expansion grâce à l'ouverture d'un troisième jeu d'écluses à l'horizon 2015, ce qui augmentera l'offre de transport dans la zone Caraïbe. Cette ouverture permettra le passage de navires de type « New Panamax » de 360 à 380 m de longueur et 49m de largeur et ils pourront contenir près de 12 500 EVP\*. Cette évolution majeure devrait contribuer au renforcement des économies d'échelle pour l'archipel guadeloupéen et donc une réduction des coûts de transport. Pour faire face à ce bouleversement

maritime, le Port Autonome de la Guadeloupe doit être un partenaire actif et profiter de son positionnement stratégique et ainsi offrir les meilleures conditions de productivité et de fiabilité. Dans une première phase, le PAG a donc l'ambition d'agrandir son terminal à conteneurs du site de Jarry aux standards internationaux et se caractérisera par 350m de quais capables d'accueillir les navires « New Panamax ». Dans ce cas, le dragage du bassin portuaire sera nécessaire afin d'augmenter le tirant d'eau à 14,5m et le PAG disposera désormais de 25 hectares de terre-pleins pour le stockage des conteneurs.



Actuellement, près de 150 000 EVP sont traités et cela représente plus de 12 000 emplois. Par ailleurs, l'extension du terminal de Jarry encouragerait le traitement de plus de 500 000 EVP par an, ce qui devrait créer de nombreux emplois dans différents types d'activité : manutention, auxiliaire de navire, administration, transport, ... De plus, des emplois seront nécessairement créés pendant la phase de construction, notamment dans le BTP.

Par ailleurs, ce projet pourrait constituer une opportunité pour le développement de l'économie guadeloupéenne vers l'export, à travers l'optimisation de dispositifs tels que les zones franches ou la rationalisation des exportations de certaines productions locales. Cela permettrait de remonter le taux de couverture de l'île qui ne cesse de décroître depuis la crise que traverse la banane antillaise.

En somme, avec le Grand Projet de Port, des opportunités immenses s'offrent à la Guadeloupe pour l'ensemble son économie. Ce sont des emplois, des activités, des ressources qui pourraient émerger à travers cet outil de développement.

## CONCLUSION

A travers cette étude d'impact socio-économique, l'activité portuaire et maritime du Port Autonome de la Guadeloupe génère plus de 12 000 emplois directs, directs élargis, indirects et induits (soit 11,1% de l'emploi total de l'île). D'un point de vue financier, elle contribue à une forte création de valeur ajoutée de plus de 545 millions d'euros (7,1% de la VA totale) et présente un excédent brut d'exploitation de plus de 167 millions d'euros (soit 5,7% de l'EBE total). Son chiffre d'affaires global s'élève quant à lui à plus de 2 milliards d'euros. Le Port Autonome de la Guadeloupe constitue un levier économique et participe grandement au développement économique de l'archipel guadeloupéen.

Aussi, le projet d'agrandissement du terminal de conteneurs sur le site de Jarry (Grand Projet de Port) devrait désormais traiter plus de 500 000 EVP et conduirait à créer un grand nombre d'emplois (directs et indirects). Le nombre important d'emplois générés par ce projet est nécessaire et justifié comparativement au caractère importateur du PAG. Au-delà de cet aspect socio-économique, ce projet donne au PAG toutes les clés à son ouverture vers l'extérieur et le place au centre des échanges internationaux grâce à son positionnement stratégique.

Au cours de ces quatre mois de stage, j'ai eu l'occasion de côtoyer des personnes qui ont facilité mon intégration au sein du Port Autonome de la Guadeloupe. Au-delà de ces rencontres, j'ai pu mettre en pratique les techniques et les connaissances acquises tout au long de ma formation universitaire. J'ai développé davantage mon esprit de synthèse à travers les différentes notes de synthèse que j'ai pu réaliser. Ce stage a également renforcé cette notion d'esprit d'équipe et le sens des responsabilités dans la mesure où il a fallu effectuer des tâches dans des délais impartis. Ce fut une très belle expérience vécue aux côtés de personnes extraordinaires.

# BIBLIOGRAPHIE

## **ARTICLES ET ETUDES ECONOMIQUES**

- ❖ Etude d'impact socio-économique du Port Autonome de la Guadeloupe, Rapport final, Université de Perpignan, Juillet 2004
- ❖ Impact socio-économique du Port de Bayonne, Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Bayonne Pays Basque, Janvier 2011
- ❖ L'impact socio-économique du Port de Nantes Saint-Nazaire, INSEE, Université de Nantes, Novembre 2008
- ❖ La valeur ajoutée du Port de Dunkerque : quel poids économique en 2009 ?, Etude sectorielle, Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Côte d'Opale, Nord Pas-de-Calais, Janvier 2011
- ❖ Les activités portuaires et maritimes du port de Rouen, INSEE, Port de Rouen, Janvier 2006
- ❖ Rapport d'activités 2009, Port Autonome de la Guadeloupe
- ❖ Plus-value des politiques portuaires, Rapport final, SETEC INTERNATIONAL, SOGREAH, Décembre 2007

## **DOCUMENTS NUMERIQUES**

- ❖ Fichier FICUS (INSEE)
- ❖ Fichier SIRENE (INSEE)
- ❖ Valise pédagogique sur l'activité maritime et portuaire

# GLOSSAIRE

## **\*Affrètement :**

L'affrètement porte sur l'usage et la jouissance du navire par l'affréteur (le « fréteur » met le navire à disposition de l'affréteur) ; le contrat de transport porte sur la marchandise que le chargeur confie au transporteur contre paiement du fret.

## **\*Cabotage :**

Il s'agit d'un type de navigation maritime qui consiste à se déplacer de port en port sans s'éloigner des côtes. Par extension, ce terme désigne l'activité de navigation de plaisance la plus répandue aujourd'hui. Le cabotage est également présent pour les autres types de transport (aérien, terrestre, ...).

## **\*Chiffre d'affaires :**

Il correspond à la somme des ventes de marchandises, de produits fabriqués, de prestations de services et des produits des activités annexes d'une entreprise. Il caractérise de même le volume d'affaires de l'activité courante de l'entreprise.

## **\*Emploi direct :**

Il s'agit des entreprises liées directement au trafic portuaire qui regroupent l'ensemble des acteurs impliqués dans les prestations de services aux navires et aux marchandises mais également l'administration portuaire.

## **\*Emploi indirect :**

Il s'agit des entreprises qui utilisent le Port comme interface stratégique en ce qui concerne leurs importations, leurs exportations et leurs logistiques. Elles sont situées soit sur la zone portuaire (ZCI) ou dans l'hinterland du Port.

## **\*Emploi induit :**

Il s'agit des emplois générés par les dépenses de consommation des salariés des activités directes, directes élargies et indirectes sur leur lieu de vie.

## **\*Equivalent Vingt Pieds (EVP) :**

En anglais TEU (Twenty Equivalent Unit). Unité de mesure uniformisée permettant de répertorier les conteneurs selon leur taille et de décrire les capacités des navires porte-conteneurs ou des terminaux. Un conteneur ISO de 20 pieds correspond à 1 EVP. Un conteneur de 40 pieds vaut 2 EVP.



**\*Excédent brut d'exploitation :**

Il constitue un solde intermédiaire de gestion du compte d'exploitation et est égal à la valeur ajoutée diminuée de la rémunération des salariés, des autres impôts sur la production et augmentée des subventions d'exploitation.

**\*FICUS (Fichier Complet Unifié de SUSE) :**

Il fournit un ensemble d'informations sur le compte de résultat et le bilan des entreprises. Ces informations sont tirées des données fiscales des entreprises et des enquêtes annuelles d'entreprise (EAE).

**\*Lamanage :**

Terme du vocabulaire maritime et désigne des opérations d'assistance à l'amarrage, au désamarrage des navires lors de leur arrivée, départ ou également de leur mouvement (changement de poste à quai) à l'intérieur des ports. Les lamaneurs sont donc des marins spécialisés.

**\*Manutention portuaire :**

C'est l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires marchands dans les ports de commerce.

**\*Ro-Ro (Roll on/Roll off):**

Trafic transporté par la technique du trans-roulage, qui concerne des navires dont la cargaison est manutentionnée par roulage grâce à une porte passerelle avant ou arrière.

**\*SIRENE (Système Informatisé du Répertoire National des Entreprises et des établissements) :**

Ce système enregistre l'état civil de toutes les entreprises et leurs établissements quel que soit leur forme juridique, leur secteur d'activité et leur localisation (France métropolitaine, DOM, Saint-Pierre et Miquelon). On retrouve par exemple le numéro SIRET ou SIREN, le code APE, le lieu du siège ainsi que l'effectif total.

**\*Transbordement :**

C'est l'action de transférer une marchandise d'un navire à un autre avec une mise à quai intermédiaire.

**\*Valeur ajoutée :**

Elle constitue un solde du compte de production et correspond à la différence entre la production totale et les consommations intermédiaires.

**\*Vracs :**

Il s'agit, soit des liquides : surtout produits pétroliers, soit des solides : minerais et combustibles minéraux solides, engrais et nourriture pour le bétail, céréales.