

# Insee Dossier

Provence-Alpes-Côte d'Azur



N° 7

Décembre 2016

## Le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos

### Ancrage territorial et ouverture internationale

Ce dossier a été réalisé dans le cadre d'un partenariat entre l'Insee  
et le Grand Port Maritime de Marseille.

# Éditorial

**T**ous les ports de commerce du monde mesurent l'impact économique de leur activité sur le territoire qui les entoure. En 2016, le Grand Port Maritime de Marseille et la direction régionale de l'Insee de Provence-Alpes-Côte d'Azur ont convenu de réaliser en partenariat une étude consacrée aux établissements et aux entreprises composant le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos.

Le Port de Marseille-Fos, recentré sur ses fonctions d'aménagement et de développement depuis l'application de la réforme des ports français en 2011, a plus que jamais à cœur de bien connaître le poids économique qui est le sien dans son environnement local et métropolitain. Au-delà du Grand Port Maritime, la production d'informations statistiques sur le cluster industrialo-portuaire et son importance pour l'économie régionale apparaît comme une contribution utile à l'ensemble des acteurs du territoire.

Dans ce contexte, l'étude du cluster industrialo-portuaire doit fournir le socle de base de la connaissance de l'économie portuaire. Elle doit l'appréhender à travers l'activité générée sur le domaine portuaire bien sûr, mais également à travers l'activité des établissements des Bouches-du-Rhône qui s'inscrivent pour l'essentiel de leurs échanges dans la chaîne logistique portuaire.

Le présent dossier est organisé en quatre articles qui étudient les principales thématiques de l'impact de l'activité portuaire : le nombre d'emplois dans les établissements du cluster, par grande famille professionnelle, la territorialisation de l'impact, le profil des établissements et entreprises qui composent le cluster et celui de leurs salariés.

Il permet de réaffirmer le poids des activités fret et passagers sur l'écosystème des Bouches-du-Rhône et le rôle structurant du port dans la dynamique économique du département.

**Christine Cabau Woehrel**

*Présidente du Directoire  
du Grand Port Maritime de Marseille*

**Patrick Redor**

*Directeur régional de l'Insee  
Provence-Alpes-Côte d'Azur*



# Sommaire

Éditorial	3
41 500 emplois salariés dans le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos	7
Un ensemble bipolarisé, des salariés résidant dans tout le département	11
Des entreprises à vocation internationale, génératrices de richesse pour le territoire	17
Le profil des salariés du cluster industrialo-portuaire reflète son orientation productive	23
Glossaire	27



# 41 500 emplois salariés dans le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos

Le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos rassemble 1 500 établissements des Bouches-du-Rhône relevant de l'une des cinq grandes familles professionnelles de la chaîne d'activité portuaire : les services aux navires et la logistique maritime, les services à la marchandise et la logistique terrestre, les industriels, les services de support et les acteurs publics. Fin 2013, ce cluster emploie 41 500 salariés répartis sur 62 communes du département, dans et hors du périmètre géographique portuaire. Les industriels sont les premiers employeurs (36 % de l'ensemble), devant services à la marchandise (24 %) et services aux navires (23 %).

Géraldine Planque, GPMM  
Jérôme Domens, Samuel Ettouati, Insee

## 1 500 établissements employant 41 500 salariés forment le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos

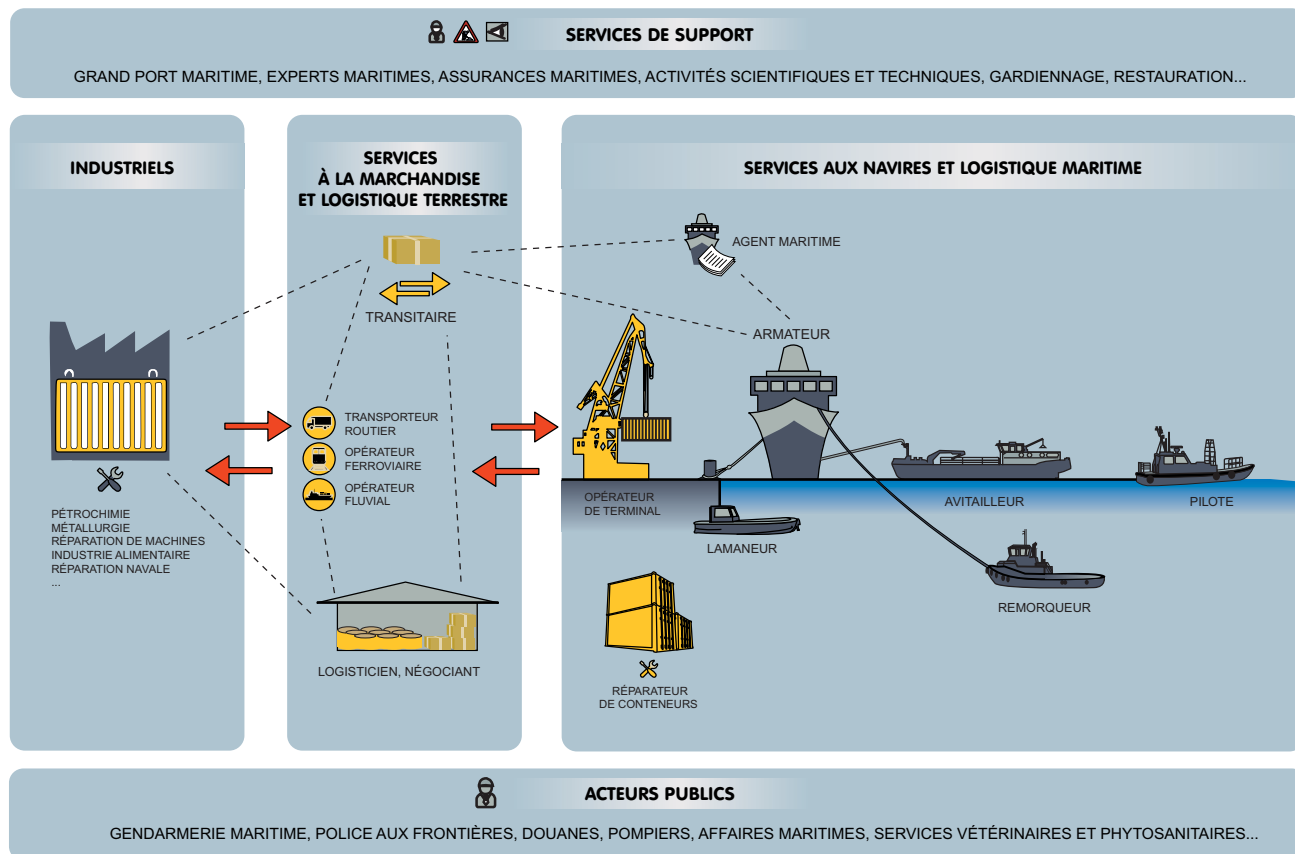
Le port de Marseille-Fos se compose de deux ensembles de bassins : les bassins est,

sur la commune de Marseille, dédiés aux flux méditerranéens de marchandises, aux passagers et à la réparation navale, et les bassins ouest, dans le golfe de Fos, qui accueillent les grandes liaisons intercontinentales, l'industrie et la logistique.

Au coeur de l'économie du port, le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos rassemble 1 500 établissements des Bouches-du-Rhône insérés dans la chaîne d'activité portuaire : ils concourent à l'acheminement et au transit des passagers et des

### 1 La synergie de la chaîne d'activité portuaire

Schéma des familles professionnelles du cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos



----- Relations inter-entreprises      → Circuit simplifié des marchandises

Source : Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos

## 2 Le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos emploie 41 500 salariés

Emplois salariés et établissements du cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos par famille professionnelle au 31/12/2013

	Nombre de salariés	Part dans le total du cluster (en %)	Nombre d'établissements	Part dans le total du cluster (en %)
<b>Ensemble du cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos</b>	<b>41 460</b>	<b>100,0</b>	<b>1 498</b>	<b>100,0</b>
<b>Services aux navires et logistique maritime</b>	<b>9 570</b>	<b>23,1</b>	<b>198</b>	<b>13,3</b>
Armateurs	6 630	16,0	69	4,6
Opérateurs de terminal portuaire	1 550	3,7	37	2,5
Agents maritimes et conducteurs en douanes	720	1,7	65	4,4
Pilotes, aviateurs, remorqueurs et lamaneurs	550	1,3	15	1,0
Réparation de conteneurs	120	0,3	12	0,8
<b>Services à la marchandise et logistique terrestre</b>	<b>9 910</b>	<b>23,9</b>	<b>678</b>	<b>45,6</b>
Logisticiens, négociants et commerçants de gros	3 230	7,8	193	13,0
Transporteurs routiers	3 150	7,6	146	9,8
Transitaires	3 010	7,2	324	21,8
Opérateurs ferroviaires et fluviaux	520	1,3	15	1,0
<b>Industriels</b>	<b>15 030</b>	<b>36,3</b>	<b>286</b>	<b>19,2</b>
Chimie, pétrochimie et activités pétrolières	5 450	13,1	75	5,0
Métallurgie	4 150	10,0	21	1,4
Réparation et installation de machines	2 020	4,9	47	3,2
Industrie alimentaire et pêche	1 510	3,7	35	2,4
Réparation navale	860	2,1	48	3,2
Autres industriels	1 040	2,5	60	4,0
<b>Services de support</b>	<b>5 720</b>	<b>13,8</b>	<b>313</b>	<b>21,0</b>
Grand Port Maritime de Marseille	1 080	2,6	3	0,2
Associations	930	2,2	35	2,4
Construction	700	1,7	60	4,0
Activités scientifiques et techniques	460	1,1	26	1,7
Information et communication	390	0,9	11	0,7
Environnement, traitement des déchets et phytosanitaire	350	0,8	11	0,7
Gardiennage	250	0,6	10	0,7
Restauration	230	0,6	24	1,6
Assureurs et banques maritimes	120	0,3	22	1,5
Experts maritimes	100	0,2	32	2,2
Commerce de détail et d'automobiles	60	0,1	33	2,2
Autres services	1 050	2,5	46	3,1
<b>Acteurs publics</b>	<b>1 230</b>	<b>3,0</b>	<b>23</b>	<b>0,9</b>

Champ : Cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos

Source : Insee, Clap 2013

marchandises portuaires, éventuellement à leur production ou leur transformation industrielle locale (encadré 1). La chaîne d'activité portuaire réunit cinq grandes familles professionnelles : les services aux navires et la logistique maritime, les services à la marchandise et la logistique terrestre, les industriels, les services de support et les acteurs publics (figure 1). Fin 2013, les 1 500 établissements du cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos emploient 41 500 salariés, localisés à l'intérieur ou hors du périmètre géographique

portuaire (figure 2). Dans le champ des secteurs marchands, l'activité industrialo-portuaire (hors acteurs publics) représente ainsi 7,5 % des emplois salariés du département des Bouches-du-Rhône.

Les services aux navires regroupent cinq professions maritimes et comptent au total 9 570 salariés, soit 23 % de l'ensemble des emplois du cluster. Au sein de cette famille, les armateurs sont les mieux représentés (6 630 emplois salariés, en incluant les personnels navigants rattachés aux établissements marseillais), suivis des opérateurs

de terminal portuaire (1 550 emplois, dont ceux des dockers). Les agents maritimes et conducteurs en douanes, mandatés par les armateurs (720 salariés), les pilotes, lamaneurs, remorqueurs et aviateurs (550) et les réparateurs de conteneurs (120) complètent l'ensemble.

Les services à la marchandise et la logistique terrestre emploient pour leur part 9 910 personnes et se subdivisent en quatre professions. Trois d'entre elles comptent plus de 3 000 salariés : les logisticiens, négociants et commerçants de gros (3 230 salariés), les transporteurs routiers (3 150) et les transitaires (3 010), chargés de faire le lien entre les différents transporteurs. Par ailleurs, 520 salariés oeuvrent au pré- et post-acheminement ferroviaire ou fluvial des marchandises.

Les 290 établissements industriels, destinataires et/ou expéditeurs locaux des marchandises portuaires, rassemblent plus d'un tiers des salariés du cluster, soit 15 030 personnes. On y trouve, en particulier, la chimie, la pétrochimie et les activités pétrolières (5 450 salariés), la métallurgie (4 150 salariés) et l'industrie alimentaire (1 510). À cette famille professionnelle sont également associées les entreprises de réparation et d'installation de machines (2 020 salariés) et celles de la réparation navale (860).

Les services de support forment un ensemble relativement diversifié d'activités, de nature technique ou administrative, tournées vers les autres établissements du cluster : des associations professionnelles, des activités scientifiques, des experts, assurances et banques maritimes, des entreprises de gardiennage et de restauration en font partie. Le Grand Port Maritime y est également rattaché. Ces établissements emploient au total 5 720 salariés.

Enfin, les acteurs publics intervenant sur le port emploient 1 230 salariés. Ceux-ci sont chargés de la sécurité dans le périmètre géographique portuaire et des différents contrôles qui s'y exercent. Il s'agit de certains services des douanes, des marins-pompiers, de la police aux frontières, de la gendarmerie maritime, de la répression des fraudes, des services phytosanitaires et vétérinaires, de la Direction interrégionale de la mer, et des affaires maritimes.

### Marseille rassemble la moitié des établissements du cluster

Les établissements du cluster industrialo-portuaire sont implantés dans 62 des 119 communes des Bouches-du-Rhône et dans 51 des 92 communes de la métropole



### Encadré 1 – Définitions et méthode – Le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos

Le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos est un ensemble d'unités productives (établissements) des Bouches-du-Rhône, sélectionnées pour leur insertion dans la chaîne d'activité portuaire, localisées ou non au sein du périmètre géographique portuaire.

La chaîne d'activité portuaire est définie comme la somme des grandes familles professionnelles suivantes :

- services aux navires et logistique maritime : armateurs, agents maritimes et conducteurs en douane, opérateurs de terminal portuaire, pilotes, aviateurs, remorqueurs et lamaneurs, réparateurs de conteneurs ;
- services à la marchandise et logistique terrestre : logisticiens, négociants, transitaires, transporteurs routiers exclusivement ou majoritairement dédiés à l'acheminement des marchandises portuaires, opérateurs ferroviaires ou fluviaux ;
- industries localisées à proximité des terminaux portuaires et/ou utilisant ceux-ci comme support logistique principal : pétrochimie, métallurgie, réparation navale, industries diverses fortement dépendantes d'approvisionnements portuaires ;
- services de support : Grand Port Maritime de Marseille, assureurs et banques maritimes, experts, activités scientifiques et techniques, gardiennage, restauration, associations professionnelles, etc. ;
- acteurs publics : gendarmerie maritime, police aux frontières, douane, répression des fraudes, pompiers, services sanitaires, services vétérinaires et phytosanitaires, affaires maritimes et Direction interrégionale de la mer.

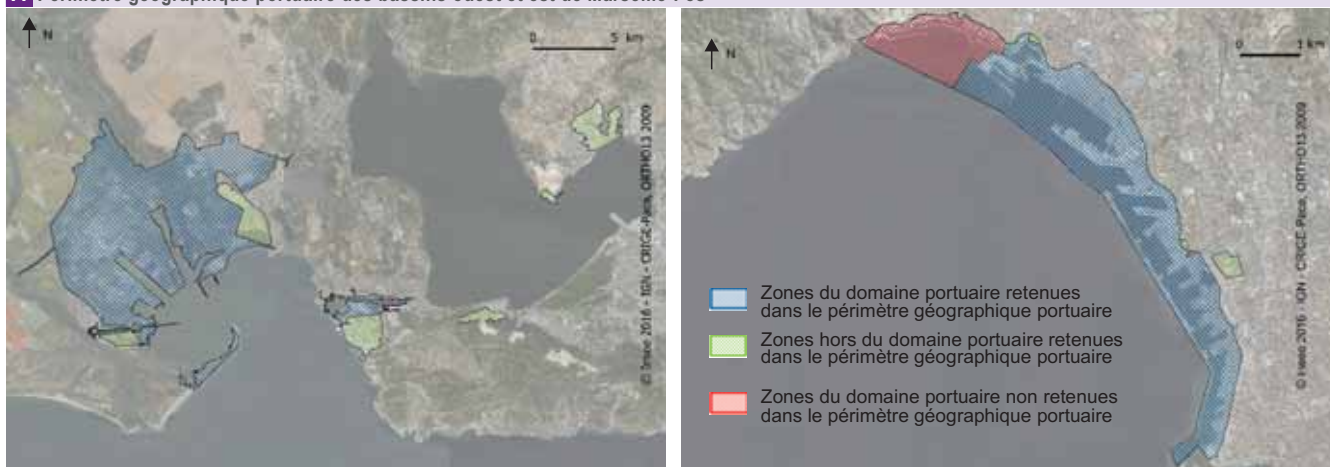
Le périmètre géographique portuaire est défini à l'infra-communal dans les 2<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements de Marseille, à Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc, Martigues, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Berre-l'Étang et Châteauneuf-les-Martigues. Il se confond largement avec le domaine portuaire du Grand Port Maritime de Marseille : quelques zones très majoritairement résidentielles ou dédiées à la navigation de plaisance sont retirées, tandis que quelques zones intimement liées à l'activité industrialo-portuaire sont ajoutées (figure A). La totalité des établissements localisés à l'intérieur du périmètre géographique portuaire sont retenus dans le cluster et ceux-ci sont tous rattachés à l'une des familles professionnelles de la chaîne. La zone d'interface ville-port fait l'objet d'un traitement particulier (encadré 2).

La définition précise du périmètre géographique portuaire comme la sélection et le rattachement d'établissements des Bouches-du-Rhône à la chaîne d'activité portuaire résultent de travaux d'expertise itératifs, menés conjointement par le Grand Port Maritime de Marseille, l'Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence et l'Insee Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Le cluster industrialo-portuaire est considéré comme le cœur de l'économie du port de Marseille-Fos. Il ne représente toutefois pas cette économie dans sa totalité. Les établissements faiblement liés à la chaîne d'activité portuaire n'ont pas été pris en compte, en particulier ceux qui interviennent, pour une faible part de leur chiffre d'affaires, en qualité de fournisseur ou sous-traitant des établissements du cluster. De même, les établissements localisés en dehors du département des Bouches-du-Rhône n'ont pas été étudiés.

Par ailleurs, les emplois intérimaires mis à disposition des établissements du cluster par des agences de travail temporaires n'ont pu être comptabilisés, pas plus que les emplois non salariés (professionnels libéraux et indépendants) et les travailleurs détachés. Ils représentent vraisemblablement un volume de plusieurs milliers d'emplois.

#### A Périmètre géographique portuaire des bassins ouest et est de Marseille-Fos



Sources : Insee, GPMM.

Aix-Marseille Provence. Pour des raisons évidentes, ils se concentrent particulièrement sur les communes littorales dotées des principales infrastructures portuaires (figure 3), au premier rang desquelles figurent Marseille (48 % des établissements du cluster, dont respectivement 14 %, 12 %, 6 % et 5 % pour les 2<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> arrondissements de la ville), Fos-sur-Mer (15 %) et Port-Saint-Louis-du-Rhône (5 %).

La répartition spatiale des établissements du cluster diffère toutefois entre les grandes familles professionnelles portuaires. Les services à la marchandise et la logistique terrestre disposent des établissements les plus nombreux (678) et les plus dispersés

géographiquement : ceux-ci s'étendent sur 51 communes du département, contre 28 pour les industriels, 20 pour les services de support et seulement 8 pour les services aux navires et la logistique maritime. Corollaire de ces contrastes géographiques, seules six communes comptent au moins un établissement des quatre grandes familles professionnelles (hors acteurs publics) : Aubagne, Fos-sur-Mer, Martigues, Port-de-Bouc, Port-Saint-Louis-du-Rhône et Marseille.

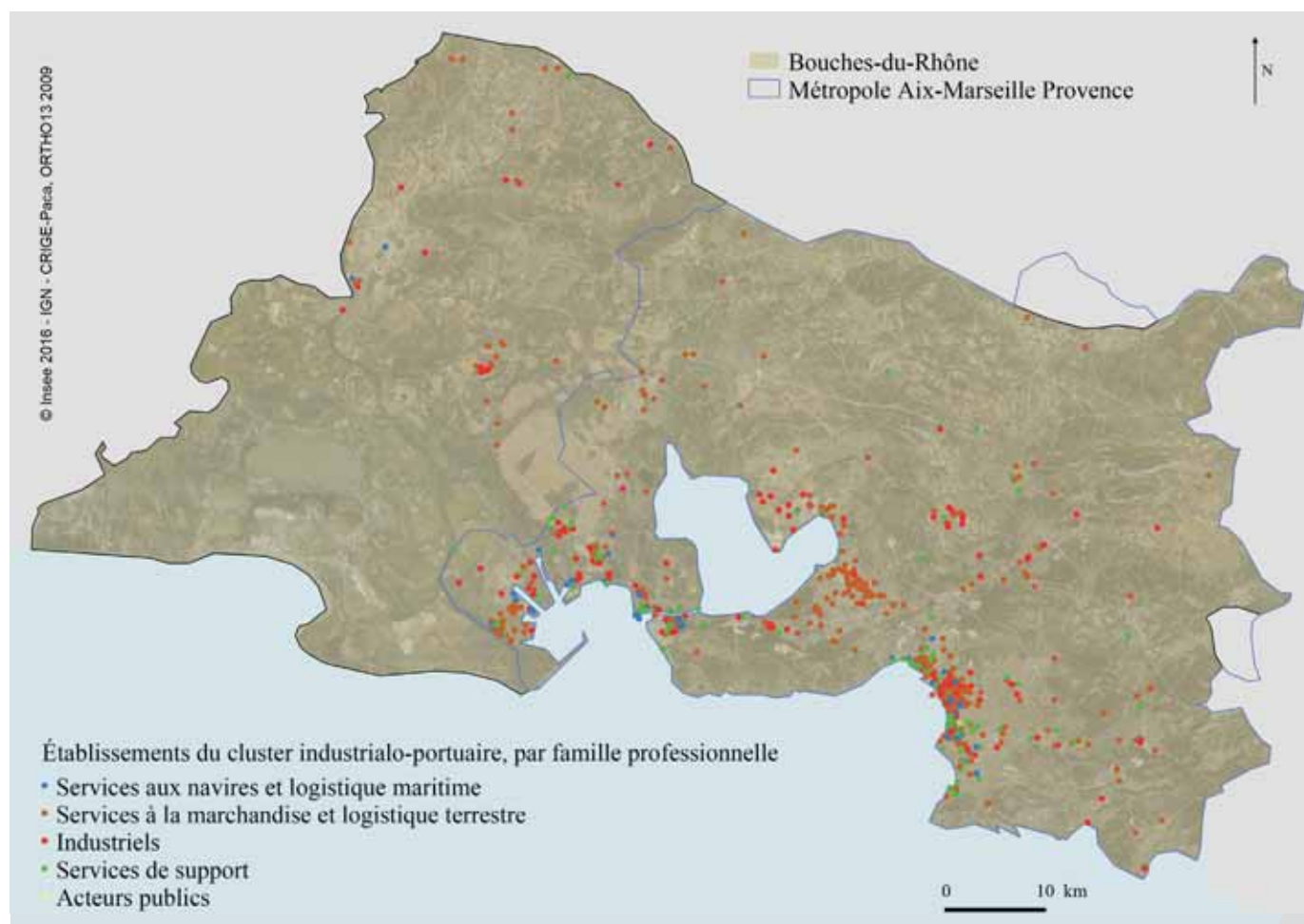
#### Le port de Marseille-Fos est le 1<sup>er</sup> port de France et le 2<sup>e</sup> de la Méditerranée

Par les terminaux de Marseille-Fos transitent tous les types de marchandises : des

hydrocarbures et autres vrac liquides (pétrole, gaz et produits chimiques), des marchandises diverses (transportées par conteneurs ou tous autres conditionnements), des vrac solides (minerais et céréales). En 2015, le volume de trafic global de marchandises s'établit à 81,7 millions de tonnes, dont 92 % relèvent des bassins ouest. Cela positionne Marseille-Fos comme le premier port de France, devant Le Havre et Dunkerque (Marseille-Fos représente ainsi 31 % du trafic total des Grands Ports Maritimes français). Marseille-Fos est redevable de ce rang aux trafics d'hydrocarbures, qui représentent encore la plus grande part des volumes. Le port est en

### 3 Le littoral des Bouches-du-Rhône concentre la majorité des établissements du cluster

Géolocalisation des établissements du cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos



Champ : Cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos

Source : Insee, Clap 2013

revanche devancé par Le Havre pour le trafic de conteneurs – en dépit d'un rattrapage relatif récent – et, dans une moindre mesure, par Dunkerque pour ce qui concerne les vracs solides. Au plan méditerranéen, Marseille-Fos apparaît en seconde position après Algésiras (Espagne) tous trafics confondus, mais reste largement distancé (17<sup>e</sup>) pour le trafic de conteneurs. Principal vecteur de croissance dans le

trafic maritime depuis une vingtaine d'années, le trafic de conteneurs représente donc un axe de développement majeur pour Marseille-Fos.

Parallèlement, 2,5 millions de passagers sont passés en 2015 par Marseille, dont 1,5 en croisière (hissant Marseille au 5<sup>e</sup> rang européen) et 1 million sur lignes régulières (vers la Corse, l'Algérie, la Tunisie et la Sardaigne).

L'ensemble de ces liaisons maritimes, de marchandises et de passagers, conduit à une desserte récurrente de 400 destinations sur tous les continents, qui occasionne la présence journalière moyenne de 22 navires, répartis sur les deux bassins. Du côté de l'hinterland, Marseille-Fos dispose d'une capacité d'acheminement quadrimodale (route, rail, fleuve et pipeline) vers toute l'Europe. ■

#### Encadré 2 – Interface ville-port : des emplois du commerce et des services qui se combinent à ceux du cluster industrialo-portuaire

Au sud-ouest du 2<sup>e</sup> arrondissement de Marseille, sur les quais de la Joliette et du Lazaret, se déploient, depuis le début des années 2010, des activités tertiaires, nées dans le contexte du projet de rénovation urbaine Euroméditerranée et de la Charte Ville-Port (signée en janvier 2013). Un principe de mixité des usages urbains et portuaires s'applique dans cette zone, où se superposent des activités de nature différente au niveau du sol et des étages. Sur ces emplacements se trouvent en effet des installations portuaires (gare maritime internationale, terminaux d'embarquement de véhicules pour la Corse et le Maghreb), mais aussi le pôle tertiaire et culturel issu de la réhabilitation du Silo d'Arenc, le centre commercial des Terrasses du Port, et l'ancien hangar du J1 partiellement rénové à l'occasion de l'événement « Marseille Provence 2013 capitale européenne de la culture ».

Localisées au sein du domaine portuaire, ces activités sont disjointes de celles du cluster industrialo-portuaire proprement dit. Générant des recettes affectées in fine à des développements portuaires, elles participent toutefois à la valorisation du domaine du port et sont un élément de la politique d'ouverture urbaine du Grand Port Maritime. Fin 2013, avant l'ouverture des Terrasses du Port en avril 2014, ces activités représentent 130 emplois salariés, qui s'ajoutent aux 41 460 du cluster industrialo-portuaire.

#### Pour en savoir plus

- Le site du Grand Port Maritime de Marseille : <http://www.marseille-port.fr/fr/Accueil/>
- Le site de l'Union maritime et fluviale : <http://umf.asso.fr/>
- La Charte Ville-Port : <http://www.marseille-port.fr/fr/Page/Ville-Port/16568>

# Un ensemble bipolarisé, des salariés résidant dans tout le département

**F**in 2013, dans les Bouches-du-Rhône comme dans la métropole Aix-Marseille Provence, 7,5 % des emplois salariés sont dédiés au cluster industrialo-portuaire. L'activité est particulièrement présente dans l'économie de Fos-sur-Mer, de Port-Saint-Louis-du-Rhône, du 2<sup>e</sup> arrondissement de Marseille, de Saint-Martin-de-Crau et de Berre-l'Étang : elle y occupe au moins 40 % des emplois. De surcroît, plus de la moitié des salariés du cluster, soit 25 000 emplois, se répartissent sur deux territoires, l'un dans le périmètre géographique portuaire des bassins ouest et l'autre à Marseille. Ces deux espaces polarisent la plupart des déplacements domicile-travail des salariés du cluster. Parmi ces derniers, 8 sur 10 ne vivent pas dans la commune où ils travaillent : le cluster rayonne donc au-delà de l'implantation de ses établissements.

Géraldine Planque, GPMM  
Jérôme Domens, Samuel Ettouati, Insee

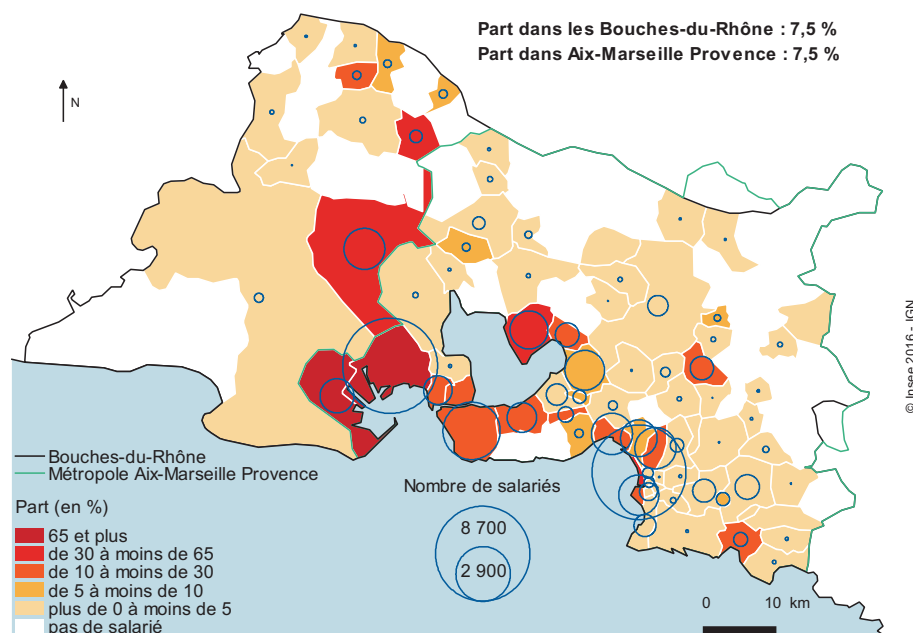
## Fos-sur-Mer, le 2<sup>e</sup> arrondissement de Marseille et Martigues regroupent la moitié des salariés du cluster

Hors acteurs publics, 1 475 établissements marchands constituent le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos. Fin 2013, ils emploient 40 230 salariés dans 62 des 119 communes des Bouches-du-Rhône. Conséquence des lieux d'implantation des établissements du cluster, 16 480 emplois sont localisés à Marseille (dont 8 600 dans le 2<sup>e</sup> arrondissement), 8 700 à Fos-sur-Mer et 3 180 à Martigues (figures 1a et 1b). À elles seules, Fos-sur-Mer, Marseille 2<sup>e</sup> et Martigues regroupent un emploi sur deux. Dans leur ensemble, les communes du littoral et celles du pourtour de l'Étang de Berre concentrent plus de 8 emplois du cluster sur 10. Vitrolles et Berre-l'Étang en comptent respectivement 1 510 et 1 390. Ailleurs dans le département, 1 610 salariés travaillent à Saint-Martin-de-Crau, essentiellement dans les services à la marchandise et la logistique terrestre, 580 à Aubagne, 530 à Gardanne et 400 à Aix-en-Provence.

Les grands traits de la répartition territoriale des familles professionnelles sont perceptibles à l'échelon communal : dans les 2<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> arrondissements de Marseille, à Port-de-Bouc, les services aux navires et la logistique maritime ; dans les 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> arrondissements de Marseille, à Vitrolles, Rognac, Marignane, Saint-Martin-de-Crau, Aix-en-Provence, les services aux marchandises et la logistique terrestre ; à Fos-sur-Mer, Martigues, Berre-l'Étang, Châteauneuf-les-Martigues, Gardanne,

### 1a Le cluster industrialo-portuaire représente 70 % des emplois à Port-Saint-Louis-du-Rhône et 80 % à Fos-sur-Mer

Emplois salariés au lieu de travail du cluster industrialo-portuaire et part dans l'emploi salarié total au lieu de travail (en %) par commune des Bouches-du-Rhône en 2013



Champ : Cluster industrialo-portuaire hors acteurs publics ; secteur marchand hors agriculture.  
Source : Insee, Clap 2013

Aubagne, dans le 15<sup>e</sup> arrondissement de Marseille, l'industrie.

### L'activité industrialo-portuaire occupe 8 emplois sur 10 à Fos-sur-Mer et 7 sur 10 à Port-Saint-Louis-du-Rhône

Dans les Bouches-du-Rhône comme dans la métropole Aix-Marseille Provence, 7,5 % des emplois salariés sont dédiés au cluster industrialo-portuaire (hors acteurs publics). Cette part est largement dépassée dans

certaines communes, où l'activité industrialo-portuaire est prépondérante : le cluster inclut en effet 81 % des emplois salariés marchands localisés à Fos-sur-Mer et 68 % de ceux localisés à Port-Saint-Louis-du-Rhône. À Saint-Martin-de-Crau, dans le 2<sup>e</sup> arrondissement de Marseille et à Berre, ce ratio atteint presque un emploi sur deux ; à Port-de-Bouc et Martigues, le cluster représente un emploi sur quatre.

**1b 11 communes abritent au moins 1 000 emplois salariés du cluster industriel-portuaire**

Communes ou arrondissements marseillais abritant au moins 1 000 emplois salariés du cluster au 31/12/2013 (au lieu de travail), par ordre décroissant

Commune	Nombre d'emplois salariés	Part dans l'ensemble du cluster (en %)
Fos-sur-Mer	8 700	21,6
Marseille 2°	8 600	21,4
Martigues	3 180	7,9
Marseille 14°	1 650	4,1
Marseille 16°	1 640	4,1
Saint-Martin-de-Crau	1 610	4,0
Marseille 7°	1 570	3,9
Vitrolles	1 510	3,8
Berre-l'Étang	1 390	3,4
Marseille 15°	1 300	3,2
Port-Saint-Louis-du-Rhône	1 120	2,8

Champ : Cluster industriel-portuaire de Marseille-Fos, hors acteurs publics.  
Source : Insee, Clap 2013

**31 % des emplois du cluster se concentrent sur 66 km<sup>2</sup> autour du bassin de Fos-sur-Mer**

La concentration des établissements et des emplois salariés du cluster industriel-portuaire est également visible à une échelle infracommunale, particulièrement dans le golfe de Fos-sur-Mer. 31 % des emplois du cluster, soit 12 560, sont d'ailleurs réunis sur un territoire occupant au total 66 km<sup>2</sup> sur la façade maritime des bassins ouest (figure 2). Ce territoire peut être décomposé en 7 zones où les emplois sont particulièrement concentrés, chacune d'elles témoignant d'une relative spécialisation vers l'une des familles professionnelles composant la chaîne d'activité portuaire. La zone de l'Audience, à Fos-sur-Mer, orientée vers la métallurgie et portée par ArcelorMittal, compte le plus grand nombre d'emplois salariés (3 130). Elle jouxte la plate-forme industrielle et d'innovation Caban Tonkin (Piicto), située sur le môle central de Fos (1 720 emplois industriels et des projets en cours, encadré). Plus à l'est, une zone largement dédiée à la pétrochimie (englobant terminaux pétroliers, raffinerie, dépôts et pipelines) s'étend autour de la route d'Arles (1 110 emplois dont 420 dans les industries pétrolières). La plate-forme de Lavera à Martigues abrite principalement des activités chimiques et pétrochimiques (2 580 salariés). Les trois dernières zones sont de caractère beaucoup moins industriel : au nord de Fos-sur-Mer, un pôle « logistique et services » rassemble 2 010 emplois ; à l'ouest, le pôle conteneurs, partagé entre Fos et Port-Saint-Louis, se consacre essentiellement à la logistique de ce type de trafics (1 450 emplois). À Martigues et Port-de-Bouc, au nord du chenal, la

zone Caronte Nord est orientée vers les services aux navires et la logistique maritime : elle détient notamment les services de pilotage, remorquage et lamanage de tout le bassin ouest et comprend aussi des terminaux liés aux vracs solides (au total 560 emplois).

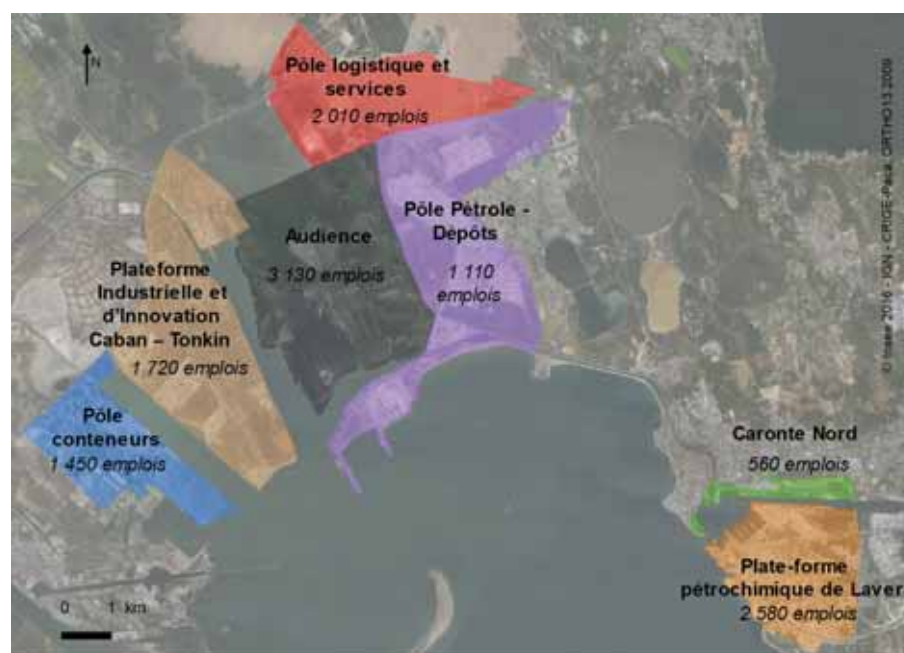
**A Marseille, 7 zones réunissent 12 500 emplois industriel-portuaires**

Du côté des bassins est, 7 zones d'activités de 17 km<sup>2</sup> au total réunissent 12 500 emplois industriel-portuaires à l'intérieur de la commune de Marseille (figure 3). Ces zones sont moins

spécialisées que celles des bassins ouest même si elles conservent une orientation relative vers certaines familles de la chaîne. Deux premières zones sont littorales et insérées dans le périmètre géographique portuaire. La zone centrale est la plus diversifiée : on y trouve à la fois des terminaux à passagers (lignes régulières et croisières), des terminaux de marchandises (vracs, rouliers et conteneurs), des ateliers de réparation navale, des dessertes ferroviaires, des bâtiments administratifs (au total 2 110 emplois salariés). Les familles professionnelles les mieux représentées dans cette zone sont les services de support (1 160 emplois), les opérateurs de terminal portuaire (380) et la réparation navale (140). Plus au nord, la zone de Mourepiane-Saumaty (880 emplois), qui englobe le pôle conteneurs du bassin est, se caractérise par une forte présence des services à la marchandise et de la logistique terrestre (340 emplois). La zone couvre aussi le port de pêche de Saumaty ainsi que les grandes formes de réparation navale. Quatre autres zones sont des zones arrière-portuaires : à la différence des deux zones littorales évoquées plus haut, l'emploi industriel-portuaire n'y est pas géographiquement enclavé mais avoisine les autres activités représentées dans la ville. La zone arrière-portuaire de la Joliette-Arenc est principalement dédiée aux services aux navires (sièges sociaux des armements, agents maritimes...) : les

**2 7 zones d'activités du bassin ouest concentrent 12 560 emplois du cluster**

Nombre d'emplois salariés du cluster industriel-portuaire de Marseille-Fos dans 7 zones des bassins ouest en 2013



Champ : Cluster industriel-portuaire de Marseille-Fos hors acteurs publics.  
Source : Insee, Clap 2013.

**3** 17 km<sup>2</sup> au coeur de Marseille rassemblent 12 500 emplois du cluster  
 Nombre d'emplois salariés du cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos dans 7 zones des bassins de Marseille en 2013



Champ : Cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos hors acteurs publics.  
 Source : Insee, Clap 2013.

armateurs y emploient notamment 4 600 des 6 060 emplois salariés. La zone d'Allar-Le Canet (620 emplois) s'occupe essentiellement de services aux marchandises et de logistique terrestre (transitaires notamment) et abrite également un projet innovant dans le domaine de l'énergie marine. La zone des 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> arrondissements (1 520 salariés) associe services aux marchandises (transitaires, transporteurs routiers) et industrie (surtout alimentaire), quand la zone du 16<sup>e</sup> arrondissement (660 emplois), en arrière des terminaux à conteneurs, couple services aux marchandises et services aux navires (agences maritimes).

Au sud, enfin, la zone urbano-portuaire est un cas à part : partie intégrante du périmètre géographique portuaire, elle superpose des activités portuaires (siège du Grand Port Maritime, gare maritime internationale...) et des activités tertiaires (centre commercial, salle de spectacle...) qui se combinent à celles du cluster industrialo-portuaire proprement dit (*encadré Interface ville-port, volet 1 du dossier*).

**Huit salariés sur dix du cluster industrialo-portuaire ne résident pas dans la commune où ils travaillent**

En 2013, 79 % des salariés du cluster ne vivent pas dans la commune où ils travaillent, une proportion près de deux fois supérieure à la moyenne dans les

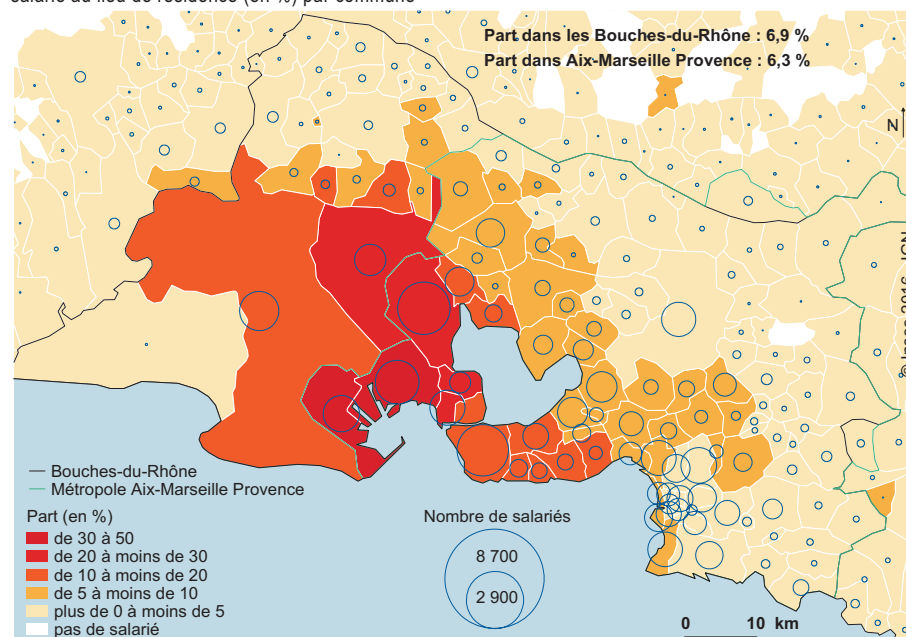
Bouches-du-Rhône et la métropole Aix-Marseille Provence (42 %). Aussi, les lieux de résidence des salariés du cluster sont plus diversifiés que leurs lieux de travail (*figure 4*). 72 communes hébergent au moins 50 salariés du cluster, quand seulement 35 communes disposent d'au moins 50 emplois industrialo-portuaires sur leur territoire. D'ailleurs, dans toutes les

communes des Bouches-du-Rhône, à une exception près, résident des salariés du cluster. Autour de 7 000 salariés du cluster ont pour résidence principale une commune située hors du département. Il s'agit le plus souvent de communes des départements limitrophes (Var, Gard, Vaucluse) et de la Corse - une spécificité propre à certains personnels navigants.

Considérée dans son entier, Marseille est la commune de résidence la plus fréquente pour les salariés du cluster, quand bien même la ville abrite moins de résidents que d'emplois (10 380 salariés du cluster y résident, 16 480 y travaillent). Elle devance Istres (2 400 résidents), Martigues (2 330), Fos-sur-Mer (1 670) et Arles (1 350). Certaines communes - où les emplois industrialo-portuaires sont absents ou en nombre limité - assument donc surtout une fonction résidentielle : c'est le cas d'Istres et Arles, mais aussi d'Aix-en-Provence, Salon-de-Provence ou Miramas. Le redéploiement s'opère en particulier aux dépens de Fos-sur-Mer, Marseille, Saint-Martin-de-Crau et Vitrolles. Entre arrondissements de Marseille, le phénomène est analogue : les 13<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup> accueillent des salariés qui travaillent notamment dans les 2<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> arrondissements.

Différenciés par catégorie socioprofessionnelle, les comportements résidentiels reflètent sommairement le portrait social du département. Sans surprise, les cadres du cluster industrialo-portuaire sont

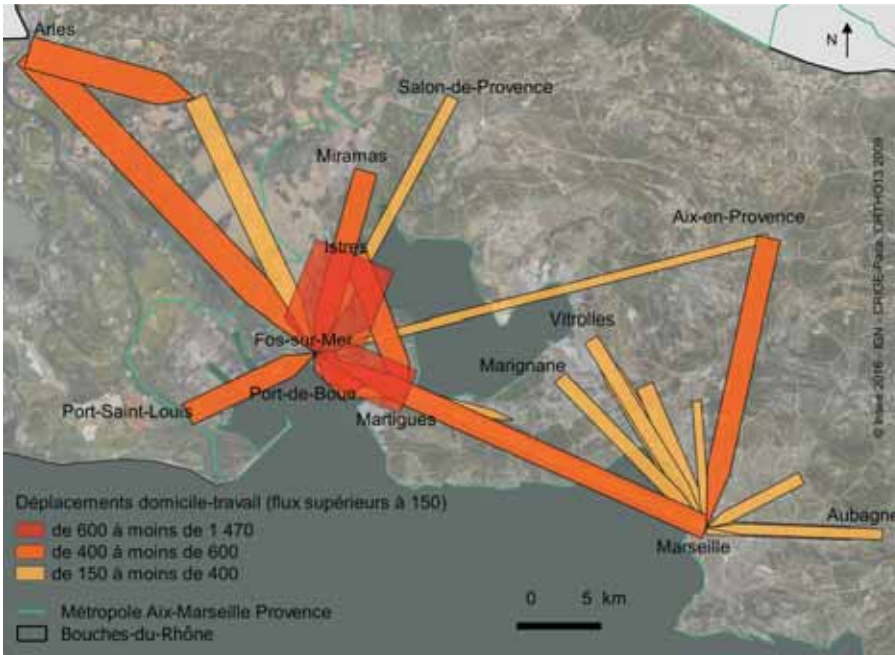
**4** Les lieux de résidence des salariés du cluster sont plus diffus que les lieux de travail  
 Emplois au lieu de résidence des salariés du cluster industrialo-portuaire et part dans l'ensemble de l'emploi salarié au lieu de résidence (en %) par commune



Champ : Cluster industrialo-portuaire hors acteurs publics ; secteur marchand hors agriculture.  
 Source : Insee, Dads 2013.

**5** Fos-sur-Mer et Marseille polarisent les déplacements domicile-travail

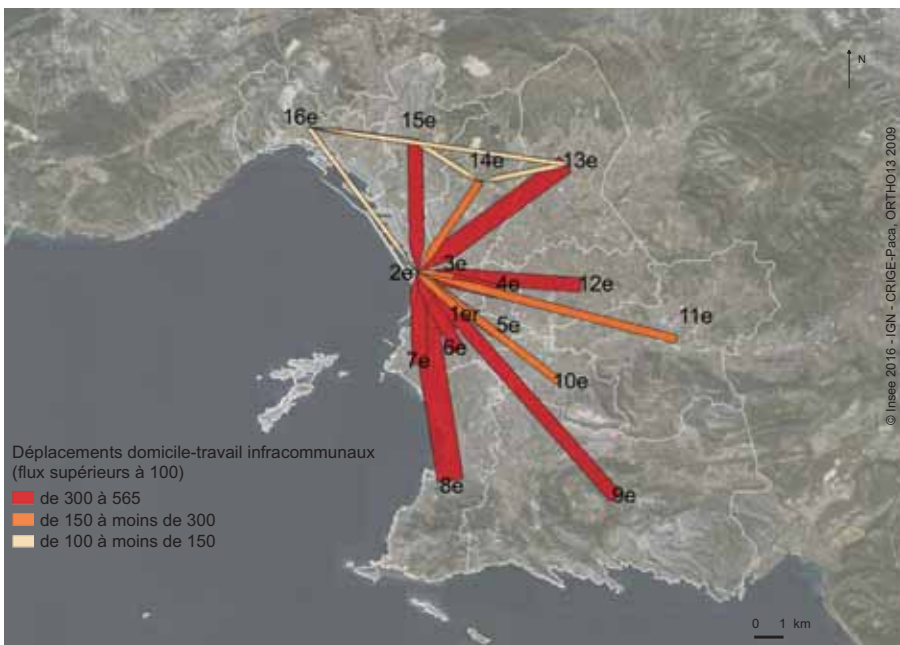
Principaux déplacements domicile-travail des salariés du cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos (flux supérieurs à 150)



Champ : Cluster industrialo-portuaire hors acteurs publics.  
Source : Insee, Dads 2013

**6** Les Marseillais salariés du cluster se déplacent surtout vers le 2<sup>e</sup> arrondissement

Principaux déplacements domicile-travail des salariés du cluster industrialo-portuaire qui résident et travaillent à Marseille (flux supérieurs à 100)



Champ : Cluster industrialo-portuaire hors acteurs publics.  
Source : Insee, Dads 2013

surreprésentés à Aix-en-Provence, dans les 12<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> arrondissements de Marseille et, à une échelle moindre, sur la Côte Bleue (Sausset-les-Pins, Carry-le-Rouet et Ensues-la-Redonne). Les professions

intermédiaires optent davantage pour le pourtour de l'Étang de Berre, proche des grands établissements industriels (Istres, Martigues, Châteauneuf-les-Martigues, mais aussi Saint-Chamas, Lançon-de-Provence,

La Fare-les-Oliviers). Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc, Miramas, Arles, les 13<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> arrondissements de Marseille accueillent proportionnellement davantage d'ouvriers. En 2013, en moyenne, 6,9 % des salariés habitant dans les Bouches-du-Rhône et 6,5 % de ceux habitant dans la métropole Aix-Marseille Provence travaillent pour le cluster. Ce ratio atteint néanmoins un salarié sur deux à Port-Saint-Louis-du-Rhône, un sur trois à Fos-sur-Mer, un sur quatre à Saint-Martin-de-Crau et Port-de-Bouc, un sur cinq à Istres et Martigues. Les communes de résidence bénéficient indirectement de la présence du cluster industrialo-portuaire sur le territoire via la fiscalité locale des ménages et les salaires nets versés, qui occasionnent une consommation de biens et services de proximité. La masse salariale totale versée aux salariés du cluster – qui résident dans le département – représente au total environ 1 milliard d'euros par an. Elle représente de l'ordre de 8 % de la masse salariale totale des secteurs marchands des Bouches-du-Rhône.

**Le cluster génère de nombreuses navettes domicile-travail**

Lieux de vie et lieux de travail étant souvent dissociés, l'activité industrialo-portuaire génère de nombreux déplacements domicile-travail. À l'ouest, Fos-sur-Mer polarise les trois flux les plus importants (figure 5) : depuis Istres (1 470 salariés), Martigues (800) et Arles (570). À l'est, c'est Marseille qui cumule les arrivées : 9 500 au total, les principales entrées provenant d'Aix-en-Provence (400). La commune de Marseille est elle-même sujette à de nombreux déplacements internes : 4 080 Marseillais travaillent dans un établissement du cluster situé dans le 2<sup>e</sup> arrondissement et résident dans un autre arrondissement de la commune (figure 6). Les salariés du cluster industrialo-portuaire comptent parmi les habitants les plus mobiles du département : les questions liées aux déplacements et aux transports, souvent pointées à l'échelle des Bouches-du-Rhône et de la métropole Aix-Marseille Provence, se posent donc avec une acuité particulière pour le cluster. Faciliter les déplacements interurbains et développer l'usage des transports en commun sont une des conditions de l'attractivité du cluster et de son territoire. ■

### Encadré – Quelques projets innovants du cluster industrialo-portuaire

#### Économie circulaire

Les entreprises de la plateforme industrielle et d'innovation Caban-Tonkin de Fos-sur-Mer développent les conditions d'une économie circulaire : suivant un principe de mutualisation, elles échangent leurs utilités (vapeur, chaleur, froid, matières premières), évitant ainsi de se les procurer ailleurs, de les rejeter ou de les détruire.

#### Stockage d'énergie

Piicto abrite également la pépinière d'entreprise Innovex dédiée à la transition énergétique. Son projet emblématique, le « power to gas » de Jupiter 1000, porté par GRT Gaz, expérimente la conversion d'énergie électrique en gaz naturel de synthèse, ouvrant la voie à de nouvelles solutions en matière de stockage de l'énergie.

#### Valorisation des fumées industrielles en biocarburant

Impliquant 11 partenaires (industriels, start-up, centres de recherche, institutionnels), le programme de recherche appliquée Vasco2 met en œuvre, depuis octobre 2016, un procédé de production de biocarburants à partir de fumées industrielles captées dans la zone industrialo-portuaire. Des micro-algues capables d'absorber par photosynthèse le CO2 contenu dans les fumées industrielles sont cultivées puis seront transformées en biopétrole. Le biopétrole sera alors raffiné jusqu'à l'obtention d'un biocarburant. Le programme doit demeurer en phase pré-industrielle jusqu'à fin 2018.

#### Connexion des navires à quai

Depuis 2016, trois navires de la compagnie maritime La Méridionale en rotation régulière se connectent à quai au réseau électrique de haute tension. Ces connexions dites de « cold ironing » des navires à quai visent à limiter le bruit, les vibrations, l'émission de gaz à effet de serre et surtout les rejets atmosphériques polluants (soufre, azote), qui sont équivalents à ceux de plusieurs milliers d'automobiles. De même, face à la préoccupation environnementale croissante liée au développement des croisières, un autre projet visant à réduire les émissions des navires est à l'étude sur les terminaux croisiéristes ; du fait de la taille des navires concernés, les enjeux de puissance électrique et d'impact écologique sont décuplés.

#### Thalassothermie

Le périmètre géographique portuaire de Marseille accueille aussi deux projets de géothermie marine - ou thalassothermie -, procédé consistant à utiliser la température de l'eau de mer pour produire alternativement chaleur et froid en direction des bâtiments tertiaires ou résidentiels du quartier. Le premier projet, la centrale Thassalia (ENGIE), entrera en service fin 2016 et alimentera à terme un réseau s'étendant sur 3 kilomètres dans le secteur d'Arenc. Le second projet porté par Optimal solutions (EDF), un peu plus au nord, concernera l'îlot Allar (zone arrière-portuaire d'Allar-Le Canet).

#### Gestion dématérialisée du passage portuaire

Un nouveau logiciel d'informatique portuaire (Cargo Intelligence 5 produit par MGI) sera mis en place en 2017. En connectant tous les acteurs de la chaîne logistique portuaire, celui-ci permettra une gestion entièrement dématérialisée et centralisée du passage portuaire des marchandises (géolocalisation en temps réel des navires et des marchandises, gestion des autorisations et des opérations de contrôle, etc.)

### Pour en savoir plus

- Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille Provence, « Port et logistique, les potentiels d'une alliance entre port et métropole », *Interpellations stratégiques* n°3, 2015
- Artaud D., « Déplacements domicile-travail - Moins nombreux qu'ailleurs mais plus longs », *Insee Flash Provence-Alpes-Côte d'Azur* n°27, 2016
- Barret C., Biau O., Chauvot N., « Métropole Aix-Marseille Provence - Un territoire fragmenté, des solidarités à construire », *Insee Analyse Provence-Alpes-Côte d'Azur* n°34, 2013





# Des entreprises à vocation internationale, génératrices de richesse pour le territoire

Les activités productives du cluster industrialo-portuaire génèrent de la valeur ajoutée sur le territoire des Bouches-du-Rhône. La part du cluster dans la richesse dégagée du département (10,7 %) dépasse même sa part dans l'emploi salarié (7,5 %). Par ailleurs, les établissements du cluster sont de grande taille (en moyenne 27 salariés). Ils sont partie intégrante d'entreprises de grande envergure : des multinationales pour trois emplois sur quatre, étrangères pour trois emplois sur dix. Toutefois, la moitié des emplois du cluster demeure contrôlée par une entreprise dont le centre de décision est dans la région. En outre, les sièges sociaux de la place portuaire marseillaise contrôlent aussi des emplois localisés ailleurs en France ou à l'étranger. L'internationalisation des entreprises du cluster transparait logiquement dans leur ouverture à l'export : 88 % des salariés du cluster travaillent dans des entreprises exportatrices, dont 40 % dans des entreprises réalisant plus de la moitié de leur chiffre d'affaires à l'étranger.

Jérôme Domens, Samuel Ettouati, Insee

## 11 % de la richesse produite sur le territoire

Mesurable en termes d'emplois locaux, la contribution du cluster industrialo-portuaire à l'économie du territoire s'évalue aussi en valeur, en termes de richesse dégagée par les entreprises (*glossaire*). La part du cluster dans la richesse dégagée totale des Bouches-du-Rhône s'élève à 10,7 %, alors que sa part dans l'emploi salarié est de 7,5 % : l'impact du cluster en tant que générateur de richesse dégagée dépasse son impact en tant que pourvoyeur d'emplois. Cet écart tient aux activités exercées par les établissements du cluster, à plus forte valeur ajoutée que la moyenne.

Au sein du cluster lui-même, la richesse dégagée varie fortement entre familles professionnelles. Ainsi, la richesse dégagée par emploi salarié est près de deux fois plus forte dans la famille professionnelle industrielle que dans celle des services à la marchandise. L'exemple emblématique est l'industrie chimique, pétrochimique et pétrolière où la richesse dégagée par emploi salarié est trois fois supérieure à celle des transporteurs routiers (*figure 1*). L'industrie chimique, pétrochimique et pétrolière fait partie, au même titre que l'industrie alimentaire, les opérateurs de terminal portuaire et les autres industries, des quatre familles professionnelles contribuant plus fortement à la richesse dégagée du cluster qu'à son emploi salarié.

D'un point de vue géographique (*figure 2*), la part du cluster dans la richesse dégagée

sur le territoire est maximale à Fos-sur-Mer (89 %) et Port-Saint-Louis-du-Rhône (77 %). Cette part dépasse 50 % dans 4 communes : les précédentes, auxquelles s'ajoutent Berre-l'Étang et Marseille 2<sup>e</sup>. Berre-l'Étang, Martigues, le 14<sup>e</sup> arrondissement de Marseille bénéficient d'un effet de structure favorable : du fait de l'orientation davantage industrielle de leurs emplois, la contribution du cluster est, sur ces communes, nettement plus forte en termes de richesse dégagée locale qu'en termes d'emplois salariés.

La richesse dégagée par les entreprises du

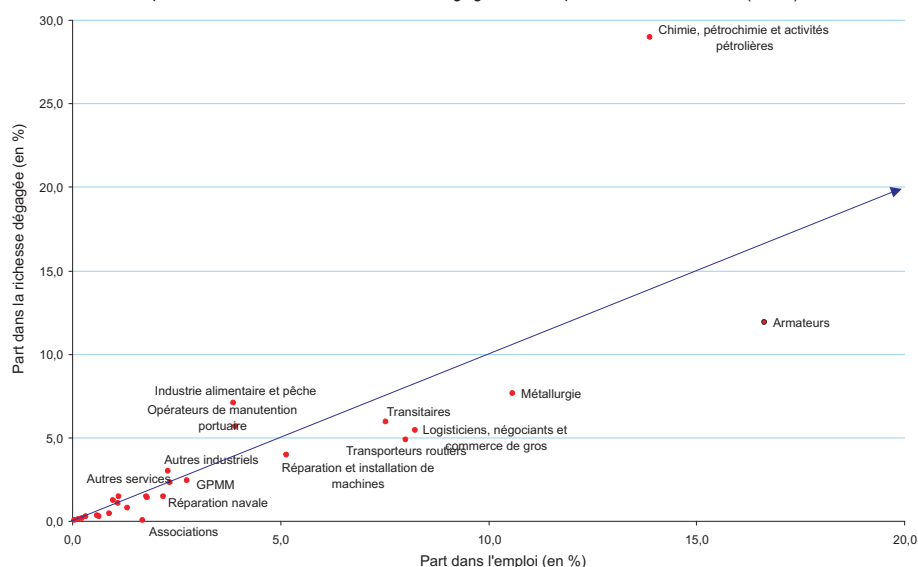
territoire occasionne des ressources pour les collectivités locales, via la fiscalité des entreprises. Elle appelle des investissements, si tant est que la stratégie d'investissement des entreprises demeure favorable au développement des implantations locales. Elle se diffuse, enfin, dans les territoires de résidence via les salaires versés.

## 27 salariés par établissement en moyenne

Les établissements du cluster sont des unités de grande taille : en moyenne, chacun concentre 27 salariés (dans

### 1 La chimie, pétrochimie et les activités pétrolières contribuent fortement à la richesse dégagée par le cluster industrialo-portuaire

Part des familles professionnelles dans la richesse dégagée et l'emploi salarié du cluster (en %)



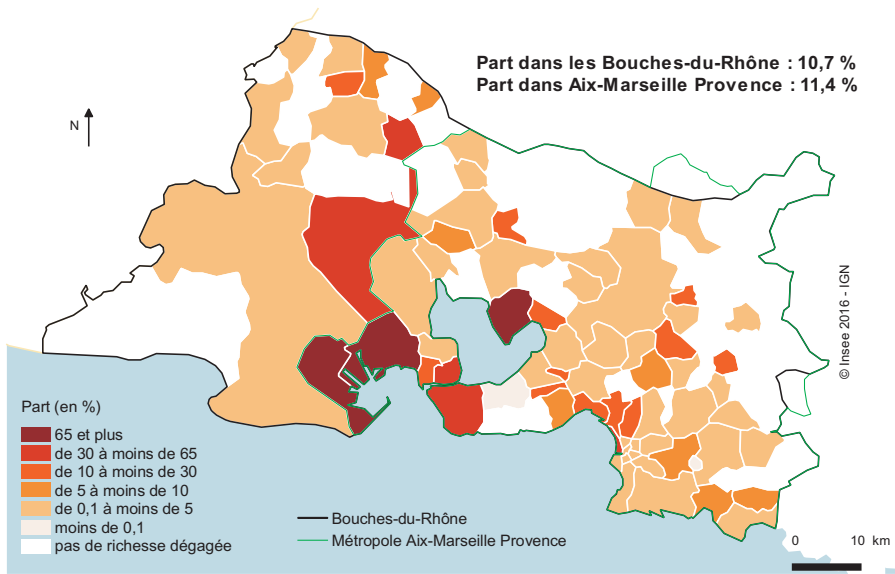
Champ : cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos hors acteurs publics

Lecture : la chimie, pétrochimie et les activités pétrolières représentent 29 % de la richesse dégagée et 14 % de l'emploi du cluster

Source : Insee, FEE 2013, Clap 2013

**2 Plus de 50 % de la richesse dégagée provient du cluster industrialo-portuaire à Fos, Port-Saint-Louis, Berre, Eygalières et dans le 2<sup>e</sup> arrondissement de Marseille**

Poids du cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos dans la richesse dégagée par commune des Bouches-du-Rhône (en %)



Champ : Cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos hors acteurs publics ; secteur marchand hors agriculture  
Source : Insee, FEE 2013

l'ensemble des Bouches-du-Rhône, c'est seulement 2,6 salariés tous secteurs confondus et 7 pour l'industrie). De même, la part des salariés rattachés à un grand établissement est très importante : plus de trois salariés du cluster sur quatre travaillent dans un établissement regroupant au moins 50 salariés (figure 3), contre moins d'un sur deux dans le département. Les plus grandes unités se trouvent dans la famille professionnelle industrielle (métallurgie, chimie-pétrochimie, industrie alimentaire) et dans certaines familles des services aux navires et de la logistique maritime (armateurs, opérateurs de terminal portuaire). À l'opposé figurent les services aux marchandises (notamment transitaires et transporteurs routiers), dans une moindre mesure les services de support et les agents maritimes.

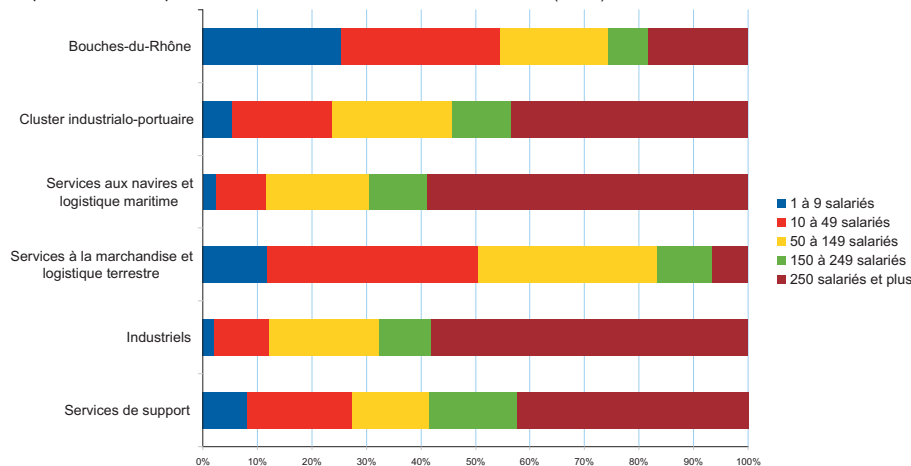
**Près de trois quarts des emplois du cluster industrialo-portuaire sont dans des entreprises multinationales**

Les établissements du cluster sont partie intégrante d'entreprises elles-mêmes de grande envergure. Cela est visible au premier chef dans la part prise par les entreprises multinationales au sein de l'emploi salarié du cluster : près des trois quarts (72 %, figure 4), contre la moitié en moyenne dans les Bouches-du-Rhône. Le quart restant se répartit à parts égales entre des groupes et des entreprises indépendantes opérant exclusivement sur le territoire français. La part des multinationales dans l'emploi dépasse la valeur moyenne départementale pour toutes les familles professionnelles, sauf les services de support (34 %).

Par ailleurs, la partie française des multinationales est, souvent, de plus grande taille que les entreprises à périmètre exclusivement français : les premières emploient fréquemment plus de 5 000 salariés en France (relevant donc de la catégorie des « grandes entreprises », figure 5), quand les secondes sont plus souvent des PME (moins de 250 salariés) ou des entreprises de taille intermédiaire (moins de 5 000). Au plan de la taille des entreprises représentées, une spécificité notable du cluster reste la très faible présence des entreprises de moins de 10 salariés (dites « microentreprises ») relativement à la moyenne des Bouches-du-Rhône. Cette catégorie est fortement représentée en Provence-Alpes-Côte d'Azur car typique de l'économie présentielle (tournée vers la satisfaction des besoins de la population présente, résidente et touristique).

**3 Plus de 3 salariés sur 4 travaillent dans des établissements d'au moins 50 salariés**

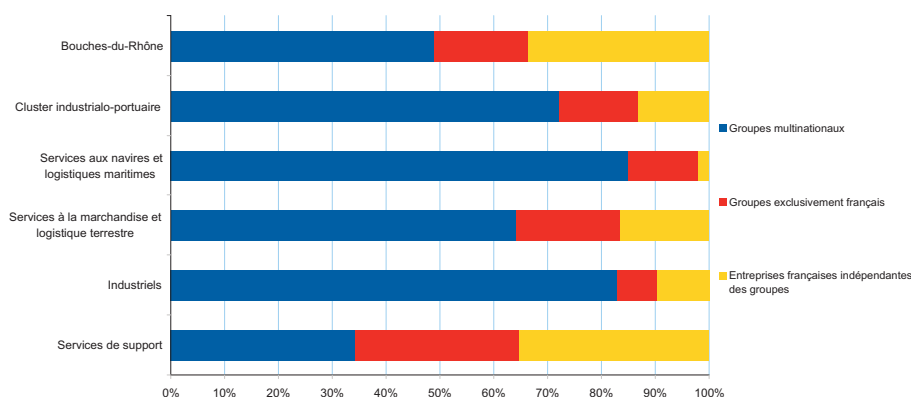
Répartition de l'emploi salarié suivant la taille des établissements (en %)



Champ : Cluster industrialo-portuaire hors acteurs publics ; secteur marchand hors agriculture  
Source : Insee, Clap 2013

**4 3 emplois salariés du cluster sur 4 dépendent de groupes multinationaux**

Répartition de l'emploi salarié du cluster suivant la nature des entreprises (en %)



Champ : Cluster industrialo-portuaire hors acteurs publics ; secteur marchand hors agriculture.  
Source : Insee, Clap 2013, Lifi 2012

### 5 Les entreprises exclusivement françaises du cluster sont des PME ou des entreprises de taille intermédiaire, très rarement des microentreprises

Répartition de l'emploi salarié suivant la nature et la catégorie des entreprises (en %)

	Cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos	Bouches-du-Rhône
<b>Entreprises ou groupes d'entreprises multinationaux</b>	<b>72</b>	<b>49</b>
Microentreprises (moins de 10 salariés)	0	0
PME (10 à 249)	6	3
ETI (250 à 4999)	31	12
Grandes entreprises (5000 et plus)	36	34
<b>Entreprises ou groupes d'entreprises exclusivement français</b>	<b>28</b>	<b>51</b>
Microentreprises (moins de 10 salariés)	3	20
PME (10 à 249)	13	22
ETI (250 à 4999)	12	9
Grandes entreprises (5000 et plus)	0	1
<b>Ensemble</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Champ : Cluster industrialo-portuaire hors acteurs publics ; secteur marchand hors agriculture.

Source : Insee, Clap 2013, Lifi 2012

### Pour près d'un emploi sur deux, le centre de décision est situé en Provence-Alpes-Côte d'Azur

Dans la mesure où le contour des entreprises dépasse très souvent les frontières de la région et du pays, une question importante est celle de la localisation des états-majors des entreprises : où sont prises les décisions susceptibles d'orienter le développement du cluster industrialo-portuaire ?

7 emplois sur 10 dépendent de centres de décisions situés en France (figure 6), résultat nettement inférieur à la moyenne observée dans les Bouches-du-Rhône (9 sur

10). C'est évidemment le cas des emplois d'entreprises exclusivement françaises, mais aussi d'une majorité des emplois dépendant de multinationales qui, de fait, sont souvent des multinationales françaises (6 emplois sur 10). Pour 4 emplois sur 10, le centre de décision est situé dans la région même ; 3 emplois sur 10 dépendent de centres de décisions étrangers, essentiellement situés dans d'autres pays européens. La famille professionnelle industrielle est la plus dépendante de l'étranger. Elle se distingue des services aux navires, dont les entreprises sont tout aussi internationalisées mais dont les centres de décisions sont très largement nationaux (voire locaux, à

l'instar de CMA-CGM).

L'analyse de ces résultats est nécessairement contrastée. La présence locale de centres de décision est un élément favorable laissant penser que l'intérêt des entreprises passe par le développement du port de Marseille-Fos. De même, le rayonnement de la place portuaire marseillaise se trouve conforté par la présence de sièges sociaux de groupes, dont le champ d'action est plus large que celui de Marseille-Fos. Pour une partie des salariés du cluster, notamment ceux de l'industrie, l'éloignement des centres névralgiques de décision, dans un contexte de dispersion internationale des emplois, est à la fois facteur de risque et signal d'attractivité pour des investissements étrangers.

### Les centres de décision du cluster contrôlent aussi des emplois ailleurs, en France et à l'étranger

Si le cluster industrialo-portuaire est partiellement contrôlé de l'extérieur, *a contrario*, les centres de décision localisés dans le cluster ont un rayonnement extérieur large, en France et à l'étranger. En France, 15 000 emplois salariés extérieurs au cluster sont contrôlés par les centres de décisions du cluster (figures 7 et 8). La moitié de ces emplois est concentrée dans 3 régions : Provence-Alpes-Côte d'Azur (hors du cluster, et notamment hors des Bouches-du-Rhône), la Normandie (qui abrite les Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen) et la voisine Occitanie. À

### 6 Pour 4 emplois du cluster sur 10, le centre de décision est situé en Provence-Alpes-Côte d'Azur

Répartition de l'emploi salarié suivant la nature de l'entreprise et la localisation du centre de décision (en %)

Localisation du centre de décision	Cluster industrialo-portuaire Marseille-Fos			Bouches-du-Rhône		
	Entreprises ou groupes exclusivement français	Entreprises ou groupes multinationaux	Ensemble du cluster	Entreprises ou groupes exclusivement français	Entreprises ou groupes multinationaux	Ensemble du département
<b>En France</b>	<b>100</b>	<b>62</b>	<b>72</b>	<b>100</b>	<b>78</b>	<b>89</b>
Provence-Alpes-Côte d'Azur	83	26	41	89	10	51
Île de France	8	25	21	6	48	27
Auvergne-Rhône-Alpes	3	3	3	1	2	2
Corse	4	0	1	0	0	0
Autres régions	3	8	7	3	17	10
Région indéterminée	0	0	0	0	10	5
<b>À l'étranger</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>11</b>
Europe	0	35	25	0	18	9
Amérique	0	2	1	0	3	2
Asie	0	1	1	0	1	0
Afrique	0	0	0	0	0	0
<b>Ensemble</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Champ : Cluster industrialo-portuaire hors acteurs publics ; secteur marchand hors agriculture.

Source : Insee, Clap 2013, Lifi 2012

l'étranger, le nombre d'emplois salariés contrôlés est de l'ordre de 16 800 (en équivalents temps plein). Le continent le mieux représenté est l'Asie, où sont localisés un tiers des emplois. L'Afrique et l'Europe suivent avec un emploi sur cinq environ.

### Seuls les services de support sont peu ouverts à l'export

La vocation internationale des entreprises représentées dans le cluster transparaît aussi, logiquement, dans la part du chiffre d'affaires réalisé « à l'export », autrement dit facturé à des clients situés hors du territoire national. Seulement 10 % des emplois salariés du cluster travaillent pour une entreprise non exportatrice, contre 40 % en moyenne dans les Bouches-du-Rhône (figure 9). 40 % des emplois dépendent d'entreprises réalisant plus de la moitié de leur chiffre d'affaires déclaré en France auprès de clients étrangers.

La position relative des familles professionnelles est révélatrice de leur position dans la chaîne d'activité. Les industriels sont au premier rang, l'installation portuaire des industries étant fondamentalement liée à la capacité d'import/export. Ils sont suivis des services aux navires et, dans une moindre mesure, des services à la marchandise (transitaires en particulier) : leurs clients sont souvent, par définition, des exportateurs, des importateurs ou des intermédiaires étrangers. En définitive, seuls les services de support, en qualité de prestataires locaux des autres professionnels de la chaîne, sont peu ouverts à l'export. ■

### 7 15 000 emplois salariés contrôlés ailleurs en France par les centres de décision du cluster

Emplois contrôlés par les centres de décision du cluster suivant leur localisation (au 31/12/2013)

	Nombre d'emplois salariés	Part dans le total (en %)
<b>En France</b>	<b>15 000</b>	<b>100</b>
Provence-Alpes-Côte d'Azur (hors du cluster industrialo-portuaire)	2 800	19
Normandie	2 600	17
Occitanie	2 300	15
Auvergne-Rhône-Alpes	1 900	13
Île-de-France	1 100	7
Pays-de-la-Loire	1 300	9
Autres	2 900	19

Champ : Cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos hors acteurs publics

Source : Insee, Clap 2013, Lifi 2012,

### 8 16 800 emplois salariés contrôlés à l'étranger par les centres de décision du cluster

Emplois contrôlés par les centres de décision du cluster suivant leur localisation (en 2013)

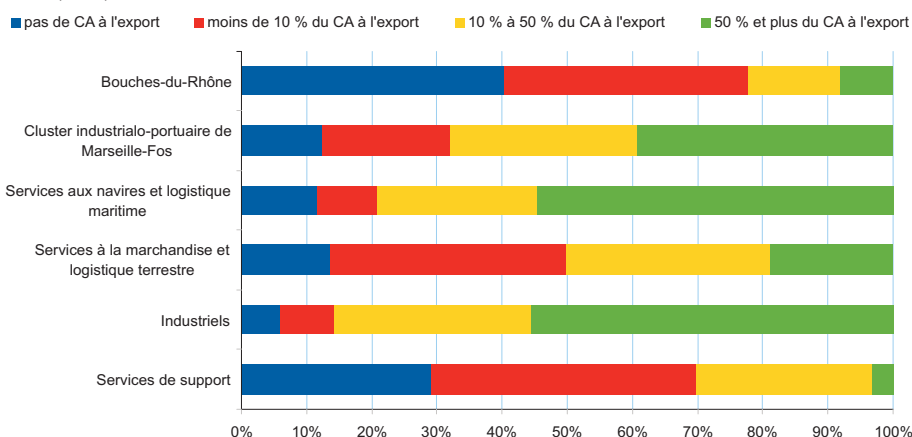
	Nombre d'emplois salariés (en équivalent temps plein)	Part dans le total (en %)
<b>À l'étranger</b>	<b>16 800</b>	<b>100</b>
dont Asie	5 500	33
Afrique	3 700	22
Europe	3 100	18

Champ : Cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos hors acteurs publics

Source : Insee, OFATS 2013

### 9 La plupart des emplois du cluster dans des entreprises exportatrices

Répartition des emplois salariés suivant la part de chiffre d'affaires réalisée à l'étranger de l'entreprise englobante (en %)



Champ : Cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos hors acteurs publics

Source : Insee, Clap 2013, Fare 2012, Lifi 2012

## Pour en savoir plus

- Baraton M., Lemasson J., « Dans l'économie marchande, un salarié sur huit travaille dans une firme sous contrôle étranger », *Insee Première* n°1611, 2016
- Boccara F., Picard T., « Commerce extérieur et implantations de firmes multinationales : des profils différents selon les pays », *Insee Première* n°1558, 2015
- Boccara F., Hecquet V., D'Isanto A., Picard T., « L'internationalisation des entreprises et l'économie française », *Les entreprises en France - Insee Références - Édition 2013*, 2013

**10 Répartition de l'emploi des familles professionnelles du cluster industriel-portuaire hors acteurs publics selon les caractéristiques des entreprises**

	Emplois salariés (31/12/2013)	Part de la ri- chesse dégagée du cluster (en %)	Part des em- plois salariés dans des éta- blissements de plus de 50 sala- riés (en %)	Part des em- plois salariés dépendant de multinationales (en %)	Part des em- plois salariés dépendant d'un centre de déci- sion en Paca (en %)	Part des em- plois dépendant d'un centre de décision en France (hors Paca) (en %)	Part des em- plois dépendant d'un centre de décision à l'é- tranger (en %)	Part des em- plois dans des entreprises réa- lisant plus de 50 % de CA à l'étranger (en %)
<b>Cluster industriel-portuaire (hors acteurs publics)</b>	<b>40 230</b>	<b>100</b>	<b>76</b>	<b>72</b>	<b>41</b>	<b>31</b>	<b>28</b>	<b>39</b>
<b>Services aux navires et logis- tique maritime</b>	<b>9 570</b>	<b>20</b>	<b>88</b>	<b>85</b>	<b>63</b>	<b>28</b>	<b>10</b>	<b>55</b>
Armateurs	6 630	12	98	98	65	34	1	61
Opérateurs de terminal por- tuaire	1 550	6	85	43	68	15	17	31
Agents maritimes et conduc- teurs en douanes	720	1	37	78	42	10	48	52
Pilotes, aviateurs, remor- queurs et lamanes	550	1	88	59	43	9	49	52
Réparation de conteneurs	120	0	0	39	65	27	9	40
<b>Services à la marchandise et logistique terrestre</b>	<b>9 900</b>	<b>17</b>	<b>49</b>	<b>64</b>	<b>33</b>	<b>46</b>	<b>21</b>	<b>19</b>
Logisticiens, négociants, com- merce de gros	3 230	5	69	69	30	44	26	5
Transporteurs routiers	3 150	5	46	44	38	55	7	13
Transitaires	3 010	6	29	73	33	34	34	41
Opérateurs ferroviaires et flu- viaux	520	1	67	100	19	73	7	19
<b>Industriels</b>	<b>15 030</b>	<b>52</b>	<b>88</b>	<b>83</b>	<b>21</b>	<b>29</b>	<b>50</b>	<b>56</b>
Chimie, pétrochimie et activités pétrolières	5 450	29	93	85	3	44	54	57
Metallurgie	4 150	8	97	85	21	13	66	92
Réparation et installation de machines	2 020	4	81	80	60	27	13	19
Industrie alimentaire et pêche	1 510	7	88	90	6	33	61	4
Réparation navale	860	1	49	53	57	9	34	54
Autres industriels	1 040	3	70	87	39	29	32	51
<b>Services de support</b>	<b>5 720</b>	<b>10</b>	<b>73</b>	<b>34</b>	<b>76</b>	<b>16</b>	<b>9</b>	<b>3</b>
Grand Port Maritime de Mar- seille	1 080	s	s	s	s	s	s	s
Associations	930	0	93	0	100	0	0	0
Construction	700	1	44	65	54	38	8	2
Activités scientifiques et techni- ques	460	1	62	62	39	31	30	16
Information et communication	390	1	81	81	100	0	0	0
Environnement, trait. des dé- chets et phytos.	350	0	63	95	9	36	55	0
Gardiennage	250	0	63	63	37	63	0	9
Restauration	230	0	23	49	80	19	2	0
Assureurs et banques mariti- mes	120	0	0	49	67	33	0	8
Experts maritimes	100	0	0	8	92	0	8	28
Commerce de détails et d'auto- mobiles	60	s	s	s	s	s	s	s
Autres services	1 050	2	83	10	88	6	7	2

Champ : Cluster industriel-portuaire de Marseille-Fos hors acteurs publics. s : secret statistique

Source : Insee, Clap 2013, Fare 2012, Lfi 2012, FEE 2013



# Le profil des salariés du cluster industrialo-portuaire reflète son orientation productive

Le profil des salariés du cluster industrialo-portuaire s'apparente au portrait classique des salariés de l'industrie : les hommes y sont largement majoritaires et les ouvriers fortement surreprésentés (quatre emplois sur dix). La diversité des métiers exercés dans le cluster est très relative : si 345 professions sont représentées, une vingtaine d'entre elles rassemble plus de 45 % des salariés. Par ailleurs, les rémunérations sont notablement plus élevées dans le cluster que dans l'ensemble des Bouches-du-Rhône, et ce quelle que soit la catégorie socioprofessionnelle. Tous postes confondus, le salaire horaire net médian s'établit en 2013 à 15,0 euros dans le cluster industrialo-portuaire contre 11,7 euros dans le département. En revanche, les disparités de rémunérations et leurs principaux déterminants (âge, sexe, profil du poste et de l'entreprise) sont sensiblement les mêmes dans les familles professionnelles du cluster qu'ailleurs dans le département.

Jérôme Domens, Samuel Ettouati, Insee

## 40 % d'ouvriers et une vingtaine de professions caractéristiques

La nature des activités portuaires, pour beaucoup industrielles, rejaillit sur le profil des salariés du cluster, qui s'écarte assez nettement de la moyenne départementale. La différence est particulièrement visible dans la structure par catégorie socioprofessionnelle des emplois.

Dans le cluster industrialo-portuaire, 4 salariés sur 10 sont des ouvriers (*figure 1*), dont 32 % des ouvriers qualifiés, soit 14 points de plus que dans l'ensemble des Bouches-du-Rhône. Cette surreprésentation ouvrière caractérise les quatre grandes familles professionnelles du cluster (*figure 2*). Chez les transporteurs routiers, les opérateurs ferroviaires ou fluviaux et les opérateurs de terminal portuaire, plus d'un emploi sur deux est occupé par un ouvrier qualifié (*figure 7*). A l'inverse, les employés représentent seulement 14 % des salariés du cluster, alors qu'ils forment 36 % des salariés du département.

Dans une moindre mesure, les cadres et les professions intermédiaires sont également surreprésentés dans le cluster (respectivement +3 points et +6 points par rapport à la moyenne départementale). Dans les services de support et dans les services aux navires et la logistique maritime, un quart des salariés sont des cadres ou exercent une profession intellectuelle supérieure, soit 10 points de plus que dans l'ensemble des Bouches-du-Rhône. C'est dans l'information et la communication du cluster que les cadres sont les plus nombreux (73 %). Les professions intermédiaires (techniciens, contremaîtres et agents de maîtrise)

caractérisent nettement les industriels du cluster : elles y rassemblent 39 % des emplois contre 26 % dans l'industrie du département. En particulier, près de 45 % des salariés occupent un poste de ce niveau dans la métallurgie, la chimie, la pétrochimie et les autres activités pétrolières.

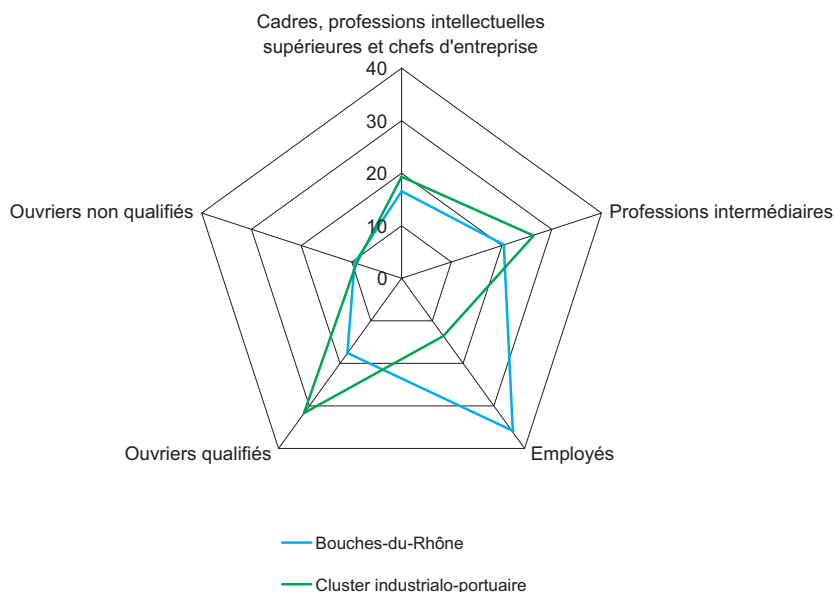
Par ailleurs, le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos couvre un large panel de métiers : 345 professions y sont représentées, sur une nomenclature en comportant

412. Pour autant, une vingtaine de professions rassemble autour de 45 % des salariés du cluster. Au premier plan des professions les plus répandues se trouvent les conducteurs routiers, les personnels navigants de la marine marchande, les techniciens des industries de transformation, les employés des transports de marchandises, les dockers, les ouvriers de l'emballage et de l'expédition, les caristes et conducteurs de chariots élévateurs.

L'emploi du cluster est plus qualifié que la

### 1 32 % des salariés du cluster sont des ouvriers qualifiés

Répartition des salariés du cluster industrialo-portuaire de Marseille Fos et des Bouches-du-Rhône selon leur catégorie socioprofessionnelle



Champ : Cluster industrialo-portuaire hors acteurs publics ; secteur marchand hors agriculture.  
Source : Insee, Dads 2013

moyenne et structuré par certaines professions emblématiques : son développement est donc susceptible de soulever des questions de formation, de gestion et d'anticipation des compétences. Dans un diagnostic récent, l'Observatoire régional des Métiers et la Maison de l'emploi de Marseille ont abordé ces sujets, soulignant notamment une tendance à la montée en qualifications et l'intérêt à développer la formation professionnelle continue dans le champ maritime et portuaire.

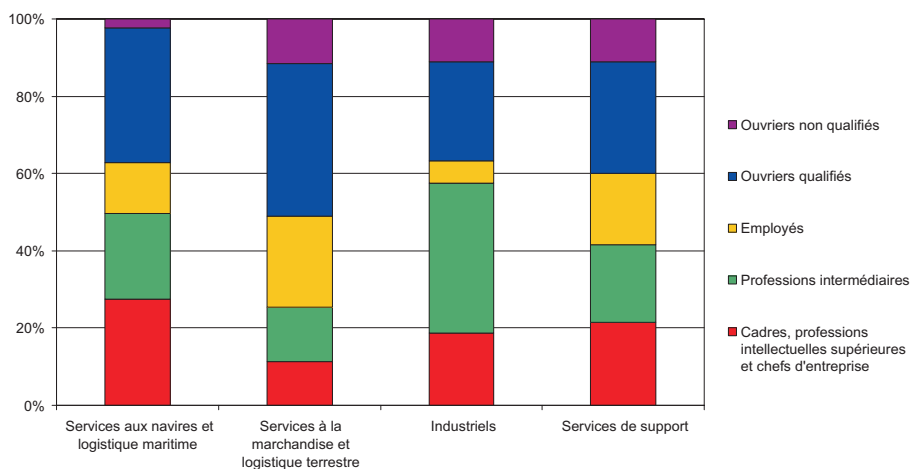
### Le salarié moyen : un homme de 41 ans

Corollaire de la surreprésentation ouvrière dans l'emploi, les hommes sont largement majoritaires au sein du cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos. 79 % des salariés du cluster sont des hommes contre 56 % dans l'ensemble des Bouches-du-Rhône (figure 3). Les femmes ne sont majoritaires que dans la restauration, les assurances et banques maritimes, et les agents maritimes et conducteurs en douanes.

En moyenne, les salariés du cluster sont âgés de 40,9 ans, soit 1,6 ans de plus que l'ensemble des salariés des Bouches-du-Rhône. La part des 55 ans ou plus est de 14 % dans le cluster contre 13 % dans l'ensemble du département. Cependant le vieillissement des salariés diffère entre les familles professionnelles. Les industriels forment la grande famille professionnelle la plus âgée : 18 % de seniors, dont 22 % pour la métallurgie et 21 % pour l'industrie alimentaire et la pêche. Au second rang, se trouvent les

### 2 Les ouvriers qualifiés très présents dans les quatre grandes familles professionnelles

Répartition des salariés du cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos selon leur catégorie socioprofessionnelle, par famille professionnelle



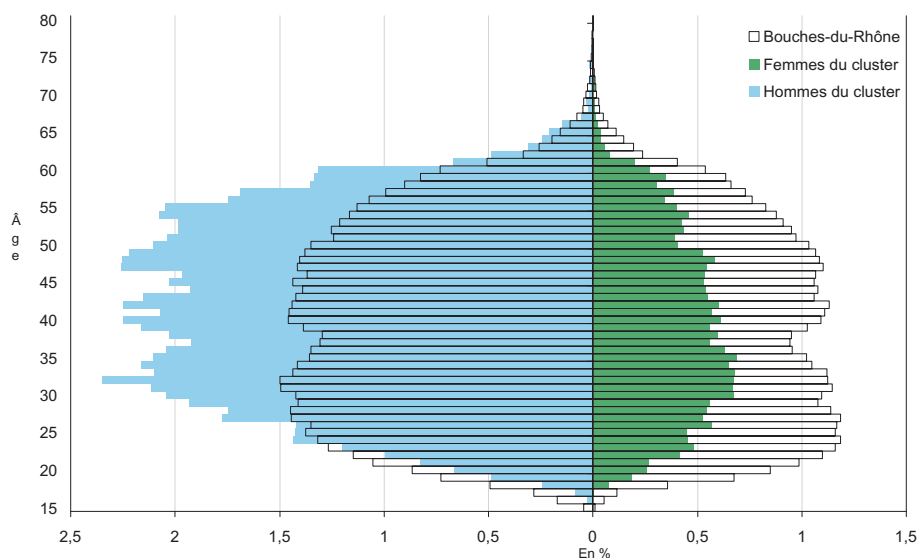
Champ : Cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos hors acteurs publics  
Source : Insee, Dads 2013.

services de support, du fait des associations professionnelles (qui constituent un cas particulier, la moyenne d'âge atteignant 54,6 ans) et, dans une moindre mesure, des assurances et banques maritimes. Dans les services à la marchandise et la logistique terrestre, la moyenne d'âge la plus élevée est celle des transporteurs routiers (42,4 ans). Les salariés de plus de 55 ans y occupent 16 % des emplois. A l'opposé, les services aux navires et la logistique maritime rassemblent les salariés les plus jeunes, en particulier les armateurs (38,8 ans en

moyenne et 7 % de seniors). Les familles professionnelles comportant une part élevée de seniors devraient faire face, à un horizon proche, à d'importants taux de départs de fin de carrière. Selon la situation singulière de chaque famille (conjuncture et dynamiques économiques à l'oeuvre), ces départs pourront appeler des recrutements ou, à tout le moins, des réflexions en termes de renouvellement des ressources humaines et des compétences.

### 3 2 emplois du cluster sur 10 sont occupés par des femmes

Pyramide des âges des salariés du cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos



Lecture : 2,3 % des salariés du cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos sont des hommes âgés de 32 ans.  
Champ : Cluster industrialo-portuaire hors acteurs publics ; secteur marchand hors agriculture.  
Source : Insee, Dads 2013.

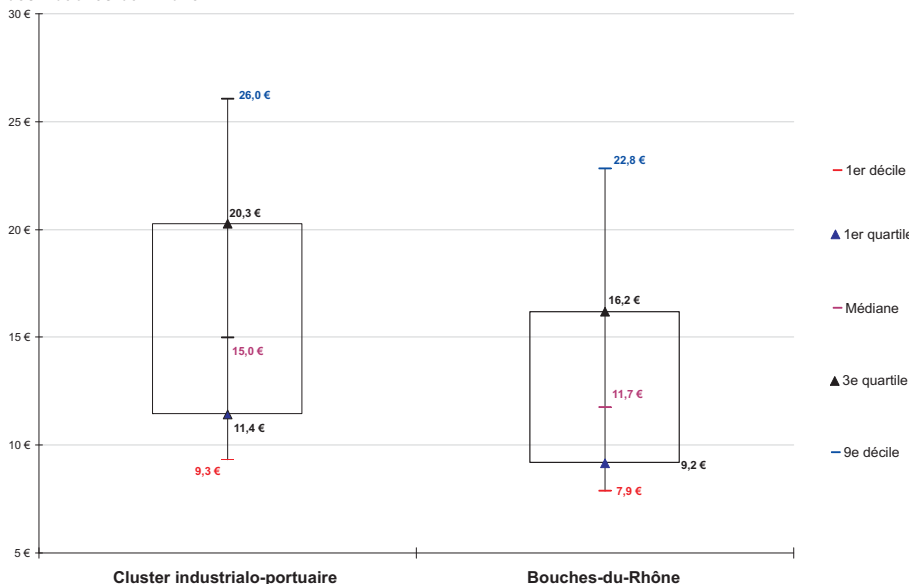
### Des emplois plus rémunérateurs, sauf dans les services à la marchandise et la logistique terrestre

Les emplois du cluster sont plus rémunérateurs que les autres dans le département des Bouches-du-Rhône : le salaire horaire net médian - celui atteint par la moitié des salariés - s'établit à 15,0 euros dans le cluster contre 11,7 euros dans le département (figure 4). Cet écart s'explique avant tout par des effets de composition : les salariés du cluster sont plus qualifiés que la moyenne départementale, donc mieux rémunérés ; de plus, les activités industrielles, où les salaires horaires sont plus élevés, sont surreprésentées dans le cluster. Toutefois, la structure sectorielle et socioprofessionnelle des emplois n'est pas seule en cause. A catégorie donnée, les salaires sont toujours plus élevés dans le cluster qu'ailleurs, la différence la plus faible observée étant de 1,4 euros de l'heure pour les ouvriers qualifiés (figure 5). De même, les salaires observés chez les industriels du cluster sont supérieurs à ceux de l'ensemble



**4 Le salaire horaire net médian est supérieur de 3 euros dans le cluster par rapport à l'ensemble des Bouches-du-Rhône**

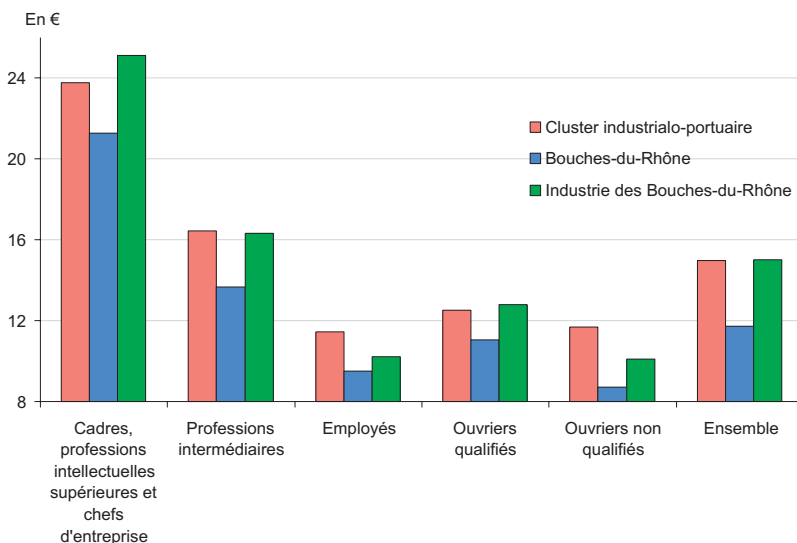
Distribution des salaires nets horaires des salariés du cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos et de ceux des Bouches-du-Rhône



Champ : Cluster industrialo-portuaire hors acteurs publics ; secteur marchand hors agriculture.

**5 Pour toutes les catégories socioprofessionnelles, les salaires sont plus élevés dans le cluster que dans l'ensemble des Bouches-du-Rhône**

Salaires nets horaires médians des salariés par catégorie socioprofessionnelle



Champ : Cluster industrialo-portuaire hors acteurs publics ; secteur marchand hors agriculture.

Source : Insee, Dads 2013.

**6 Les services à la marchandise et la logistique terrestre moins rémunérateurs**

Salaires nets horaires médians des salariés du cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos par famille professionnelle (en euros)

	Cadres, professions intellectuelles supérieures et chefs d'entreprise	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers qualifiés	Ouvriers non qualifiés	Ensemble
Services aux navires et logistique maritime	23,8	16,1	12,3	13,5	11,7	16,6
Services à la marchandise et logistique terrestre	21,3	14,0	11,2	9,9	9,0	10,9
Industriels	25,1	17,1	12,1	13,5	14,1	16,4
Services de support	22,6	15,9	10,6	15,7	12,5	15,8
<b>Ensemble du cluster industrialo-portuaire</b>	<b>23,8</b>	<b>16,5</b>	<b>11,4</b>	<b>12,5</b>	<b>11,7</b>	<b>15,0</b>
Bouches-du-Rhône	21,3	13,7	9,5	11,1	8,7	11,7
Industrie des Bouches-du-Rhône	25,1	16,3	10,2	12,8	10,1	15,0

Champ : Cluster industrialo-portuaire hors acteurs publics ; secteur marchand hors agriculture.

Source : Insee, Dads 2013.

de l'industrie des Bouches-du-Rhône. Aux effets de structure s'ajoutent donc des spécificités dans les pratiques de rémunération des entreprises maritimes, portuaires et industrialo-portuaires, en partie liées à des technicités, des savoir-faire et/ou des conditions particulières d'exercice de certaines professions (risques et pénibilité, irrégularités et flexibilités des temps de travail, travaux de nuit, etc.).

Les écarts entre hauts et bas salaires horaires sont du même ordre dans le cluster et dans l'ensemble des Bouches-du-Rhône. Entre les 10 % des salaires les plus hauts et les 10 % les plus bas, l'écart est du simple au triple. Entre les 25 % les plus hauts et les 25 % les plus bas, il est du simple au double. Les disparités de salaire horaire entre salariés du cluster relèvent en partie de différences entre familles professionnelles. Ainsi, la famille des services à la marchandise et de

**Encadré – À profil de poste équivalent, grands établissements et entreprises fortement exportatrices rémunèrent davantage**

Au sein de chaque famille professionnelle, les déterminants des niveaux de salaire sont similaires à ceux observés par ailleurs dans les Bouches-du-Rhône.

Ainsi, en raisonnant à âge, catégorie socioprofessionnelle, type de contrat et établissement employeur semblables, les postes occupés par des hommes bénéficient d'une meilleure rémunération horaire nette que ceux occupés par des femmes, dans le cluster comme dans le reste du département. De même, à profils équivalents, exercer son activité dans un établissement de plus de 50 salariés et/ou une entreprise fortement exportatrice permet généralement de percevoir une rémunération horaire supérieure.

En revanche, l'effet sur le salaire du caractère multinational de l'entreprise diffère selon les cas. Hors du cluster industrialo-portuaire comme dans les services à la marchandise, les multinationales offrent, à situation équivalente, des salaires horaires un peu plus élevés que les entreprises exclusivement françaises. C'est l'inverse dans les services aux navires et dans les services de support.

**7** Caractéristiques des salariés du cluster industrialo-portuaire hors acteurs publics par famille professionnelle

Indicateurs sur l'ensemble des salariés de chaque famille professionnelle du cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos en 2013

	Emplois salariés (31/12/2013)	Part des cadres, professions intellectuelles et chefs d'entreprise (en %)	Part des professions intermédiaires (en %)	Part des employés (en %)	Part des ouvriers qualifiés (en %)	Part des ouvriers non qualifiés (en %)	Part des femmes (en %)	Âge moyen	Part des 55 ans ou plus (en %)	Salaire horaire net médian (en euros par heure)	Part des salariés à temps partiel (en %)
<b>Ensemble du cluster industrialo-portuaire (hors acteurs publics)</b>	<b>40 230</b>	<b>19</b>	<b>26</b>	<b>14</b>	<b>32</b>	<b>9</b>	<b>21</b>	<b>40,9</b>	<b>14</b>	<b>15,0</b>	<b>7</b>
<b>Services aux navires et logistique maritime</b>	<b>9 570</b>	<b>27</b>	<b>22</b>	<b>13</b>	<b>35</b>	<b>2</b>	<b>24</b>	<b>39,7</b>	<b>9</b>	<b>16,6</b>	<b>6</b>
Armateurs	6 630	30	24	10	34	2	23	38,8	7	16,0	6
Opérateurs de terminal portuaire	1 550	18	15	10	52	4	11	42,3	12	22,2	8
Agents maritimes et conducteurs en douanes	720	21	30	42	6	1	54	41,0	18	13,7	9
Pilotes, aviateurs, remorqueurs et lamaneurs	550	29	12	14	39	5	17	43,2	16	17,8	4
Réparation de conteneurs	120	9	21	25	40	6	23	41,6	16	12,8	3
<b>Services à la marchandise et logistique terrestre</b>	<b>9 910</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>24</b>	<b>39</b>	<b>12</b>	<b>27</b>	<b>40,5</b>	<b>13</b>	<b>10,9</b>	<b>8</b>
Logisticiens, négociants, commerce de gros	3 230	10	15	25	26	24	32	38,6	9	10,4	9
Transporteurs routiers	3 150	5	7	11	72	5	12	42,4	16	10,1	6
Transitaires	3 010	19	19	39	17	5	40	40,7	14	12,6	9
Opérateurs ferroviaires et fluviaux	520	8	24	6	61	0	14	40,5	13	14,4	6
<b>Industriels</b>	<b>15 030</b>	<b>19</b>	<b>39</b>	<b>6</b>	<b>26</b>	<b>11</b>	<b>16</b>	<b>41,7</b>	<b>18</b>	<b>16,4</b>	<b>6</b>
Chimie, pétrochimie et activités pétrolières	5 450	18	45	4	21	12	15	42,1	17	18,7	4
Métallurgie	4 150	17	45	5	20	13	13	40,9	22	15,9	7
Réparation et installation de machines	2 020	14	30	4	46	6	7	40,9	14	12,8	7
Industrie alimentaire et pêche	1 510	19	30	10	30	12	33	43,8	21	15,7	9
Réparation navale	860	28	22	11	31	8	18	40,3	14	13,7	6
Autres industriels	1 040	28	29	8	25	10	16	41,8	14	14,7	7
<b>Services de support</b>	<b>5 720</b>	<b>22</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>29</b>	<b>11</b>	<b>24</b>	<b>41,7</b>	<b>16</b>	<b>15,8</b>	<b>8</b>
Grand Port Maritime de Marseille	1 080	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Associations	930	10	29	30	30	1	28	54,6	59	12,2	18
Construction	700	10	20	7	49	13	10	40,7	13	12,9	5
Activités scientifiques et techniques	460	23	33	20	11	13	19	41,5	16	14,8	5
Information et communication	390	73	17	8	1	1	27	39,4	7	20,3	7
Environnement, trait. des déchets et phytos.	350	16	22	7	29	26	19	40,2	9	13,9	9
Gardiennage	250	4	6	90	0	0	9	40,4	15	9,4	13
Restauration	230	10	8	61	18	3	62	39,6	11	9,3	33
Assureurs et banques maritimes	120	44	12	43	0	1	62	44,1	22	15,1	14
Experts maritimes	100	41	11	33	8	6	36	39,2	12	15,5	12
Commerce de détails et de voitures	60	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Autres services	1 050	7	5	10	72	7	16	39,5	9	18,2	6

Champ : Cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos hors acteurs publics. s : secret statistique.

Source : Insee, Dads 2013.

la logistique terrestre est la seule qui propose des niveaux de rémunération horaires inférieurs à ceux de l'ensemble du département (figure 6). C'est le cas en particulier dans la logistique, le négoce et le

commerce de gros, ainsi que dans le transport routier. A l'opposé, la famille professionnelle où l'heure de travail est la plus rémunératrice est celle des opérateurs de terminal portuaire.

Au sein d'une même famille professionnelle, les disparités de rémunération s'expliquent en partie par le profil des salariés, des postes occupés et des entreprises employeuses (encadré). ■

**Pour en savoir plus**

- Dumortier A-S. et Inthavong S., « Diagnostic emplois prospectifs ciblés partagés dans le domaine maritimo-portuaire », Observatoire Régional des Métiers-Maison de l'Emploi de Marseille, 2016
- « L'industrie en Provence-Alpes-Côte d'Azur », Insee Dossier Provence-Alpes-Côte d'Azur n°11, 2013
- Belle R., Caste F., Domens J., Meyer V., « Un salaire horaire plus élevé qu'en France de province mais davantage de très bas salaires », Insee Analyse Provence-Alpes-Côte d'Azur n°39, 2016

## Glossaire

**Armateur** : propriétaire, exploitant ou affréteur d'un navire

**Agent maritime** : société mandatée par un armateur pour le représenter dans un pays étranger. Se charge de la politique commerciale et du recrutement de la marchandise.

**Chaîne d'activité portuaire** : réunion des grandes familles professionnelles suivantes : services aux navires et logistique maritime, services à la marchandise et logistique terrestre, industries localisées dans la proximité immédiate du port et/ou utilisant celui-ci comme support logistique principal, services de support, acteurs publics.

**Centre de décision d'une entreprise ou d'un groupe (en anglais Global Decision Center)** : entité qui prend les décisions stratégiques, où se réunit le conseil d'administration. Par convention, on considère que la nationalité du groupe correspond au pays d'implantation du centre de décision.

**Cluster industrialo-portuaire** : ensemble des établissements des Bouches-du-Rhône qui concourent à l'acheminement et au transit des passagers et des marchandises portuaires, éventuellement à leur production ou leur transformation industrielle locale (*méthode, volet 1 du dossier*). Les établissements du cluster industrialo-portuaire exercent une activité insérée dans la chaîne d'activité portuaire. Ils ne sont pas nécessairement localisés à l'intérieur du périmètre géographique portuaire.

**Entreprise** : plus petite combinaison d'unités légales qui constitue une unité organisationnelle de production de biens et de services jouissant d'une certaine autonomie de décision, notamment pour l'affectation de ses ressources courantes.

**Établissement** : unité de production géographiquement individualisée, mais juridiquement dépendante de l'entreprise. Un établissement produit des biens ou des services. L'établissement, unité de production, constitue le niveau le mieux adapté à une approche géographique de l'économie.

**Lamanage** : opérations d'amarrage des navires aux quais.

**Médiane** : salaire au-dessous duquel se situent 50 % des salaires.

**Neuvième décile** : salaire au-dessous duquel se situent 90 % des salaires.

**Opérateurs de terminal portuaire** : entreprises réalisant le chargement et le déchargement des navires. Cette catégorie englobe également les terminaux de croisières et les terminaux pétroliers.

**Périmètre géographique portuaire** : zone définie à l'infracommunal dans les 2<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements de Marseille, à Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc, Martigues, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Berre-l'Étang et Château-neuf-les-Martigues. Il se confond largement avec le domaine portuaire du Grand Port Maritime de Marseille : quelques zones très majoritairement résidentielles ou dédiées à la navigation de plaisance sont retirées, tandis que quelques zones intimement liées à l'activité industrialo-portuaire sont ajoutées (*volet 1, encadré 1*). La totalité des établissements localisés à l'intérieur du périmètre géographique portuaire sont retenus dans le cluster et ceux-ci sont tous rattachés à l'une des familles professionnelles de la chaîne.

**Pilotage** : service obligatoire d'assistance du capitaine du navire à l'entrée et la sortie du port. Le pilote joue un rôle de conseil et de sécurité.

**Premier décile** : salaire au-dessous duquel se situent 10 % des salaires.

**Premier quartile** : salaire au-dessous duquel se situent 25 % des salaires.

**Remorqueur** : navire chargé de faciliter les manoeuvres d'entrée et sortie du port ou de fournir assistance en mer.

**Richesse dégagée** : ventilation entre établissements d'une même entreprise de la valeur ajoutée créée par l'entreprise. Elle permet de quantifier le poids local de l'activité économique.

**Roulier** : navire équipé d'une rampe d'accès permettant d'accueillir poids-lourds ou autres véhicules.

**Transitaire** : professionnel mandaté par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise, qui s'occupe des formalités et de la liaison entre les différents transporteurs et gère le passage en frontière.

**Troisième quartile** : salaire au-dessous duquel se situent 75 % des salaires.

**Réalisation et coordination**

Direction régionale de l'Insee Provence-Alpes-Côte d'Azur  
17 rue Menpenti - CS 70004  
13395 Marseille cedex 10

**Contributions**

Delphine Artaud, Jérôme Domens, Samuel Ettouati  
(Insee)

Géraldine Planque  
(Grand Port Maritime de Marseille)

Marie-Hélène Pasquier  
(Union Maritime et Fluviale Marseille-Fos)

Maud Favre  
(Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence)

**Directeur de publication**

Patrick Redor

**Chef du service  
Études et Diffusion**

Alexandre Gautier

**Rédactrice en chef**

Gwenaëlle Thomas

**Photos de couverture**

Collection Port de Marseille-Fos

**Bureau de presse**

Fernande Ponzio - Insee  
Tél : 04 91 17 59 11 – Fax : 04 91 17 59 60  
Courriel : [dr13-relations-avec-la-presse@insee.fr](mailto:dr13-relations-avec-la-presse@insee.fr)

© Insee – GPMM, 2016

# Insee Dossier

Provence-Alpes Côte d'Azur

## Le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos Ancrage territorial et ouverture internationale

Au coeur de l'économie du port, le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos rassemble 1 500 établissements des Bouches-du-Rhône insérés dans la chaîne d'activité portuaire : ils concourent à l'acheminement et au transit des passagers et des marchandises portuaires, éventuellement à leur production ou leur transformation industrielle locale. Fin 2013, le cluster emploie 41 500 salariés répartis sur 62 communes du département, dans et hors du périmètre géographique portuaire.

Dans le champ des secteurs marchands, l'activité industrialo-portuaire (hors acteurs publics) représente ainsi 7,5 % des emplois salariés du département des Bouches-du-Rhône et de la métropole Aix-Marseille Provence. A Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, dans le 2<sup>e</sup> arrondissement de Marseille, à Saint-Martin-de-Crau et à Berre-l'Étang, elle occupe au moins 40 % des emplois. Par ailleurs, 8 salariés sur 10 ne vivent pas dans la commune où ils travaillent : le cluster rayonne donc au-delà des communes d'implantation de ses établissements. Les activités productives du cluster industrialo-portuaire génèrent de la valeur ajoutée sur le territoire des Bouches-du-Rhône : 10,7 % de la richesse dégagée dans le département. Les établissements du cluster sont souvent partie intégrante d'entreprises de grande envergure : des multinationales pour trois emplois sur quatre, étrangères pour trois emplois sur dix. Les sièges sociaux de la place portuaire marseillaise contrôlent aussi des emplois localisés ailleurs en France ou à l'étranger.

Parmi les salariés du cluster industrialo-portuaire, les hommes sont largement majoritaires et les ouvriers fortement surreprésentés. La diversité des métiers exercés dans le cluster est relative : 345 professions sont représentées, mais une vingtaine d'entre elles rassemble plus de 45 % des salariés.

Dossier n° 7  
Décembre 2016

ISSN 2426-329X

Insee Provence-Alpes-Côte d'Azur  
17 rue Menpenti  
CS 700004  
13395 Marseille Cedex 10

Directeur de la publication :  
Patrick Redor

Rédactrice en chef :  
Gwenaëlle Thomas

Crédits Photos :  
Collection Port de Marseille-Fos

Dépôt légal : Décembre 2016

© Insee – GPMM, 2016

