



SYNTHESE N°3

LA MESURE DE LA VALEUR AJOUTÉE¹ LIÉE AUX ACTIVITÉS PORTUAIRES

Le Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire (PANSN) et le LEN-CORRAIL viennent de publier les derniers résultats de leur enquête sur la valeur ajoutée (VA) liée à l'activité portuaire du port de Nantes/St-Nazaire.

Agglomération portuaire de Nantes/St-Nazaire

VA directe, indirecte et induite : 10 mrd de francs
Emplois directs, indirects et induits : 24 265

L'étude de la VA portuaire fait l'objet de nombreux travaux. En France, à partir des années 80, les ports de Nantes/Saint-Nazaire, de Marseille, de Dunkerque, du Havre, de Rouen ou bien encore de Saint-Malo ont commencé à publier des travaux sur ce sujet. Ces études permettent de mesurer l'impact économique d'un port sur l'activité régionale. Reconnaissant la qualité de cet outil afin de mener une politique portuaire sur le plan local et national, des responsables portuaires, des associations ou les pouvoirs publics appellent aujourd'hui à une harmonisation des méthodes pour mesurer les effets directs et indirects de l'activité portuaire.

La mesure de l'activité portuaire par la valeur ajoutée

pourquoi ?

A l'échelle nationale, la mesure de l'activité portuaire par le tonnage ne permet pas de calculer la contribution d'un secteur dans l'économie d'un pays dont les principaux indicateurs sont exprimés en valeur (PNB, PIB, revenu par habitant, etc.). A l'échelle locale, les autorités portuaires reconnaissent également que la mesure en tonnage des trafics portuaires sous-estime l'impact économique d'un port. En effet, l'agrégation de tonnages de marchandises de différentes natures (marchandises dites « riches » ou « pauvres » en fonction de leurs « capacités à payer ») et sous différents conditionnements (vrac, marchandises diverses conventionnelles ou conteneurisées) ne rend pas compte de la diversité des activités utilisées dans le port, la communauté ou l'agglomération portuaire², ni de l'impact en termes d'emploi. Ainsi, une tonne de marchandises conteneurisées qui transite par le port sans s'y arrêter pèse le même poids qu'une tonne d'hydrocarbure stockée puis raffinée dans l'enceinte portuaire alors qu'en termes économiques leur contribution à la création de richesse est différente. C'est pour pallier ces insuffisances que l'indicateur de valeur ajoutée est calculé pour mieux évaluer le poids économique d'un port. La valeur ajoutée mesure la richesse créée par une branche d'activités au cours d'une période donnée. La VA associée à l'économie portuaire se mesure en additionnant les valeurs ajoutées, en totalité ou en partie, des entreprises liées à l'activité portuaire, directement ou indirectement.

¹ Valeur Ajoutée = (Valeur de la Production) - (Valeurs des Consommations Intermédiaires)

² On distingue habituellement trois espaces portuaires : i) l'établissement portuaire qui couvre, en général, le domaine foncier propriété de l'autorité portuaire ; ii) la communauté portuaire qui regroupe, en plus de l'autorité portuaire, les autres entreprises liées aux activités du port et situées à sa périphérie et iii) l'agglomération portuaire, un ensemble plus vaste qui englobe l'espace urbain et les zones industrielles plus distantes du port.

... pour quels usages ?

Dans une optique nationale, le calcul de la valeur ajoutée souligne le poids d'un secteur d'activités dans l'économie nationale. En plus de l'information en tonnage qui donne une information sur l'activité physique des ports (utile pour déterminer le taux d'utilisation des quais et des équipements actuels et futurs, le volume de main d'œuvre, etc.), la valeur ajoutée fournit une information sur la capacité à créer de la richesse de chaque projet afin de guider les choix publics en matière portuaire. Dans une optique locale, la connaissance de la répartition de la valeur ajoutée permet de déterminer le poids économique des différentes catégories de marchandises en transit dans un port. La valeur ajoutée peut devenir un outil d'orientation des choix locaux de développement du port en favorisant les activités - les marchandises - les plus créatrices de richesse.

... avec quelles limites ?

La mesure de la valeur ajoutée est un apport indéniable pour l'étude des activités portuaires. Il serait toutefois dangereux de baser sa politique de développement sur ce seul indicateur qui révèle une activité économique passée. En effet, un port qui présente une valeur ajoutée élevée à la tonne peut être commercialement positionné sur des marchés en déclin ou susceptibles de disparaître. Réciproquement, si on constate parfois la faible part de la valeur ajoutée des marchandises diverses dans la valeur ajoutée totale créée par un port, cela ne doit pas conduire à la conclusion que ces trafics ne sont pas créateurs de richesse et encore moins qu'ils n'ont pas d'avenir alors qu'ils se développent plus rapidement, par rapport aux marchandises en vrac, dans les échanges internationaux.

... et quels enjeux ?

L'harmonisation des méthodes d'évaluation de la VA permettrait d'effectuer des comparaisons entre les ports. La connaissance de la VA portuaire étant porteur d'enjeux suscite alors des réticences. Une très grande prudence est donc de mise de la part des responsables ou organismes portuaires, quels que soient leur pays d'appartenance. Ainsi, la Banque Nationale de Belgique qui centralise et harmonise depuis 1989 les travaux sur la valeur ajoutée générée par les ports belges stipule qu'il ne s'agit que d'une étude de « faits et chiffres », qui exclut toute recommandation en matière de politique de développement.

Les différentes méthodes de calcul de la VA

Les méthodes d'estimation de la valeur ajoutée

Port	Origine des informations	Méthode : flux ou masse	Champ géographique	Typologie
Nantes/ St-Nazaire	. comptes d'entreprises . enquête	flux* <i>pondération</i>	« Grand Ouest »	. fonction portuaire . industrialo-portuaire . services et commerces
Dunkerque	. comptes d'entreprises . enquête	masse** <i>agrégation</i>	communauté urbaine	. industries (5 types) . secteur tertiaire (4 catégories dont tertiaire portuaire) . secteur primaire (pêche, etc.)
Rouen	. comptes d'entreprises . enquête	masse	« Grand Rouen » 102 communes	. fonction portuaire . industrialo-portuaire
Ports belges	. enquête . comptes nationaux	industries : masse services : flux	zone portuaire	secteurs : . privé (industries, services) . public
Rotterdam	. comptes nationaux	masse	communauté urbaine	directe, indirecte et induite

(*) l'estimation de la valeur ajoutée par flux est basée sur la pondération de la valeur ajoutée totale des entreprises « bénéficiaires » de flux portuaires par des coefficients variables en fonction de la contribution des trafics portuaires aux activités de ces entreprises. Le critère économique s'applique ici.

(**) l'estimation de la valeur ajoutée par masse est basée sur l'affectation en totalité, en masse, des valeurs ajoutées des entreprises situées dans l'enceinte portuaire. Le critère géographique est ici prédominant

La principale question soulevée est : dans quelle mesure un port est-il à l'origine de la création de richesse d'une région ? Selon les études, l'analyse s'étend au calcul de la valeur ajoutée directe, indirecte ou induite.

La valeur ajoutée directe correspond à la valeur ajoutée des activités de la fonction portuaire, soit, en général, les activités de l'autorité portuaire, le pilotage, le remorquage, le lamanage, les douanes et la manutention. Toutes les études la prennent en compte.

La valeur ajoutée indirecte est liée aux entreprises utilisatrices de services portuaires, installées sur ou à proximité du domaine portuaire (entreprises industrialo-portuaires). Les études comptabilisent la valeur ajoutée de ces entreprises en totalité (méthode de masse) ou partiellement (méthode de flux de Nantes Saint-Nazaire) à hauteur de la part des flux portuaires dans l'activité des entreprises.

La valeur ajoutée induite résulte des services et des commerces et comptabilise la part de la valeur ajoutée associée aux dépenses des salariés travaillant dans la fonction portuaire.

En raison de ces différences, il est très difficile d'effectuer des comparaisons entre les études. Pourtant, les exemples suivants rendent compte de l'intérêt qui résulterait d'une plus grande harmonisation des méthodes.

Deux exemples d'application

La connaissance de la valeur ajoutée portuaire comprend, comme nous l'avons vu, un enjeu local et national. Deux exemples montrent en quoi l'harmonisation des techniques d'évaluation permettrait une meilleure orientation de la politique portuaire.

Un indicateur national d'activité portuaire

Compte tenu des remarques précédentes, le tableau suivant s'efforce de trouver le plus grand dénominateur commun à l'ensemble des études françaises et belges.

VA directe et indirecte par effectif et par tonne (en francs français)

	Année	Tonnage	Effectifs	T./eff.	VA MF	VA/eff.	VA/Tonnage
Rouen	1991	23 Mt	14 535	1 580	6 964	479 000	303
Dunkerque	1993	40 Mt	20 343	1 960	12 115	595 000	302
PANSN	1995	23 Mt	14 515	1 640	8 535	588 000	358
Anvers	1995	111 Mt	57 220	1 940	40 028	699 000	360
Gand	1995	21 Mt	24 428	880	15 283	625 000	707
Bruges Zeebrugge	1995	30 Mt	11 263	2 710	4 758	422 000	155
Rotterdam*	1993	294 Mt	403 000	720	177 408	440 000	603

Source : ISEMAR d'après les études de Rouen, Dunkerque, Nantes / Saint-Nazaire, de la Banque Nationale de Belgique et de la Commission européenne (pour les taux de change)

* Source : étude de Dunkerque

Note : les effets induits en termes de commerce et de service sont ici exclus. La région étant généralement la base géographique des études, nous n'avons retenu pour l'étude de Nantes - Saint-Nazaire, que la VA et les emplois directs et indirects provenant de la région Pays de la Loire. Pour l'étude de Dunkerque, l'impact du port de pêche et de l'aquaculture a été enlevé. L'investissement qui représente également une retombée directe de l'activité portuaire et l'impact fiscal d'un port sur l'ensemble des collectivités territoriales (un élément important de la politique locale) ne sont également pas abordés.

La mise en parallèle des résultats des études sur la VA montre qu'il existe une certaine homogénéité des résultats. En raison des différences de méthodes, il paraît difficile d'aller au-delà de cette conclusion. On perçoit toutefois rapidement tout l'intérêt que présenterait l'adoption d'une méthode harmonisée.

Estimation de la valeur ajoutée portuaire en France, en Belgique, à Rotterdam et à Singapour (en francs français)

	Méthode	VA MF totale	PIB mrds FRF	Part dans le PIB
Belgique 1995	3 ports belges : Anvers, Gand, Zeebrugge soit 95% du trafic belge	60 069	1 343	4,4 %
France 1995	moy. sur la base VA/T. Rouen - valeur basse moy. sur la base VA/T. Dunkerque - valeur haute appliquée au tonnage français, soit 293,4 mt.	88 021 105 038	7 675	1,1 % 1,4 %
Rotterdam	VA directe, indirecte et induite - 1993 : VA directe (estimation) - 1989 :	177 408 29 000	1 020	17,3 % 2,5 %
Singapour 1993	Données brutes l'autorité portuaire uniquement	742	55096	1,3 %

Source : Calcul ISEMAR d'après source op. cit.

Sur la base d'extrapolations à partir des résultats précédents, on peut établir le tableau ci-dessous. A partir de ces résultats, peut-on établir une relation de cause à effet entre l'importance de l'activité portuaire dans la richesse d'un pays et la qualité de sa politique portuaire ? La comparaison des situations de la Belgique et des Pays-Bas avec la France semblerait indiquer qu'une telle relation existe. A Singapour, le résultat du tableau ne concerne que la VA de l'autorité portuaire. En raison de l'imbrication étroite des activités de négoce et des activités portuaires dans la « ville-port », on peut se douter que la VA directe ou indirecte exprimée en pourcentage du PIB serait élevée.

Un outil d'aide à la décision locale

La différenciation de la valeur ajoutée selon les catégories de marchandises est un des enseignements les plus intéressants dans l'utilisation de cet outil. En dehors des sources portuaires, les études de Dupuydauby (1986), de Vigarié (1987) ou de Messmer (1983) avaient estimé de façon *ad hoc* des coefficients d'apport de valeur ajoutée par type de marchandises. Les principaux résultats de ces études sont repris dans le tableau ci-après.

Valeur ajoutée, liée à l'établissement portuaire, différenciée par type de marchandise Coefficients de multiplication de la tonne de marchandise

	PANSN (1995)	Vigarié (1987)	Dupuydauby (1986)	Messmer (1983)
Vrac liquide = unité de base	1	1	1	1
Coefficient Vrac solide	5	4,2	4	5
Coefficient M. Diverses	25	21,95	12	25

Source : MM. P. Messmer (DESS 203), Vigarié (base Anvers) et Dupuydauby et Port Autonome de Nantes/Saint-Nazaire

Une meilleure connaissance de la valeur ajoutée générée selon le type de marchandises peut devenir un outil précieux dans le choix des décisions de développement ou d'investissement des autorités portuaires. Le tableau fait apparaître que les trafics dits « riches » comme les conteneurs ou les marchandises diverses sont plus créateurs de valeur à la tonne que les marchandises dites « pauvres » comme les vracs secs ou liquides. Cependant, l'importance en tonnage des marchandises en vracs dans le trafic total d'un port aboutit souvent à ce qu'une grande part de la VA totale du port soit liée à ce type de marchandises. Il faut donc tenir compte de l'effet de structure des trafics d'un port et de la répartition des grandes masses de marchandises.

L'étude économique d'un port ne doit cependant pas se limiter à l'étude de la fonction portuaire. Il faut prendre également en compte la valeur ajoutée générée par la communauté portuaire et par les entreprises industrialo-portuaires. Dans le tableau ci-dessous qui met en parallèle la structure des trafics portuaires - vracs et marchandises diverses - et la VA à la tonne, on note une hétérogénéité des résultats. Sur la base des coefficients précédents, on aurait dû constater une valeur ajoutée à la tonne plus élevée pour les ports dont la part des marchandises diverses dans le trafic total est élevée. Ce n'est pourtant pas le cas.

Répartition du trafic des ports belges et du port de Nantes/Saint-Nazaire

Marchandises	Gand	Anvers	PANSN	Bruges/Zeebrugge
En vrac	86 %	53 %	92 %	31 %
Diverses	14 %	47 %	8%	69 %
VA/tonne (en francs)	707	360	358	155

Les activités industrialo-portuaires contribuent en effet substantiellement à la création de valeur ajoutée. La contribution des industries liées à l'activité portuaire perturbe la relation que l'on a pu établir entre les différents types de marchandises et la valeur ajoutée unitaire à la tonne.

Répartition de la VA entre « fonction portuaire » et « activités industrialo-portuaires »

	Fonction portuaire	Activités industrialo-portuaires	%
Nantes/St-Nazaire	29,5	70,5	100
Dunkerque	22,5	67,5	100
Rouen	29	71	100
Anvers	39	61	100
Zeebrugge - privé	36,2	63,8	100

Que peut-on en déduire en termes d'orientation portuaire ?

Tout d'abord, dans le processus de création de richesse, la seule fonction portuaire ne doit pas être examinée mais un ensemble plus vaste qui comprend la fonction portuaire et les industries liées à la transformation des produits acheminés par voie maritime.

La politique de développement d'un port doit être basée sur la double préoccupation de maintenir ou capter les trafics créateurs de richesse et de se positionner sur les marchés en forte croissance et d'avenir, tels que le trafic de conteneurs. Les taux de croissance des trafics de marchandises diverses sont supérieurs aux taux de croissance des marchandises en vrac. De plus, l'implantation d'industries lourdes sur les places portuaires n'est plus tellement d'actualité alors que les pays générateurs de trafics de vrac ont tendance à « rapatrier » sur le plan local les activités de transformation.

La préoccupation de l'autorité portuaire, des entreprises liées au port et des institutions de développement local doit également être de promouvoir l'adaptation du tissu des industries portuaires parallèlement à l'évolution du trafic. Ainsi, si le port développe le trafic de conteneurs, une plate-forme logistique de groupage et de dégroupage, un centre de distribution offrant différents services à la marchandise ou encore des activités liées à la réparation des conteneurs ou la gestion de parcs de conteneurs, etc., devront être créés. Parallèlement au développement d'industries, une autre préoccupation doit être d'associer étroitement les activités de négoce et de transport maritime. Les ports d'Europe du Nord et de grandes places portuaires comme Singapour ont bâti leur réputation sur cette association d'activités qui fait défaut à la France où les chargeurs se sentent isolés et incompris des acteurs maritimes. **Les notions de communauté et d'agglomération portuaire prennent tout leur sens ici.**

Conclusion

Les estimations de la valeur ajoutée portuaire méritent d'être explorées, affinées et harmonisées. Premièrement, la valeur ajoutée permet d'améliorer la connaissance de l'impact des ports sur l'économie nationale. Deuxièmement, les études de VA devraient permettre de mieux orienter la politique de développement portuaire en précisant quelles sont les principales marchandises créatrices de richesses. Troisièmement, les études de VA sont des outils pour mesurer le degré d'adéquation entre les trafics portuaires et les industries locales, à la base d'une meilleure définition des politiques de développement portuaire. L'harmonisation des méthodes ne doit pas toutefois conduire à l'uniformisation de la politique portuaire. En effet, les études révèlent une très grande diversité des situations portuaires. La relation entre la valeur ajoutée et la structure du trafic varie d'un port à l'autre en fonction du tissu d'industries locales et régionales. La valeur ajoutée procure une information supplémentaire qui permet d'améliorer la connaissance de l'économie portuaire et de son impact sur l'économie locale et nationale.

(Pierre CARIOU / Nicolas TERRASSIER)

Références :

« La valeur ajoutée des activités liées au port de Dunkerque en 1993 », sous la direction de C. Gachelin.

« Réactualisation des études de 1991, 1993 et 1995 [L'impact économique du port autonome de Nantes-St-Nazaire sur le Grand Ouest] », juin 1997 - LEN-CORRAIL / Port Autonome de Nantes-St-Nazaire

« Le rôle moteur du port dans l'économie du Grand Rouen », Braxton associés, avril 1992.

« Port of Antwerp », Belgian National Bank, résumé, 1995.

www.isemar.asso.fr

« The added value : a new instrument for measuring the economic importance of a port », Port of Rotterdam Magazine, 1992.

« La croissance de Zeebrugge repose sur ses services portuaires », Le Lloyd, 12 sept. 1997.

« Anvers a enregistré une valeur ajoutée record en 1994 », Le Lloyd 20 juin 1996.

« The economic importance of the port of Ghent », National Bank of Belgium, résumé, 1995.

« Les indicateurs de la politique maritime », Ed. Paradigme, P. Léonard, Caen, 2ème édition, 1990.

« The Port of Singapore Authority - Annual Report 1996 ».

Remerciements : les Autorités Portuaires de Anvers, Dunkerque, Gand, Nantes-St-Nazaire, Rouen, Singapour.

ISSN : en cours - dépôt légal : à parution
directeur de la rédaction : Nicolas TERRASSIER