

Activité médiatrice, les transports subissent, au second semestre 2008, la chute du commerce mondial et le repli de l'activité nationale. Cependant, sur l'ensemble de l'année, les différentes activités du secteur semblent plutôt bien résister à la crise. Les échanges de marchandises sont stables par rapport à 2007 dans le transport maritime, mais l'activité routière baisse au cours des neuf premiers mois de l'année. En transports de voyageurs, les résultats sont presque identiques à ceux de l'année passée pour l'aérien, et croissants pour le maritime. Révélateur des difficultés des transports, le marché du travail se détériore.

Voici dix ans que le nombre de créations d'entreprises n'avait été aussi élevé qu'en 2008. Cette performance, acquise au premier semestre (+ 21 % par rapport au premier semestre de 2007), résiste à la décélération survenue dans la seconde partie de l'année (- 2,1 % par rapport au second semestre 2007). Un peu plus de la moitié des créations d'entreprises émane du transport routier de voyageurs, surtout des taxiteurs. Toutefois, c'est le transport routier de marchandises qui présente le meilleur taux de création d'entreprises, supérieur de un ou deux points selon les cas aux taux des branches de transport routier de voyageurs, d'activités logistiques et de gestion d'infrastructures. Le repli du second semestre fait écho à la contraction du marché du travail. En effet, en décembre 2008, les offres d'emploi sont inférieures de 38 % à leur moyenne annuelle, soit un recul d'une ampleur très largement supérieure au retrait cyclique traditionnel ; et le nombre de demandes d'emploi de la part de personnes ayant exercé leur dernière activité dans les transports est supérieur de 10,9 % à la moyenne de l'année.

Indicateur de l'effort d'investissement des entreprises de transport routier, le nombre d'immatriculations de véhicules industriels¹ neufs s'est accru de 8,1 % en un an et celui de véhicules légers² a peu varié (- 0,6 % en un an). Toutefois, un net renversement de tendance apparaît au cours du dernier trimestre de 2008. Par rapport au quatrième trimestre de 2007, la chute des immatriculations est de 7,1 % pour les véhicules industriels et de 8,8 % pour les véhicules légers.

Repli du transport routier de marchandises

En tonne-km, les transports routiers de marchandises générés par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur diminuent continûment au fil des trois premiers trimestres de 2008 (Graphe 1). L'activité cumulée des transports au cours des neuf premiers mois de l'année baisse de 2,4 % par rapport à la même période de l'année précédente. La réduction de l'activité de transport de longue distance³ est la cause de cette récession. En effet, les flux sortant de la région diminuent de 9,7 % en tonne-km et ceux y entrant de 4,9 %. Au total, la flotte régionale perd, sur longue distance, 7,6 % des volumes transportés. A l'opposé, elle augmente son activité interne à Provence-Alpes-Côte d'Azur de 13,1 %, en raison d'un accroissement global de 6,4 % des volumes routiers générés par la région.

La hausse des volumes et la baisse des tonnes-km forment un effet de ciseau, révélateur de la poursuite du repli des transporteurs locaux sur un périmètre de plus en plus régional, au détriment d'autres régions et de l'international.

L'activité de transport pour compte d'autrui, le cœur de la profession, recule plus fortement (- 4,3 % en tonne-km) que celle du secteur entier. La hausse des volumes échangés pour compte d'autrui (+ 5,4 %) ne suffit pas à compenser la baisse des distances moyennes (- 9,3 % en un an). Mais, à la différence du secteur dans son ensemble, ce segment semble moins bien réussir à se repositionner sur le marché interne

Aérien : relative résistance grâce aux liaisons à bas coûts

Malgré une légère baisse de trafic (- 0,3 % en un an), les aéroports de la région résistent plutôt bien à la crise (tableau 1) et à la hausse des carburants. La résistance est meilleure pour le transport international (+ 0,1 %) que national (- 0,8 %). En effet, les destinations lointaines (New York, Moscou, Istanbul, Dubaï, Montréal) progressent depuis Nice. Cependant, malgré un élargissement de l'offre à une centaine de destinations dans le monde, Nice ne parvient pas, globalement, à préserver sa croissance (- 0,2 %). Marseille accroît son trafic vers l'Afrique du Nord (+ 9,2 %), notamment Alger, Casablanca et Marrakech. Globalement, le nombre de passagers des lignes internationales y reste quasiment stable (+ 0,1%). Les compagnies low-costs, qui ont transporté 27 % des 18 millions de passagers de la région traversent bien, elles aussi, les turbulences. Leur part de marché progresse de 4,8 % par rapport à 2007. En trafic national,

1 Autobus et autocars, camions, vasp, tracteurs routiers de poids total en charge supérieur à 5 tonnes

2 Camionnettes, camions, vasp, de de poids total en charge inférieur ou égal à 5 tonnes

3 Tout transport franchissant les frontières régionales est considéré, ici, comme de longue distance.

en revanche, Nice perd des passagers, à la fois sur Paris (- 1,2 %) et la métropole (- 1,8 %). A Marseille, la situation est plus contrastée : la concurrence du TGV réduit les échanges avec la capitale (- 6,9 %) mais le trafic interrégional progresse de 6,4 %. A l'aéroport de Toulon, le trafic vers Orly diminue (- 2,3 %) et, à Avignon, la liaison avec Paris s'est définitivement interrompue en juillet 2008.

En un an, le fret aérien régional (52 160 tonnes) s'éleve à Marseille (+ 8,8 %) et dans la région (+ 6,2 %). Le volume régional de courrier et de colis aéropostaux s'établit à 12 450 tonnes. Il a connu une évolution très erratique au cours de ces dernières années.

Bonne résistance du transport maritime de marchandises

Les ports maritimes de la région traitent 97,7 millions de tonnes de marchandises pendant l'année 2008, un résultat en baisse de 0,2 % par rapport à 2007. [Cette réduction des trafics \(tableau 2\)](#) concerne les ports de Nice, spécialisé dans les échanges ciments (- 10,9 %), et de Marseille dans une moindre mesure (- 0,3 %), mais pas celui de Toulon dont les flux augmentent de 9,9 %.

A Marseille, tous les trafics progressent à l'exception de ceux des marchandises diverses, doublement affectés par les mauvais résultats d'ArcelorMittal et la dégradation des trafics de conteneurs (- 16 %), notamment avec l'Asie. Les volumes de vracs solides et liquides gagnent respectivement 8,0 % et 7,0 % : les premiers en raison des fortes hausses enregistrées par les trafics de minerais, de charbon et dans une moindre mesure de céréales ; les seconds grâce à la progression des exportations chimiques, en particulier de soude. Enfin, les échanges d'hydrocarbures progressent de 0,9 % avec l'accélération des entrées de pétrole brut, surtout à destination des raffineries françaises.

L'activité du port de Marseille est fluctuante au cours de l'année. Dynamique au premier trimestre, le volume des marchandises échangées régresse au trimestre suivant, en raison notamment de mouvements sociaux contre la réforme portuaire. Au dernier semestre, le port de Marseille résiste plutôt bien au ralentissement progressif de l'activité économique mondiale avec des échanges stables par rapport à l'année précédente. Toutefois, en décembre 2008, les flux baissent brutalement pour toutes les filières (- 23 % au total). Ce ralentissement est observé dans tous les Grands ports maritimes et européens (Rotterdam, par exemple, enregistre une décélération significative).

Beau temps pour la croisière

Avec un peu plus de 4,8 millions de passagers, le transport maritime régional de voyageurs progresse de 3,2 % en un an. Les croisiéristes sont plus nombreux, globalement (+ 16 %) et dans tous les ports de la région. L'extension du calendrier des croisières, l'accroissement du nombre d'escales et l'arrivée de nouveaux opérateurs y concourent. En revanche, la fréquentation des lignes régulières des ports régionaux est en baisse (- 1,3 % en un an), en raison de la désaffectation de la liaison entre Marseille et l'Algérie (- 20 %) due à la concurrence des vols low-costs et aux contrôles drastiques de la douane algérienne pour limiter les entrées clandestines de marchandises. Cependant, le port de Marseille, qui dépasse le demi-million de croisiéristes, parvient à maintenir son trafic de passagers au-delà des deux millions de voyageurs, dépassant de peu le niveau exceptionnel de 2007. [Un bilan satisfaisant que partagent aussi les ports de Toulon et de la Côte d'Azur \(graphe 2\).](#)

Bassin Rhône-Saône : contraste des filières

En France, le transport fluvial progresse de 0,6 %, au premier semestre de 2008. Les résultats par bassin ne sont pas connus mais l'évolution nationale permet de tirer quelques enseignements fragmentaires. La croissance nationale est impulsée par les produits chimiques (+ 25,6 % en t-km), notamment les engrais, et les produits énergétiques (+ 10,1 %), deux filières très favorablement représentées sur le bassin Rhône-Saône. En revanche, la filière agro-alimentaire fléchit quelque peu en France (- 1,5 % en t-km) et les trafics de la campagne céréalière sont annoncés en baisse de 6,5 % (en t-km) sur le Rhône. La conjoncture du Bâtiment et des Travaux Publics ne laisse pas, non plus, présager de bons résultats. Enfin, pour la première fois, la filière des conteneurs connaît une baisse, liée aux mouvements sociaux qui ont affecté le GPMM.

Bilan rédigé par l'Observatoire Régional des Transports, d'après les informations obtenues auprès de la DAC-SE (Direction de l'aviation Civile du Sud-Est), du Commissariat général au développement durable (Service de l'observation et des statistiques), du GPMM (Grand Port Maritime de Marseille), de VNF (Voies Navigables de France), des CCI de Nice-Côte d'Azur et du Var.

Rédaction achevée le 31 mars 2009

Avertissement

Faute de données disponibles, ce bilan ne peut évoquer la situation ferroviaire, ni celle du transport routier de voyageurs.

Définitions - Méthode

- Entreprises de transport pour compte propre / compte d'autrui

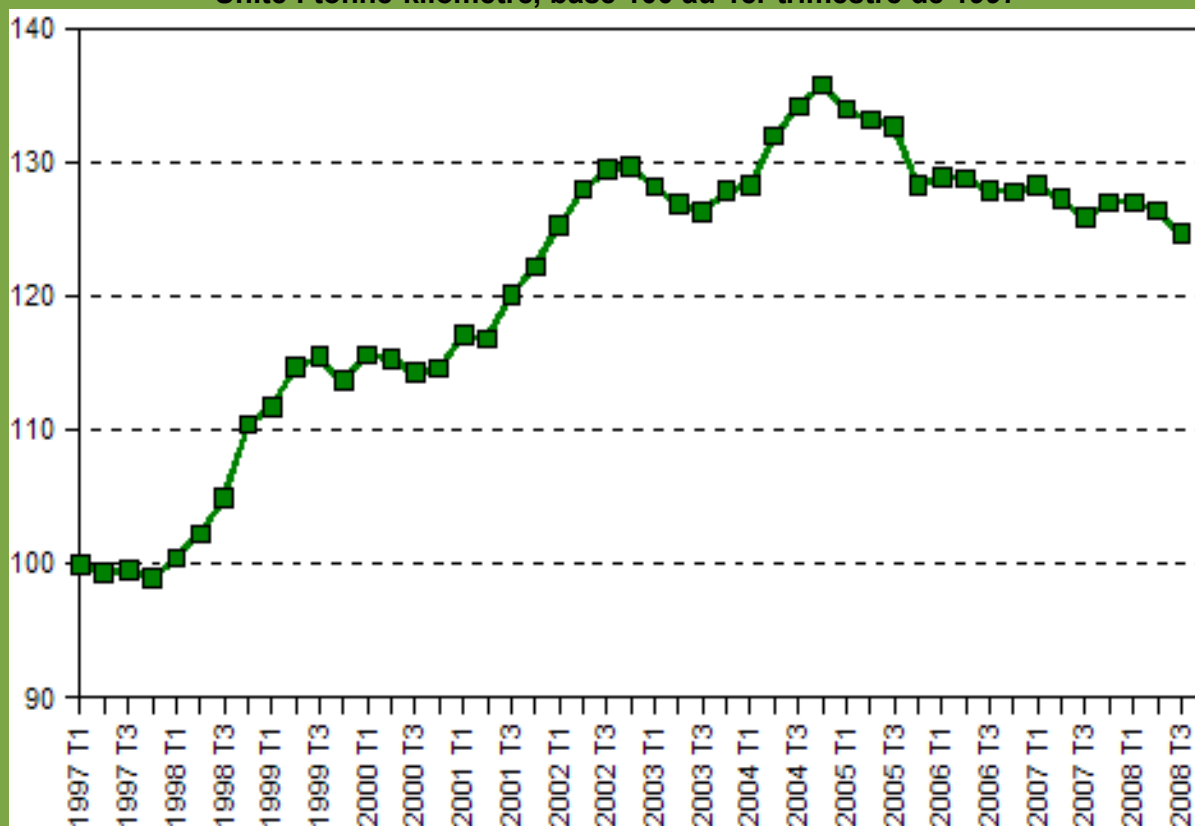
Sont considérés comme transports pour compte propre les transports de marchandises liés à l'activité principale d'une entreprise, et que celle-ci exécute elle-même. Pour cela, elle doit utiliser des véhicules propres à l'entreprise ou pris en location, conduits par le personnel propre de l'entreprise, ou des intérimaires, ou des salariés du loueur de véhicules. Le personnel exécute les transports sous l'autorité de l'entreprise qui effectue ces transports en compte propre.

Tout transport qui n'est pas défini comme transport pour compte propre peut être qualifié de transport pour compte d'autrui. Le transport pour compte d'autrui représente 80 % de l'activité totale des transports.

1a

Graphe 1

Transport routier de marchandises en Provence-Alpes-Côte d'Azur (flux hors transit)
Unité : tonne-kilomètre, base 100 au 1er trimestre de 1997



Source : MEEDDAT – SOeS / Enquête TRM

[Retour texte](#)

Tableau 1

Trafic de passagers des principaux aéroports de Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2008			
	Passagers	Évolution 2008/2007 en %	Évolution annuelle moyenne 2007/2003 en %
Total aéroports Provence-Alpes-Côte	18 084 895	- 0,3	4,6
dont :			
Nice-Côte d'Azur	10 382 566	- 0,2	3,3
<i>dont low-cost (part en %)</i>	32,6	0,7 pt	/
Passagers locaux	10 364 177	- 0,2	/
Internationaux	6 061 002	0,7	/
Nationaux	4 303 175	- 1,4	/
<i>dont Nice-Paris</i>	3 160 660	- 1,2	/
Transit	18 389	1,5	/
Marseille-Provence	6 965 933	0,0	6,7
<i>dont low-cost (part en %)</i>	17,4	2,0 pts	
Passagers locaux	6 809 301	0,1	/
Internationaux	3 531 726	- 0,0	/
Nationaux	3 277 575	0,2	/
<i>dont Marseille-Paris</i>	1 776 573	- 3,3	/
Transit	156 632	- 1,2	/
Toulon-Hyères	629 412	- 2,6	3,9
<i>dont low-cost (part en %)</i>	27,0	- 1,1 pt	/
Avignon-Caumont	71 455	- 30,9	6,5
<i>dont low-cost (part en %)</i>	48,7	24,6 pts	/

Sources : DAC - SE, CCI Marseille-Provence et CCI Nice-Côte d'Azur

[Retour_texte](#)

3b

Tableau 2

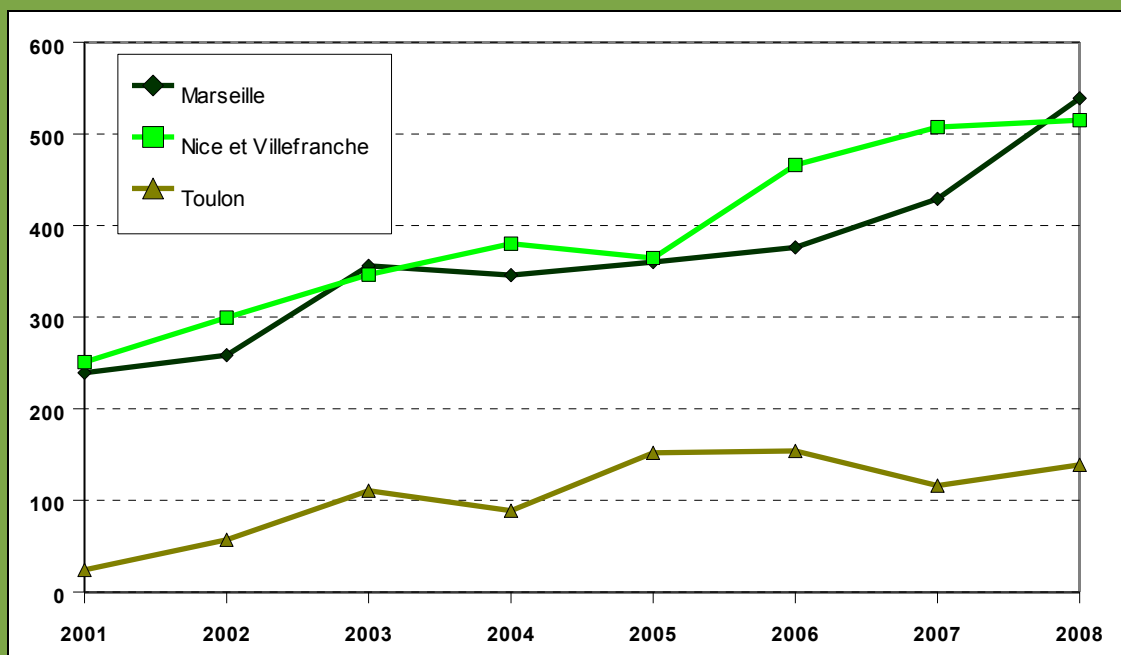
Trafic de marchandises des ports de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2008			
Unité : millions de tonnes			
	Volume de marchandises	Évolution 2008/2007 en %	Évolution annuelle moyenne 2007/2003 en %
Port Autonome de Marseille	96,0	- 0,3	0,2
Marchandises diverses	15,2	- 12,5	3,9
<i>dont conteneurs</i>	8,4	- 16,5	4,8
Vrac solide	14,1	8,0	- 3,0
Vrac liquide	3,6	7,0	3,5
Hydrocarbures	63,1	0,9	- 0,2
Nice	0,3	- 10,9	- 1,6
Toulon	1,4	9,9	26,8
Ensemble des 3 ports	97,7	- 0,2	0,4

Sources : GPMM, CCI Nice-Côte d'Azur, CCI du Var

[Retour_texte](#)

Graphe 2

Trafic de croisiéristes des ports de Marseille, Nice-Villefranche et Toulon
Unité : millier de voyageurs



Sources : GPMM, CCI Nice-Côte d'Azur, CCI du Var

[Retour_texte](#)