

## Transports : bonne tenue de l'activité à l'exception du transport routier

**En 2006, l'amélioration des conditions économiques profite à l'ensemble des modes de transport, à l'exception du transport routier de marchandises. Fortement concurrencé, ce mode, qui régresse dans la région pour la seconde année consécutive, semble se recentrer vers un transport de proximité. A l'opposé, le fret maritime et fluvial montre un réel dynamisme, à l'image de l'essor du trafic fluvio-maritime, de plus en plus performant depuis le port de Marseille. La croissance du transport aérien de voyageurs s'appuie sur la demande de vols internationaux, et le tourisme draine vers les ports de Provence-Alpes-Côte-d'Azur davantage de croisiéristes<sup>1</sup>.**

En 2006, la croissance économique est plus soutenue que l'an dernier en France (+ 2,1 %) et dans la zone Euro (+2,8 %). En France, elle repose sur la vigueur de la consommation des ménages et des exportations et participe ainsi à une meilleure activité du secteur des transports. La baisse du prix du pétrole à partir de l'automne, en minorant les charges des entreprises et en soutenant le pouvoir d'achat des ménages, devient un facteur de développement. Toutefois, la contribution à la croissance française des secteurs industriel et agricole, fortement consommateurs de services de transport, fléchit. Les difficultés de certaines branches industrielles telles que l'automobile et l'aéronautique influent sur la demande de transports, sans que la croissance observée dans la construction permette une totale compensation. En outre, les conditions de concurrence des transports à l'international s'amplifient. Le pavillon français, dont les parts de marché s'érodent depuis plusieurs années, souffre aussi de l'accroissement de la part du cabotage étranger sans profiter de l'ouverture des marchés des nouveaux états membres.

### **Lente amélioration des conditions d'activité des transports régionaux**

Au troisième trimestre de 2006, les effectifs salariés du secteur des transports augmentent de 3,4 %, en glissement annuel en Provence-Alpes-côte d'Azur. Cette évolution marque un retournement par rapport à 2005 où le nombre de salariés a baissé de 1,1 %.

Cette progression de l'emploi s'accompagne d'une diminution progressive des offres et des demandes d'emploi à l'ANPE. En 2006, le nombre de demandeurs d'emploi baisse de 8,3 %. Toutes les branches connaissent un recul à l'exception du transport ferroviaire qui reste stable. Pour le transport aérien, le retrait est particulièrement prononcé (- 17,0 %).

Les offres d'emploi cumulées baissent de 3,8 % en 2006.

En 2006, la démographie des entreprises de transports est relativement calme. Certes, les créations sont plus importantes que l'année précédente (+ 4,0 %) mais le volume des événements enregistrés (près de 700) forme l'un des résultats les plus faibles des quinze dernières années. Et c'est à l'aune de cette réserve qu'il convient de juger les taux de croissance élevés des créations dans le TRM (+ 12,0 %) et les services auxiliaires des transports (+ 18,0 %). En revanche, malgré une baisse annuelle de 4,4 %, les créations d'entreprises du TRV apparaissent relativement importantes. Si les défaillances d'entreprises de transport (en date de jugement) sont rares en 2006, c'est en raison de la baisse des deux tiers observée dans le TRM par rapport à 2005. De fait, les défaillances sont au plus bas depuis quinze ans en Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Le marché des poids lourds est très actif sur les trois premiers trimestres de l'année. Le renouvellement du parc de véhicules industriels neufs (+ 3,7 %) et de véhicules utilitaires légers (+ 2,8 %) s'est encore accru par rapport au niveau déjà élevé de 2005.

### **Nouveau recul du transport routier de marchandises**

En 2006, l'activité du transport routier de marchandises générée par la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, mesurée en tonnes-kilomètres, fléchit de 1,8 %, en glissement annuel, malgré un accroissement de 1,5 % des volumes transportés. La situation s'est dégradée au cours du second semestre pendant lequel les volumes transportés ont baissé de 11 %. Le recul global d'activité correspond à la réduction moyenne des distances parcourues due vraisemblablement à un recentrage de l'activité du secteur vers le transport de proximité.

Les transporteurs exerçant pour compte d'autrui ressentent particulièrement la baisse d'activité (- 3,9 %) : l'accroissement de leur volume de commandes par rapport à 2005 est contrarié par le rapprochement des lieux de livraisons. En revanche, le transport pour compte propre, profitant de la vive croissance du bâtiment et des travaux publics (BTP), renoue avec la croissance (+ 15,0 % en glissement annuel).

Globalement, tous les types d'échanges routiers diminuent, les sorties régionales de marchandises

---

<sup>1</sup> Faute de données, ce bilan ne peut évoquer la situation ferroviaire ni celle du transport routier de voyageurs.

(- 5,1 %) plus que les entrées ou les flux internes à PACA (- 3,2 %). Cette diminution de l'ensemble des échanges est apparue au début de 2005. Elle reste plus soutenue pour les flux entrants et sortants de la région que pour les flux internes.

Les comptes financiers des entreprises sont influencés par une série d'événements aux conséquences diverses. A leur passif, impacte le coût de la nouvelle réglementation européenne qui modifie la politique tarifaire des sociétés autoroutières et entraîne la baisse progressive de certaines remises. De nouvelles dépenses s'ajoutent comme l'équipement des transporteurs en chronotachygraphe numérique, obligatoire depuis le 1er mai 2006, et la variation de la consommation énergétique issue du passage à la norme Euro IV. Alors que la forte évolution en dents de scie des prix des produits pétroliers rend plus complexe la maîtrise des coûts de cette branche dont l'intensité énergétique est particulièrement élevée par rapport aux autres. Cependant, selon le comité national routier (CNR), ces hausses sont mieux répercutées depuis la Loi du 5 janvier 2006, qui permet la révision de plein droit des prix de transport, en fonction de la variation du coût de carburant. De même, la réduction à trente jours maximum des délais de paiement participe au redressement de la situation des entreprises.

### **Transport aérien : l'effet dopant du tourisme**

Avec 16,8 millions de passagers en 2006, le trafic des aéroports de la région PACA augmente de 3,4 % en un an, poussé par les bons résultats des trois principaux aéroports de la région : Nice (+ 2,0 % ), Marseille (+ 4,4 %) et Toulon (+ 19,0 %).

Le transport international dynamise l'activité des longs courriers et des vols intra-communautaires. En effet, le trafic vers l'Europe s'accroît de 2,1 % à Nice et 16,8 % à Marseille ; vers l'Afrique du Nord, il augmente de 4,3 % à Nice et de 11,0 % à Marseille. Les destinations lointaines (Moscou, Dubaï et Istanbul) attirent à Nice 25,6 % de passagers de plus que l'an dernier. En revanche, les vols intérieurs ne bénéficient que d'une hausse timide dans la cité phocéenne comme sur la Côte d'Azur et accusent une baisse à Toulon (- 1,1 %). Plus particulièrement, la fréquentation diminue sur les trajets reliant Paris à Marseille et Toulon et s'accroît entre Paris et Nice. Enfin, les compagnies à bas coûts deviennent un vecteur important de la croissance aéroportuaire. Le nombre de passagers y ayant recours augmente de 81,0 % à Marseille et plus fortement à Toulon. A l'aéroport de Marseille, où une nouvelle aérogare leur a été dédiée, leur nombre passe de 6 à 22 unités en un an.

### **Maritime : nouveaux records**

En 2006, les marchandises diverses, les conteneurs et les vrac solides atteignent des volumes records au Port autonome de Marseille (PAM). Phénomène nouveau, leur croissance dépasse celle des hydrocarbures, concourant ainsi à un positionnement souhaité du port comme port polyvalent. Avec un taux de croissance annuel de 3,6 %, plus de 100 millions de tonnes de marchandises sont traitées par le port. Le franchissement de ce seuil symbolique permet au PAM d'établir la troisième performance de son histoire. La précédente performance de cet ordre datait de 1980. Depuis, sa structure d'activité a considérablement évolué sous la poussée du doublement du trafic maritime international. La part des hydrocarbures a baissé de 80,0 % à 64,0 % du volume total d'activité, et le trafic de conteneurs a triplé. Au niveau mondial, il a été multiplié par dix, ce qui montre l'âpreté de la concurrence entre les ports qui doivent développer des aménagements portuaires et des dessertes modales complémentaires. L'autoroute de la mer qui relie Brégaillon à Civitavecchia assure au port de Toulon un rythme de croissance élevé (+ 9,0 % en 2006). Toutefois, un surcroît d'activité permettrait de pérenniser son existence. Sur le port de Nice, le volume de ciment transporté baisse de 9,0 %.

Le transport maritime de passagers progresse très sensiblement aux ports de Nice (+ 20,6 %), Marseille (+ 11,1 %) et Toulon (+ 3,8 %). A Marseille, plus de 2 millions de passagers sont enregistrés, nouveau record. La croisière y renoue cette année avec la croissance et les lignes régulières progressent de 9,3 %, dopées par les échanges avec la Corse (+ 14,6 %). Marseille redevient le premier port desservant la Corse devant Nice et Toulon. Toulon dépasse le million de passagers et obtient ainsi un nouveau succès. A Nice, enfin, la croisière comme les lignes régulières trouvent un nouvel élan.

### **Croissance forte pour le fluvial**

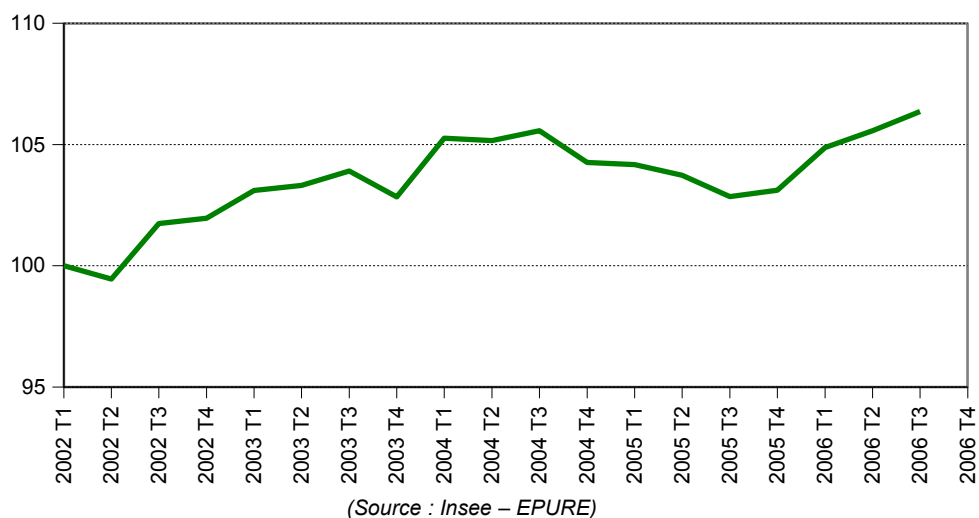
En 2006, la navigation fluviale progresse de nouveau. Avec 1,6 milliard de tonnes-kilomètres, le trafic du bassin Rhône-Saône s'accroît de près de 12 % en 2006. Exprimée en volume, la croissance est de 9,3 % pour 7,3 millions de tonnes transportées. Le port de Marseille assure au fleuve 2,5 millions de tonnes de marchandises (+ 18,0 %), en grande part des produits chimiques. Profitant du développement d'activité de ses clients traditionnels, le trafic fluvio-maritime enchaîne les succès (+ 15,0 % en Rhône-Saône). Conçu pour acheminer par mer et voie d'eau intérieure des charges pouvant atteindre 3 000 tonnes, celui-ci assure, notamment, des approvisionnements en matériaux de construction (+ 97,0 % à Arles et + 71,0 % à Lyon) et

produits métallurgiques (+ 24,0 % sur le bassin). Ainsi, de plus en plus de marchandises conduites par le fleuve proviennent des ports maritimes et voyagent par conteneurs.

*Bilan rédigé par l'ORT-PACA d'après les documents obtenus auprès de la DAC-SE (Direction de l'Aviation Civile du Sud-Est), DAEI-SESP (Direction des Affaires Economiques Internationales – Service Économie, Statistique et Prospective), PAM (Port Autonome de Marseille), VNF (Voies Navigables de France), CCI Nice-Côte d'Azur, CCI du Var et CNR (Comité National Routier).*

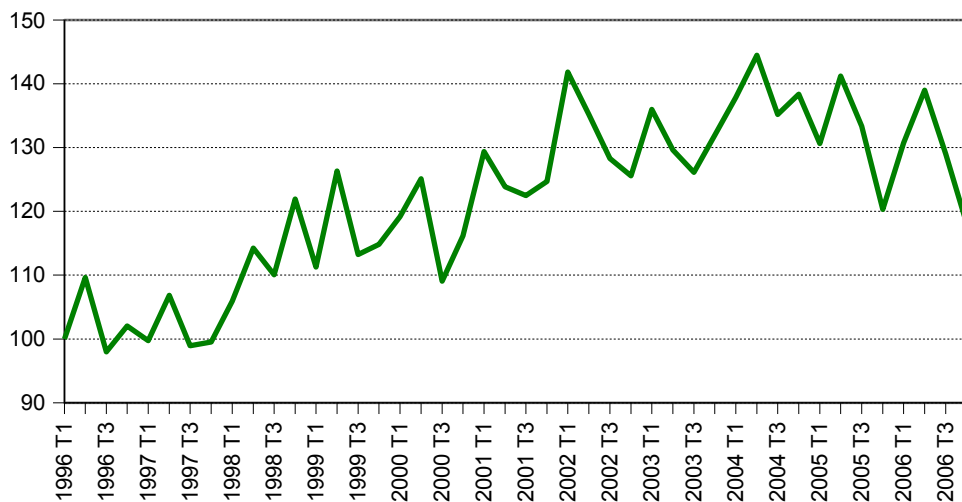
*Rédaction terminée le 6 avril 2007*

**Évolution trimestrielle de l'emploi salarié dans les transports en PACA  
Base 100 au 1er trimestre 2002**



[Retour](#)

**Évolution trimestrielle des tonnes-kilomètres dans le transport routier de marchandises  
(Base 100 au 1er trimestre 1996)**  
*(Source : MTETM – SESP – Enquête TRM)*



[Retour](#)

A

Trafic de passagers des principaux aéroports de Provence-Alpes-Côte-d'Azur en 2006		
	Passagers commerciaux	Évolution 2006/2005 en %
<b>Nice-Côte d'Azur</b>	<b>9 948 035</b>	<b>2,0</b>
Passagers locaux	9 926 964	1,9
Internationaux	5 600 954	2,5
Nationaux	4 326 010	1,2
<i>dont Nice-Paris</i>	3 206 119	1,1
Transit	21 071	52,7
Low -cost (Nice-Côte d'Azur)	3 348 278	1,4
<b>Marseille-Provence</b>	<b>6 115 943</b>	<b>4,4</b>
Passagers locaux	5 958 463	4,5
Internationaux	2 734 504	9,6
Nationaux	3 223 959	0,6
<i>dont Marseille-Paris</i>	1 859 061	-4,2
Transit	157 480	-1,1
Low -cost (Marseille-Provence)	397 687	80,7
<b>Toulon-Hyères</b>	<b>638 810</b>	<b>19,0</b>
Low -cost (Toulon-Hyères)	164 282	288,7

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

[Retour](#)

B

Trafic de marchandises des ports de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2006		
	Trafic en millions de tonnes	Évolution 2006/2005 en %
<b>Port autonome de Marseille</b>	<b>100,1</b>	<b>3,6</b>
Marchandises diverses	16,4	5,9
<i>dont conteneurs</i>	9,3	5,6
Vrac solide	16,2	5,4
Vrac liquide	3,2	2,7
Hydrocarbures	64,3	2,7
<b>Nice</b>	<b>0,3</b>	<b>-8,4</b>
<b>Toulon</b>	<b>1,1</b>	<b>9,0</b>

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

[Retour](#)

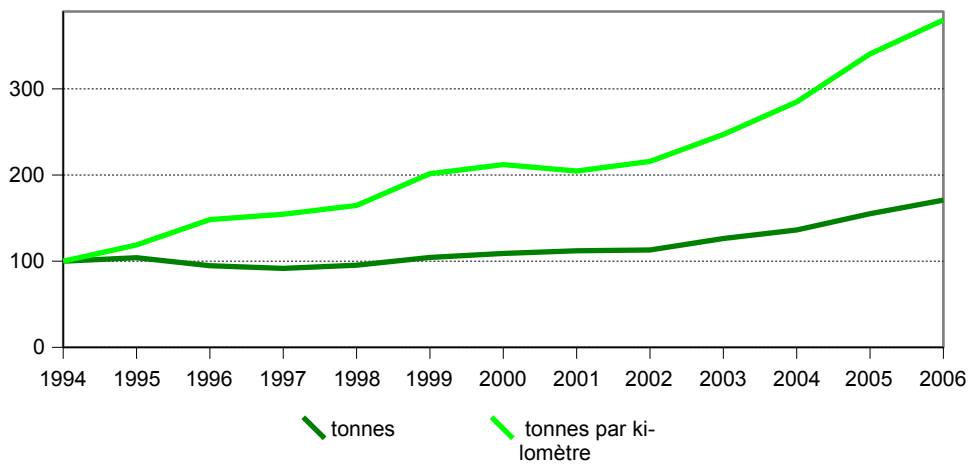
C

Trafic de passagers des principaux ports de Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2006		
Passagers	Évolution 2006/2005 en %	
<b>Marseille</b>	<b>2 015 102</b>	<b>11,1</b>
dont : lignes régulières	1 651 171	9,3
croisières	363 931	2,1
<b>Nice</b>	<b>1 310 719</b>	<b>20,6</b>
dont : lignes régulières	844 452	17,0
croisières*	466 267	27,9
<b>Toulon</b>	<b>1 020 032</b>	<b>3,8</b>
dont : lignes régulières	866 139	4,3
* Nice et Villefranche		
Sources : PAM, CCI Nice-Côte d'Azur, CCI du Var		

[Retour](#)

### Évolution annuelle du trafic fluvial Rhône-Saône

(Source : VNF)

[Retour](#)