

En 2007, le ralentissement de la croissance nationale comme le contenu de cette croissance n'ont pas favorisé le transport de marchandises. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, tous les modes de transport ont perdu du fret. Le transport routier a notamment pâti du ralentissement du secteur de la construction ; le bassin portuaire de Marseille-Fos, malgré quelques succès, a perdu des trafics d'hydrocarbures et de vrac solide ; et la voie fluviale a interrompu son essor qui était continu depuis 2001. 2007 est en revanche une bonne année pour les transports de voyageurs, aérien et maritime, dynamisés par les voyages internationaux et les croisières.

### Un contexte peu favorable aux transports

En 2007, la croissance du PIB s'établit en France à + 1,9 % et dans la zone euro à + 2,6 %, en léger ralentissement (- 0,3 point) par rapport à l'année précédente. En France, la mauvaise campagne céréalière 2006-2007, le léger ralentissement de l'activité dans le secteur de la construction et celui plus net des échanges extérieurs ont eu des conséquences négatives sur les transports. En outre, l'activité a fléchi dans nombre de pays européens, notamment en Italie et en Allemagne. D'autres éléments tels que les grèves de mars et de la mi-novembre et la hausse du prix des carburants ont influencé à la baisse l'activité des transports.

### Peu de créations d'emplois et peu de nouvelles entreprises

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, au troisième trimestre 2007, [les effectifs salariés du secteur des transports affichent une augmentation timide \(+ 0,6 % sur un an contre + 1,9 % pour l'ensemble des secteurs\)](#) (Graphe1). Les chiffres de l'ANPE indiquent toutefois une amélioration globale du marché du travail dans les transports. Le nombre de demandeurs d'emploi y affiche une baisse de 10,5 % en 2007, baisse qui s'est accompagnée d'une augmentation de 8,1 % des offres d'emploi, émanant presque uniquement d'entreprises de transports routiers de voyageurs et de marchandises (+ 14 %).

Parallèlement, 681 entreprises de transport ont été créées dans la région, soit une hausse de 4,9 % en un an, à peine plus que l'augmentation observée l'an passé (+ 4,0 %). Le volume des créations enregistrées cette année comme l'an passé constitue l'un des résultats les plus faibles des quinze dernières années. Cependant, dans l'organisation de transport de fret, avec 42 unités, le nombre de créations a doublé par rapport à l'année passée ; il a augmenté de 27 % pour les services auxiliaires de transport en passant à 98 entreprises, de 2 % pour le transport routier de marchandises (de 304 à 310 unités) ; et il a baissé de 6,4 % dans le transport routier de voyageurs (220 unités).

### Maritime : Nice et Marseille adoptent un bon rythme de croisières

En 2007, l'activité de transport maritime de *marchandises* a connu des fortunes diverses selon les bassins. [En baisse de 3,7 % par rapport à 2006 à Marseille et de 3,0 % à Nice, elle s'est accrue de 17,7 % à Toulon](#) (tableau 1). Le port de Toulon a profité de la consolidation du succès de son autoroute de la mer vers l'Italie. Le trafic du port de Nice, spécialisé dans les échanges de ciment, a décliné pour la deuxième année consécutive. Avec 96 millions de tonnes, l'activité du port autonome de Marseille s'est inscrite dans la moyenne des six dernières années. Le recul de 2007 par rapport à 2006 est dû à la réduction des échanges d'hydrocarbures et de vracs solides (pétrole et charbon), réduction occasionnée par l'arrêt momentané d'un haut fourneau, les cours élevés du brut et les températures clémentes de l'hiver. En revanche, les trafics de marchandises diverses et de vracs liquides ont progressé de 6 % environ : l'augmentation des vracs liquides a été permise par celle des bio-carburants et la croissance des marchandises diverses a résulté de l'essor des importations de conteneurs en provenance de la Chine. Par ailleurs, le nombre de conteneurs traités à Marseille-Fos a dépassé le seuil du million d'Équivalents à Vingt Pieds (EVP<sup>1</sup>), renforçant du même coup les transports fluviaux (+ 2 %) et ferroviaires (+ 12 %) de conteneurs et favorisant l'extension de l'hinterland portuaire. Toutefois, la croissance des marchandises conteneurisées du PAM (+ 8,2 %) a été moindre que celle de ports concurrentiels plus importants comme Rotterdam, Hambourg et Valence, tous en hausse de 15 %. L'écart est considérable par rapport à Rotterdam et Hambourg, dont les trafics dépassent ou avoisinent 10 millions d'EVP et il est important par rapport à Gènes (1,85 millions d'EVP). Des investissements sont donc impératifs pour récupérer des parts de marché. Le PAM y a consacré 80 millions d'euros l'an dernier, le niveau le plus élevé de ces dix dernières années.

Le transport maritime de *passagers* a progressé à Nice (+ 0,2 %), Marseille (+ 0,6 %) et surtout Toulon (+ 14,7 %). La fréquentation cumulée des trois ports (4,5 millions de passagers) se situe près de 20 % au-dessus de la moyenne observée sur l'ensemble des cinq dernières années. [A Toulon, la fréquentation des](#)

<sup>1</sup> L'équivalent vingt pieds ou EVP est une unité de mesure des conteneurs, lesquels font conventionnellement 20 pieds de longueur. Un conteneur d'un EVP mesure 2,591 mètres (8,5 pieds) de haut par 2,438 m de large (8 pieds) et 6,058 m (20 pieds) de long.

[lignes régulières a dépassé le million de passagers \(+ 22 %\)](#) (graphe2) mais le nombre de croisiéristes a baissé. Inversement, à Marseille et Nice, il y a eu plus de croisiéristes (respectivement 429 000 et 507 000) et moins de voyageurs réguliers.

## **L'envol des transports aériens internationaux**

Plus de 18 millions de passagers ont fréquenté les aéroports de Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2007 (+ 7,9 % en un an). Tous les trafics aériens de la région ont augmenté, mis à part celui de Gap. [A Avignon, Cannes et Marseille, les taux de croissance ont atteint deux chiffres](#) (Tableau2). Dans la cité phocéenne, la forte progression du trafic (+ 13,8 % en un an) a été impulsée par les transports internationaux (+ 29,2 %), notamment européens pour lesquels le choix a été élargi d'une vingtaine de destinations nouvelles. A Nice également, la hausse du trafic (+ 4,5 %) est imputable au développement des liaisons internationales et surtout européennes (+ 8,2 %). Le constat est identique à Avignon avec un triplement de ce type de trafic. Globalement, ces fortes évolutions traduisent le succès des compagnies low-cost dont les parts de marché croissent régulièrement. Le poids des compagnies low-cost en terme de trafic passager fait plus que doubler entre 2006 et 2007 pour les aéroports de Marseille et d'Avignon alors qu'il se stabilise à Nice et à Toulon. Ces dernières représentent ainsi, en 2007, 15 % des compagnies à Marseille, 24 % à Avignon, 28 % à Toulon et 32 % à Nice. A l'opposé, les transports aériens nationaux ont peu progressé et, sur les liaisons avec Paris, le nombre de passagers a même diminué dans les trois principaux aéroports de la région, la concurrence du TGV n'y étant vraisemblablement pas étrangère.

Le volume de courrier et de colis aéropostaux (13 900 tonnes) a augmenté de 23 % en un an, en 2007. En revanche, le fret aérien régional (49 100 tonnes), en baisse à Marseille et en forte chute à Nice, a diminué de 6 %, en volume. La fermeture d'une compagnie assurant ce service, l'appréciation de l'euro et la hausse de carburant, peuvent expliquer ces difficultés.

## **Le transport routier progresse en compte d'autrui<sup>2</sup>**

Après une relative stagnation en début 2007, le transport routier de marchandises s'est sensiblement altéré au cours des deuxième et troisième trimestres. [Cette dégradation prolonge les mauvais résultats observés depuis le troisième trimestre 2005](#) (Graphe3). L'activité routière cumulée du quatrième trimestre 2006 au troisième trimestre 2007, mesurée en tonnes-kilomètres, s'est repliée de 1,6 % sur un an. Cette évolution s'explique par la baisse des volumes transportés, imputable au recul des transports internes à la région. Le ralentissement de la production du secteur de la construction, premier pourvoyeur de transport régional, pourrait expliquer une partie de cet effritement. En effet, à l'opposé des entreprises pour compte propre, celles en compte d'autrui, relativement peu sensibles à la conjoncture du secteur de la construction, ont su dégager une légère hausse de leurs résultats (+ 0,8 % en glissement annuel) ; à la différence des autres, elles ont accru leur trafic interne à la région (+ 3,1 %) et ont réussi à stopper la détérioration de leur activité, hors des frontières régionales (+ 0,3 % en un an). L'activité des entreprises en compte d'autrui représente plus de 80 % de l'activité totale.

En 2007, les immatriculations régionales de véhicules utilitaires légers (camionnettes et camions de moins de 5 tonnes de poids total autorisé en charge) ont augmenté de 3,5 %. En revanche, celles de véhicules industriels à moteur (autobus et camions de plus de 5 tonnes) ont baissé de 4,8 %. Ce glissement intervient après l'instauration des normes anti-pollution Euro 4 et l'application de la nouvelle réglementation du chrono tachygraphe numérique qui avaient, toutes deux, entraîné un important renouvellement du parc de véhicules neufs en 2005 et 2006.

## **Coup d'arrêt sur le bassin Rhône-Saône**

[Pour la première fois depuis 2001, la croissance du trafic fluvial français s'est interrompue](#) (- 5,1 % en tonnes-kilomètres) (Graph4). Les mauvais résultats du bassin Rhodanien (- 13 % de tonnes-kilomètres) en sont largement responsables et, particulièrement, ceux des trois principales classes de marchandises transportées sur ce bassin, à savoir les produits pétroliers, agricoles et le charbon. Comme explication, sont une nouvelle fois invoquées la mauvaise campagne céréalière et la clémence de l'hiver. Cependant, l'activité fluviomaritime a résisté, grâce, notamment, au dynamisme du trafic de conteneurs qui proviennent à plus de 92 % du port de Marseille (+ 6,9 % en un an). Une performance à relativiser à l'aune de la croissance du marché des conteneurs sur le bassin de la Seine (+ 30 %).

### **Observatoire Régional des Transports de Paca,**

d'après les informations obtenues auprès de la DAC-SE (Direction de l'aviation Civile du Sud-Est), DAEI-SESP (Direction des Affaires Économiques Internationales - Service Économie, Statistique et Prospective), PAM (Port Autonome de Marseille), VNF (Voies Navigables de France), CCI Nice-Côte d'Azur, CCI du Var.

*Rédaction achevée le 20 mars 2008*

## **Avertissement**

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

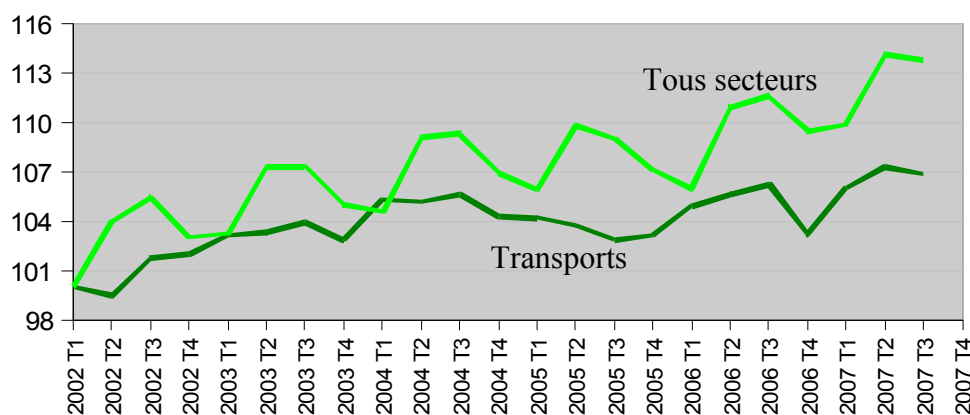
### **Définitions - Méthode**

#### **- 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. ([Retour](#))

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



Source : INSEE - EPURE

[Retour texte](#)

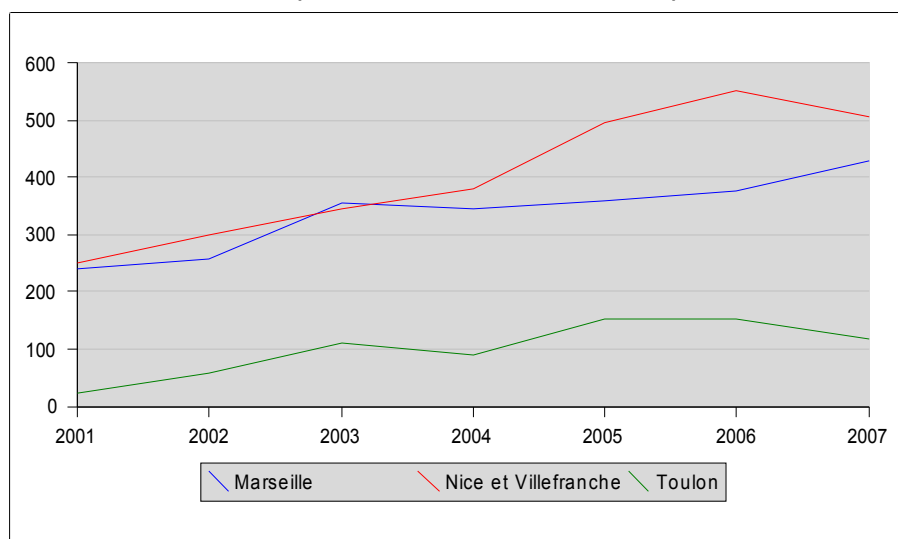
**Tableau 1 : Trafic de marchandises des ports de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2007  
(Unité : million de tonnes)**

	Volumes de marchandises	Évolution 2007/2006 en %	Évolution annuelle moyenne 2006/2003 en %
<b>Port autonome de Marseille</b>	<b>96,3</b>	<b>-3,7</b>	<b>1,6</b>
Marchandises diverses	17,4	5,8	3,3
<i>dont conteneurs</i>	10,1	8,2	3,8
Vrac solide	13,1	-19,2	3,0
Vrac liquide	3,4	6,0	2,7
Hydrocarbures	62,5	-2,7	0,7
<b>Ilice</b>	<b>0,3</b>	<b>-3,0</b>	<b>-1,2</b>
<b>Toulon</b>	<b>1,3</b>	<b>17,7</b>	<b>30,0</b>
<b>Ensemble des 3 ports</b>	<b>97,9</b>	<b>-3,5</b>	<b>1,7</b>

Sources : PAM, 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 croisiéristes)**



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

[Retour texte](#)

**Tableau 2 : Trafic de passagers des principaux aéroports de Provence-Alpes-Côte-d'Azur en 2007**

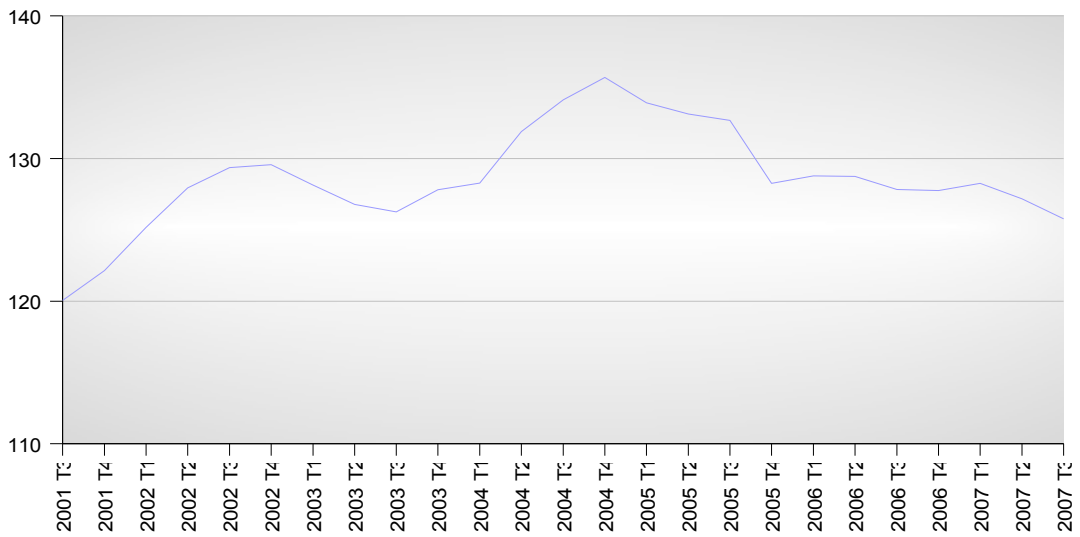
	Passagers	Évolution 2007/2006 en %	Évolution annuelle moyenne 2006/2003 en %
<b>Total aéroports Provence-Alpes-Côte-d'Azur</b>	<b>18 141 706</b>	<b>7,9</b>	<b>3,5</b>
<b>dont :</b>			
<b>Nice-Côte d'Azur</b>	<b>10 399 513</b>	<b>4,5</b>	<b>2,9</b>
Passagers locaux	10 381 403	4,6	/
Internationaux	6 016 316	7,4	/
Nationaux	4 365 087	0,9	/
dont Nice-Paris	3 200 527	-0,2	/
Transit	18 110	-14,1	/
<i>Low-cost (part en %)</i>	31,9	-1,8 pt	/
<b>Marseille-Provence</b>	<b>6 962 773</b>	<b>13,8</b>	<b>4,5</b>
Passagers locaux	6 804 300	14,2	/
Internationaux	3 533 065	29,2	/
Nationaux	3 271 235	1,5	/
dont Marseille-Paris	1 836 457	-1,2	/
Transit	158 473	0,6	/
<i>Low-cost (part en %)</i>	15,4	8,9 pts	/
<b>Toulon-Hyères</b>	<b>646 053</b>	<b>1,1</b>	<b>4,8</b>
<i>Low-cost (part en %)</i>	28,1	2,4 pts	/
<b>Avignon-Caumont</b>	<b>103 353</b>	<b>26,3</b>	<b>0,7</b>
<i>Low-cost (part en %)</i>	24,1	14,5 pts	/

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

[Retour texte](#)

**Graphe 3 : Evolution en glissement annuel de l'activité trimestrielle du transport routier de marchandises généré par la région PACA (en tonnes-kilomètres)**

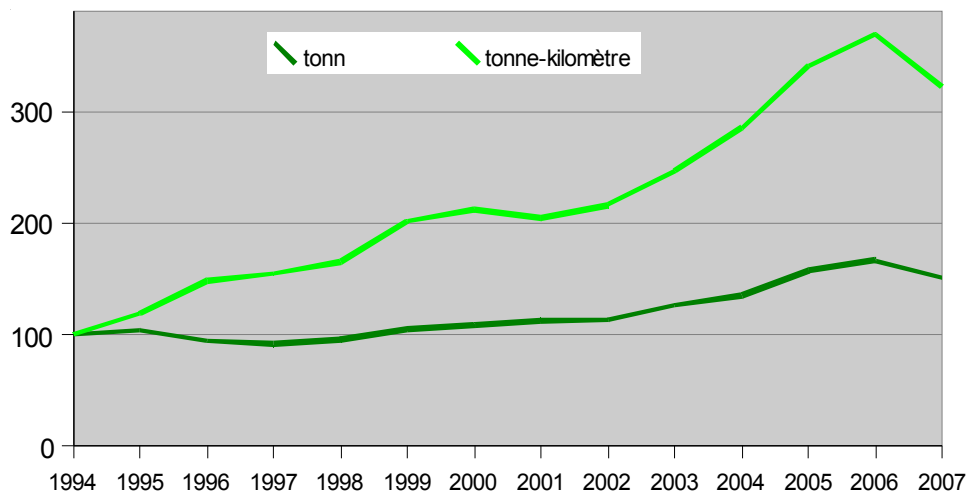
(Base 100 au 1er trimestre 1997)



Source : MEEDDAT – SESP / Enquête TRM

[Retour texte](#)

**Graphe 4 : Evolution du trafic Rhône Saône (indice base 100 en 1994)**



Source : VNF

[Retour texte](#)