

2005 : LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES NE VA PAS BON TRAIN

En 2005, le ralentissement de la croissance économique, le choc pétrolier et le développement de la concurrence étrangère ont affecté le secteur des transports. Rompant avec le redressement de l'année précédente, le transport routier de marchandises a subi une baisse d'activité et l'ensemble des résultats du transport terrestre en a pâti. Toutefois, la navigation fluviale du bassin Rhône-Saône a connu un vigoureux essor et, de son côté, l'activité portuaire régionale a progressé.

Bénéficiant, notamment, de la reprise de l'activité touristique en Provence-Alpes-Côte d'Azur, le nombre de passagers transportés a augmenté en modes aérien et maritime. Et probablement en mode ferroviaire.

Le faible développement de l'économie explique, en partie, le retrait du secteur des transports. On sait qu'en période de croissance peu soutenue, comme en 2005 où le PIB (Produit Intérieur Brut) a augmenté de 1,4 %, les transports subissent un ralentissement accentué, en raison de la contraction de la demande de transport de marchandises. En PACA, cette contraction a été amplifiée par le fléchissement du commerce extérieur (- 8 % de volume, en un an) : les chutes d'importations des industries de biens intermédiaires et agro-alimentaires, deux bons clients du secteur des transports, ont entraîné une érosion de 11 % des volumes importés ; érosion que la croissance des exportations (+2,5 %), notamment, de produits agricoles et énergétiques, n'a que faiblement contrarié. Enfin, le choc pétrolier en générant une hausse annuelle du prix du gazole (hors taxes) de 19,6 %, selon le Comité National Routier, a impacté les prix et la trésorerie des entreprises.

Les transports ont perdu des emplois en 2005

Au troisième trimestre 2005, le dernier connu, [le nombre d'emplois dans les transports régionaux avait diminué de 3 %](#), en glissement annuel (Cf. Graphe 1). Et le fléchissement sensible d'activité du transport routier des marchandises, en fin d'année, ne permet pas d'espérer un redressement ultime. Il est probable, compte tenu de l'évolution nationale de l'emploi par branche et des créations d'entreprises en PACA, que la diminution du nombre d'emplois se soit concentrée sur le transport routier de marchandises.

Paradoxalement, malgré une baisse des emplois, le marché du travail s'est amélioré : les offres d'emploi enregistrées à l'ANPE ont augmenté (+ 17,2 %) et les demandes ont été moins nombreuses (- 5,8 %). Il y a eu davantage d'offres dans le TRM et le TRV⁽²⁾ (+13 % dans leur ensemble) et les services auxiliaires (+22 %). Le nombre de demandes, en baisse tout au long de l'année, en données CVS, a fortement concerné le TRM et TRV (-9,3 %), et très peu les services auxiliaires.

Contrairement à l'ensemble de l'économie régionale, le secteur des transports a créé moins d'entreprises en 2005 qu'en 2004. Avec 674 entreprises créées, l'année 2005 est dans la moyenne des résultats observés depuis l'année 2000. Une moyenne très nettement inférieure, de - 25 % à -33 %, à celle des années 1994-1999 où apparaissaient, chaque année, 850 à 900 unités.

En un an, le nombre de créations d'entreprises a baissé de 5,6 %. La diminution a été forte (- 10,3 %) pour le transport routier de marchandises et moindre pour le transport routier de voyageurs (- 2,8 %) ; la stabilité a prévalu pour les entreprises de services auxiliaires.

Concernant les défaillances d'entreprises de transport⁽¹⁾ leur rythme annuel, mesuré au 3eme trimestre de 2005, est similaire à celui des années précédentes.

Quant aux immatriculations de véhicules neufs industriels, leur évolution s'est fortement accrue (+ 19 % en un an). La perspective des nouvelles normes d'émission « euro 4 », applicables aux véhicules en octobre 2006, n'y est pas étrangère.

(2) TRM-TRV : transport routier de marchandises-transport routier de voyageurs

(1) en date de jugement,

Récession du transport routier de marchandises

L'année 2005 a été difficile pour le transport routier de marchandises. Notamment pour le transport s'exerçant en compte d'autrui. Selon les estimations provisoires du Ministère des transports, l'activité de transport générée par la région, mesurée en tonne-kilomètre, a baissé (Cf. Graphe 2) de 4,8 % par rapport à 2004 (- 5,3 % en compte d'autrui). Le premier trimestre 2005 a été récessif ; le niveau d'activité de l'année précédente, retrouvé au second trimestre, s'est éffrité au trimestre suivant et s'est effondré au quatrième (-13 % par rapport au dernier trimestre 2004). Tous les tonnages-kilométriques, quelles que soient leurs origine et destination, ont fléchi, plus en sortie de PACA et en interne (-6 % environ chacun) qu'en entrée (-2 %).

Pourtant, par rapport à 2004, les volumes transportés ont globalement augmenté (+ 4 %). Mais la progression des transports internes, particulièrement dynamique en milieu d'année (+14 % par rapport à la même période antérieure) a été contrariée, surtout en fin d'année, par la réduction des échanges avec les autres régions.

Plus que le compte propre, le compte d'autrui a pâti de la "timidité"⁽¹⁾ de l'activité régionale. Plus surprenant : le transport pour compte propre a diminué malgré la conjoncture favorable du secteur de la construction.

Croissance accélérée du fluvial

Le volume des marchandises transportées par la voie fluviale sur le bassin Rhône-Saône a atteint 6,6 millions de tonnes en 2005, en hausse de 14 % par rapport à 2004. L'accroissement des distances moyennes parcourues (220 km, en 2005) a permis une croissance accélérée (Cf. graphe 3), en terme de tonne-kilomètre (+19 %). Les minéraux bruts (2,6 M.t) et les produits agricoles (1,2 M. t), les deux principales filières utilisatrices du fluvial, ont généré 57 % des volumes, à elles deux. Les trafics intérieurs, particulièrement forts sur ce bassin, ont tiré la croissance vers le haut. Le trafic fluvio-maritime, dopé par la forte activité du port autonome de Marseille (2 millions de tonnes manutentionnées), a accru sa part relative de marché avec 15 % des volumes.

Le trafic fluvial de conteneurs a poursuivi sa progression : plus de 55 000 EVP (équivalent vingt pieds) ont été traités (+20 % en un an), les conteneurs pleins représentant deux tiers du total. Ce trafic devrait se développer en 2006 avec l'ouverture d'un second terminal à Lyon et l'attribution d'un portique dédié, à Fos.

La réussite du port de commerce de Toulon

L'année 2005 aura été faste pour le port de Toulon : toutes ses activités ont très fortement progressé, en raison, entre autres, des reports de trafics occasionnés par les conflits sociaux du port de Marseille (pêcheurs, SNCM, agents du PAM). Depuis janvier 2005, la première autoroute maritime, relie les ports de Toulon-Brégaillon et de Rome-Civitavecchia. En combinant un service de fret et de passagers, cette ligne a su dégager un trafic de voyageurs prometteur mais celui de marchandises reste incertain. Néanmoins, pour le port de Toulon, l'année 2005 aura été exceptionnelle : 127 % de croissance en volume de marchandises par rapport à 2004.

Le Port autonome de Marseille estime à 680 000 tonnes, le déficit de trafic induit par les mouvements sociaux d'octobre, soit une perte de 0,8 point d'expansion sur l'année. Néanmoins, avec 96,6 millions de tonnes, le PAM a renoué avec la croissance (Cf. Tableau 1) (+2,7 % par rapport à 2004). L'essor des trafics d'hydrocarbures (+4 %) et de vracs solides y a beaucoup participé. Las, le trafic de marchandises diverses, générateur de forte valeur ajoutée, a baissé (-2,5 %) ainsi que l'activité conteneurs, porteuse des espoirs du développement portuaire. Certes, sans les conflits signalés, les trafics de conteneurs auraient vraisemblablement augmenté par rapport à 2004, mais le PAM a peu profité de la croissance du trafic mondial, contrairement à ses principaux concurrents du sud (+6 %) et du nord (+11 %).

Enfin, au port de Nice, la croissance du fret a repris (+18 % en un an).

En activité passagers, le trafic des trois principaux ports de la région (Cf. tableau 2) a franchi le cap des 3 millions de personnes. La réussite du port de Toulon (+35 %) se démarque des résultats négatifs de ses concurrents : Nice (-4 %) et Marseille (-3 %). Bénéficiant de l'essor de la compagnie maritime Corsica ferries, la liaison Toulon-Corse détient la première part du

(1) Cf. « Sud Insee conjoncture », N° 7 , janvier 2006

marché.

En tourisme de croisière, les résultats des ports de Nice et Marseille, proches tous deux des 365 000 passagers, accusent une baisse. En revanche, avec 150 000 croisiéristes, l'activité du port de Toulon, a fait un bond spectaculaire (+70 %).

L'international dope le transport aérien

En 2005, le nombre cumulé de passagers des quatre principaux aéroports de la région (Cf. tableau 3) a augmenté de +3,3 % par rapport à 2004. L'aéroport d'Avignon est le seul dont le trafic a baissé (-1 %). L'aéroport de Marseille Provence - 5,8 millions de passagers en 2005 – marque une hausse annuelle de 1,8 %. Il retrouve son niveau de 2001. Son accroissement a été principalement occasionné par les vols internationaux (+8,2 %), notamment par les dessertes sur l'Afrique du Nord, en particulier les lignes de Tunis, Alger, Casablanca et Marrakech. Les destinations européennes ont gagné 3,3 % grâce au succès des liaisons vers Francfort, Munich, Milan et Amsterdam. En revanche, la ligne de Paris accuse une baisse sensible (- 7 %). La mise en service, fin 2006, d'une aérogare qui sera dédiée aux compagnies low-cost, devrait conforter le trafic international qui représente 44 % du trafic global.

Un peu plus de 9,7 millions de passagers (+4,4 % en un an) ont été enregistrés à l'aéroport de Nice. Comme l'an dernier, la fréquentation de la liaison vers Paris (+3,1 %) s'est développée. La réorganisation du trafic vers la Province, à la suite de l'interruption des lignes d'Air Littoral, en 2004, s'est traduite par une progression du nombre de passagers de 6%. Ainsi, la desserte de Nantes est en fort accroissement (+35 %), celle d'Ajaccio augmente sensiblement (+ 4,7 %) mais celle de Lyon stagne presque (+0,1 %). La croissance de la fréquentation des lignes européennes (+ 4,7 %) a été moins importante que l'an dernier et la hausse du trafic vers l'Afrique du nord (+10,6 %) a succédé à la baisse de l'an dernier.

Le premier vol quotidien entre Hyères et Londres a eu lieu fin octobre. Cette desserte est assurée par la compagnie à bas prix Ryanair qui espère attirer 100 000 passagers.

Le ferroviaire ronge son fret

Il n'y a pas encore d'information sur le trafic ferroviaire de PACA. D'après le SESP¹, le transport national de voyageurs a progressé de 3,3 % sur le réseau principal et de 3,6 % sur les réseaux TGV ; compte tenu de cette croissance, on peut supposer une évolution positive de ce trafic en Provence-Alpes-côte d'Azur. En revanche, la poursuite du redressement financier du fret SNCF, via un retrait rapide d'activité (-11,3 % en France), a pu entraîner une baisse, en volume, du transport ferroviaire de marchandises dans la région.

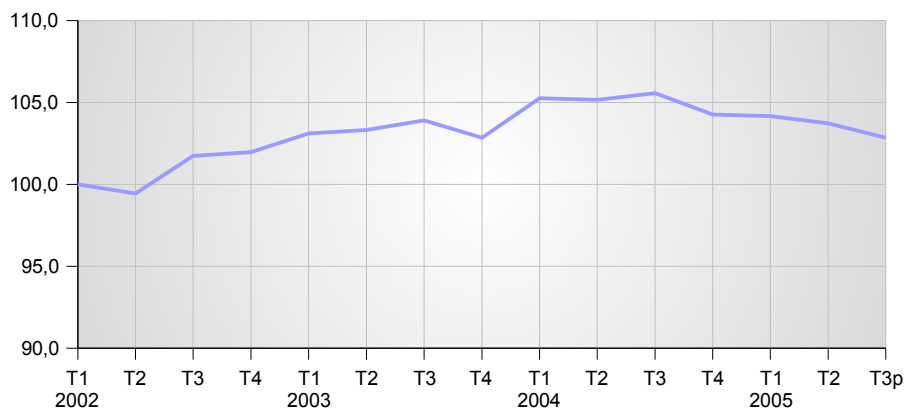
Rédaction terminée le 29 mars 2006

1 SESP : Service Économie et Statistique et Prospective au Ministère des transports

[Graphe 1](#)

[Retour texte](#)

Evolution de l'emploi dans les transports
(base 100 : 1er trimestre 2002)

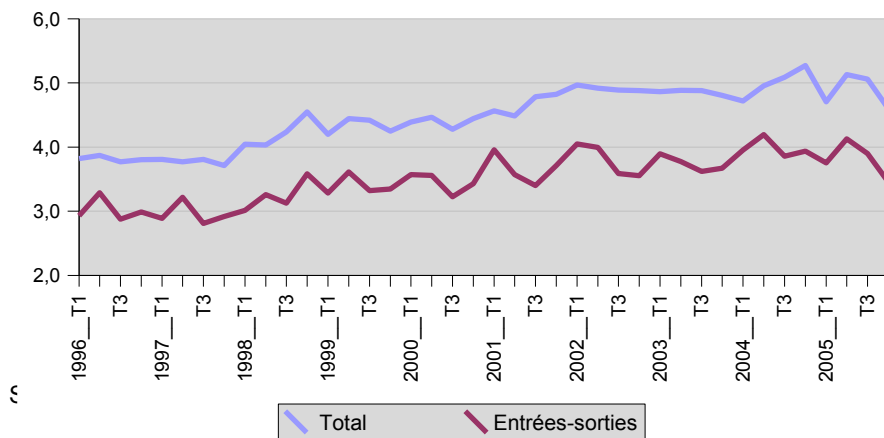


Source : Insee

[Graphe 2](#)

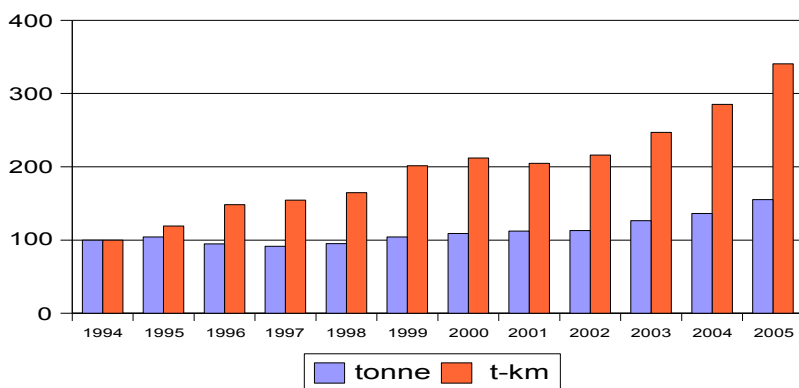
[Retour texte](#)

Evolution trimestrielle du transport routier
de marchandises généré par PACA
(données CVS - milliard de t-km)



[Graphe 3](#)

[Retour texte](#)



[Tableau 1](#)[Retour texte](#)**Tableau 1 : Trafic des marchandises des ports de la région PACA (arrivées et départs)**

	Trafic 2005 (million tonnes)	Évolution 05/04 (en %)
Port autonome de Marseille	96,6	2,8%
Dont - Marchandises diverses	15,5	-2,5%
* conteneurs	8,8	-1,8%
- Vrac solide	15,3	2,7%
- Vrac liquides	3,1	0,0%
- Hydrocarbures	62,6	4,2%
Nice	0,3	17,9%
Toulon	1,5	127,0%

Source : PAM, CCI Nice-Côte dAzur, CCI du Var

[Tableau 2](#)[Retour texte](#)**Tableau 2 - Trafic passagers des principaux ports de la région en 2005**

	Passagers	Évolution 05/04 (en %)
Marseille	1 848 000	-1,4%
dont : lignes régulières	1 488 000	-2,6%
croisières	360 000	4,0%
Nice	1 086 743	-4,2%
dont : lignes régulières	722 111	-4,3%
croisières*	364 632	-4,1%
Toulon	980 963	35,4%
dont : lignes régulières	830 389	30,6%
croisières	150 574	69,5%

* Nice et Villefranche
Source : PAM, CCI Nice-Côte dAzur, Cci du Var

[Tableau 3](#)[Retour texte](#)**Tableau 3 – Trafic de passagers des principaux aéroports de PACA en 2005**

	Passagers commerciaux 2005	Évolution 05/04 (en %)
Marseille-Provence*	5 859 480	1,8%
dont :		
Marseille-Paris	1 940 248	-6,5%
Marseille-Reste métropole	1 330 625	3,3%
Marseille-Afrique du Nord	1 008 294	10,4%
Marseille-Reste Europe	1 306 301	4,1%
Nice-Côte dAzur *	9 754 772	4,4%
dont :		
Nice-Paris	3 171 803	3,0%
Nice-Reste France	1 104 823	5,8%
Nice-Reste monde	5 464 346	4,7%
Toulon-Hyères	536 185	1,6%
Avignon-Caumont	75 250	-1,0%
Total aéroports PACA	16 253 366	3,3%

* y compris les passagers en transit

Source : DAC - SE, CCI Marseille-Provence et CCI Nice-Côte dAzur

