

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), de la GPMM (Grand Port Maritime de Marseille), de VNF (Voies Navigables de France), des CCI de Nice-Côte d'Azur et du Var.

Bilan – Transports : 2009, l'année de moindre fret



En 2009, les transports, dont l'activité suit le mouvement de l'économie, sont globalement affectés par la chute de la production. Au total, l'activité régionale sur le fret paraît plus touchée que celle sur les voyageurs. Avec des nuances, selon les modes. Ainsi, le routier et le maritime transportent-ils moins de marchandises et l'aérien moins de voyageurs mais les autres modes échappent au repli¹.

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'emploi salarié dans les transports diminue au cours des trois premiers trimestres de 2009 (-2,7 % sur un an au troisième trimestre)². Les statistiques de Pôle Emploi révèlent en outre une nette détérioration du marché du travail dans le secteur. La hausse du nombre d'inscrits³ qui exerçaient dans les transports avant de perdre leur emploi (+ 31,4 % sur un an) est en effet double de celle observée globalement (+ 15,6 %). Elle est particulièrement forte dans les transports aérien (+ 46,4 %) et terrestre (+ 35,8 %) ainsi que dans les activités d'entreposage et services auxiliaires (+ 31,8 %). Parallèlement, le nombre d'offres d'emplois déposées en 2009 émanant du secteur a baissé de 25,1 % par rapport à 2008, le recul affectant nombre de branches, en particulier les services auxiliaires (-51,6 %) et les transports routiers de marchandises (-30,6 %). D'autres branches, tels le stockage et l'entreposage et la manutention, dérogent au mouvement de baisse (respectivement + 26,5 % et + 38,2 %).

Quelles que soient les branches, la création d'entreprises dans les transports a rarement été aussi active. Au cours des trois premiers trimestres de 2009, il s'est créé plus d'entreprises dans ce secteur que lors de chacune des dix dernières années entières. Dans la région comme en France, cette évolution s'explique par les créations d'auto-entreprises⁴. De façon concomitante, le rythme de défaillances d'entreprises s'élève légèrement (+5 % par rapport à la moyenne décennale)⁵.

1 Hors ferroviaire et transports routiers de voyageurs pour lesquels les statistiques font défaut.

2 Source Insee Epure2.

3 Demandeurs d'emploi de catégories A, B & C.

4 Entré en vigueur au 1^{er} janvier 2009, le statut d'auto-entrepreneur, qui permet d'exercer une activité commerciale ou artisanale en parallèle d'une activité principale, c'est-à-dire en complément d'un autre statut (salarié, demandeur d'emploi, retraité, étudiant), a eu un fort impact à la hausse sur les créations d'entreprise dans tous les secteurs d'activité.

5 Source : Insee.

6 Source : MEEDDM – SOeS / Fichier central des automobiles.

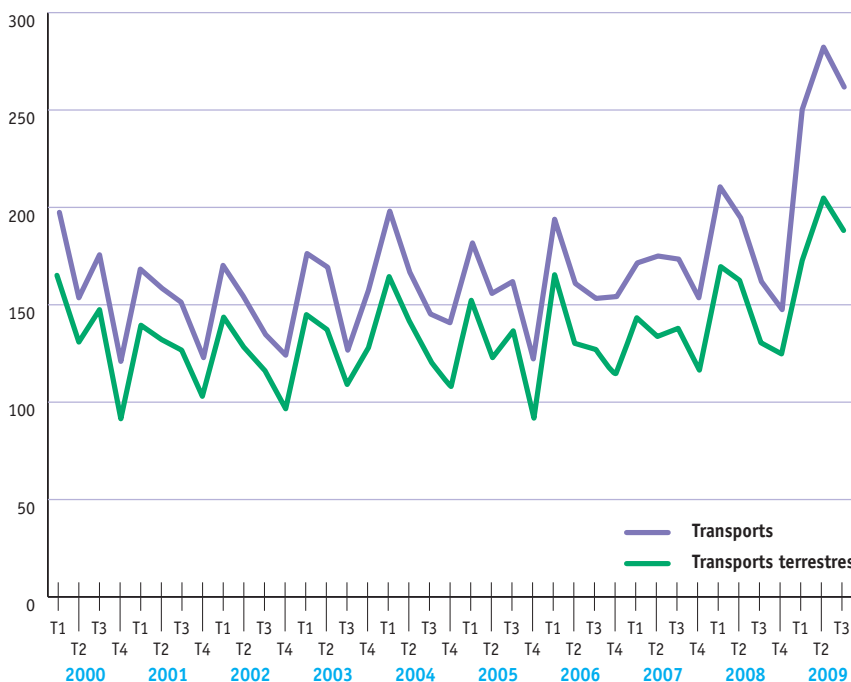
7 Source : MEEDDM – SOeS / Enquête TRM (Transport Routier de Marchandises).

Avertissement

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

Effectifs

Évolution trimestrielle des créations d'entreprises dans les transports en PACA



Graphique 01

Indicateur de l'évolution de l'investissement dans le transport routier de marchandises, le nombre d'immatriculations de véhicules industriels neufs⁶ à moteur diminue (-15,7 %), après la légère baisse de l'année précédente (-0,8 %). Celui de véhicules utilitaires légers neufs chute de 30,7 %, en net retournement par rapport à la hausse de 2008 (+8,6 %).

Le transport routier dans l'ornière

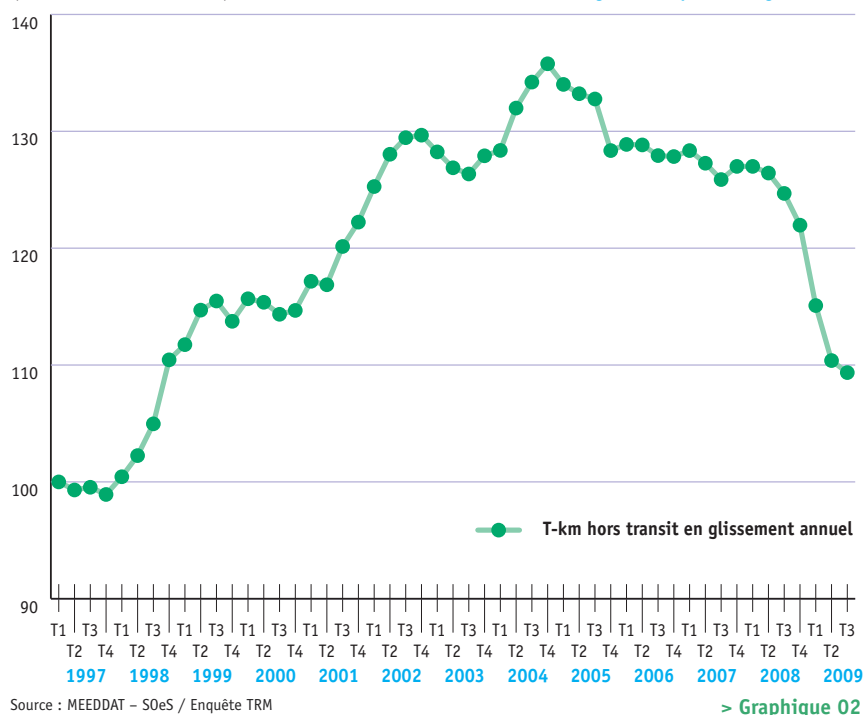
A moins d'un sensible retournement de tendance au quatrième trimestre 2009, la baisse d'activité du transport routier de marchandises générée par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur sera de l'ordre de 10 % en un an⁷. Sur un an, les échanges ont baissé de 9 % au premier trimestre 2009 et de 12 % aux second et troisième trimestres. Le tassement de l'activité routière dans la région, faible et continu depuis 2005, est devenu fort au quatrième trimestre 2008 et sévère en 2009. En crise, la production régionale de ce secteur pourrait être, en 2009, la plus faible



Transports : 2009, l'année de moindre frêt (suite)

tonne-kilomètre
(base 100 1^{er} trimestre 1997)

Évolution trimestrielle de l'activité de transport routier de marchandises générée par la région PACA



des dix dernières années. Car, contrairement aux années précédentes, les entreprises n'ont pu accroître les volumes transportés pour freiner la baisse d'activité (mesurée en tonne-kilomètre). Les tonnages ont même baissé, de 7 % à 11 % sur un an, selon les trimestres. Tous les flux sont concernés par ce repli : ceux entrant et sortant de la région, déjà en baisse depuis 2007, mais aussi, conséquence probable de la baisse de la construction, les flux internes qui n'avaient plus régressé en Provence-Alpes-Côte d'Azur depuis l'année 2004. Enfin, l'entreprise pour compte d'autrui (cf. encadré) est, une nouvelle fois, la principale

variable d'ajustement, celle qui pâtit le plus de l'essoufflement du marché (-11 % sur un an).

L'aérien, sous l'aile du « low-cost »

Selon l'association internationale de transport aérien, le trafic aérien mondial de passagers a baissé de 3,5 % en 2009 par rapport à 2008, ce qui en ferait la « pire année » depuis la seconde guerre mondiale. Sur le territoire national, le recul des passagers⁸ est du même ordre (-3,9 %). C'est à cette aune que doit être évaluée la baisse de fréquentation des aéroports

de la région (-1,8 %). La perte de passagers est importante à Avignon (-44,7 %) et plus mesurée à Toulon (-8,4 %) et Nice (-5,3 %). A rebours de cette tendance, avec un taux de croissance de 4,7 % pour 7,3 millions de passagers, l'aéroport de Marseille-Provence établit un record de fréquentation. Il le doit à la forte hausse des liaisons interrégionales (+8,3 %) – en particulier au redéploiement de Ryanair vers des destinations intérieures telles Lille, Nantes, Brest, etc. – et à une hausse de fréquentation vers l'Afrique du Nord (Maroc et Algérie). En revanche, le trafic s'effrite vers l'Europe et, de nouveau, vers Paris (-6,7 %).



© Approche

Mais surtout, l'aéroport de Marseille-Provence tire bénéfice du développement continu du transport à bas coût (+50 % de passagers en un an), ce qui constitue la principale différence avec Nice, Toulon et Avignon, où il est en retrait plus ou moins sensible (respectivement -7 %, -17 % et -22 %).

L'aéroport de Nice, malgré une fréquentation en baisse (au-dessous des dix millions de passagers), reste le premier aéroport de province. Il demeure fortement orienté vers l'international, dont les liaisons ont mieux résisté à la crise que les liaisons nationales (-4,6 % contre -6,2 %). Son trafic avec l'Europe, notamment Londres et Amsterdam, baisse de 5,7 % mais les destinations

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.

⁸ « Résultats d'activité des aéroports français, 2009 », Union des aéroports français.



Trafic de passagers des principaux aéroports de Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2009

lointaines (Dubai et Istanbul) progressent. La stabilité du nombre de compagnies et de dessertes assure le maintien de la qualité de service. A l'aéroport de Toulon, le trafic diminue avec Orly (-4,6 %) et à l'international (-18,6 %), principalement à cause de la chute de fréquentation des lignes vers Stansted, Bruxelles et Rotterdam. A Avignon, la chute du nombre de voyageurs est liée à la fermeture définitive de la liaison avec Paris, en octobre 2008. Seule la ligne vers Southampton est ouverte en permanence, les autres étant saisonnières (Leeds, Exeter et Édimbourg).

Alors qu'au niveau national, l'activité de fret avionné baisse de 10 % en un an, elle s'accroît dans les aéroports de Marseille-Provence (+10 %) et Nice (+43 %). Avec 48 000 tonnes transportées en 2009, Marseille-Provence, troisième aéroport de France, tire profit de sa stratégie de développement du fret express. Quant au trafic postal de la région, avec moins de 12 000 tonnes, il diminue de 3,7 % par rapport à 2008.

Maritime : le creux de la vague

En 2009, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, le transport maritime de marchandises baisse d'un peu plus de 13 %. Il recule dans les ports de Marseille-Fos (-13,3 %) et Toulon (-26,3 %)⁹.

Le port de Marseille-Fos traite quelque 83 millions de tonnes de marchandises, la plus faible activité depuis une vingtaine d'années. Marseille, où le nombre d'escales baisse de 10 %, est plus affecté que Fos, stationnaire. La baisse de trafic s'explique par la vigueur de la crise mondiale et quelques éléments locaux tels que la limitation des importations à la suite du durcissement des mesures douanières algériennes, l'accident du pipeline de la plaine de la Crau et les grèves liées à la réforme portuaire.

⁹ Au moment de la rédaction, les résultats du port de Nice n'étaient pas connus.

	Passagers (nombre de)	Évolution 2009/2008 (en %)	Évolution annuelle moyenne 2008/2003 (en %)
Total aéroports Provence-Alpes-Côte d'Azur	17 752 888	-1,8	4,5
Nice-Côte d'Azur	9 830 987	-5,3	3,2
<i>dont low-cost (part en %)</i>	3 134 056	31,9	-
Passagers locaux	9 813 793	-5,3	3,2
Internationaux	5 779 364	-4,6	5,7
Nationaux	4 034 429	-6,2	0,2
<i>dont Nice-Paris</i>	2 970 200	-6,0	1,2
Transit	17 194	-6,5	2,8
Marseille-Provence	7 290 119	4,7	6,7
<i>dont low-cost (part en %)</i>	1 816 777	24,9	-
Passagers locaux	7 134 995	4,8	6,7
Internationaux	3 585 751	1,5	15,2
Nationaux	3 549 244	8,3	0,3
<i>dont Marseille-Paris</i>	1 657 543	-6,7	-3,2
Transit	155 124	-1,0	7,5
Toulon-Hyères	576 650	-8,4	3,2
<i>dont low-cost (part en %)</i>	140 693	24,4	-
Avignon-Caumont	39 508	-44,7	-2,9
<i>dont low-cost (part en %)</i>	27 134	68,7	-

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

> **Tableau 01**

Trafic de marchandises des ports de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2009

	Volume de marchandises (million de tonnes)	Évolution 2009/2008 (en %)	Évolution annuelle moyenne 2008/2003 (en %)
Grand Port Maritime de Marseille	83,1	-13,3	0,1
Marchandises diverses	14,5	-4,1	0,4
<i>dont conteneurs</i>	8,7	3,4	0,2
Vrac solide	8,5	-40,1	-1,2
Vrac liquide	3,1	-13,4	5,1
Hydrocarbures	57,1	-9,6	0,1
Nice	n.c.	///	-4,4
Toulon	1,0	-26,3	29,8

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

> **Tableau 02**



Transports : 2009, l'année de moindre frêt (suite)

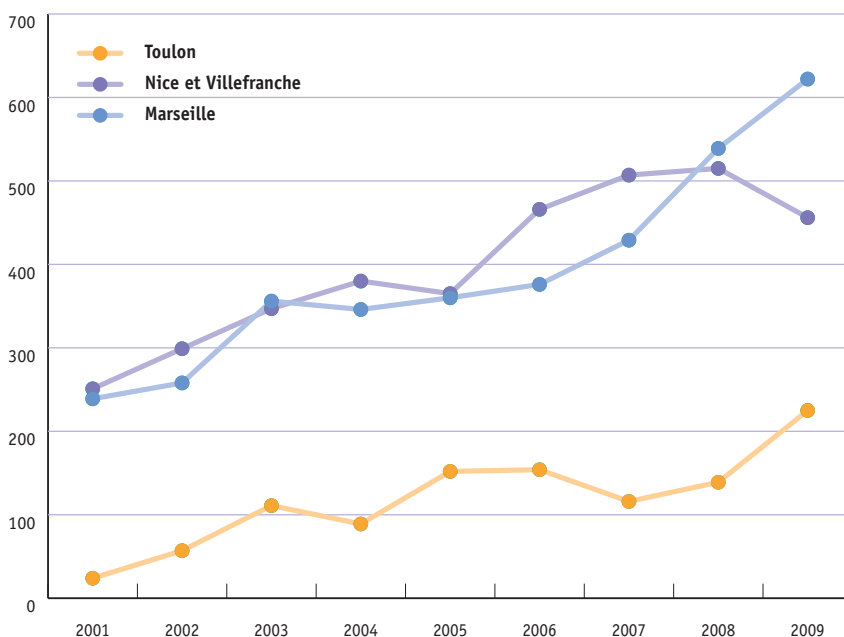
L'activité du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) est en retrait sur toutes les classes de produits. Les échanges de vracs solides ont baissé de 40 % en un an, à la suite de la diminution de près de moitié des trafics de vracs sidérurgiques, conséquence de la baisse de production d'Arcelor Mittal. Le vrac liquide (-13,4 %) subit la chute des échanges de produits chimiques, malgré la forte croissance des biocarburants (+50 % pour un volume de un million de tonnes). Les échanges d'hydrocarbures (-9,6 %) pâtissent du retrait des importations de pétrole brut des raffineurs ; seul le trafic de gaz naturel liquide soutient ce segment. La baisse des trafics de marchandises diverses (-4,1 %) est atténuée par la croissance des conteneurs (+4 %), qu'a stimulé la bonne tenue des importations d'Extrême-Orient. Enfin, l'activité du port de Toulon a régressé de 26,3 % après la suspension de la liaison maritime avec Brégaillon et la disparition concomitante d'un trafic régulier d'automobiles.

Croisières : vent portant



En 2009, le trafic de passagers des ports de Toulon et Marseille s'accroît de 6 % par rapport à 2008¹⁰. Cette croissance concerne les lignes régulières (+1,1 %) et l'**activité croisière (+25,0 %)**. Le trafic de croisière bénéficie de l'étalement de son activité tout

millier de croisiéristes
(unité)



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

> Graphique 03

au long de l'année et de la modernisation des structures portuaires. Il progresse dans les ports de Toulon (+62,3 %) et Marseille (+15,4 %) qui devance le port de Nice, pénalisé par la taille croissante des navires et la concurrence du port de Monaco.

A Marseille, le nombre total de passagers baisse sur toutes les lignes régulières. Les liaisons maritimes avec l'Afrique du Nord subissent la crise et la concurrence aérienne (-7 %). Celles avec la Corse résistent mieux (-2 %).

A Toulon, le trafic global de passagers progresse de 13,4 % malgré l'arrêt de la liaison mixte (passagers et fret) avec Civitavecchia, au sud de Rome. Le nombre de passagers est en augmentation sur la liaison Corse (+11,6 %) avec l'accroissement du nombre de dessertes. Au fil des ans, la relation entre la Corse et le continent se développe davantage via Toulon que Marseille et Nice.

Bassin Rhône-Saône : la remontée du fleuve

Contrairement au trafic national qui a perdu des volumes (-7,2 %) et des tonnes-kilomètres (-1,7 %), le bassin Rhône-Saône a traité 7 % de tonnes-kilomètres et 1 % de volume supplémentaires en 2009. Cet essor revient au **développement du transport de conteneurs (+37 % d'ÉVP¹¹)**, bien que la comparaison porte sur une année plutôt faible. L'activité fluviale bénéficie, notamment, de la bonne campagne agricole (+33 % en volume et en t-km) et de l'accroissement du transport de minerais, de déchets et de minéraux bruts. L'activité conjointe des ports d'Arles et du Pontet s'accroît de 20,8 %. Cette évolution globale masque deux réalités différentes : les flux du port d'Arles progressent de 31,2 %, poussés par les fortes entrées de marchandises, alors que ceux du Pontet régressent de 1,3 %. Enfin, avec de 2,3 millions de tonnes, le transport fluvial du Grand Port Maritime de Marseille augmente de 13 %.

¹⁰ Au moment de la rédaction, les résultats du port de Nice n'étaient pas connus.

¹¹ L'ÉVP ou équivalent vingt pieds est une unité de mesure des conteneurs, lesquels font conventionnellement 20 pieds de longueur. Un conteneur d'un ÉVP 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.