

Comité Régional PACA

Diagnostic économique et social

Intervenants :
Lucas DERNONCOURT
Patrick MAFFENINY
Fabien MAURY
ALAN PIRROTTINA
Février 2018

PACA: les 6 défis de demain

1. **Le maintien et la consolidation de l'industrie en lien avec des services de recherche et développement endogènes à la région.**
2. **Investir dans des services publics et des infrastructures modernes permettant le développement de la population et de l'emploi et un rattrapage notamment en matière de transports.**
3. **Le défi d'une population vieillissante et d'une jeunesse appauvrie.**
4. **La question du foncier et de l'équilibre entre emploi, logement, service public, espace privatisé.**
5. **Les distorsions qui s'amplifient entre la façade maritime et les terres et entre les deux grandes métropoles (Nice, Marseille, Toulon) et le reste de la région.**
6. **Contrer le scénario 2030/2040 d'un maintien d'un niveau de chômage élevé, sans plan régional de l'emploi ambitieux ?**

Eléments d'appréciation 1/5

Σ Le tissu économique régional fragilisé au cours des 25 dernières années par la financiarisation des entreprises et la montée en puissance des services marchands.

Jusqu'à la fin des années 1990, le recul du poids de l'industrie dans le PIB régional de PACA a suivi la même tendance que le reste de la France (crise des chantiers navals + premières restructurations dans l'armement et la chimie lourde). Sa structure industrielle a cependant permis à la région de mieux résister que le reste de la France à la poursuite du retrait de l'industrie dans le PIB depuis le début des années 2000.

Cependant, la financiarisation accrue des grands complexes industriels de la région a poussé à privilégier les gains de productivité et les externalisations, au détriment de l'emploi. Si les richesses créées depuis 1990 par l'industrie ont augmenté de 158%, l'emploi industriel a quant à lui diminué de 17%. Ce recul de l'industrie s'est opéré au profit d'une montée en puissance des services marchands dans le PIB régional, peu porteur d'emploi et particulièrement sensible aux aléas économiques.

En effet, l'emploi dans les services a progressé près de 2 fois moins vite que sa valeur ajoutée, et la croissance de la valeur ajoutée du secteur a brutalement freiné en 2007-2008. Dans ce contexte, le développement des services publics ont permis de contenir en partie les effets de la crise.

Éléments d'appréciation 2/5

Σ Une économie régionale tournée de plus en plus vers le tourisme, qui pose la question de l'occupation des sols et pousse l'inflation des prix de l'immobilier

La concentration de l'activité sur la partie littorale de la région, tournée en grande partie vers le secteur du tourisme (hôtellerie + résidence secondaire), a poussé à faire des arbitrages quant à l'occupation des sols en défaveur de l'industrie.

Cela a participé également à faire pression sur les prix de l'immobilier. Ainsi, bien que l'essentiel de la population se concentre autour du littoral, la tendance à la dispersion de l'habitat est réelle.

D'après RFF, en 2040 entre 15 et 20% des ménages seraient potentiellement exclus de la mobilité en l'absence d'investissements massifs dans les transports en commun en PACA. La politique de transport public est un réel enjeu régional.

Eléments d'appréciation 3/5

Σ L'activité de transport : une région sous-équipée malgré de nombreux atouts

Le développement industriel et la connexion géographique sont extrêmement liés. Le secteur aéroportuaire en PACA est un atout pour la région : elle possède 2 des 5 plus grands aéroports métropolitains en termes de trafic de passagers, dont plus de la moitié est internationale. Le trafic aérien de fret, bien qu'encore en développement, est un des plus importants de France.

Il bénéficie notamment de la bonne santé de certaines filières industrielles, notamment l'aromatique. Le manque d'investissements dans les terminaux cargo pourrait venir brider ce développement, et notamment sur Marseille dont les installations ne sont pas aux normes (ouverture du capital de Nice, privatisation de Marseille il y a 2 ans).

En matière de transport ferroviaire, le manque d'investissements régionaux est quant à lui criant, avec à la clef un risque d'ouverture des trains régionaux à la concurrence ainsi que des remplacements de lignes par des cars Macron.

Σ Renforcer la filière industrielle en PACA pour relancer l'économie régionale

Si l'ossature industrielle existe en région PACA, la montée en puissance des stratégies financières des grandes entreprises de la région représente un réel barrage à son développement. Une politique industrielle régionale renforcée autour des secteurs clefs (énergie, eau, chimie, matériel de transport) permettrait de développer les secteurs d'activité corrélés et de faire émerger un système productif cohérent à l'échelle de la région, à l'image de l'intégration de l'industrie aéronautique et spatiale ainsi que du système portuaire de Marseille-Fos dans les filières industrielles régionales.

D'autant plus que l'industrie peu représenter un fort effet d'entraînement pour le reste de l'économie et pour l'emploi, en particulier à travers ses consommations intermédiaires. Dans ce cadre-là, chaque emploi industriel est susceptible de générer quatre emplois indirects.

Eléments d'appréciation 4/5

Σ Un service public utile pour dynamiser la population et répondre aux besoins

La place du service reste un enjeu fondamental pour le développement de la région.

A la fois au niveau des investissements pour le développement des infrastructures de transports, d'énergie, de logements et plus généralement d'être le garant d'un équilibre entre développement économique, logement et équipements publics.

Mais aussi au niveau des moyens mis pour rattraper le retard en matière d'éducation, de santé (notamment pour les personnes âgées), d'aménagement et d'équilibre des territoires.

Dès lors les questions du budget des collectivités locales, du nombre et des moyens pour les fonctionnaires reste cruciales pour le présent comme pour l'avenir de la région et de sa population. Au risque de voir les PPP ou les zones totalement privatisés (y compris péage urbain) qui renforcerait les polarités et les inégalités.

Plan

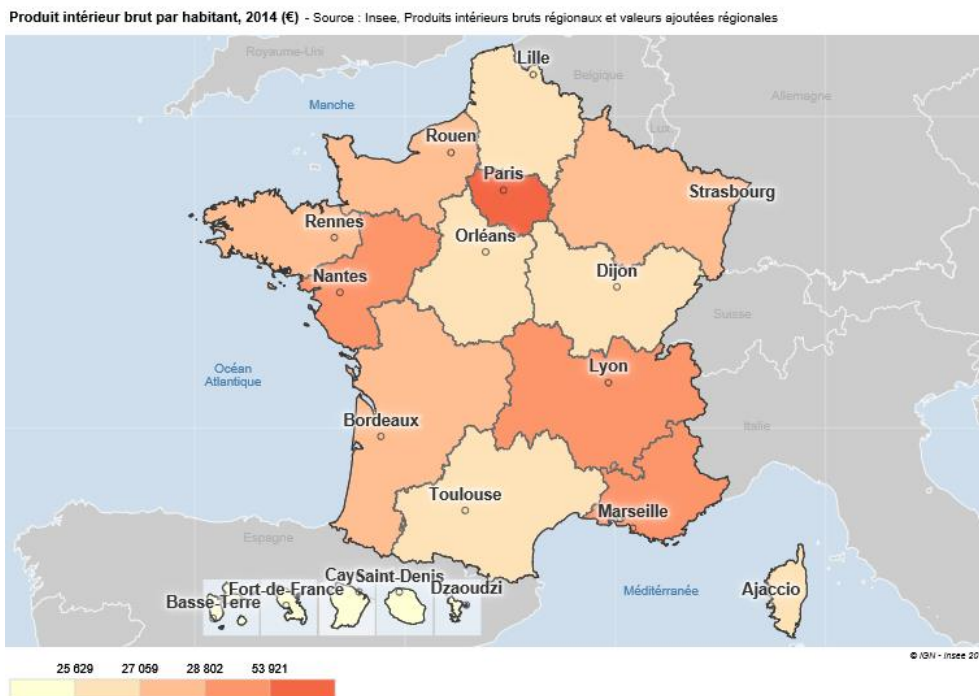
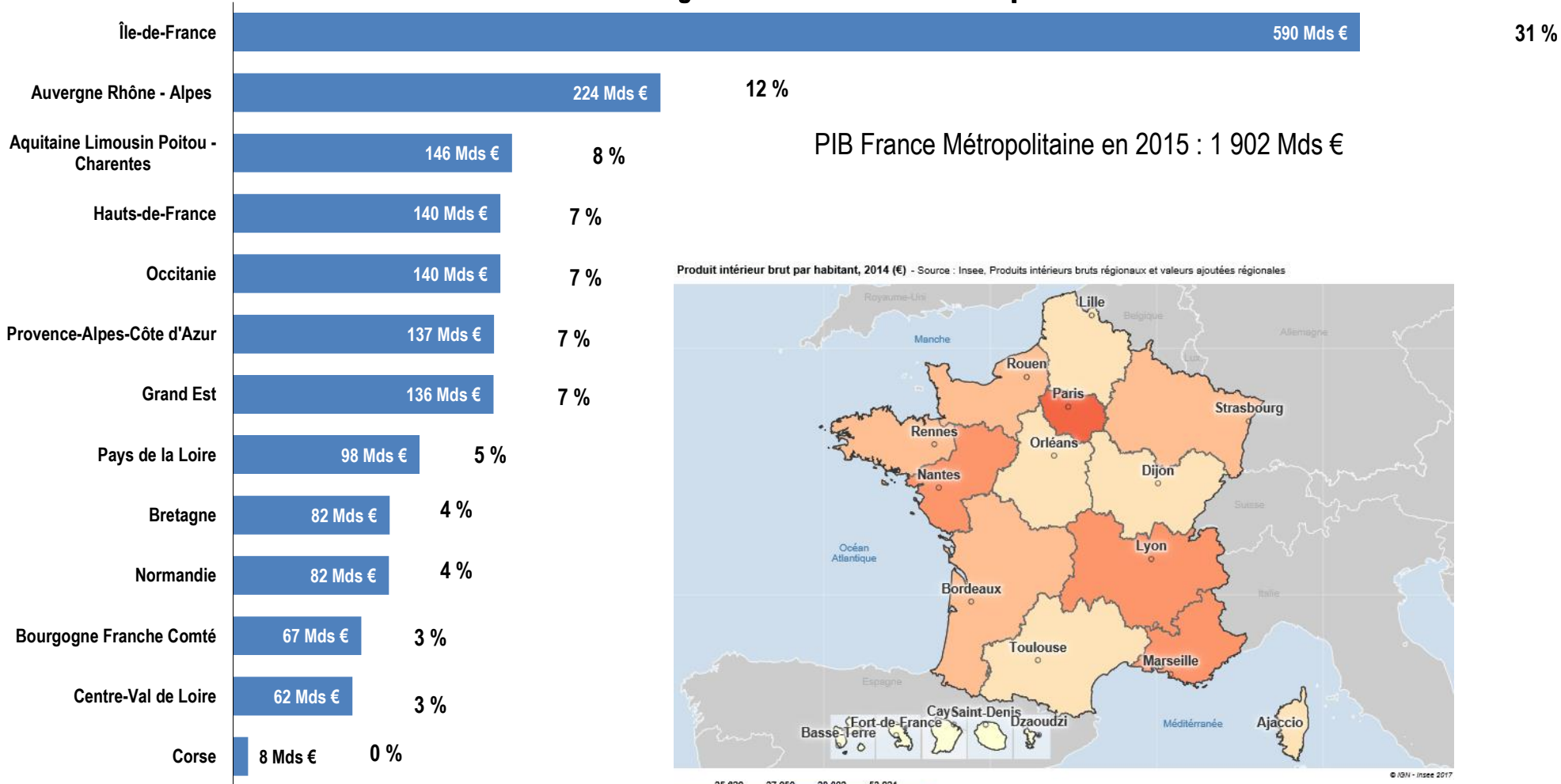
- I. **Données synthétiques sur la région PACA (pour mémoire): démographie, emploi, économie.**
- II. **Economie Productive en PACA : où se crée la richesse ?**
- III. **La place du Service Public en PACA : un rôle encore structurant ?**
- IV. **Aménagement du territoire : quelles solidarités territoriales ?**

Plan

- I. **Données synthétiques sur la région PACA (pour mémoire): démographie, emploi, économie.**
- II. Economie Productive en PACA : où se crée la richesse ?
- III. La place du Service Public en PACA : un rôle encore structurant ?
- IV. Aménagement du territoire : quelles solidarités territoriales ?

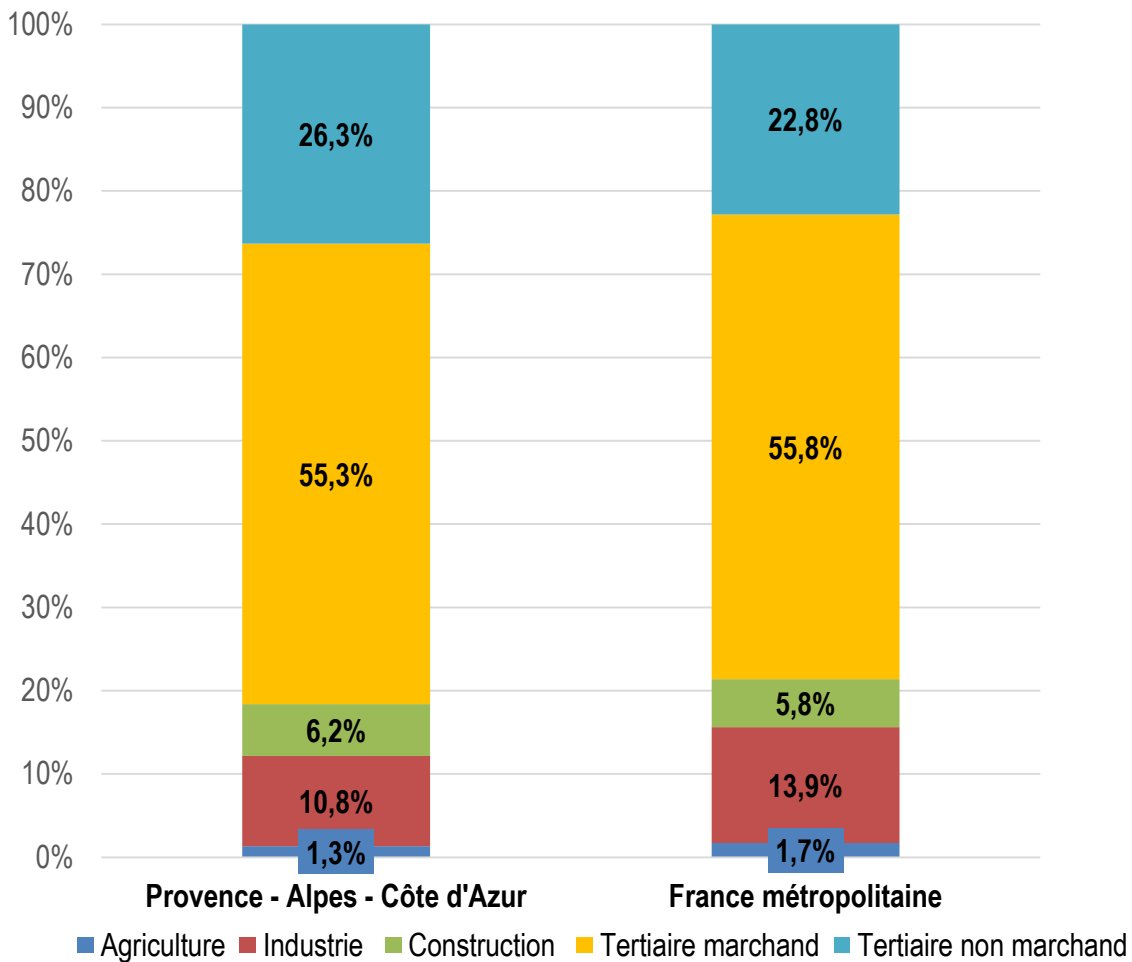
En 2015, PACA est la 6ème région contributrice au PIB national mais un PIB par habitant dans la moyenne haute

Contribution des Régions au PIB de la France métropolitaine



Un tissu économique marqué par un poids de l'industrie moindre qu'en France, et par une surreprésentation des services non marchands

Structure de la valeur ajoutée par grandes activités en 2014



Σ La structure de la valeur ajoutée (VA) de la région PACA diffère de celle du reste de la France essentiellement sur 2 points :

- Le poids des **services non marchands** (publique et associatif...) est nettement plus important que dans le reste de la France : sur 100 € de VA produite en PACA en 2014, 26 € proviennent des services non marchands, contre 23 € en moyenne en France.
- A contrario, le poids de **l'industrie régionale** est plus faible qu'en France, bien que malgré tout, l'industrie en PACA ait mieux résisté qu'ailleurs en France (voir plus bas).

Malgré un ralentissement depuis la crise de 2008, la valeur ajoutée régionale est en hausse sur longue période, tirée par tous les secteurs d'activité

Σ Entre 1990 et 2014, la valeur ajoutée (VA) de la région PACA a été multipliée par plus de 2, passant de 65 Mds € en 1990 à 137 M€ en 2013 (soit une croissance de 3% par an).

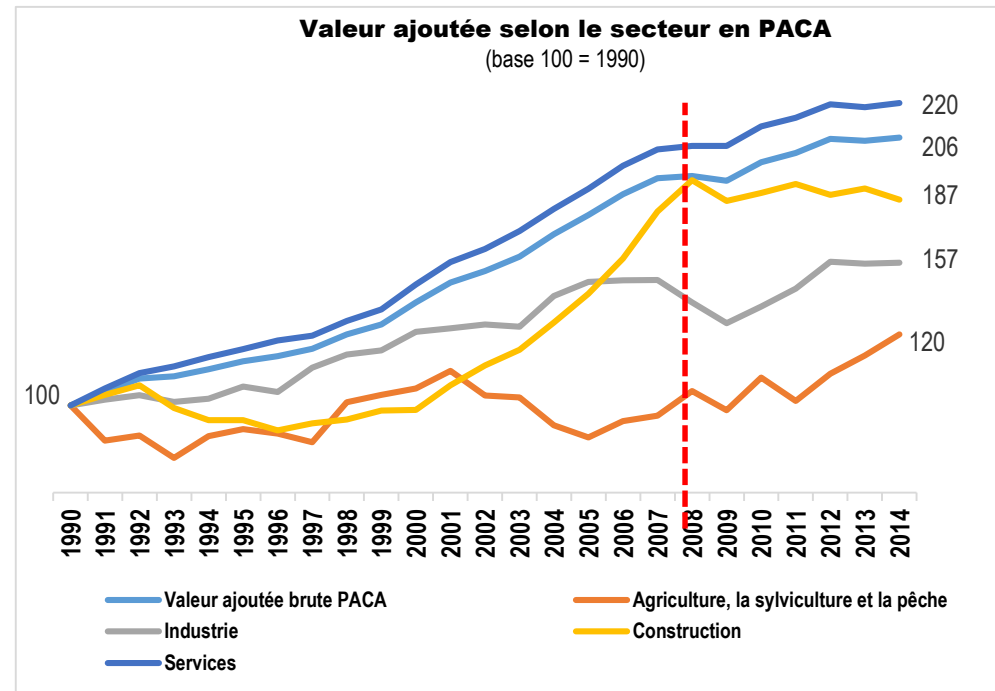
➤ C'est une croissance supérieure à celle observée en France sur la même période.

Σ Bien que de manière inégale, l'ensemble des secteurs a participé à cette croissance : Services (+4% par an en moyenne) ; Construction (+3%) ; Industrie (+2%) et Agriculture (+1%).

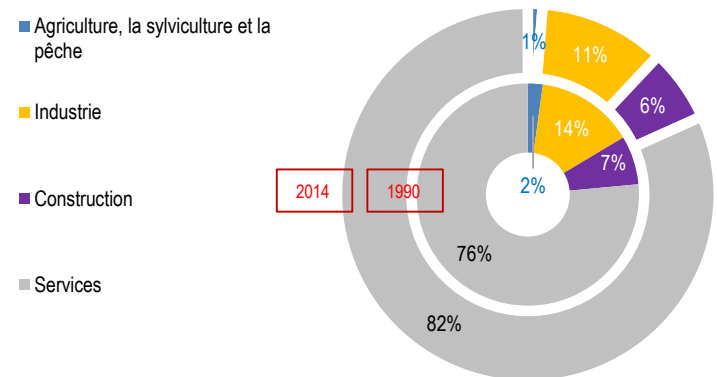
Σ Cette croissance « inégale » sur longue période a cependant modifié la structure du tissu économique régional.

Σ En structure de la VA, seul le poids des services a progressé : en 2014, sur 100 € de valeur ajoutée en PACA, 82 € étaient liés au secteur des services (contre 76 € en 1990).

Σ A contrario, tous les autres secteurs d'activité ont vu leurs poids dans le PIB régional diminuer, au premier rang desquels se trouve l'industrie.

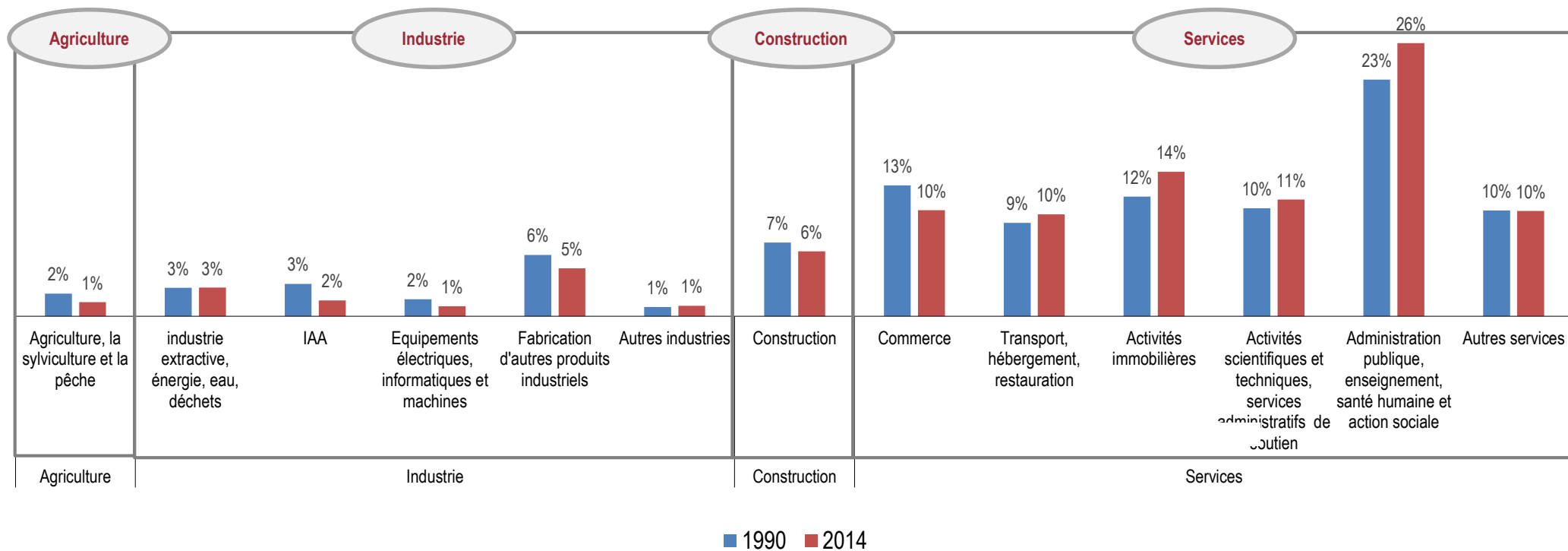


Structure de la VA par grand secteur en 1990 et 2014 (% de la VA total)



Les grandes filières PACA

Poids des différentes filières d'activité dans la valeur ajoutée en PACA en 1990 et 2014



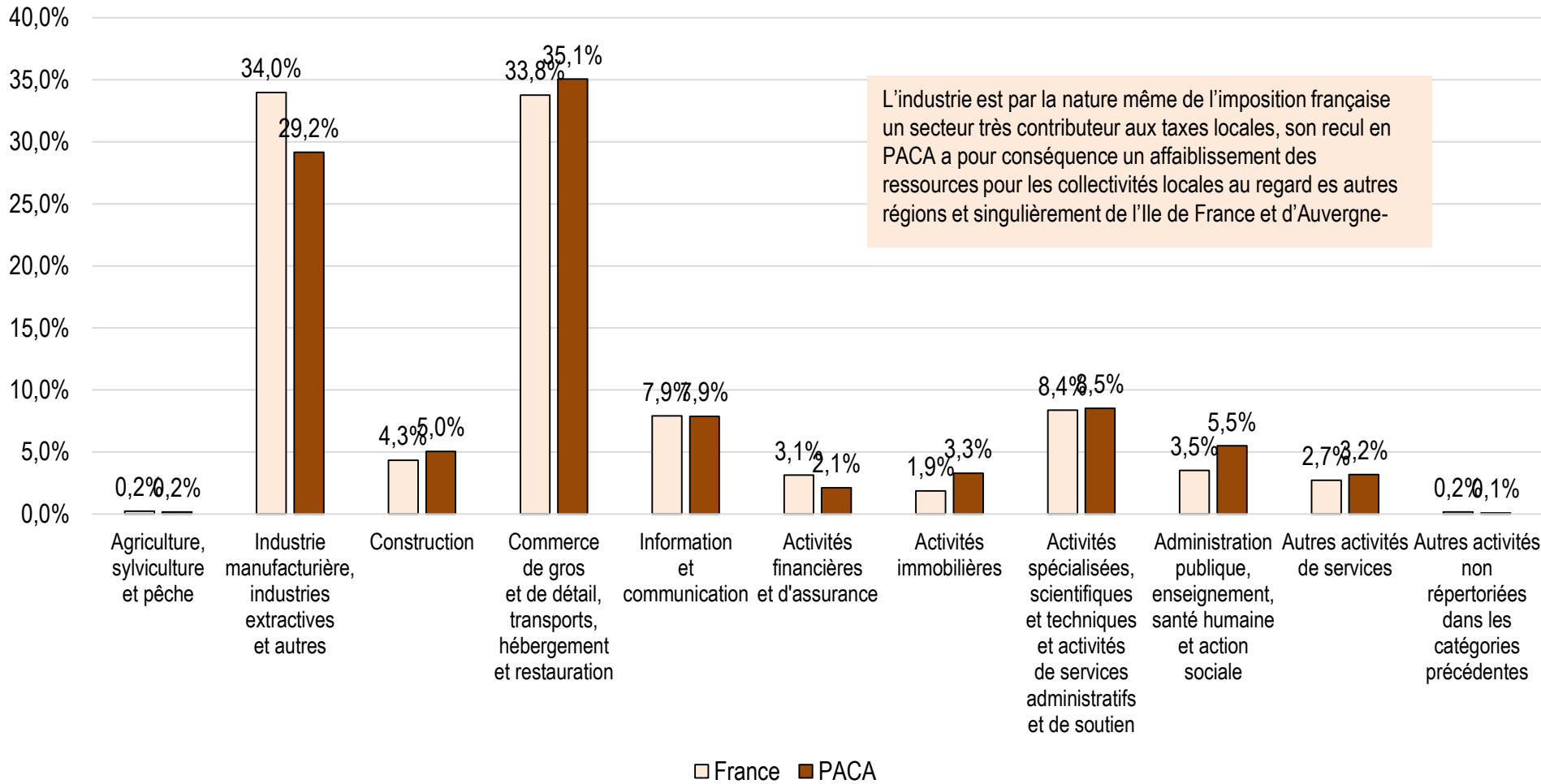
Σ Une filière agricole en voie de disparition.

Σ Montée en puissance des activités immobilières et des administrations publiques, de l'enseignement et de l'action sociale.

Σ Recul du poids de l'industrie sous l'effet du retrait de l'industrie agroalimentaire et de la fabrication de produits industriels.

Plus de la moitié de la CFVAE provient des activités industrielles et du commerce

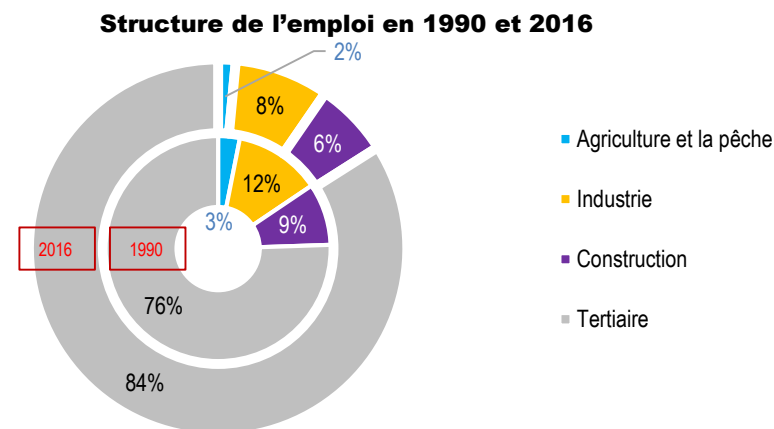
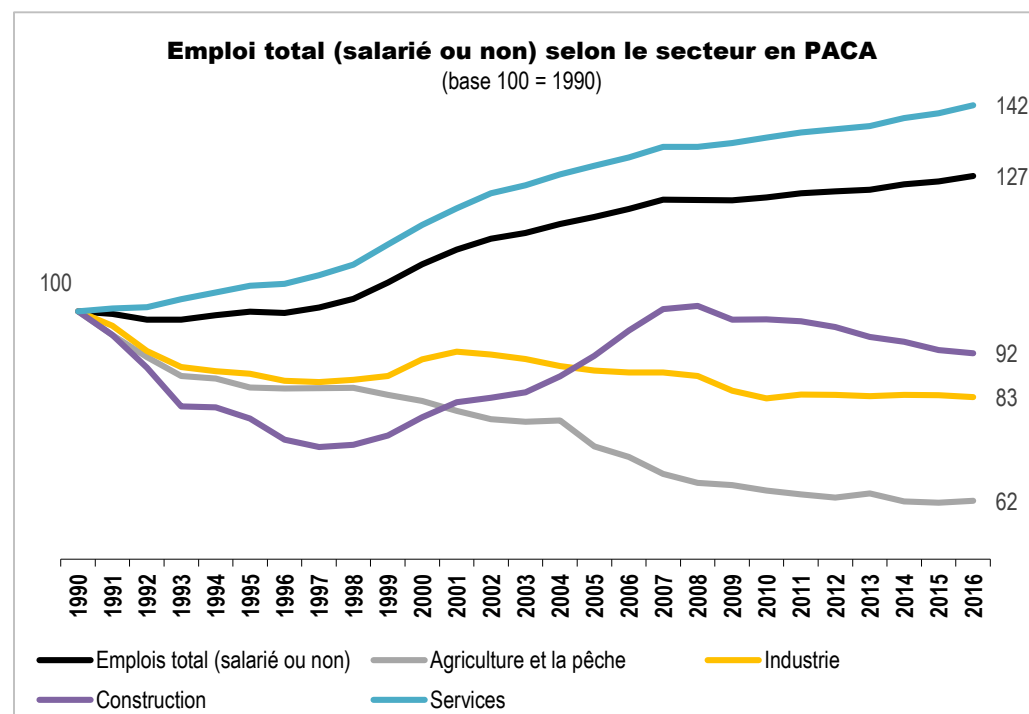
CFVAE par secteurs (en % du total –source ministère des finances)



L'industrie est par la nature même de l'imposition française un secteur très contributeur aux taxes locales, son recul en PACA a pour conséquence un affaiblissement des ressources pour les collectivités locales au regard es autres régions et singulièrement de l'Ile de France et d'Auvergne-

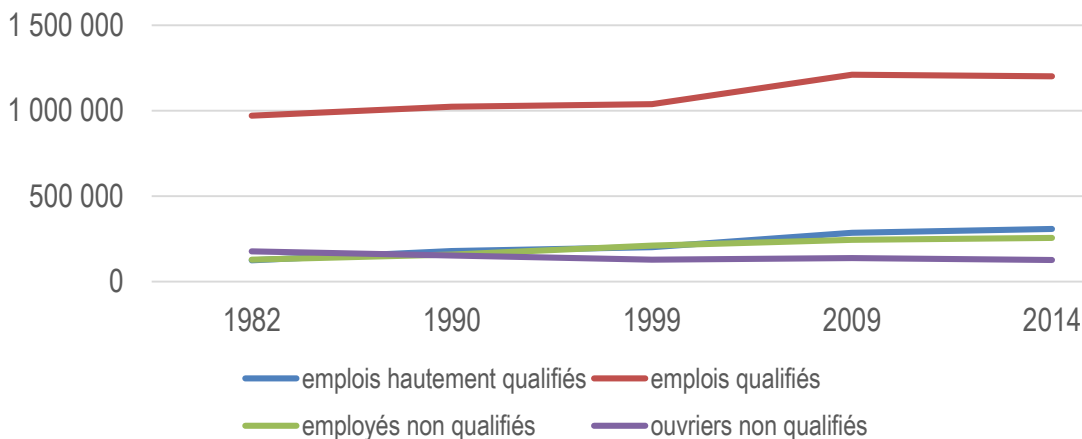
Une faible hausse de l'emploi sur longue période, tirée intégralement par la croissance de l'emploi dans les services

- Σ 7^{ème} région de France en matière d'emploi, la région PACA représente 8% de l'emploi métropolitain en 2016.
- Σ La hausse de l'emploi a été relativement faible au cours des 25 dernières années (moins de 1% de croissance par an sur l'ensemble de la période), concentrée intégralement sur le secteur des services, qui représente 84% de l'emploi total régional en 2016, dont 34% pour les services non marchands.
- Σ Les secteurs de la construction, de l'industrie et de l'agriculture ont quant à eux perdu de l'emploi sur la période, malgré la croissance de leurs VA respectives.

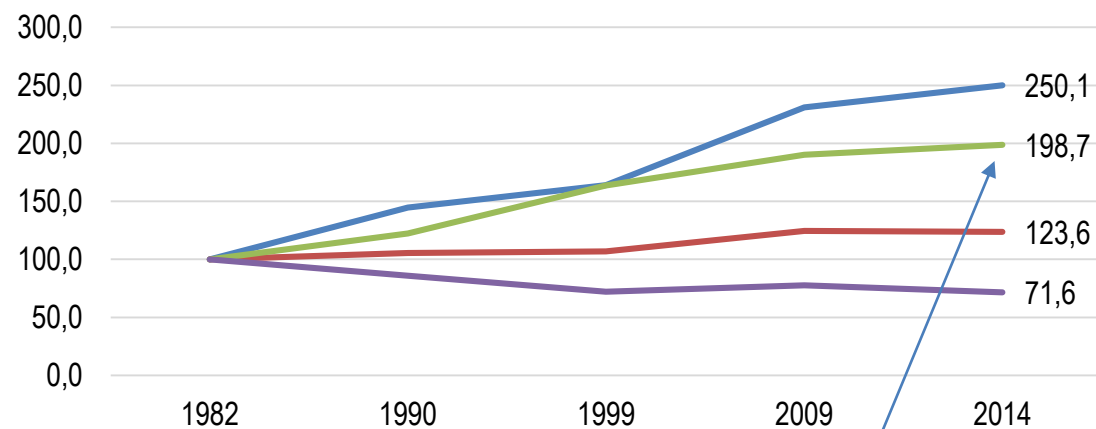


Forte hausse de l'emploi hautement qualifié, baisse du nombre d'ouvriers non qualifiés

Évolution de l'emploi en Paca, en indice (base 100 en 1982) et en volume selon la catégorie de qualification*



Indice du nombre d'emploi (base 100 en 1982)*



L'emploi « hautement qualifié » est essentiellement urbain

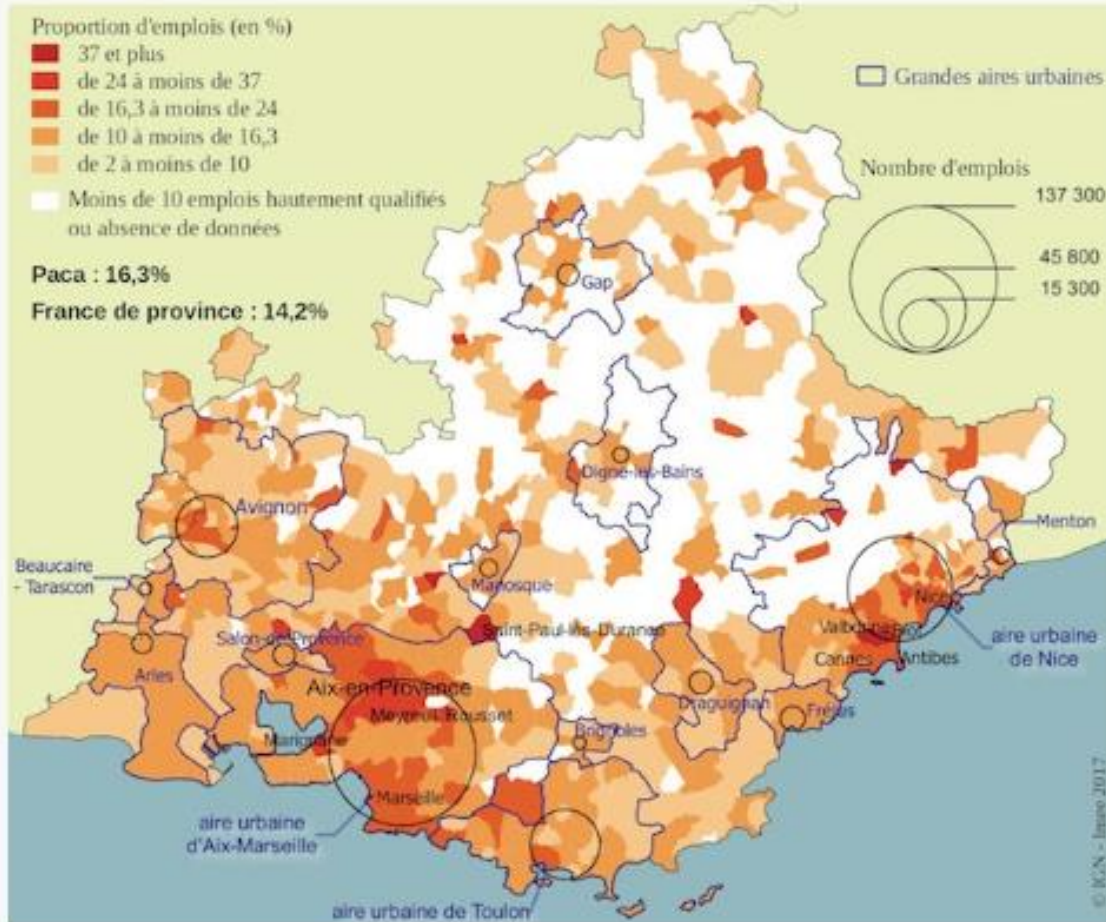
Σ Avec 16,3 % d'emplois hautement qualifiés, **Provence-Alpes-Côte d'Azur se situe en 2014 au deuxième rang des régions françaises**, loin toutefois derrière l'Île-de France (29,5 %). Parmi ces 308 000 emplois, 40 % exercent une fonction dite intellectuelle supérieure : cadres d'entreprises, ingénieurs d'études, chercheurs ou encore avocats. Leur nombre a fortement augmenté au cours des dernières décennies y compris sur la période de crise récente. Les fonctions de l'administration et de la santé constituent l'autre grand pourvoyeur d'emplois très qualifiés : 36 %.

Σ **Les quatre très grands pôles urbains, Aix-Marseille, Nice, Toulon et Avignon, regroupent la plupart des emplois « hautement qualifiés » de la région (83 %).**

Dans les grandes villes, ils jouent un rôle crucial dans la dynamique de l'emploi. En effet, dans les 10 plus grandes communes de la région, ils représentent trois quarts des créations nettes d'emplois depuis 30 ans, contre un quart dans les autres territoires de Paca. Néanmoins, la croissance de l'emploi très qualifié a été plus dynamique encore dans les grandes villes périphériques que dans les villes centres.

L'emploi hautement qualifié est inégalement réparti sur le territoire

Nombre d'emplois hautement qualifiés selon l'aire urbaine et proportion selon la commune de travail (en %) en 2014



Deux technopoles à forte concentration d'emploi très qualifié

Σ Dans cet espace urbain périphérique, l'emploi « hautement qualifié » ne se répartit pas de façon uniforme. Deux zones présentent une concentration exceptionnelle : Aix-en-Provence et Cannes – Antibes – Valbonne.

Σ Aix-en-Provence est, parmi les grandes villes de la région, celle où l'emploi qualifié est le mieux implanté : il représente 28,3 % des emplois, loin devant Marseille ou Nice (respectivement 21 % et 17 %). La ville qui bénéficie historiquement d'une forte présence administrative et universitaire s'est enrichie du développement d'un grand pôle technologique sur le plateau de l'Arbois.

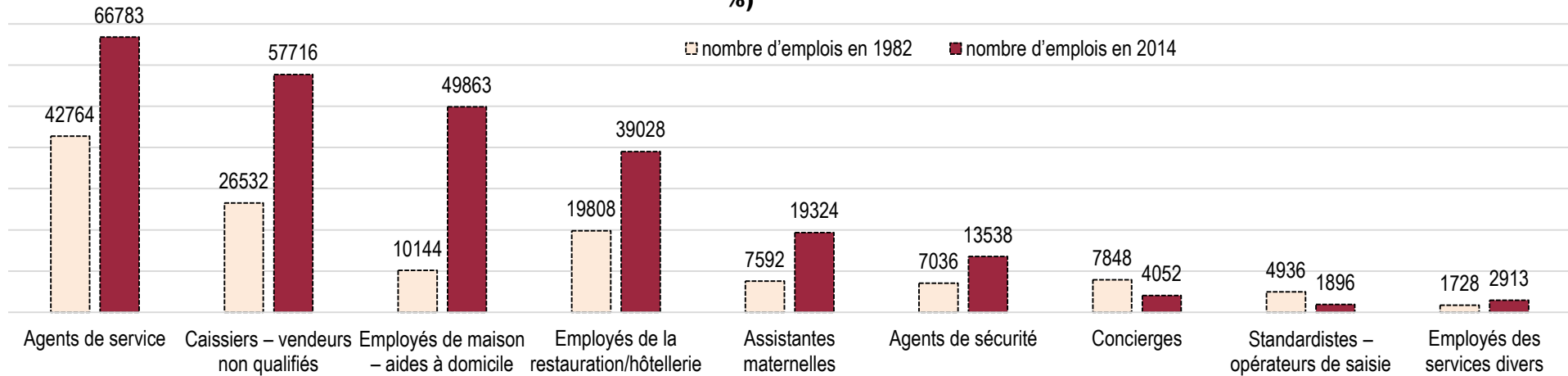
Σ Les communes de Valbonne et Biot (23 000 habitants) abritent une partie de la technopole de Sophia-Antipolis, initiée dans les années 1970 et dont le rayonnement est aujourd'hui international. En 2014, sur les 21 000 emplois localisés dans ces deux communes, près de 11 000 sont « hautement qualifiés » et directement liés à l'enseignement et à la recherche-développement dans les technologies de pointe (informatique, services aux entreprises, santé, chimie, technologie de l'armement, aérospatial...).

Σ Pour autant, l'économie de la connaissance n'est pas toujours le facteur principal qui explique une part de plus en plus importante d'emplois « hautement qualifiés ». En effet, dans certaines communes de Paca, la disparition des emplois d'ouvriers non qualifiés a mécaniquement augmenté la part relative des autres emplois, comme à Marseille ou à Toulon.

Lecture : en 2014, l'aire urbaine d'Aix-Marseille regroupe environ 137 000 emplois hautement qualifiés. La commune d'Aix-en-Provence compte 28,3 % d'emplois hautement qualifiés, une part plus importante que la moyenne de France (16,3 %).

Les services à la personne dynamisent l'emploi non qualifié

Évolution du nombre d'employés non qualifiés en Paca entre 1982 et 2014 selon certains métiers exercés (en %)



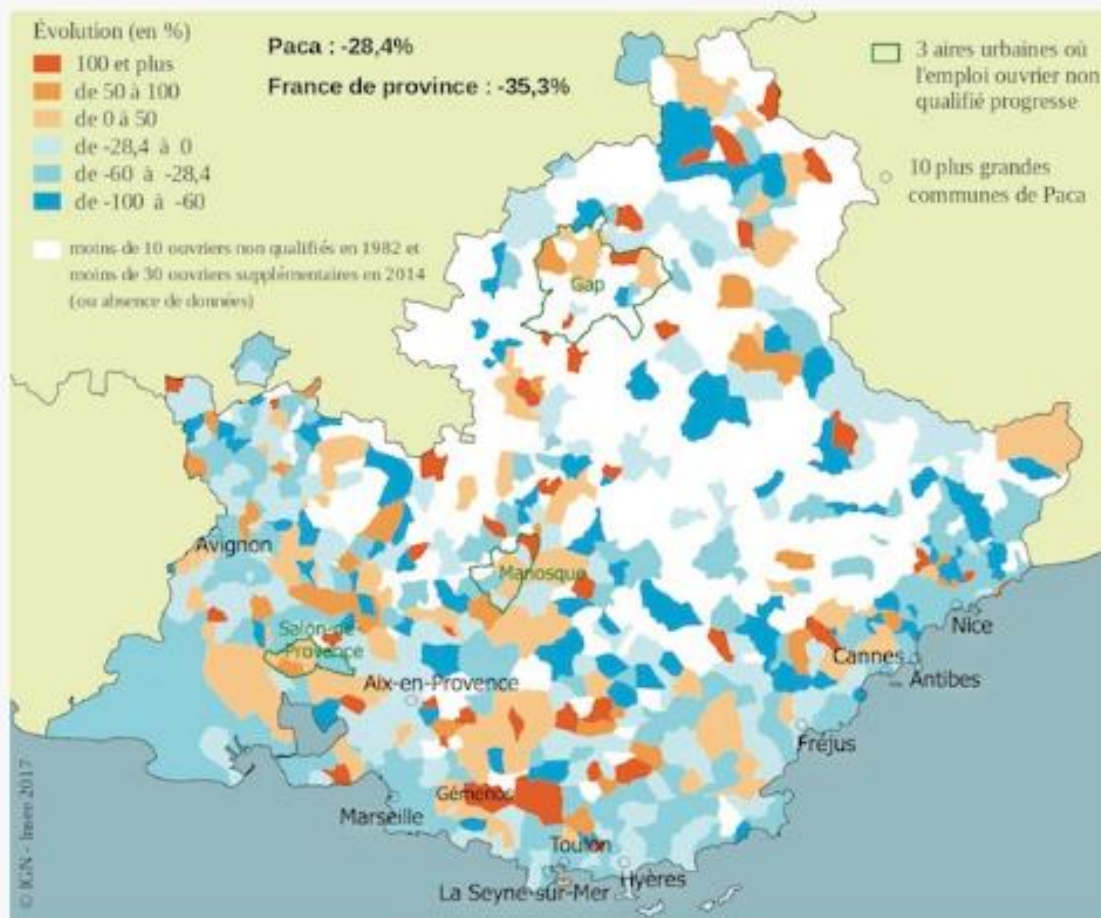
Employés « non qualifiés » : des métiers de proximité de plus en plus orientés vers les services à la personne

Σ En 2014, selon l'INSEE « la région Paca compte 255 100 employés dits « non qualifiés ». Il est souvent possible d'exercer ces métiers sans diplôme spécifique à la profession. En Paca comme ailleurs, la majorité d'entre eux (90 %) travaillent dans le commerce ou les services de proximité. Ils sont principalement agents de service (26 %), caissiers ou vendeurs non qualifiés (23 %), aides à domicile (16 %), employés de la restauration et de l'hôtellerie (15 %), assistantes maternelles (8 %), ou encore agents de surveillance (5 %). Les employés non qualifiés travaillent davantage dans l'hôtellerie-restauration en Paca que dans l'ensemble des régions de province. Ils exercent aussi davantage des activités de sécurité et de surveillance. En revanche, ils sont moins nombreux en proportion à exercer le métier d'assistantes maternelles. »

Σ « En trente ans, le nombre d'employés « non qualifiés » en Paca a été multiplié par deux, évolution légèrement supérieure à la moyenne nationale. Les emplois liés aux « services à la personne » se sont particulièrement développés au cours des dernières décennies. Leur nombre a été multiplié par 2,5 (contre 2,1 en province). Ils répondent à une demande sociale nouvelle induite par le vieillissement de la population et la généralisation du travail des femmes. Leur transformation en activité professionnelle codifiée et reconnue a en outre bénéficié durant ces trente dernières années d'une politique publique continue d'incitations visant à faciliter et à généraliser le statut de « particulier employeur ». Certains secteurs du commerce voient aussi leurs effectifs d'employés non qualifiés progresser. Ces derniers ont doublé dans l'hôtellerie-restauration, en lien avec le développement touristique qu'a connu la région. *A contrario*, certains métiers sont en perte de vitesse sur ces trente dernières années tels les dactylos et opérateurs de saisie, les standardistes ou encore les concierges. »

L'emploi ouvrier non qualifié : peu développé, il concerne plus l'artisanat que l'industrie

Évolution du nombre d'ouvriers non qualifiés en Paca entre 1982 et 2014 selon la commune de travail (en %)



Σ En 2014, la région compte 126 400 ouvriers dits « non qualifiés », leur qualification étant peu ou pas reconnue. Paca est la région de province où leur part est la moins importante : 6,7 % contre 9,3 % en province. La moitié travaille dans l'artisanat, 41 % dans l'industrie et 10 % sont ouvriers agricoles.

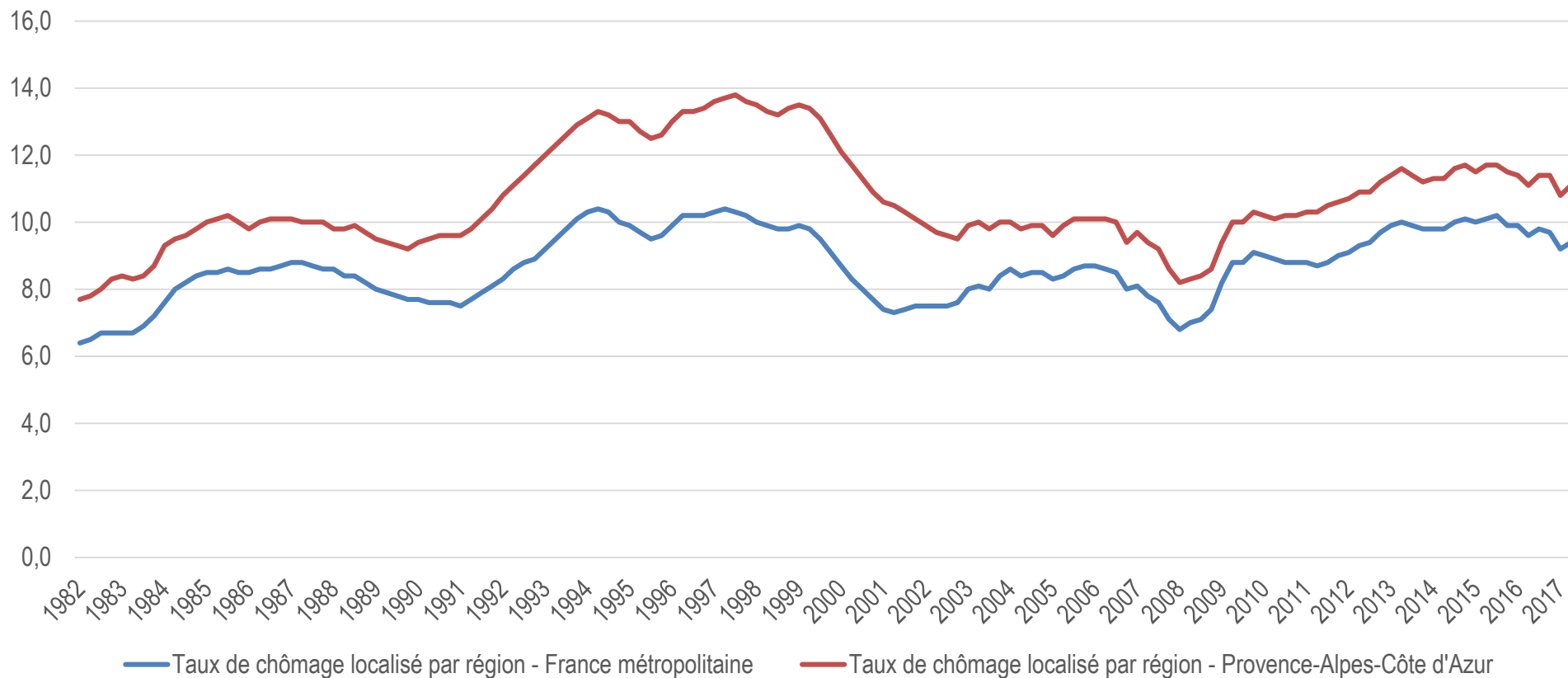
Σ Cette répartition se distingue de celle observée en France de province où ces emplois s'exercent majoritairement dans l'industrie. Dans une région peu industrielle comme Paca, ils se retrouvent principalement dans le bâtiment et les travaux publics (28 %), dans les métiers du nettoyage (15 %) et dans ceux du tri et de la manutention (15 %).

Lecture : entre 1982 et 2014, le nombre d'ouvriers non qualifiés a diminué de 28,4 % en Provence-Alpes-Côte d'Azur. L'emploi ouvrier a progressé dans trois aires urbaines de la région : celles de Gap, de Manosque et de Salon-de-Provence. Il a également augmenté dans certaines communes comme Gemenos.

Source : Insee, recensements de la population 1982, 1990, 1999, 2009, 2014 (exploitations complémentaires)

Un taux de chômage en PACA constamment supérieur à la France mais un décrochage moins fort que dans les années 90

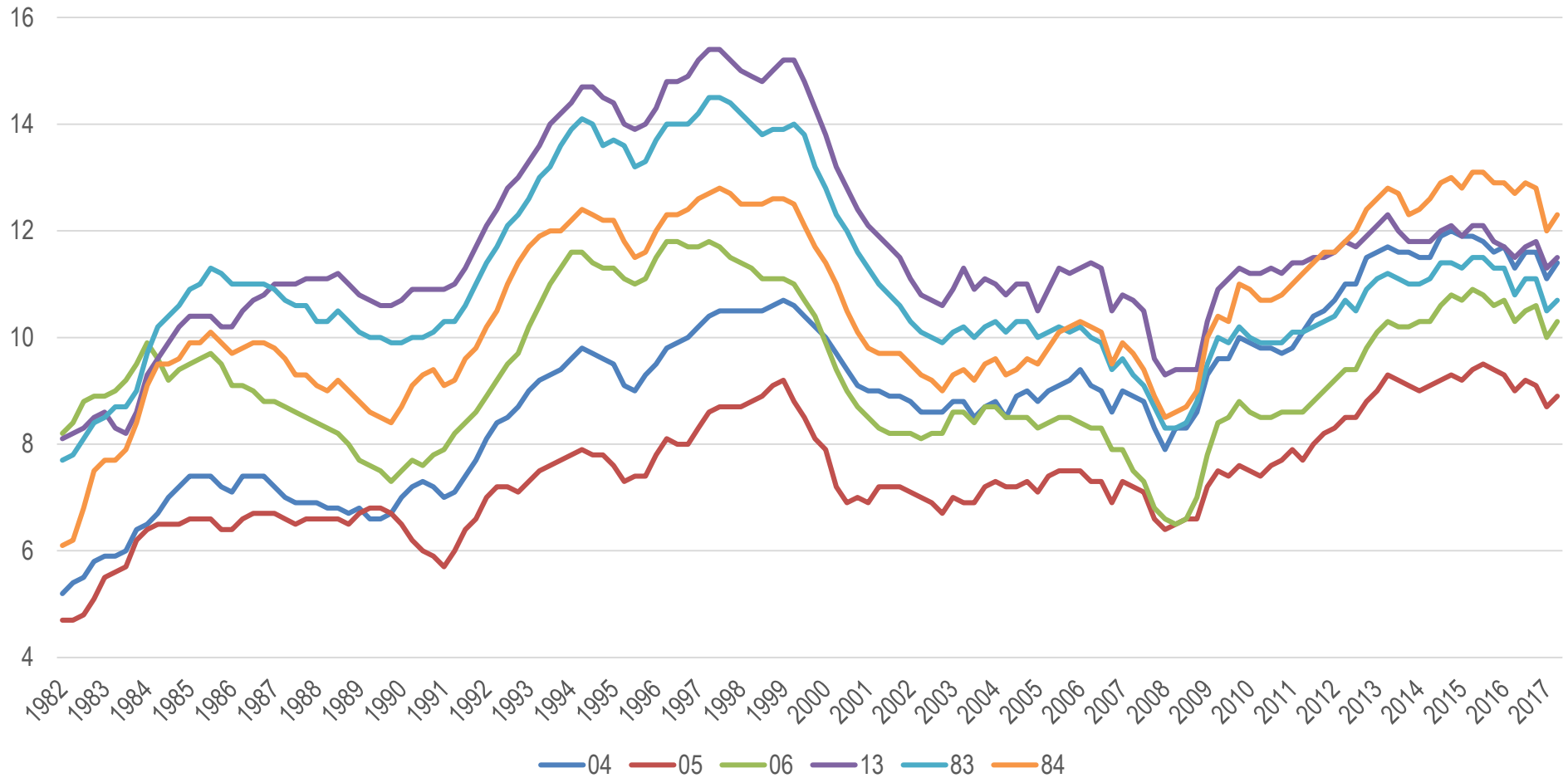
Taux de chômage comparé en PACA et en France entre 1982 et 3 T 2017



Le coefficient de corrélation est de 0,88 ce qui signifie une forte corrélation entre PACA et la France.

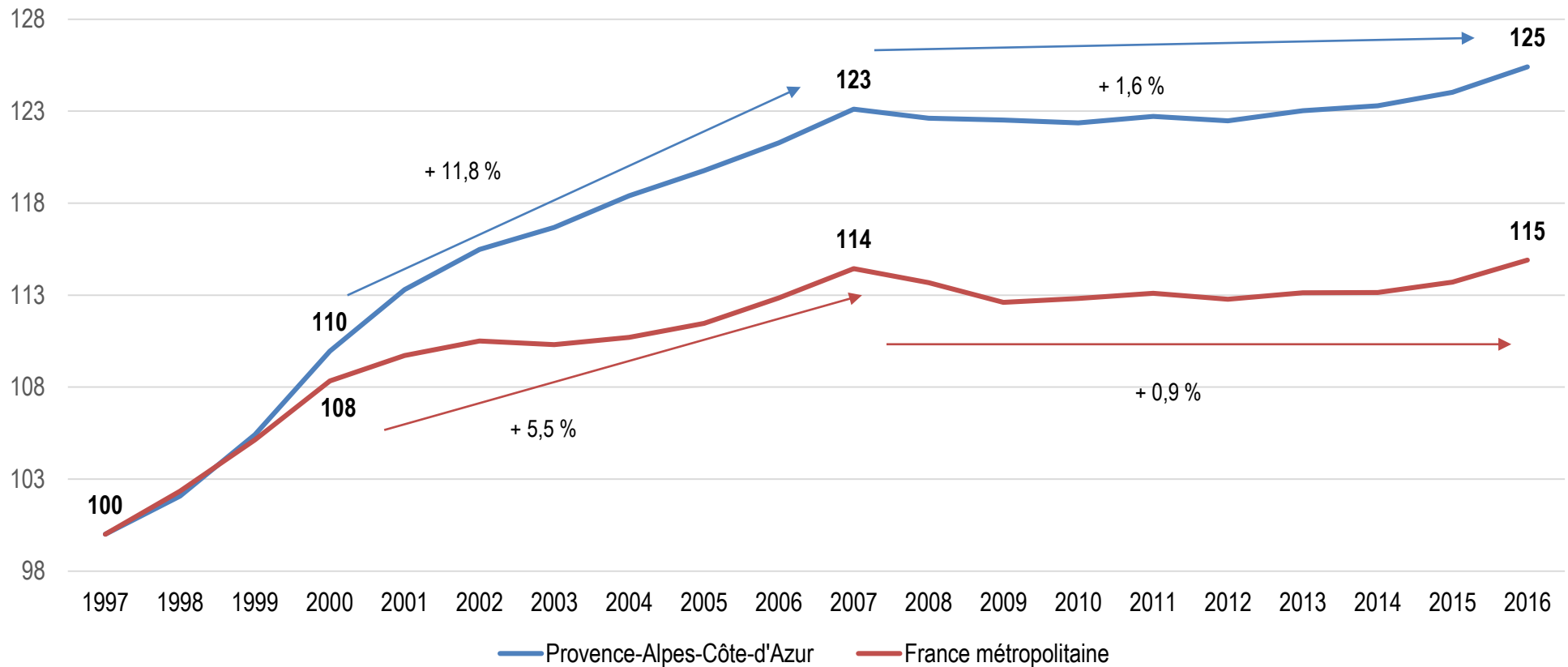
Evolution du taux de chômage par départements: Le Vaucluse conserve toujours un taux de chômage élevé

Taux de chômage par département entre 1982 et 3 T 2017



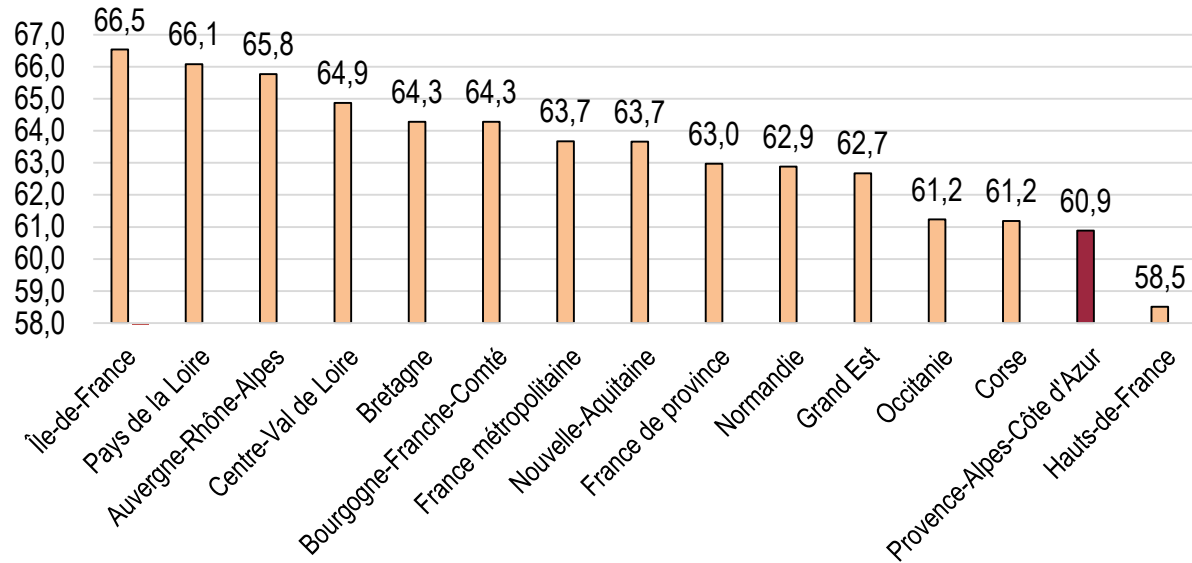
Une création d'emplois plus soutenue en PACA qu'en France

Evolution des emplois entre 1997 et 2016 (base 100 = 1997)



Un taux d'emploi de la population active parmi les plus faibles de France

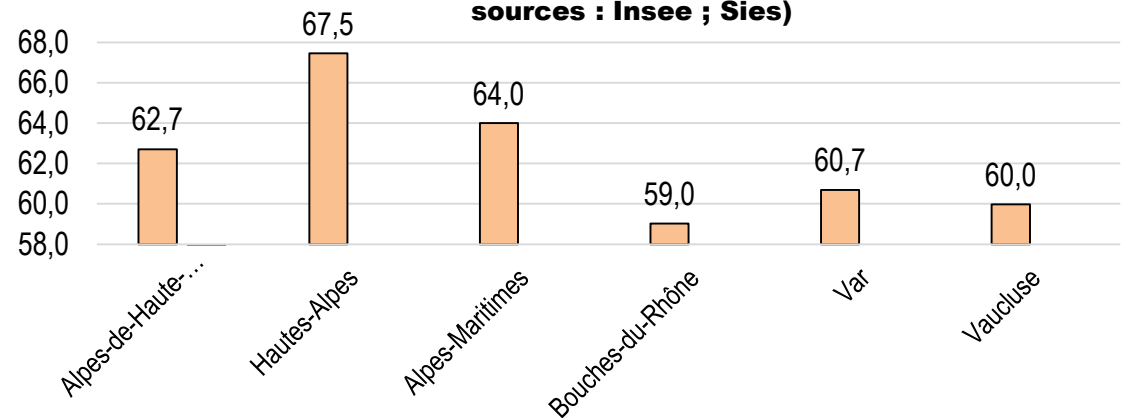
Taux d'emploi par région des 15 – 64 ans en 2014 (en % - sources : Insee ; Sies)



Seuls les départements des Hautes-Alpes et des Alpes-Maritimes connaissent un taux d'emploi supérieur à celui de la France métropolitaine.

Le taux d'emploi d'une classe d'individus est calculé en rapportant le nombre d'individus de la classe ayant un emploi au nombre total d'individus dans la classe. Il peut être calculé sur l'ensemble de la population d'un pays, mais on se limite le plus souvent à la population en âge de travailler (généralement définie, en comparaison internationale, comme les personnes âgées de 15 à 64 ans), ou à une sous-catégorie de la population en âge de travailler (femmes de 25 à 29 ans par exemple). (Source Insee)

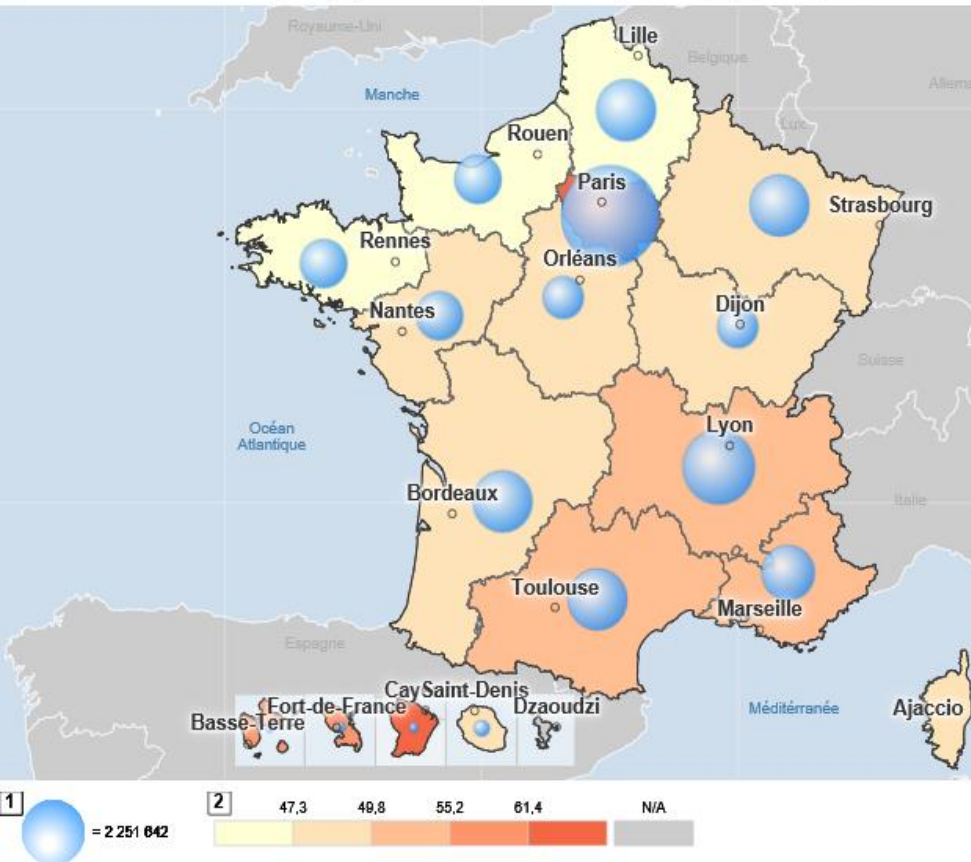
Taux d'emploi par région des 15 – 64 ans en 2014 (en % - sources : Insee ; Sies)



Un taux d'emploi plus fort que dans la reste de la France mais plus faible au global

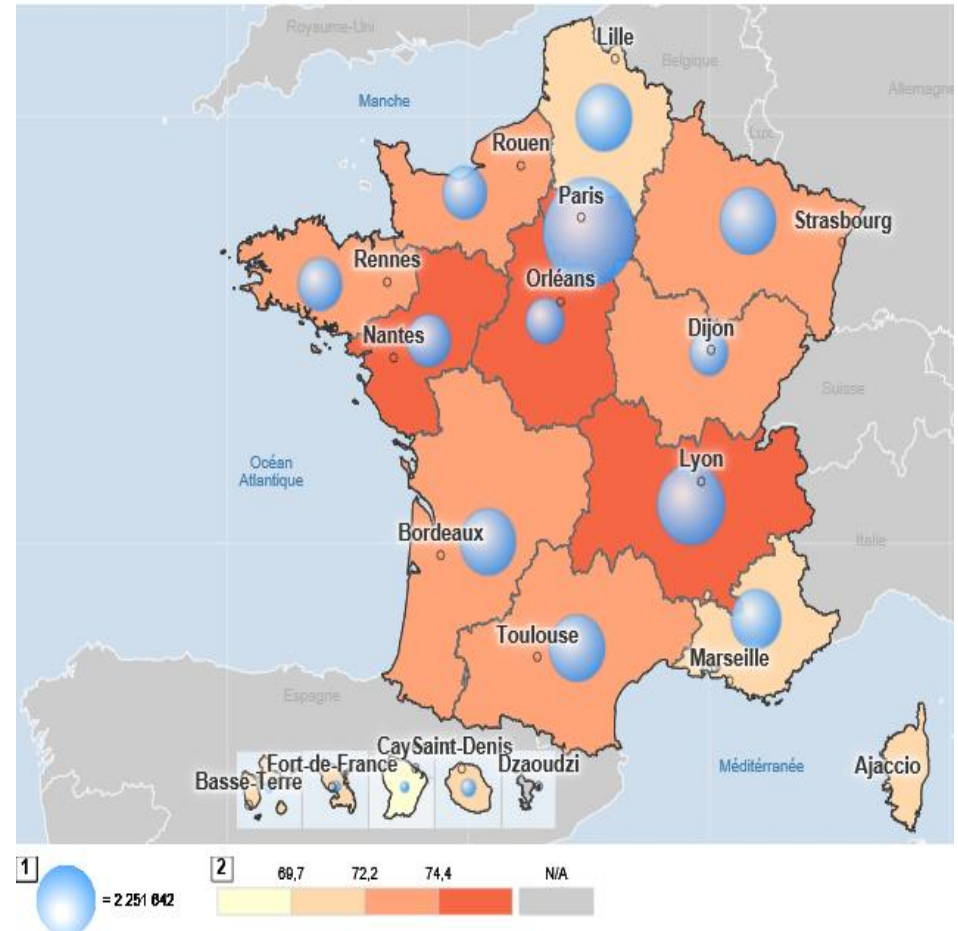
Taux d'emploi des 55 – 64 ans (source INSEE)

- 1 Nombre d'emplois au lieu de travail, 2014 - Source : Insee, Recensement de la population (RP), exploitation principale
- 2 Taux d'activité des 55 à 64 ans, 2014 (%) - Source : Insee, Recensement de la population (RP), exploitation principale



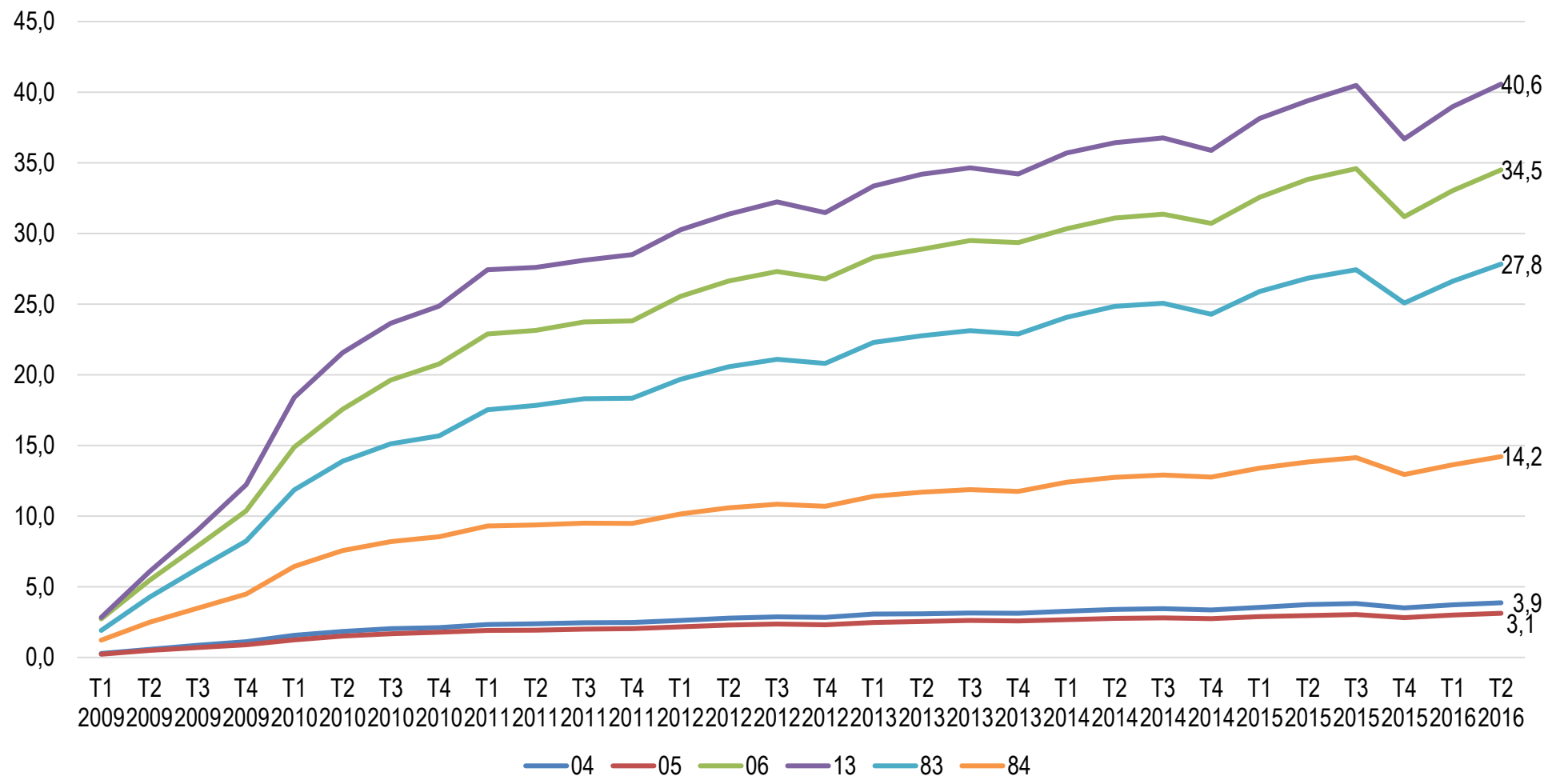
Taux d'emploi des 15 – 64 ans (source INSEE)

- 1 Nombre d'emplois au lieu de travail, 2014 - Source : Insee, Recensement de la population (RP), exploitation principale
- 2 Taux d'activité des 15 à 64 ans, 2014 (%) - Source : Insee, Recensement de la population (RP), exploitation principale



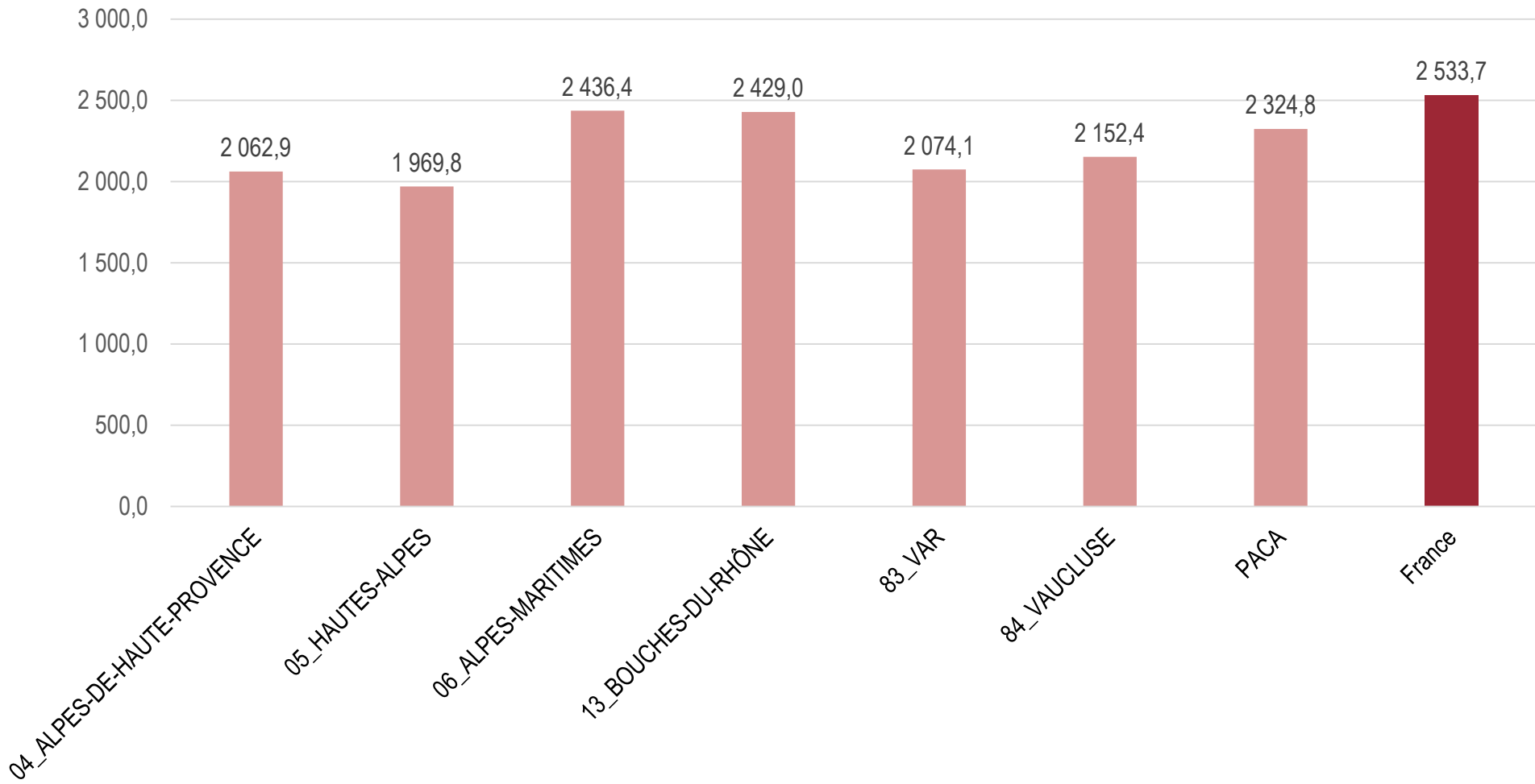
Les auto-entrepreneurs: une croissance ralentie: des premiers mauvais retours d'expérience?

Nombre d'AE administrativement actifs (milliers) – Source : Acof-Urssaf



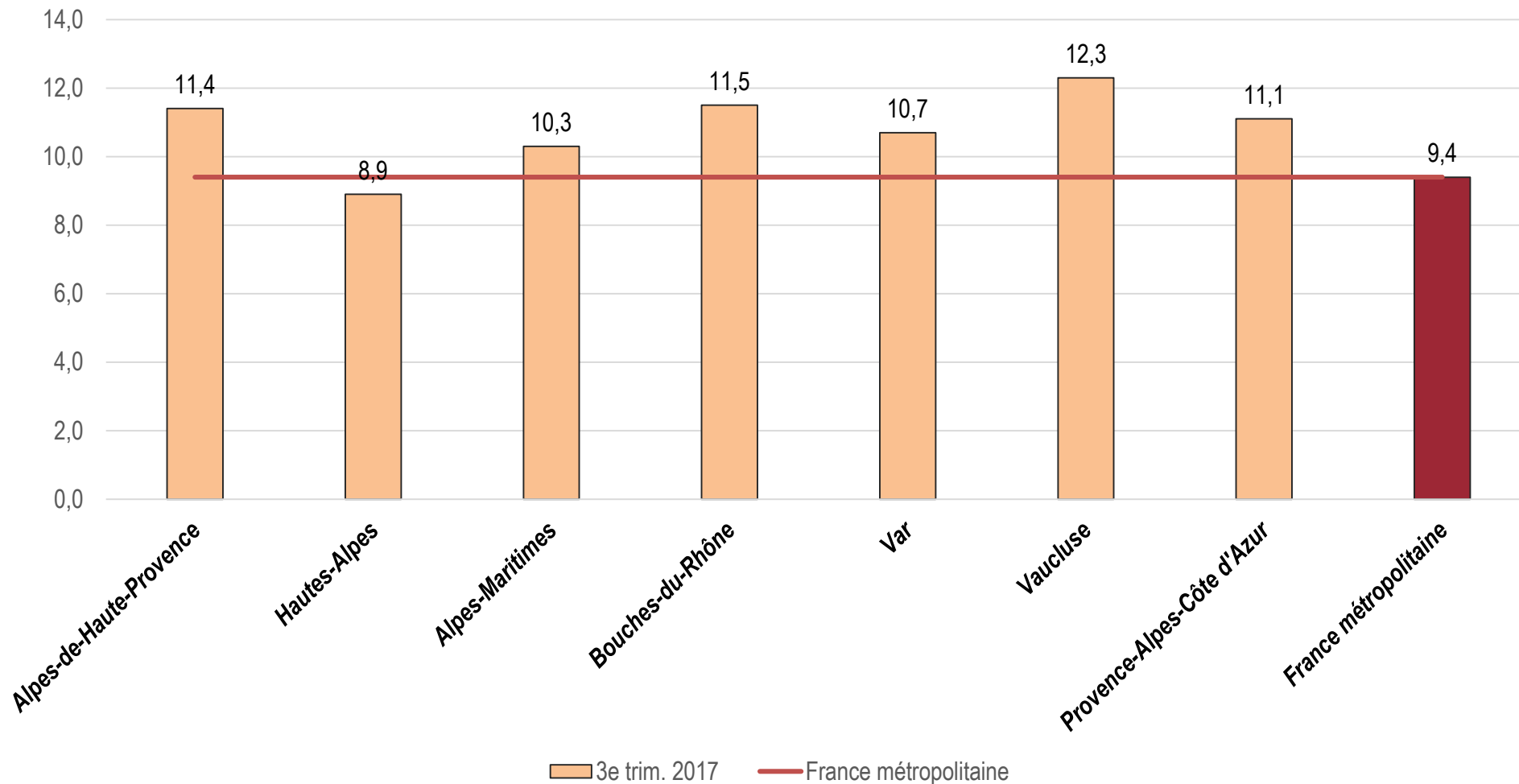
Des salaires inférieurs à la moyenne nationale liés à une part moins importantes de l'industrie

Rémunérations brutes du privé

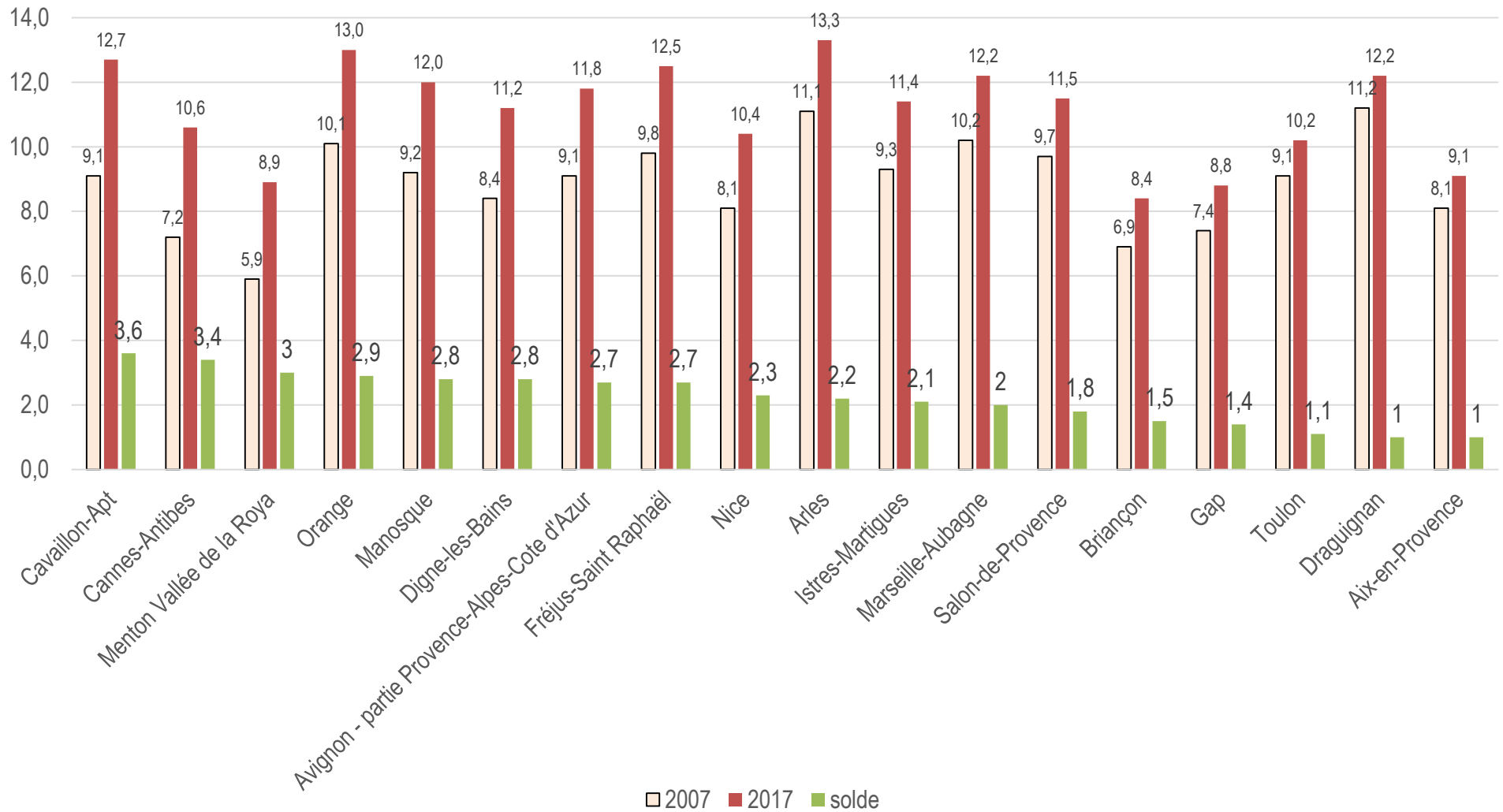


Seul le département des Hautes-Alpes connaît un taux de chômage inférieur à la moyenne nationale

Taux de chômage localisés au 3e trimestre 2017 : comparaisons départementales

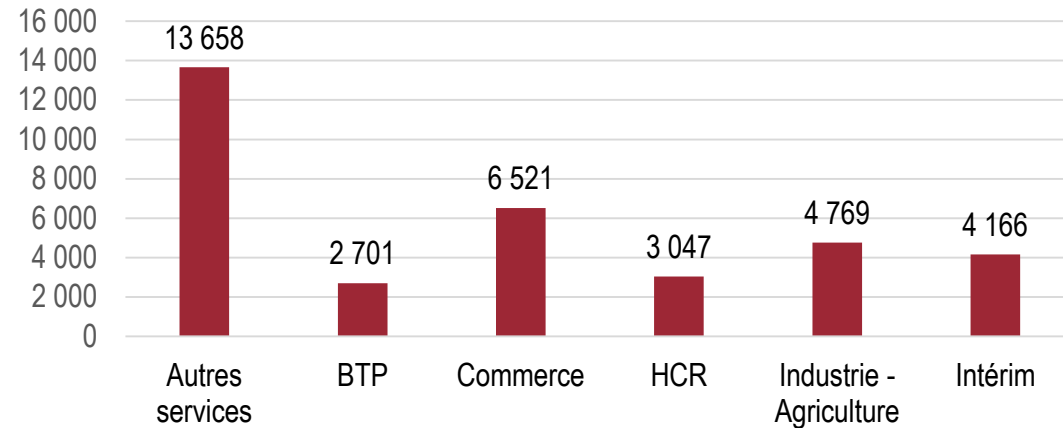


Taux de chômage par grandes zones d'emplois entre 2007 et 2017

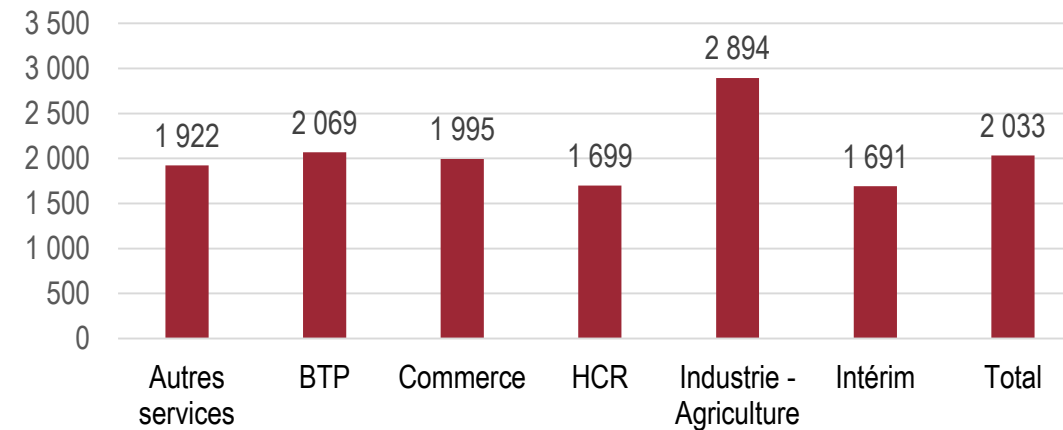


Emplois et rémunération dans le 04

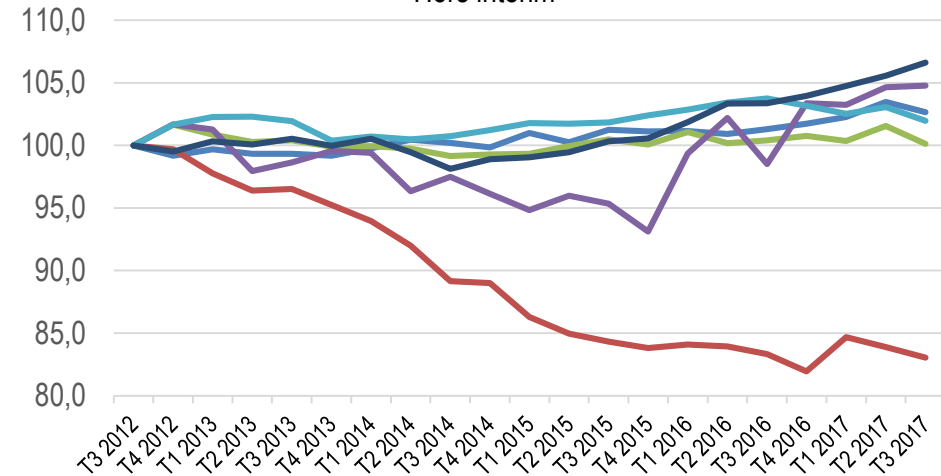
Emplois par grands secteurs au T3 2017



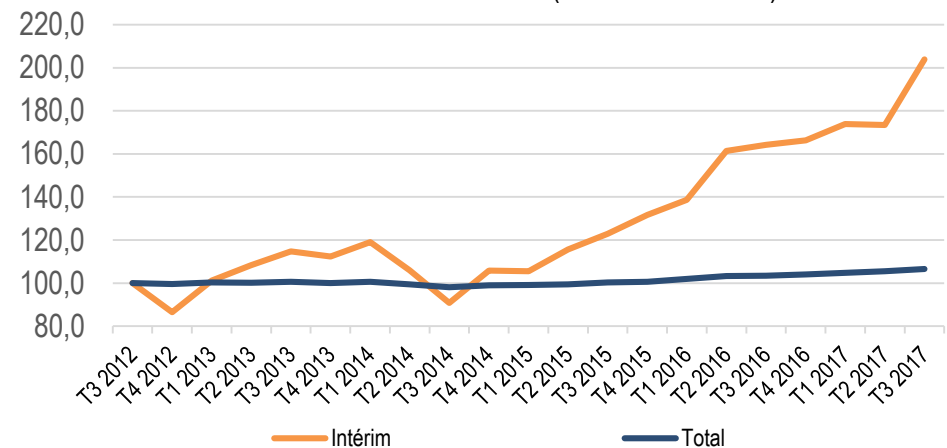
Salaires par grands secteurs au T3 2017



Evolution de l'emploi par grands secteurs (base 100 en 2012) - Hors intérim

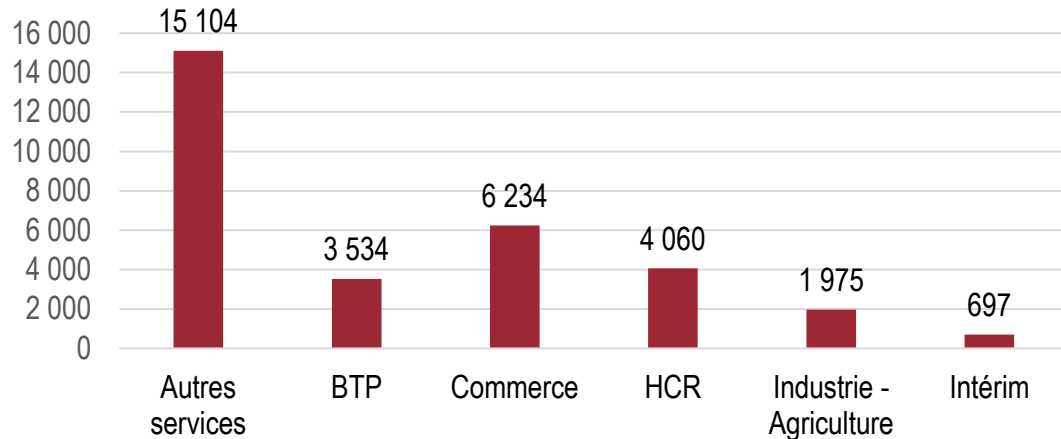


Evolution de l'intérim (base 100 en 2012)

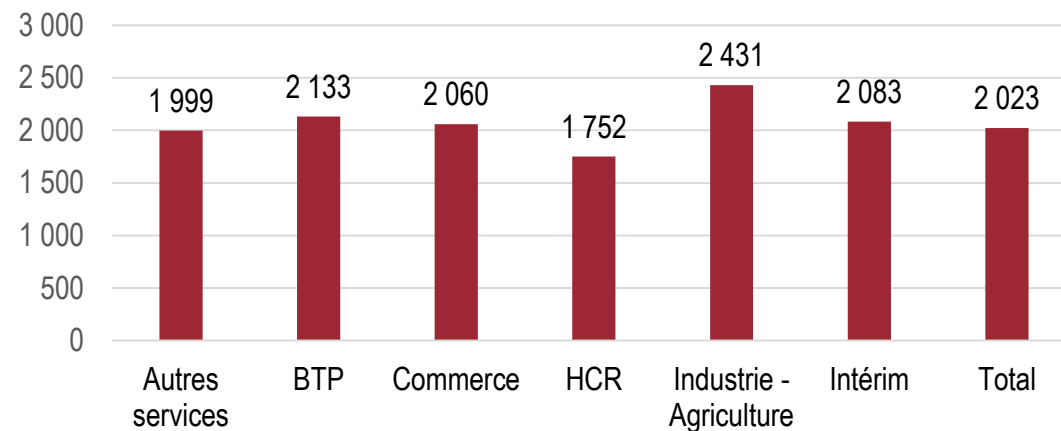


Emplois et rémunération dans le 05

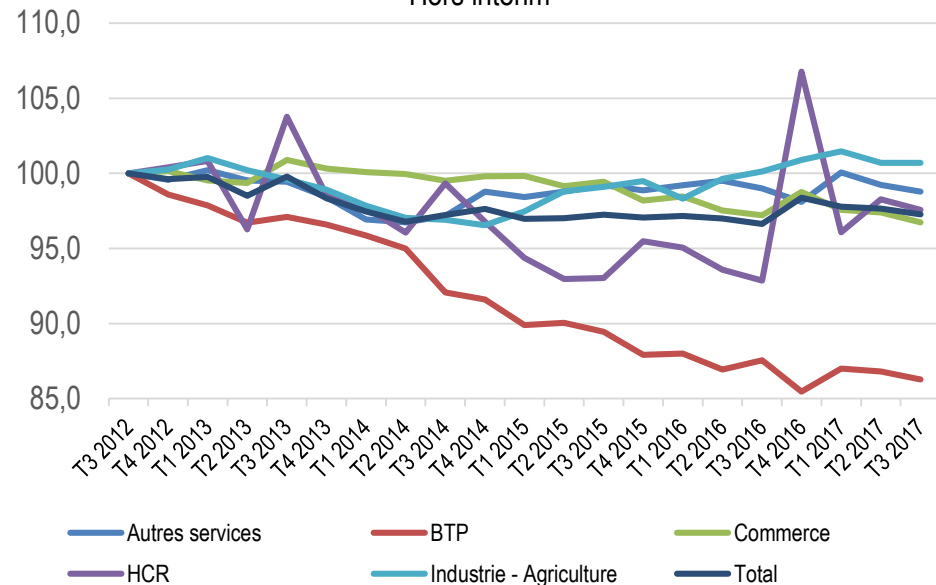
Emplois par grands secteurs au T3 2017



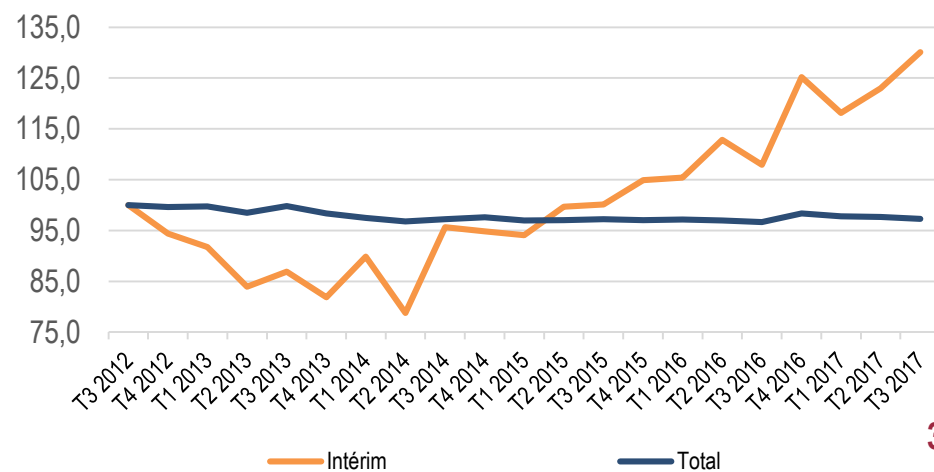
Salaires par grands secteurs au T3 2017



Evolution de l'emploi par grands secteurs (base 100 en 2012) - Hors intérim

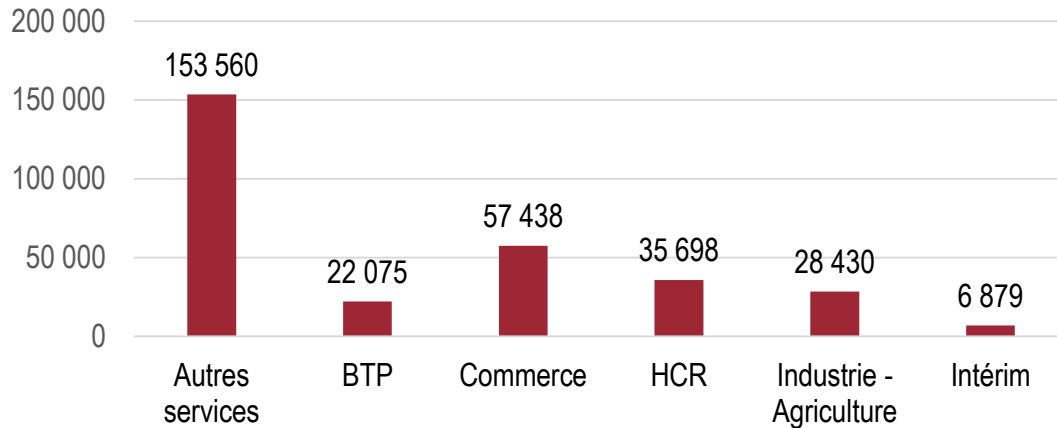


Evolution de l'intérim (base 100 en 2012)

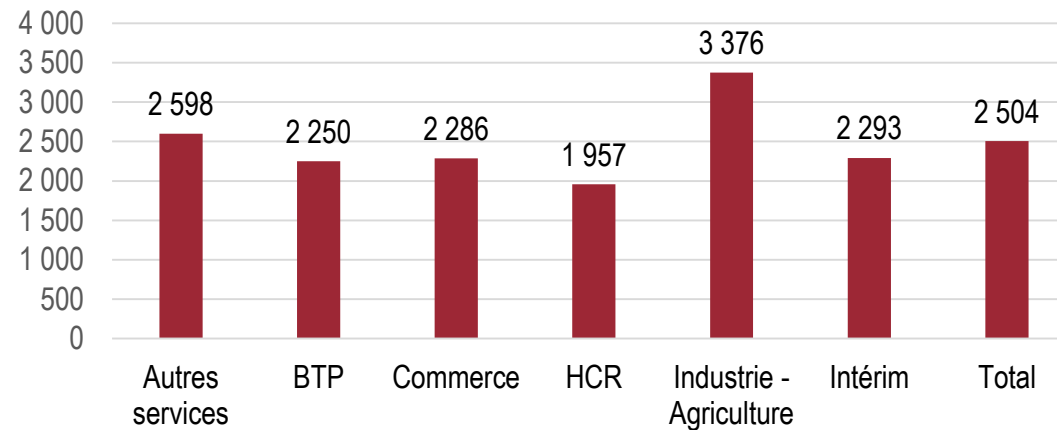


Emplois et rémunération dans le 06

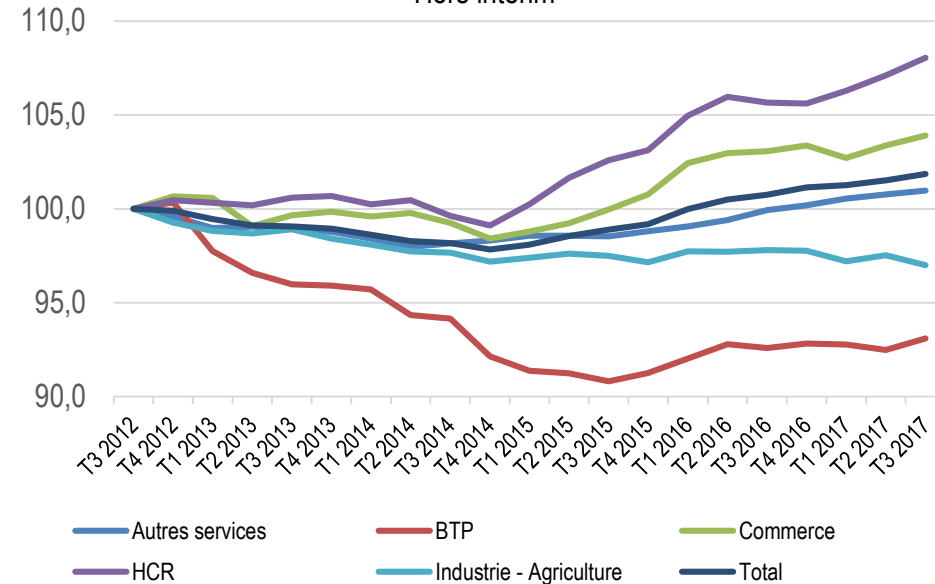
Emplois par grands secteurs au T3 2017



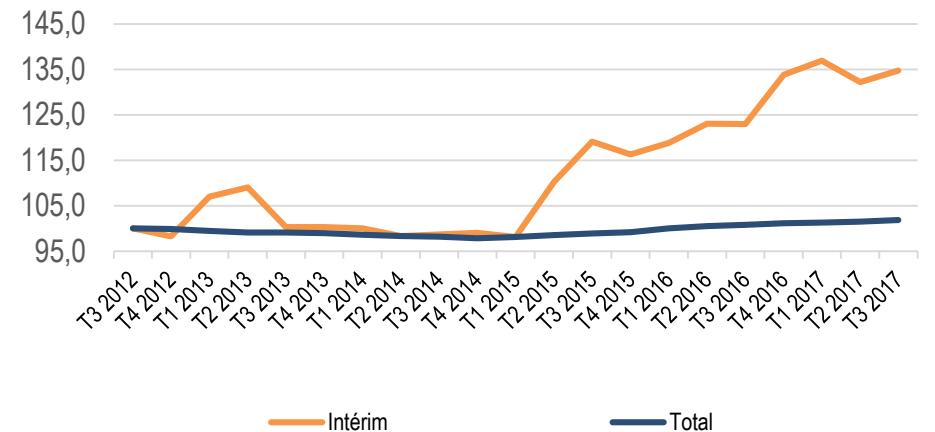
Salaires par grands secteurs au T3 2017



Evolution de l'emploi par grands secteurs (base 100 en 2012) - Hors intérim

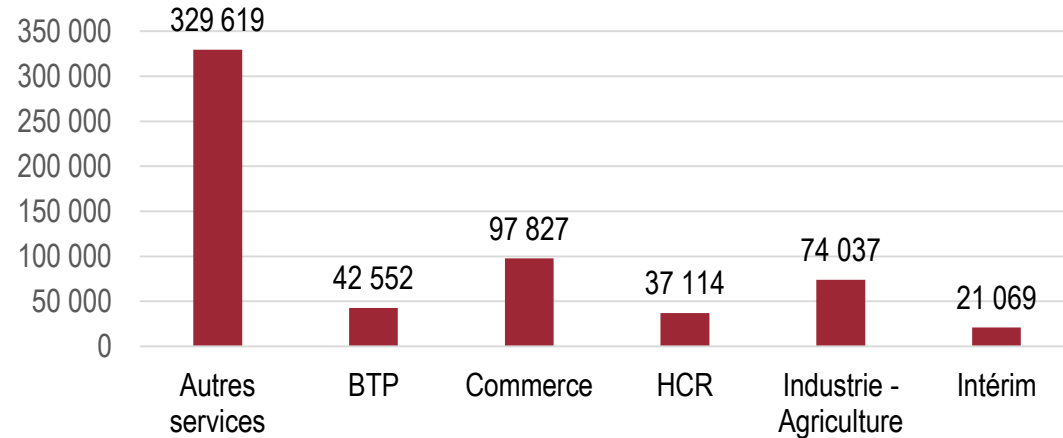


Evolution de l'intérim (base 100 en 2012)

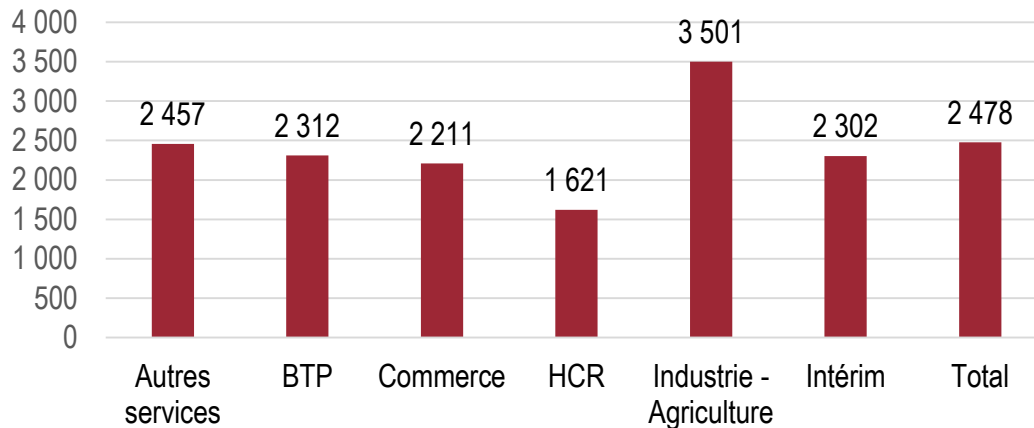


Emplois et rémunération dans le 13

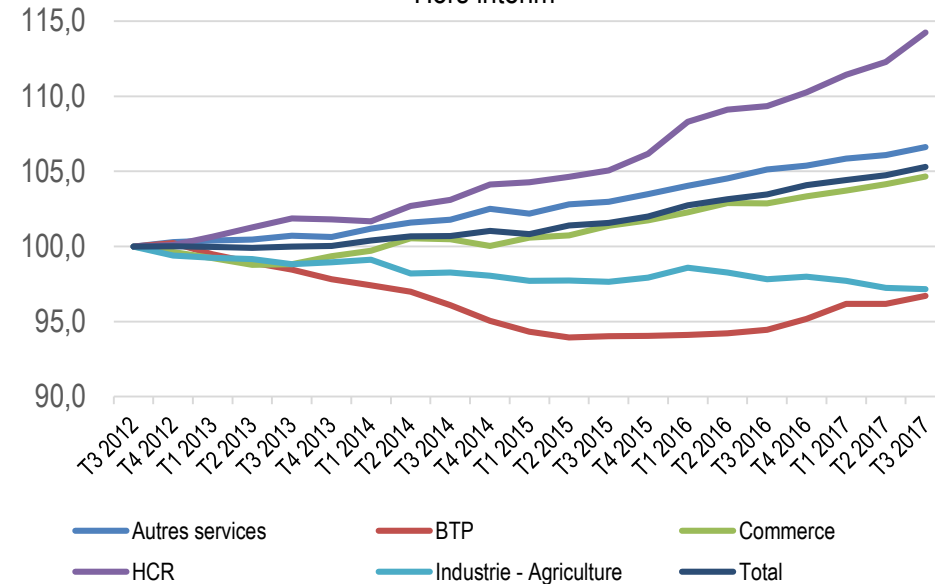
Emplois par grands secteurs au T3 2017



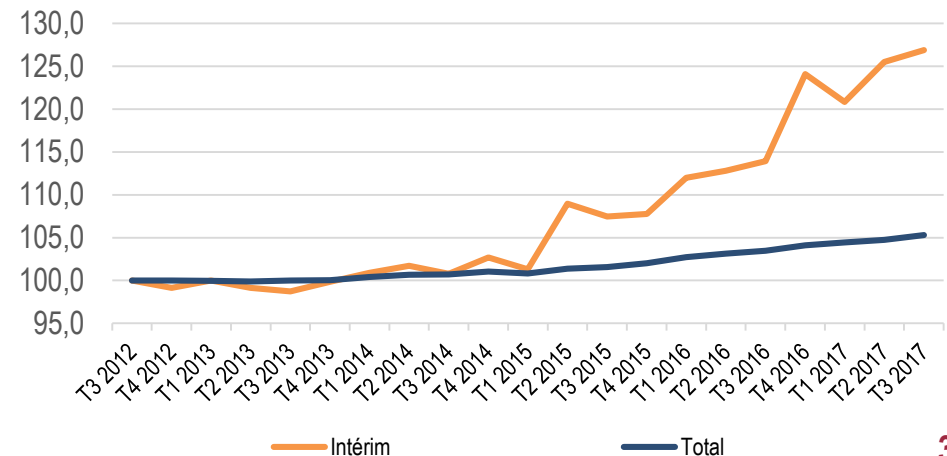
Salaires par grands secteurs au T3 2017



Evolution de l'emploi par grands secteurs (base 100 en 2012) - Hors intérim

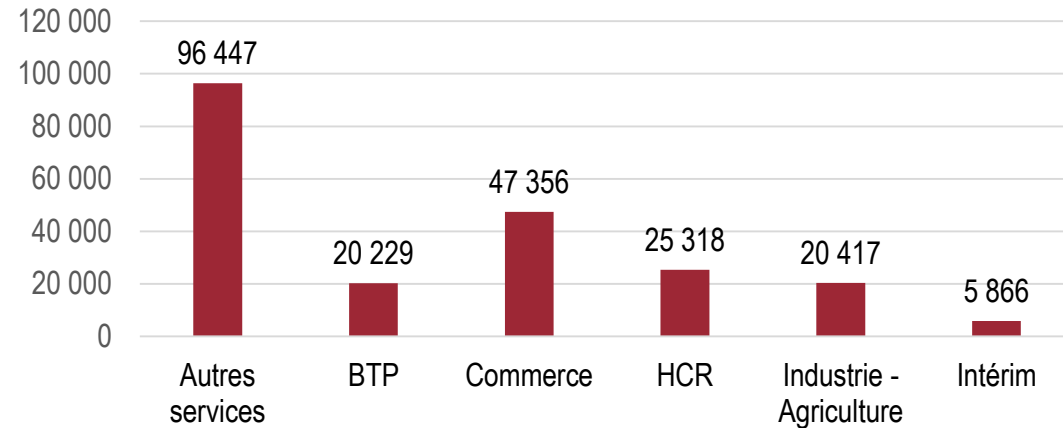


Evolution de l'intérim (base 100 en 2012)

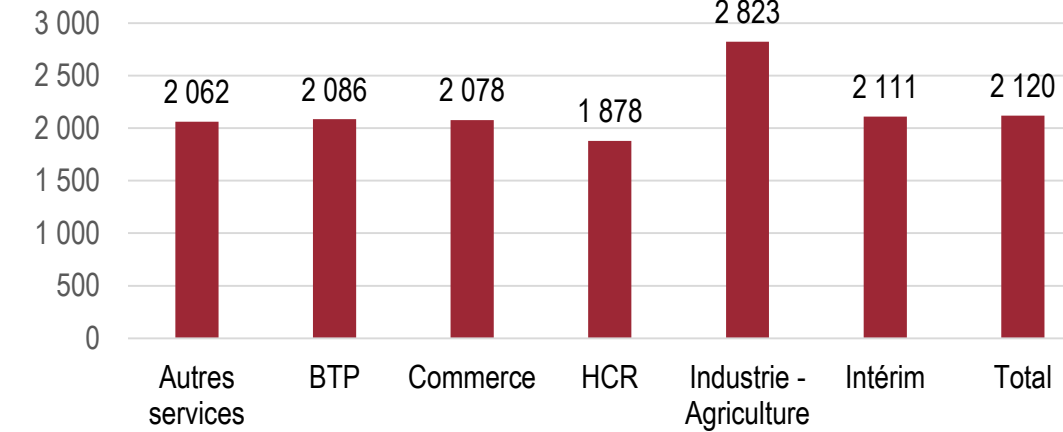


Emplois et rémunération dans le 83

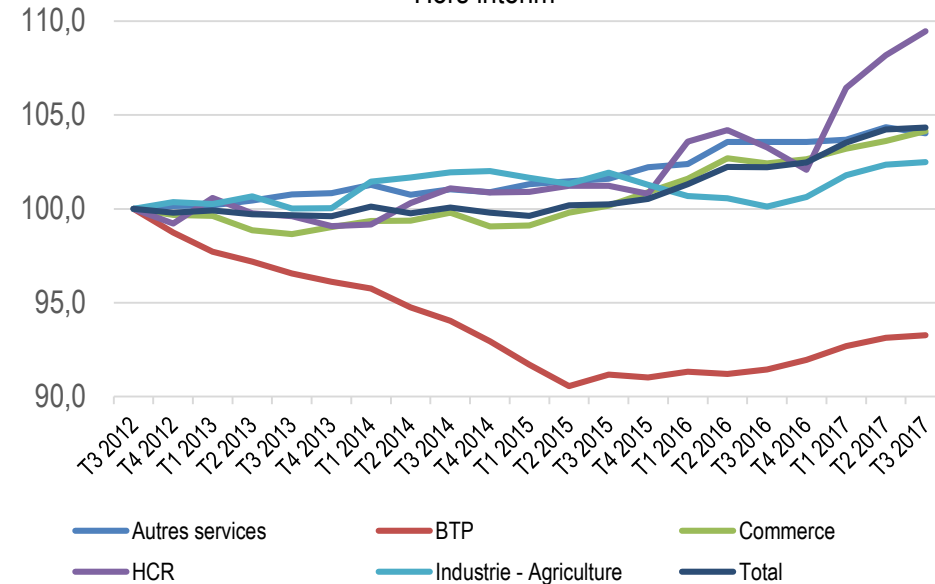
Emplois par grands secteurs au T3 2017



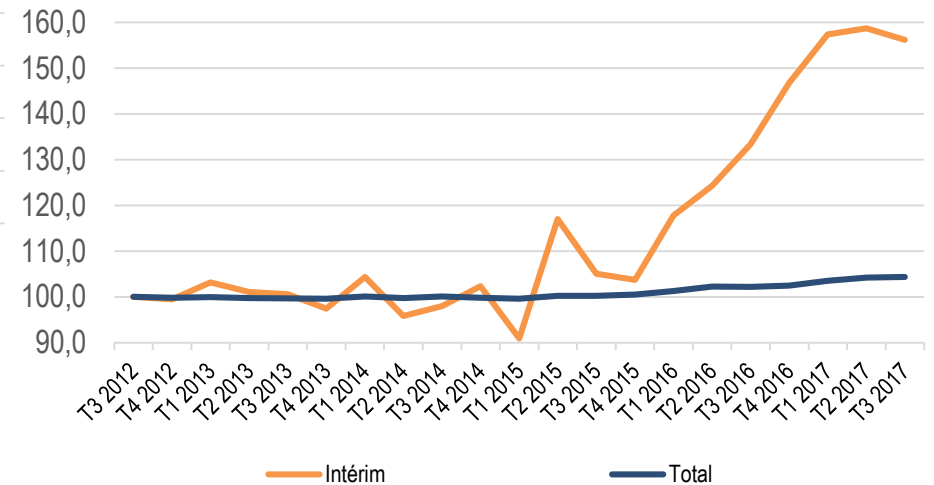
Salaires par grands secteurs au T3 2017



Evolution de l'emploi par grands secteurs (base 100 en 2012) - Hors intérim

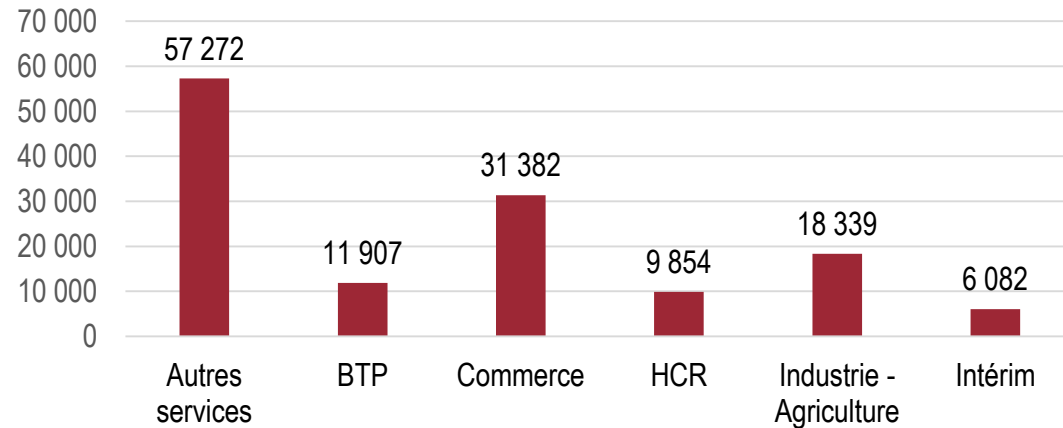


Evolution de l'intérim (base 100 en 2012)

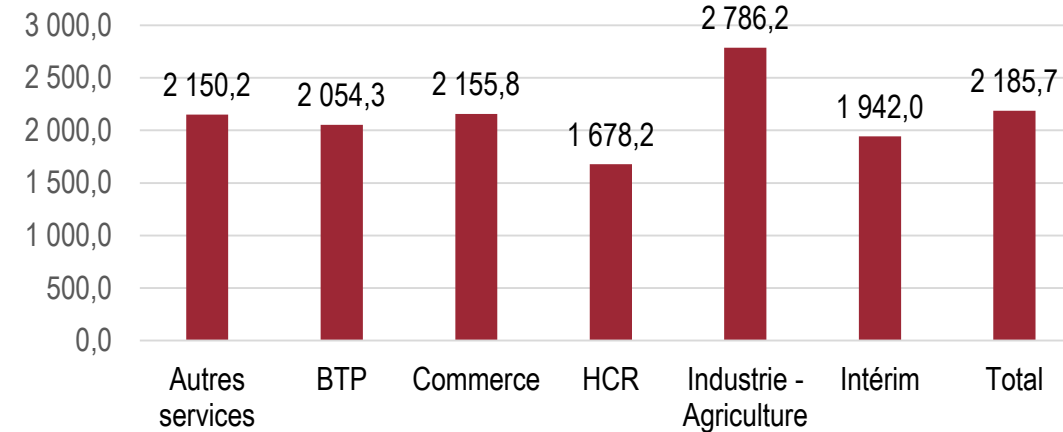


Emplois et rémunération dans le 84

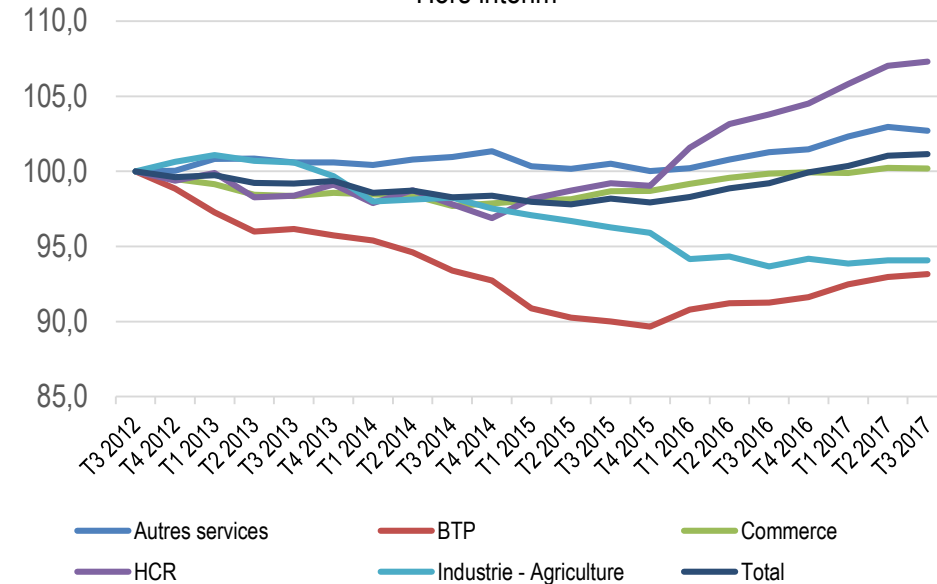
Emplois par grands secteurs au T3 2017



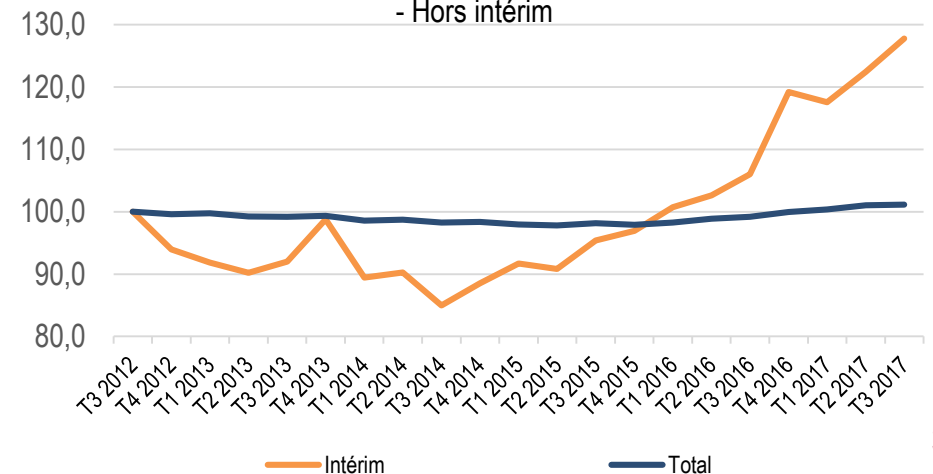
Salaires par grands secteurs au T3 2017



Evolution de l'emploi par grands secteurs (base 100 en 2012) - Hors intérim

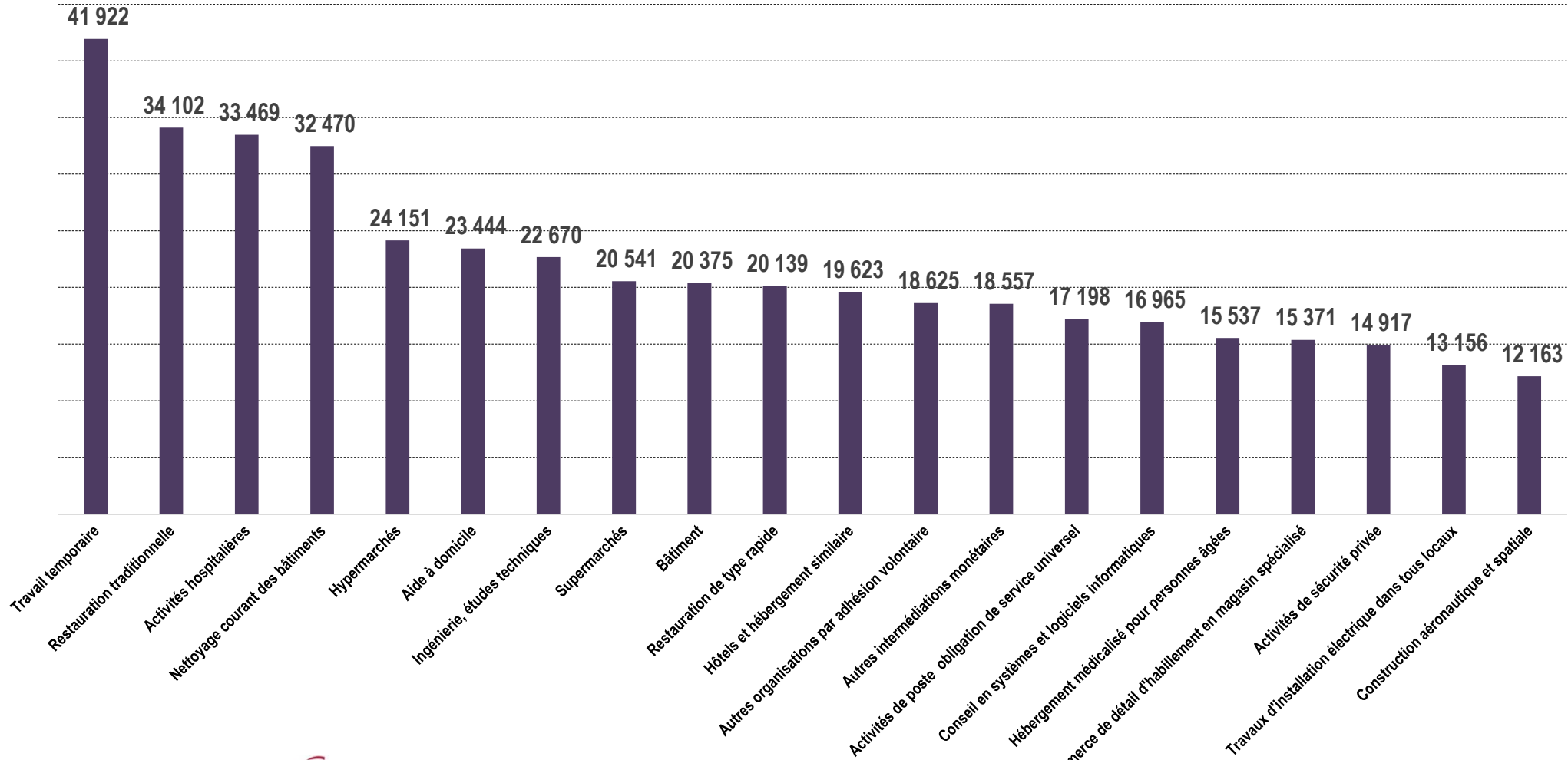


Evolution de l'emploi par grands secteurs (base 100 en 2012) - Hors intérim



20 secteurs concentrent 34% des emplois en PACA : le premier employeur privé est l'intérim...

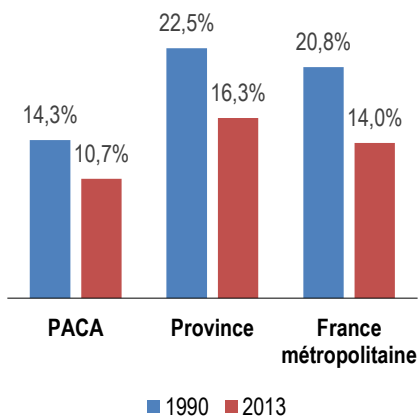
Les 20 premiers secteurs employeurs de PACA en 2016 (source Accos)



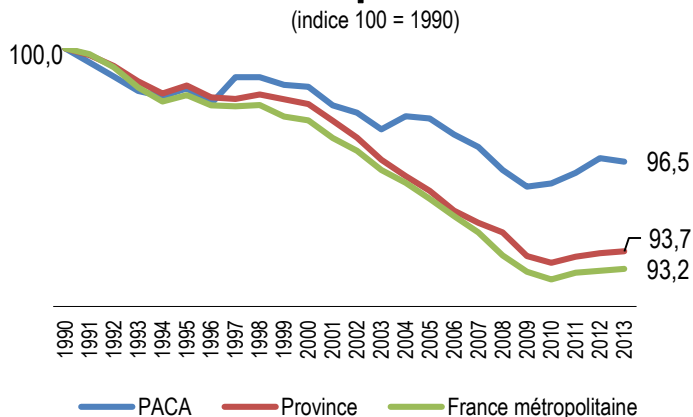
I. L'industrie

La région PACA résiste mieux que le reste de la France au recul du poids de l'industrie

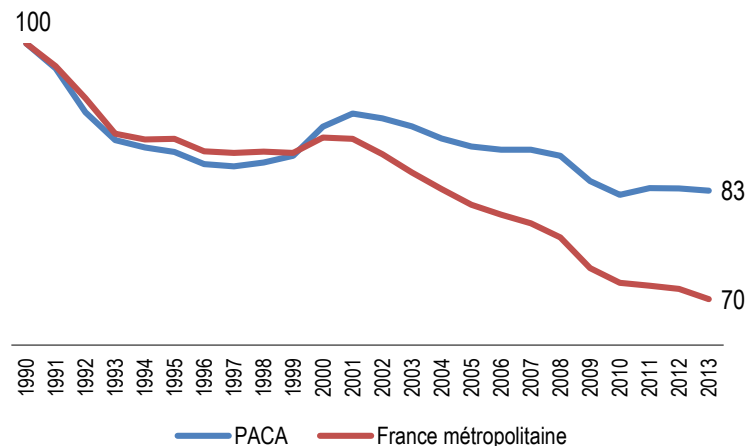
Poids de l'industrie dans la valeur ajoutée



Recul du poids de l'industrie dans la VA en PACA, en Province et en France métropolitaine



Evolution de l'emploi salarié dans l'industrie
(indice base 100 = 1990)



Source : Insee

- Σ **Que ce soit du point de vue de la valeur ajoutée ou de l'emploi, le retrait du poids de l'industrie en PACA a été moins rapide que dans le reste de la France** : dans un contexte de déclin industriel « général » en France depuis les années 1970, la région PACA a relativement mieux « résisté » que le reste de la France, d'autant plus lors de la dernière décennie.
- Σ **Des années 1990 marquées par un important retrait de l'industrie en PACA** : de la fin des années 1980 à la fin des années 1990, le volume de l'emploi industriel ainsi que la contribution de l'industrie à la VA industrielle régionale enregistrent une baisse légèrement plus forte que dans le reste de la France. Cette période est en effet marquée notamment par la crise des chantiers navals (fermeture du chantier naval de la Ciotat en 1986), et des premières restructurations dans l'industrie de l'armement et de la chimie lourde, impactant fortement la région. A contrario, depuis le début des années 2000, le « déclin » industriel en PACA devient moins rapide qu'en moyenne hexagonale, qui voit la baisse de l'emploi industriel ainsi que celle du poids de l'industrie dans la VA, s'accélérer.

Des secteurs industriels propres à la région qui ont permis de mieux résister que le reste de la France à la « concurrence internationale »...

Caractéristiques des activités industrielles de la région PACA en 2010

	Valeur Ajoutée (VA)			Emploi
	M€	% de la VA régionale	% de la VA sectorielle France	Nbre salariés
Energie	1 611	13,6%	6,7%	11 345
Matériel de transport (hors auto.)	1 195	10,1%	5,1%	14 233
IAA	1 172	9,9%	4,3%	15 033
Chimie	1 165	9,9%	8,1%	12 608
Autres industries manufacturières	1 074	9,1%	6,2%	18 060
Eau, déchet	1 059	9,0%	10,4%	15 298
Informatique, électronique, optique	899	7,6%	8,9%	10 133
Métallurgie et produits métalliques	809	6,9%	3,7%	13 064
Cokéfaction et raffinage	773	6,5%	14,1%	2 113
Caoutchouc, plastique	680	5,8%	3,7%	8 925
Machines et équipements	339	2,9%	2,6%	4 295
Bois, papier, imprimerie	329	2,8%	2,7%	6 690
Pharmacie	223	1,9%	2,1%	3 080
Industrie extractive	180	1,5%	7,2%	1 608
Equipements électriques	155	1,3%	1,8%	2 461
Textile	148	1,3%	2,4%	2 296
Total industrie PACA	11 810	100,0%	-	142 586

Σ Un certain nombre de secteurs industriels en retrait depuis les années 1990 en France sont finalement peu représentés en région PACA (industries textiles, industries du bois et du papier ainsi que l'automobile).

Σ **A contrario, certaines industries plus résistantes à la concurrence internationale sont « surreprésentées » en région PACA, renforcé par le pôle industrialo-portuaire et la filière aéronautique et spatiale.**

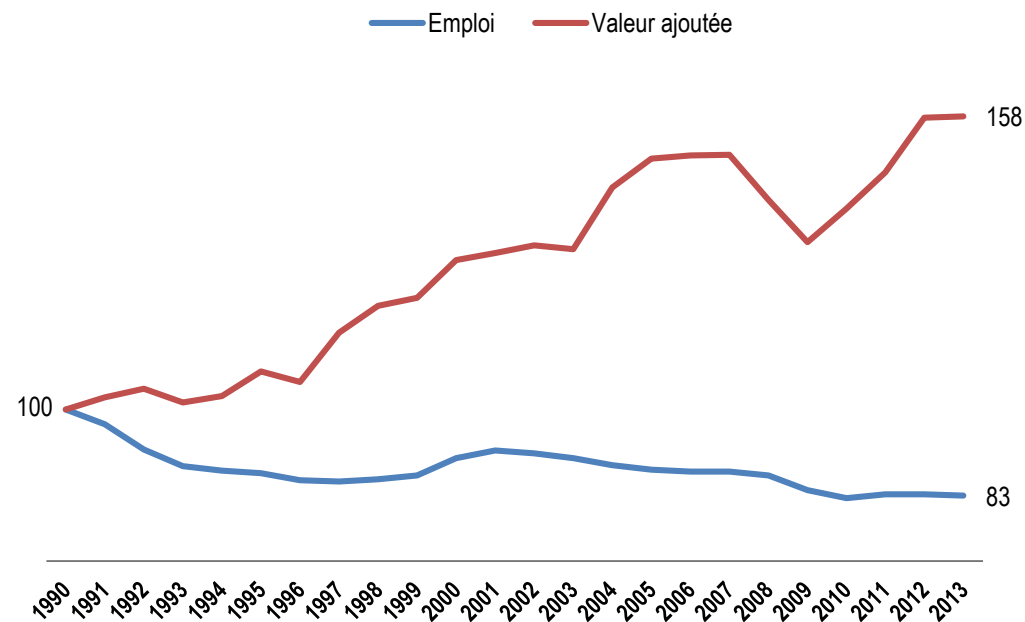
Σ **Une filière aéronautique et spatiale forte en PACA.** Selon l'INSEE cette filière rassemblerait plus de 25 000 salariés, dont 16 000 appartenant directement au secteur industriel, dans la fabrication de matériel de transport et dans la fabrication d'équipements électriques, concentrée autour des sites d'Airbus Hélicoptères (EUROCOPTER) et de THALES.

Σ **Le pôle industrialo-portuaire de Marseille-Fos**, qui rassemble 1 500 entreprises et 41 500 salariés selon l'INSEE, réuni 5 grandes familles professionnelles de la chaîne d'activité portuaire (services aux navires et la logistique maritime, les services à la marchandise et la logistique terrestre, les industriels, les services de support, les acteurs publics).

Σ L'industrie est le 1^{er} employeur de ce pôle, avec 36% des salariés : 15 000 salariés, concentrés autour des secteurs de la chimie et des activités pétrolières, de la métallurgie, de la réparation navale et de machines et de l'industrie alimentaire.

...mais qui doit faire face à la financiarisation accrue des entreprises : une baisse de l'emploi liée à la productivité

Evolution de l'emploi et de la valeur ajoutée dans l'industrie en PACA
(base 100 = 1990)



Source : Insee et DARES

La valeur ajoutée créée par salarié est passée de 46 110 € / an en 1990 à 87 865 € / an soit une hausse de 90,6% ; et si l'on tient compte de l'inflation elle est tout de même de 23,6%.

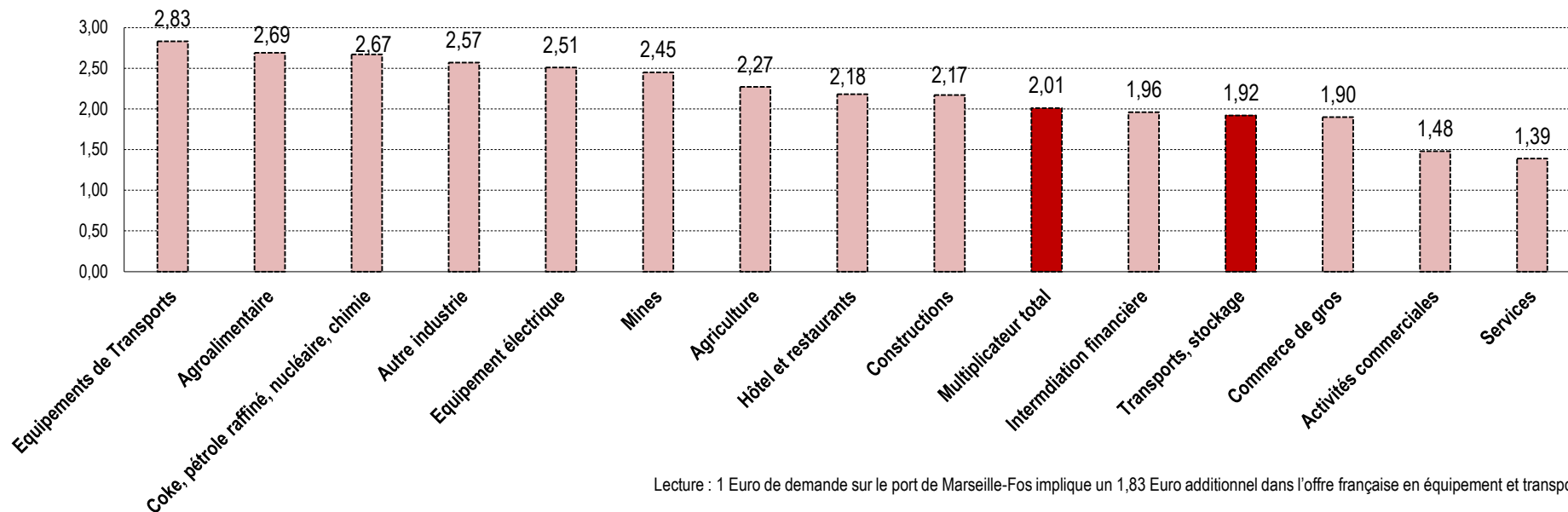
Σ Une évolution inverse de l'emploi et la valeur ajoutée dans l'industrie en PACA sur les 23 dernières années : si la valeur ajoutée industrielle a augmenté de 58% sur la période, l'emploi industriel a quant à lui diminué de 17%.

- L'utilisation des **gains de productivité** enregistrés dans l'industrie régionale comme outil « d'optimisation financière », à travers notamment la réduction des effectifs et de la masse salariale.
- La **stratégie d'externalisation** des fonctions « tertiaires » de l'industrie, à moindre valeur ajoutée, et « périphériques » à la production directe industrielle a également été à l'œuvre en PACA. Cette stratégie a pour objectif de se recentrer sur le « cœur de métier » et créer davantage de valeur pour les actionnaires. Ainsi, une partie de la baisse de l'emploi industriel régional est une baisse en « trompe l'œil », qui tient à ce recentrage de l'industrie sur les activités de production, accompagné d'une externalisation croissante d'autres activités (nettoyage, sécurité, marketing, conseil et assistance, recherche et développement). Ce processus a, par contre, participé à dégrader les conditions sociales et salariales, les conventions collectives dans les services étant généralement moins protectrices que dans l'industrie.

PACA sur mer

Les activités portuaires ont un effet d'entraînement économique très fort sur l'ensemble des filières, notamment industrielles

Effet multiplicateur financier des différents secteurs d'activité (source OCDE - Eurostat, Insee)



Lecture : 1 Euro de demande sur le port de Marseille-Fos implique un 1,83 Euro additionnel dans l'offre française en équipement et transports

Le port génère à lui seul 3% du PIB de PACA:

Le port de Marseille-Fos (au sens des bassins Est et Ouest) génère à lui seul plus de 4 milliards de valeur ajoutée et près de 45 000 emplois directs, soit 4,5% des emplois des Bouches-du-Rhône. Ce dernier chiffre ne tient pas compte des emplois induits. Le port de Marseille-Fos reste le 1^{er} de France et le 5^{ème} Européen. Si plus d'un tiers de la valeur ajoutée du port de Marseille-Fos provient de l'industrie minière, de l'extraction et de l'approvisionnement en énergie (lié aux industries métallurgique et pétrochimique), **plus d'un quart de sa valeur ajoutée provient des secteurs du transport, stockage, c'est-à-dire de la logistique, soit environ un milliard d'euros** (Source OCDE). Ces statistiques lui donnent le même profil que le port de Hambourg en Allemagne.

1 million de tonnes supplémentaires de trafic sur le port Marseille-Fos génère sur le long terme 7 500 emplois directs et indirects

1 million de tonnes supplémentaires de trafic génère sur le long terme 7 500 emplois directs et indirects

Le port constitue une force d'entraînement important pour l'emploi. Selon les différentes études, un accroissement de 1 million de tonnes de trafic génère entre 400 et 600 emplois directs dans la zone portuaire et sur le long terme 7 500 emplois nouveaux.

1 euro de chiffre d'affaires sur le port génère 2,01 euros dans l'économie

Le port de Marseille-Fos génère, pour son environnement économique, un chiffre d'affaires plus élevé que ceux des ports d'Hambourg, Anvers ou Rotterdam. En effet, pour un euro d'activités au port de Marseille-Fos, 2,01 sont générés dans les secteurs économiques français.

On pourra remarquer que le fort coefficient multiplicateur du port indique des impacts économiques indirects substantiels sur les différents secteurs de l'économie régionale et même française.

Pour le secteur du transport, stockage et communication, le coefficient s'établit à 1,92, ce qui signifie qu'un euro de demande supplémentaire à l'intérieur du port génère 0,26 € pour ce secteur.

Calcul Progexa à partir de l'OCDE et de l'INSEE.

Source « Ports and regional development : a European perspective » - working papers 2012

Source « Compétitivité des villes portuaires : le cas de Marseille-Fos » - working papers 2012

La nécessité d'une réelle réflexion autour d'une politique industrielle régionale forte

Σ Si l'implantation industrielle existe en région PACA, la montée en puissance des stratégies financières des grandes entreprises de la région représente un réel barrage au développement économique, de l'emploi et des savoir-faire.

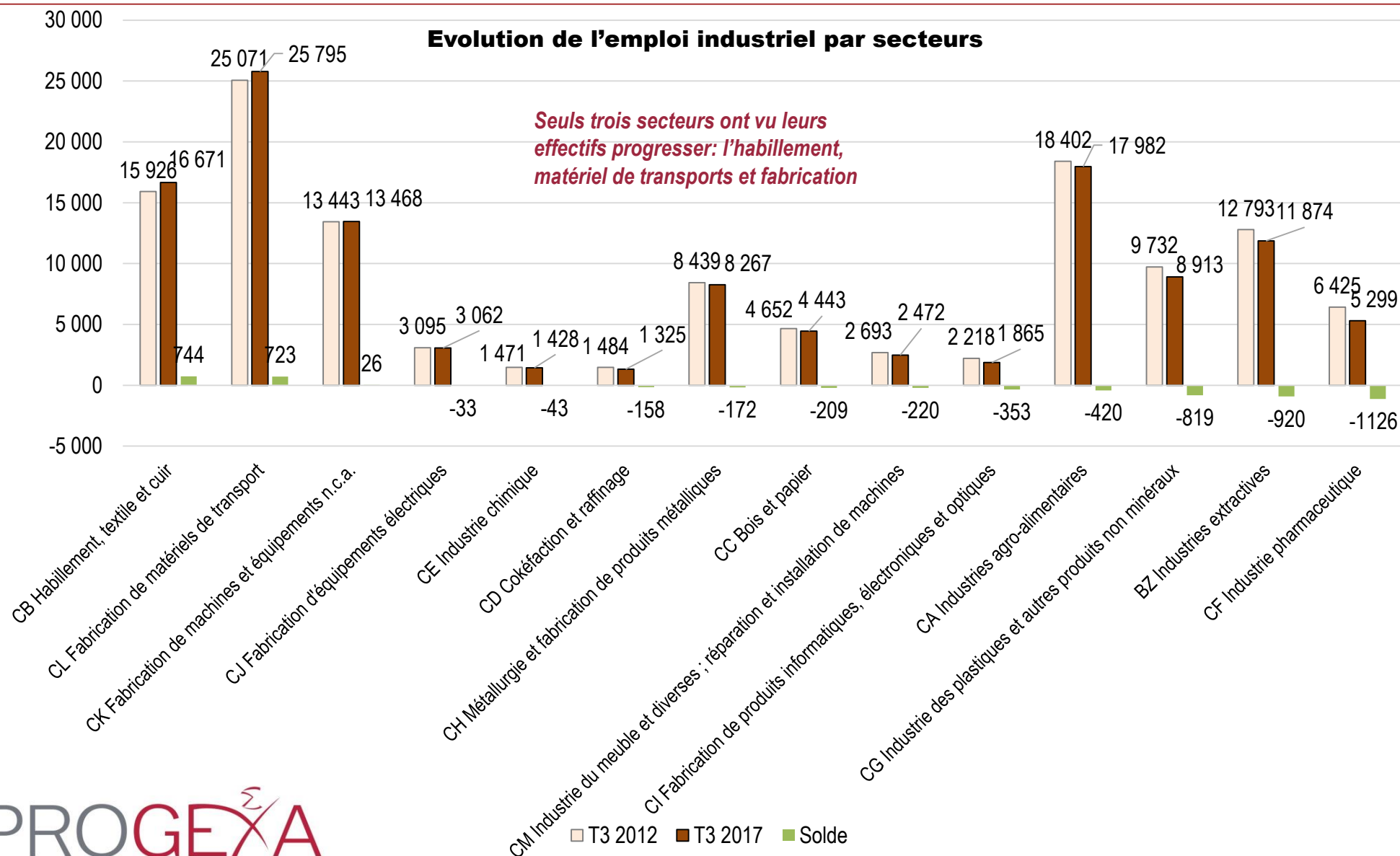
- De la fin des années 1980 à la fin des années 1990, le volume de l'emploi industriel en région PACA enregistre une baisse légèrement plus forte que dans le reste de la France. Cette période est en effet marquée par la crise des chantiers navals (fermeture du chantier naval de la Ciotat en 1986), mais également des premières restructurations dans l'industrie de l'armement et de la chimie lourde, accompagnées d'externalisation de pans entiers d'activité, entraînant des baisses massives d'emplois.

Σ L'industrie : un fort effet d'entraînement pour l'économie et l'emploi

- De manière générale, l'industrie demeure un des principaux moteurs de l'activité économique en termes de valeur ajoutée et d'emploi. Elle exerce un effet d'entraînement puissant sur l'ensemble des activités, en particulier à travers ses consommations intermédiaires. Selon la DATAR, pour 100 € de production, l'industrie consomme 70 € de produits intermédiaires, contre 40 € pour les services. L'effet d'entraînement de l'emploi industriel est donc également considérable : chaque emploi industriel est susceptible de générer quatre emplois indirects. Quand LYONDELLBASELL décide de fermer sa raffinerie de Berre, l'impact en termes économique et social dépasse le seul périmètre de la raffinerie.
- Une réflexion autour d'une politique industrielle régionale active permettant de développer les secteurs d'activité corrélés, contribuerait à faire émerger un système productif cohérent à l'échelle de la région. L'intégration du système portuaire de Marseille-Fos dans les filières industrielles régionales participerait à « renforcer sa compétitivité ». D'autant plus que les richesses dégagées par salarié dans le pôle industrialo-portuaire de Marseille-Fos sont 2 fois plus importantes dans l'industrie que dans les services (INSEE « le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos », décembre 2016).

L'industrie en PACA a perdu 2 980 emplois entre le T3 2012 et le T3 2017

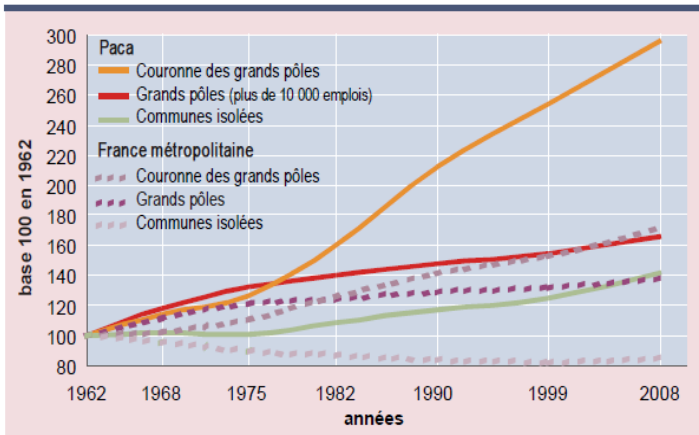
Evolution de l'emploi industriel par secteurs



II. Les Transports

Dispersion de l'habitat d'un côté et concentration des emplois de l'autre : l'un des enjeux d'une politique de transport public

Évolution de la population par type d'espace



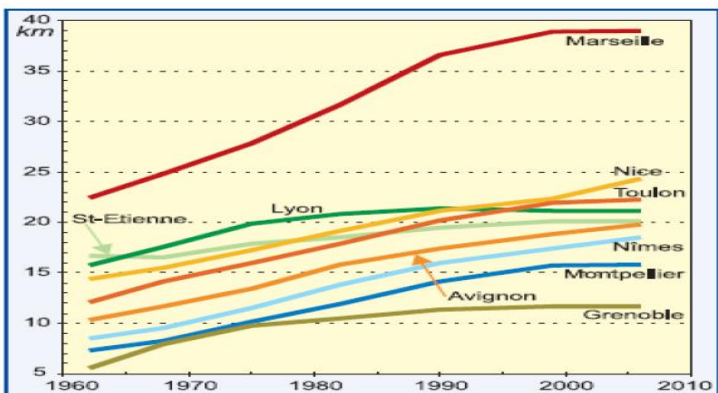
Lecture : le graphique présente l'évolution de population de trois types de territoires (les grands pôles, les couronnes des grands pôles et les communes isolées).

Source : Insee - Recensements de la population

Σ Sur les 50 dernières années, la population de la région PACA a progressé de 2 millions d'habitants, soit l'équivalent de la population des Bouches-du-Rhône. C'est la région de France qui a enregistré la plus importante croissance de population depuis le début des années 1960 : +73% pour la région contre +35% pour la moyenne nationale.

Σ Cette croissance a conduit dans un premier temps, à une densification des grandes villes régionales, avec une population de plus en plus concentrée dans les grands pôles urbains du littoral. Avec la pression sur les prix de l'immobilier, la croissance démographique a poussé au développement de la périurbanisation depuis la fin des années 1970 : les « couronnes » des grands pôles captent une part grandissante de la croissance démographique.

Distance à parcourir depuis la ville-centre pour atteindre une densité inférieure à 68 habitants/km² (Insee)

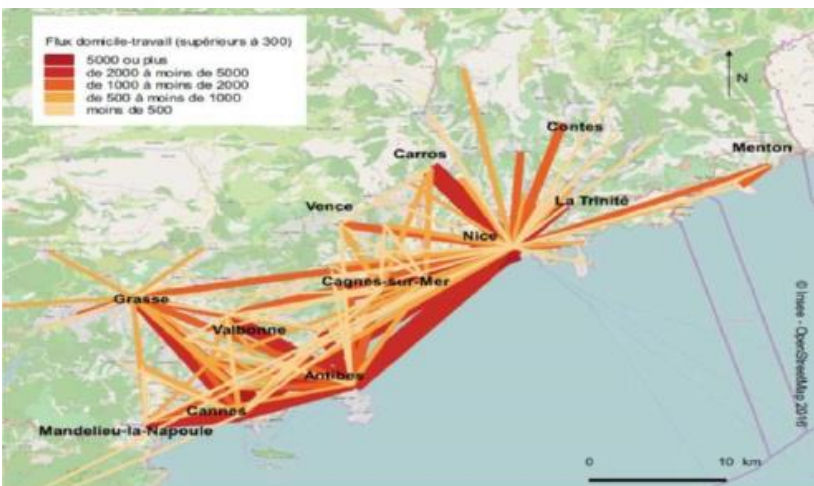
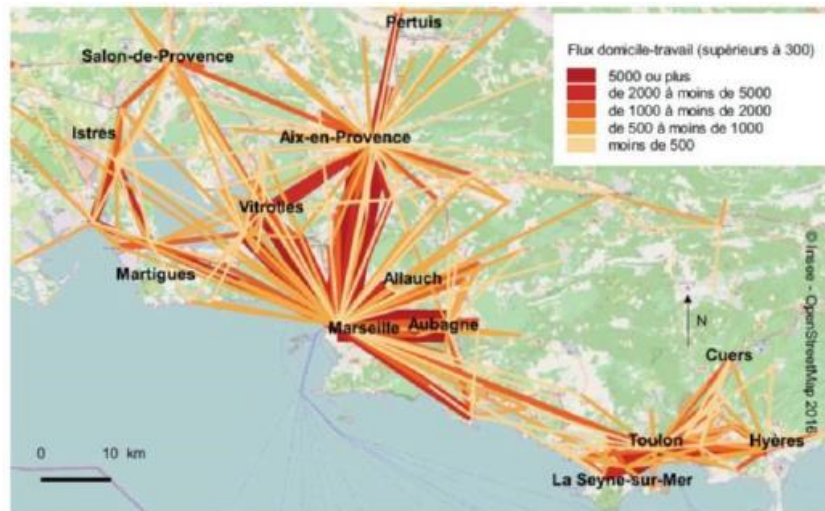


Σ En conséquence de quoi, la distance moyenne à parcourir depuis le centre des villes-régionales pour atteindre un espace peu habité s'allonge depuis les années 1960.

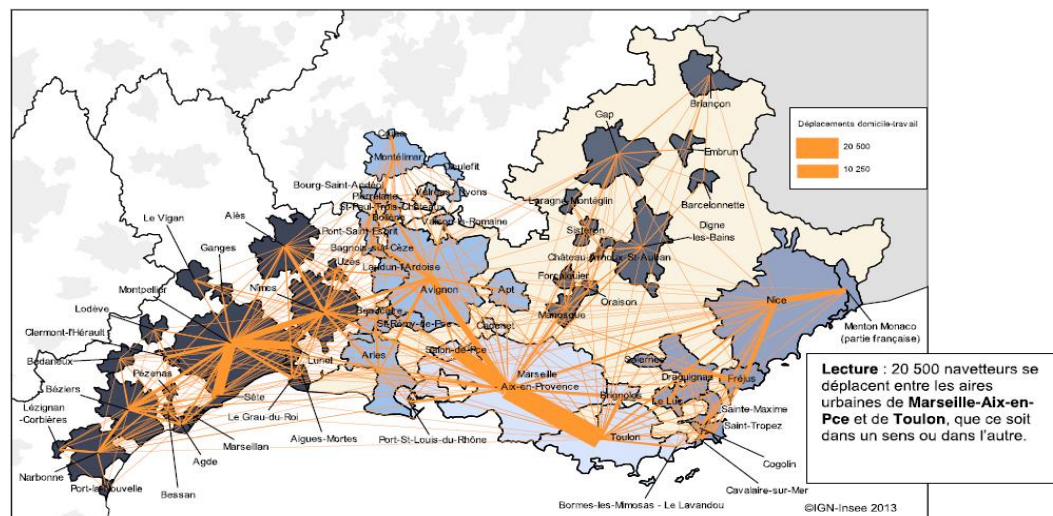
L'utilisation des transports collectifs reste faible en PACA, inférieure à 10%. D'après RFF, en 2040, 15 à 20% de ménages seraient potentiellement exclus de la mobilité en l'absence d'investissement massif dans les transports en commun en PACA. L'étude prête une attention particulière au ferroviaire, qui sans investissements massif, pourrait « saturer » les axes routiers entre Marseille et Nice, enclaver le territoire azuréen et freiner le développement économique et la cohésion sociale de certains territoires.

La concentration de la population qui « pilote » les besoins de transports

Σ Des flux domicile-travail intenses



Σ Des déplacements entre aires urbaines très concentrés



Champ : actifs en emploi résidant et travaillant dans une aire urbaine française - flux supérieurs à 10 déplacements.
Source : Insee, recensement de la population 2009

Σ Les grandes aires urbaines « polarisent » le territoire :

- Aix Marseille regroupe 39% de la population de PACA, 70% des emplois salariés pour 4% du territoire.
- Sur le territoire de Nice Côte d'Azur, 81% de l'emploi salarié est concentré sur 9% de la surface de la métropole.

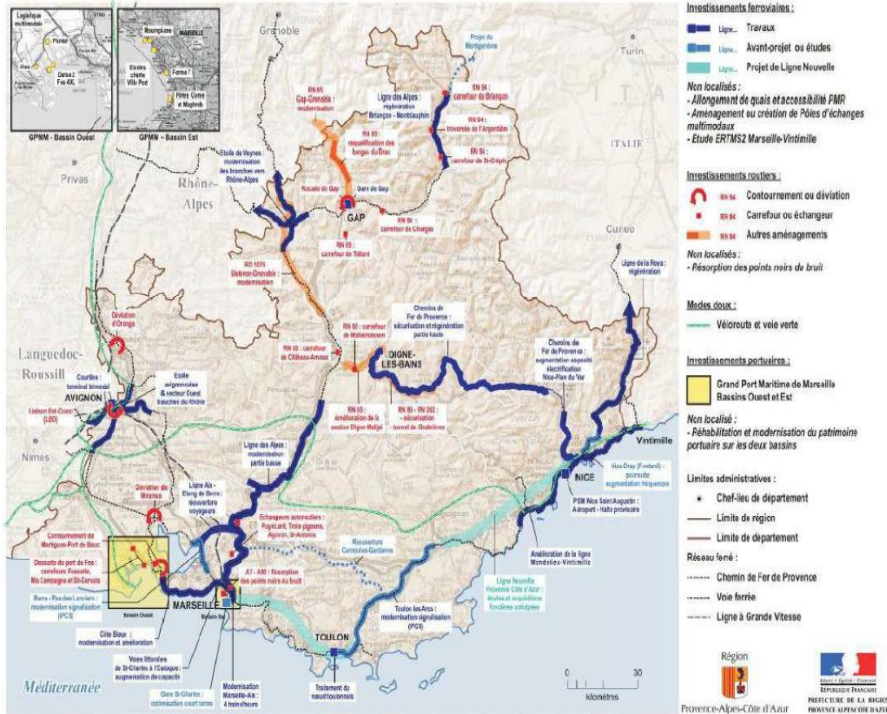
Σ Avec une saturation des infrastructures

- Ainsi, en 2015, sur le réseau routier national ce sont 31 500 km de bouchons qui ont été totalisés dans les Bouches du Rhône, le Var et les Alpes Maritimes.
- Cela renvoie aux retards pris dans le développement des infrastructures (routières, ferroviaires) mais aussi à la faiblesse du transport en commun (nombre et qualité) et/ou à leur saturation.

Contrat de plan Etat Région 2015-2020 : Les besoins de transport une nouvelle fois sous-estimée?

Contrat de Plan Etat-Région
2015 - 2020

Dynamiser l'accessibilité multimodale

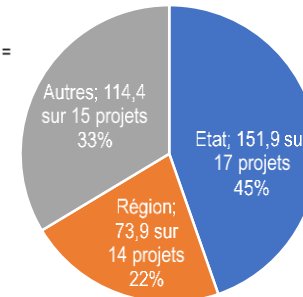


Σ Des priorités d'investissements affichées :

Pour la route : « amélioration de la sécurité, réduction des congestions chroniques, désenclavement et amélioration de la desserte des territoires et des grands pôles économiques, amélioration de la qualité de vie ».

CPER 2015-2020 pour les Routes par source de financement (M€)

Total = 340,3 M€ dont
Alpes de Haute Provence = 42,1 M€ (3 projets);
Hautes-Alpes= 68 M€ (6 projets);
Alpes-Maritime= 0;
Vaucluse= 83,7 M€ (3 projets);
Var= 0;
Bouche-du-Rhône= 136,5 M€ (5 projets).



Pour le ferroviaire et pôles multimodaux : renvoie à la « gestion du quotidien » avec la poursuite du financement d'opération de modernisation déjà engagées antérieurement, de « régénération, de maintenance sans forcément de projets nouveaux

Les projets d'infrastructures concernant le Port de Marseille Fos :

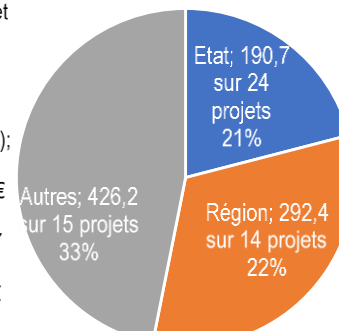
Concernent 12 projets pour un montant de 287,2 M€

Le fret ferroviaire n'est pas concerné par le CPER ni le fluvial.

Mais les financements dans le cadre des CPER devient aléatoires

CPER 2015-2020 pour le Ferroviaire et pôles multimodaux par source de financement (M€)

Total = 909,3 M€ dont
Alpes de Haute Provence et Hautes-Alpes = 70 M€ (3 projets);
Alpes-Maritime= 280,2 (9 projets);
Vaucluse= xx M€ (x projets);
Var= 50 M€ (2 projets);
Bouche-du-Rhône= 402 M€ (9 projets).
Multi départements = 106,7 M€ (4 projets).
Pôles multimodaux= 85 M€



Les réseaux de transports au niveau régional

Σ La Région a la responsabilité directe de 3 réseaux de transports :

- **Les Trains Express Régionaux (TER)** = 700 TER/jour, 40 millions de voyageurs/an, 145 gares et point d'arrêt, 320 engins et 1 008 km de lignes, l'exploitant pour l'heure est la SNCF. Celle-ci doit mettre en œuvre le service défini par la région dans le cadre d'un contrat/cahier des charges.
- **Les Lignes Express Régionales par Autocars (LER)** = ce sont des dessertes par autocars. Elles interviennent en « complément » du train. La région passe des marchés publics avec des transporteurs privés (Transdev Brémont, Autocars Payan, Autocars Sumian, Transdev CAP Provence, Cars Phocéens, SCAL, Transdev Sud-Est Mobilités Transdev Dauphiné, Voyages Arnaud). Les LER comprennent 22 lignes, 172 dessertes par jour pour 1 million de passager par an et 300 communes desservies.
- **Les Chemins de fer de Provence (CP)** = ligne Nice/Digne. La Région prend en charge les investissements sur le matériel roulant, les infrastructures. L'exploitant est la Compagnie Ferroviaire du Sud de la France (Régie Régionale des Transports). Ils transportent un peu moins de 0,5 millions de passagers par an.

Les Lignes TER

- 1 Hyères - Toulon - Marseille
- 2 Marseille - Toulon - Les Arcs-Draguignan
- 3 Les Arcs-Draguignan - Saint-Raphaël - Cannes - Nice
- 4 Mandelieu-La Napoule - Grasse - Cannes - Nice - Ventimiglia
- 5 Nice - Breil-sur-Roya - Cuneo
- 6 Marseille - Toulon - Nice - Ventimiglia
- 7 Marseille - Miramas via Port-de-Bouc et via Rognac
- 8 Marseille - Arles - Tarascon - Avignon
- 9 Marseille - Salon - Cavillon - Avignon
- 10 Lyon - Valence - Orange - Avignon - Marseille
- 11 Marseille - Nîmes - Montpellier
- 12 Marseille - Aix - Pertuis
- 13 Marseille - Manosque - Gap - Briançon
- 14 Valence - Veynes - Gap - Briançon
- 15 Briançon - Gap - Grenoble
- 16 Serres - Veynes - Gap - Briançon

Les Lignes LER

- 17 Marseille - Aix - Cavillon - Carpentras
- 18 Arles - Tarascon - Avignon TGV et centre ville
- 19 Toulon - Aix-en-Provence
- 20 Nice - Aix-en-Provence - Marseille
- 21 Nice - Gap
- 22 Avignon - Oraison - Digne
- 23 Aix-en-Provence - Avignon
- 24 Marseille - Aix - Manosque
- 25 Marseille - Manosque - Volx - Forcalquier
- 26 Forcalquier - Sisteron - Digne - Aix TGV - Aéroport Marseille Provence
- 27 Marseille - Gréoux - Castellane
- 28 Marseille - Manosque - Digne - (Barcelonnette)
- 29 Marseille - Gap - Briançon
- 30 (Marseille) - Gap - Barcelonnette
- ...

- 31 Marseille - Nice - Sisteron - Grenoble
- 32 Briançon - Gap - Digne
- 33 Digne - Château-Arnoux - Sisteron - Veynes - Gap - Briançon
- 34 Barcelonnette - Digne
- 35 Grenoble - Briançon
- 36 Le Luc - Aix TGV - Aéroport Marseille Provence
- 37 Digne - Sisteron
- 38 Digne - Manosque

Σ Depuis 2016 et 2017, avec les différentes lois de réforme territorial (MAPTAM, NOTRe), **la Région gère les transports interurbains** (voir plus bas) **et les transports scolaires** autrefois sous la responsabilité des départements. Seul le transport des enfants handicapés demeure sous la responsabilité des départements.

Quelques éléments sur les transporteurs privés assurant des services régionaux

Transdev Bremond

LER= 3 lignes
Départements :
Alpes de Haute-Provence= 6 lignes
Var= 6 lignes + Transport A la Demande
Urbains :
Dracénie = réseau Ted Bus
Agglo Durance Lubéron Verdon= navette Grèoux Les Bains, Transagallo, Transports scolaires

Transdev Dauphiné

LER= 1 ligne

Transdev CAP Provence

LER= 1 ligne
Urbains :
Métropole d'Aix, Gardanne, RTM (3 lignes)
Scolaires : Bassin Minier (Gardanne)

Cars Phocéens

LER= 2 lignes

Transdev Sud-Est Mobilité

LER= 3 lignes
Départements :
TransVaucluse= 7 lignes + 11 lignes scolaires
Edgard (Vaucluse) = 3 lignes+2 lignes scolaires
CarTreize = 3 lignes scolaires
Urbains :
Orange (TCVO)= 4 lignes + lignes scolaires
Agglo Terre de Provence = 2 lignes scolaires
300 salariés
230 véhicules

Autocars Sumian

LER= 1 ligne
Départements :
Alpes de Haute-Provence= 2 lignes
Var= 4 lignes
Vaucluse= 3 lignes scolaires
Urbains :
Paix d'Aix Mobilité= 3 lignes
110 bus

Voyages Arnaud

LER= 1 ligne
Départements :
TransVaucluse= 7 lignes
Urbains :
Réseau Sorg'en Bus (Sorgues) + 3 lignes scolaires

Autocars Payan

LER= 2 lignes
Départements :
Alpes Maritime= 3 lignes + Transports scolaires

Financement des infrastructures de transports: un simple accompagnement de la mise en concurrence des territoires?

Σ **Les infrastructures de transports et l'offre de transports collectifs demeurent fondamentalement sous-développés en PACA** compte-tenu des besoins de la population, de sa concentration (70% est concentrée sur la frange littoral), de la spécialisation économique de certains territoires, des contraintes géomorphologiques, des flux de transit important (???)

Σ **Le réseau ferroviaire demeure limité et en retard** de développement et de modernisation. Le développement urbain et l'offre de transport n'ont pas été articulés. Certains axes sont saturés (couloirs rhodanien, littoral) et des territoires sont enclavés (arrière pays, massif montagneux).

Σ Compte tenu de la pression idéologique sur les finances publiques (discours sur la nécessaire baisse des dépenses publiques en vue de privatiser) les fonds d'Etat se raréfient mettant à mal les solidarités entre territoires tant au sein de la Région qu'entre Régions: **perte de dotations d'Etat est évalué à 140 M€ pour la Région et 1,5 Mds€ pour les autres collectivités territoriales de la Région**. La participation de l'Etat dans le ferroviaire est limité entre 30 et 40%.

Σ A contrario les besoins en transports de voyageurs et de marchandises ne cessent d'augmenter et d'évoluer. **Satisfaire ces demandes de déplacements devient essentiel pour le développement global du territoire : accès à la formation, accès à l'emploi, à la culture et aux loisirs, liaisons intra régional, avec le reste de la métropole et du monde.**

Σ De plus, si la Région est désormais chef de file de l'intermodalité des transports avec les Réformes Territoriales (lois MPATAM et NOTRe), de l'autre la fin de la clause de compétence générale des départements et la pression sur les finances des collectivités interroge sur les co-financements possibles. La renégociation de 2017 du CPER a conduit à la « réduction globale des travaux prévus ». **Les priorités ont été recentrées sur « le développement de lignes structurantes. Mais face à ce désengagement quel type de financement alternatif?**

Les besoins d'infrastructures de transport au niveau régional: une analyse de la Région sans les moyens qui devraient aller avec

Les besoins ont été identifiés ainsi par la région :

∑ La **ligne ferroviaire** nouvelle Provence Côte d'Azur pour désengorger les zones périurbaines dans le cadre de système de transports des grandes villes saturés (désaturation des nœuds de Marseille et Nice), transformer les gares en points de rabattement principaux et développer les pôles multimodaux, « optimiser » l'offre (fréquence, finesse desserte, tarification, améliorer le système d'informations voyageurs

∑ La nécessité de développer le **TER** pour les déplacements domicile travail comme alternative à la route (manque de conducteurs, renouvellement de la flotte.

∑ **Pour la route** : développement de la desserte des grands pôles économiques (plan de relance autoroutiers avec le financement des échangeurs, typologies des axes routiers prioritaires (axes desservant les ZA et zone d'emplois, axes essentiel au désenclavement, axes touristiques) afin de prioriser les financements.

∑ **Pour la mer, pour les fleuves**

Un fort potentiel pour le fret (Plan Rhône privilégier une axe Europe du Nord/Méditerranée

Le SRADDET, défini trois grandes lignes directrices : renforcer l'attractivité et la qualité de vie du territoire, organiser un maillage équilibré du territoire et conforter les centralités, mettre en capacité les territoires en conjuguant diversité et égalité, les PRI et le PRIT.

I.2. L'emploi dans les transports

Un faible progrès de l'emploi dans les transports, mais plus important que l'emploi global en PACA

Σ Entre 2008 et 2016, l'emploi dans le secteur a augmenté de 3,2% (+2 665 ETP), soit +0,4%/an en moyenne. C'est une évolution assez faible mais qui est deux fois plus rapide que celle de l'emploi total en PACA.

Σ Au-delà de cette vision globale, une « redistribution » s'est opérée au sein du secteur avec une perte d'emploi pour le transport ferroviaire (-35%/-5%/an), le transport maritime de voyageurs (-33%/-5%/an), l'entreposage frigorifique (-10%/-1%/an), les services auxiliaires de transport par eau (-20%/-3%/an). A contrario, l'emploi a fortement augmenté pour le transport urbain de voyageurs (+7%/+1%/an), les taxis (+35%/+4%/an), les transports routiers de voyageurs (+29%/+3%/an), le transport maritime de fret (+12%/+2%/an), l'entreposage non frigorifique (+58%/+6%/an), les services auxiliaires de transports terrestres (+60%/+6%/an), les services auxiliaires de transport aérien (+13%/+2%/an).

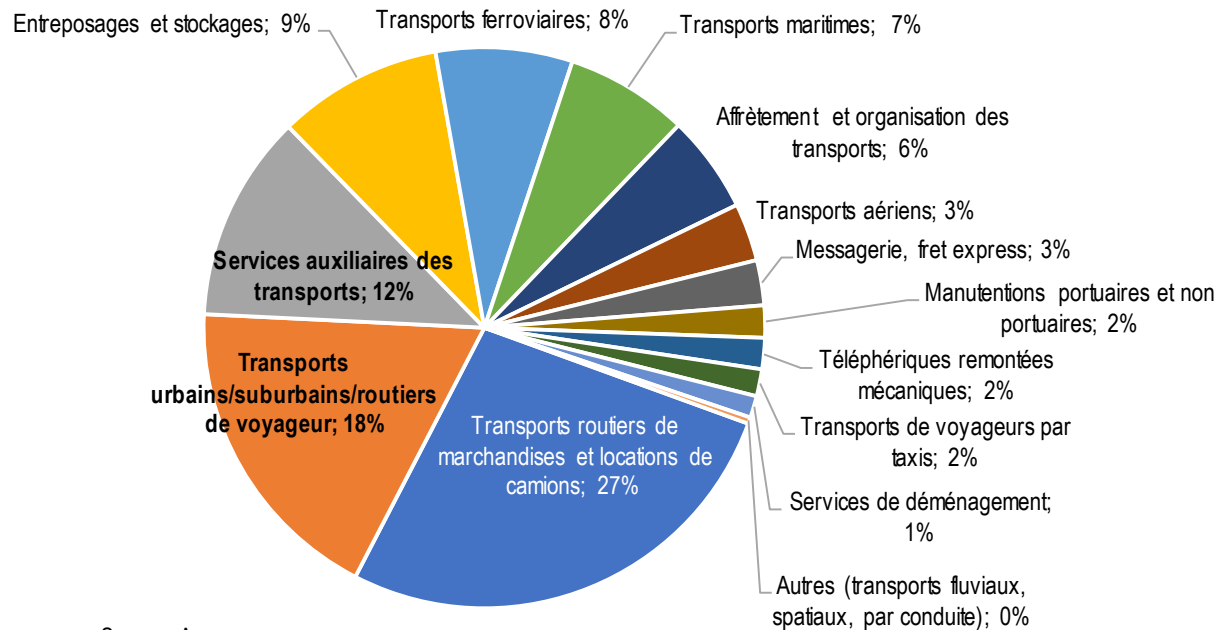
Emploi dans le secteur des transports et la logistique

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	16/15	16/08
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	10 162	10 324	10 242	9 970	9 760	9 569	9 519	6 764	6 650	-1,7%	-34,6%
T transports ferroviaires de fret	65	55		33	50	81	89	90	84	-6,7%	29,2%
T transports urbains et suburbains de voyageurs	7 205	7 344	7 533	7 625	7 761	7 389	7 541	7 653	7 728	1,0%	7,3%
T transports de voyageurs par taxis	989	943	996	1 005	1 014	1 067	1 143	1 223	1 332	8,9%	34,7%
T transports routiers réguliers de voyageurs	4 429	4 548	4 693	4 623	4 666	4 701	4 931	5 128	5 330	3,9%	20,3%
Autres transports routiers de voyageurs	1 605	1 786	1 839	2 158	2 333	2 428	2 458	2 497	2 480	-0,7%	54,5%
Téléphériques et remontées mécaniques	1 658	1 510	1 698	1 567	1 606	1 510	1 542	1 362	1 537	12,8%	-7,3%
T transports routiers de fret interurbains	10 878	9 906	10 097	10 235	10 234	10 152	9 969	10 309	10 935	6,1%	0,5%
T transports routiers de fret de proximité	10 395	10 297	10 925	11 048	10 998	10 294	10 290	10 304	10 785	4,7%	3,8%
Location de camions avec chauffeur	1 514	1 338	1 293	1 320	1 382	1 357	1 433	1 434	1 409	-1,7%	-6,9%
Services de déménagement	1 356	1 182	1 237	1 214	1 085	1 048	1 087	1 047	1 075	2,7%	-20,7%
T transports par conduites	294	290	302	297	294	283	273	275	271	-1,5%	-7,8%
T transports maritimes et côtiers de passagers	2 799	3 230	2 749	2 637	2 759	2 751	2 594	2 365	1 884	-20,3%	-32,7%
T transports maritimes et côtiers de fret	3 712	3 573	3 683	3 744	3 824	3 943	4 415	4 275	4 172	-2,4%	12,4%
T transports fluviaux de passagers	39	44	48	50	46	38	46	45	38	-15,6%	-2,6%
T transports fluviaux de fret	40	40	39	38	34	29	14	7	4	-42,9%	-90,0%
T transports aériens de passagers	2 959	2 817	2 767	2 950	3 239	3 136	2 952	2 851	2 783	-2,4%	-5,9%
T transports aériens de fret	59	59	61	61	67	78	71	70	69	-1,4%	16,9%
T transports spatiaux	4		1								ns
Entreposage et stockage frigorifique	1 230	1 242	1 229	1 211	1 175	1 213	1 266	1 200	1 096	-8,7%	-10,9%
Entreposage et stockage non frigorifique	4 446	4 397	4 887	5 030	5 411	5 779	5 976	6 601	7 024	6,4%	58,0%
Services auxiliaires des transports terrestres	3 564	3 517	3 526	3 424	3 296	3 249	3 156	5 657	5 705	0,8%	60,1%
Services auxiliaires des transports par eau	2 504	2 444	2 403	1 914	2 000	2 041	2 001	1 988	2 008	1,0%	-19,8%
Services auxiliaires des transports aériens	2 220	2 265	2 094	2 235	2 365	2 497	2 465	2 499	2 499	0,0%	12,6%
Manutention portuaire	634	555	554	1 061	1 128	1 127	1 136	1 155	1 176	1,8%	85,5%
Manutention non portuaire	525	509	524	540	523	495	438	429	410	-4,4%	-21,9%
Messagerie, fret express	2 371	2 358	2 250	2 301	2 247	2 130	2 132	2 213	2 223	0,5%	-6,2%
Affrètement et organisation des transports	5 197	4 951	4 941	5 014	4 964	4 925	4 918	4 888	4 811	-1,6%	-7,4%
Total	82 853	81 524	82 611	83 305	84 261	83 310	83 855	84 329	85 518	1,4%	3,2%
% Emploi total PACA	6,4%	6,4%	6,5%	6,4%	6,5%	6,5%	6,6%	6,6%	6,7%		

Source : Acoess

L'emploi dans les transports : surreprésentation des intérimaires et accidents de travail plus importants

Répartition de l'emploi par secteur en 2016



Source : Acooss

Σ Les trois premiers secteurs du transport regroupent 57% de l'emploi. Le premier secteur est celui du transport routier de marchandises, suivi par le transport urbain et routier de voyageurs. Les services auxiliaires de transport dépassent largement les 12%.

Σ Alors que le secteur du transport représente environ 6% de l'effectif régional, ce même secteur concentre 15% de l'emploi intérimaire de PACA selon la Direccte. De même, 34% de l'emploi intérimaire des services est situé dans le secteur du transport et de l'entreposage.

Σ Après les salariés du secteur du bâtiment, c'est ceux du transport qui enregistraient en 2013 le plus haut taux de fréquence et de gravité des accidents du travail.

2010 et 2030, une hypothèse de 4 500 emplois de plus dans les transports

Σ Cela correspondrait à une croissance annuelle moyenne inférieure à 0,3%. C'est somme toute assez faible compte-tenu des besoins existants de transport au sein de PACA et au regard de l'évolution globale de l'emploi qui est envisagée.

Évolution de l'emploi par secteur entre 2010 et 2030 en PACA selon le scénario central de projection (source INSEE)		
Secteur d'activité	en milliers d'emplois potentiels et en %	
	Variation 2010-2030 en milliers	en %
Activités scientifiques techniques, services administratifs et de soutien	58,4	+ 25,9
Administration publique, enseignement, santé & action sociale	45,4	+ 7,5
Autres activités de services	28,5	+ 24,5
Commerce, réparation auto moto	16,3	+ 6,3
Construction	14,7	+ 11,3
Activités immobilières	11,6	+ 45,7
Activités financières et d'assurance	9,9	+ 20,3
Hébergement et restauration	7,9	+ 7,7
Information et communication	7,2	+ 18,4
Transports et entreposage	4,5	+ 5,4
Fabrication de denrées alimentaires, boissons, tabac	3,2	+ 11,0
Cokéfaction et raffinage	-0,2	-9,2
Industrie automobile	-0,3	-26,6
Fabrication de matériels de transport hors automobile	-1,3	-10,9
Extraction, énergie, eau, déchets	-1,3	-4,6
Agriculture, sylviculture et pêche	-2,0	-6,4
Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques, fabrication de machines	-5,0	-26,6
Fabrication d'autres produits industriels	-11,0	-16,1
Ensemble	186,5	+ 9,8

Source : Insee, recensements de la population, projections de population active 2007-2030 - Centre d'analyse stratégique (traitements Insee)

I.3. Les Aéroports

Avec la privatisations des entreprises, le dynamisme économique et social du secteur aéroportuaire en PACA est utilisé au profit des grands groupes (1/2)

Σ **Les aéroports régionaux drainent un important tissu économique et social dans la région.** Selon les dernières études effectuées, en 2010, alors que les aéroports de Nice et de Marseille réalisaient respectivement 200 M€ et 130 M€ de chiffre d'affaires, c'est globalement plus de 7 Mds€ de recettes qui était générées sur Nice et plus de 4 Mds€ sur Marseille à travers l'ensemble des entreprises présentes sur ces plateformes (94 pour Nice et 200 pour Marseille). Les 2 aéroports « génèrent » un tissu social extrêmement important avec près de 66 000 emplois en ETP pour Nice et 36 000 ETP pour Marseille.

L'impact économique et social des aéroports de Nice et Marseille

Aéroport de Nice Côte d'Azur

<i>En chiffre d'affaires</i>		2010
Impact éco direct		0,3 Mds€
Impact éco indirect + induit + catalytique		6,8 Mds€
Impact total (en chiffre d'affaires)		7,1 Mds€
<i>Impact social</i>		2010
Emplois directs (site aéroportuaire)		4 835
Emploi indirect (territoire)		61 157
Emplois total		65 992

Aéroport de Marseille Provence

<i>En chiffre d'affaires</i>		2010
Impact éco direct		0,6 Mds€
Impact éco indirect + induit + catalytique		3,7 Mds€
Impact total (en chiffre d'affaires)		4,3 Mds€
<i>Impact social</i>		2010
Emplois directs (site aéroportuaire)		5 500
Emploi indirect (territoire)		30 000
Emplois total		35 500

Source : Progexa, d'après les CCI

A Marseille, pour chaque million de passagers supplémentaire, 1 000 emplois sont créés et 4 000 emplois indirects.

Σ **Notons que ces emplois correspondent pour l'essentiel à de l'emploi précaire, sous-traitants en piste.** Ceci est lié au développement de l'externalisation croissante de la part des compagnies et des activités aéroports, avec comme volonté affichée de se recentrer sur leur « cœur de métier » afin de maximiser la rentabilité financière. Entre 2008 et 2016, l'aéroport de Nice a versé 114 M€ de dividendes aux actionnaires (dont près de la moitié en 2016), soit un taux moyen de distribution de 65% du bénéfice. Les salariés des sociétés gestionnaires mais aussi de l'ensemble des sociétés sous-traitantes ou fournisseurs constituent la variable d'ajustement pour permettre de respecter d'un côté les cahiers des charges sur les investissements, les exigences des compagnies aériennes et de l'autre l'exigence de rentabilité. Quid d'un statut du travailleur aéroportuaire pour empêcher la mise en concurrence coupe-gorge des salariés travaillant sur les aéroports?

Avec la privatisations des entreprises, le dynamisme économique et social du secteur aéroportuaire en PACA est utilisé au profit des grands groupes (2/2)

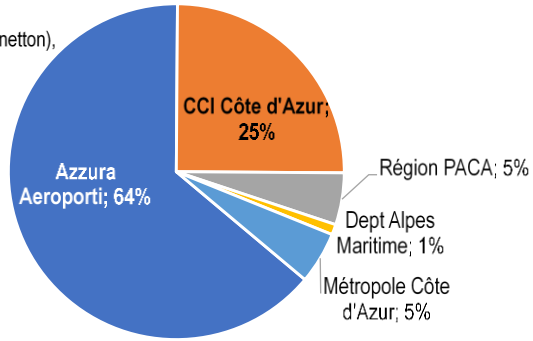
Σ L'Etat a cédé sa part dans ACA en 2016

Σ C'est un transfert des richesses créés à un grand groupe privé.

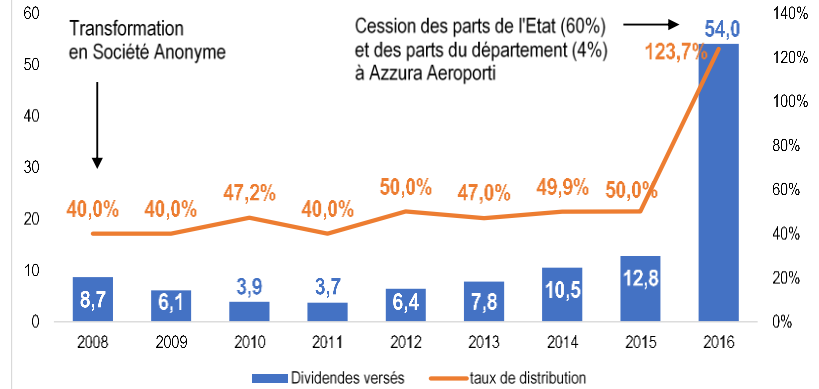
Mais qu'en est-il du développement ultérieur de Nice et de l'emploi ?

Structure du Capital des Aéroports de la Côte d'Azur au 31/12/2016

Azzura Aeroporti est détenue :
à 75% par Atlantia (Groupe Benetton),
à 25% par Edf



Dividendes versés (M€) et taux de distribution de Aéroports Nice Côte d'Azur SA (% résultat net)

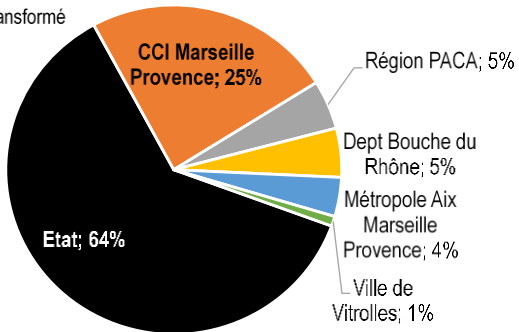


Σ Quel place de l'Etat au sein d'APM?

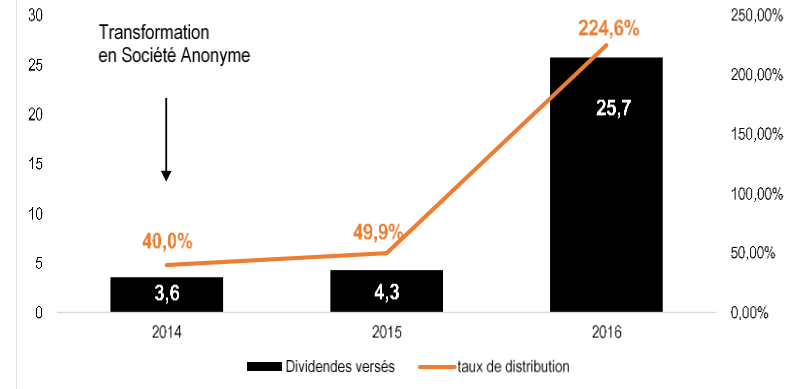
Σ En 2016, un dividende exceptionnel à la demande de la CCI avant d'engager la cession des parts de l'Etat à un opérateur privé*.

Structure du Capital Aéroport Marseille Provence au 31/12/2016

L'aéroport de Marseille a été transformé en Société Anonyme en 2014



Dividendes versés (M€) et taux de distribution de Aéroport Marseille Provence SA (% résultat net)



Le trafic des principaux aéroports de PACA : quelle complémentarité de développement entre Nice et Marseille?

Trafic des principaux aéroports en France

Millions de passagers	2014	2015	2016	2017	17/16	TCAM 14-17
Aéroports parisiens	92,7	95,4	97,2	101,5	+4,5%	+3,1%
Nice Côte d'Azur	11,7	12,0	12,4	13,3	+7,1%	+4,5%
Lyon Saint-Exupéry	8,5	8,7	9,6	10,3	+7,7%	+6,7%
Marseille Provence	8,2	8,3	8,5	9,0	+6,2%	+3,2%
Toulouse Blagnac	7,5	7,7	8,1	9,3	14,6%	+7,2%
Bâle-Mulhouse	6,5	7,1	7,3	7,9	7,9%	+6,6%
Total 10 1ers aéroports régionaux	58,5	60,8	63,9	68,9	7,8%	+5,6%
Total trafic Passagers en France	144,8	150,0	154,6	164,0	+6,1%	+4,2%

Source= DGAC, aéroports, TCAM= Taux de croissance annuel moyen

Pour mémoire en 2016 : Toulon Hyère 498 kPax, Avignon Caumont 15 kPax, Cannes MAndelieu 8 kPax

Trafic fret des principaux aéroports en France

Milliers de tonnes	2014	2015	2016	16/15
Aéroports parisiens	1 451	2 010	2 048	+2%
Toulouse Blagnac	59	59	65	+10%
Marseille Provence	52	51	55	+8%
Bâle-Mulhouse	42	49	55	+12%
Lyon Saint-Exupéry	46	49	53	+8%
Nice Côte d'Azur (7)	15	13	13	+1%
Total 10 1ers aéroports régionaux	268	271	297	+10%
Total trafic fret en France métropole	1 740	2 305	2 371	+3%

Source= DGAC, aéroports, hors trafic postal, TCAM= Taux de croissance annuel moyen

- Σ **Deux aéroports en forte croissance.** La croissance du trafic passager de Nice et Marseille est conséquente. Cependant, celle de Marseille apparaît plus limitée alors que sa zone de chalandise est plus favorable. **Qu'en est-il de la complémentarité de ces deux plateformes, des liaisons avec l'environnement économique?**
- Σ **Marseille a un trafic centré à 19% sur Paris** et 22% sur les régions métropolitaines: les deux premières destinations sont Orly et CDG suivi par Londres, Nantes et Amsterdam. Les seules compagnies à dépasser le million de passager sont Air France/Hop! Et Ryanair, suivis par Air Corsica, Air Algérie et Lufthansa.
- Σ **Nice a un trafic centré pour un quart sur Paris** et 12% sur les autres régions. Le trafic international est donc largement majoritaire avec des fortes croissances sur le Maghreb, l'Europe du Sud. Air France et Easyjet ont une forte présence.
- Σ **Marseille est le 2^{ème} aéroport de fret en Régions** derrière Toulouse (Airbus). Il bénéficie de la taille de la Métropole et de la place de certaines filières industrielles (notamment aromatique). Il bénéficie aussi de la présence de Chronopost et de DHL (doublement de la capacité de traitement. Cela permet une spécialisation sur le fret express (90% du tonnage). Ce dernier est en fort développement (+8%) alors que le fret traditionnel est stable.
- Σ Nice dispose cependant d'installation cargo plus moderne.
- Σ **Quid de l'avenir des activités fret et des investissements nécessaires dans un contexte de gestion pour la rentabilité financière?** Quelles liaisons des aéroports avec les infrastructures routières, ferroviaires et maritimes?

Quelques éléments économiques sur les résultats des sociétés aéroportuaires

Éléments sur Nice Côte d'Azur

M€	2015	2016	Var.
Chiffre d'affaires	236	246	+5%
Valeur Ajoutée	148	160	+8%
Résultat Brut d'Exploitation	103	116	+12%
Résultat d'exploitation	43	70	+63%
Résultat net	26	44	+71%
Effectif	592	588	-1%
Capacité d'autofinancement	75	76	+2%
Investissement	50	55	+11%
Capitaux propres	208	239	+15%
Dette financière nette	107	97	-10%
<i>Taux d'endettement</i>	52%	40%	

Éléments sur Marseille Provence

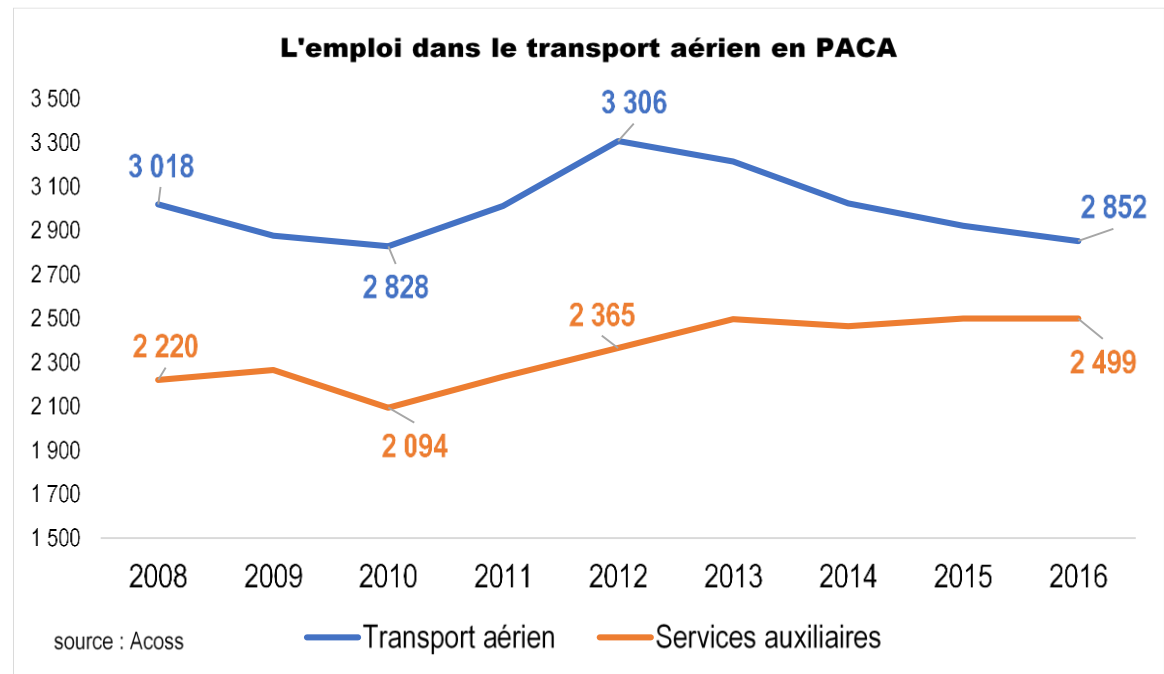
M€	2015	2016	Var.
Chiffre d'affaires	130	134	+3%
Valeur Ajoutée	72	76	+6%
Résultat Brut d'Exploitation	39	41	+7%
Résultat d'exploitation	12	16	+27%
Résultat net	9	11	+34%
Effectif	372	377	+1%
Capacité d'autofinancement	33	37	+12%
Investissement	22	26	+18%
Capitaux propres	85	90	+7%
Dette financière nette	-50	-55	+10%
<i>Taux d'endettement</i>	-	-	

Progrès limité de l'emploi dans le transport aérien en PACA

- Σ L'emploi identifié du transport aérien est de 5 351 salariés, soit +2,2% entre 2008 et 2016 (soit +0,3%/an).
- Cette évolution est portée exclusivement par les services dits auxiliaires (assistance en escale etc.), avec une progression de 12,5% entre 2008 et 2016 (soit +1,5%).
- A contrario, l'emploi dans le transport aérien stricto sensu diminue de 5,5% entre 2008 et 2016 (soit -0,7%/an).

Σ Cette évolution recouvre la tendance à la sous-traitance accrue des activités tant par les compagnies aériennes que par les sociétés gestionnaires d'aéroports.

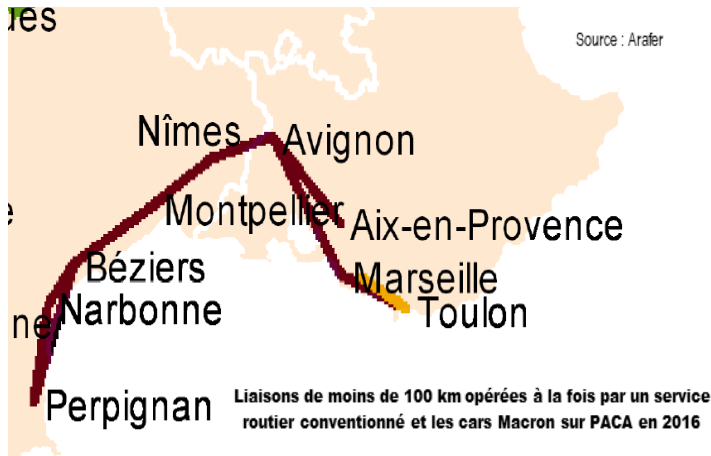
Pour mémoire sur la même période le trafic aérien passagers des deux plateformes aéroportuaires principales de PACA est passé 17,2 Mpax à 20,9 Mpax, soit +21,5% (+2,5%/an).



I.4. Le Transport interurbain et urbain

Cars « macron »*, en PACA, en concurrence avec les services conventionnés

Σ La concurrence existe sur les services routiers...



Σ En 2016, sur les liaisons inférieures à 100 km, les cars « macron » étaient en concurrence directe avec des transports conventionnés sur les liaisons Avignon- Marseille-Toulon et Avignon Aix-en-Provence.

Σ Sur l'ensemble des distances cette confrontation directe concernait un peu plus de liaisons. Seules des lignes de cars régionaux étaient concernées.

Σ Pour la plupart, il s'agit des lignes les plus fréquentées.

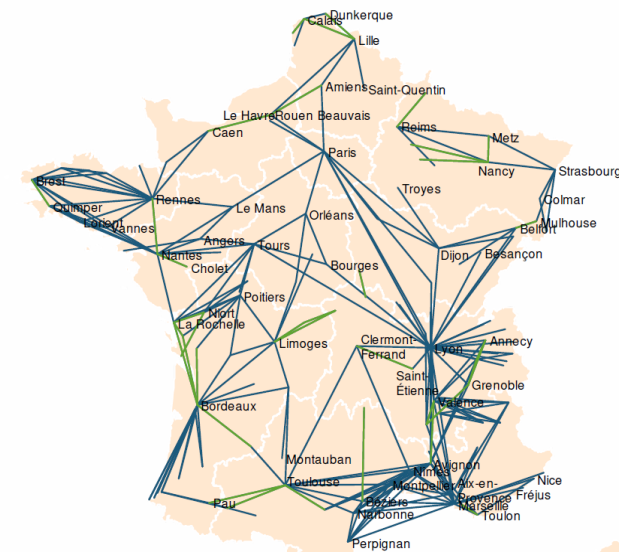
Σ En fait, ces liaisons ne concernent pas la partie Est de la Région (hormis lignes saisonnières).

Σ Les autocars « macrons », écrèment ainsi les lignes les plus fréquentées. Ils laissent, de fait, ainsi au service public, les lignes peu fréquentées. Cela peut mettre en cause la péréquation entre les différentes parties du réseau régional.

Σ L'impact sur l'emploi des autres secteurs de transport de voyageurs peut être importantes.

...Mais est plus concentrée sur le TER

Les 233 liaisons opérées à la fois par un train TER et par un service librement organisé en 2016



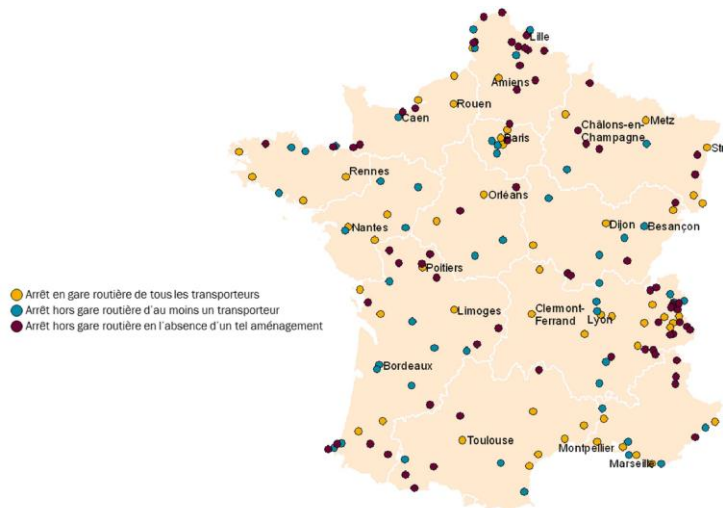
Légende :

- en bleu : liaison opérée par un service librement organisé et par un train TER
- en vert : liaison opérée par un service librement organisé et par une ligne mixte train/TER

*pudiquement appelé « service librement organisé » dans le vocable officiel

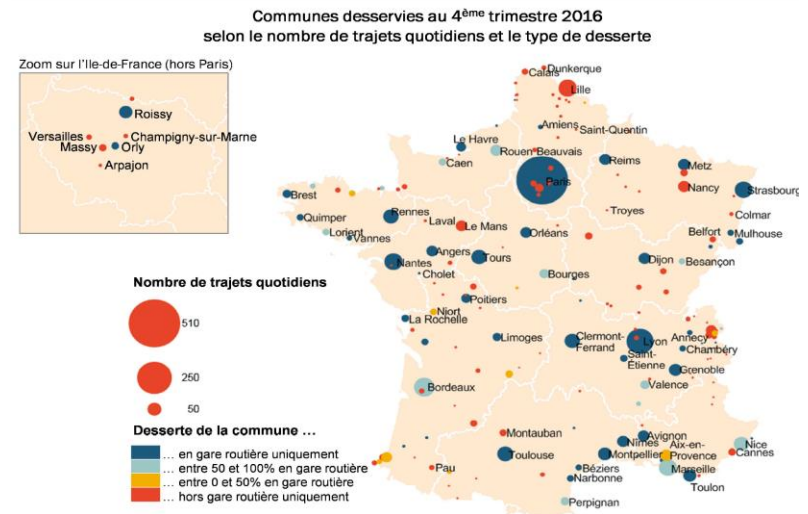
Cars « Macron »: une desserte somme toute limitée

Sur 15 points d'arrêt desservis par les cars macron, 11 le sont en dehors des gares routières. Ce qui pose un problème d'aménagement pour les collectivités.



Σ De fait, en Paca, l'essentiel des arrêts desservis sont concentrés sur une petite partie du littoral.

Cartographie des points d'arrêts desservis par les opérateurs de services librement organisés avec la fréquence quotidienne moyenne par ville



Σ En Paca, seule Aix et Marseille faisaient partie des dix villes ayant le plus de destination en 2016 en métropole : 45 pour Aix (42 départs quotidiens), 44 pour Marseille (80 départs quotidiens).

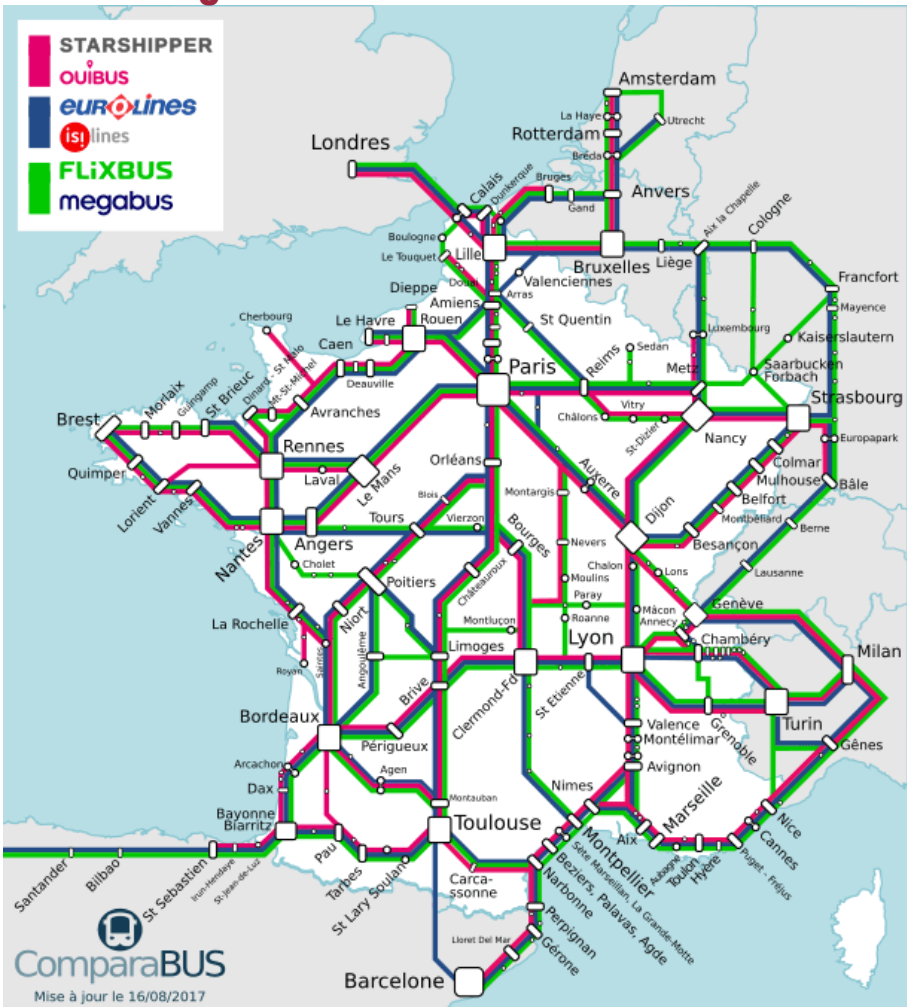
Σ Sur les 33 lignes ayant une fréquence supérieure à 10 allers-retours quotidien, en Paca, seules étaient concernées Marseille-Paris, Lyon Marseille, Marseille-Nice, Marseille-Montpellier.

Σ Aucun ligne de PACA n'entrait dans le top 10 des liaisons les plus fréquentées.

Σ Sur PACA, ce sont 47 déclarations de lignes qui ont été effectuées depuis 2015 par Ouibus, Eurolines, Flixbus et Starshipper. Attention, seules les lignes inférieures ou égales à 10 km font l'objet d'une déclaration. Les lignes supérieures à 100 km ne font l'objet d'aucune déclaration.

Les lignes des cars « Macron » au regard des lignes intercitys

Les trois géants des cars « Macron »



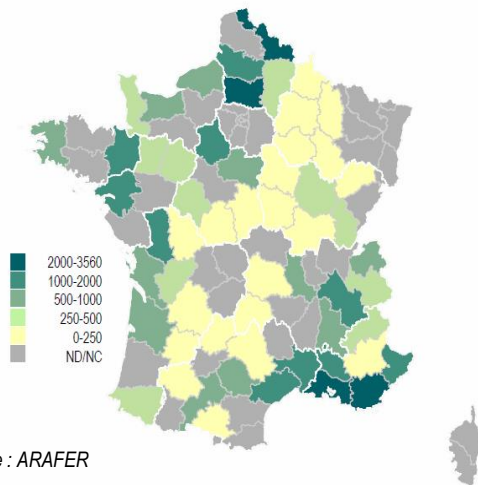
Les Lignes intercitys



Les services conventionnés départementaux et régionaux : une densité supérieure à la moyenne métropolitaine

Σ En 2016, les autocaristes des Bouches-du-Rhône et du Var avaient parcouru le plus de km/1000 km²

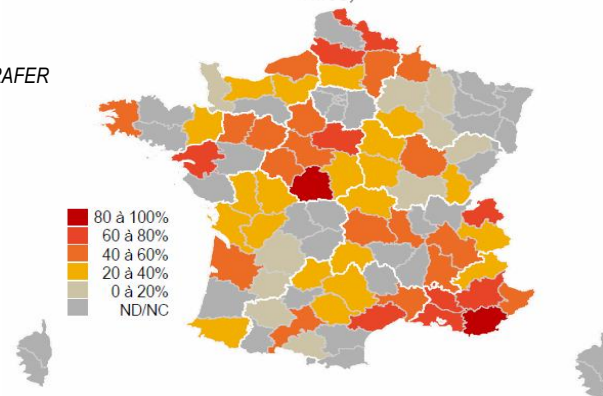
Intensité de circulation des lignes routières départementales



Σ Le maillage, en termes de ville desservie était le plus dense dans le Var.

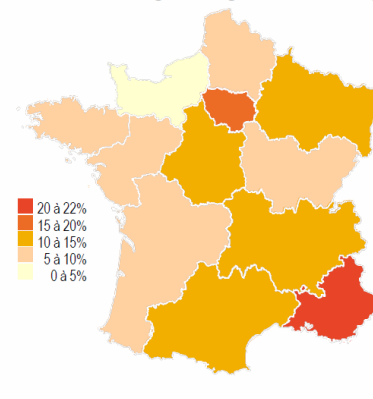
Densité du maillage des lignes routières départementales
(nombre de villes desservies sur le nombre total de villes)

Source : ARAFER



Σ Au niveau des services régionaux, c'est PACA qui avait le maillage le plus dense

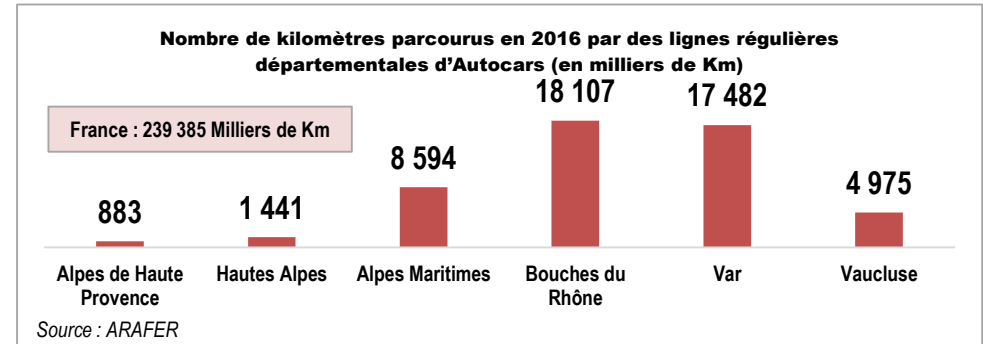
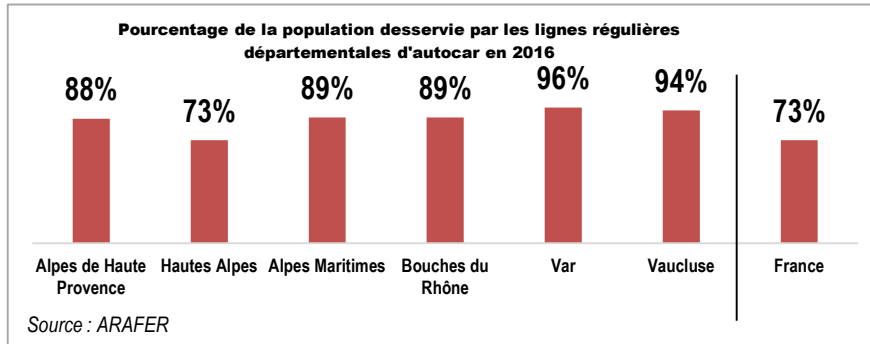
Densité du maillage des lignes routières régionales



Source : ARAFER

Σ Au niveau régional, les services conventionnés étaient assurés par 5 entreprises, concernant 44 lignes (hors car TER). Ce sont 206 villes qui étaient desservies (dont 95 pour les cars TER et 143 pour les autres lignes régionales). Cela représentaient 2 653 liaisons opérées (471 pour les cars TER, 2 271 pour les autres lignes régionales)

Les lignes régulières d'autocars : une desserte des populations relativement importante



La population de région PACA est globalement mieux desservie que la population française dans son ensemble.

Σ Mais un trafic principalement au sein de la région

Σ Une position intermédiaire pour la région PACA...

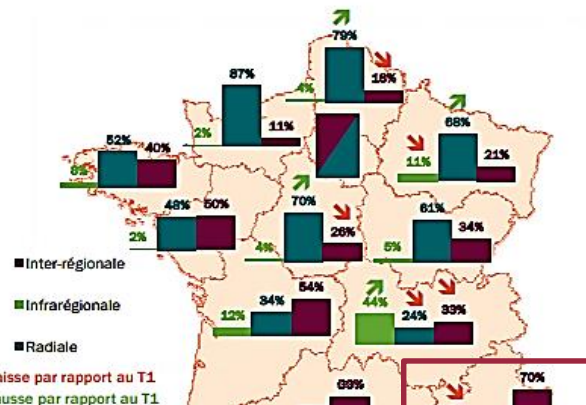
Description de l'offre de villes desservies et de liaisons opérées

	Nombre de villes desservies				Nombre de liaisons opérées			Poids des liaisons
	Cars TER	Autres lignes régionales	Total (hors doublons)	Par ligne*	Cars TER	Autres lignes régionales	Total (hors doublons)	
Auvergne-Rhône-Alpes	391	110	466	12	2 789	802	3 530	13%
Bourgogne - Franche-Comté	285	17	295	6	2 001	73	2 073	8%
Bretagne	94	24	107	9	335	143	456	2%
Centre-Val-de-Loire	180	141	202	8	1 068	927	1 387	5%
Grand-Est	645	31	651	7	4 926	97	4 955	19%
Hauts-de-France	220	64	277	12	1 306	679	1 983	8%
Ile-de-France	51	195	224	11	212	1 606	1 795	7%
Normandie	61	86	115	9	276	619	820	3%
Nouvelle-Aquitaine	281	165	397	14	1 601	1 516	2 955	11%
Occitanie	255	340	511	12	1 785	2 694	4 212	16%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	95	143	206	16	471	2 271	2 653	10%
Pays-de-la-Loire	71	69	117	8	313	415	709	3%
Total France (hors doublons inter-régionaux)	2 629	1 385	3 568	11	15 961	11 797	26 349	100%

Source : ARAFER

Tableau 3 Description de l'offre de villes desservies et de liaisons opérées *pour les lignes régionales régulières hors Cars TER

Figure 4 Répartition des passagers par région d'origine ou de destination selon la nature de la liaison effectuée au T2 2017



Note de lecture : Parmi les voyageurs ayant pour origine ou destination une ville de la région Rhône-Alpes, 44 % ont emprunté une liaison infrarégionale, 24 % ont emprunté une liaison radiale (vers Paris y compris La Défense et Bagnole-Gallieni) et 33 % une liaison de Rhône-Alpes vers une autre région (dont Ile-de-France hors Paris).

Source : ARAFER

10% des liaisons d'Autocars qui existent en France ont pour point de départ ou point d'arrivée la région PACA. Ce qui représente 2 653 liaisons sur les 26 349 que compte la France.

Au 2^{ème} trimestre 2017, 88% des déplacements en autocars ont eu lieu à l'intérieur de la région PACA. 18% se sont même fait à un niveau infrarégionale (sans quitter le département).

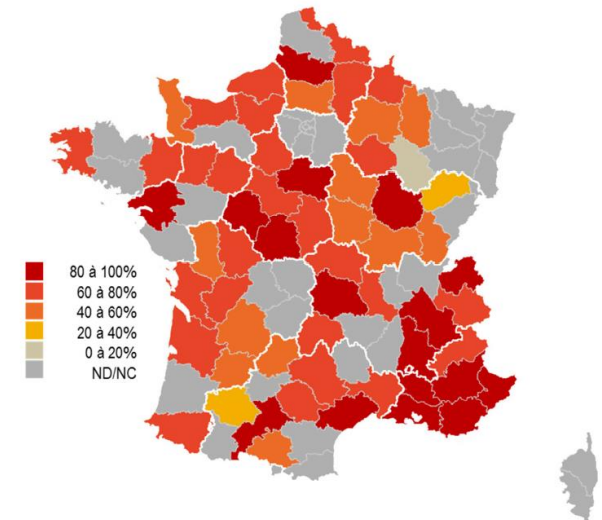
Quelques éléments sur l'offre des services conventionnés en PACA

Lignes routières départementales

	Nombre de lignes	Nombres de liaisons	Nombre de villes desservies	% de villes desservies	Nombre moyen de place/autocar	Nombre moyen de départs/jours /lignes
Alpes de Haute Provence	46	538	127	64%	37	4
Hautes-Alpes	20	223	64	37%	29	12
Alpes Maritimes	24	455	76	47%	49	28
Bouche-du-Rhône	33	389	82	69%	57	46
Var	54	925	131	86%	nc	25
Vaucluse	32	626	110	73%	54	18
Total PACA	209	3 156	590	-	-	133

Source : ARAFER

Densité de population dont la commune d'habitation bénéficie d'un service routier départemental



Données relatives aux lignes routières régionales

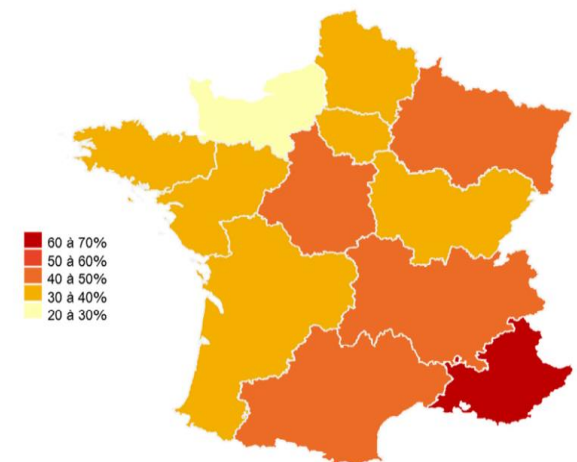
	Liaisons infra régionales			Liaisons interrégionales			Total Liaisons Total
	Autres lignes	Cars TER	Total*	Autres lignes	Cars TER	Total*	
PACA	2 200	419	2 527	71	57	126	2 653
France*	10 869	14 839	24 352	928	1 122	1 997	26 349
% PACA	20%	3%	10%	8%	5%	6%	10%

Autres lignes régionales

	Fréquence journalière/ligne	Nombre de place moyen par autocar
PACA	16,4	51
France*	25,5	52

* hors doublons. Source : Arafer

Densité de population dont la commune d'habitation bénéficie d'un service routier régional



Une pluralité de réseaux de transports interurbains dans les départements : Quid d'une harmonisation à terme au niveau régional?



ALPES DE HAUTE-PROVENCE

23 lignes organisées en 5 secteurs, desservant 100

communes par le biais de DSP* à des compagnies de transports privées : SAS *Autocar Sumian* (3), *Transdev Bremond* (4), *Payan autocars* (8), *SCAL Dignes Les Bains* (6), *SCAL Gap* (3), *Autocars Delaye* (3), *Haut Verdon Voyage* (1) + *Mairie de Selinard* (1),



CONSEIL GÉNÉRAL
DES ALPES-MARITIMES

: Lignes d'Azur du Conseil Général des Alpes Maritimes

100 lignes, 250 autocars, 1 800 points d'arrêt, 11 millions d'usagers par an. Régie. Gérés avec la Métropole de Nice.



8 lignes cadencées autour de Gap et Briançon, 21 lignes de rabattement, 17 lignes saisonnières, 1 ligne transfrontalière, 200 services scolaires spécifiques. Statuts ?



DÉPARTEMENT
BOUCHES
DU-RHÔNE



: Réseau « Carreize », géré conjointement par la

métropole d'Aix Marseille Provence et par le conseil régional PACA, 10,6 Millions de passagers en 2016. Il regroupe 40 lignes régulières + une dizaine de navettes par autoroutes + 66 circuits scolaires. Il mobilise 570 cars. Le budget 2015 était de 80 M€. La DSP se fait par l'intermédiaire de 15 entreprises de transports (Comme *Ulysse*, *Société varoise de transports*, *Telleschi*, *Transdev*, *NAP Tourisme*, *Société d'Autocar de Provence*, *Méditerranéenne de transports*, *Autocars Sumian*, ...)



: Réseau « Varlib », 250 lignes, 610 Cars, 2 Millions de

voyages chaque année. Les DSP sont assumées notamment par *Transdev Bremond*, *Autocars Blanc*, *Les cars du pays de Fayence*, *Tranvar*, *Selme*, *Slima*, *SCAC Keolis*, *Littoral Cars*, *Cars de Provence*, *Cars Phocéens*, *Autocars Sliman*

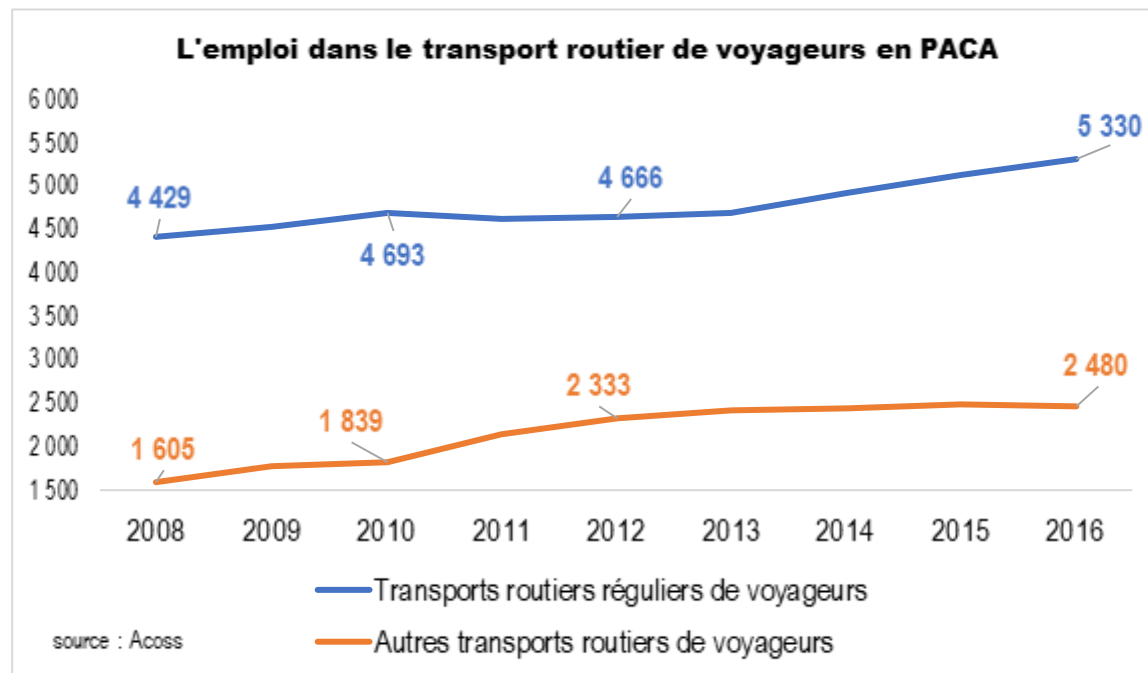


Département
de
VAUCLUSE

: *TransVaucluse*, 26 lignes, des lignes dédiés aux scolaires, des lignes dédiés aux scolaires pour les territoires ruraux, des

Forte croissance de l'emploi dans le transport routier de voyageurs

- Σ L'emploi identifié du transport routier de voyageurs est de 7 810 salariés, soit +29% entre 2008 et 2016 (soit +3,3%/an).
- Cette évolution est portée par les services réguliers avec 5 330 salariés, soit +20% (+2,3%/an)
 - Mais aussi par les autres transports routiers de voyageurs pour 2 480 salariés, soit +55% (+5,6%/an).
 - Quid de l'impact des cars « Macron » sur le secteur? Un simple transfert entre acteurs du secteur?



Les principaux réseaux de transports urbains (1/2)



Métropole de Marseille : Régie des transports Métropolitains (RTM) = 3 600 salariés, 93 lignes, 3 lignes BHNS, 2 lignes de métro, 3 lignes de tramway, Navettes Maritime et Ferry-Boat. Filiales : Réseau Ciotabus, Bus des Collines, Réseau Ulysse, Tramway d'Aubagne, les Cigales . **Transmétropole** = Deux réseaux : Réseau « Les bus de la Côte Bleue »; Réseau « Les bus de la Marcouline ». Desservent 18 communes. Réseau « Les bus de l'Etang » = 10 Communes desservies, 16 lignes urbaines. Réseau « Ciotabus » = 33 conducteurs, 760 000 voyageurs en 2016

Communauté du Pays d'Aubagne et de l'Etoile : Réseau « Les lignes de l'agglomération » = 1 ligne de tramway, 14 lignes urbaines, 14 lignes scolaires; 5,8 Millions de voyages en 2016. Contrat d'obligation de service public (COSP) = Délégation au groupement constitué par la SPL Façonéo et par la Régie des Transports Métropolitains (dont le mandataire est la SPL Façonéo).

Pays de Martigues et Ouest Provence : Réseau « Ulysse ». Syndicat mixte des transports Ouest étang de Berre. RTM

Liaisons Maritimes depuis le Vieux port de Marseille : Frioul If Express = DSP de Marseille Provence Métropole à la société Frioul If Express.

Communauté du Pays d'Aix = Réseau de transport « Pays d'Aix Mobilité ». Réseau urbain « Aix en bus » = Délégation de service Public à Keolis (Keolis Pays d'Aix); 26 lignes urbaines, 3 lignes de centre-ville, 9 lignes spéciales, 44 circuits scolaires. 185 Millions de voyages en moyenne par an, 200 bus, 300 conducteurs.

Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette : Réseau « Envia » = 80 conducteurs, 50 véhicules. Exploitant : Transdev (Transdev Arles).

Métropole de Nice : Lignes d'Azur Nice Côte d'Azur = 45 communes, 100 lignes régulières, Tarification unique. Régie.

Communauté d'agglomération du Pays de Grasse : Sillage : Régie de Transport, 23 communes desservies.

Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis : Envibus = 24 communes, 20 lignes, 9 navettes de Centre Ville, 49 lignes scolaires, 8 millions de voyages par an. Exploitation assurée par Vectalia pour 22 lignes régulières, 5 navettes centre ville (gratuite sur abonnement), 2 navettes estivales. Exploitation assurée par STCAR et TACVL Keolis pour le transport scolaire (62 lignes scolaires en tout). Exploitation assurée par Vectalia et Ulysse pour le transport à la demande. En tout 170 véhicules pour plus de 5 millions de km/an.

Principauté de Monaco : Compagnie des Autocars de Monaco

Communauté d'Agglomération de Menton : Zest = 6 lignes régulières structurantes, 10 lignes régulières complémentaires, 1 navette estivale, 6 lignes de transport à la demande, 1 service de transport à la demande pour les PMR, 18 services scolaires. Exploitation Carpostal Riviera

Communauté Cannes Pays de Lérins : Palm Bus = 5 lignes régulières principales 18 autres lignes régulières, 1 navette Centre Ville + 2 autres navettes, 5 communes desservies, 5 lignes scolaires, 77 véhicules, 237 salariés.

Les principaux réseaux de transports urbains (2/2)



Communauté d'Agglomération Dracénoise : Réseau « **Ted Bus** » = 3 lignes urbaines, 7 lignes interurbaines, transport à la demande, transports scolaires. 516 000 voyages par an. 16 communes desservies

Communauté d'agglomération Var Estérel Méditerranée : Réseau « **Agglobus** » = 15 lignes urbaines, 31 lignes scolaires, 5 communes desservies, près de 800 000 voyages par an en 2011

Agglomération Toulon Provence Méditerranée : Réseau « **Mistral** » = Bus et Bateaux-Bus; 731 salariés, 296 véhicules, 10 vedettes maritimes; 64 lignes terrestres, 3 lignes maritimes, 39 circuits de services scolaires. Exploitant : *Régie mixte des transports toulonnais*.



Briançon : **Transports Urbains de Briançon (TUB)** = 5 lignes, 5 véhicules, 11 salariés, 435 000 voyageurs/an, 240 000 km/an. Statut ?

Gap : **Linéa** = service gratuit, 9 lignes dont 2 navettes de Centre ville, 14 services affrétés dont 1 navette estivale et 1 navette ski, 8 circuits de taxi à la demande (payants). 800 000 km/an, 42 agents, 22 autobus et minibus. Statut ? Géré par la communauté d'agglomération Gap Talence Durance.



Ville de Bollène : Réseau « **Transports Urbains de Bollène** » = 2 lignes urbaines et des dessertes scolaires. Exploitant depuis septembre 2016 : *Cars Auran*

Communauté d'Agglomération Ventoux Comtat Venaissin : Réseau « **Trans'Cove** » = 25 communes desservies, près de 850 000 voyageurs en 2014. Exploitant : **Transdev (Trans Comtat) ou Cars Auran ??**

Communes du Grand Avignon : Réseau « **TCRA** » = Exploitant : *Transdev*, 65 lignes de bus urbaines + scolaires + 5 lignes « fréquence+ », Tramway en Juin 2019 + 2 lignes de BHNS.

Ville d'Orange : Réseau « **TCVO** » (Transports en commun de la Ville d'Orange) = Exploitant : *Transdev (Transdev-Sud Est Mobilité)*, 3 lignes, 300 salariés, 230 véhicules



Communauté d'agglomération Durance Lubéron Verdon Agglomération (DLVA)

Manobus (gérés par DLVA) sur la ville de Manosque : 4 lignes dont 1 structurante et cadencée, 1 service de transport à la demande pour les PMR, 13 bus assurent le service régulier. En 2012, 440 000 trajets. gratuité depuis 6 ans (statut ??? régie ???).

Transaglo = réseau de bus sur 25 communes, 8 lignes. (dont *Autocars Sumian*)

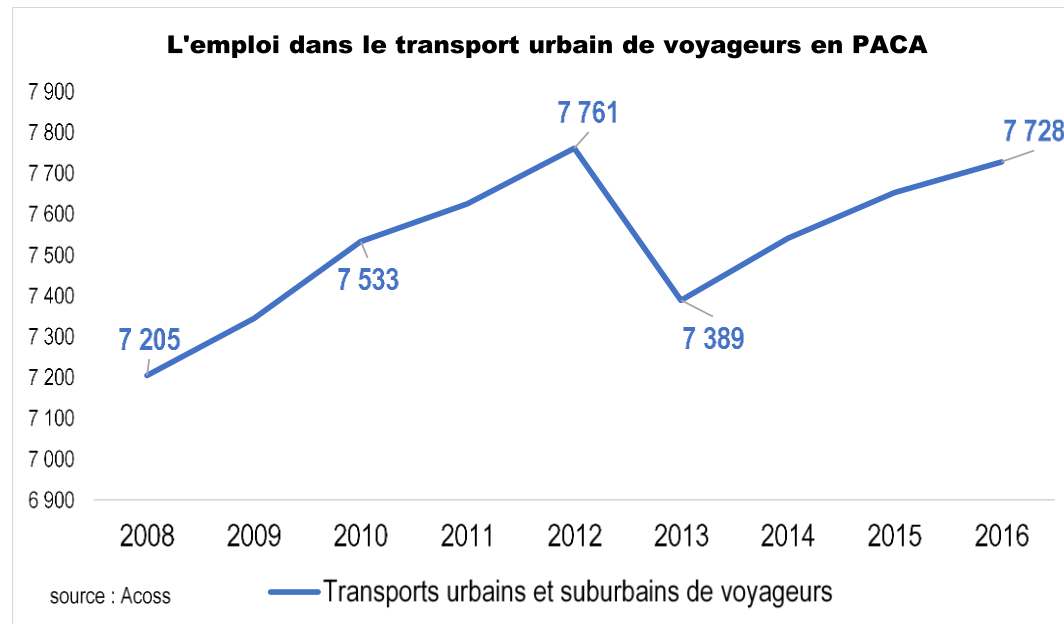
Navettes Gréoux les Bains = gratuité pendant la saison thermale (10 mois), assuré par *Transdev Bremond.*, 4 lignes.

Digne

Régie des Transports Urbains (RTUD) = 6 lignes dont 1 scolaire, 1 ligne dédiée PMR, 10 bus.

Un progrès peu rapide de l'emploi dans le transport urbain

- Σ L'emploi identifié du transport urbain est de 7 728 salariés, soit +7% entre 2008 et 2016 (soit +0,9%/an).
- C'est une évolution relativement limitée compte-tenu de l'importance désormais accru des transports en commun.
 - Mais quid de la frontière entre transport urbain et interurbain avec la nouvelle définition des périmètres et l'évolution des autorités organisatrices (AOM) avec les lois qui ont réformées les territoires (MAPTAM et NOTRe).
 - Qui de la qualité des services publics? Quid de la pression sur les conditions sociales?



I.5. Le transport routier

Des autoroutes déjà fortement saturées

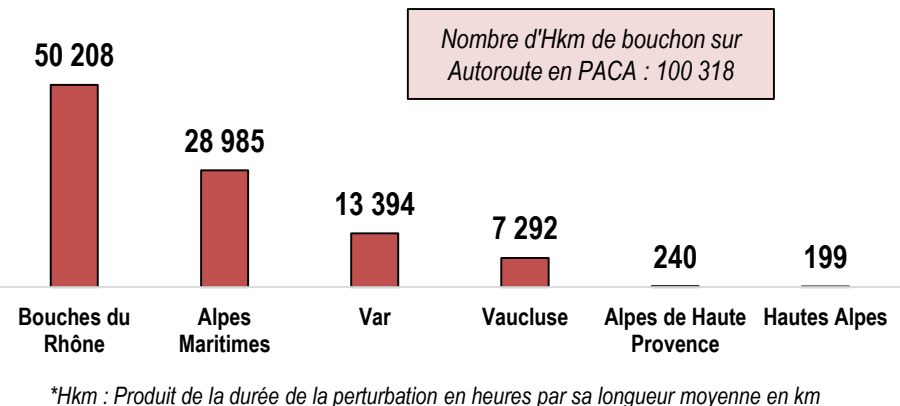
Σ 97% des heures-kilomètres de bouchon on lieu sur Autoroute

L'unité « Heures Kilomètres » de bouchons prend en compte non seulement la durée d'un bouchon mais aussi sa longueur moyenne.

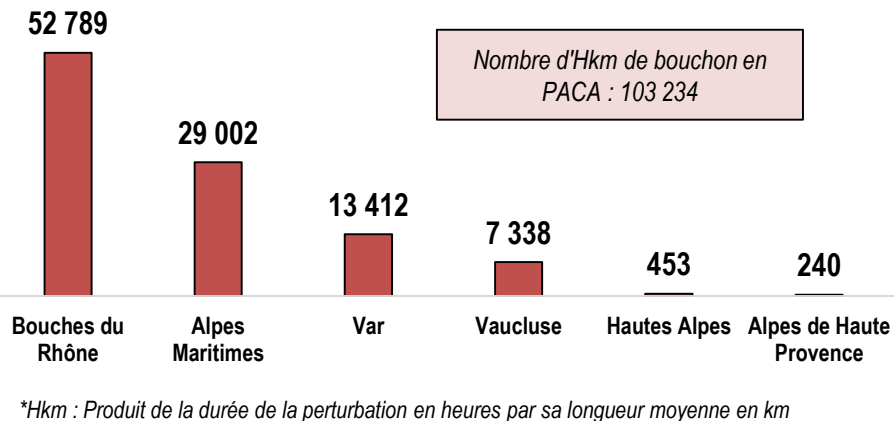
En PACA en 2013, ce sont 103 234 hkm qui ont été recensée. Le département le plus concerné est le département des Bouches du Rhône qui concentre à lui seul 50% des hkm de bouchon de la Région.

Ces heures kilomètres de bouchon ont principalement lieu sur Autoroute, à hauteur de 97,2%. Viennent ensuite les routes nationales à hauteur de 2,7% et enfin les routes départementales pour 0,1%.

Nombre d'heures-Kilomètres (Hkm*) de bouchon sur Autoroute en 2013



Nombre total d'heures-kilomètres (Hkm*) de bouchons en PACA en 2013



Le trafic transfrontalier est réelle mais limitée par la géographie. Il contribue à l'engorgement des voies routières



Σ Le passage de Vintimille, principal axe de trafic transfrontalier...

En 2015 ce sont plus de 1,8 Millions de camions qui ont emprunté la jonction franco-italienne de Vintimille. Cela représente en moyenne 5 000 camions par jour. A titre de comparaison, les trafics du Tunnel du Fréjus et du Mont Blanc cumulés représentaient en 2015 1,25 Millions de camions (environ 3 400 camions par jour).

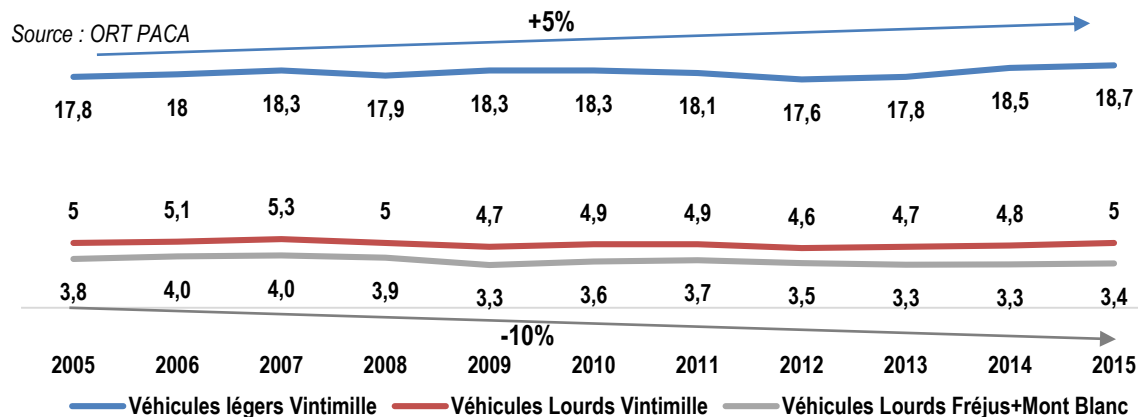
Concernant le passage de Vintimille, viennent également s'ajouter le trafic de véhicules légers. Il représente en 2015 6,8 Millions de véhicules léger, soit 18 700/jour.

Σ En croissance sur les véhicules légers

En 10 ans, au passage de Vintimille, le trafic transfrontalier de véhicules léger a augmenté de 5% alors que le trafic de véhicules lourds est resté stable.

En comparaison, le trafic de véhicules lourds du tunnel du Fréjus et du Mont-Blanc (inférieur à celui de Vintimille) a baissé de 10%.

Trafic transfrontalier (France/Italie) en Milliers de véhicules par jour



La région PACA, un « nœud » du commerce international



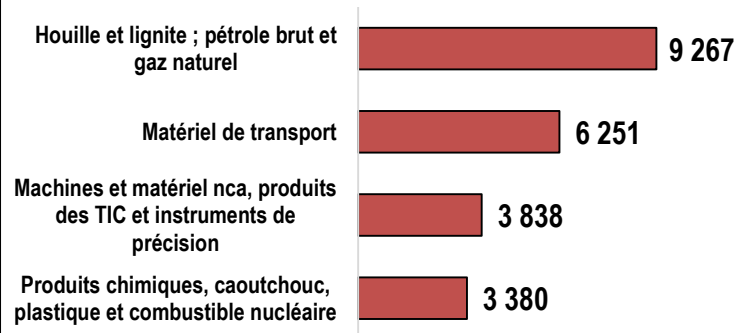
Σ Des entrées plus importantes que les sorties

Le commerce extérieur français est négatif. La France achète plus qu'elle ne vend. La région PACA, grâce à sa façade maritime, possède un accès important vers l'international. Elle est donc une porte privilégiée des entrées de marchandises internationales en France.

En 2015, ce sont plus de 37 milliards d'euros de marchandises qui sont entrées en PACA depuis l'international. La même année, 29 milliards d'euros de marchandises sont sorties. Soit 8 milliards de moins.

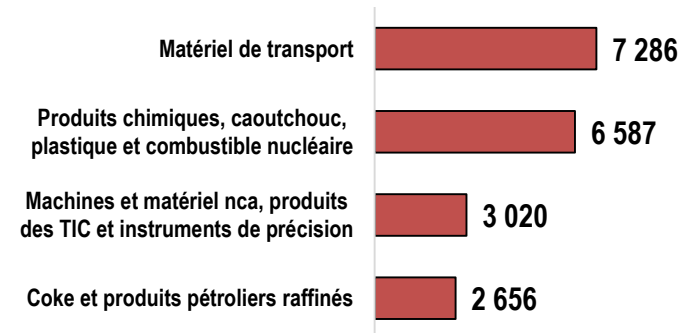
Pour comparaison, en 2015, plus de 538 milliards d'euros de marchandises sont entrées en France. Environ 7% sont donc entrées en PACA.

Flux entrants en PACA (+Corse) en provenance de l'international en 2015 en M€



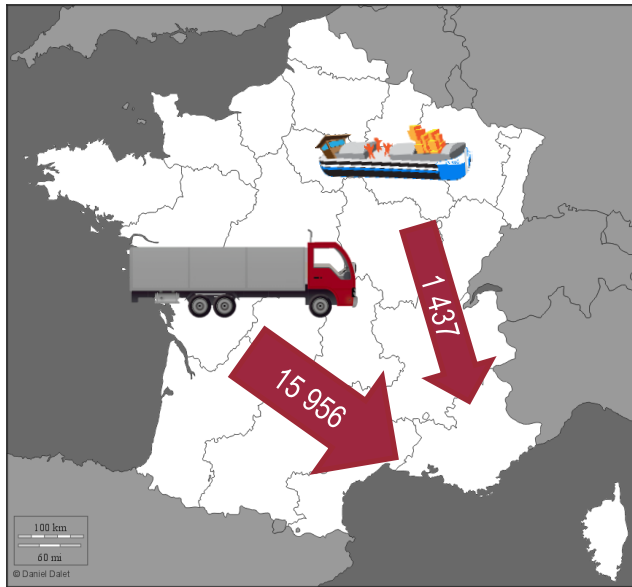
Source : Ministère de la transition écologique et solidaire

Flux sortants de PACA (+Corse) vers l'international en 2015 en M€



Source : Ministère de la transition écologique et solidaire

Les flux de marchandises entrants en PACA depuis la France Métropolitaine...



Σ Des produits de consommation courante principalement

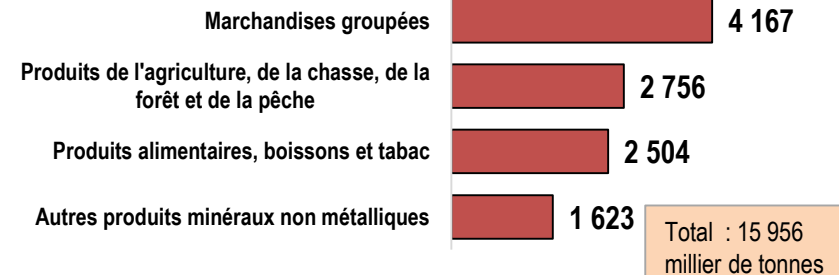
En 2015, 82% des marchandises qui sont entrées en PACA en provenance des autres régions de France sont entrées par voies routières.

Les produits de l'agriculture (Céréales, Lait, viande, etc.) représentent 3,4 millions de tonnes, soit 20% des produits entrants.

La division « marchandises groupées » est une division qui comprend plusieurs types de marchandises qui voyagent ensemble, notamment des produits de consommation courante.



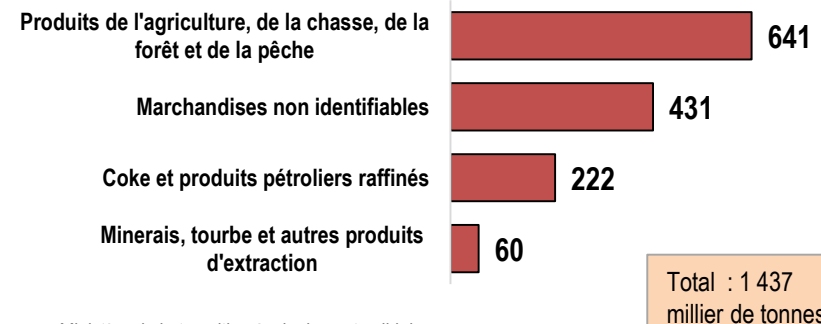
Flux entrants en PACA (+Corse) par la route en provenance des autres régions métropolitaines en 2015 en millier de tonnes - 4 Principaux produits



Source : Ministère de la transition écologique et solidaire

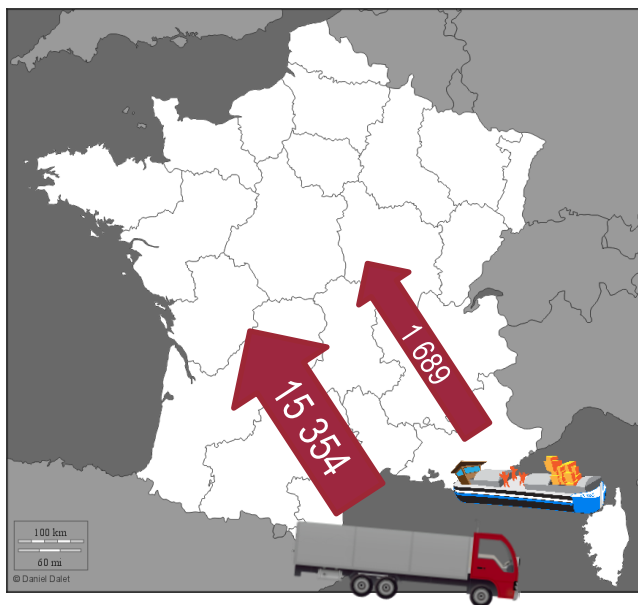


Flux entrants en PACA (+Corse) par voie navigable en provenance des autres régions métropolitaines en 2015 en millier de tonnes - 4 Principaux produits



Source : Ministère de la transition écologique et solidaire

...Sont plus faibles que les flux de marchandises sortant de PACA vers la France Métropolitaine



Σ Une balance extérieure de la région positive, liée à son ouverture sur la mer

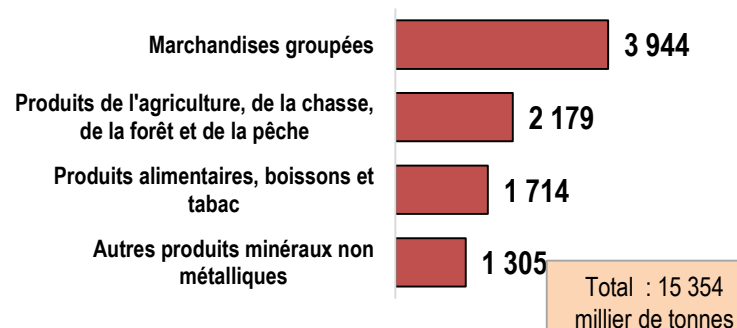
En 2015, la région a importé plus qu'elle n'a exporté. 17 393 milliers de tonnes sont sorties de PACA vers les autres régions et 17 043 sont entrées.

Dans un contexte de balance commerciale française négative (Plus d'entrées que de sorties), la région PACA étant largement ouverte sur la mer, les flux entrants dans la région depuis l'international sont importants (Cf. diapos précédentes).

La Région fait donc office de nœud de répartition vers les autres régions.



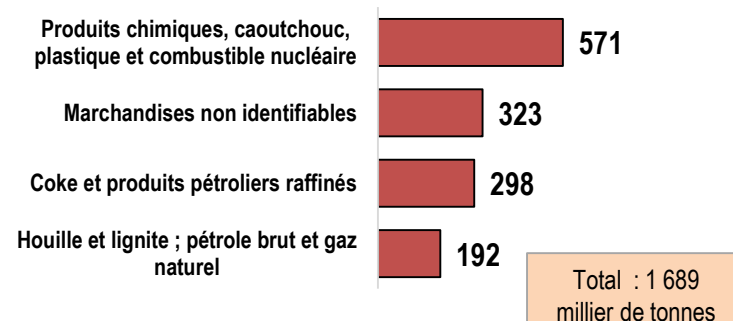
Flux sortants de PACA (+Corse) par la route vers les autres régions métropolitaines en 2015 en millier de tonnes - 4 Principaux produits



Source : Ministère de la transition écologique et solidaire

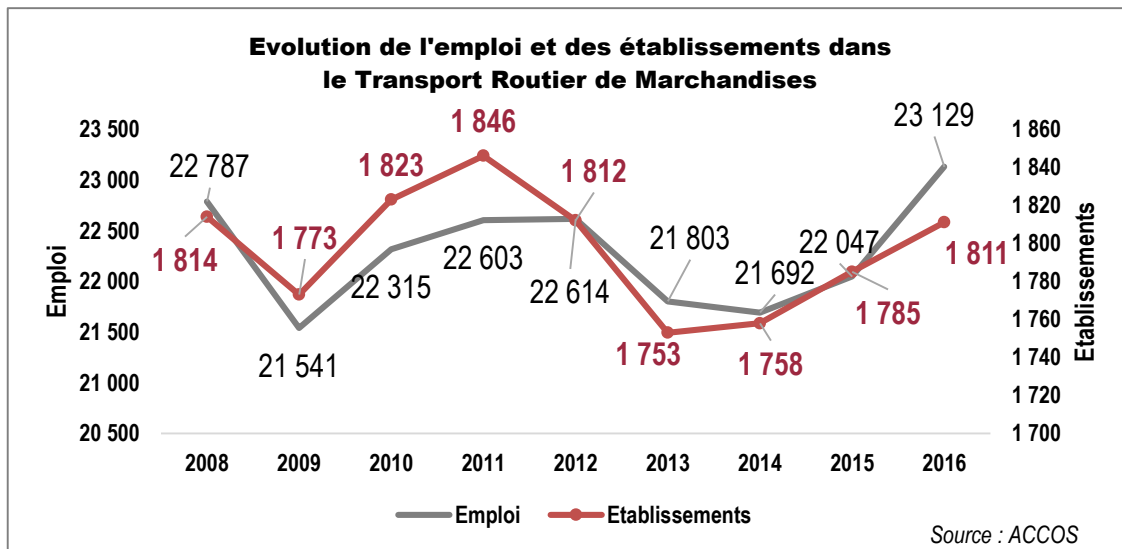


Flux sortants de PACA (+Corse) par les voies navigables vers les autres régions métropolitaines en 2015 en millier de tonnes - 4 Principaux produits



Source : Ministère de la transition écologique et solidaire

L'emploi dans le transport routier de marchandise fluctue en fonction de l'activité économique



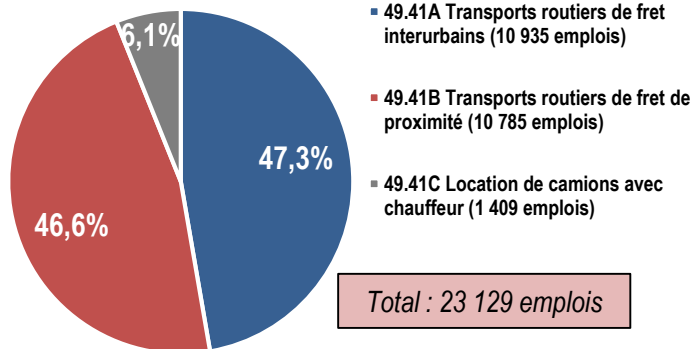
Σ +6,6% d'emplois depuis 2014 et +3% d'établissements

Le nombre d'établissements et d'emplois a beaucoup varié entre 2008 et 2016. Cependant, depuis 2013 pour le nombre d'établissement et 2014 pour l'emploi, le secteur est sur la pente ascendante. Il retrouve en 2016 ses niveaux d'avant la crise, en 2008.

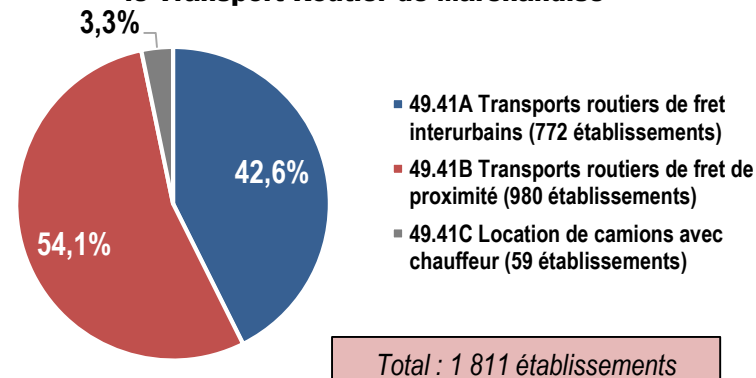
Σ Le transport de proximité et le transport interurbain très proches

Le transport routier de fret interurbain et le transport routier de fret de proximité sont structurellement proches. Le nombre d'emplois est le même d'un côté et de l'autre, environs 850 emplois. Concernant le nombre d'établissements, le transport de proximité prend un peu plus de poids (environs 200 établissements de plus).

Structure de l'emploi en 2016 dans le Transport Routier de Marchandise



Structure des établissements en 2016 dans le Transport Routier de Marchandise



Trois des principaux acteurs du transport routier de fret interurbain en PACA



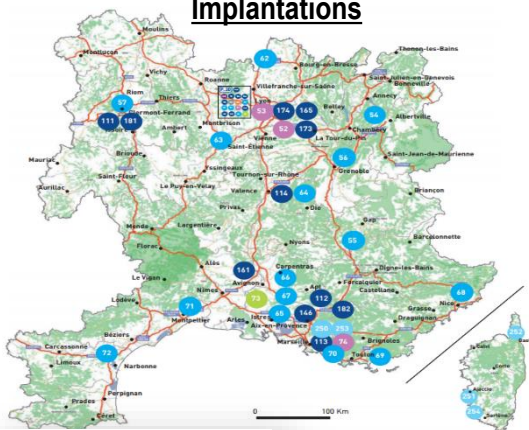
Données 2016 cumulées des filiales en PACA

- CA : 98,3 M€
- VA : 27,1 M€
- Bénéfice : 2,7 M€
- Effectif moyen : 381

Liste des filiales :

- STEF Transport Avignon
- STEF Transport Côte d'Azur
- STEF Transport Plan d'Ornon
- STEF Transport Marseille

Implantations



Données 2016 cumulées des filiales en PACA

- CA : 73,2 M€
- VA : 19,9 M€
- Bénéfice : 0,9 M€
- Effectif moyen : 332

Liste des filiales :

- Transports Chabas Fraicheur
- Transports Chabas Fruits et Légumes

Implantations



Données 2016 cumulées des filiales en PACA

- CA : 59,4 M€
- VA : 14,2 M€
- Bénéfice : 1 M€
- Effectif moyen : 318

Liste des filiales :

- Transports J H Mesguen

Implantations



Les sociétés concessionnaires d'autoroutes : Vinci, « roi » de PACA

ASF



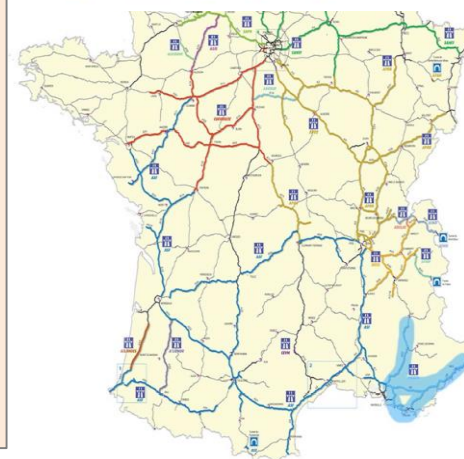
Filiale de Vinci Autoroutes

- A7 (en partie en PACA), A9 et A10
- Concessions jusqu'en 2036
- 2 703 km au total, plus important réseau concédé
- 31 719 véh/jour en moyenne en 2016 (+4%)
- Hausse tarifaire en 2016 +1,6% en moyenne
- Chiffre d'affaires = 2,9 Mds€ en 2016 (+5%)
- Ebitda = 2,1 Mds€ (+5%)
- Bénéfice net = 1,1 Mds€ (-7%)
- Effectif moyen : -5%

Filiale de ASF

- A8, A50, A57
- Concessions jusqu'en 2032
- 471 km au total,
- 41 586 véh/jour en moyenne en 2016 (+3%)
- Hausse tarifaire en 2016 +1,2% en moyenne
- Chiffre d'affaires = 742 M€ en 2016 (+4%)
- Ebitda = 535 M€ (+4%)
- Bénéfice net = 212 Mds€ (+17%)
- Effectif moyen : -2%

ESCOTA



Endettement financier net = 11,2 Mds€ (-1%), soit un ratio d'endettement de 5,2 années d'Ebitda
Investissements = 499 M€ (+7%)
Dividendes versés = 1,0 Mds€ , soit un taux de distribution de 83% du résultat

Endettement financier net = 1,9 Mds€ (+2%), soit un ratio d'endettement de 3,5 années d'Ebitda
Investissements = 147 M€ (-49%)
Dividendes versés = 198 M€ , soit un taux de distribution de 110% du résultat

En 2016, ouverture du tunnel de la Borne Romaine sur l'A8
Reprise de l'exploitation de la traversée autoroutière de Toulon et financement de l'élargissement à l'est du tunnel de Toulon

I.6. Le Transport ferroviaire

Le ferroviaire en PACA : un manque cruel d'investissements, et la menace d'une ouverture à la concurrence

Les dépenses pour le transport ferroviaire régional de voyageurs

Régions	Dépenses totales			Dépenses de fonctionnement			Dépenses d'investissement		
	2016 M€	2016 €/h	Evolution / 2015	2016 M€	2016 €/h	Evolution / 2015	2016 M€	2016 €/h	Evolution / 2015
84 Auvergne-Rhône-Alpes	693,5	87	-1,2%	564,7	71	-1,1%	128,7	16	-1,6%
27 Bourgogne-Franche-Comté	265,9	91	-5,0%	236,4	81	0,9%	29,5	10	-35,4%
53 Bretagne	149,0	44	-5,4%	102,8	31	1,6%	46,2	14	-17,8%
24 Centre-Val de Loire	181,3	69	-4,5%	171,4	65	0,9%	9,9	4	-50,4%
94 Corse	0,6	2	n.s.	0,1	0	n.s.	0,5	2	n.s.
44 Grand Est	500,1	88	-0,9%	439,2	77	2,6%	60,9	11	-20,5%
32 Hauts-de-France	590,7	97	8,8%	501,9	82	16,2%	88,8	15	-20,0%
11 Ile-de-France (2)	390,5	32	2,2%	0,0	0	-	390,5	32	2,2%
28 Normandie	181,8	53	-2,0%	139,8	41	3,5%	42,0	12	-16,7%
75 Nouvelle-Aquitaine	416,1	69	20,7%	307,3	51	6,5%	108,8	18	93,4%
76 Occitanie	324,6	56	-5,2%	250,4	43	-8,3%	74,3	13	7,0%
52 Pays de la Loire	197,6	52	-7,1%	148,0	39	1,9%	49,6	13	-26,5%
93 Provence-Alpes-Côte d'Azur	337,4	67	-10,2%	289,2	57	-1,0%	48,3	10	-42,1%
Métropole	4 229,1	65	-0,3%	3 151,2	48	1,8%	1 078,0	17	-6,2%

Σ En 2016, la région PACA est celle qui présentait un budget concernant le transport ferroviaire le plus en retrait de France (-10% par rapport à 2015).

Σ Cette baisse est portée par des dépenses d'investissements qui reculent de plus de 42% par rapport à 2015.

Σ Au final, PACA est l'une des régions de France qui investit le moins par habitant dans le transport ferroviaire.

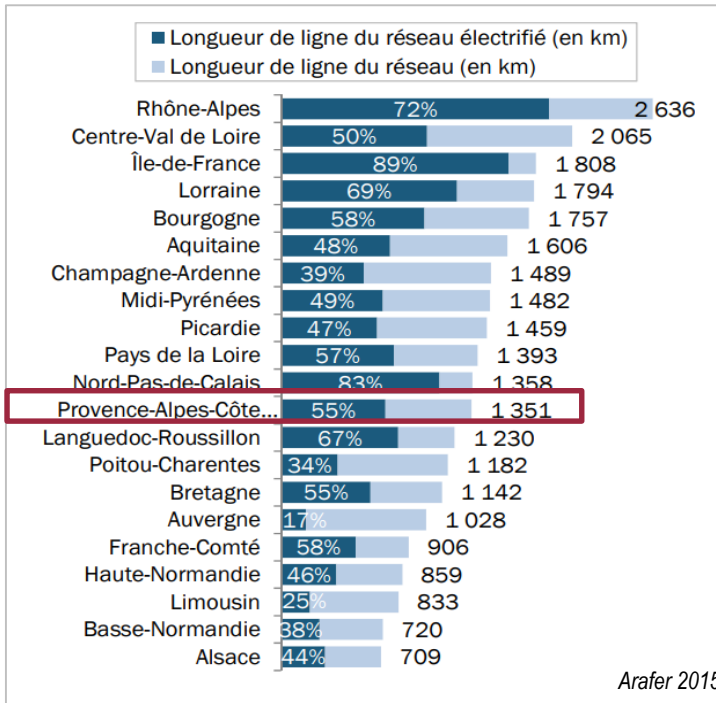
Σ Cette chute faisait écho à la volonté du Conseil Régional de rompre les négociations avec la SNCF. En fait, c'est la question de l'ouverture à la concurrence du ferroviaire qui est clairement posé par la majorité politique du Conseil Régional. Pour mémoire, en 2023, le transport de voyageurs sera intégralement ouvert à la concurrence dans l'Union européenne. Mais une directive européenne permet d'expérimenter dès décembre 2019 la « concurrence » sur les trains régionaux.

Σ Le Conseil Régional pourrait également transférer certaines lignes ferroviaires à des cars, désormais libéralisés par la loi Macron.

Σ Un réseau peu développé et saturé : 2,5 km/10 000 hb de voie ferré, le niveau le plus faible de France métropolitaine. La ligne décisive Marseille-Vintimille est la ligne ferroviaire la plus chargée de France (hors Ile de France) avec 280 trains/jours

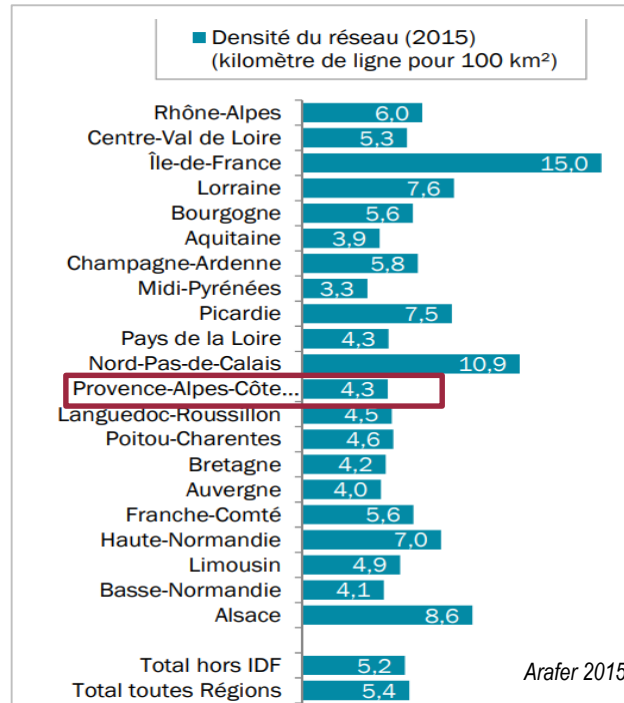
TER : Un grand réseau, mais peu dense et avec un taux de retard important...

12^{ème} Région sur 21 en longueur de ligne...



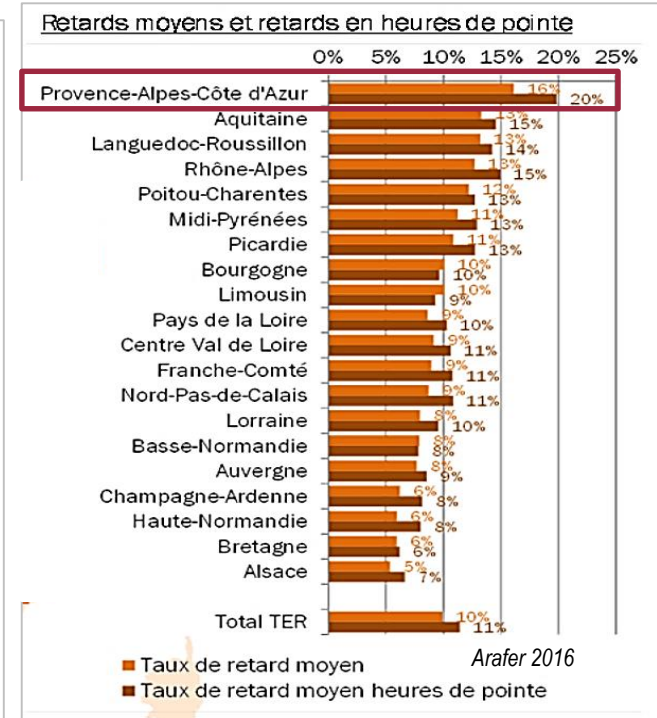
Sur les 28 808 km de lignes du réseau ferré national, 1 351 km sont en PACA, soit 4,7%. La Région se situe en 12^{ème} position et ne fait donc pas partie des plus gros réseaux.

15^{ème} Région sur 21 en Densité...



La région PACA fait partie des régions à la densité la plus faible. Elle possède en moyenne 4,2 km de lignes pour 100 km². La moyenne hors IDF (région atypique en terme de densité) est de 5,2 km de lignes pour 100 km².

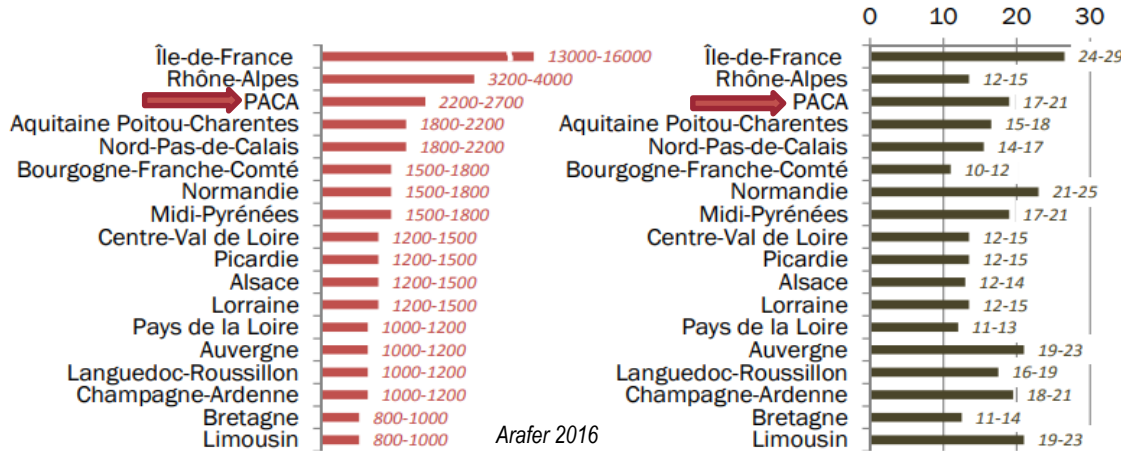
Mais 1^{er} Région en terme de retard...



En PACA le taux d'annulation* est de 3,1% et le taux de retard de plus de 6 minutes est de 16%. Aux heures de pointes ce taux de retard est de 20%. En comparaison, le taux moyen d'annulation est de 1,9% et le taux moyen de retard est de 10%.

TER : l'effectif de PACA, 3^{ème} de France, mais un manque de conducteurs

Figure 33 - Effectifs TER et Transilien par Région à fin 2015 (graphique de gauche, et ratio 'effectifs pour 100 000 trains.km réalisés' en 2015 (graphique de droite)



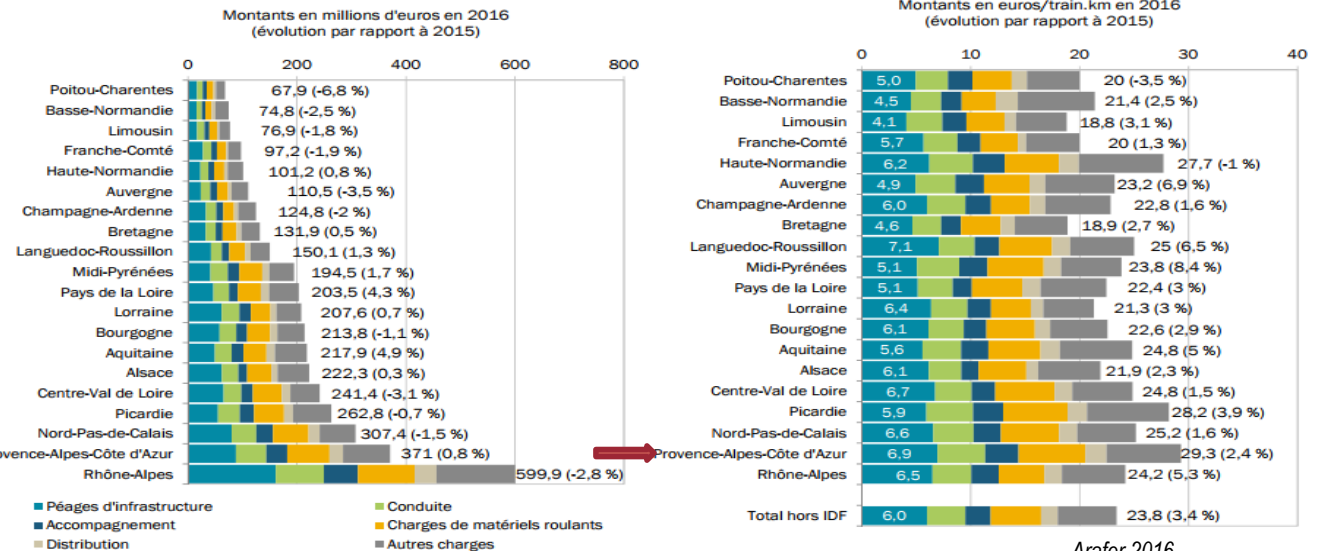
Σ 3^{ème} région de France en effectif TER...

La région PACA compte à fin 2015 un effectif TER compris entre 2 200 et 2700. Cela fait d'elle la 3^{ème} plus grosse région en terme d'effectif. Cependant, ramené à la circulation des trains, la région n'est plus que 6^{ème} ex-aequo, avec entre 17 et 21 agents pour 100 000 trains.km.

Σ Et 2^{ème} en charges d'exploitation

En 2016, les charges d'infrastructures de la région PACA (371 M€) sont les 2^{ème} plus élevées après celle de Rhône Alpes (600 M€). Mais, ramené au nombre de train.km, PACA est la région aux charges d'exploitation les plus élevées par train.km (29,3€).

Figure 32 - Charges d'exploitation⁸⁰ des services TER en 2016 (évolution 2015/2016)



TER : Une part des financements publics plus élevés

Σ 3^{ème} région en termes de revenus

Tableau 4 – Revenus totaux du transport ferroviaire régional, dont part des concours publics en 2016 (et évolution par rapport à 2015)

	Revenus de l'EF en 2016 en millions d'euros HT (évol. 2016/2015)	Part des concours publics dans les revenus en 2016 (évol. 2016/2015)	Fréquentation quotidienne en millions de passagers.km/jour (évol. 2016/2015)	Concours public en centimes d'euros par passager.km en 2016 (évol. 2016/2015)
Ile-de-France (Transilien)	2 734 (0 %)	70 % (12,6 %)	39,5 (3,8 %)	13,3 (8,6 %)
Total TER (20 Régions)	3 925 (-1,2 %)	75 % (1,4 %)	35,7 (-2,8 %)	22,6 (3,1 %)
Limousin	76 (-3,5 %)	90 % (0,6 %)	0,2 (-3,6 %)	77,9 (0,7 %)
Auvergne	112 (-4,2 %)	84 % (1,3 %)	0,6 (-9,3 %)	46,3 (7 %)
Champagne-Ardenne	128 (-0,5 %)	84 % (1,6 %)	0,7 (-7 %)	42,8 (8,7 %)
Basse-Normandie	80 (1,2 %)	83 % (2,3 %)	0,4 (-5,9 %)	41,6 (9,9 %)
Franche-Comté	101 (-1,3 %)	83 % (0,5 %)	0,6 (-3,1 %)	39,1 (2,4 %)
Poitou-Charentes	70 (-6,5 %)	82 % (0,8 %)	0,5 (-10,7 %)	32,7 (5,5 %)
Aquitaine	218 (6,1 %)	78 % (3,4 %)	1,6 (-4,1 %)	29,8 (14,4 %)
Haute-Normandie	87 (-2,1 %)	80 % (1,8 %)	0,6 (-4,3 %)	29,6 (4 %)
Midi-Pyrénées	187 (-0,8 %)	80 % (1,1 %)	1,4 (-4 %)	29,2 (4,5 %)
Lorraine	205 (-0,8 %)	78 % (1,3 %)	1,7 (-3,3 %)	25,5 (3,9 %)
Provence-Alpes-Côte d'Azur	364 (2,5 %)	76 % (2,8 %)	3,1 (-3,4 %)	24,7 (9 %)
Nord-Pas-de-Calais	316 (-0,4 %)	79 % (0,4 %)	3,1 (-2,6 %)	22,3 (2,7 %)
Languedoc-Roussillon	151 (-0,1 %)	74 % (2,8 %)	1,4 (-2,8 %)	22,3 (5,7 %)
Bourgogne	200 (-1 %)	73 % (2,9 %)	1,8 (-7,5 %)	21,9 (10,2 %)
Pays de la Loire	197 (1 %)	73 % (1 %)	2 (0 %)	20 (2 %)
Bretagne	136 (-1,5 %)	71 % (-1,5 %)	1,5 (0,3 %)	18 (-3,3 %)
Centre-Val de Loire	208 (-6,1 %)	70 % (3 %)	2,3 (-3,4 %)	17,7 (0 %)
Rhône-Alpes	607 (-4 %)	69 % (-0,1 %)	6,7 (-3 %)	17,1 (-1,1 %)
Picardie	260 (-1,4 %)	74 % (3,6 %)	3,1 (0,8 %)	17,1 (1,3 %)
Alsace	221 (-1,1 %)	65 % (-1,4 %)	2,6 (1,6 %)	14,8 (-4 %)

Source : ARAFER

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, le montant total des revenus perçus par SNCF Mobilités pour l'activité TER s'élève à 364 M€. Il s'agit de la 3^{ème} région au plus haut revenu, derrière la région Rhône Alpes et IDF.

En moyenne en France (Hors IDF) le revenu perçu par SNCF Mobilités par région est de 196 M€.

Ces revenus sont composés à 76% de concours publics et à 24% de recettes commerciales.

PACA se situe donc dans la moyenne française (75% de concours publics en moyenne en France hors IDF).

Les TER de la région PACA ont transporté en 2016 3,1 millions de passagers.kilomètres quotidiennement. La région est dans la tranche haute en terme de passagers.kilomètres quotidien.

Mais dans la tranche intermédiaire en terme de subvention accordée par l'Autorité Organisatrice de Transport (AOT).

La subvention de l'AOT en 2016 a été de 24,7 cts€ par kilomètre parcouru par un passager en TER.

En France, en moyenne hors IDF, elle est de 22,6 cts€.

TER PACA = un recul du trafic

La population facialement correctement desservie.

Mais quid des fréquences, de la réalité d'accès aux gares...?

Le Réseau ferroviaire TER en Paca (2016)

	Age moyen du réseau	Liaisons infra-régionales	Liaisons inter-régionales	Villes desservies
PACA	27	1 027	558	109
Total Régions	31	Régions hors Idf	18 919	10 201
				2 321

milliers	Circulation de trains régionaux	Var.16/15	Distance moyenne parcourue km/train	Var. 16/15
PACA	164	-4%	77	+3%
Régions hors Idf	2 069	-3%	60	-0%

	Emport moyen	Var.16/15	Trains ayant circulés
PACA	341		-4,2%
Régions hors Idf	307		-0,8%

milliers	Offre trains.km	Var. 16/15	Offre sièges.km (milliards)	Var. 16/15
PACA	12 660	-2%	4,31	-0,8%
Régions hors Idf	166 820	-4%	51,27	-2,7%

milliards	Demande Passagers.km	Var. 16/15
PACA	1,12	-3,4%
Régions hors Idf	13,04	-2,8%

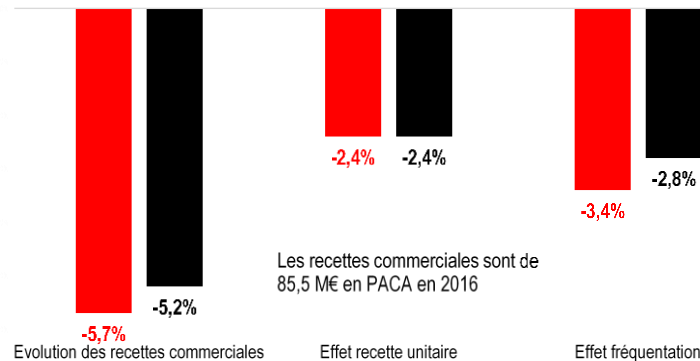
Source : Arafer

Part de la population résidant dans une commune distante à moins de 10 km d'une gare régionale (TER, Transilien)

93% de la population de Paca réside dans une commune située à moins de 10 km d'une gare de RER

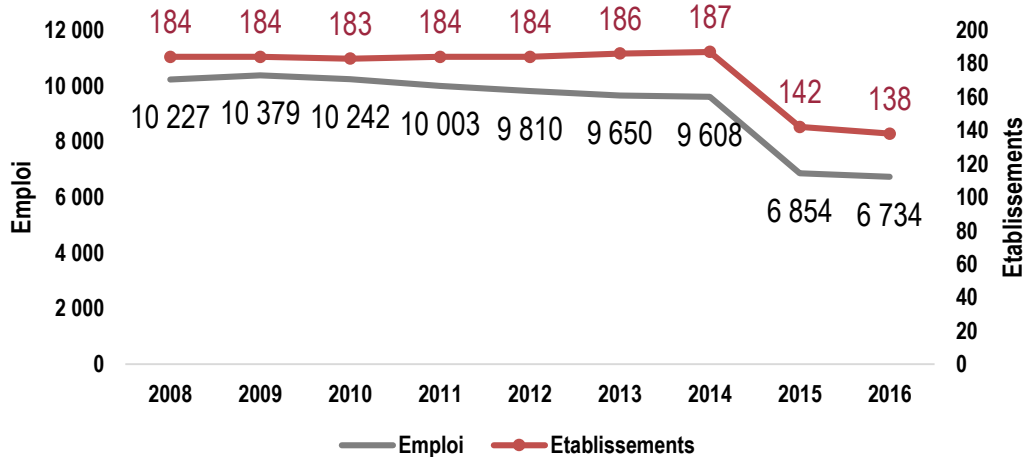


Evolution des recettes commerciales du TER en 2016



Un recul de l'emploi dans le transport ferroviaire

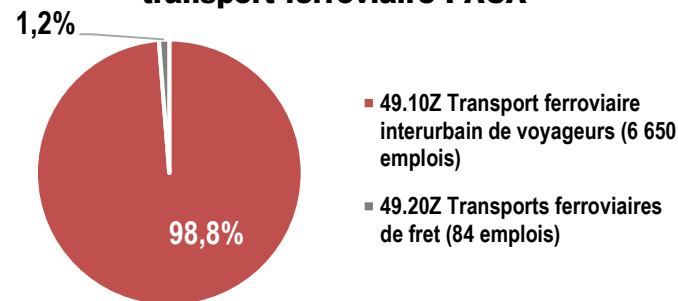
Evolution de l'emploi et des établissements dans le Transport ferroviaire



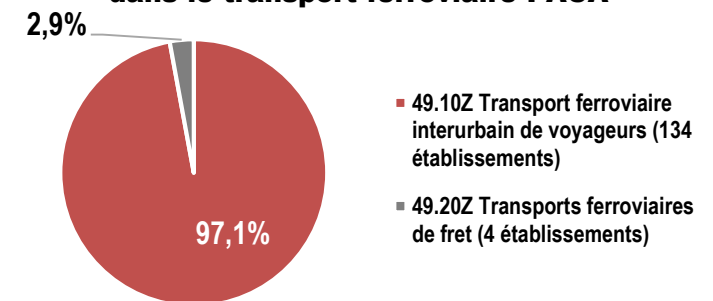
Σ L'emploi identifié du transport ferroviaire est de 6 734 salariés, soit -34% entre 2008 et 2016 (soit -5%/an).

- C'est une véritable chute particulièrement depuis 2015.
- Quid de l'impact des cahiers des charges pour le TER et de la politique d'emploi de la SNCF?
- L'emploi dans le transport de fret ferroviaire demeure marginal.

Structure de l'emploi en 2016 dans le transport ferroviaire PACA



Structure des établissements en 2016 dans le transport ferroviaire PACA

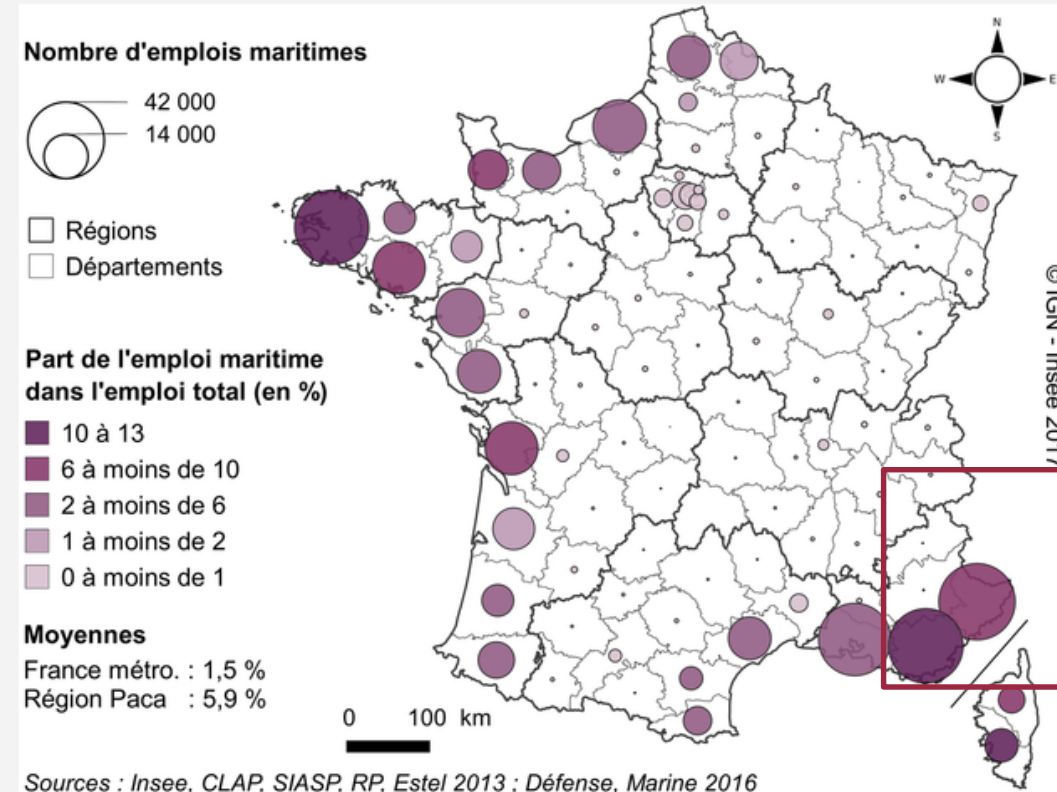


I.7. Le Transport maritime

PACA est la première région maritime française...

Figure 1 – 40 000 emplois maritimes dans chacun des départements littoraux de Paca

Nombre d'emplois maritimes et part de ces emplois dans l'emploi total par département de France métropolitaine en 2013 (en %)



Sources : Insee, CLAP, SIASP, RP, Estel 2013 ; Défense, Marine 2016

Sources : Insee, CLAP, SIASP, RP, Estel 2013 ; Défense, Marine 2016

Σ Ce sont 119 700 emplois qui sont liés à la Mer...

Pour les 3 principaux départements de la façade maritime PACA, les emplois maritimes représentent environ 10% de l'emploi total.

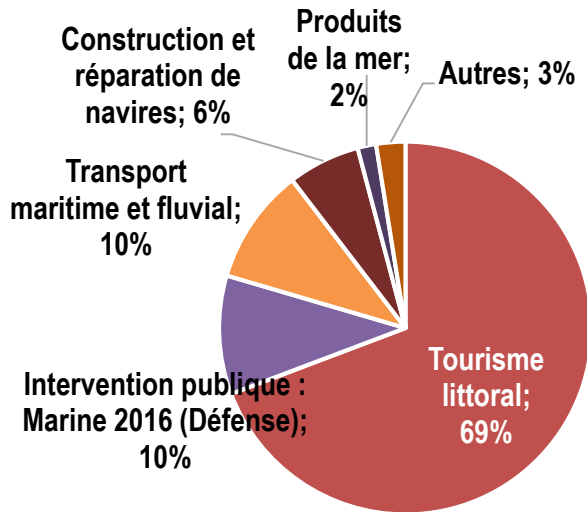
En France, environ un emploi maritime sur 3 se trouve en région PACA.

Nombre d'emplois maritimes

Alpes-Maritimes	41 930
Var	39 910
Bouches-du-Rhône	37 660
Vaucluse	170
Alpes-de-Haute-Provence	20
Hautes-Alpes	10
PACA	119 700
France	411 890

...tirée par le tourisme littoral et la Marine nationale...

Structure de l'emploi maritime



Source : INSEE

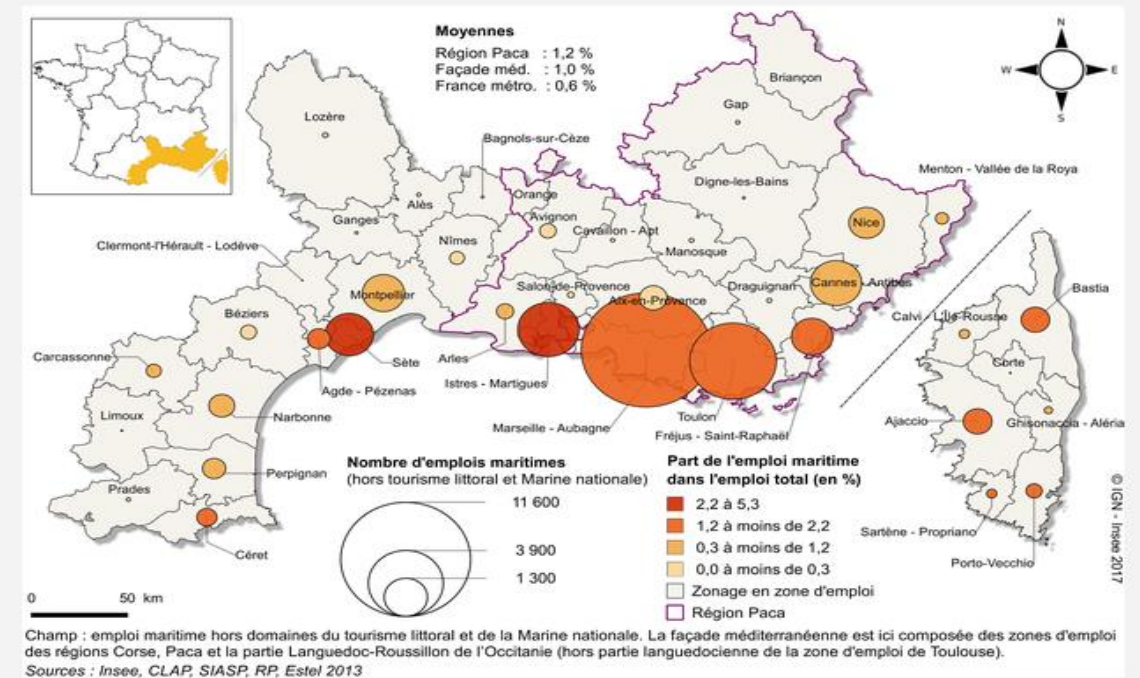
Σ Sept emplois maritime sur dix dans le tourisme littoral

C'est le tourisme littoral qui représente la plus part des emplois maritime en région PACA (69,3%), soit près de 82 900 emplois.

Le secteur publique, à travers la Marine nationale, est le deuxième domaine d'emploi maritime dans la région (10,3%) avec 12 330 emplois.

Figure 3 – Huit emplois maritimes sur dix de la façade méditerranéenne en Provence-Alpes-Côte d'Azur

Nombre d'emplois maritimes (hors tourisme littoral et Marine Nationale) et part de ces emplois dans l'emploi total par zone d'emploi de la façade méditerranéenne en 2013 (en %)



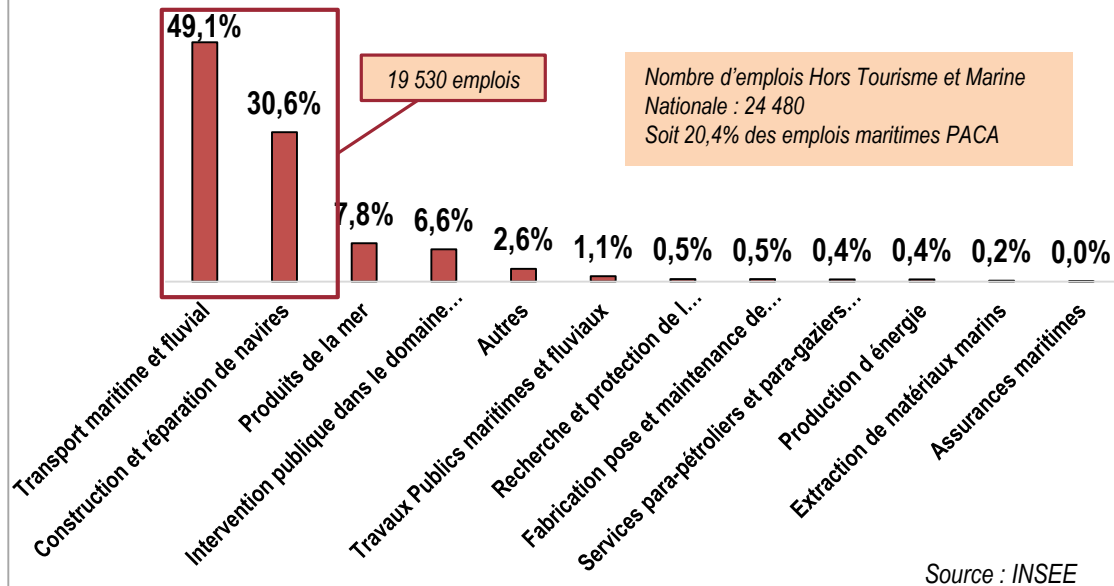
Sources : Insee, CLAP, SIASP, RP, Estel 2013

Sur la côte méditerranéenne, les emplois maritimes sont principalement concentrés sur les principaux ports de la région avec en premier lieu, le port de Marseille Fos. La zone d'emploi « Marseille-Aubagne » est la plus importante en terme d'emplois maritimes : 11 630 emplois.

Cependant, en proportion d'emplois maritimes dans l'emploi total, c'est la zone d'emploi de « Sète » qui arrive en tête avec une part des emplois maritimes de 5,3% (1 610 emplois).

...Mais aussi par le transport et la construction maritime

**Structure des emplois maritimes en PACA en 2013
(Hors Tourisme et Hors Marine Nationale)**



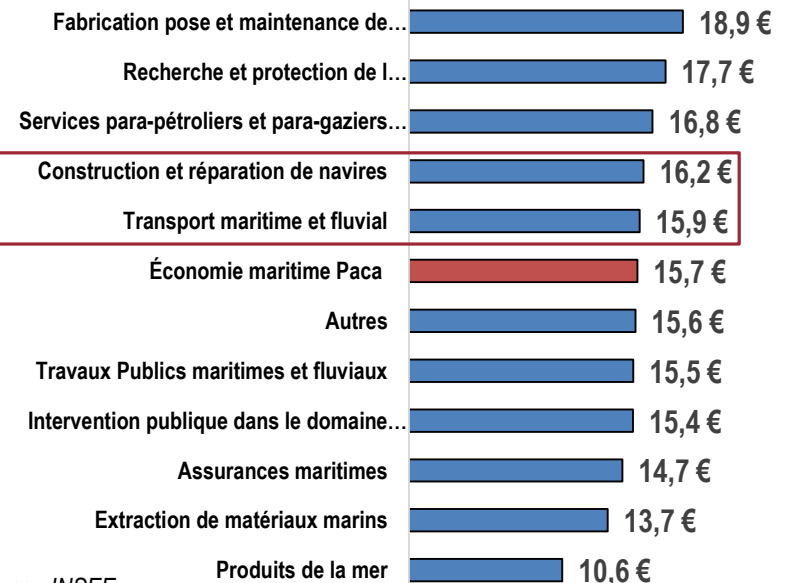
Source : INSEE

Σ Le transport, 3^{ème} source d'emplois maritimes

49,1% des emplois maritimes (hors tourisme et hors marine nationale) sont des emplois dans le transport maritime et fluvial. En 2013, cela représente **12 030 emplois** en PACA. Vient ensuite la construction et réparation de navires pour 30,6% (**7 500 emplois**).

Les 4 premières catégories d'emplois maritimes représentent 96% des emplois de l'économie maritime de PACA.

Salaire horaire net médian (en € net de l'heure)



Source : INSEE

Σ Un salaire médian dans l'économie maritime plus élevé que dans le reste de la Région

Le salaire horaire net médian dans l'économie maritime de PACA est de 15,7€. Il est supérieur de 4,6€ au salaire horaire net médian de l'ensemble de l'économie de PACA (11,1€/h).

Seul le salaire médian des métiers liés aux produits de la mer est inférieur au salaire médian de l'ensemble de l'économie.

Concernant les 2 principales catégories d'emplois maritimes (hors Tourisme et Marine nationale), le salaire horaire médian est légèrement supérieur au salaire horaire médian de l'économie maritime de PACA.

Le transport Maritime de Fret : plus dynamique en terme d'emplois que le transport de passagers

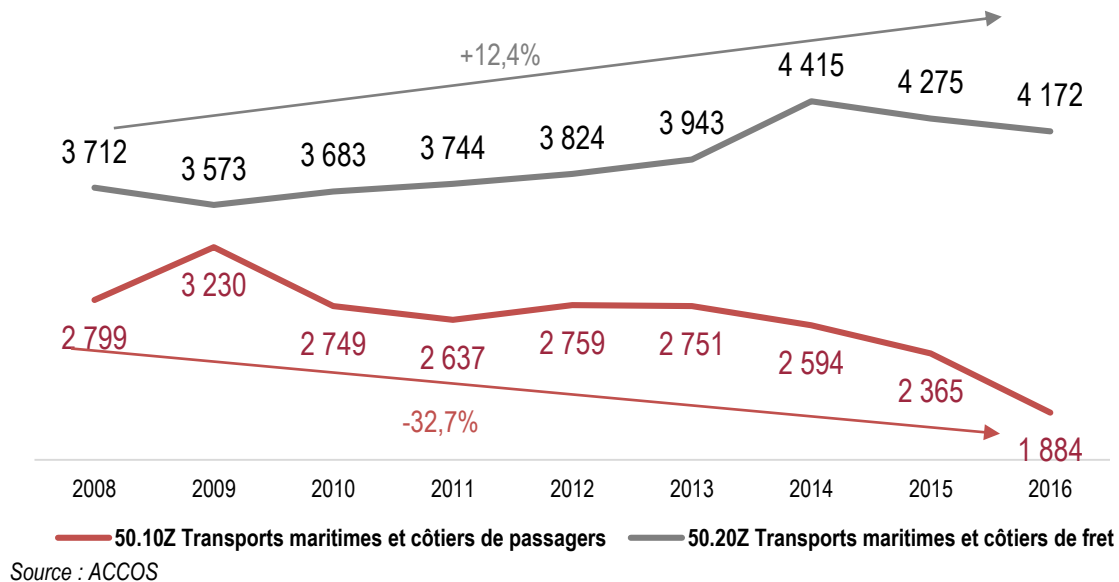
Σ Pour le transport de passagers, un nombre d'entreprises et d'emplois qui baisse...

Entre 2008 et 2016 le nombre d'emplois dans le transport maritime et côtier de passagers a baissé de près d'un tiers. Dans le même temps, le nombre d'établissements du secteur a baissé, mais moins rapidement, de 12,7%.

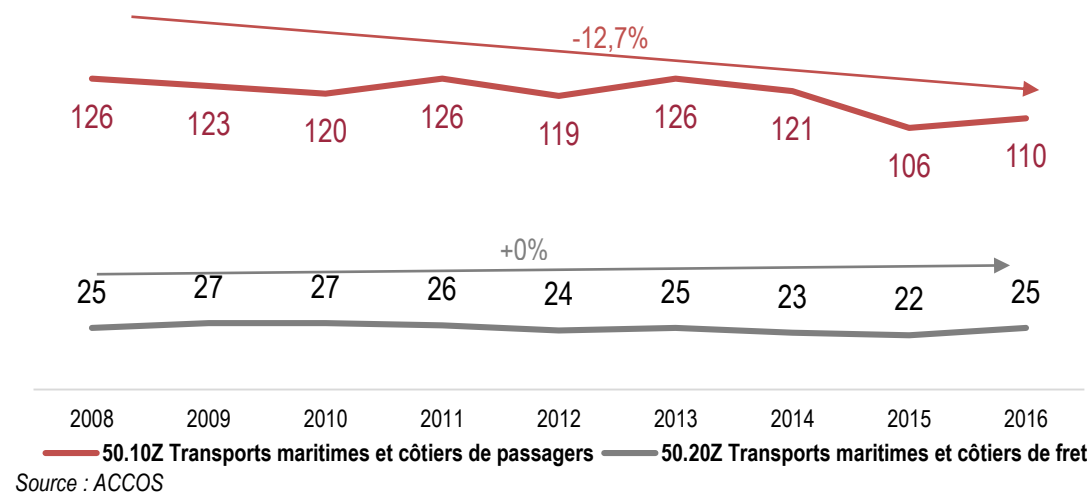
Σ Pour le transport de Fret, un nombre d'établissements stable, un nombre d'emplois qui augmente

Le nombre d'établissements en PACA qui font du transport maritime et côtier de Fret est stable depuis 2008 aux alentours de 25. Cependant, le nombre d'emplois est lui en croissance de 12,4% sur la même période.

Nombre d'emplois par code NAF en PACA



Nombre d'établissements par code NAF en PACA

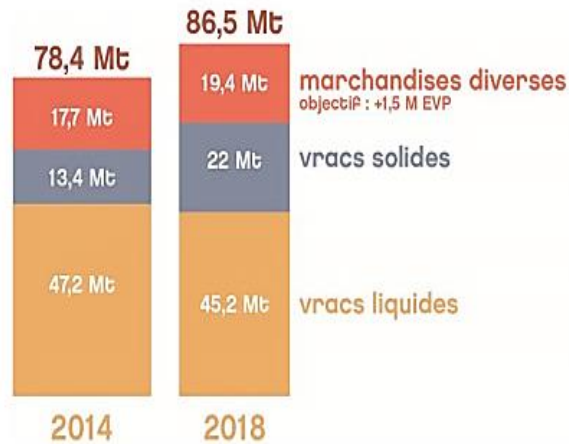


Le Transport maritime s'appuie avant tout sur le port de Marseille Fos

Celui-ci affirme une « ambition mondiale »

Σ La direction du port de Marseille Fos a pour ambition de s'inscrire comme la plateforme logistique et industriel de son territoire. En 2016, son chiffre d'affaires atteignait les 44,9M€.

Le transport de marchandises



Le projet stratégique du port visait une croissance du transport de marchandise de +10% entre 2014 et 2018. Soit un peu plus de 8 Millions de tonnes supplémentaires :

- +1,7 Mt de marchandises diverses
- +8,6 Mt de vracs solides
- -2 Mt de vracs liquides

L'anticipation de la baisse du vrac liquide était notamment liée à la perte de vitesse depuis plusieurs années de la filière hydrocarbures et raffinage de pétrole brut

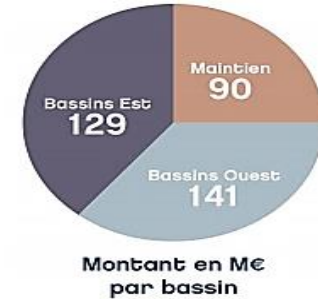
Le transport de passagers



Le projet stratégique du port visait une croissance du nombre de passagers de 37,5%. Soit presque 1 Mpax supplémentaire entre 2014 et 2018 :

- +597 Kpax pour les croisières
- +320 Kpax pour les lignes régulières national (Corse)
- -2 Kpax pour les lignes régulières international

Le programme d'investissement



Pour mener à bien ses objectifs, la direction du port de Marseille Fos avait prévu un programme d'investissement de 360 M€ sur 5 ans.

La répartition des investissements était liée à :

- Une volonté d'équilibre entre Marseille et Fos
- Une volonté d'assurer la maintenance des infrastructures existantes
- Une volonté de développer de nouveaux projets, avec le soutien financier notamment de l'Etat et des collectivités

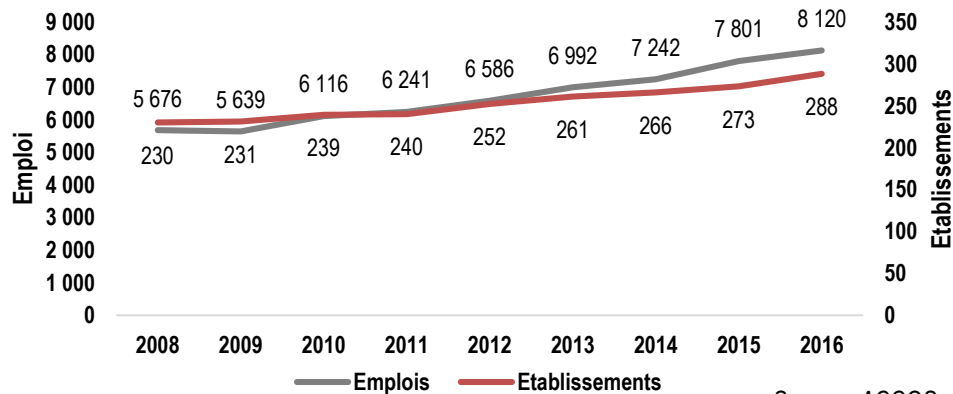
Sources: documents publics, document de la direction sur la stratégie portuaire

I.8. La Logistique

L'emploi dans la Logistique : Une croissance régulière et rapide

Σ Emplois et nombre d'établissements en croissance...

Evolution de l'emploi et des établissements dans la Logistique en PACA



Entre 2008 et 2016 la croissance de l'emploi a été de 43,1% (+4,6%/an) et la croissance du nombre d'établissements a été de 25,2% (+2,9%/an).

La croissance de l'emploi dans la logistique est notamment portée par la croissance de l'emploi dans le stockage non frigorifique (+58%) alors que le frigorifique baisse (-10,9%).

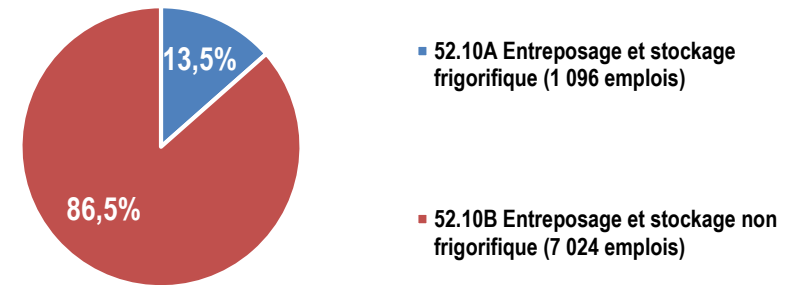
Concernant le nombre d'établissement, les deux activités sont en croissance entre 2008 et 2016. +26,6% pour le non frigorifique et +16,1% pour le frigorifique.

L'activité de la Logistique est étroitement corrélée aux principaux secteurs présents sur le territoire

L'Accos (Urssaf) publie les dénombremments des établissements employeurs et des effectifs salariés au 31 décembre. Ces chiffres recensent les effectif en fonction du code Naf de l'employeur. Il peut donc exister un biais statistique pour les filiales qui gardent le code NAF de la tête de groupe, pour les entreprises très intégrés, par exemple els employés logistiques de Carrefour sont considérés dans le commerce et non les transports. Cependant, cela ne remet pas en cause les grandes dynamiques d'évolutions.

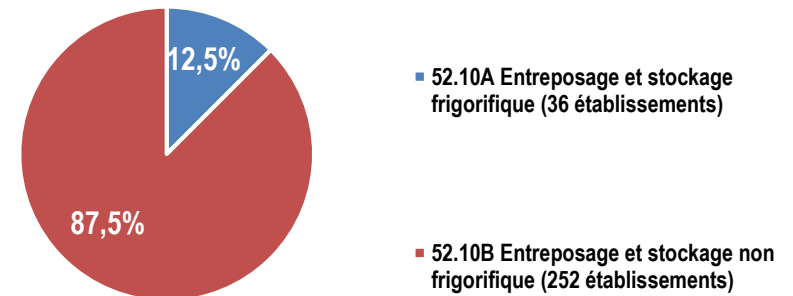
Σ ...Sur les 2 principales activités

Structures des emplois dans le secteur Logistique en PACA en 2016



Source : ACCOS

Structures des établissements dans le secteur Logistique en PACA en 2016



Source : ACCOS

L'activité Stockage non frigorifique représente 86,5% des emplois et 87,5% des établissements en 2016.

Principales implantations des logisticiens en PACA :

Une implantation concentrée dans le sillon rhodanien et autour de Marseille-Fos

Σ La Logistique est une activité difficile à appréhender en soi

- En effet elle recouvre tout un ensemble de métiers (chaîne logistique, entreposage, commissionnaire de transport...) qui sont intimement liées aux secteurs industriels, ceux de la grande distribution. Bien souvent, ils constituent une externalisation de services autrefois partie intégrante de ces secteurs. De plus, certaines entreprises de transports, d'entreposage, de messagerie, de fret disposent d'une branche, de filiales ou de services logistiques. Enfin, Les trois grands intégrateurs mondiaux (Fedex, UPS, DHL) disposent d'une chaîne logistique complète. Enfin, les principaux acteurs sous-traitent une part importante de leurs activités à une myriades de sous-traitants...

CMA-CGM =

- Fos
- Marseille

Dachser =

- Grans
- Marseille
- Miramas
- Saint-Laurent-du-Var

DHL =

- Arles
- Avignon
- Fos
- Marignane
- Marseille
- Nice
- Salon-de-Provence
- Vitrolles

Fedex =

- Brignolles
- Marignane
- Nice
- Vallauris
- Vitrolles

Gefco =

- Bouc-Bel-Air
- Carros
- Le Pontet
- Marseille
- Vitrolles
- Volse

Geodis =

- Marseille
- Nice
- Vitrolles

Kuehne+Nagel =

- Avignon
- Marseille
- Nice
- Orange
- Toulon

Maersk =

- Fos
- Marseille

Schenker =

- Aix-en-Provence
- Avignon
- Marseille
- Nice
- Toulon

Stef =

- Avignon
- Marseille
- Nice
- Plan d'Orgnon

XPO =

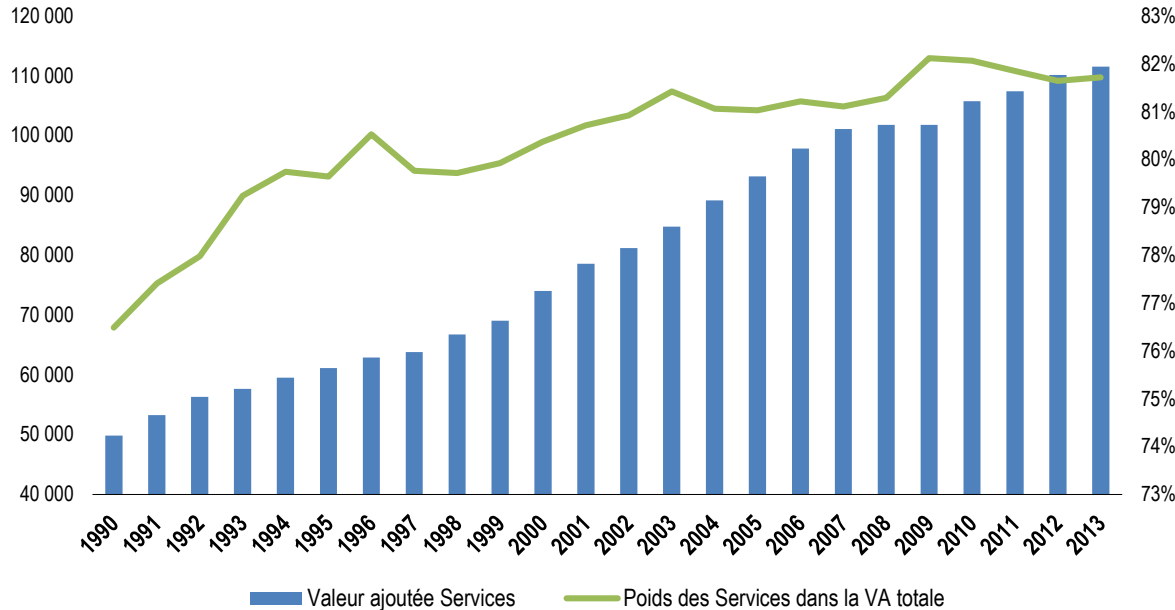
- Bouc-Bel-Air
- Cavaillon
- Carros
- Entraigues
- Fos
- Gignac-la-Nerthe
- Le Pont-Double
- Marignane
- Menteux
- Miramas
- Orange
- Port-de-Bouc
- Saint-Martin-de-Crau
- Salon-de-Provence
- Vitrolles

Les services : avant tout tournés vers la santé et le non marchand

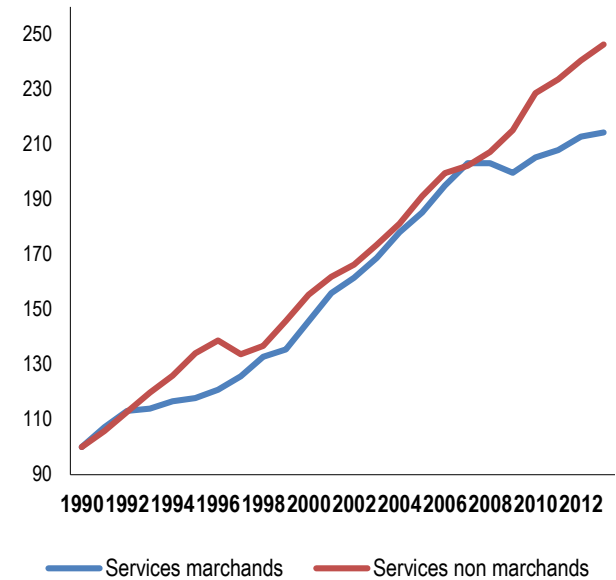
- A. **Les services avant tout non marchands** : activités santé (en lien avec le vieillissement de la population), para-administratif, peu de services innovants.
- B. **Les services marchands**
- C. **Les services innovants**: R&D, focalisés à Nice et Marseille

La place prépondérante, et croissante, des services mis à mal par la crise économique. Un tissu économique régional désormais sensible aux aléas économiques.

**Evolution de la valeur ajoutée du secteur des Services en PACA
(M€ et en % de la VA régionale)**



**Evolution de la VA des services
marchands et non marchands
(indice 100 = 1990)**



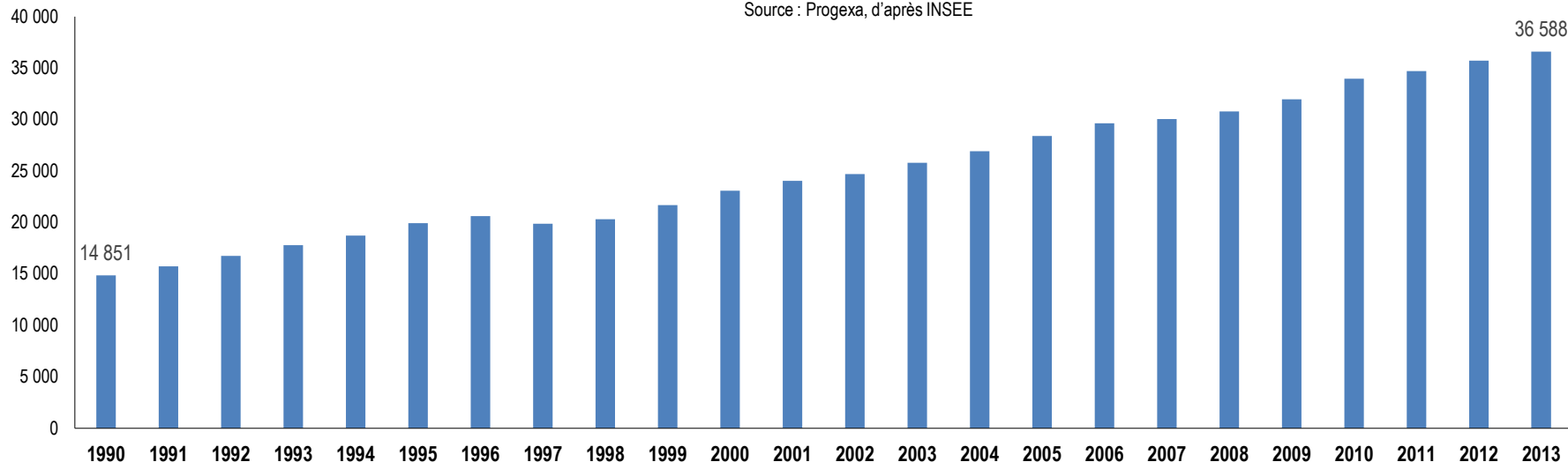
Source : Progexa, d'après INSEE

- Σ Avec plus de 100 M€ de valeur ajoutée (VA) réalisés en 2013, ce secteur représente 82% de la VA totale de la région. C'est une progression de 6 points par rapport à 1990, où ce secteur pesait déjà 76% de la VA. Depuis 2007, cette croissance est cependant ralentie.
- Σ La croissance de la VA générée par les services non marchands est en hausse constante depuis la fin des années 1990, est partiellement freinée par le ralentissement des services marchands qui subissent de plein fouet la crise de 2007.

Les services non marchands représentent 1/3 de la valeur ajoutée dans les services

Valeur ajoutée des services non marchands en région PACA (M€)

Source : Progexa, d'après INSEE

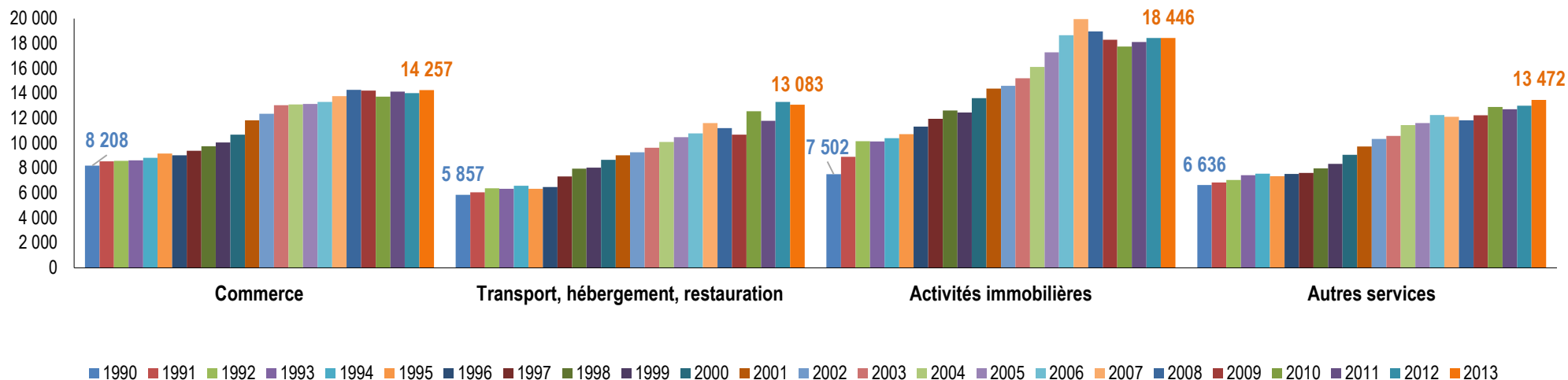


■ Administration publique, de l'enseignement, de la santé humaine et de l'action sociale

- Σ **Plus d'1/3 de la croissance de la VA du secteur des services est lié à celle des services non marchands.**
- Σ Les activités de santé, d'enseignement et para-administratif représentent ainsi 33% de la VA des services en 2013 et 27% de la VA régionale.
- Σ Le développement de ces services, peu innovants, est notamment à mettre en lien avec le vieillissement de la population et la hausse de la précarité : en PACA, 21% de la population a plus de 65 ans (17% en France métropolitaine), et avec un taux de pauvreté de 16,4%. PACA est l'une des régions les plus pauvres de France.

Des services marchands qui pèsent dans la VA régionale, mais qui subissent la crise de 2007-2008

Evolution de la valeur ajoutée du secteur des services marchands en PACA (M€)

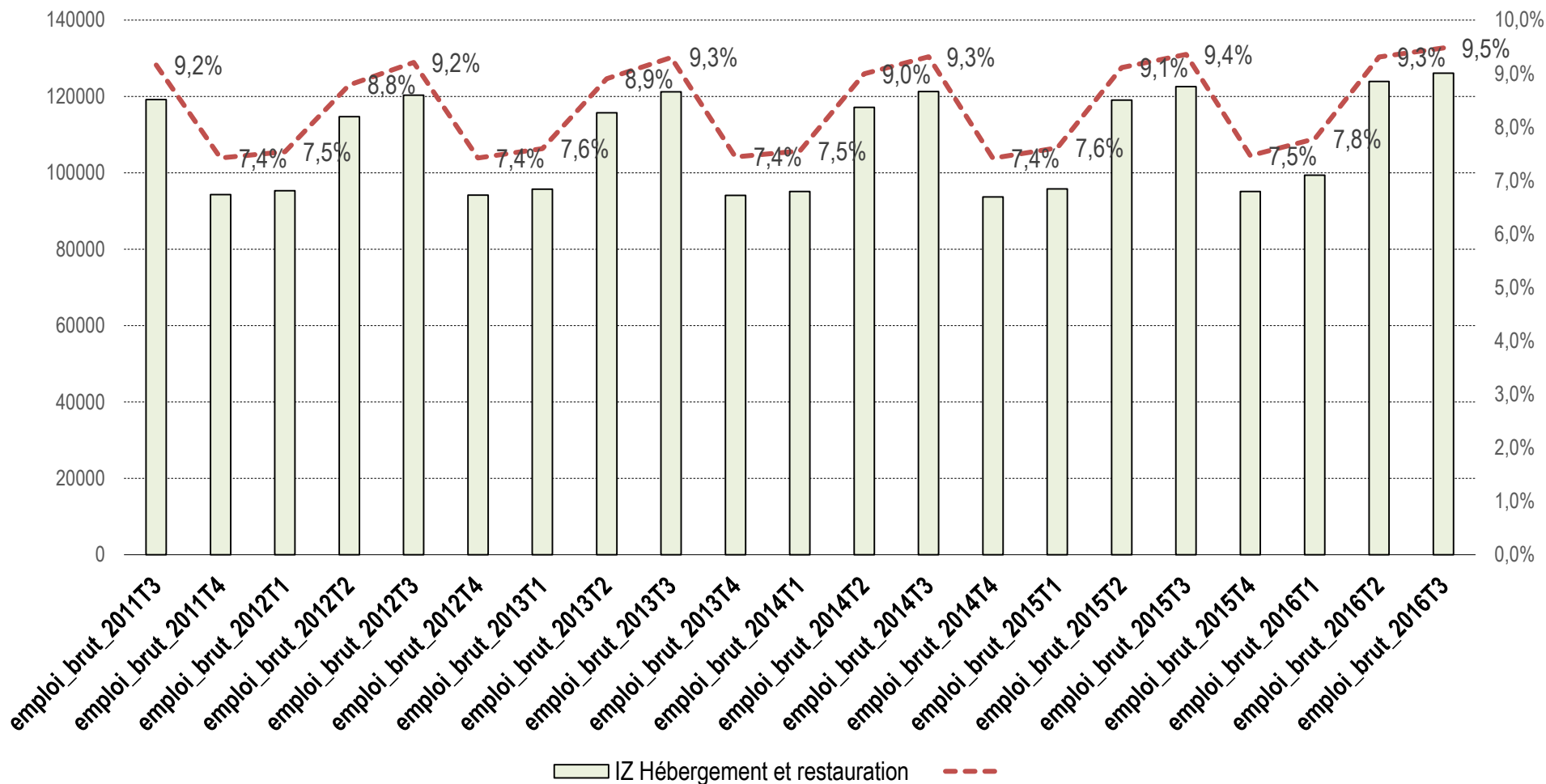


Σ Si la croissance de la valeur ajoutée provenant des services marchands a été réelle depuis les années 1990, elle marque le pas depuis la crise de 2007-2008 : c'est un secteur d'activité particulièrement sensible aux aléas économiques. Le secteur de l'immobilier particulièrement :

- L'essentiel des services marchands est composé des activités immobilières : elles représentent 17% de la VA du secteur des services et 14% de la VA totale de la région PACA. Depuis la crise de 2007, ce secteur connaît cependant un recul tendanciel.

Hôtellerie et restauration : moins de 10% des emplois concentrés sur la saison touristique

Emploi hôtellerie et restauration (source Accos)



II. L'aménagement du territoire

La réforme territoriale : un pouvoir accru pour les Métropoles et les Régions

- Σ **La Loi de Modernisation de l'Action Publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014** introduit :
 - **Une nouvelle carte des intercommunalités** (avec un seuil minimum de 15 000 habitants) et **des communautés d'agglomération** (avec un seuil abaissé à 30 000 habitants).
 - **L'affirmation des métropoles.**
 - **La disparition des Périmètres de Transports Urbains (PTU) au profit de compétences plus larges** dans le domaine des usages partagés (autopartage, covoiturage), du stationnement, des modes de déplacements actifs (vélos) et de la logistique urbaine. Cela a entraîné **la disparition des Autorités Organisatrices du Transport Urbain (AOTU) au profit des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)**, c'est-à-dire les communes, groupement de communes, la Métropole de Lyon et les syndicats mixtes.

- Σ **La loi relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales du 16 janvier 2015** qui modifie la carte des régions les portant de 22 à 13 régions métropolitaines.

- Σ **La loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) du 8 août 2015** introduit :
 - **La suppression de la clause de compétence générale des départements et des régions** (art.94 et 1^{er}) mais pas celle des communes.
 - **Le transfert des compétences des départements aux régions notamment en matière de transports non urbains de personnes** (avec la mise en place d'un plan régional), et notamment :
 - ✓ **La compétence du transport scolaire** (hors territoire des AOM).
 - ✓ **La compétence des gares routières publiques de voyageurs** (hors Ile de France, Rhône Alpes et métropole de Lyon).
 - **La mise en place d'un Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET).**
 - **La compétence de la gestion et du traitement de déchets est désormais obligatoire pour les communautés d'agglomérations.**
 - **Le remplacement de la notion de PTU par celle de « Ressort Territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité ».** Ainsi, l'AOM **est compétente pour organiser la mobilité sur l'ensemble de son territoire** (commune, EPCI, Syndicat mixte). Elles n'ont pas de compétence pour les services réguliers non urbains dont l'origine et la destination sont en dehors du territoire.

Ainsi, chacun des volets impacte à sa manière les systèmes de transport. Cela peut prendre de court plus d'une collectivité, introduire des éléments de mise en concurrence, et rendre beaucoup plus floue la distinction entre transport urbain et non urbain.

Les objectifs du schéma régional, d'aménagement, de Développement Durable et d'égalité des Territoires de PACA

- Σ Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires est un schéma de planification à moyen et long terme (2030-2050) instituée par la Loi NOTRe . Il doit permettre aux régions de renforcer leur rôle de « chef de fil ». Il doit aborder 11 domaines (équilibre des territoires, implantations des différentes infrastructures d'intérêt régional, désenclavement des territoires ruraux, Habitat, gestion économe de l'espace, intermodalité et développement des transports, maîtrise et valorisation de l'énergie, lutte contre le changement climatique, pollution de l'air, protection et restauration de la biodiversité, prévention et gestion des déchets, équilibre des territoires).
- Σ En PACA, la région a lancé le processus d'élaboration fin 2016. Le SRADDET doit être adopté puis approuvé par le préfet de Région en 2019.
- Σ La Région PACA a mis en avant trois lignes directrices : renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional, Maitriser la consommation d'espace et renforcer les centralités et leur mise en réseau, conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants.
- Σ Dans les nombreux ateliers en 2017 qui ont servi à préparer le SRADDET, la Région a mis en avant la proposition d'armatures urbaines (voir ci-dessous) avec de premiers risques pointés par les participants la pression démographique sur des territoires aux portes des métropoles mais sans ressources, l'écartèlement de certains territoires entre systèmes différents, la mise en place de frontières étanches entre systèmes, le besoin de revitalisation des centres urbains, le besoin accru de desserte performante des territoires...

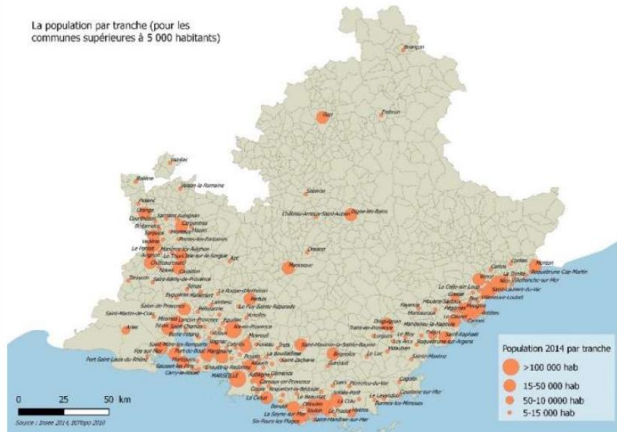
II. 1. Inégalités des territoires

L'emploi encore plus fortement concentrée que la population : Marseille et le « désert » de PACA?

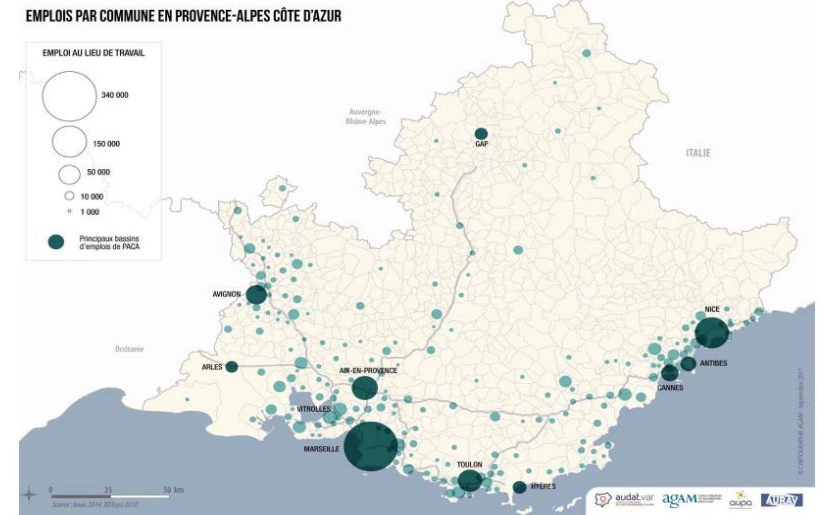
Σ Une population concentrée sur le littoral et le sillon rhodanien

Σ L'emploi concentrée sur Aix Marseille rhodanien

Poids démographique et taille du bassin d'emplois



Communes accueillant au moins 5000 habitants



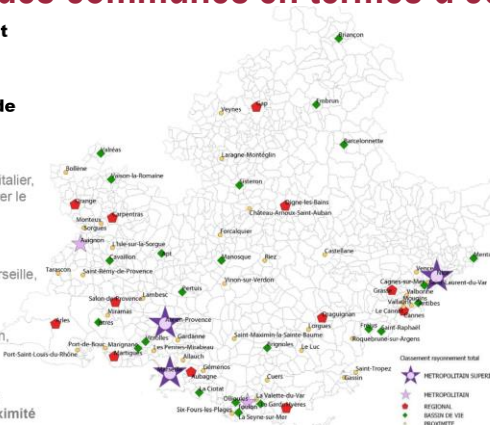
Communes accueillant au moins 1000 emplois

Σ Une inégalité réelle des communes en termes d'équipement

L'offre d'équipement des communes classée par pôle de plus ou moins grande ampleur

4 types d'équipements (hospitalier, culturel, scolaire) pour mesurer le rayonnement de chaque commune :

- 3 grandes polarités internationales (Aix, Marseille, Nice)
- 2 grands pôles métropolitains (Avignon, Toulon)
- Des pôles régionaux complétés par une trame diffuse de pôles de proximité



Des territoires très polarisés

Σ Le Conseil Régional se situe clairement dans le cadre de « compétitivité des territoires, d'attractivité » schéma régional de développement économique d'innovation (p.67)

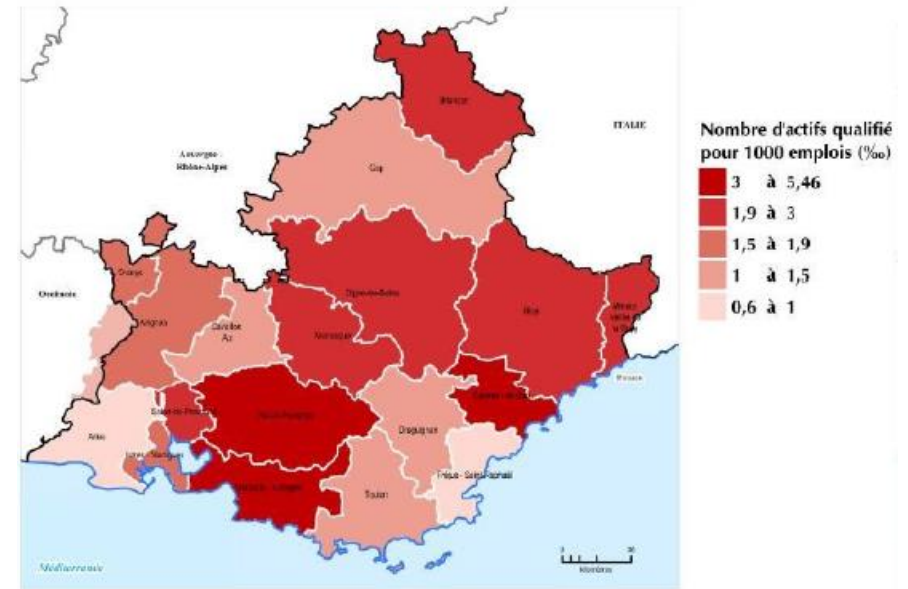
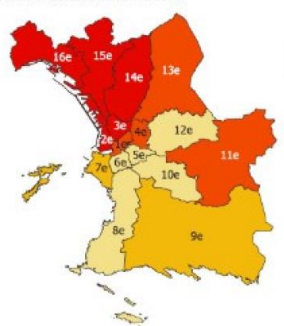


Figure 5 : Taux d'arrivée d'actifs qualifiés par zone d'emploi en 2013, au sens du recensement
Source: Insee, 2013

Part de jeunes non insérés (ni en études, ni en emploi) parmi l'ensemble des jeunes de 18 à 25 ans selon les territoires des missions locales de Paca en 2012

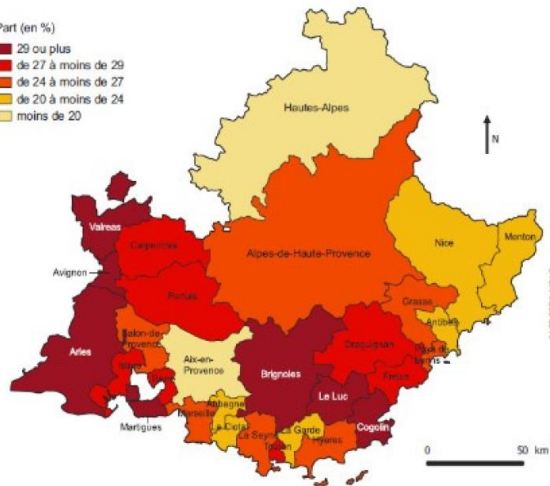
Les arrondissements de Marseille



France métropolitaine : 21,7 %
Paca : 24,6 %
Marseille : 25,4 %

Part (en %)

- 29 ou plus
- de 27 à moins de 29
- de 24 à moins de 27
- de 20 à moins de 24
- moins de 20



Source : Insee, Recensement de la population 2012

Σ Si PACA demeure attractif pour les flux migratoires, elle est confrontée à la concurrence des autres régions françaises. En son sein ce sont avant tout les métropoles qui attirent les actifs qualifiés et à l'inverse une concentration des non insérés dans les territoires « périphériques.

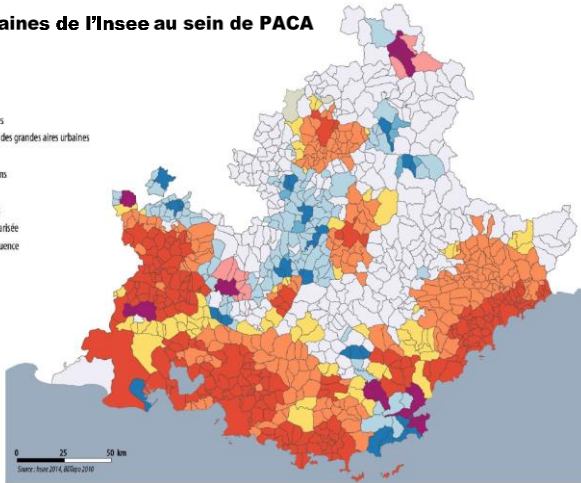
Une stratégie régionale soumise au débat : une vision segmentée, prélude à une mise en concurrence?

Σ Des aires urbaines de l'Insee ...

Les aires urbaines de l'Insee au sein de PACA

AIRES URBAINES

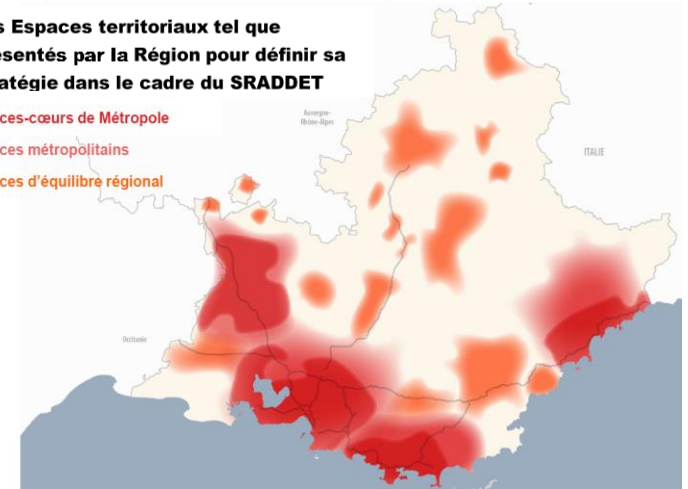
- Grand pôle
- Couronne des grands pôles
- Commune multipolarisée des grandes aires urbaines
- Pôle moyen
- Couronne des pôles moyens
- Petit pôle
- Couronne des petits pôles
- Autre commune multipolarisée
- Commune isolée hors influence



Σ ... à une vision hiérarchisée des territoires...

Les Espaces territoriaux tel que
présentés par la Région pour définir sa
stratégie dans le cadre du SRADET

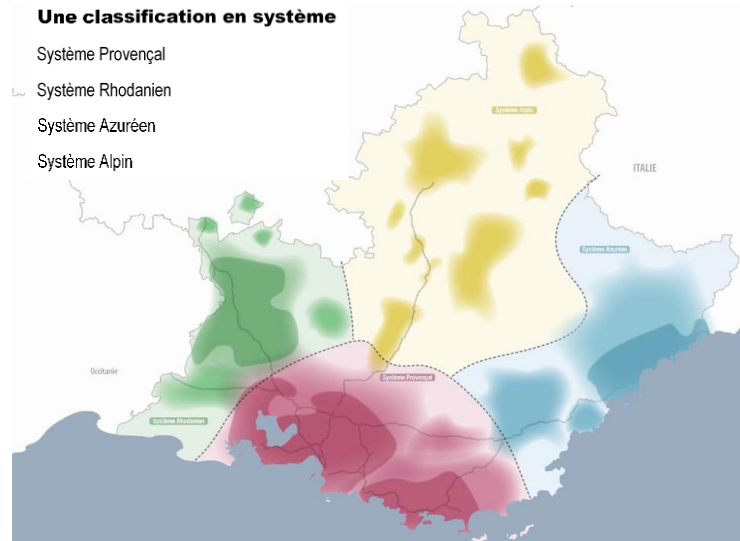
Espaces-cœurs de Métropole
Espaces métropolitains
Espaces d'équilibre régional



Σ ... et à une classification en système centré sur une métropole...

Une classification en système

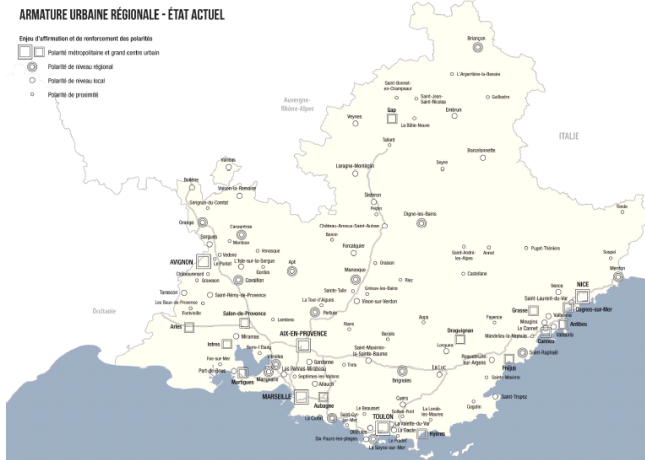
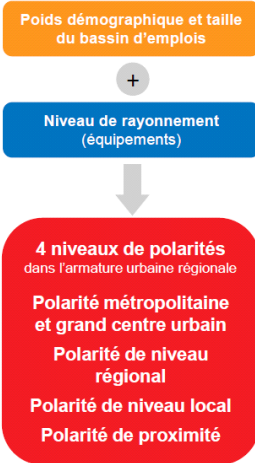
Système Provençal
Système Rhodanien
Système Azuréen
Système Alpin



Une spécialisation des territoires entériner au nom même de leur égalité?

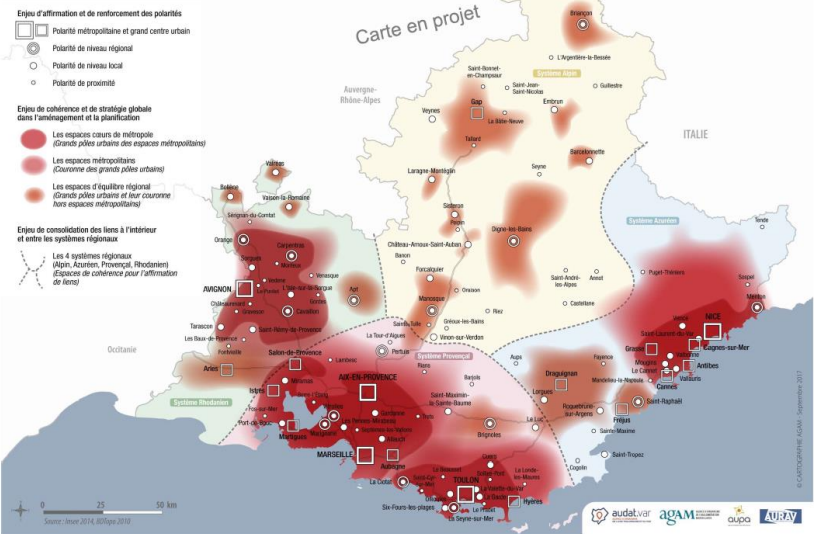
Σ Des communes hiérarchisées...

Des communes hiérarchisées en fonction de leur rôle dans l'espace régional



Σ Une conception en « armature urbaine »

ARMATURE URBAINE RÉGIONALE - ETAT ACTUEL

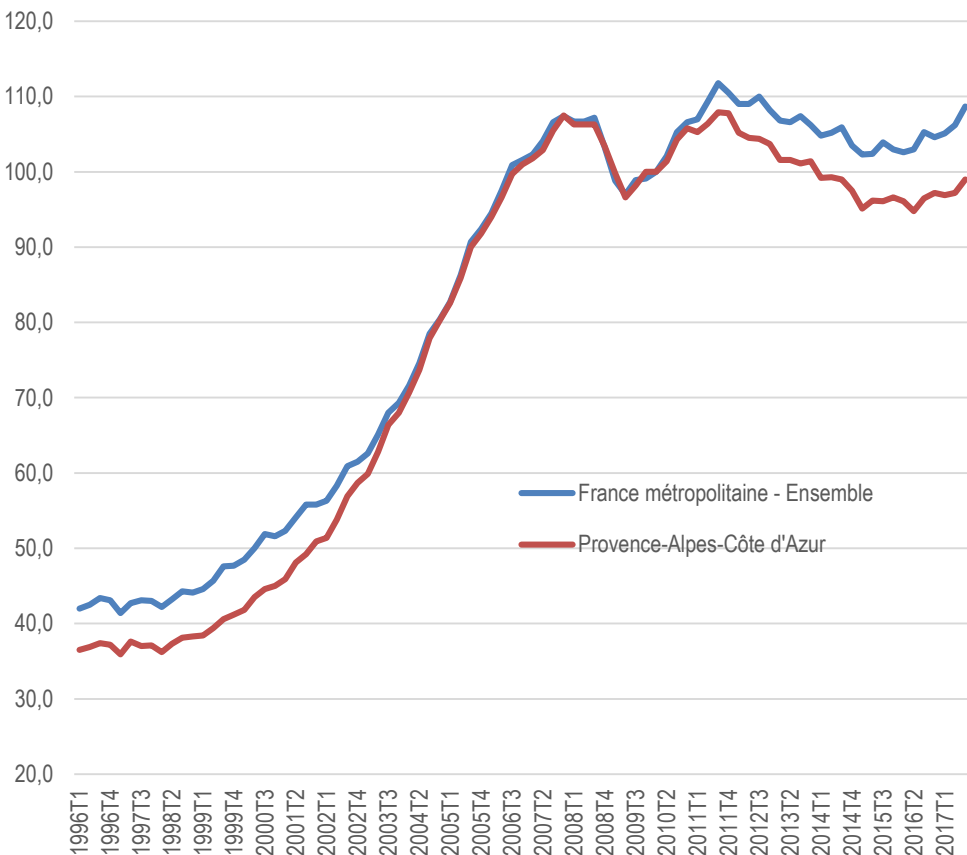


- Σ Au sein de ces « armatures urbaines » sont distinguées le « cœur de métropole » et les « couronnes des grands pôles urbains »
- Σ Dans le cadre, le système provençal Marseille est affirmée comme le moteur de l'ensemble de la Région d'un point de vue économique (industrie, logistique/portuaire, nouvelles économies) et démographiques.
- Σ Dans cette vision, les autres systèmes sont envisagés de leur point de vue complémentaire ou des synergies : Sillon Rhodanien-Avignon sur les « enjeux économiques portuaires et résidentiels » (nécessité d'un « hinterland »), « report de développement économique et résidentiel aux franges du Val de Durance et du moyen Var ». Et « solidarité sur les enjeux d'alimentation, d'eau, d'énergie ».
- Σ Mais quid de solidarité réelle entre territoires favorisés et défavorisés? Quid du partage des richesses créées sur ces territoires pour financer de telles solidarités? Quid de la viabilité sociale et environnementale avec un éloignement toujours plus important entre zone d'habitat et zone d'emploi? Quid d'un développement alternatif à une mise en concurrence sauvage entre territoires pour satisfaire la rentabilité des grands groupes ?

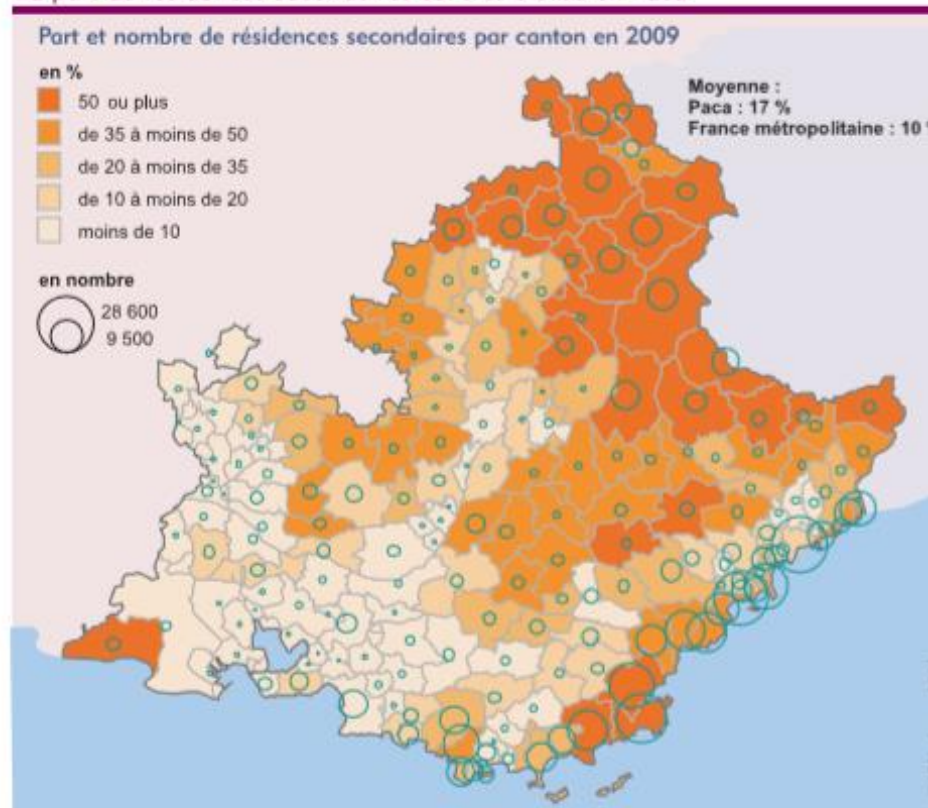
Une augmentation des prix immobiliers qui suit avec un certain retard sur la France

La région est marquée par une proportion exceptionnelle de maisons secondaires

Indice du prix des notaire (base 100 en 2010 – source Notaires de France)



La part de résidences secondaires est très élevée en Paca



Source : Insee, Recensement de la population 2009

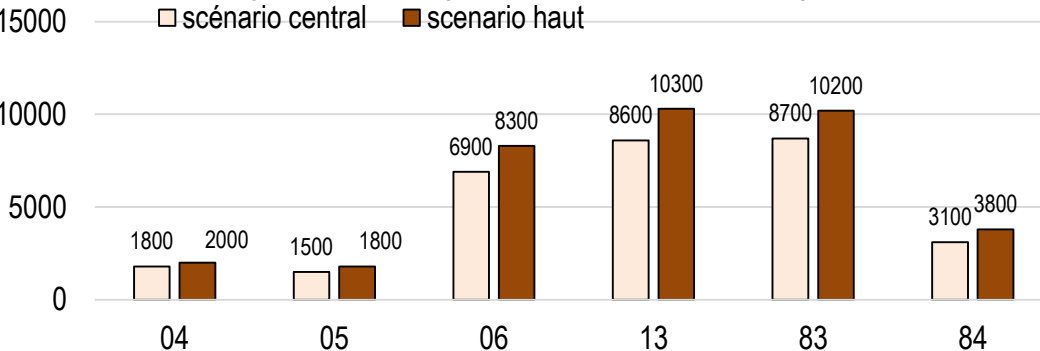
La part des résidences secondaires est supérieure à celle de la France (17% contre 10% en 2009). Ainsi près d'un logement sur 5 est utilisé de manière secondaire par les ménages propriétaires.

Avec de 30 600 à 36 400 logements à construire chaque année d'ici 2030

Un aménagement organisé pour le logement à prix élevé contre les territoires et l'emploi?

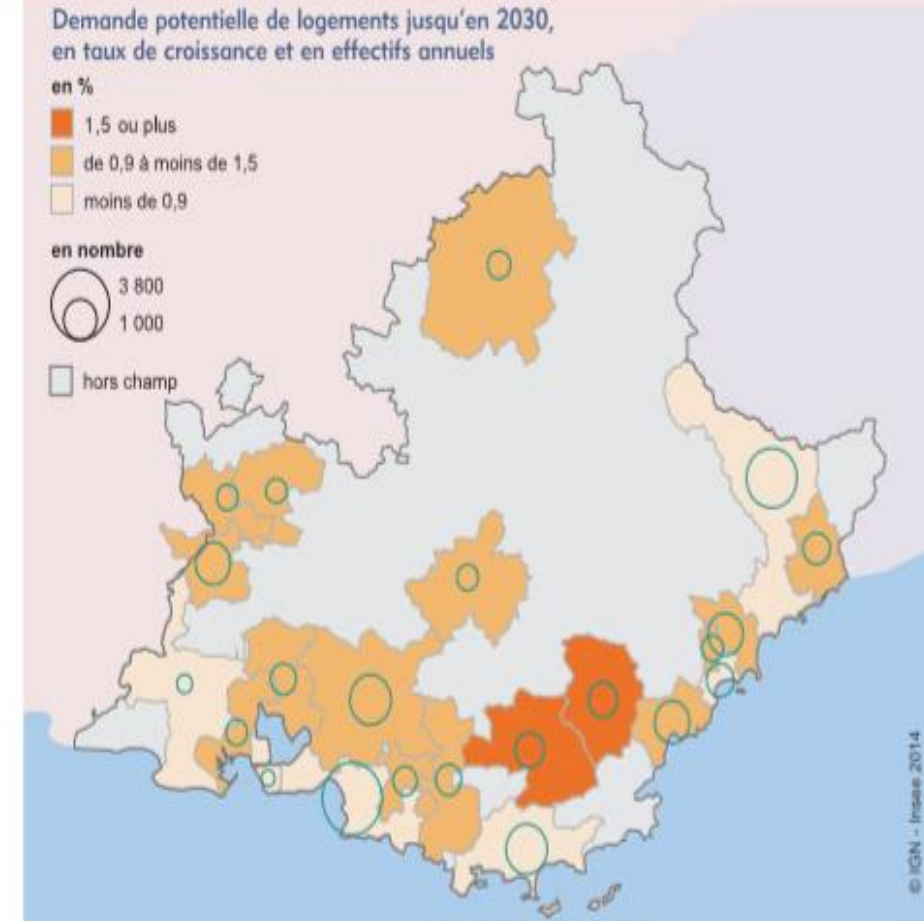
Six logements sur dix à construire dans le Var et les Bouches-du-Rhône

Demande potentielle annuelle de logements par département jusqu'en 2030 (source Insee – calcul 2014)



L'Insee a construit un scénario prospectif central a été décliné sur 22 territoires, de plus de 50 000 habitants, qui s'inscrivent dans une logique de politique locale de l'habitat (Schéma de COhérence Territoriale ou Programme Local de l'Habitat). Selon l'Insee, « les territoires les plus urbains concentreraient en volume la majorité des logements à construire. En revanche, rapportée au stock existant, la demande de logements serait plus dynamique dans les espaces situés en périphérie des pôles urbains régionaux (Vallée de la Durance, Moyen-Var, Vallée du Rhône). En projetant les tendances passées, l'exercice de prospective prolonge le phénomène de périurbanisation jusqu'en 2030. Or, l'expansion urbaine produit des effets négatifs, liés à l'artificialisation des sols ou à l'allongement des trajets domicile-travail. Ces derniers ont ainsi progressé de 2,5 km entre 1999 et 2010 en moyenne dans la région, occasionnant pollution, temps de transport allongé et vulnérabilité des ménages face au renchérissement de l'énergie. Les politiques publiques menées dans la région ont pour objectif de concilier les besoins de la population avec un aménagement durable des territoires, notamment de maîtriser la périurbanisation. Un des leviers réside dans le rééquilibrage de la dynamique de construction au sein du territoire régional. »

Les territoires les plus urbains concentreraient la majorité des logements à construire d'ici 2030



Champ : zones de plus de 50 000 habitants couvertes par un Scot ou PLH.
Sources : Insee, Omphale 2010 scénario central ; DGFIP, Filocom, traitement Dreal

L'impact de la réforme Territoriale sur le Transport

La redéfinition des périmètres de compétences du transport urbain / non urbain

Σ Les transferts de compétences :

- **Les services ou parties de services d'un Département** qui participent à l'exercice des compétences **relatives aux transports (non urbains réguliers et à la demande) et à la gestion des déchets sont transférés à la Région** (selon des modalités à définir dans des conventions. Quid de celles passées ou en cours à l'heure actuelle dans le Grand Est).
- **Redéfinition des services de transport urbain : substitution de la notion de Périmètre de Transports Urbains** (ex article L.1231-2 du Code des transports) **par la notion de Ressort Territorial des Autorités Organisatrices de la Mobilité.**
- **Possibilité pour la Région de financer des itinéraires routiers d'intérêt régional** (identifié dans le Schéma Régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires).

Σ Pour les métropoles :

- **Leur mise en place ne devrait généralement pas modifier le périmètre géographique sur lequel elles sont autorités organisatrices des transports car elles recouvrent le périmètre des transports urbains de l'intercommunalité précédente.**
- **Cependant, dans certains cas, le périmètre respectif des transports urbains et interurbains doit être redéfini :**
 - ✓ Pour la métropole de Lyon ou celle d'Aix Marseille.
 - ✓ **C'est une problématique déjà connue en Ile de France** (cf. arrêt de la Cour de cassation du 9/04/2015 qui enjoignait au réseau TransEvry d'appliquer la convention collective nationale des transports publics urbains)
 - ✓ **Ce n'est donc pas neutre en termes de conditions sociales et de travail pour les salariés des entreprises potentiellement concernées.**
- Sur un territoire infrarégional, s'il existe au 08/08/2015 **un Syndicat Mixte de transports ayant qualité d'autorité organisatrice en matière de transports urbains et de transports non urbains, celui-ci conserve cette qualité** (L.3111-1 du Code des transports).

Une nouvelle définition du transport urbain et non urbain

- Σ Avant la loi réforme territoriale, la notion de transport urbain était liée à un périmètre géographique : le PTU.
- Σ Désormais, le transport urbain est défini plus restrictivement par l'article 18 de la loi NOTRe
 - « Est considéré comme un service de transport urbain, tout service de transport de personnes exécuté de manière non saisonnière dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité (...) au moyen de véhicules de transport guidé (...) ou au moyen de tout véhicule terrestre à moteur, à l'exception des autocars, et dont l'espacement moyen des arrêts et la variation de la fréquence de passage satisfont des critères définis par décret. ».
- Σ Hors le cas des véhicules guidés (métro, tramways) qui sont toujours liés à un réseau urbain, la définition du transport urbain repose sur trois critères cumulatifs (décret) :
 - La nature du véhicule utilisé (« tout véhicule terrestre à moteur, à l'exception des autocars »),
 - L'espacement moyen des arrêts (« inférieur ou égal à 500 mètres »),
 - L'écart entre la fréquence de passage en heure de pointe et la fréquence de passage en heure creuse (« inférieur ou égal à 2,5 »).
- Σ Par ailleurs, le décret fixe les investissements qui peuvent être financés par le versement transport.
 - Par exemple, ceux permettant l'intermodalité entre transports en commun et vélo.
- Σ Les services non urbains sont ceux qui ne sont pas confinés à cette définition, notamment dès lors qu'ils sont réalisés par autocar.

Quel impact sur le financement ?

Les entreprises de plus de onze salariés installées sur le territoire d'un PTU étaient astreintes au versement transport. La nouvelle définition pourrait sortir bon nombre d'entreprises du périmètre de collecte du versement transport. **Quel sera le manque à gagner ?**

Schéma de la nouvelle définition du transport urbain / non urbain

En résumé...

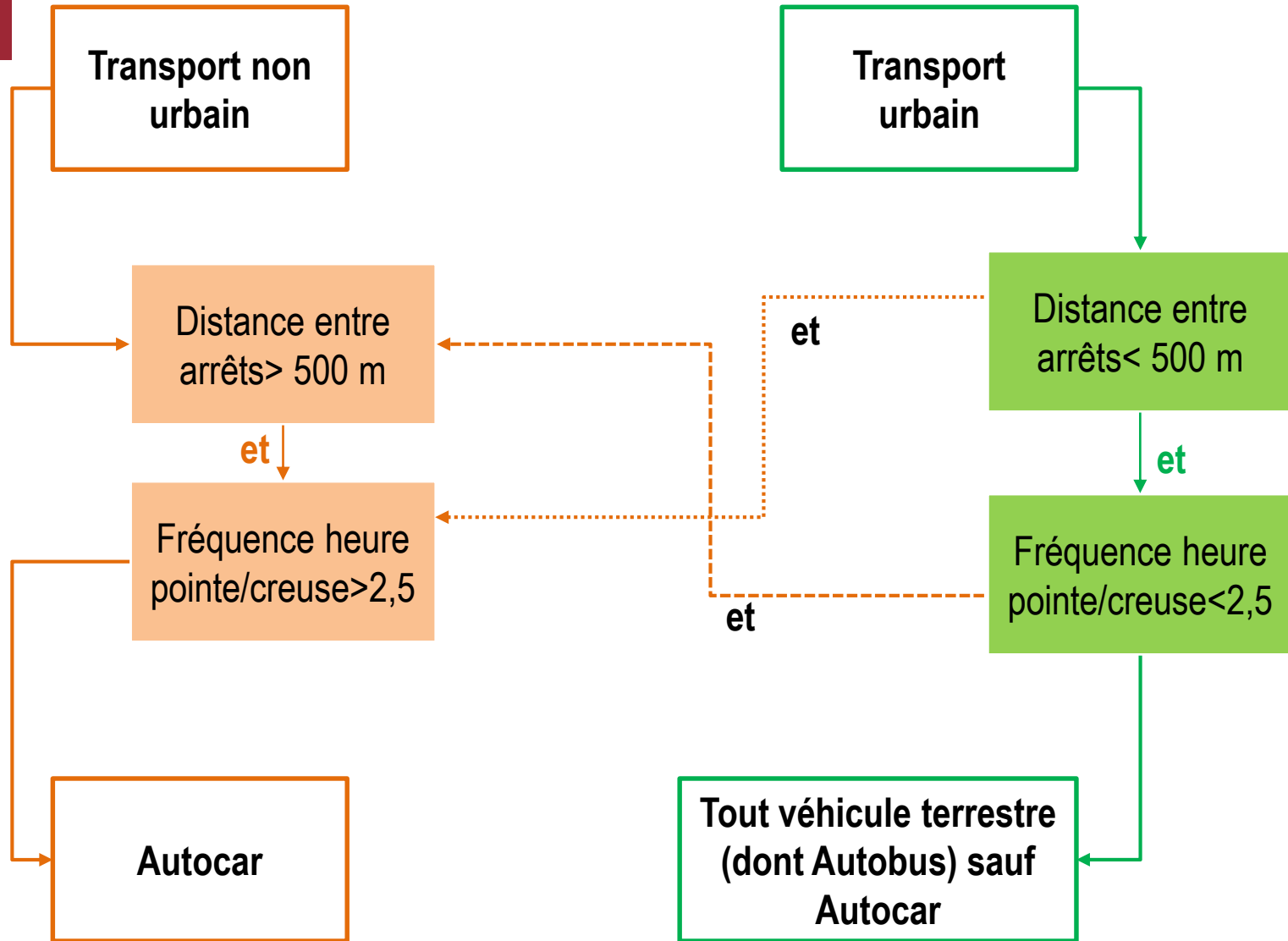
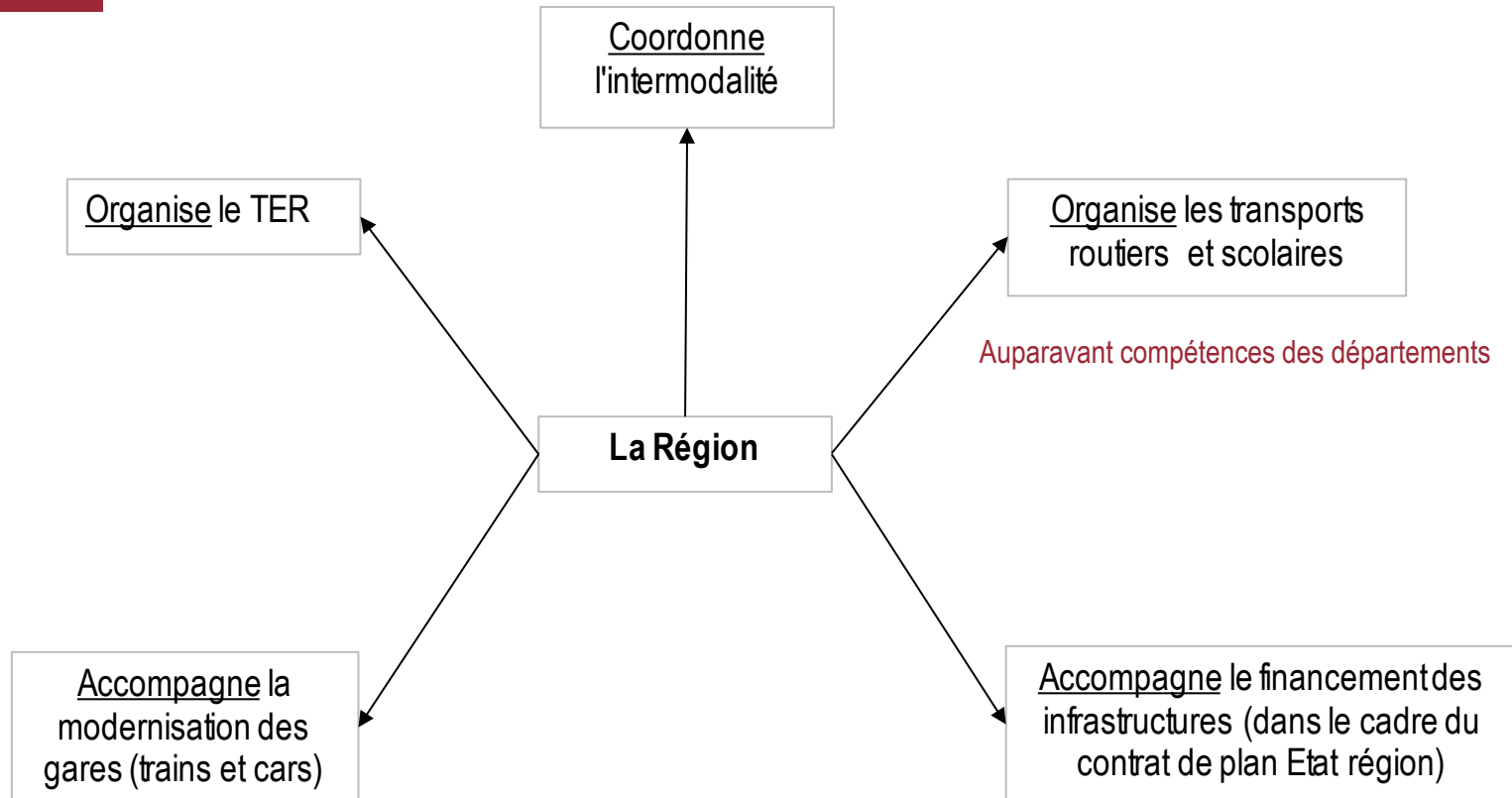


Schéma de la nouvelle organisation des compétences transports des régions

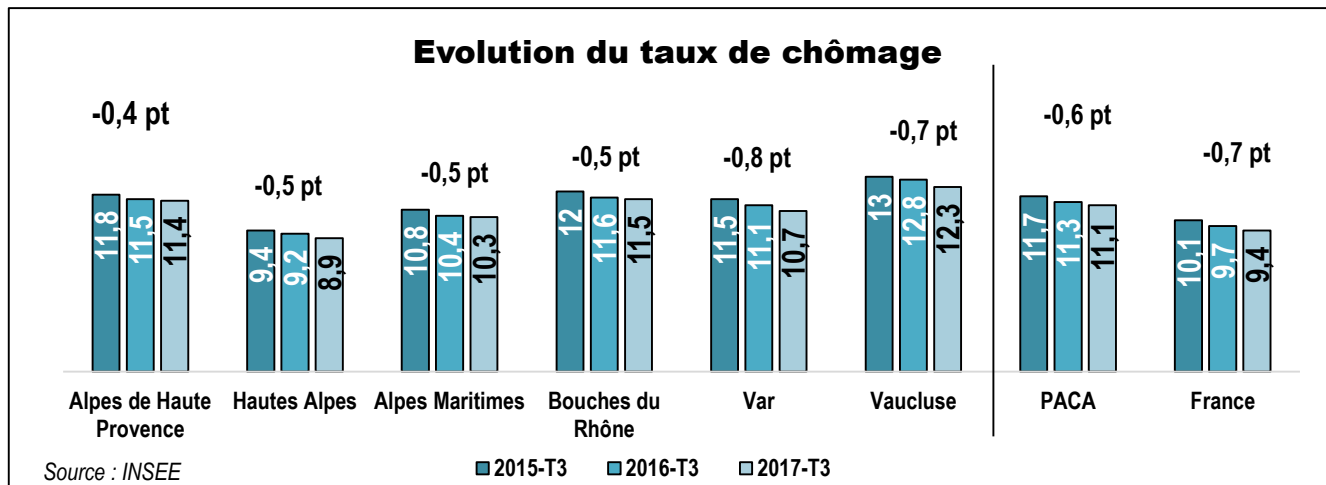
En résumé...



Les anciennes et nouvelles compétences de la Région en termes de transports

La montée de la pauvreté

Un niveau de chômage en PACA plus important que la moyenne française

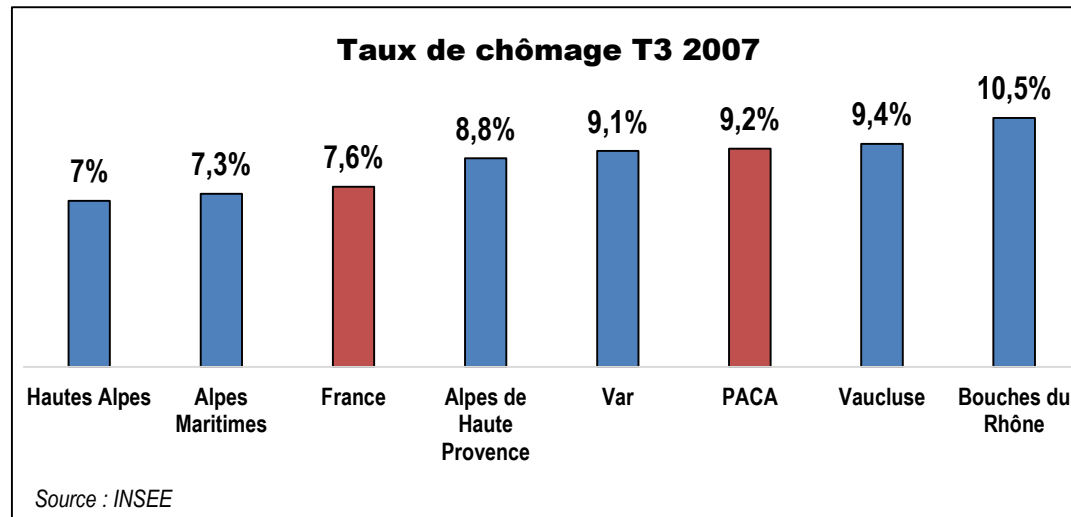


Σ Un taux de chômage en PACA supérieur au taux moyen français...

Le taux de chômage en région PACA baisse moins vite que le taux de chômage en France.

Au 3^{ème} trimestre 2017 il est supérieur de 1,7 points au taux de chômage moyen français.

Le Vaucluse est le département de la Région PACA le plus touché par le chômage (12,3% au T3 2017).



Σ Et qui a augmenté plus rapidement durant les 10 dernières années

Entre 2007 et 2017, le taux de chômage en France a augmenté de 1,8 points (de 7,6% à 9,4%).

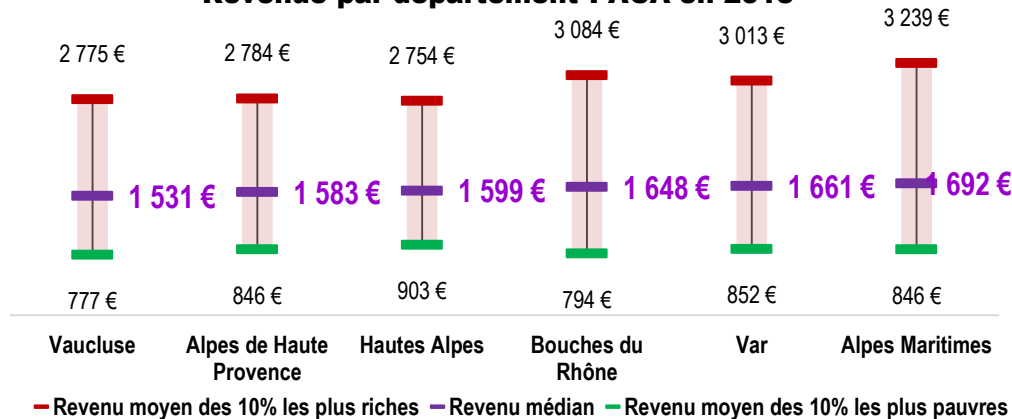
En comparaison, sur la même période, le taux de chômage de la région PACA a augmenté de 1,9 points (de 9,2% à 9,4%).

Le taux de chômage PACA était déjà supérieur de 1,6 points à celui de la France en 2007, il est, en 2017, supérieur de 1,7 points.

Entre 2007 et 2017, ce sont les Alpes Maritimes qui ont vu leur taux de chômage augmenter le plus fortement (+3 points).

Des revenus médians plus faibles dans les grandes villes

Revenu par département PACA en 2013



Source : Compas via INSEE

Σ Un revenu médian différent entre les départements...

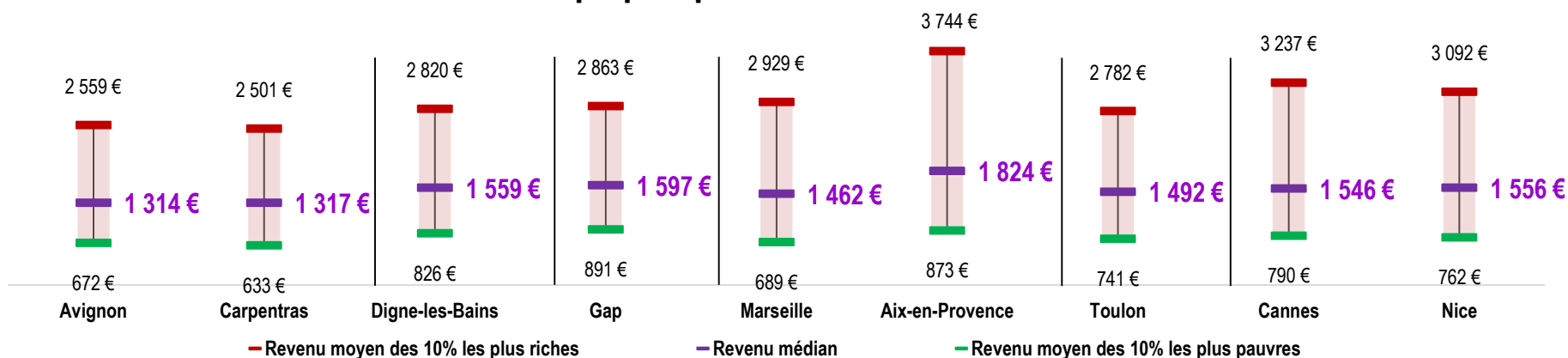
Le revenu médian le plus bas est celui du Vaucluse (1 531€ par mois) et le plus élevé est celui des Alpes Maritimes. L'écart entre les deux est de 161€ par mois.

Les disparités de salaires sont les plus faibles dans les Hautes Alpes (1 851€ d'écart entre le revenu moyen des 10% les plus riches et des 10% les plus pauvres).

Elles sont le plus élevées dans les Alpes maritimes avec un écart de 2 393€.

Σ Et entre les principales villes...

Revenu par principales villes en PACA en 2013

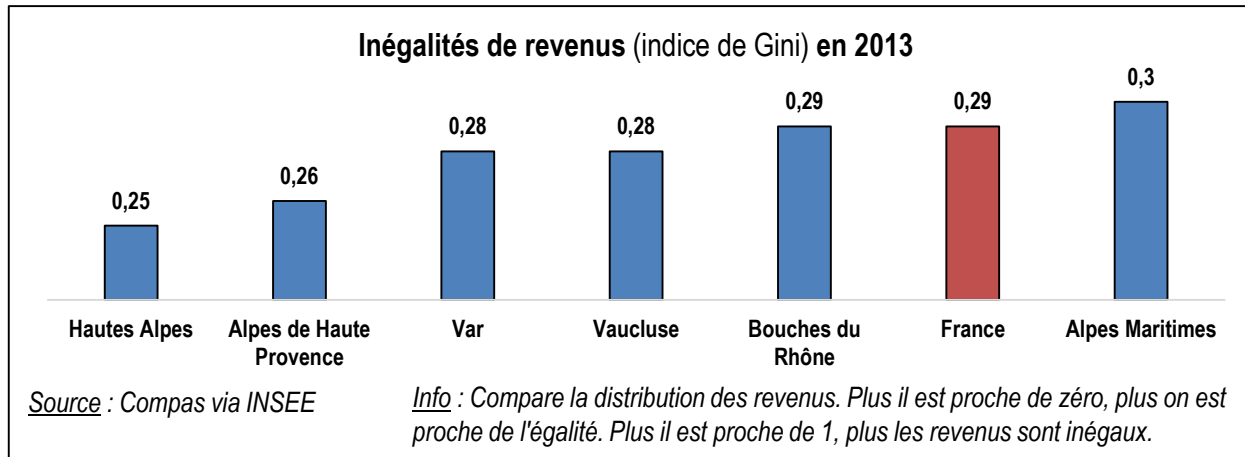


Source : Compas via INSEE

C'est à Aix-en-Provence que le revenu médian (et l'écart entre les 10% les plus riches et les 10% les plus pauvres) est le plus élevé et c'est à Avignon qu'il est le plus bas (Idem pour l'écart entre les 10% les plus riches et les 10% les plus pauvres).

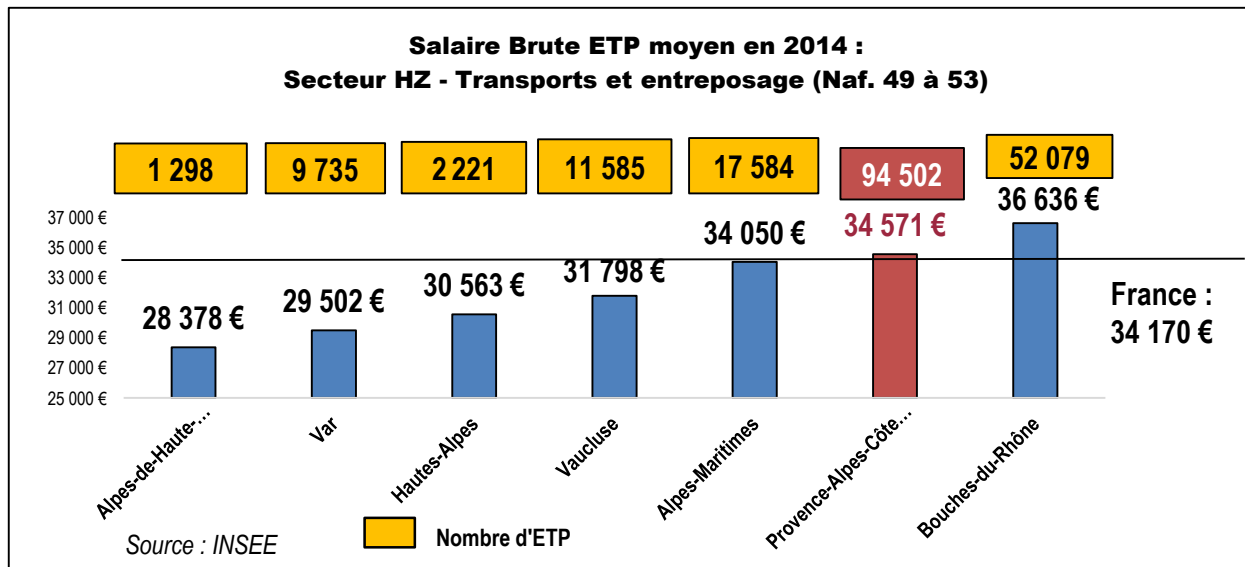
L'écart entre le revenu médian d'Aix en Provence et celui d'Avignon est de 510€.

Une distribution des revenus inégale au sein et entre les départements...



Σ Une inégalité sur les revenus globaux...

Un indice de Gini proche de 1 est signe de revenus inégalement distribués. En 2013, seul le département des Alpes Maritimes fait figure de mauvais élève avec un Indice de Gini supérieur à l'indice moyen français. Les revenus y sont donc distribués de manière plus inégale que, en moyenne, dans le reste de la France. A l'inverse, les hautes Alpes affichent une distribution des revenus meilleur que la moyenne française.



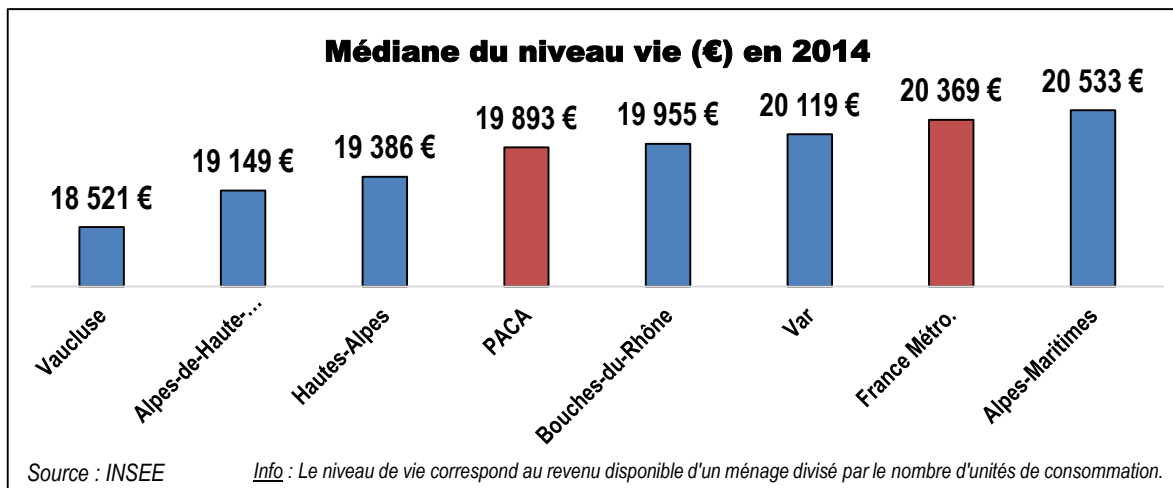
Σ Qui se confirme dans les revenus du secteur transports et entreposage

Le revenu moyen dans le secteur du Transport et de l'entreposage en France est de 34 170€ Brute annuel pour un ETP. La moyenne PACA est légèrement supérieur (400€ de plus).

Cependant, la moyenne PACA est tirée vers le haut par la moyenne élevée des Bouches du Rhône qui compte 52 079 ETP dans le secteur en 2014 (soit 55% des ETP de toute la région).

Tous les autres départements ont une moyenne inférieure. Les Alpes de Haute Provence ont notamment une moyenne de 28 378€, inférieure de 5 792€ à la moyenne française du secteur.

Le niveau de vie s'en ressent...

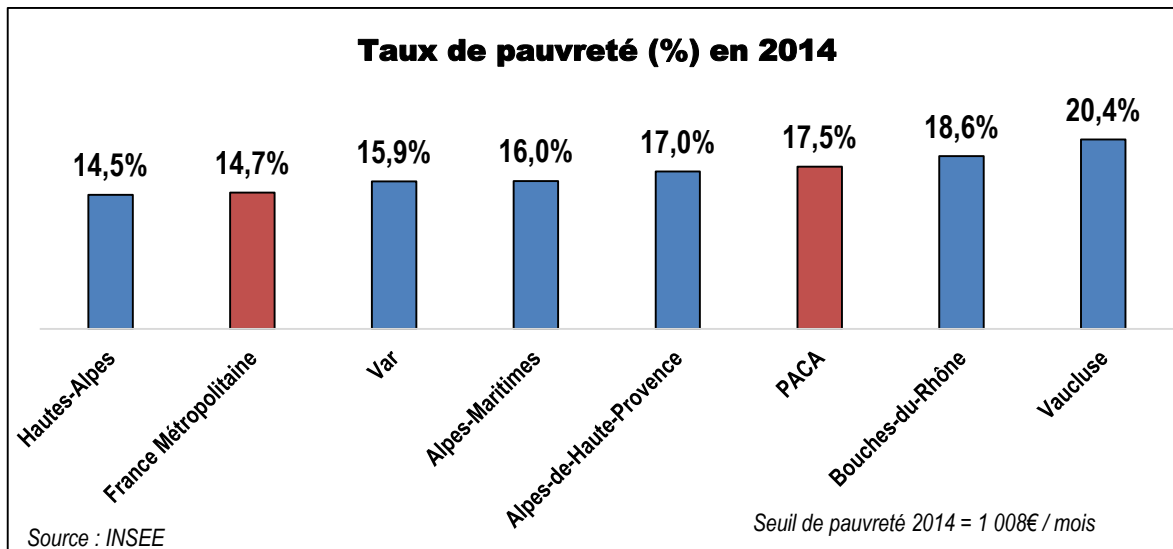


Σ Un niveau de vie plus bas que pour l'ensemble de la France métropolitaine...

Les médianes du niveau de vie de tous les départements de PACA (excepté les Alpes Maritimes) sont inférieures à la médiane du niveau de vie français. La médiane de la région PACA est inférieure de 476€ à la médiane française.

Cela signifie que les ménages de la région PACA dispose de globalement moins de revenus disponible que la moyenne des ménages français.

Σ ...Et un taux de pauvreté plus élevé.



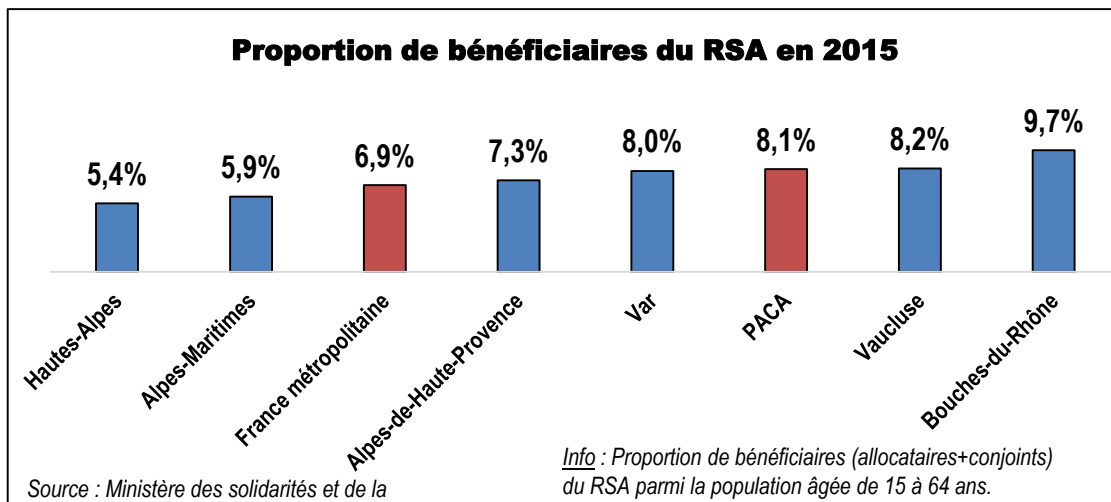
Le taux de pauvreté, c'est-à-dire la proportion d'une population vivant en dessous du seuil de pauvreté, est également supérieur dans tous les départements (excepté les Hautes Alpes) au taux de pauvreté moyen français.

En PACA, le taux de pauvreté moyen est supérieur de 2,8 points au taux de pauvreté moyen français.

Dans le Vaucluse, ce taux de pauvreté atteint même 20,4%, soit 5,7 points de plus que le taux moyen française.

Cela signifie que une personne sur cinq vit avec moins de 1 008€/mois.

...Nécessitant des aides sociales plus importantes

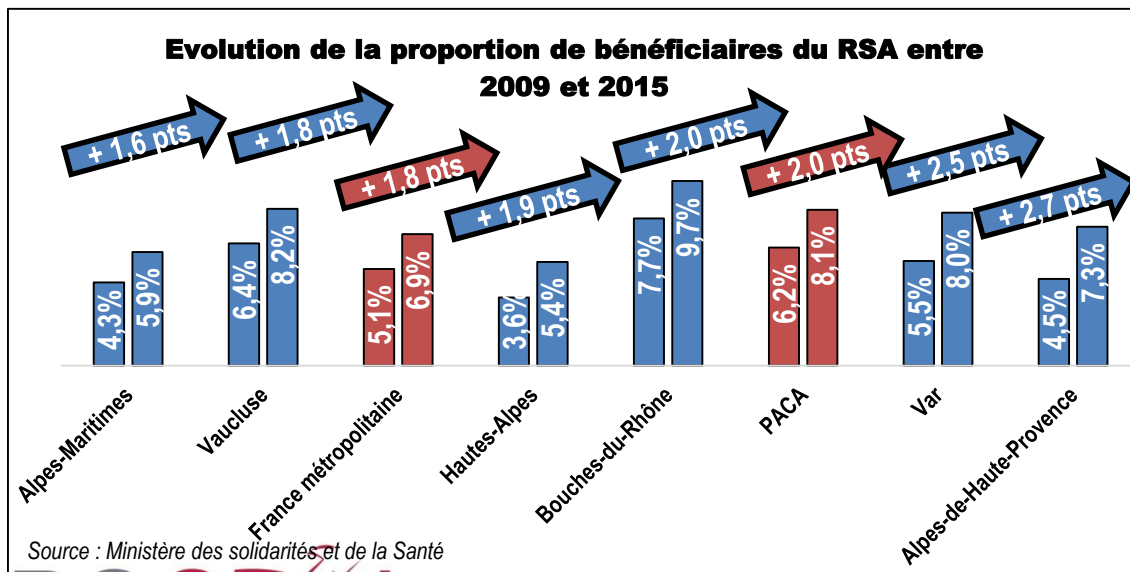


Σ Une proportion importante de bénéficiaires du RSA...

En PACA, une part plus importante de la population est bénéficiaire du RSA. C'est-à-dire qu'il existe une part plus importante de la population qui se trouve sans ressources ou qui dispose de trop faibles ressources, insuffisantes « pour vivre conformément à la dignité humaine »*.

On compte, en 2015, 250 000 bénéficiaires du RSA en PACA. Ils n'étaient que 191 000 en 2009 (+31%).

Dans les Bouches du Rhône, le nombre de bénéficiaires est de près de 122 000. Ce qui représente près d'une personne sur 10 dans ce département (9,7%).



Σ ...Qui augmente plus vite qu'en France depuis 2009

Entre 2009 et 2015, la proportion de bénéficiaires du RSA a augmenté de 2 points en PACA. Dans le même temps elle n'a augmenté que de 1,8 points en France.

L'augmentation est particulièrement importante dans les départements du Var et des Alpes de Haute Provence (respectivement +2,5 points et +2,7 points).

*« Le revenu de solidarité active (RSA) traduit le droit fondamental de tous les citoyens à disposer de ressources suffisantes pour vivre conformément à la dignité humaine, droit énoncé dans le préambule de la Constitution française de 1946 et par le Conseil de l'Europe » - solidarites-sante.gouv.fr

Les déclarations fiscales montrent une région plus pauvre que le reste du pays hormis dans les alpes maritimes

Structure des déclarations de revenus
fiscaux par tranche en 2015 (source
Minfin)

	France	Paca	04	05	06	13	83	84
0 à 10 000	23,3%	24,5%	24,9%	21,8%	23,1%	25,8%	23,1%	26,4%
10 001 à 12 000	5,7%	5,9%	6,9%	6,8%	5,5%	5,7%	5,9%	6,7%
12 001 à 15 000	9,1%	9,2%	10,4%	10,8%	8,6%	8,9%	9,2%	10,3%
15 001 à 20 000	15,7%	15,5%	16,1%	17,3%	15,6%	15,0%	15,7%	15,9%
20 001 à 30 000	18,1%	17,7%	17,6%	18,2%	18,4%	17,4%	17,9%	16,9%
30 001 à 50 000	17,4%	16,7%	16,5%	17,3%	17,0%	16,2%	17,9%	15,6%
50 001 à 100 000	8,8%	8,7%	6,7%	6,7%	9,5%	9,0%	8,7%	7,0%
Plus de 100 000 dont:	2,0%	1,9%	1,0%	1,0%	2,4%	2,0%	1,6%	1,3%

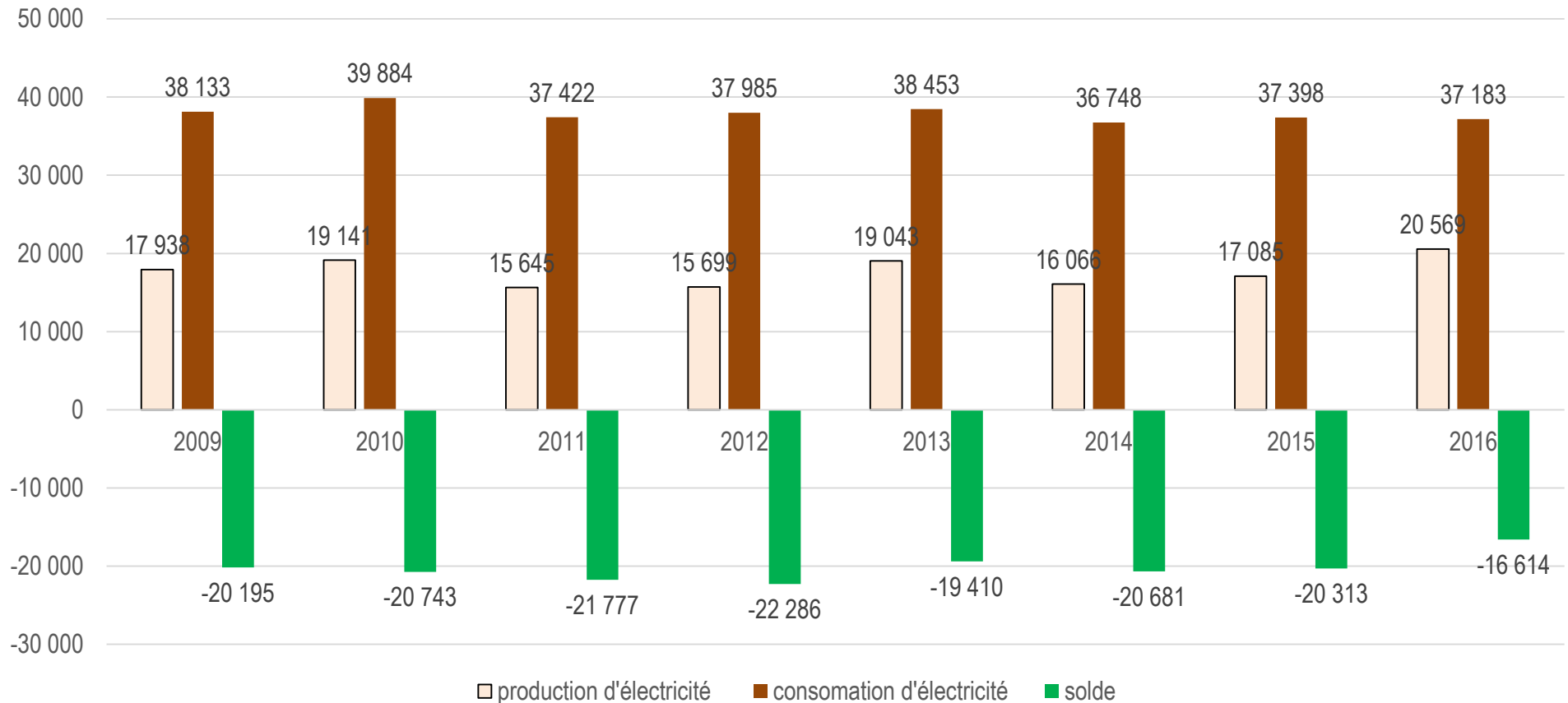
Revenu fiscal annuel moyen par tranche

	France	Paca	04	05	06	13	83	84
0 à 10 000	4,2	4,3	4,7	5,0	4,4	4,1	4,5	4,5
10 001 à 12 000	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0
12 001 à 15 000	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6
15 001 à 20 000	17,4	17,4	17,4	17,4	17,4	17,4	17,4	17,3
20 001 à 30 000	24,6	24,6	24,6	24,6	24,5	24,5	24,6	24,6
30 001 à 50 000	38,2	38,3	38,0	38,1	38,3	38,3	38,3	38,1
50 001 à 100 000	65,8	65,7	64,1	64,1	66,4	66,0	65,1	65,1
Plus de 100 000 dont:	187,2	180,6	175,1	167,5	183,8	176,7	186,4	179,3
total	26,2	25,4	22,8	23,4	27,2	25,4	25,6	23,0

Une région en dépendance électrique

Une région déficitaire en énergie et cela de manière structurelle

Production d'électricité en GWh (source RTE)

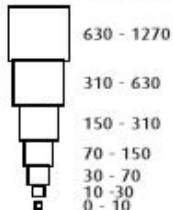


En 2016, la baisse du déficit provient d'une hausse de la production. En effet, le recours au combiné gaz vient en compensation des difficultés du nucléaire au sein de l'équilibre énergétique français.

Carte du réseau électrique en PACA

RÉSEAU ÉLECTRIQUE ET PRINCIPAUX SITES DE PRODUCTION D'ÉNERGIE

Puissance électrique de raccordement (MW)



Ligne électrique



★ ITER

○ Principale zone de production hydroélectrique

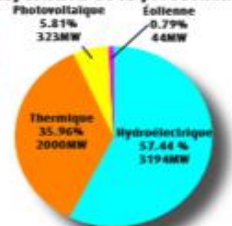
Production électrique



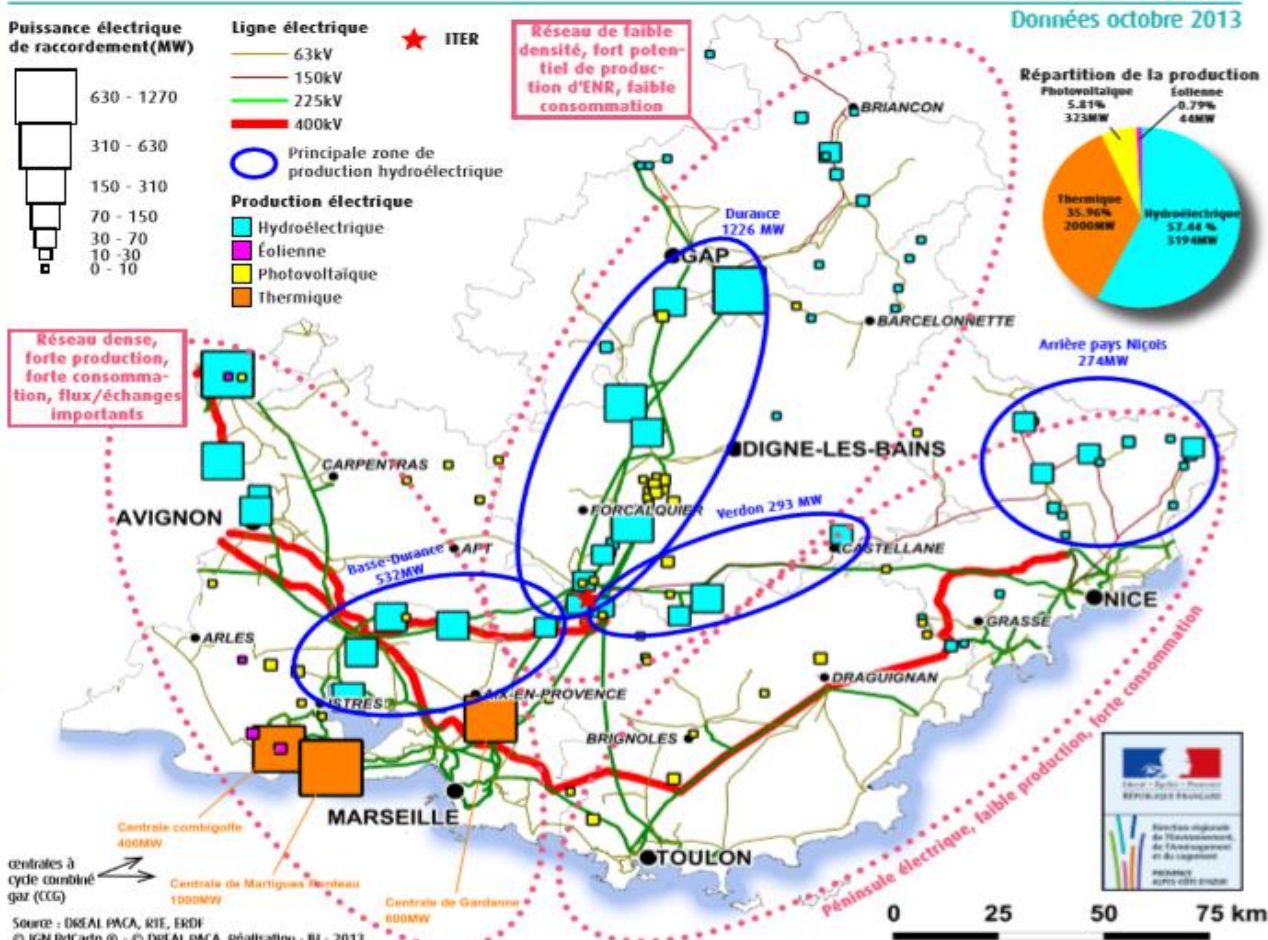
Réseau de faible densité, fort potentiel de production d'ENR, faible consommation

Données octobre 2013

Répartition de la production



Réseau dense, forte production, forte consommation, flux/échanges importants



L'électricité ne se stocke pas. Pourtant, elle est toujours disponible en temps réel, en toute saison et à tout moment de la journée. Une fois produite, elle emprunte un réseau de lignes aériennes et souterraines que l'on peut comparer au réseau routier, avec ses autoroutes et ses voies nationales (lignes à très haute et haute tension du réseau de transport), ses voies secondaires (lignes moyenne et basse tension des réseaux de distribution) et ses échangeurs (postes électriques).

Production : L'électricité peut être produite de différentes façons, mais presque toujours selon le même principe : la transformation d'un mouvement tournant en énergie électrique, grâce à un alternateur. En France, la production d'électricité provient essentiellement des centrales nucléaires, des usines hydrauliques et thermiques. Elle est également produite à partir d'énergies renouvelables telles que l'éolien. Le courant produit est porté à une tension de 400 kV qui permet de transporter des grandes quantités d'énergie sur de longues distances avec le minimum de pertes d'électricité. C'est ce **réseau 400 kV**, interconnecté aux réseaux des pays voisins, qui assure l'indispensable solidarité entre les régions et la sécurité d'alimentation de tous.

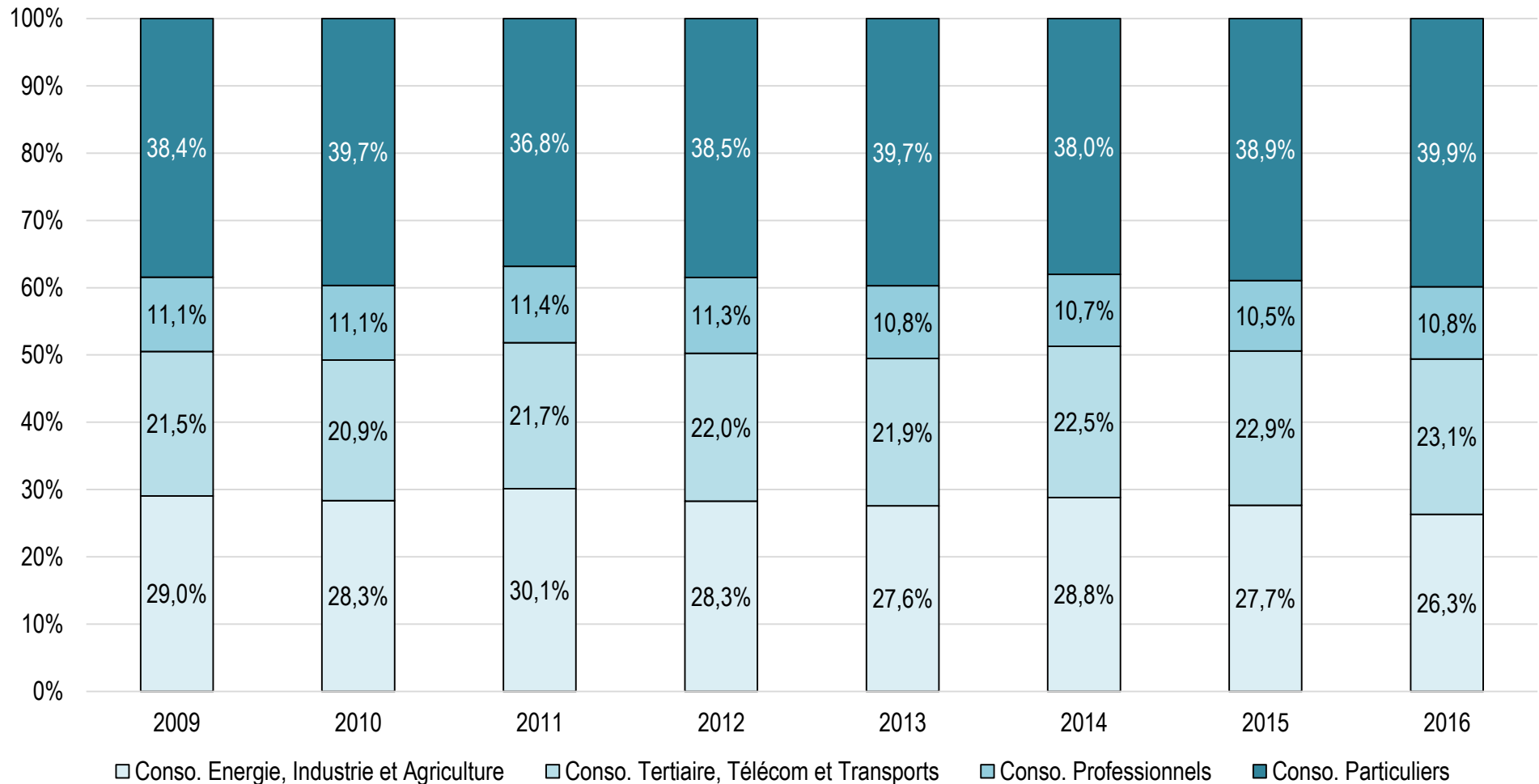
Réseau d'alimentation régionale : Le transport à l'échelle régionale ou locale est assuré en 225 kV, 150 kV, 90 kV et 63 kV. Ce réseau permet d'acheminer l'électricité jusqu'aux grands consommateurs industriels et aux réseaux de distribution. Il constitue, avec le réseau 400 kV, le réseau de transport d'électricité. La zone géographique composée des départements du Var et Alpes-maritimes, dite de l'« Est PACA », est considérée comme une péninsule électrique : l'éloignement des sites de production d'électricité est aggravé par le fait que la zone n'est desservie que par un seul axe (« axe sud ») double circuit à 400 kV et que les axes secondaires actuels à 225 kV sont insuffisants en cas d'avarie sur l'axe sud.

Un **contrat d'objectifs pour sécuriser l'alimentation électrique** de l'Est PACA a donc été signé par 8 partenaires le 21 janvier 2011 : le Conseil Général des Alpes-Maritimes, le Conseil Général du Var, le Conseil Régional PACA, la Principauté de Monaco, RTE, l'ADEME, l'EPA de la Plaine du Var et par le Préfet de Région.

A noter que la région PACA ne comporte pas de site de production d'électricité d'origine nucléaire, exception faite des installations du **site ITER** à Cadarache, dont le **programme de recherche mondial** vise à maîtriser l'énergie issue de la fusion de l'atome.

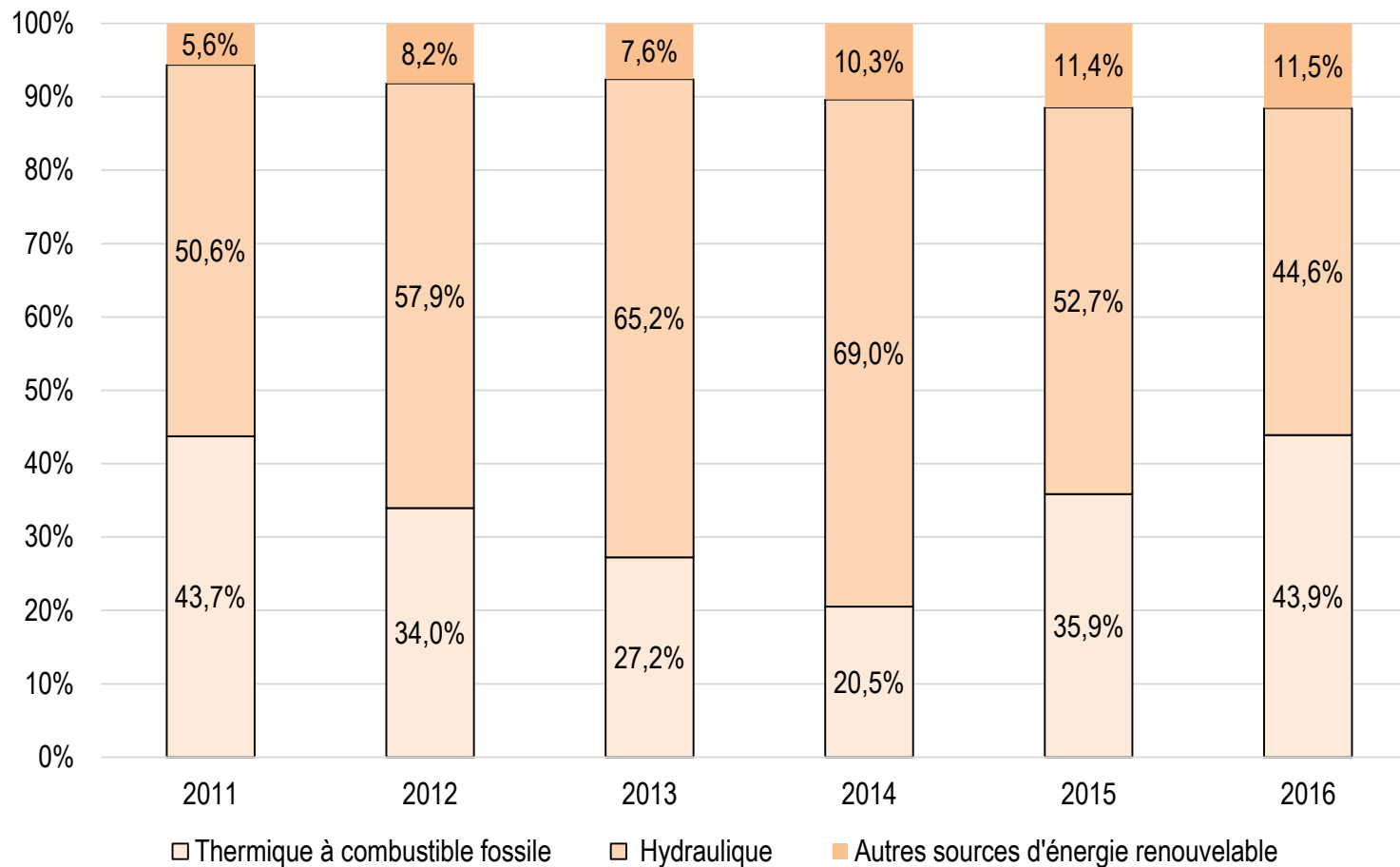
Le premier consommateur d'électricité reste l'industrie: le développement de l'industrie et de la production électrique reste totalement lié

Structure de la consommation électrique par fonction en PACA (en % du total) – source RTE



L'hydraulique et le thermique assure l'essentiel de la production

Répartition de la production énergétique par mode de production en PACA (en % du total de production – source RTE)



Σ Plusieurs choix gouvernementaux concernent les productions de PACA: la privatisation des productions hydraulique et une volonté d'arrêter le thermique à base de charbon.

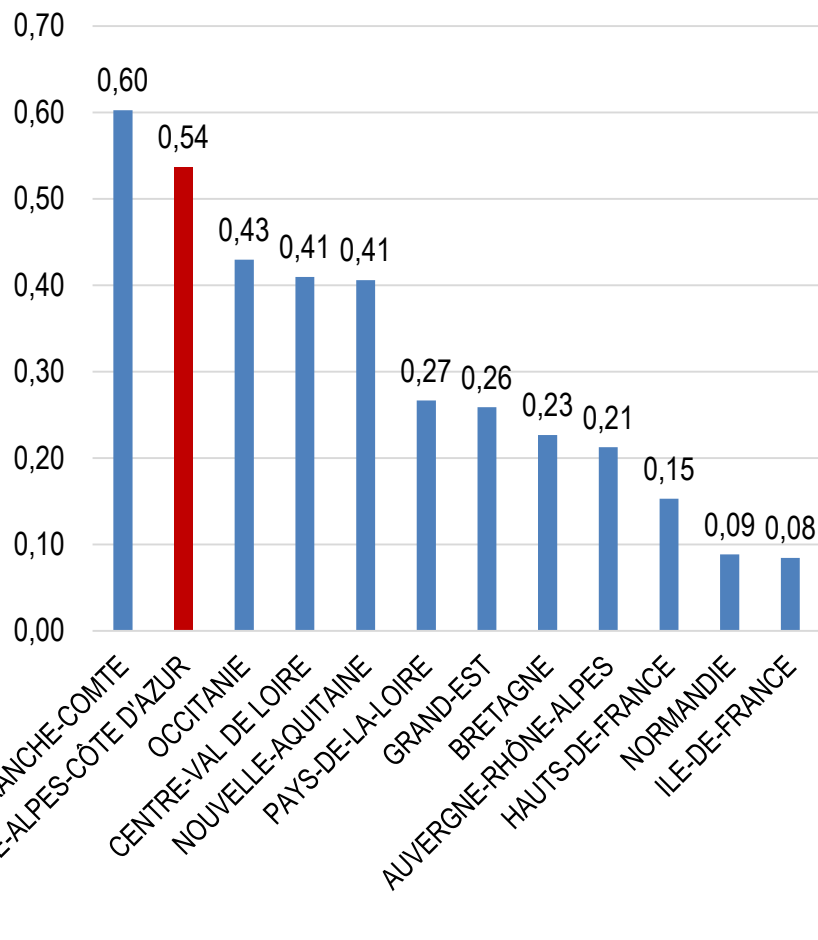
Σ La part des énergies renouvelables restent très marginales, en 2016 le solaire représentait 6,6% des production et 0,5% pour l'éolien.

Σ Pour rappel, la demande d'électricité connaît des pics le matin entre 7h et 8h et le soir entre 18h et 19h. Le réseau doit donc être alimenté quelque soit les conditions climatiques.

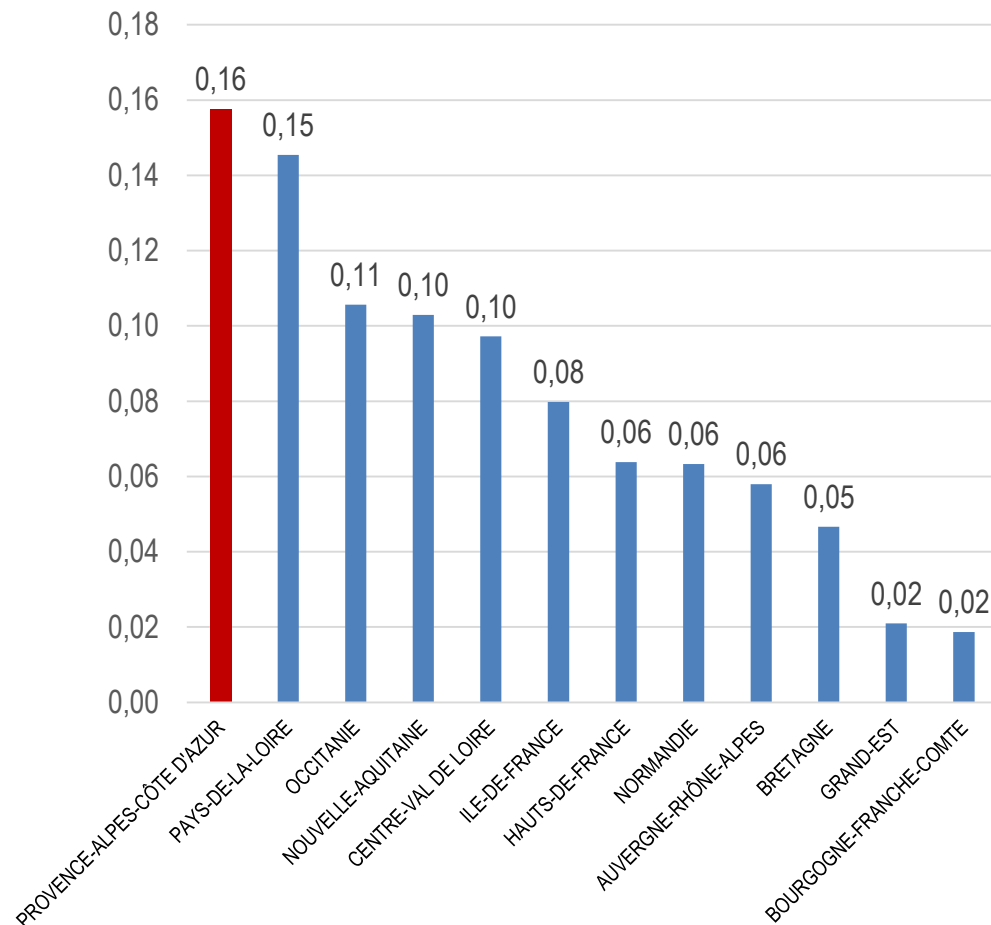
Σ La région reste motrice dans la recherche (ITER, Jupiter) pour quelles retombées concrète pour PACA, sa production, ses emplois?

Des fréquences de coupures électriques beaucoup plus importante en PACA que dans le reste de la France, quelles mesures pour y remédier? La baisse de consommation et le non développement de l'industrie?

Fréquence de coupure brève (source RTE)

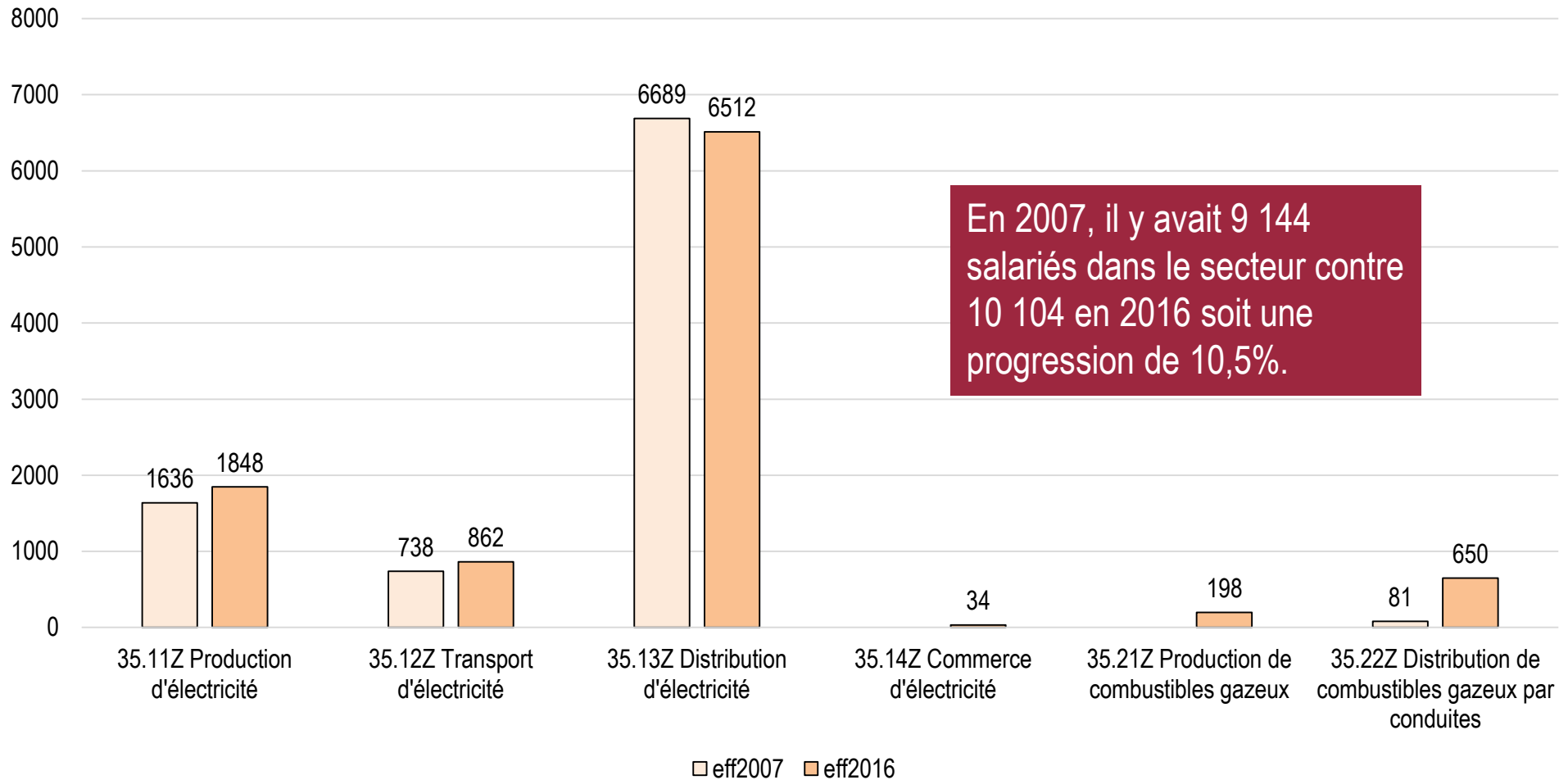


Fréquence de coupure longue (source RTE)



Les effectifs de l'énergie: globalement les effectifs du secteur sont en hausse

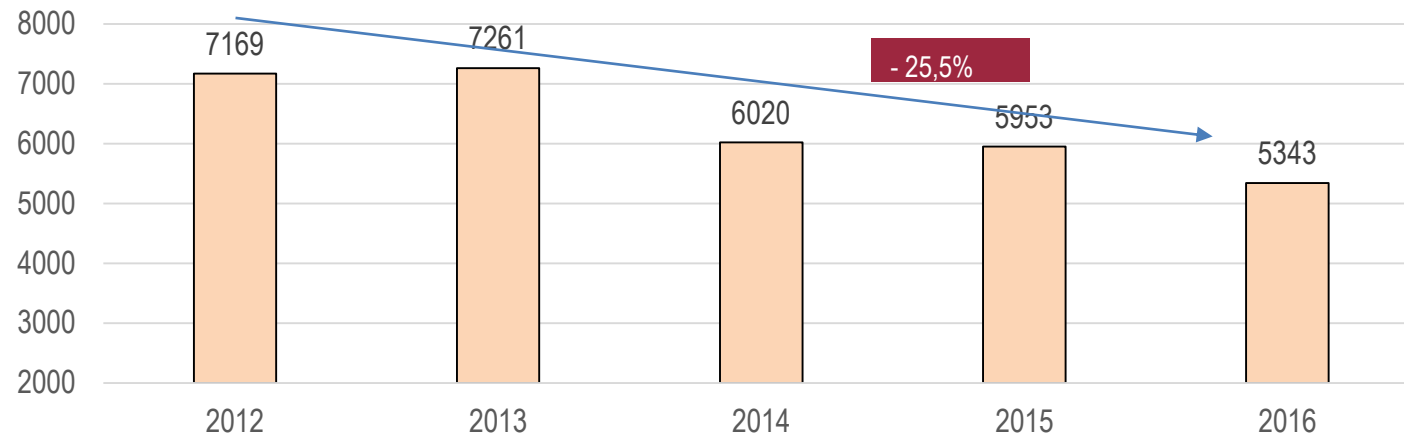
Effectif de l'énergie (source Accos – effectif fin de période)



Des services publics marqués par les politiques d'austérité

Une commande publique en chute historique à l'image de celle du pays

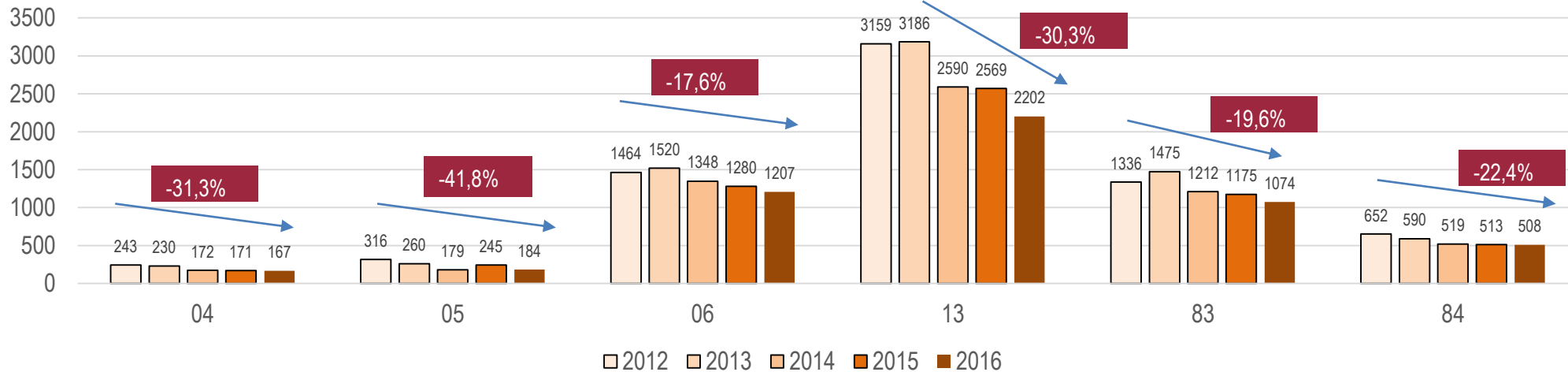
Commande publique publiée (en M€ - source Caisse des dépôts)



Σ En lien avec la politique de réduction de la dépenses publiques de l'Etat, de la suppression de la taxe professionnelle et des transferts de compétences non financés, les dépenses publiques connaissent une chute considérables.

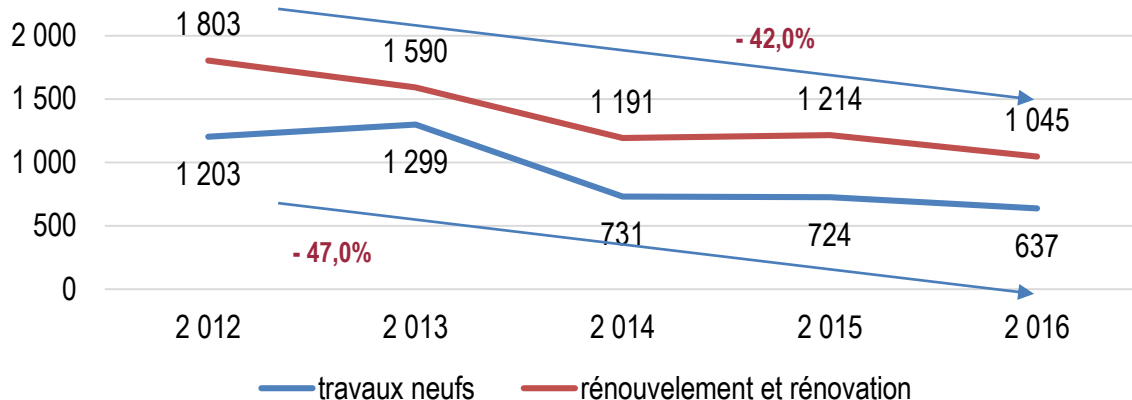
Σ Le 04, 05 et le 13 apparaissent comme les départements subissant le plus cette baisse.

Commande publique dans les départements de PACA (en M€ - source Caisse des dépôts)



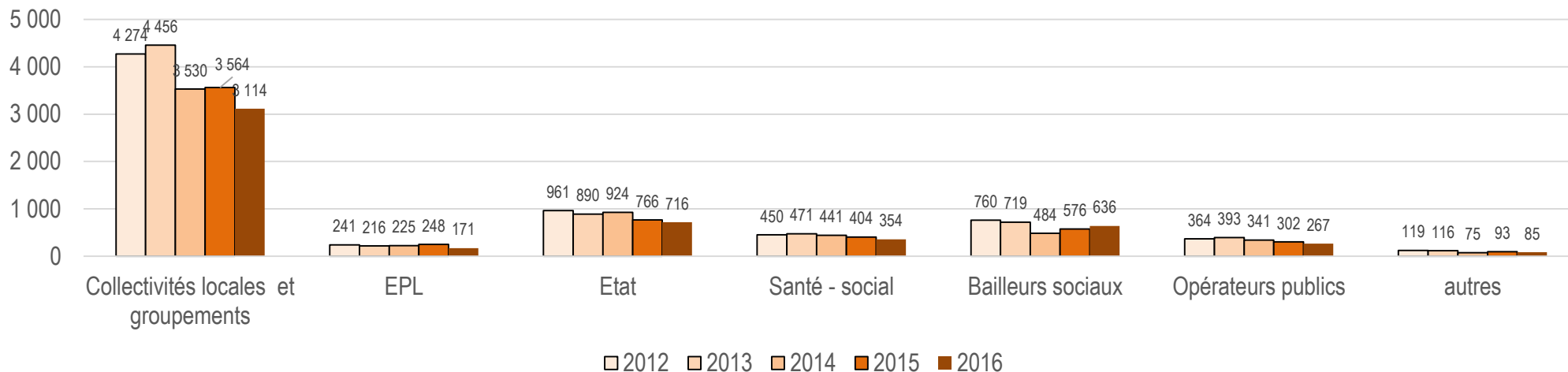
Les collectivités locales bridées dans leurs dépenses publiques: recul inquiétant des travaux neufs

Evolutions des marchés de travaux 2012- 2016- (en M€ - source CDC)



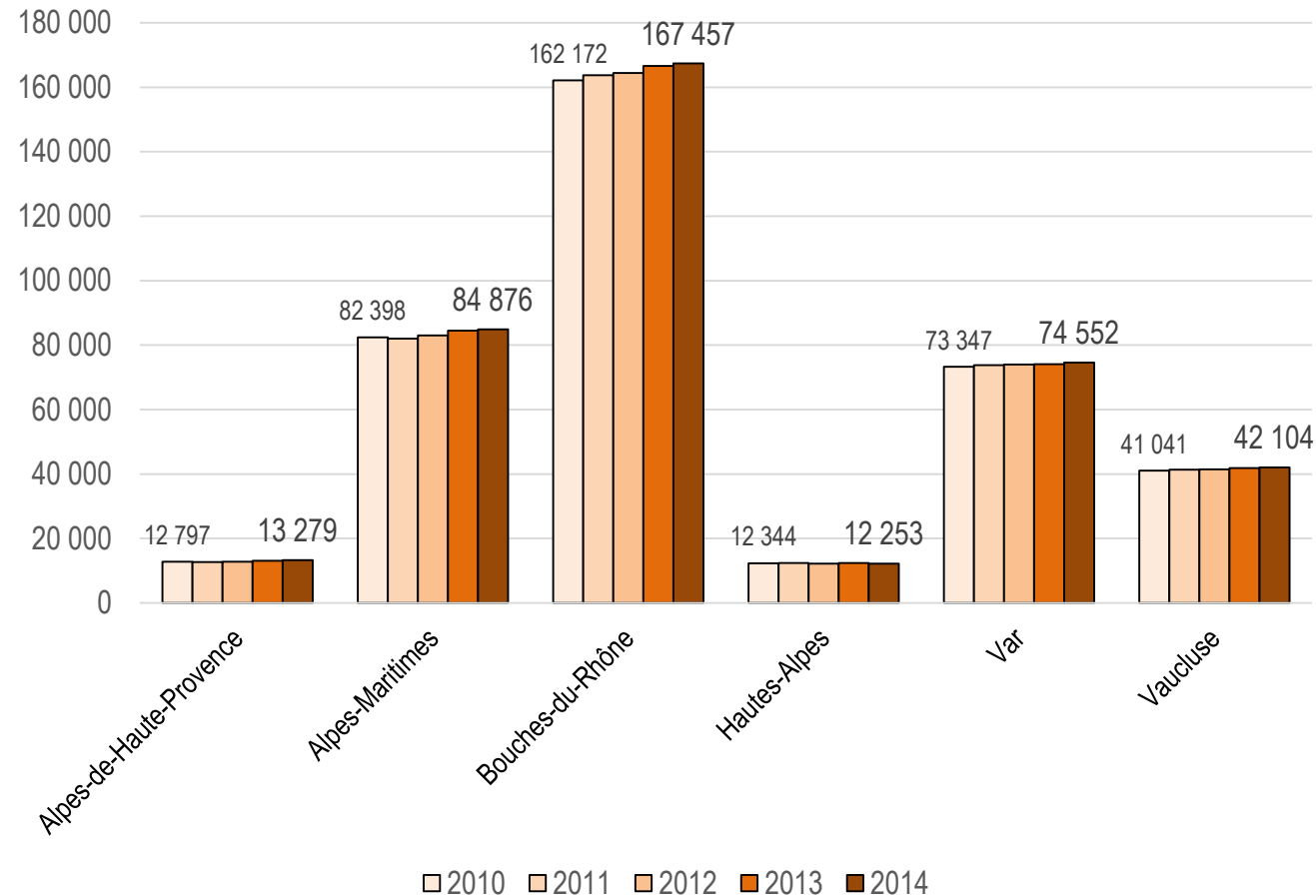
Les effets cumulés de renforcement des métropoles dans un contexte de réductions des capacités d'investissements peuvent laisser craindre un accroissement des inégalités territoriales.

Evolution de la commande publique par catégorie d'acheteur (en M€ - source Caisse des dépôts)



Effectif fonction publique, en hausse entre 2010 et 2014 avant les effets des choix du gouvernement

Effectifs des trois fonctions publiques par départements

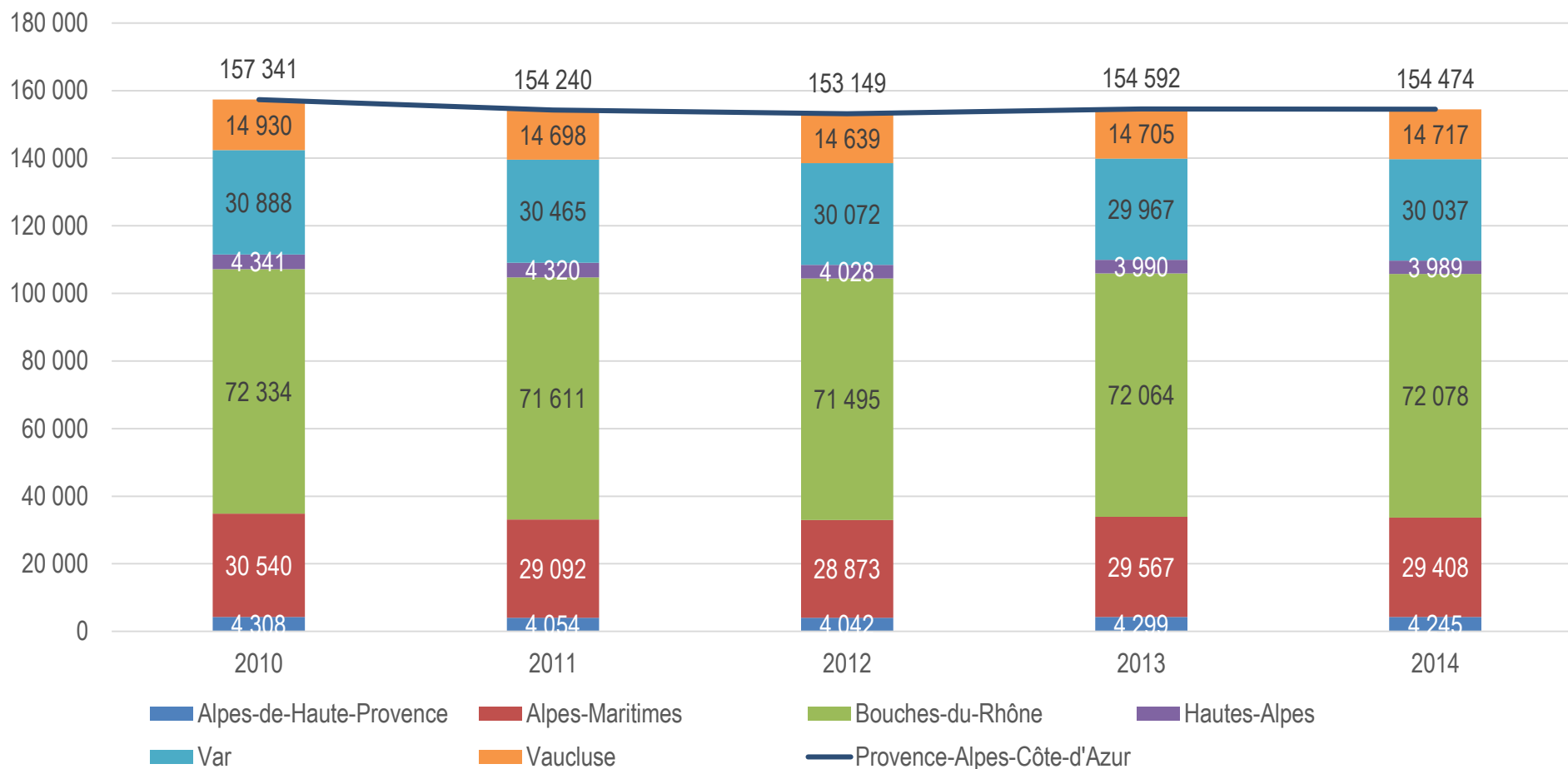


Globalement dans la fonction publique a plutôt bien résisté en PACA, cependant quelles conséquences avec:

- La pression financière sur les collectivités locales
- L'externalisation massive des services de l'Etat
- La pression financières sur les services hospitaliers
- Les suppressions de postes récemment annoncés
- Les réformes scolaires poussant à l'augmentation de la part du privé dans le taux de scolarisation.

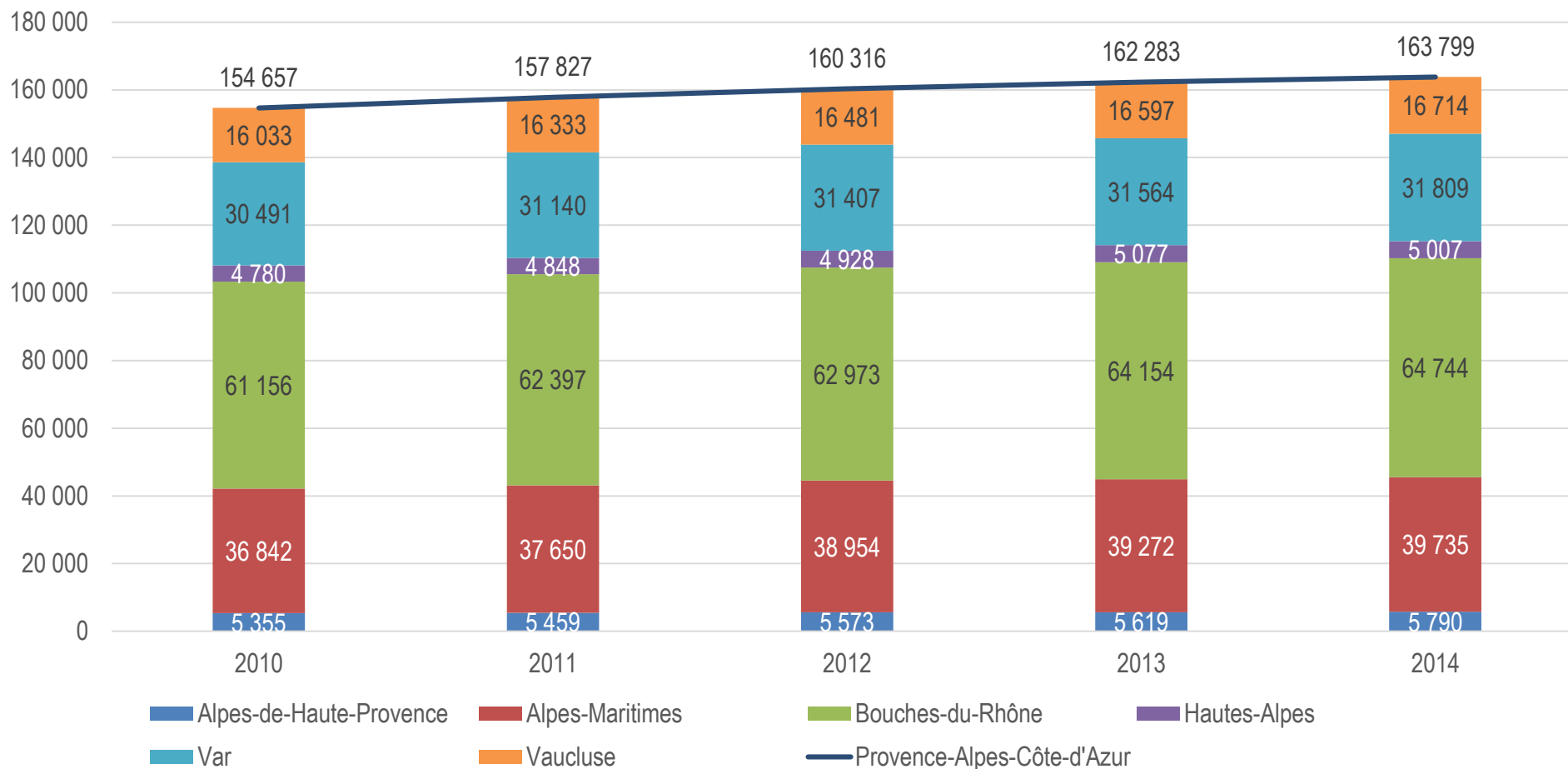
Baisse générale du nombre de fonctionnaire d'Etat

Effectifs physiques par département de fonction dans la fonction publique de l'État au 31 décembre en PACA (source ministère)



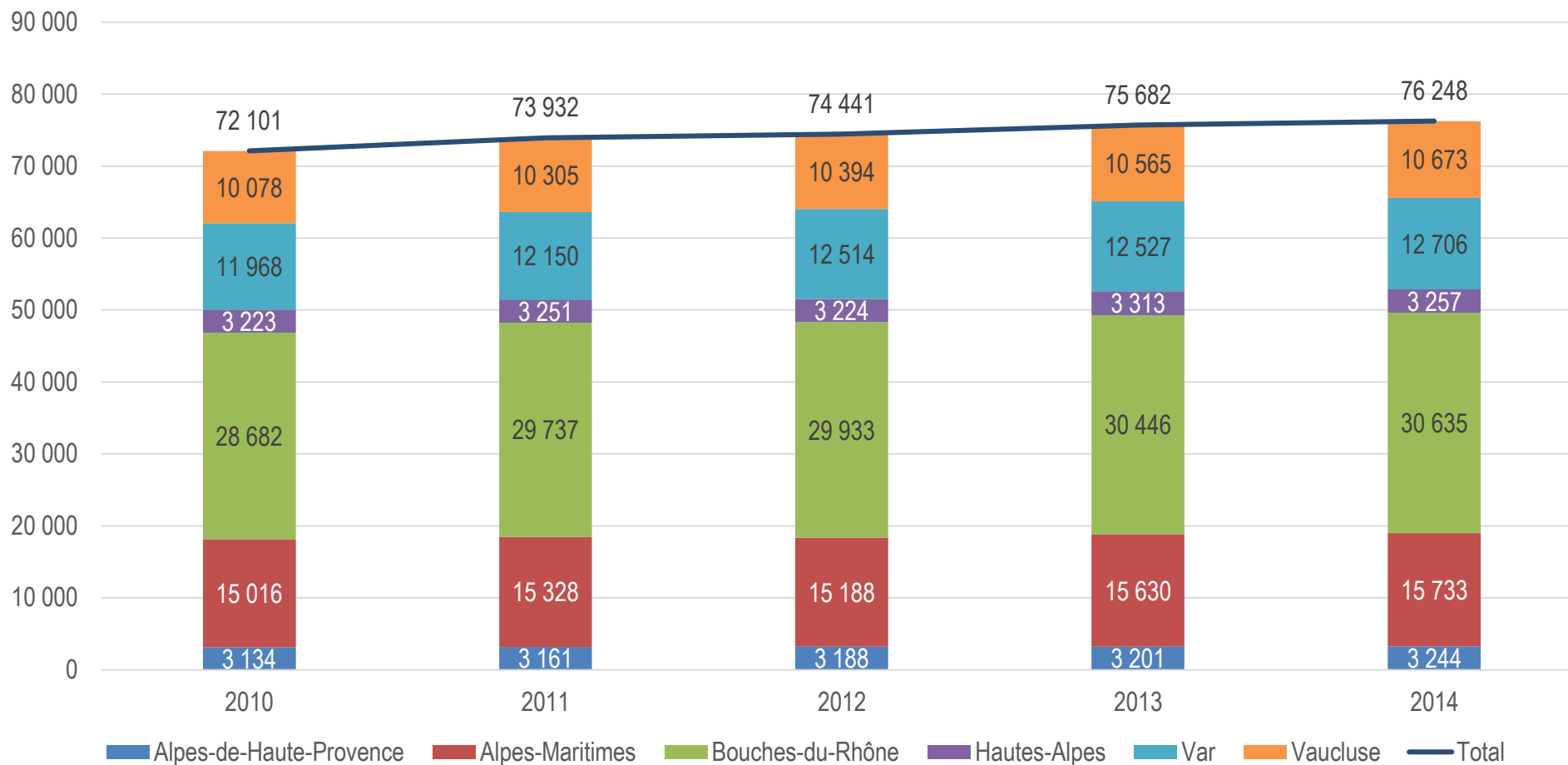
Hausse du nombre de fonctionnaire territoriaux en lien avec les transferts de compétences

Effectifs physiques par département de fonction dans la fonction publique territoriale au 31 décembre en PACA (source ministère)

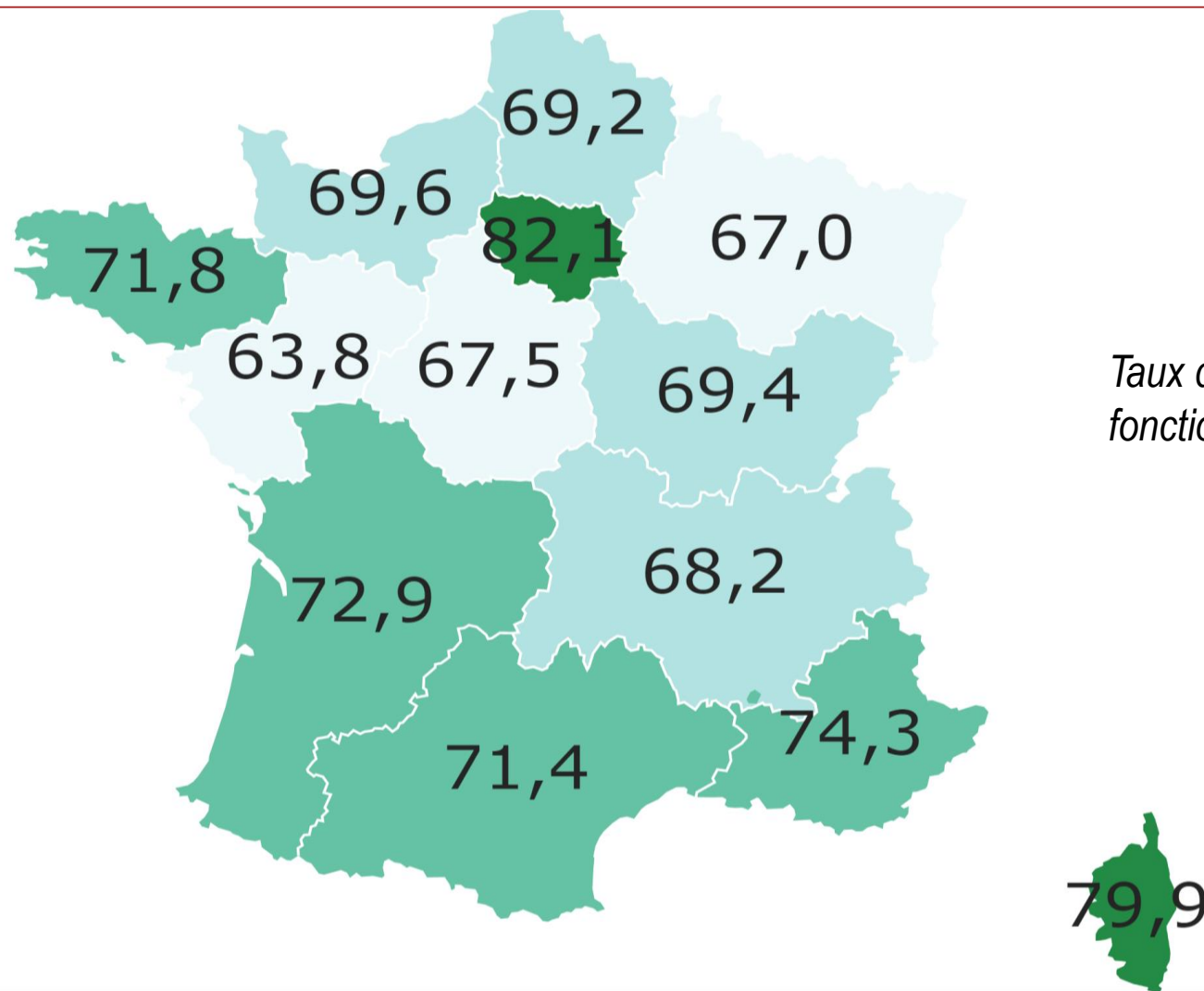


Hausse du nombre de fonctionnaire dans la FPH

Effectifs physiques par département de fonction dans la fonction publique hospitalière au 31 décembre en PACA (source ministère)



Après Paris et la Corse est la deuxième région la plus administrée: dès lors devient-elle une région privilégié pour cibler des réductions d'effectifs?



Taux d'administration: nombre de fonctionnaires pour 1000 habitants.

Hôpitaux, service de santé: la démographie de la région crée de forts besoins

Une structure hospitalière qui reste en 2015 supérieure à la moyenne nationale

Nombre de lits d'hospitalisation complète pour 10 000 habitants* Nombre de places d'hospitalisation partielle pour 10 000 habitants*

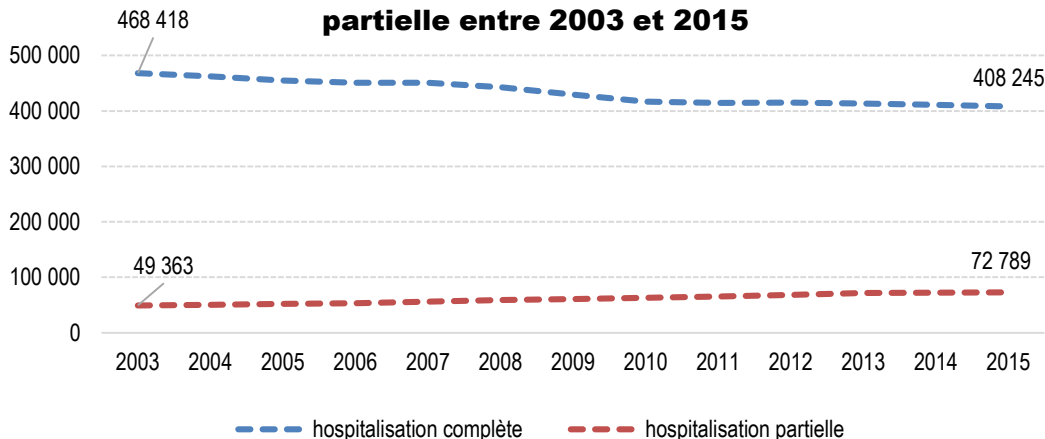
Classement en France	Départements	Nombre de lits d'hospitalisation complète pour 10 000 habitants
1	5	120
12	13	76
20	6	70
25	4	68
40	83	64
49	84	63

La moyenne en France est de 63.

Classement en France	Départements	Nombre de places d'hospitalisation partielle pour 10 000 habitants
3	13	15
19	84	12
26	4	12
30	6	12
43	83	11
50	5	11

La moyenne en France est de 10.

Évolution du nombre de places d'hospitalisation partielle entre 2003 et 2015

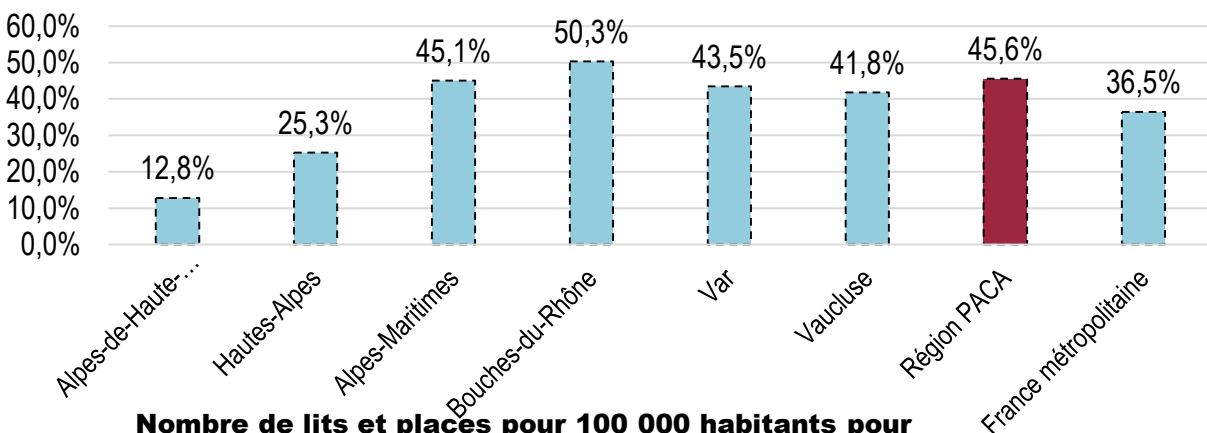


Σ Par sa structure de population, PACA reste une région avec des besoins en soins hospitaliers supérieurs à la France. On notera que les structures d'accueil sont en 2015 supérieures à celle du reste du pays.

Σ Cette situation est à mettre en perspective avec les choix des différents gouvernements (RGPP, TEPA, objectifs financiers des ARS...) de réduire les hospitalisations complètes et de développer celles partielles.

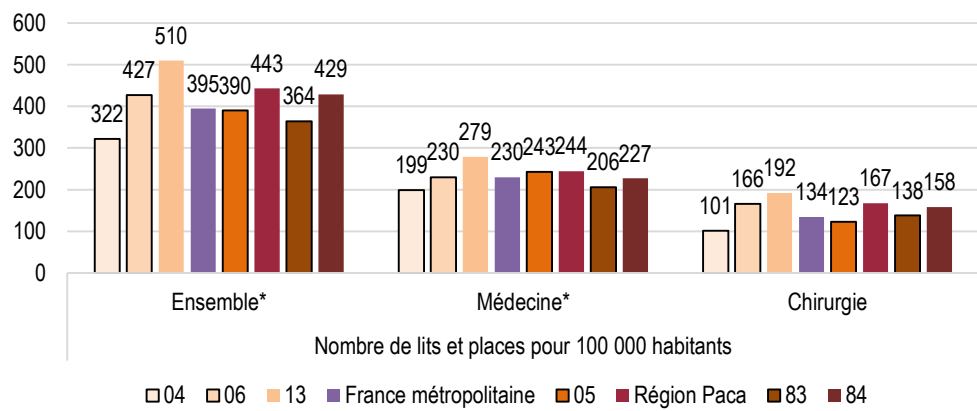
Une part du privé nettement plus importante en région PACA que dans le reste de la France pour les courts séjours et une offre plus importante

En 2015, part du privé dans le nombre de place total pour les courts séjours hospitalier (* y compris l'hospitalisation à domicile - en %) *

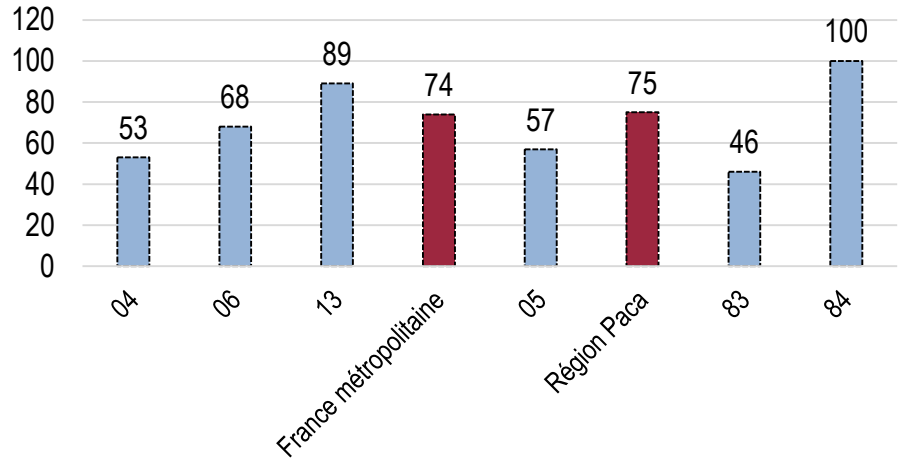


Σ La part du privé est nettement supérieure notamment dans le 06 et le 13.
 Σ Le nombre de lits est globalement supérieur. Y a-t-il un lien de cause à effets entre part du privé et offre supérieure. En effet, la population en partie plus aisée, plus âgée localisée sur le littoral créerait-elle un appel d'air pour les opérateurs privés à but lucratif dans le secteur de la santé?

Nombre de lits et places pour 100 000 habitants pour les courts séjours hospitalier (* y compris l'hospitalisation à domicile - en % - chiffres 2015) *



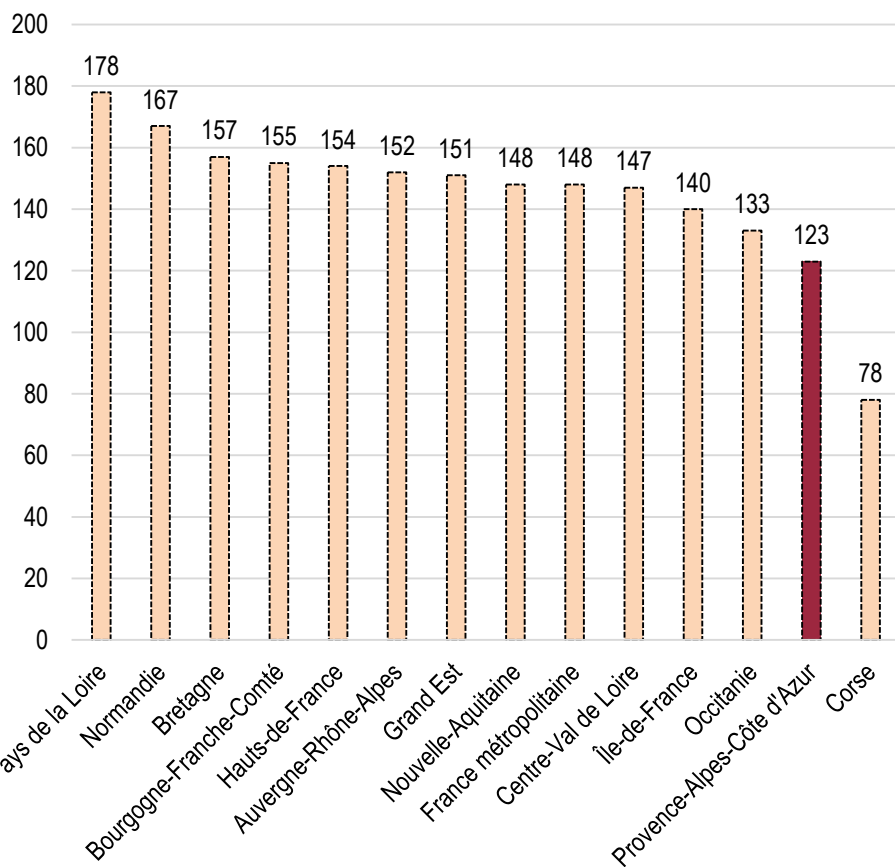
Nombre de lits et places pour 100 000 femmes de 15 ans ou plus Gynécologie-obstétrique (chiffres 2015)*



*Sources > DREES, 2015, traitements DREES ; INSEE, estimation de la population au 1er janvier 2015.

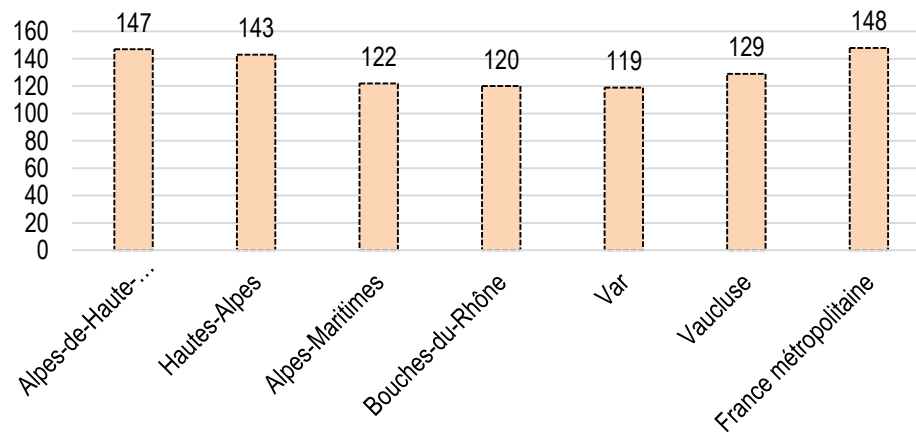
Cependant malgré une population plus âgée, la région PACA reste sous-équipée pour les personnes âgées, aucun département n'atteint la moyenne nationale

Taux d'équipement en places (pour 1000 personnes de 75 ans ou plus) (1)*



La région PACA reste sous-équipée dans l'accueil de ses retraités. Cette situation interroge sur le futur d'une population en grande partie précarisée par les réformes des retraites et de récentes ponctions fiscales

Taux d'équipement en places (pour 1000 personnes de 75 ans ou plus) (1)*

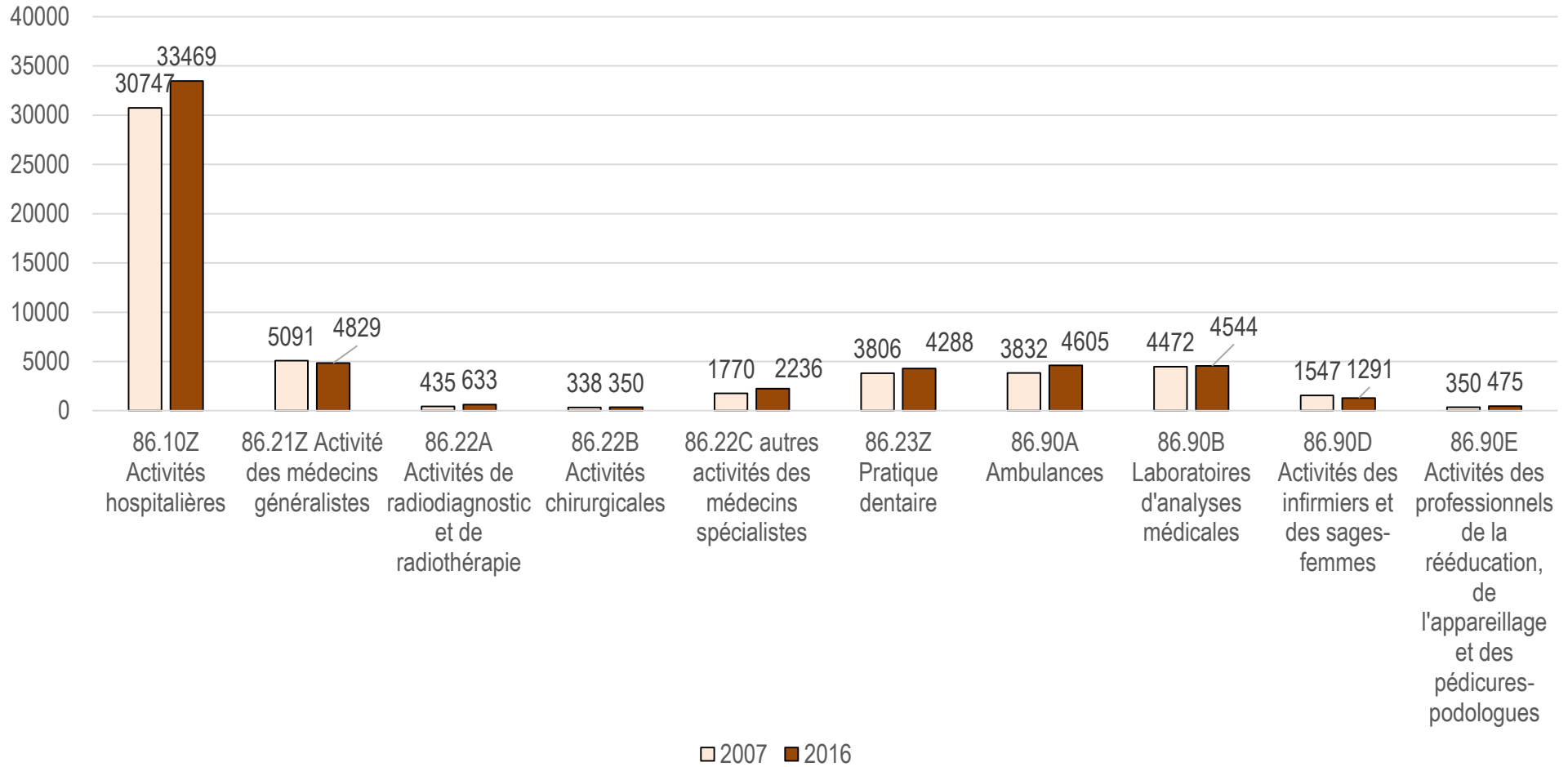


(1) Places en maisons de retraite, logements foyers, EHPAD, services de soins à domicile ou de soins de longue durée.

* Sources : ARS et Drees, Finess ; Insee, estimations de population.

Dans le privé, toutes les catégories de salariés liés à la santé augmentent entre 2007 et 2016...sauf les médecins généralistes

Effectifs privés des activités de santé (source Accos)



Plus de médecins que dans le reste de la France: nouveau marqueur du vieillissement de la population et de l'attrait pour les population retraités les plus solvables

	Ensemble des médecins	dont généralistes	dont spécialistes	Chirurgiens-dentistes	Infirmiers diplômés d'État	Masseurs kinésithérapeutes	Pharmaciens
Alpes-de-Haute-Provence	306	187	119	70	1 041	185	111
Hautes-Alpes	427	237	190	66	1 576	268	124
Alpes-Maritimes	453	186	267	111	1 107	188	129
Bouches-du-Rhône	445	186	259	86	1 271	194	138
Var	346	168	178	77	1 059	180	124
Vaucluse	338	162	176	76	1 109	138	116
France métropolitaine	341	155	185	64	1 005	130	114

Perspectives 2040/2050

En 2030 : plus de services moins d'industrie ?

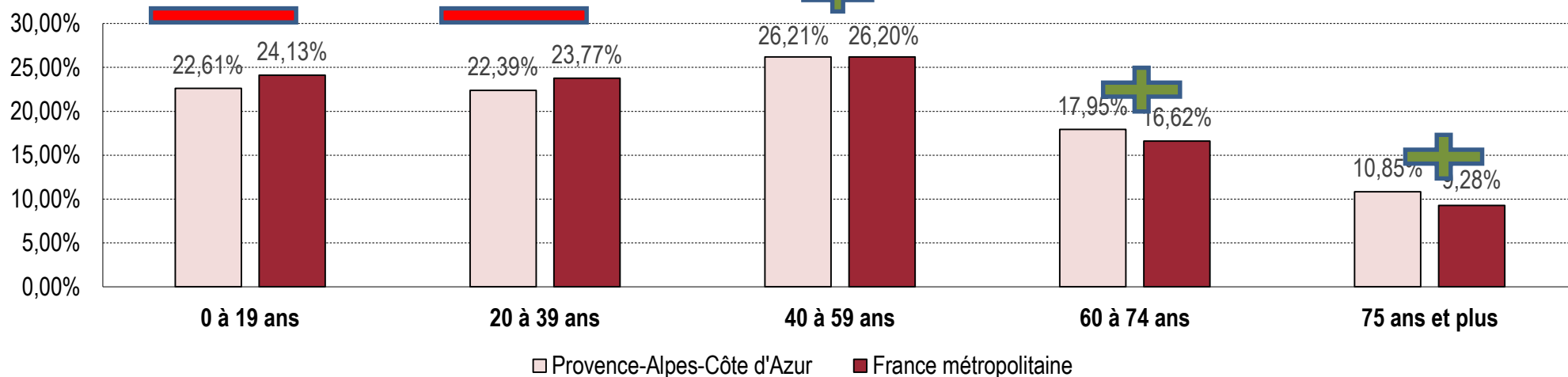
Évolution de l'emploi par secteur entre 2010 et 2030 en PACA selon le scénario central de projection (source INSEE)

Secteur d'activité	en milliers d'emplois potentiels et en %	
	Variation 2010-2030 en milliers	en %
Activités scientifiques techniques, services administratifs et de soutien	58,4	+ 25,9
Administration publique, enseignement, santé & action sociale	45,4	+ 7,5
Autres activités de services	28,5	+ 24,5
Commerce, réparation auto moto	16,3	+ 6,3
Construction	14,7	+ 11,3
Activités immobilières	11,6	+ 45,7
Activités financières et d'assurance	9,9	+ 20,3
Hébergement et restauration	7,9	+ 7,7
Information et communication	7,2	+ 18,4
Transports et entreposage	4,5	+ 4,5
Fabrication de denrées alimentaires, boissons, tabac	3,2	+ 11,0
Cokéfaction et raffinage	-0,2	-9,2
Industrie automobile	-0,3	-26,6
Fabrication de matériels de transport hors automobile	-1,3	-10,9
Extraction, énergie, eau, déchets	-1,3	-4,6
Agriculture, sylviculture et pêche	-2,0	-6,4
Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques, fabrication de machines	-5,0	-26,6
Fabrication d'autres produits industriels	-11,0	-16,1
Ensemble	186,5	+ 9,8

Source : Insee, recensements de la population, projections de population active 2007-2030 - Centre d'analyse stratégique (traitements Insee)

Moins de jeunes et plus de personnes de plus de 60 ans qu'en France

Répartition de la population par âge (en %)



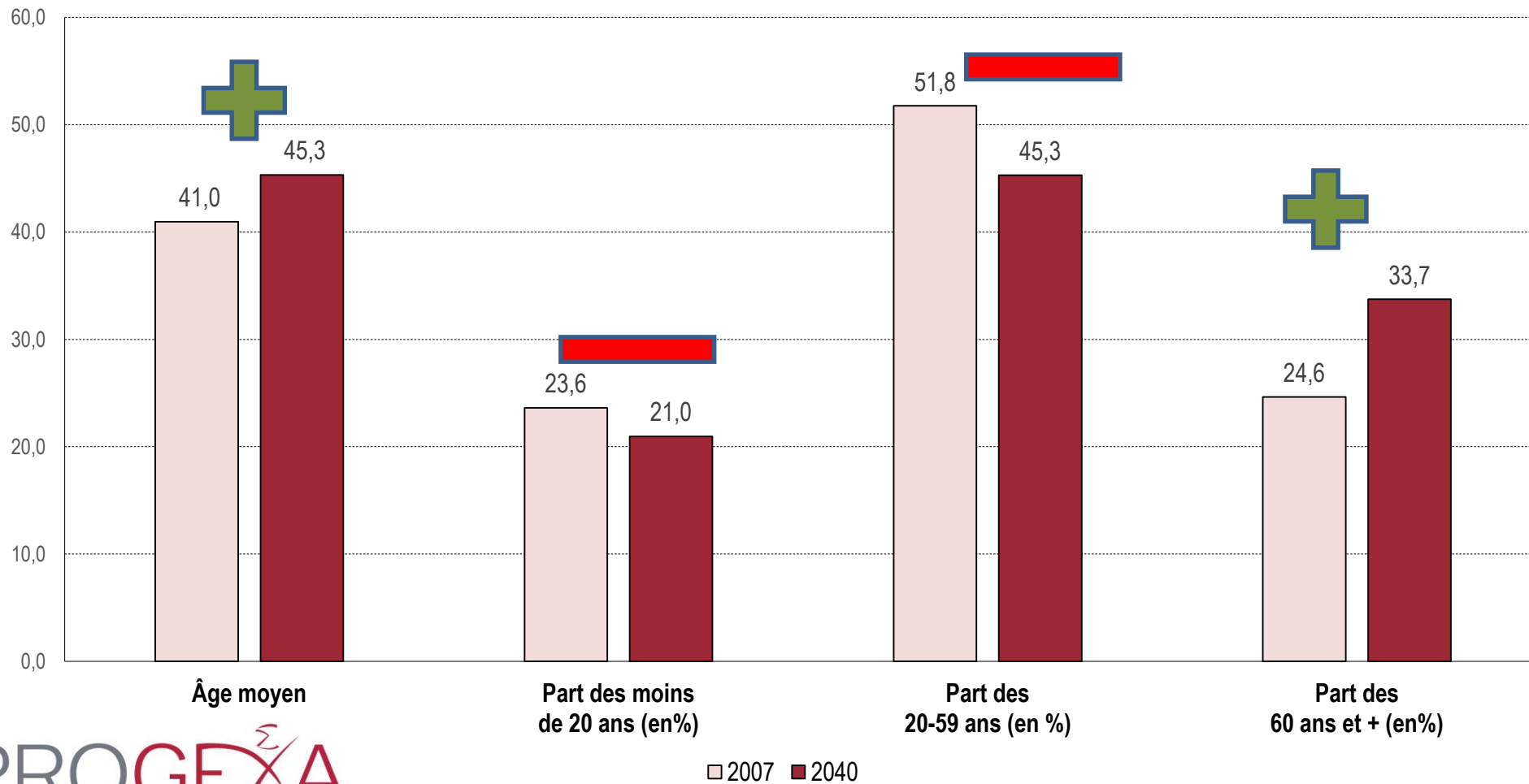
Espérance de vie en 2016 : comparaisons départementales*

	à la naissance		à 20 ans		à 40 ans		à 60 ans		
	hommes	femmes	hommes	femmes	hommes	femmes	hommes	femmes	
Alpes-de-Haute-Provence	79,0		84,6	59,3	65,3	40,4	45,7	23,3	27,3
Hautes-Alpes	80,1		86,2	60,4	66,4	41,6	46,5	23,7	28,0
Alpes-Maritimes	79,8		85,3	60,4	65,9	41,4	46,4	23,6	27,8
Bouches-du-Rhône	79,8		85,7	60,4	66,0	41,3	46,3	23,5	27,6
Var	79,7		85,5	60,2	65,9	41,0	46,1	23,5	27,5
Vaucluse	79,3		85,0	59,9	65,4	40,7	45,8	23,2	27,2
France	79,3		85,3	59,8	65,7	40,6	46,1	23,1	27,5

Accélération du vieillissement de la population

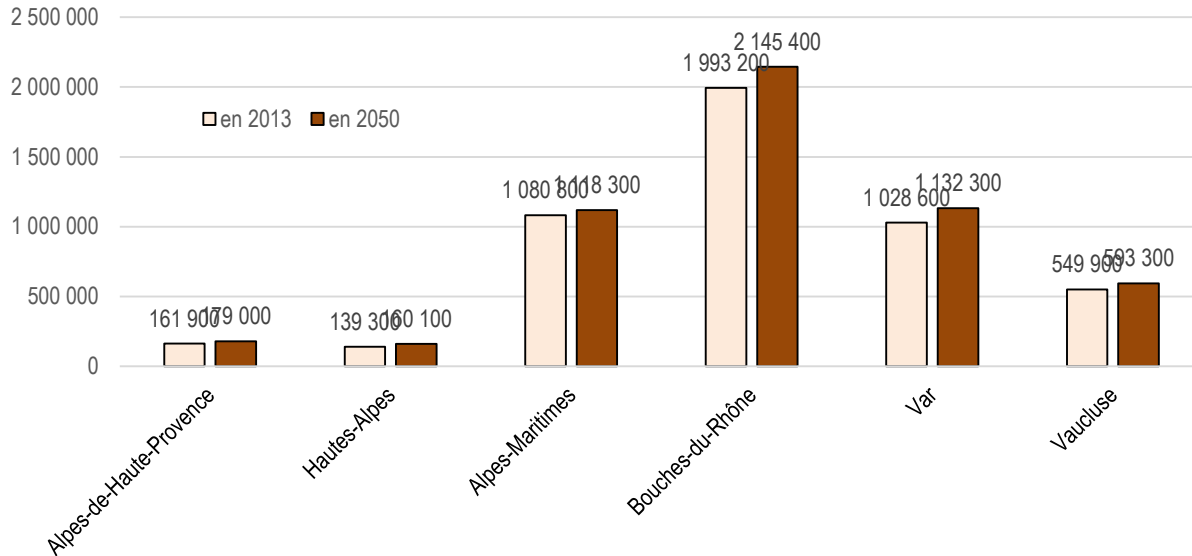
L'INSEE projette en 2040 une population à 5,6 millions contre 4,8 millions en 2007. Cette hausse s'accélérât d'une hausse de l'âge moyen.

Projection de la structure de population à 2040 (source INSEE)

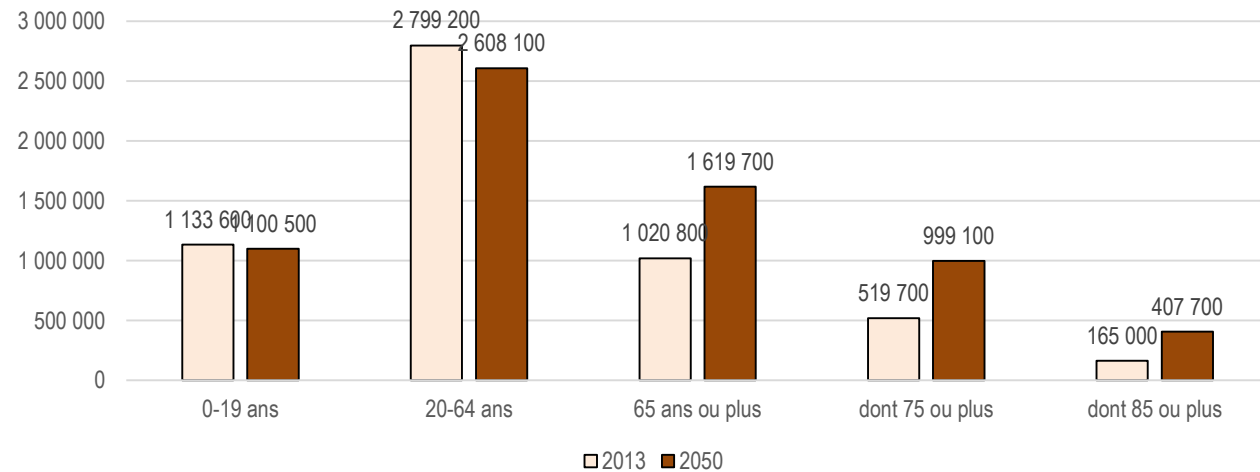


Plus d'habitant en 2050...mais moins de jeunes et plus de retraités

Projection de population par département entre 2013 et 2015
(source INSEE)



Evolution de la population par catégorie d'âge (source INSEE)



Un taux de chômage qui devrait rester élever en 2030

Scénario de projection	Croissance annuelle moyenne du PIB 2010-2030 France (en % / an)	Taux de chômage au sens du BIT en 2030 (en %)		Variation de l'emploi 2010-2030 Paca (en milliers)	
		France métropolitaine	PACA	en milliers	en %
Scénario bas dit "de crise"	1,7	8,2	9,7	177	9,3
Scénario central dit "contraint"	1,9	7,8	9,3	187	9,8
Scénario haut dit "cible"	2,0	6,3	7,8	222	11,7

Lecture : la réalisation du scénario "contraint" du CAS (cohérent avec une croissance annuelle moyenne du PIB de 1,9 % et un recul du chômage régional à 9,3 % à l'horizon 2030) se traduirait par la création de 187 000 emplois environ en PACA. Dans le cadre du scénario « de crise » plus pessimiste, la progression serait de 177 000 emplois environ.

Source : Insee, recensements de la population, projections de population active 2007-2030 - Centre d'analyse stratégique (traitements Insee)