

## Reprise de la croissance

**A**près une année 2005 marquée par un fort recul des deux principaux modes de transports terrestres de marchandises, la route et le fer, le volume d'activité pour les marchandises repart à la hausse en 2006 et retrouve des niveaux semblables à ceux de 2004. En termes de tonnes-kilomètres, les transports intérieurs terrestres enregistrent une croissance de 2,5% (hors transit). La route, qui joue le premier rôle dans le transport terrestre de marchandises, affiche une croissance de 2,7% du trafic mesuré en tonnes-kilomètres. Le fret ferroviaire retrouve également le chemin de la croissance (+0,5%) après un point bas atteint en 2005 et la perte du tiers du trafic mesuré en tonnes-kilomètres en 5 ans. Enfin, le transport fluvial reste orienté à la hausse (+1,2%) en dépit d'un infléchissement en 2006.

## Stabilisation du transport fluvial

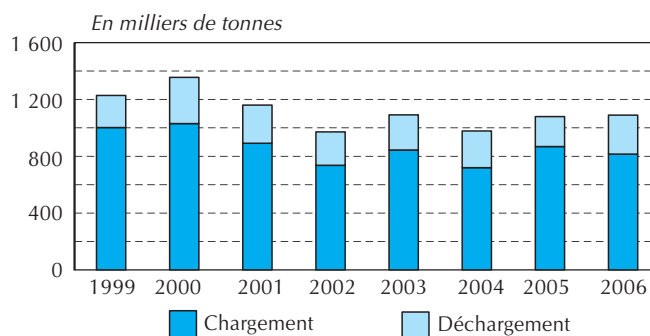
Suivant la tendance nationale, le trafic fluvial régional en 2006 reste pratiquement stable et atteint 1,089 million de tonnes de marchandises chargées et déchargées dans les ports champardennais (+0,88% par rapport à 2005). Les déchargements correspondent à 25% du trafic total.

Le premier trimestre de l'année fut marqué par une diminution de trafic par rapport à 2005, malgré des conditions climatiques favorables. La reprise du deuxième trimestre a permis d'être plus optimiste, il a été le plus actif de l'année en terme de chargements et de déchargements. Au troisième trimestre, en raison des résultats décevants de la campagne céréalière, le transport fluvial de marchandises a connu une forte baisse confirmée lors du dernier trimestre de l'année.

Le port de Givet et son « grand gabarit » tire bénéfice de l'activité fluviale régionale au détriment du réseau Freycinet, comme en témoigne les récents investissements réalisés (protection contre les crues, mise au gabarit 1 350 tonnes). Ce dernier redevient, de par son trafic, le principal port régional : 40% des tonnages de la région (442 663 tonnes de fret traité) transitent par le port Ardennais qui devance Nogent-sur-Seine (28% du trafic de la région soit 307 712 tonnes) et Reims (10% du trafic de la

région). Le principal frein au développement du mode fluvial reste le manque de cale sur l'ensemble du réseau régional. En effet, la flotte présente est fortement captive des flux tels que les céréales. L'équilibre des flux se pose fortement, les péniches ayant du fret au départ de la Champagne-Ardenne mais pas dans l'autre sens. Ce problème perdure et désavantage le mode fluvial relativement au mode routier avec un report de certains trafics du premier mode vers le second.

## Évolution du trafic fluvial régional



Source : Voies navigables de France

## Poursuite de la croissance à Vatry

Dans le transport aérien de marchandises de l'aéroport de Paris-Vatry, si le tonnage total enregistré sur l'ensemble de l'année 2006 s'est maintenu au même niveau que celui enregistré en 2005, soit 37 659 tonnes, le fret régulier connaît une progression de 12,3%, passant de 29 400 tonnes en 2005 à 33 000 tonnes en 2006.

La hausse du fret régulier est en majeure partie due à l'accroissement du trafic de denrées périssables (fruits, légumes et poissons). En plus du fret habituellement traité

## Trafic de marchandises de l'aéroport de Vatry

	2002	2003	2004	2005	2006	variation 2006/2005
Fret avionné en tonnes	6 163	8 730	19 128	37 632	37 659	+0,1%
Nombre de passagers	1 322	1 559	9 407	6 801	8 842	+30,0%
Nombre de mouvements	10 319	12 865	9 299	9 674	14 599	+50,9%

Sources : Direction générale de l'Aviation civile, Aéroport Paris-Vatry

quotidiennement, un développement important sur les importations de fleurs coupées en provenance d'Afrique orientale est à noter.

Pour répondre à la croissance de ses activités, l'aéroport a lancé l'aménagement d'un second terminal cargo d'une surface de 8 100 m<sup>2</sup>, ce qui portera la capacité de traitement du fret à plus de 120 000 tonnes par an. L'aérogare sera opérationnelle au cours du premier semestre 2007.

En ce qui concerne la plate-forme logistique, le développement immobilier du site s'est concrétisé par deux ventes de terrains, totalisant 12,83 ha. La première acquisition est réalisée par la CCI de Châlons-en-Champagne qui confirme sa volonté d'établir une école de formation aux métiers de la logistique et de l'aéroportuaire. La deuxième acquisition concerne GAZELEY, filiale du groupe WALMART, spécialisée dans l'investissement d'immobilier logistique laissant présager le développement de cette activité.

En ce qui concerne l'activité voyageurs, l'aéroport de Paris-Vatry enregistre, en 2006, une progression du nombre de voyageurs transportés (8 433 passagers contre 5 667 en 2005). Cette hausse est principalement due à l'activité de la compagnie aérienne Air Turquoise durant l'été 2006 et qui a depuis déposé le bilan.

## Des améliorations pour le transport routier

L'avis des chefs d'entreprises du transport routier de marchandises, recueilli grâce à l'enquête trimestrielle de conjoncture menée par l'Observatoire Régional des Transports, reflète pour cette année 2006 un sursaut conjoncturel observé également au niveau national. Cette croissance gomme la baisse de 2005 et établit le niveau d'activité du pavillon français à un niveau légèrement supérieur à celui atteint en 2004.

Au niveau régional, les résultats de l'enquête auprès des chefs d'entreprises du secteur permettent de dresser un état des lieux de la situation en 2006. Après un premier trimestre morne, les professionnels du secteur ont fait part au second trimestre d'une situation de reprise assez bonne et de prévisions optimistes pour la fin d'année. Cette bonne situation a été confirmée mais de manière plus timorée lors du troisième et du quatrième trimestre de l'année. De ce fait, 6 entrepreneurs sur 10 en moyenne ont perçu le climat économique comme bon ou satisfaisant. La reprise observée en 2006 reste fragile, les prévisions des entreprises enquêtées pour l'année 2007 reflétant une

inquiétude sur l'ensemble de l'activité. Concernant la typologie des entreprises régionales, on relève la part très importante du transport des marchandises réalisé en compte propre par l'activité agricole et les établissements industriels, commerciaux ou tertiaires, dans le cadre de leurs activités urbaines. Il reste tout de même peu répandu : les entreprises préfèrent externaliser leur transport dans un souci de massification des flux et une optimisation des organisations logistiques.

En France, le compte d'autrui, qui représente près de 85% de l'activité du transport routier, renoue avec la croissance (+3,2%). Les transports pour compte propre progressent

### Les transports terrestres de marchandises en France

Niveaux en Gt-km, évolution en %	2006	Evolution 2006/2005
<b>Ensemble*</b>	<b>264,0</b>	<b>+2,5</b>
<i>National</i>	231,9	+3,0
<i>International</i>	32,1	-1,4
<b>Transport routier**</b>	<b>220,3</b>	<b>+2,7</b>
<i>dont national</i>	182,7	+2,9
<i>dont international</i>	15,6	+1,0
<b>Transport ferroviaire**</b>	<b>40,9</b>	<b>+0,5</b>
<i>dont national</i>	22,8	+5,5
<i>dont international</i>	13,2	-5,2
<b>Transport fluvial**</b>	<b>8,0</b>	<b>+1,2</b>
<i>dont national</i>	4,6	+0,1
<i>dont international</i>	3,3	+2,8

Source : Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer / SESP - Les données ne concernent que le pavillon français

\* hors transit

\*\* y compris transit

cette année (+1,8%), même si ces derniers sont moins dynamiques, notamment en raison d'une production agricole faible. Si la croissance s'explique quasi-exclusivement par la hausse des transports nationaux (+2,9%), le transport international repart légèrement à la hausse cette année (+1,0%). Cette légère croissance fait suite à plusieurs années de baisse ininterrompue : elle provient, en premier lieu, du dynamisme des économies des principaux partenaires économiques de la France aux premiers rangs desquels se trouvent l'Allemagne, l'Espagne et la Grande Bretagne. Le transport de produits de construction est un des deux moteurs de la croissance cette année : 40% de la croissance annuelle en tonnes-kilomètres en dépend. Les produits manufacturés progressent de 1,9%. La reprise de l'activité économique, notamment de l'industrie, et le dynamisme du commerce expliquent largement ce retournement favorable.

Les immatriculations régionales de voitures particulières neuves ont connu cette année une baisse (-4,2%) conforme à la tendance nationale (-3,3%) : c'est dans les Ardennes que l'on observe une très forte chute (-13,3%) tandis que le département de la Haute-Marne est le seul à afficher une évolution positive (+2,9%) en Champagne-Ardenne. ■

**Fabien del Castillo**

**Direction régionale de l'équipement**

### Immatriculations régionales

Unités : nombre et %

Immatriculations	2005	2006	2006/2005
Voitures particulières neuves	42 148	40 376	-4,2
<i>dont Marne</i>	20 133	19 592	-2,7
Utilitaires neufs	12 909	12 581	-2,5
<i>dont Marne</i>	7 430	6 858	-7,7

Source : SESP - fichier central des automobiles