

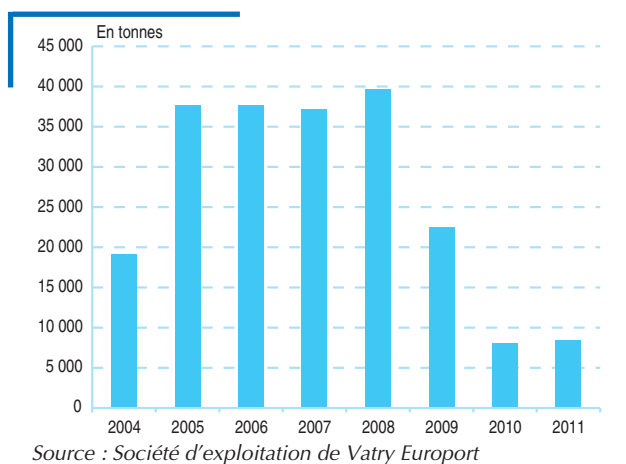
TRANSPORTS DE MARCHANDISES

De bons résultats, des perspectives variables d'un mode à l'autre

De bonnes perspectives pour le transport aérien

En 2011, le trafic de fret avionné est en hausse de 3,5 % par rapport à l'année 2010. Au total, 8 372 tonnes de fret transitent par l'aéroport champardennais de Vatry contre 8 087 tonnes en 2010. Grâce à un accord signé avec la province de Sichuan en Chine, depuis le 28 mars 2012, trois Boeing 747 cargos de « Yangtze River Express », chargés notamment de produits électroniques, relient chaque semaine le Sichuan, une province de 90 millions d'habitants située au centre-ouest de la Chine, à Vatry. L'aéroport de Paris-Vatry devrait ainsi tripler son trafic fret en 2012. Des réflexions sont engagées sur le chargement retour des avions et sur le transport de voyageurs.

Trafic de fret avionné sur l'aéroport de Paris-Vatry



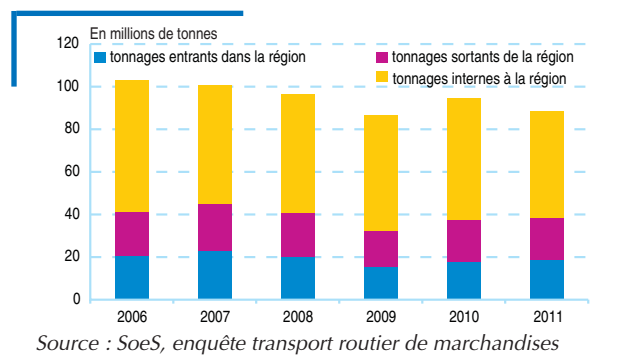
Un début de reprise pour le transport routier de marchandises

Selon l'enquête de l'observatoire régional des transports, 40 % des entreprises de transport routier de marchandises de la région, déclarent un chiffre d'affaires 2011 supérieur à celui de l'année précédente. Pour 42 % du panel, le chiffre d'affaires reste stable et seulement 18 % le considèrent en diminution par rapport à 2010.

Les résultats d'exploitation sont en revanche plus mitigés : 31 % des transporteurs routiers estiment leur résultat net en hausse, 32 % le jugent stable et 37 % notent une baisse pour l'année 2011 par rapport à 2010. D'après les chefs d'entreprises, la hausse des coûts des transports est le premier facteur de diminution du résultat net d'exploitation. La hausse du prix du carburant, mentionnée par 81 % des répondants, est majoritairement citée, très loin devant les charges sociales.

En un an, le nombre de tonnes transportées en Champagne-Ardenne par la route est en baisse de 6 %. Cette diminution est

Trafic routier de marchandises en Champagne-Ardenne



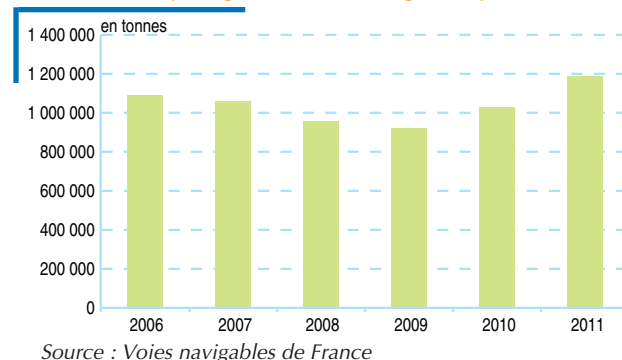
toutefois limitée par les chiffres encourageants des deux derniers trimestres de l'année. En 2011, les tonnages routiers champardennais se rapprochent de leur niveau de 2009, respectivement 88 millions de tonnes contre 86,5 millions de tonnes.

Les prévisions de trafics sont globalement pessimistes. En effet, 45 % des chefs d'entreprises champardennais interrogés estiment une baisse des trafics internationaux en 2012 et 37 % un recul de la distribution urbaine. Les prévisions de trafics à courte et longue distances ne sont guère meilleures, près d'un tiers des sondés envisageant une diminution. En lien avec ces perspectives pessimistes, seules 3 % des entreprises envisagent de créer de nouveaux emplois. L'évolution du nombre de conducteurs dans les entreprises ne devrait pas être positive au premier trimestre 2012.

Le trafic fluvial progresse

Le trafic fluvial de marchandises progresse de 15 % en un an, passant de 1 027 689 tonnes en 2010 à 1 185 728 tonnes en 2011. Les grands ports, reliés aux canaux à grand gabarit, profitent davantage de l'augmentation des tonnages. Ainsi, les trafics traités par le port de Givet augmentent de 15 %, ceux de Nogent-sur-Seine de 25 %, et s'établissent respectivement à 486 327 tonnes et 472 851 tonnes.

Évolution du trafic fluvial en Champagne-Ardenne (chargement et déchargement)

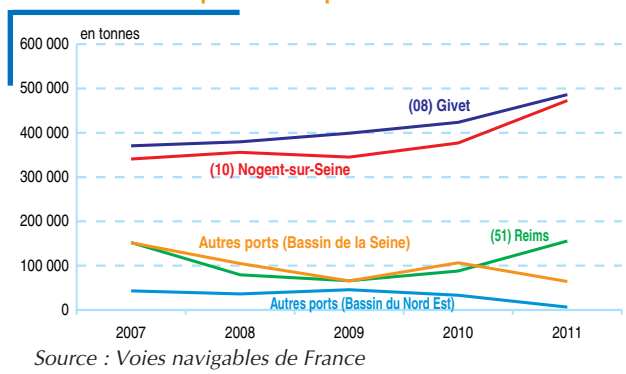


TRANSPORTS DE MARCHANDISES

La hausse des chargements et des déchargements à Nogent-sur-Seine s'explique en partie par la fin des travaux sur la plate-forme portuaire, un transfert d'activités ayant eu lieu de Bray-sur-Seine vers Nogent-sur-Seine. Avec 155 620 tonnes chargées ou déchargées en 2011, le port de Reims plus modeste, enregistre une hausse de 75 %.

ment de la stagnation de l'activité TER et de la décroissance de l'activité fret (- 7,7 % de sillons-kilomètres). Néanmoins, les sillons-kilomètres des trains de fret représentent encore presque 40 % des sillons en 2010, soit le double de la moyenne nationale. Pourtant, les activités fret ont plus décliné en Champagne-Ardenne en 2010 qu'au niveau national. ■

Évolution du trafic fluvial des principaux ports champardennais



Baptiste Beck, Sébastien Gaudillère
ORT Champagne-Ardenne

>> Bilan de la sécurité routière

En 2011, l'accidentologie en Champagne-Ardenne est marquée par une forte hausse du nombre de tués (+20,4 %) : 112 personnes perdent la vie sur les routes champardennaises contre 93 en 2010. À l'inverse, le nombre des accidents et de blessés reculent en un an, respectivement de 0,5 % et 3,1 %.

L'évolution de l'accidentologie varie fortement selon les départements. L'Aube (+81,2 %) et les Ardennes (+33,3 %) voient le nombre de tués fortement augmenter par rapport à l'année 2010. Dans la Marne et la Haute-Marne, le nombre des tués demeure stable.

Accidentologie en Champagne-Ardenne

	2010	2011
Nombre d'accidents	847	856
Nombre de tués	93	112

Source : Observatoire régional de la sécurité routière

Baisse du trafic ferroviaire en 2010

L'évolution du trafic de fret ferroviaire en Champagne-Ardenne est marquée en 2010 par une baisse globale du nombre de sillons-kilomètres de 6,6 % par rapport à 2009. Cette évolution résulte de la progression des sillons-kilomètres nationaux et internationaux de voyageurs (2,9 %), consécutive à une hausse des sillons-kilomètres TGV et corail « intercity », mais égale-

>> Les grands projets d'infrastructures en Champagne-Ardenne

Port de Nogent-sur-Seine : l'activité de la plate-forme de Nogent-sur-Seine est multipliée par trois entre 1999 et 2010 grâce à la présence historique du groupe Soufflet, de grandes coopératives agricoles, à l'existence d'un tissu industriel local dynamique et la proximité de carrières de matériaux de construction. Les perspectives d'évolution du transport fluvial national (Port 2000 du Havre, réalisation de la liaison Seine-Nord) et l'émergence d'une demande locale liée à l'implantation d'industries utilisatrices de la voie d'eau donnent une estimation de trafic à moyen-long terme entre 1,5 et 2,5 millions de tonnes. Pour faire face à cette augmentation des trafics, la plate-forme portuaire de Nogent-sur-Seine, quasi à saturation, doit s'étendre et se doter d'infrastructures performantes. Une convention de financement est signée en octobre 2009 afin de réaliser les travaux nécessaires en rive droite de la Seine avec une vocation essentiellement containers. L'extension de la plate-forme s'achève en septembre 2011 et est inaugurée un mois plus tard.

Port de Givet : le contrat de projets État-Région 2007-2013 définit l'ouverture du port de Givet sur le réseau à grand gabarit européen et l'aménagement d'une plate-forme intermodale comme des étapes clés pour le développement du transport de marchandises en Champagne-Ardenne. La première étape consiste en l'ouverture du port au réseau fluvial belge à grand gabarit (1 350 tonnes) par l'approfondissement de l'écluse des Quatre Cheminées. Aujourd'hui, il s'agit d'élargir la porte de garde du port afin de permettre le transit d'unités fluviales à destination du quai des Trois Fontaines situé en amont du port de Givet, et notamment l'exportation par la voie d'eau des matériaux issus de la carrière de Pierres-Bleues. Financé à hauteur de 4 millions d'euros dans le cadre d'une convention signée en 2010 entre l'État, la Région Champagne-Ardenne, le Département des Ardennes et la Communauté de Communes Ardenne-Rives de Meuse, l'achèvement des travaux pour l'élargissement de la porte de garde est prévu pour 2012.

Électrification de Paris-Troyes : l'axe ferroviaire Paris – Troyes – Bâle, appelé « ligne 4 », qui dessert le sud-est de la région Île-de-France, le sud de la Champagne-Ardenne, et au-delà, la Franche-Comté puis le sud de l'Alsace et la Suisse, est la seule ligne du bassin parisien à ne pas être électrifiée. Le projet d'électrification de la section Gretz-Troyes (et de l'antenne Longueville - Provins en Seine-et-Marne) est inscrit aux contrats de projets 2007-2013 des régions Champagne-Ardenne et Île-de-France. Le montant total des travaux est estimé à 270 millions d'euros, répartis pour moitié entre les deux régions. Il répond à 3 objectifs majeurs : l'amélioration de la qualité du service et de la régularité des trains, l'amélioration du cadre de vie et le renforcement de l'attractivité des territoires desservis. L'année 2013 sera celle du démarrage des travaux pour une mise en service courant 2017.