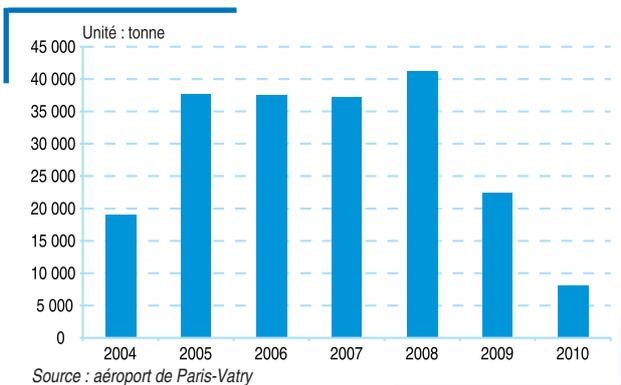


Une activité contrastée selon les modes

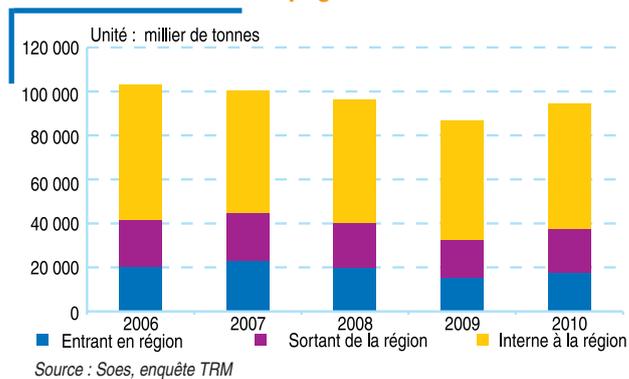
Le fret aérien au plus bas

Avec près de 8 100 tonnes de marchandises qui ont transité par l'aéroport de Paris-Vatry, le fret aérien de Champagne-Ardenne accuse en 2010 une forte baisse du trafic (-64 % par rapport à 2009), après celle déjà enregistrée l'année précédente (-45 % par rapport à 2008). Si les mauvais résultats de 2009 s'expliquaient par le départ de sociétés, ceux de 2010 reflètent sans doute largement le changement de cap pris par la société d'exploitation Vatry Europort qui se concentre désormais sur l'activité voyageurs et cherche à étoffer son offre low-cost débutée en juin 2010. Depuis octobre 2010, l'arrivée de la compagnie russe « Volga-Dnepr », qui organise deux vols par mois à destination de l'Angola au départ de Vatry, va permettre le transport annuel de 700 tonnes de marchandises. Enfin, en novembre 2010, un accord de coopération a été signé entre la Région Champagne-Ardenne et la province du Sichuan (Chine) pour la création d'une ligne aérienne de transport de marchandises entre les deux régions.

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



Trafic routier de marchandises en Champagne-Ardenne



Un début de reprise pour le transport routier de marchandises

Selon l'enquête sur le transport routier de marchandises, la santé économique du transport routier de marchandises s'améliore en 2010. Alors que le chiffre d'affaires moyen des entreprises était marqué par un repli de -10,5 % en 2009, il se redresse de +5 % en 2010.

Les volumes transportés en 2010 sont supérieurs de 9 % à ceux de 2009 mais n'atteignent pas encore leur niveau d'avant crise. Ainsi, 94,4 millions de tonnes de marchandises sont parties (flux sortants) de Champagne-Ardenne, ou sont arrivées (flux entrants) ou encore y ont circulé par la route (flux internes). Plus de la moitié du fret routier champardennais trouve son origine ou sa destination dans la région.

Le trafic ferroviaire

Depuis 2007, les statistiques du fret ferroviaire ne font plus partie du système d'information sur le transport de marchandises (Sitram) géré par le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement. Les dernières données disponibles datent de 2009 et sont fournies par réseau ferré de France (RFF).

En 2009, l'activité ferroviaire, marchandises et passagers confondus, est marquée en Champagne-Ardenne par une baisse de 12,1 % en nombre de sillons-km, plus forte que la moyenne nationale. Cette évolution traduit :

- une baisse des sillons-kilomètres nationaux et internationaux voyageurs (-2,1 %), conséquence d'une baisse importante des sillons-kilomètres corail (-23 %) (transfert en TGV d'un aller-retour Lorraine – Midi) et corail intercity (-1,4%). Seule l'offre TGV a augmenté de 0,9% grâce à la progression des Intersecteurs ;
- par une faible progression de l'activité TER, notamment sur Troyes-Dijon (+ 0,5 % en sillons-kilomètre) ;
- par une décroissance de l'activité Fret qui perd 23,7 % de sillons-kilomètres en un an. Les sillons-kilomètres des trains de fret représentent encore 40 % des sillons en 2009 en Champagne-Ardenne, soit le double de la moyenne nationale. Les activités fret ont donc moins décliné en région qu'en moyenne en France.

En Champagne Ardenne, cinq nouvelles entreprises ferroviaires de fret ont été actives : Europorte France (anciennement Veolia Cargo France), EuroCargoRail, BCargo, Colas Rail et VFLI. Ces sociétés atteignent 16,6 % des sillons-kilomètres en 2009 pour la région.

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Dans le même temps, les entreprises champardennaises connaissent une augmentation de 3,7 % de leurs transports sur les marchés extérieurs. L'amélioration de l'activité génère ainsi une hausse de 4 % du nombre de salariés dans le secteur, le recours à l'intérim progressant simultanément de +27 %.

Toutefois, certains facteurs économiques restent contrastés. Les dépenses pour les investissements des entreprises sont en repli de 28 %. Pour la moitié des chefs d'entreprise, la rentabilité d'exploitation est stable, mais un tiers la juge en diminution. Concernant les délais de paiement, 43 % les estiment stables, alors qu'ils sont en hausse pour 36 % d'entre eux et en baisse pour les 21 % restants.

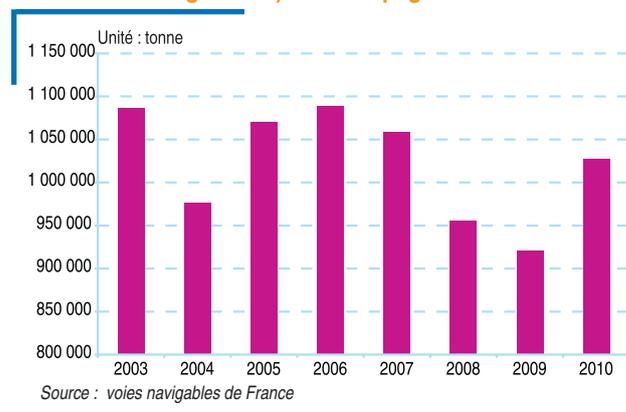
Les prévisions pour 2011 sont encourageantes. La progression du chiffre d'affaires devrait atteindre 3 %, comme celle des exportations. Les chefs d'entreprises interrogés s'attendent à une stabilisation de leurs effectifs, mais à une réduction de 4 % du recours à des intérimaires. Après avoir connu une forte baisse en 2010, les investissements devraient bondir en 2011 de près de 11 %. Enfin, seulement 7 % des entrepreneurs interrogés craignent une contraction de la rentabilité d'exploitation de leur entreprise.

Le trafic fluvial en progrès

Avec 1 028 000 tonnes échangées (chargements et déchargements confondus), le trafic fluvial régional s'approche de son niveau record de 2006 (1,1 million de tonnes échangées). Il progresse ainsi de 11,5 % en un an.

Givet et Nogent-sur-Seine demeurent les deux principaux ports de la région et concentrent à eux seuls 78 % des marchandises échangées par voie fluviale en Champagne-Ardenne. En comparant le tonnage par bassin, celui de la Seine concentre 55 % du trafic fluvial régional, contre 45 % pour les ports ardennais desservis par les voies navigables de la Meuse et de l'Aisne. ■

Évolution du trafic fluvial (chargements et déchargements) en Champagne-Ardenne



Baptiste Beck
Dreal Champagne-Ardenne

>> les évolutions des infrastructures de transport en Champagne-Ardenne

• Port de Nogent-sur-Seine

Suite à l'implantation d'industries utilisatrices de la voie d'eau et au développement de carrières aux abords du port de Nogent-sur-Seine, une convention de financement signée le 30 octobre 2009 prévoit les travaux d'extension de la plate-forme de Nogent-sur-Seine au titre du contrat de plan État-Région. Ces travaux ont débuté en 2010 par la réalisation des plates-formes conteneurs-vmc et des quais. La plate-forme finale sera opérationnelle en avril 2011 et le projet d'embranchement ferroviaire sur la ligne 4 est en phase d'études d'avant projet.

• Électrification de la ligne Paris-Troyes

La visite présidentielle en novembre 2010 à Troyes a confirmé l'intérêt que porte l'État à l'électrification de cette ligne, qui devrait être effective en 2016. Ce projet nécessite un budget de 270 millions d'euros.

• L'autoroute A304, le prolongement de l'A34 vers la Belgique

L'autoroute A304 est une future autoroute de liaison gratuite à 2x2 voies qui prolongera l'autoroute A34, désormais quasiment achevée entre Charleville-Mézières et Reims par un nouvel itinéraire de 31 km depuis le sud de Charleville-Mézières jusqu'à la déviation existante à 2x2 voies de Rocroi - Gué d'Hossus. Sa mise en place est envisagée à l'horizon 2014.