

T ransports : activité au ralenti

Dans les transports la plupart des indicateurs sont à la baisse. Le trafic poids lourds a diminué, l'activité portuaire s'est contractée, les aéroports enregistrent un recul du nombre de passagers. Avec la crise, même l'engouement pour le TGV s'est un peu émoussé. Seuls les TER tirent leur épingle du jeu, avec une progression du trafic. Sans doute retiendra-t-on de l'année 2009 la forte croissance des ventes de voitures neuves, avec les voitures propres plébiscitées.

Ces dernières années, quelque 60 000 voitures particulières neuves étaient immatriculées dans la région, 33 000 dans le Bas-Rhin, 27 000 dans le Haut-Rhin, les marques françaises faisant à peu près jeu égal avec les marques étrangères. En comparaison, l'année 2009 apparaît hors normes. En effet, les immatriculations ont fait un bond de 14,4 % par rapport à 2008 (+10,6 % au niveau France entière), franchissant la barre des 67 000 véhicules. Le bonus écologique, la prime à la casse, la multiplication des offres

promotionnelles et le bas niveau des taux d'intérêt ont littéralement dopé les ventes de véhicules neufs et accéléré le renouvellement du parc.

Les voitures propres plébiscitées

Au début de l'année 2009, le parc alsacien de voitures particulières se composait de 960 000 véhicules dont l'âge moyen dépassait légèrement les sept ans. Un cinquième du parc avait moins de quatre ans, mais à l'inverse, la part des véhicules de plus de dix ans atteignait encore les 30 %. C'est cette catégorie de véhicules qui était visée par la prime à la casse. Celle-ci est venue renforcer le bonus écologique mis en place en 2008 pour les véhicules neufs rejetant moins de 130 g de CO₂/km.

À en juger par les niveaux d'émissions de CO₂ des véhicules vendus, le bonus écologique a bien induit un changement de comportement.

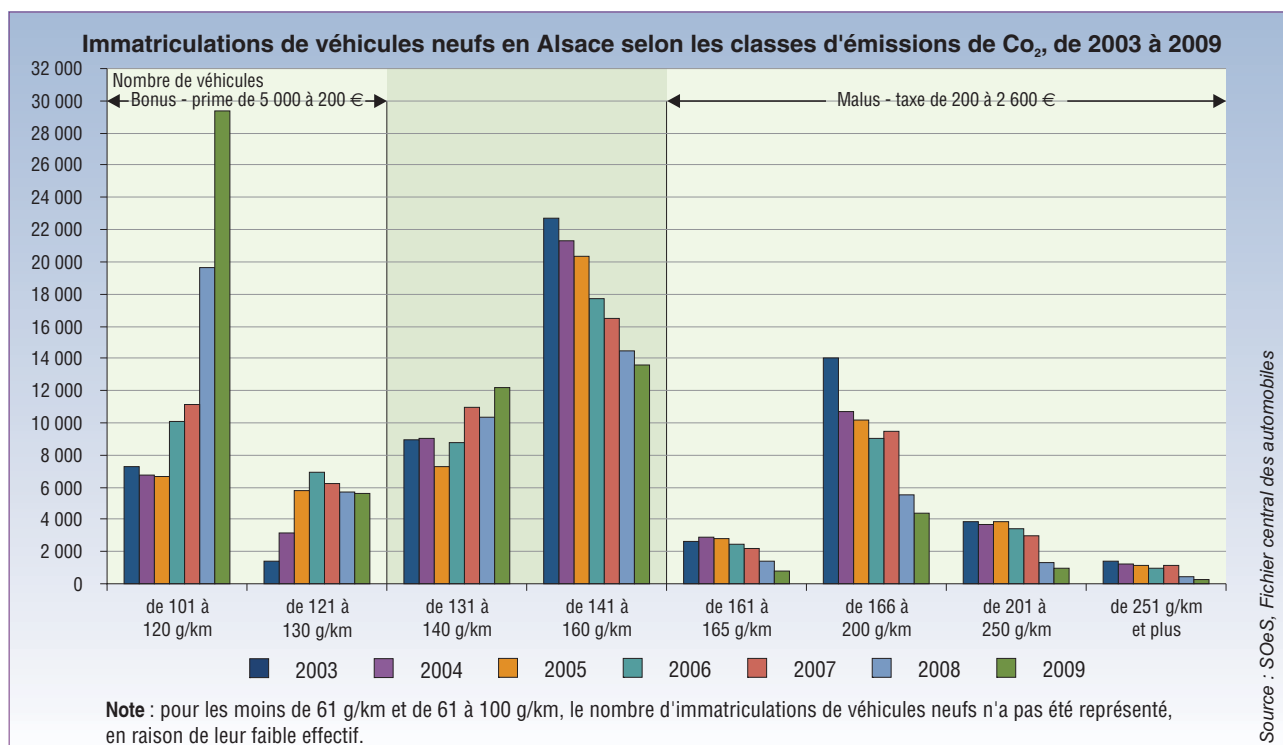
Moins de poids lourds sur les routes

Les bons chiffres concernant les ventes de voitures neuves ne doivent pas occulter les effets de la crise économique sur le secteur du transport. L'évolution du trafic routier constitue un indicateur parmi d'autres. En 2008, des baisses de trafic de 2 % pour les voitures particulières et de 3 % pour les poids lourds avaient été enregistrées. Il y avait alors conjugaison de deux phénomènes : le ralentissement économique qui a touché avant tout

le trafic marchandises par la route, mais aussi la flambée du prix des carburants qui, elle, a concerné tous les types de véhicules. Si les prix des carburants sont retombés, la crise est toujours bien installée. Le trafic des voitures particulières est revenu à son niveau de 2007, mais en revanche le trafic poids lourds, tributaire des contrats industriels et commerciaux, affiche une nouvelle baisse de 4 %. Sur l'axe Nord-Sud alsacien on dénombre en moyenne 500 camions de moins par jour ouvré qu'en 2008. Sur l'axe allemand (A5) la baisse de trafic dépasse les 10 %.

Activité portuaire : forte chute des tonnages

La voie d'eau n'échappe pas à la crise. Bon an mal an, les ports alsaciens traitent autour de 15 millions de tonnes de marchandises. En 2009, l'activité a diminué globalement d'un million de tonnes. Dans cette conjoncture difficile, seul le port de Colmar affiche des résultats positifs, arborant un trafic en hausse de 15 % sur le vrac (600 000 tonnes) et une multiplication par deux du trafic conteneur. À Strasbourg le tonnage traité (8 millions de tonnes) a baissé de 5 % : le transport des hydrocarbures est en net recul et les exportations de graviers pâtissent du ralentissement dans le secteur du BTP dans les pays voisins ; ces pertes n'ont pu être compensées par les bonnes performances au niveau des exportations céréalières. Sur les plates-formes portuaires mulhousiennes, le trafic



global est passé pour la première fois sous la barre des 5 millions de tonnes, une baisse de 11 % par rapport à 2008 qui affecte la plupart des créneaux traditionnels des trois sites de Mulhouse-Rhin.

Une année difficile pour le transport aérien

Qu'il s'agisse du trafic passagers ou de l'activité fret, 2009 a été une année difficile pour le transport aérien. La grande majorité des plates-formes affichent des fréquentations et des tonnages en baisse. À l'EuroAirport le nombre de passagers a chuté de 9,6 % et ce malgré la mise en place d'une dizaine de nouvelles destinations. Le trafic fret qui est une activité phare de l'EuroAirport – premier aéroport de province pour le fret – a suivi la même pente, accusant une baisse de 16 %. La concurrence du TGV-Est continue d'affecter le trafic de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim. Difficile de

compenser la perte des quelque 700 000 passagers qui se sont tournés vers la ligne à grande vitesse. D'autant que l'aéroport ne bénéficie pas de la présence des compagnies low cost qui ont fait le succès de ses deux concurrents dans le ciel rhénan, l'EuroAirport et le BadenAirport. La crise économique ne pouvait qu'aggraver les difficultés : en 2009, l'aéroport a dû faire face à un nouveau recul du trafic (-16,6 %).

Nouvelles évolutions pour le rail

En 2016, Strasbourg sera à 1h 50 de Paris contre 2h20 à l'heure actuelle. L'attrait du TGV-Est n'est plus à démontrer, même si le nombre de voyageurs a légèrement baissé en 2009 par rapport à 2008, -1,7 % contre -2,3 % pour l'ensemble des lignes à grande vitesse. Les trains express régionaux ont toujours le vent en poupe, même si la progression enregistrée en 2009 (+2,7 %) est plus faible que celle

des années précédentes. L'année a été marquée par l'ouverture d'une troisième voie entre Fegersheim et Benfeld qui renforce sensiblement la capacité de la ligne Strasbourg-Sélestat-Mulhouse, la plus sollicitée par le trafic voyageurs. La fréquentation a encore augmenté de 7 % en 2009. Cette construction de 16,6 km de voie nouvelle permettra de faire circuler 18 trains supplémentaires, ce qui portera à 27 le nombre de liaisons quotidiennes entre Strasbourg et Sélestat.

Daniel WAHL
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Alsace