Transport
Le transport régional accompagne la reprise

Les principaux indicateurs relatifs au transport repassent au vert en 2015 dans la région : tous les modes de transport de fret connaissent des croissances par rapport à 2014, accompagnant la légère reprise de l'activité économique.

Pierre Defarge-Lacroix, Laurent Marion (Dreal)

Rebond des immatriculations de véhicules neufs en 2015

Les immatriculations de véhicules neufs français progressent pour tous les types de véhicules en 2015. L'évolution la plus marquée concerne les immatriculations des véhicules industriels à moteur, qui atteint presque 17 % dans la région. La prime à la casse de 1 000 euros, instaurée en décembre 2008, a permis de doper les années suivantes les ventes de voitures particulières neuves en France métropolitaine comme en région. Le montant de la prime a été réduit progressivement à partir de 2010 puis la mesure a été abandonnée au 1er janvier 2011, entraînant un effondrement des immatriculations de voitures neuves entre 2011 et 2013 (- 19 %). L'année 2015 marque une nette reprise des immatriculations indépendamment de tout dispositif d'aide, après une année de stabilisation en 2014 *(figure 1)*.

Trafic autoroutier de poids lourds : retour aux niveaux d'avant la crise de 2008

Le trafic autoroutier de poids lourds croît de 4,2 % en un an sur la section payante la plus fréquentée de l'autoroute A9 dans la région *(figure 2)*. En 2015, 13 350 poids lourds, français et étrangers, l'empruntent quotidiennement. Le trafic moyen journalier annuel se rapproche ainsi des niveaux d'avant la crise de 2008. Entre 2010 et 2015, ce trafic a augmenté sur cette portion d'autoroute de plus de 1 % en moyenne par an. Par ailleurs, sur la section « le Boulou-le Perthus » (passage vers l'Espagne), la croissance annuelle moyenne atteint 2,8 %.

Autour de Toulouse, aux barrières de péage sud (A61) et nord (A62), le trafic de poids lourds augmente d'environ 2 % en 2015, alors que la croissance annuelle moyenne est comprise entre 0,4 % et 0,7 % de 2010 à 2015.

Fret portuaire, un bilan contrasté

Le fret portuaire augmente de 5,5 % dans la région en 2015. Aux résultats en hausse du port de Sète (+ 500 000 tonnes en un an), s'opposent ceux de Port-la-Nouvelle, en baisse de 190 000 tonnes *(figure 3)*.

La chute de 23 % des exportations de céréales à Port-la-Nouvelle (- 95 000 tonnes) ajoutée à celle de 70 % des importations de nourritures animales (- 52 000 tonnes) et à l'arrêt des importations de charbon (- 64 000 tonnes) expliquent la baisse globale d'activité du port.

À Sète, les importations d'hydrocarbures augmentent de 7 % (+ 76 000 tonnes), les exportations de produits chimiques pour carburant de 30 % (+ 69 000 tonnes). En y ajoutant un triplement des volumes d'huiles, la quantité de vrac liquide marque une hausse de 263 000 tonnes entre 2014 et 2015. La baisse des exportations de céréales (- 46 000 tonnes) et des importations d'engrais (- 32 000 tonnes) est largement compensée par la hausse des exportations de tourteaux (+ 78 000 tonnes) et des importations de charbon (+ 52 000 tonnes). Le vrac solide gagne 18 000 tonnes en un an. Les entrées et sorties de marchandises diverses augmentent quant à elles d'environ 100 000 tonnes chacune.

À Port-Vendres, la progression de 7 % des importations de fruits et légumes en provenance d'Afrique de l'Ouest (+ 12 000 tonnes) permet d'accroître l'activité du port malgré la baisse des exportations des marchandises diverses vers cette même destination (- 5 600 tonnes).

Poursuite de la croissance du transport aérien

Le trafic aérien augmente de 1,6 % en 2015 en Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées *(figure 4)*, avec des évolutions contrastées selon les aéroports.

L'aéroport de Toulouse Blagnac concentre 70 % de la fréquentation régionale. Avec une croissance de 2 %, cet aéroport gagne 150 000 usagers en plus en un an. Il conserve sa place de 4e aéroport de province.

Le trafic régulier (7 425 900 passagers) est en hausse de 2,4 %, alors que le trafic charter (203 900 passagers) recule de 8,2 %. Le nombre de mouvements d'avions commerciaux baisse cette année encore (- 2,2 % par rapport à 2014), résultat de l'utilisation d'avions de plus grande capacité.

Le trafic national régulier (4 443 900 passagers) augmente de 3 % par rapport à l'année dernière. Sur le trafic intérieur, Paris reste la principale destination (72 % du trafic national), suivie de Lyon, Lille et Nantes.

Le trafic international progresse de 0,8 % en 2015 avec 3 178 300 passagers. Il connaît une hausse de 5,2 % vers l'espace Schengen (1 877 600 passagers). Amsterdam y est la destination la plus fréquentée suivie de Francfort et Munich. Sur le reste de l'Europe (hors Schengen), le trafic reste stable avec 749 800 passagers. Les lignes vers Londres (Gatwick et Heathrow) en concentrent 70 %. Le nombre de passagers à destination de l'Afrique du Nord augmente de 3,6 % vers l'Algérie. Il baisse de 14,4 % vers le Maroc et de 20 % vers la Tunisie.

Le trafic à bas coût, avec 2 212 100 passagers en 2015, progresse de 10,6 %. Il confirme son importance avec 29 % du trafic total de l'aéroport. Par ailleurs, en 2015, l'aéroport de Toulouse-Blagnac devient le premier aéroport français à s'ouvrir à des capitaux privés, l'État ayant vendu 49,99 % de ses parts au consortium chinois Casil Europe.

Montpellier, second aéroport avec 14 % des usagers de la région, connaît une hausse de trafic de 4,5 % en 2015, accueillant 65 000 passagers de plus. Le nombre de passagers à destination de Paris progresse de plus de 4 % (+ 34 000

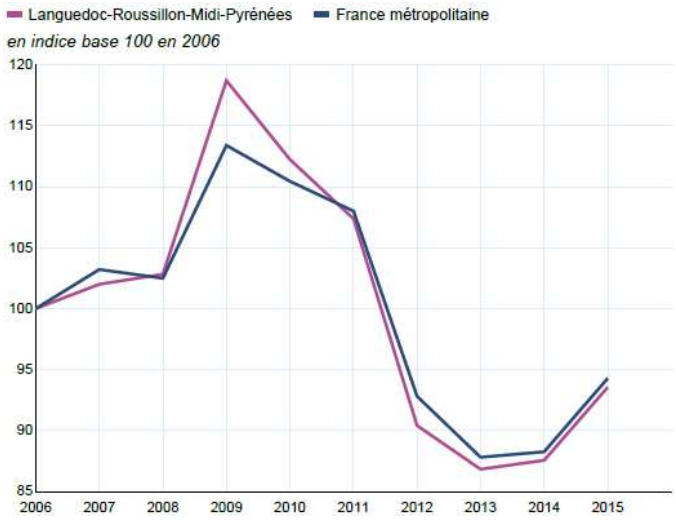
passagers). Cette destination concentre toujours plus de la moitié des usagers de l'aéroport. La mise en service d'une ligne vers Amsterdam permet d'augmenter la fréquentation de l'aéroport de 30 000 usagers supplémentaires en 2015. Le trafic vers l'Afrique du Nord croît de 30 % (23 500 passagers de plus). En revanche, les lignes intérieures hors Paris perdent 17 000 passagers.

La fréquentation baisse sensiblement pour les aéroports de Carcassonne (- 23 500 passagers annuels), de Tarbes (- 17 000) et de Rodez (- 15 000). L'activité des aéroports de Béziers, Carcassonne et Nîmes provient toujours exclusivement des vols low-cost principalement à destination de l'Europe du Nord (Grande-Bretagne, Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Suède et Norvège). Ce type de vols concerne environ un vol sur trois dans les deux principaux aéroports de la région. Sur la période 2009-2014, sa croissance de fréquentation atteint 3 % par an en moyenne, au niveau régional comme au niveau national. La part du low-cost passe ainsi de 24 % en 2009 à 33 % en 2014 en Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées.

Les croisiéristes maintiennent le niveau dans le trafic maritime de passagers

Le trafic de voyageurs au port de Sète progresse en 2015 grâce aux croisiéristes (+ 12 000 passagers). Le trafic de ferries qui assurent les liaisons entre Sète et le Maroc faiblit de 3,5 % : - 5 000 usagers. Près de 2 400 passagers font escale à Port-Vendres en 2015, ils sont deux fois moins nombreux qu'en 2014. Globalement, le transport maritime diminue de plus de 5 % par an en moyenne entre 2010 et 2015, soit 50 000 usagers de moins sur la période *(figure 5)*. ■

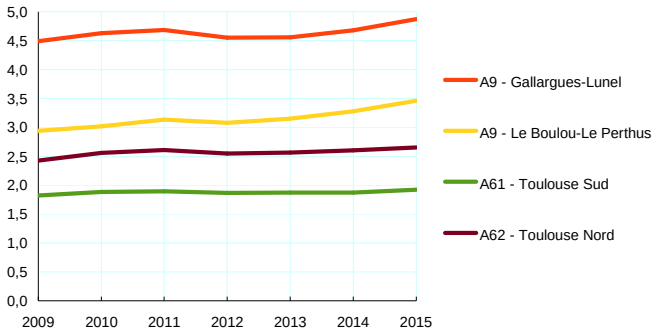
1 Évolution du nombre d'immatriculations de véhicules particuliers neufs



Note : données brutes
Source : SoeS, Fichier central des automobiles, SIDIV

2 Trafic autoroutier de poids lourds

en millions de véhicules



Source : Autoroutes du sud de la France

3 Fret portuaire en Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées

	2015 (milliers de tonnes)	Évolution annuelle (%)	Évolution annuelle moyenne sur 5 ans (%) (1)
Sète	3 751	14,7	2,0
Port-la-Nouvelle	1 594	-10,7	-5,1
Port-Vendres	268	2,1	-2,8
Total	**5 164**	**5,5**	**-0,6**

(1) taux d'évolution annuel qu'aurait connu le fret portuaire si l'évolution avait été la même pour chaque année de la période 2010-2015.

Sources : EPR Port de Sète, DDTM66 – Capitainerie de port de Port-la-Nouvelle, CCI de Perpignan

4 Nombre de passagers des aéroports

en %

	Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées			France métropolitaine	
	Passagers 2015 (nombre)	Évolution 2015/2014	Évolution annuelle moyenne 2014/2009 (1)	Évolution 2015/2014	Évolution annuelle moyenne 2014/2009 (1)
Lignes nationales	5 964 666	2,5	2,0	0,9	1,4
Lignes internationales	4 898 929	0,6	4,3	4,0	3,9
Transit	41 961	-12,8	-9,7	2,5	-11,2
Total	**10 905 556**	**1,6**	**2,9**	**3,1**	**3,1**
dont lignes à bas coût (low cost)	3 791 305	6,8	9,2	9,4	10,3
Part des lignes à bas coût (low cost) (en %)	34,8	///	///	///	///

Note : données brutes.
(1) : taux d'évolution annuel qu'aurait connu le trafic passager si l'évolution avait été la même pour chaque année de la période considérée.
/// : absence de donnée due à la nature des choses
Source : Union des aéroports français

5 Transport maritime de voyageurs dans les ports du Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées

	2015 (p) (nombre de passagers)	Évolution annuelle (%)	Évolution annuelle moyenne 2014/2009 (1) (%)
Sète	156 655	4,7	-5,4
Port-Vendres	2 383	-57,3	0,6
Total	**159 038**	**2,5**	**-5,3**

p : données provisoires.
(1) : taux d'évolution annuel qu'aurait connu le transport de marchandises si l'évolution avait été la même pour chaque année de la période considérée.
Sources : EPR Port de Sète, DDTM66 – Capitainerie de port de Port-la-Nouvelle, CCI de Perpignan