

FER ET ROUTE RÉSISTENT

Gérard GRES - Direction régionale de l'Équipement Languedoc-Roussillon

L'année 2002, pour n'avoir jamais su ou pu choisir entre optimisme et pessimisme, entre confiance et attentisme, s'inscrit comme une année de transition.

L'étendue des réformes annoncées ou engagées au niveau national et dans le cadre de l'union européenne, le climat social, les craintes d'attentats, les bruits de guerre ou encore la marée noire ont entretenu l'indécision.

Contexte national

Après deux premiers trimestres respectivement à + 0,6 % et + 0,4 %, la croissance du PIB tombe à + 0,3 % puis à + 0,2 % pour le dernier trimestre et confirme une cassure à l'amorce du 2^{ème} semestre.

Dans ce contexte de ralentissement économique marqué, l'ensemble des transports terrestres fait montre d'une quasi stabilité. Mais, ce constat masque une baisse franche pour la deuxième année consécutive du transport international. Chacun des trois modes, la route, le fer et la voie navigable, enregistre un recul à l'international: en transport routier de marchandises, le pavillon français se révèle particulièrement sensible.

Le ralentissement plus net du mois d'août est imputé, selon certaines analyses, à la mise en place de la réduction du temps de travail.

La circulation routière montre un ralentissement sur les routes nationales, davantage marqué encore sur le réseau autoroutier. La circulation des poids lourds ralentit fortement et confirme la baisse de l'activité du transport de marchandises. Particulièrement affecté par une mauvaise campagne céréalière, le ferroviaire, proche de la stabilité au national, se réduit plus sensiblement à l'international. Le transport fluvial gagne plus de 3 %: charbon en forte hausse, évolution positive des matériaux de construction et rebond des céréales, sont à l'origine de ce bon résultat.

Enfin, dans une activité générale des ports français qui progresse et retrouve le niveau de l'année 2000, le pétrole brut est l'exception à la baisse.

Dans la région

La route encore

Les transports routiers de marchandises résistent au ralentissement économique. Les niveaux de circulation en région contrastent en effet avec la tendance nationale, notamment, avec des flux de transit importants.

Le nombre de poids lourds d'au moins 3 essieux, pointés au Perthus sur l'autoroute A9 s'élève à 2772600 unités. La croissance de la circulation est de 5,6 %, plus forte que celle de 2001 et en contradiction avec le recul constaté au niveau national.

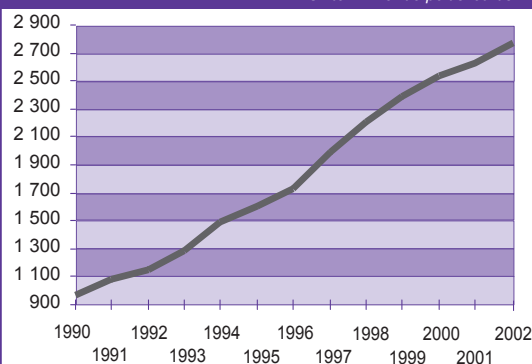
Toujours sur l'A9, sur la section de Nîmes-Ouest à Gallargues, le trafic jour moyen poids lourds toutes catégories est de 12514 poids-lourds et gagne 3 %. A l'autre extrémité de la région, sur la section entre Le Boulou et Le Perthus, le trafic est de 8443 unités ce qui souligne un gain de 4,8 %.

La circulation des voitures particulières sur l'ensemble du réseau A9 gagne, pour sa part, en moyenne 6 points par rapport à l'année précédente, une croissance tout à fait significative qui amène plusieurs sections largement au-delà de 100 000 véhicules-jour en moyenne estivale.

Les immatriculations de véhicules utilitaires neufs, et particulièrement celles des tracteurs routiers qui augmentent de 3,5 %, semblent manifester un optimisme mesuré qu'on ne retrouve pas au niveau national.

Evolution du nombre annuel de poids lourds enregistrés au Perthus (d'au moins trois essieux)

Unité : millier de poids lourds



Source: Autoroute du Sud de la France et DRE — ORT

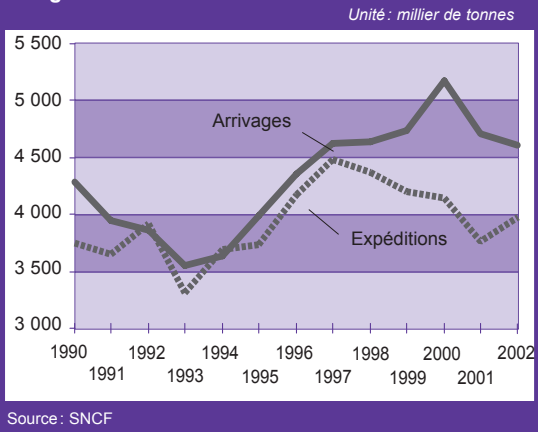
Le fer résiste

L'activité ferroviaire de la région représente 8600 milliers de tonnes. Le gain est de 1,5 %, mais se situe après une année 2001 négative.

Les expéditions des gares régionales ont connu une année 2002 sans à-coups et concluent l'exercice avec une progression de 5,6 % avec 3982 milliers de tonnes. Les arrivages, restent supérieurs aux expéditions, mais doivent à un très bon dernier quadrimestre de ne compter qu'un recul de 1,8 % avec 4618 milliers de tonnes: le retard était de 6 % fin juillet. De fait, le dernier tiers de l'année est de bonne tenue pour les deux sens du trafic.

Plus du tiers (34,7 %) de cette activité est à mettre au compte des techniques combinées qui totalisent 2985 milliers de tonnes.

Evolution de l'activité de transport ferroviaire en Languedoc-Roussillon



Le transport combiné à l'unisson

L'opérateur Novatrans totalise à partir de ses trois sites régionaux une activité en progression de 7,6 % grâce à 64339 caisses mobiles transportées. L'exercice est positif pour chacun des trois chantiers.

A Perpignan, le niveau de progression, + 2,9 % pour 29182 caisses, ne peut dissimuler quelques difficultés pendant que Port-Bou termine l'année à 28788 caisses et un gain de 12,3 % et que Montpellier réalise 6379 unités en progrès de 10 %.

Pour sa part, la Compagnie Nouvelle de Conteneur (CNC) marque un recul de 3,4 % sur son site montpellierain par rapport à une année 2001 de bonne tenue. Elle compte 20175 conteneurs (Equivalent Vingt Pieds). Le site de Perpignan enregistre lui aussi des difficultés: la réorganisation nécessaire de l'offre de wagons, a entraîné une baisse de 15 % du trafic (51800 EVP).

La voie d'eau confirme.

Le trafic voie d'eau évolue en harmonie avec le national. Sur le Canal du Rhône à Sète, il atteint 231100 tonnes ce qui constitue un gain de 46 % par rapport à un exercice antérieur satisfaisant même s'il était en recul.

Si, les céréales et tourteaux de céréales constituent l'essentiel du trafic, l'embellie est à mettre à l'actif de chargements de charbon (23 %) en relation avec les centrales thermiques EDF. Les minerais, les engrais, et toujours de la pâte à papier, sont remarqués.

A Port-l'Ardoise, le niveau de croissance est très élevé (99 %) après un terme de référence exceptionnellement bas. La relance est venue des sables et graviers (41 %). Davantage que le taux de croissance, c'est le niveau d'activité, parmi les plus importants de la décennie, qu'il faut retenir.

Activité des chantiers NOVATRANS année 2002

Unités : nombre et %

Chantiers	Caisses mobiles	Evolution annuelle en %
Port-Bou	28 778	+ 12,3
Perpignan	29 182	+ 2,9
Montpellier	6 379	+ 10,0
Total	64 339	+ 7,64

Source : Novatrans

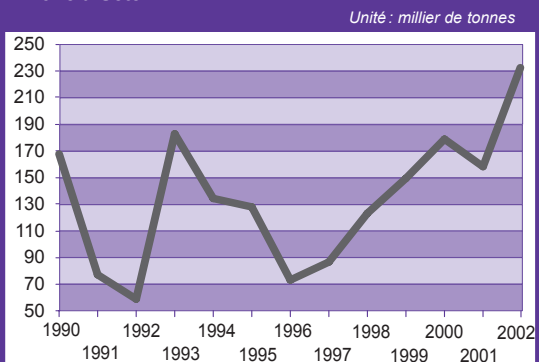
Activité des chantiers CNC année 2002

Unités : nombre et %

Chantiers	Conteneurs EVP	Evolution annuelle
Perpignan	51 800	- 15,00
Montpellier	20 175	- 3,43
Total	71 975	- 12,02

Source : CNC

Evolution des quantités transportées sur le canal du Rhône à Sète



Source : Service maritime et de navigation du Languedoc-Roussillon

Les ports donnent le ton

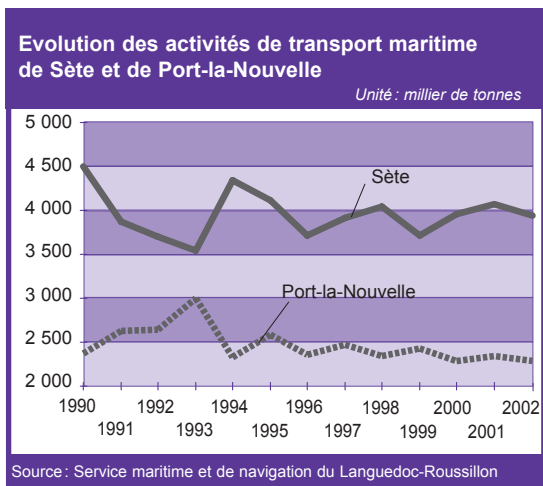
Le recul du pétrole sur les ports français pénalise également les ports de la région. Avec 6 319 milliers de tonnes, l'ensemble portuaire régional a ainsi reculé de 3,4 %.

Sète totalise 3 873 milliers de tonnes qui sanctionnent un recul de 5 %.

Les exportations toujours très faibles gagnent 10,5 % pendant que les importations reculent de 7 %.

A l'export, les progrès viennent de l'activité animaux vivants (+ 38 %) ou encore des céréales (+ 13 %). A l'import, le doublement des volumes de charbon, la bonne tenue des tourteaux et des graines oléagineuses ne suffisent pas à compenser le fort recul des hydrocarbures (- 17 %).

On notera que l'activité conteneurs est en progrès de 5,7 %.



Port-la-Nouvelle, avec 2 272 milliers de tonnes, perd 2,9 %. Ici le recul est imputable aux exportations et aux vracs solides, particulièrement les céréales qui régressent de 14 % (100 000 de tonnes en moins).

Dans l'autre sens, les 1 432 milliers de tonnes importées (dont 96 % d'hydrocarbures) progressent de 2 %.

Après la déconvenue de 2001, Port-Vendres se retrouve avec 174 milliers de tonnes et un rebond de 39 %. La relance est sensible dans les deux sens : aux importations qui représentent les 9/10^{èmes} du trafic, le

gain est de 35 % pendant que les exportations même marginales progressent de 50 %. Une grande part des fruits et légumes importés (55 %) vient de Côte-d'Ivoire dont l'instabilité politique peut fragiliser ce trafic particulier.

L'aérien en convalescence

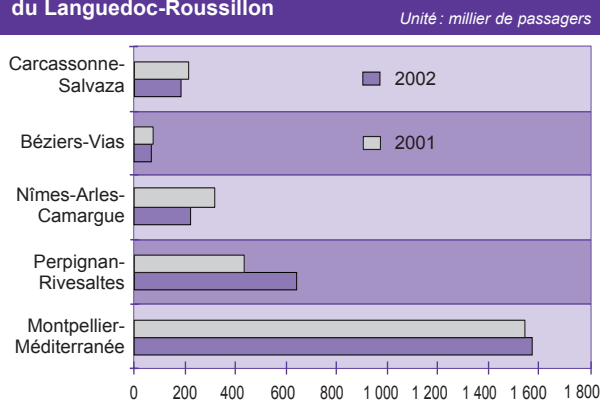
Compagnies aériennes en péril, concurrence TGV, bruits de guerre ne sont pas de nature à entretenir la sérénité dans un secteur particulièrement sensible. Dans un contexte général morose, les compagnies low-cost installées en Languedoc-Roussillon dopent l'activité.

La fréquentation des aéroports languedociens a attiré plus de 2 700 000 passagers et progressé de 4,5 %. Ce gain est à l'actif de Perpignan qui, grâce à ses lignes sur Londres et Francfort, voit sa fréquentation progresser de 46 %.

Montpellier doit à un bon dernier mois de clore l'année positivement à + 1,3 %. La baisse sur Paris, due au TGV, est compensée par un regain du transport international, avec des relations sur Londres par deux compagnies, puis Francfort ou même l'Algérie depuis juin.

Le fret aérien régional enregistre un recul global de 5,3 % avec 2 844 tonnes. Montpellier qui assure plus de 90 % de ce trafic, enregistre une faible progression (+ 2 %). Le trafic postal, quant à lui, réalise 4 574 tonnes et gagne près de 9 %.

Trafic passagers dans les aéroports du Languedoc-Roussillon



Trafic dans les aéroports du Languedoc-Roussillon en 2002

	Nombre de passagers 2002	Evolution 2002/2001 en %	Fret 2002 en tonnes	Evolution 2002/2001 en %
Montpellier Méditerranée	1 566 169	+ 1,3	2 831	+ 2,0
Perpignan Rivesaltes	647 279	+ 46,0	12	- 75,9
Nîmes Arles Camargue	231 047	- 27,6	1	- 99,6
Béziers Vias	67 935	- 7,4	-	-
Carcassonne Salvaza	187 819	- 11,4	-	-
Total	2 700 249	+ 4,5	2 844	- 5,3

Source : Direction régionale de l'aviation civile du sud-est

Pour en savoir plus

FRANCE

Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme
Direction des affaires économiques et internationales, service économique et statistique

Notes de synthèse (bimestriel)

Notes de conjoncture des transports (mensuel)

Bulletin de liaison des observatoires régionaux des transports

Données détaillées du SES: série transport

Mémento des statistiques des transports en 2001 — édition 2003

REGION

Direction régionale de l'Équipement du Languedoc-Roussillon
Observatoire régional des transports

« Annuaire statistique des transports », 28^{ème} édition 2003 (annuel)

« Les cahiers transports aménagement en Languedoc-Roussillon »

