

*Si le dernier quart de l'année a subi les conséquences des attentats du 11 septembre, un point sur la situation des transports fin août, confirme que certains indicateurs passaient déjà dans le rouge. La conjoncture régionale qui a souvent, par le passé, manifesté un décalage avec son contexte national, se présente cette année en harmonie presque parfaite*

## Seul le transport routier tire son épingle du jeu

Gérard GRES — DRE

### Contexte national

Un ralentissement de l'économie française et des prix des carburants en baisse sensible, font que 2001, enregistre un report du rail vers la route, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. La circulation routière a repris une progression soutenue.

Le transport ferroviaire du fret a nettement reculé, au profit de la route et particulièrement du routier pour compte propre. Le trafic fluvial est retourné à la baisse. L'activité des ports métropolitains est pratiquement stable.

Déjà sensible auparavant, le ralentissement du transport aérien s'est accentué après les événements du 11 septembre.

### En région...

#### La route toujours à son avantage

L'attachement du transport routier à la croissance semble pérenne. Le nombre de poids lourds de plus de 2 essieux, au Perthus sur l'A9 atteint 2625700 unités, soit un gain de 3,4 % par rapport à 2000. Mais des informations concernant un ralentissement de l'ordre de 3 % des échanges commerciaux intra-communautaires, composante importante des flux autoroutiers dans la région, peut expliquer en partie ce taux qui est un des plus faibles observés depuis longtemps.

Pour les deux autres sections autoroutières qui servent d'indicateurs à cette analyse, un changement dans la classification des véhicules décidé

par la société des Autoroutes du Sud de la France, ne permet plus la comparaison avec les années antérieures. Seuls, les chiffres globaux du trafic véhicules légers (VL) plus poids lourds (PL) sont comparables. Ces chiffres traduisent bien une augmentation du trafic de 4,5 % sur la section Le Boulou — Le Perthus avec un trafic moyen à 23700 véhicules/jour et de 6,1 % sur la section Nîmes-Ouest — Gallargues avec 67020 véhicules/jour.

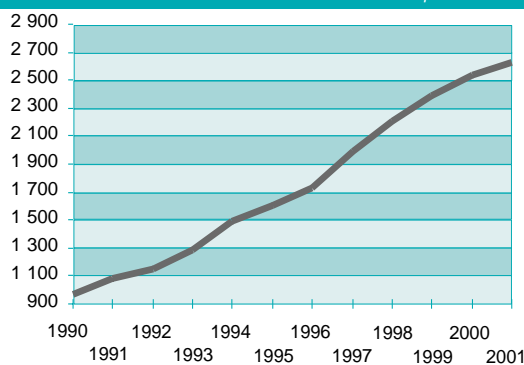
Les informations sur les immatriculations de véhicules confirment également la bonne tenue du secteur.

### Le fer à la peine

L'activité ferroviaire régionale perd 9,2 % malgré 8468,5 milliers de tonnes transpor-

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

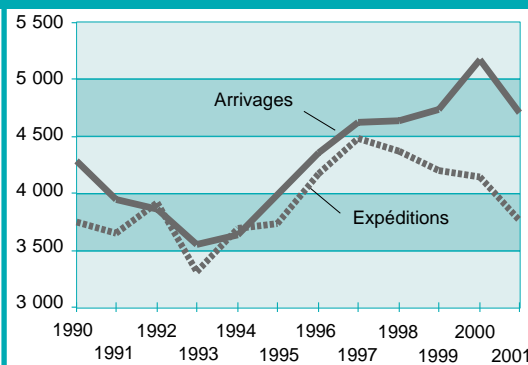
Unité : millier de poids lourds



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

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

Unité : millier de tonnes



Source : SNCF

tées. Autre signe d'inquiétude, les arrivages sont pour la première fois depuis longtemps, en recul. Ils chutent de 9,1 % avec 4 704,5 milliers de tonnes, pendant que les expéditions à 3 764,0 milliers de tonnes perdent 9,3 %.

Une analyse plus détaillée du trafic montre qu'il a manqué une tonne sur cinq dans les gares portuaires et un demi-million de tonnes dans les gares en frontière: le ralentissement du trafic international pénalise fortement le rail.

Le tonnage traité en combiné représente 35 % de l'activité ferroviaire régionale.

## Le transport combiné stable

Les techniques combinées connaissent des évolutions contrastées selon les sites.

Sur ses trois chantiers régionaux, Novatrans a chargé ou déchargé 59 800 caisses, le repli est proche de 2 %.

Novatrans, avec 5 800 caisses, se maintient à Montpellier (+0,3%) pendant que Perpignan et Port-Bou qui comptent respectivement 28 400 et 25 600 caisses perdent 1 et 3 %.

La Compagnie Nouvelle de Conteneurs (CNC) tient à Montpellier un de ses meilleurs résultats avec 20 900 conteneurs équivalent vingt pieds (EVP) pour un bon de 17,6 %. Le site de Perpignan communique 60 900 conteneurs: ce résultat montre une année sans relief particulier. Sur l'ensemble des deux sites les mouvements sont stables.

représente 7 %. Les minerais en retrait, les engrais stables, constituent le reste du trafic identifié.

A Port l'Ardoise, le fret manutentionné tombe à 57 milliers de tonnes et perd 48 % à cause des sables et graviers surtout, mais aussi des ferchromes, fer de lance traditionnel du site.

## Port-Vendres dans l'expectative

L'activité maritime de la région atteint 6 515 milliers de tonnes et gagne 2 points.

Avec 4 077 milliers de tonnes, le trafic portuaire de Sète progresse de 3 %. Les hydrocarbures tirent les importations à la hausse, les céréales avec — 30 % pénalisent les exportations.

Port La Nouvelle termine l'exercice à 2 339 milliers de tonnes et progresse aussi, mais de 2,4 %. La Nouvelle, c'est plus d'import (+12%) surtout des hydrocarbures, et moins d'export (-10 %) principalement des céréales.

Port-Vendres, avec le repli de l'activité bananière, revoit ses ambitions à la baisse. Le port ne réalise que 125 milliers tonnes.

### Activité des chantiers NOVATRANS année 2001.

Unités: nombre et %

Chantiers	Caisses mobiles	Evolution annuelle en %
Port-Bou	25 622	- 3,34
Perpignan	28 350	- 1,10
Montpellier	5 800	+ 0,32
Total	59 772	- 1,94

Source: Novatrans

### Activité des chantiers CNC année 2001

Unités: nombre et %

Chantiers	Conteneurs EVP	Evolution annuelle
Perpignan	60 920	+ 0,03
Montpellier	20 892	+ 17,60
Total	81 812	+ 1,95

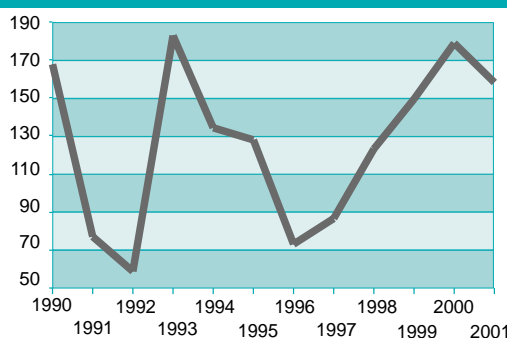
Source: CNC

## Le fluvial en difficulté

Le trafic sur le canal du Rhône à Sète à Sète atteint 158 milliers de tonnes et perd 11,5 %. Si les tourteaux de céréales et autres graines oléagineuses progressent et constituent 58 % des trafics, les céréales n'apparaissent plus. Le transport de pâte à papier, fidé-

### Evolution des quantités transportées sur le canal du Rhône à Sète

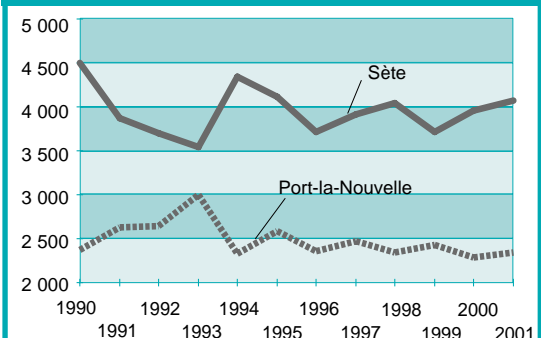
Unité: millier de tonnes



Source: Service maritime et de navigation du Languedoc-Roussillon

### Evolution des activités de transport maritime de Sète et de Port-la-Nouvelle

Unité: millier de tonnes



Source: Service maritime et de navigation du Languedoc-Roussillon

## L'aérien dans les turbulences

La répercussion des attentats de septembre est lisible dans les résultats de l'activité aéroportuaire (- 6,4 % en fin d'année) mais, si fin août, le total régional conservait une très légère avance (0,6 %), Montpellier, accusait déjà un retard sensible de 4,4 % à cause du retrait de la Swissair et de la concurrence du TGV Méditerranée.

En fin d'année, Montpellier perd 11,6 % (1 547 milliers de passagers) et Perpignan Rivesaltes marque un recul de 18 % avec une fréquentation de 433 milliers de passagers. Nîmes gagne 15 % pendant que Carcassonne maintient un rythme de croissance élevé (+ 58 %) et affiche 212 milliers de passagers.

De fait, le salut de l'aérien régional vient surtout de la Ryanair dont les liaisons sur Londres à partir de Carcassonne mais aussi de Nîmes et Perpignan dégagent un coin de ciel chargé par la libéralisation de l'aérien, les attentats aux Etats-Unis et l'effet TGV.

Pour le fret, Montpellier confirme son monopole régional. ■

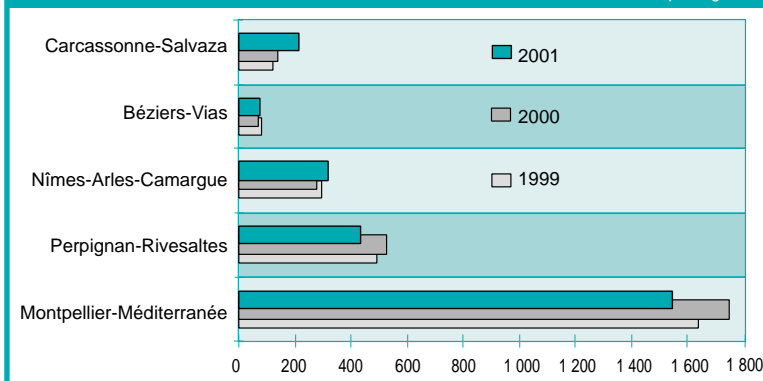
Trafic dans les aéroports du Languedoc-Roussillon en 2001

	Nombre de passagers 2001	Evolution 2001/2000 en %	Fret 2001 en tonnes	Evolution 2001/2000 en %
Montpellier Méditerranée	1 546 782	- 11,6	2 774	+ 17,0
Perpignan Rivesaltes	433 264	- 18,0	88	- 67,8
Nîmes Arles Camargue	319 265	+ 15,0	129	- 25,9
Béziers Vias	73 340	+ 6,5	12	- 19,8
Carcassonne Salvaza	212 012	+ 55,6	-	-
Total	2 584 663	- 6,4	3 003	+ 6,0

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

Trafic passagers dans les aéroports du Languedoc-Roussillon 1999, 2000 et 2001

Unité : millier de passagers



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

La direction régionale de l'Équipement gère l'Observatoire Régional des Transports (ORT). Elle a mis en place un comité d'orientation composé des représentants des différents modes de transport.

L'ORT enregistre depuis plus de 20 ans l'ensemble des données disponibles dans les domaines des transports de marchandises et de voyageurs qui concernent la région. Tous les modes de transport, individuels ou collectifs, tous les centres et chantiers de transport régionaux sont observés. L'activité régionale, nationale et internationale est comptabilisée et analysée.

L'ORT réalise, dans tous ces domaines, des études économiques et des analyses de conjoncture.

Contact : Gérard Grès  
ARTEA ORT/LR  
Tél : 04 67 20 52 12  
mailto : gérard.grès@équipement. gouv. fr

## 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 1999 — édition 2001*

### REGION

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

« *Annuaire statistique des transports* », 27<sup>ème</sup> édition 2001 (annuel)

« *Les cahiers transports aménagement en Languedoc-Roussillon* »



## La Direction régionale de l'Équipement du Languedoc-Roussillon

vous propose parmi ses publications

