



# La conjoncture régionale des transports au 3<sup>e</sup> trimestre 2011

Novembre 2011



## I - Statistiques régionales du transport de marchandises

### ■ Transport routier

#### *Enquête sur le transport routier de marchandises pour le troisième trimestre 2011*

##### Des indicateurs économiques moroses

Le ressenti des entreprises concernant le climat économique est en nette dégradation ce trimestre. Pour comparaison, au troisième trimestre de 2010 et au deuxième de 2011, moins d'un quart des entreprises jugeaient le climat économique mauvais. Au troisième trimestre 2011, 38% des participants à l'enquête le définissent comme «mauvais» quand moins de 10% le considéraient «bon».

Le même constat est réalisé sur la trésorerie des entreprises par rapport au trimestre précédent. Un tiers du panel affirme que la trésorerie est «mauvaise».

Malgré ce contexte, le nombre de conducteurs est en hausse dans 11% des entreprises. En revanche, 6,6% des entreprises ayant répondu voient ce nombre baisser.

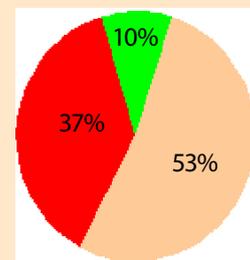
Enfin, sans surprise, pour 56% des entreprises ayant répondu à l'enquête, le meilleur mois du troisième trimestre a été celui de septembre 2011.

##### Les trafics presque stables, sauf à l'international

Les trafics ne subissent pas entièrement la dégradation du climat économique, puisqu'ils restent quasi-stables sur le trafic «courte distance» et pour les distributions urbaines. En revanche, une baisse est constatée sur les trafics «longue distance». Cette baisse est encore plus marquée sur les trafics internationaux.

##### Climat économique

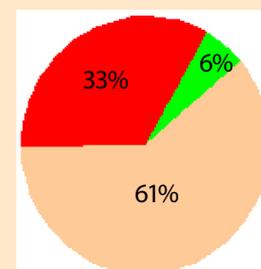
% d'entreprises



- bon
- moyen
- mauvais

##### Trésorerie des entreprises

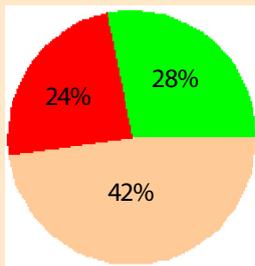
% d'entreprises



- bonne
- normale
- mauvaise

## Accentuation du cabotage

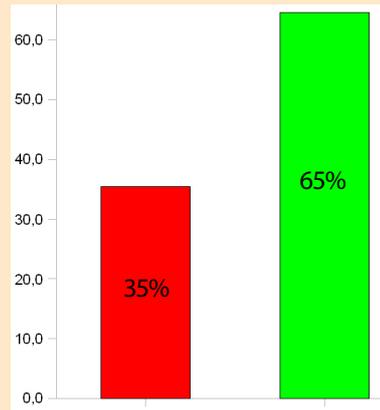
% d'entreprises



- en hausse
- stable
- en baisse

## Difficultés d'embauche

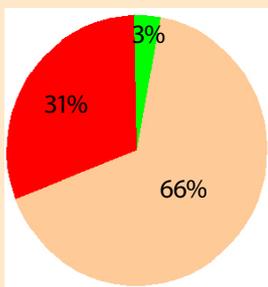
% d'entreprises



- Non
- Oui

## Délais de paiement

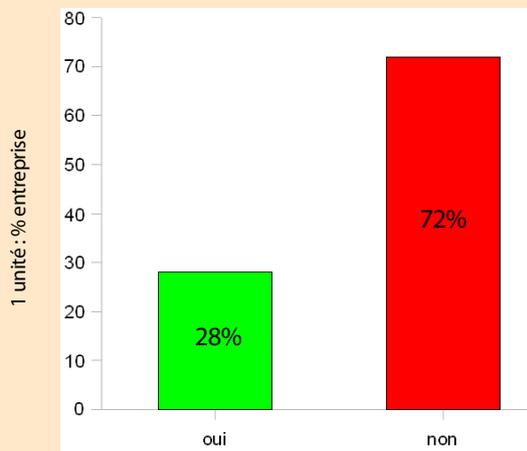
% d'entreprises



- en hausse
- stable
- en baisse

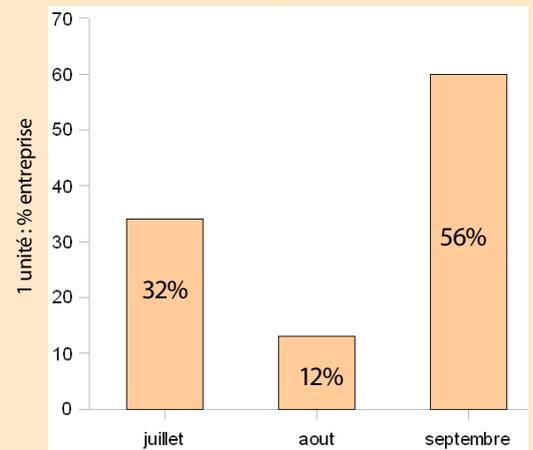
## Achat de véhicules

% d'entreprises



## Meilleur mois du premier trimestre

% d'entreprises



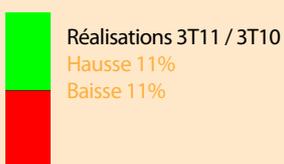
## Des prévisions pessimistes à l'international

La tendance concernant l'évolution du nombre de conducteurs est identique à celle des autres indicateurs. Seules 5% des entreprises envisagent une hausse, alors que 13% prévoient une baisse du nombre de leurs conducteurs.

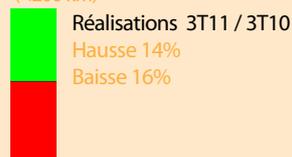
Concernant les trafics courte distance, longue distance et de distribution urbaine, les prévisions sont un peu moins bonnes qu'au trimestre précédent. Cependant, les chiffres restent équivalents au troisième trimestre 2010.

Les prévisions pour les trafics internationaux sont très pessimistes; 21% des sondés envisagent une baisse, seulement 4% prévoient une hausse.

### TRAFIC DISTRIBUTION URBAINE



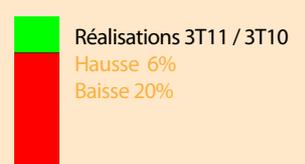
### TRAFIC COURTES DISTANCES (<200 km)



### TRAFIC LONGUES DISTANCES (>200 km)

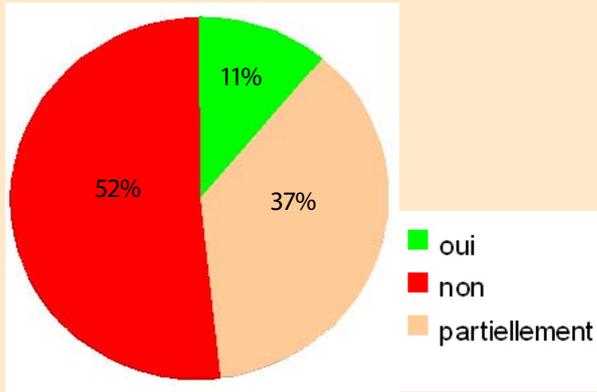


### TRAFIC INTERNATIONAL



## Équipement en pneus neige des véhicules

% d'entreprises



## Viabilité hivernale

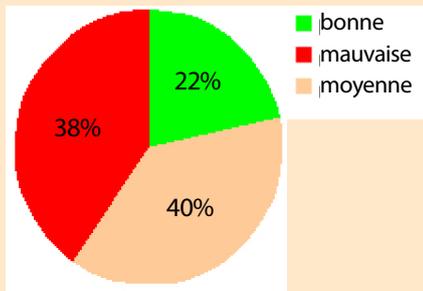
Plus de 50% des entreprises de transport routier affirment qu'elles ne sont pas du tout équipées de pneus neige, 11% qu'elles le sont totalement.

Concernant les interdictions de circulation consécutives à des intempéries, 22% des sondés estiment la transmission de l'information nationale «bonne». En revanche plus du tiers la jugent «mauvaise», et 40% «moyenne». Le relais de l'information au niveau régional est assez mal jugé également, 56% estimant qu'elle est mal relayée.

Les barrières de dégel sont portées à connaissance des transporteurs sous différentes formes : 50 % des entreprises perçoivent l'information par les médias, 28% par courriel et 22% par un autre moyen de communication.

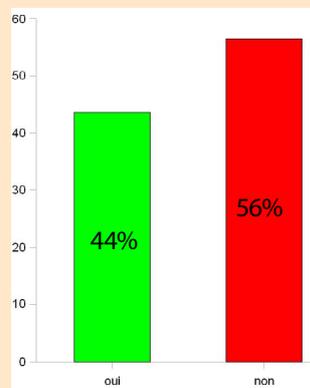
## Transmission nationale de l'information

% d'entreprises



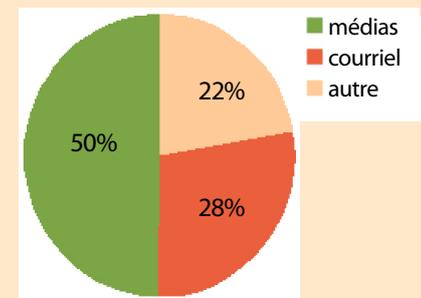
## Relai régional

% d'entreprises



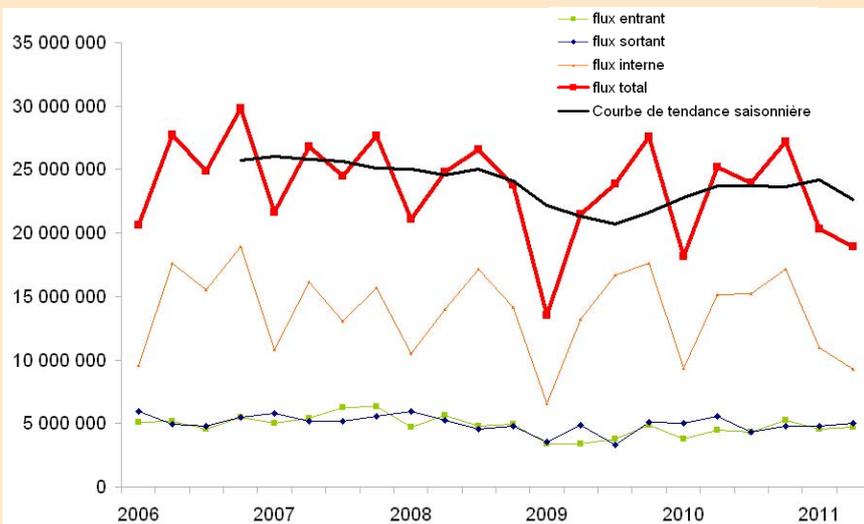
## Mode de transmission de l'information

% d'entreprises



## Données statistiques dans le secteur du transport routier de marchandises

### Tonnes de marchandises transportées par la route en Champagne-Ardenne



Au deuxième trimestre 2011, le nombre de tonnes de marchandises transportées par la route est pour la deuxième fois consécutive en baisse (-9.7% après -25%). Ce chiffre est d'autant plus interpellant qu'historiquement, le deuxième trimestre de chaque année enregistre un rebond par rapport au premier trimestre.

Les tonnes de marchandises transportées sont également en forte baisse en comparaison avec les mêmes trimestres des années précédentes. En effet, il est en recul de 25% par rapport au deuxième trimestre 2010 et de 12% par rapport au deuxième trimestre 2009.

# Statistiques nationales du transport routier de marchandises

Données du deuxième trimestre 2011

## Léger recul de l'activité

L'activité de transport routier de marchandises du pavillon français au deuxième trimestre 2011, mesurée en tonnes-kilomètres, est en repli de 0,9% par rapport au premier trimestre 2011, faisant suite à une baisse de 2,6% au premier trimestre. Ce recul provient du transport pour compte propre (-10,1%) tandis que le transport pour compte d'autrui croît de 1,2%.

## Stagnation de l'activité nationale du pavillon français

Le nombre de tonnes-kilomètres réalisées en transport national est stable au deuxième trimestre (-0,1%), après une baisse de 2,9% au trimestre précédent. En revanche, le transport international, sur la partie française des parcours, décroît au deuxième trimestre de 12,5% après une remontée de 3,0% au premier trimestre.

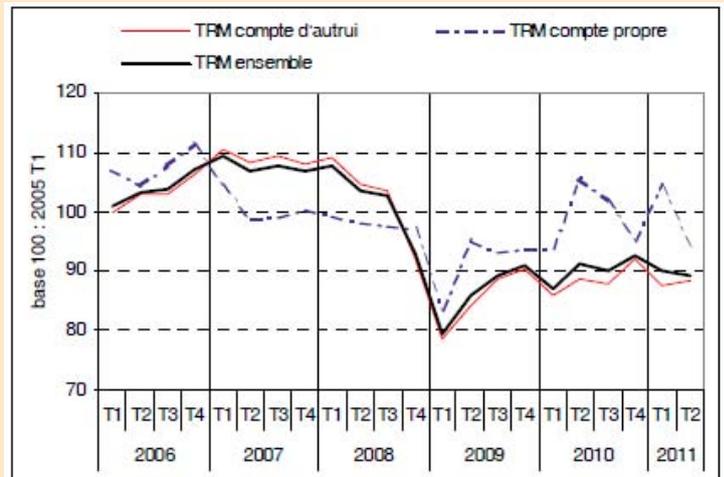
## Poursuite des achats de poids lourds

Le cycle de reprise des achats de poids lourds neufs poursuit sa phase de hausse, en lien avec l'augmentation des investissements des entreprises. Les achats de poids lourds augmentent de 7,5% (après +11,1%), se rapprochant des niveaux observés avant 2009.

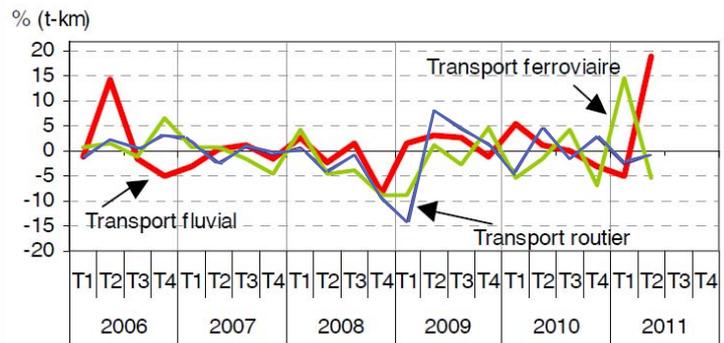
## Légère hausse de l'emploi dans les transports

Au deuxième trimestre 2011, l'emploi salarié du secteur des transports et de l'entreposage progresse de 0,2%. L'emploi intérimaire se redresse (+2,3%), et le taux de recours à l'intérim se stabilise à 4,1%. Enfin, la masse salariale versée par les entreprises du secteur transport et entreposage augmente de 1,6%.

## Évolution des tonnes-km dans le TRM



## Fret terrestre par mode



## Transport terrestre de fret

### évolution des tonnes-km en trafic national

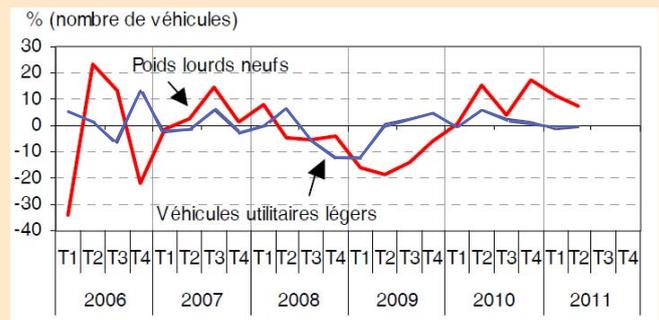


### évolution des tonnes-km en trafic international



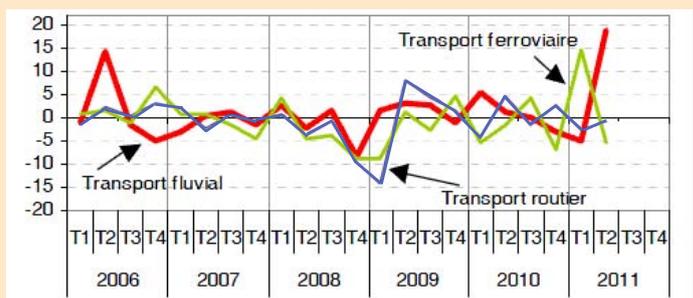
## Achat de véhicules de transports

(Base 100 = T1-2004)



## Fret terrestre par mode

Evolution en % (T/T-1)



source des données : Soes (service de l'observation et des statistiques)

Le trafic fluvial en Champagne-Ardenne au troisième trimestre 2011 est en hausse de 20% par rapport au même trimestre en 2010, mais affiche une baisse de 16% par rapport au deuxième trimestre 2011.

Toutefois, il est à noter que les variations négatives pour ce trimestre par rapport au précédent sont consécutives à un problème de conjoncture économique locale ; la qualité de la récolte et la fluctuation des prix dans l'activité céréalière génèrent la révision, voire l'annulation de contrats, et ainsi une diminution des exportations de céréales.

Trafic fluvial des ports régionaux par bassin pour le 3<sup>e</sup> trimestre 2011 (tonnes)

Ports	Charg.	Décharg.	Total	3T11/2T11	3T11/3T10
(10) Nogent-sur-Seine	128 651	8 944	137 595	1%	46%
(51) Reims	12 797	24 116	36 913	-43%	136%
Autres ports	9 943	983	10 926	-61%	-47%
Bassin de la Seine	151 391	34 043	185 434	-19%	42%
(08) Givet	75 654	40 660	116 314	-10%	3%
Autres ports	2 610	-	2 610	74%	-77%
Bassin du Nord-Est	78 264	40 660	118 924	-9%	-5%
Champagne-Ardenne	229 655	74 703	304 358	-16%	20%
Ports de Picardie (arrond. Champagne)	23 698	18 090	41 788	10%	-4%

Évolution du trafic annuel des principaux ports régionaux depuis 2006 (tonnes)

Ports	2006	2007	2008	2009	2010	10/09
(10) Nogent-sur-Seine	305 712	340 641	355 863	345 227	376 877	+9,2%
(51) Reims	340 641	152 309	79 304	66 068	88 140	+33,4%
Autres ports (Bassin de la Seine)	355 863	151 782	104 725	65 718	106 438	+62,0%
Bassin de la Seine	345 227	644 732	539 692	477 013	571 455	+19,8%
(08) Givet	376 877	370 661	379 503	398 936	423 707	+6,2%
Autres ports (Bassin du Nord Est)	104 754	43 152	36 136	45 893	33 140	-27,8%
Bassin du Nord Est	481 631	413 813	415 639	444 829	456 847	+2,7%
Champagne-Ardenne	1 089 396	1 058 545	955 331	921 842	1 028 302	11,5%

Au niveau de l'activité portuaire, Nogent-sur-Seine reste le premier port en terme de trafics devant Givet. Ces deux ports représentent 83% de l'activité portuaire champardennaise.

Évolution des chargements et déchargements en Champagne-Ardenne depuis 1999 (milliers de tonnes)



Au 12 décembre 2010, la longueur totale de la part du réseau ferré national (RFN) située sur le territoire de la région Champagne-Ardenne est de 1 572,8 kilomètres, soit 5,5 % du réseau en exploitation.

La répartition des différentes sections élémentaires en grandes catégories est la suivante :

- lignes périurbaines à trafic moyen (catégorie B) : 9,5 kilomètres ;
- grandes lignes interurbaines à fort trafic (catégorie C) : 429,2 kilomètres ;
- grandes lignes interurbaines à trafic moyen (catégorie D) : 519,9 kilomètres ;
- lignes à grande vitesse (catégorie N4) : 98,1 kilomètres ;
- autres lignes (catégorie E) : 516,1 kilomètres ;

Par rapport au précédent compte-rendu des sillons, la longueur du RFN en Champagne-Ardenne a baissé de 25,8 kilomètres, du fait de l'arrêt de l'exploitation de la section Mouzon-Stenay et de la précision de la limite d'exploitation de la section de Troyes à Poliset.

La Champagne-Ardenne compte une gare supplémentaire puisque la gare de Poix-Terron a été inaugurée.

## I) Détail des réservations de sillons (en sillons-km, réservés sur le RF national)

### En France:

Activité	2008			2009			2010		
	Volume	Part	2008 p/r à 2007	Volume	Part	2009 p/r à 2008	Volume	Part	2010 p/r à 2009
<b>Trains nationaux et internationaux de voyageurs</b>	191 394 049	31,9%	+2,7%	190 778 605	34,1%	-0,3%	190 002 288	34,7%	-0,4%
dont TAGV	137 807 345	23,0%	+7,7%	139 787 592	25,0%	+1,4%	140 048 796	25,6%	+0,2%
dont Eurostar	-	-	-	-	-	-	1 142 097	-	-
TRN /Corail	30 616 864	8,9%	-8,3%	28 672 566	9,1%	-4,8%	26 584 750	8,9%	-4,3%
TIR / Corail Intercités	22 969 840			-6,4%			-2,8%		
<b>Trains régionaux de voyageurs</b>	239 577 462	40,0%	+4,8%	242 947 135	43,5%	+1,4%	248 288 974	45,4%	+2,2%
dont TER	178 551 779	29,8%	+5,5%	180 199 467	32,2%	+0,9%	184 038 261	33,6%	+2,1%
dont TER Champagne-Ardenne	-			6 328 664	3,5%	+0,1%	6 390 739	3,5%	+1,0%
Transilien	61 025 684	10,2%	+2,7%	62 747 668	11,2%	+2,8%	64 250 713	11,7%	+2,4%
<b>Fret (toutes EF)</b>	<b>153 197 886</b>	<b>25,6%</b>	<b>+3,1%</b>	<b>112 205 748</b>	<b>20,1%</b>	<b>-26,8%</b>	<b>106 216 155</b>	<b>19,4%</b>	<b>-5,3%</b>
Divers (matériel, HLP)	15 306 194	2,6%	-7,8%	12 934 164	2,3%	-15,5%	2 429 700	0,4%	-81,2%
<b>Total toutes EF</b>	<b>599 475 591</b>	<b>100,0%</b>	<b>+3,3%</b>	<b>558 865 651</b>	<b>100,0%</b>	<b>-6,8%</b>	<b>546 937 116</b>	<b>100,0%</b>	<b>-2,1%</b>
dont SNCF	583 944 928	97,4%	+2,0%	543 347 325	97,2%	-7,0%	527 016 277	96,4%	-3,0%
dont Entreprises Ferroviaires Alternatives* (incluant les EFA voyageurs)	15 530 664	2,6%	+94,6%	15 518 326	2,8%	-0,1%	19 920 839	3,6%	+28,4%

Détails Fret	2009			2010		
	Volume	Part fret	2009 p/r à 2008	Volume	Part fret	2010 p/r à 2009
SNCF	96 687 421	86,17%	-29,8%	87 437 413	82,32%	-9,6%
Entreprise ferroviaires alternatives	15 518 326	13,83%	-0,1%	18 778 742	17,68%	+21,0%
<b>Total Fret</b>	<b>112 205 748</b>	<b>100,00%</b>	<b>-26,8%</b>	<b>106 216 155</b>	<b>100,00%</b>	<b>-5,3%</b>

Les réservations sur le réseau ferré national se répartissent en trois grands types de services : les trains de voyageurs nationaux et internationaux, les trains régionaux de voyageurs (toutes régions confondues, y compris l'Île-de-France), et les trains de fret.

Comme constaté précédemment pour la tendance 2009/2008, le volume de réservation en 2010, exprimé en sillons-kilomètres, est en recul (-2,1% par rapport à 2009).

Cette baisse globale de 2% s'explique par de nombreux mouvements sociaux ayant impacté le trafic ferroviaire et par l'influence de la crise économique. On peut également noter :

- une légère baisse de 0,4% de l'activité voyageurs nationaux et internationaux, liée à la baisse de l'activité Corail et Corail Intercités (-4,3%). Cette baisse peut s'expliquer par des suppressions de liaisons et des transferts d'activités vers le TER qui voit son activité augmenter de +2,2%, et par la baisse structurelle du trafic de l'activité Corail. La stabilité de l'activité TAGV s'explique par l'impact de la crise économique et l'absence d'ouverture de projets majeurs d'infrastructures en France. L'activité TER Champagne-Ardenne a augmenté de 1% par rapport à l'année précédente.

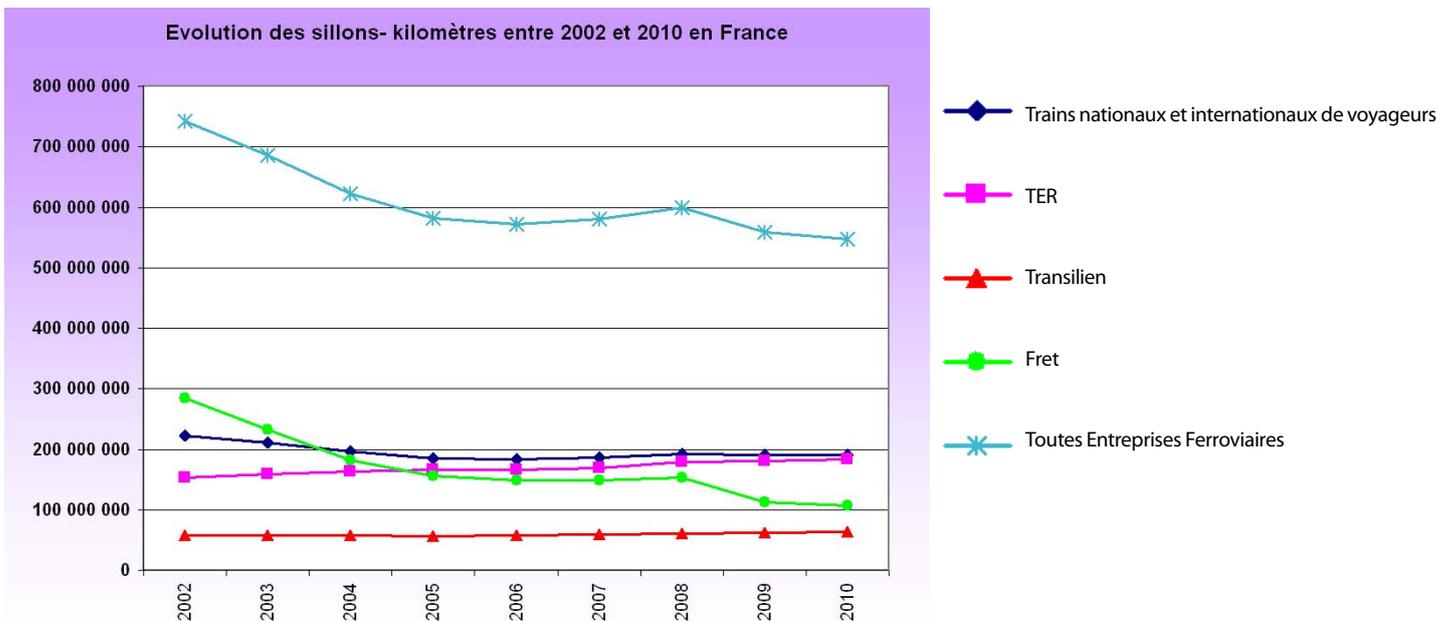
- une forte baisse de 5,3% de l'activité fret sur le réseau ferré national (-5,9 millions de sillons-km). Cette baisse est imputable à Fret SNCF qui enregistre une diminution de 9,6%, RFF ayant facturé en 2010 aux entreprises ferroviaires alternatives 18,7 millions de sillons-kilomètres. La cause principale de ce recul est le contexte de crise économique et l'amorce de l'abandon de la majeure partie du trafic de wagon isolé. Malgré ce contexte, la part des entreprises ferroviaires alternatives dans l'activité fret progresse, passant de 13,8% à 17,7%.

Dans la pratique, les trafics captés par les entreprises ferroviaires alternatives proviennent de plusieurs sources :

- des trafics gagnés lors d'appels d'offres réalisés par des chargeurs, au détriment de l'entreprise ferroviaire historique ;
- de nouveaux trafics qui n'étaient pas (ou plus) réalisés par le mode ferroviaire ;
- par un développement d'activité suite à la reprise de trafics existants.

Avec une part de 45,4% des sillons-kilomètres réservés, les trains régionaux de voyageurs constituent l'activité ayant le volume de réservation le plus important sur le réseau ferré national, devant les trains nationaux et internationaux de voyageurs (34,7%) et de fret (19,4%).

Evolution du volume de sillons-kilomètres sur l'ensemble des années 2002 à 2010:



## En Champagne-Ardenne

Par rapport à 2009, l'évolution en Champagne-Ardenne est marquée par une baisse générale de 6,6 % en nombre de sillons-km, un peu plus forte que la moyenne nationale du fait de son activité de transit fret. Cette évolution traduit :

- une hausse des sillons-kilomètres nationaux et internationaux voyageurs (2,9%), consécutifs à une hausse des sillons-kilomètres TGV (+5,4%) et corail intercitys (2,9%);
- une stagnation de l'activité TER;
- une décroissance de l'activité Fret (qui perd 7,7% de sillons-kilomètres). Les sillons-kilomètres des trains de fret représentent encore presque 40% des sillons en 2010 (soit le double de la moyenne nationale). Toutefois, les activités fret ont plus décliné en Champagne-Ardenne que sur la moyenne nationale.

Activité	Sillons km en 2009		Sillons km en 2010		Evolution 2010/2009
	Volume	Repartition	Volume	Repartition	
Trains nationaux et internationaux de voyageurs	6 072 685	28,11 %	6 253 317	30,85 %	2,9%
dont TGV	4 058 364	66,80 %	4 292 259	68,64 %	5,4%
dont Corail	475 020	7,8 %	376 444	6,02 %	-26,2 %
dont CIC	1 539 301	25,40 %	1 584 614	25,34 %	2,9%
TER	5 907 248	27,35 %	5 908 571	29,15 %	0,0 %
Fret (toutes EF)	8 639 083	40 %	8 024 461	39,59 %	-7,7 %
Divers (matériel, HLP)	980 763	4,54%	82 392	0,41 %	-1090,4%
Total toutes EF	21 599 779	100 %	20 268 741	100%	-6,6 %
Total national toutes EF	558 865 651	-	546 937 116	-	-2,1 %

## II) Détail des circulations en France (trains-km)

Activité	2008			2009			2010		
	Volume	Part	2008 p/r à 2007	Volume	Part	2009 p/r à 2008	Volume	Part	2010 p/r à 2009
Trains nationaux et internationaux de voyageurs	187 254 327	34,6%	+3,8%	186 558 569	36,0%	-0,4%	179 993 541	37,1%	-3,5%
dont TAGV	133 755 508	24,7%	+9,0%	135 583 605	26,2%	+1,4%	132 595 727	27,4%	-2,2%
dont Eurostar	-	-	-	-	-	-	1 553 954	-	-
TRN /Corail	30 576 072	9,9%	-7,4%	28 669 137	9,8%	-4,7%	24 728 095	9,5%	-10,1%
TIR / Corail Intercités	22 922 747			-5,1%			21 115 765		
Trains régionaux de voyageurs	232 017 850	42,8%	+5,0%	236 276 605	45,6%	+1,8%	227 365 000	46,9%	-3,8%
dont TER	172 462 475	31,8%	+5,6%	174 964 768	33,8%	+1,5%	168 342 349	34,7%	-3,8%
dont TER Champagne-Ardenne	-	-	-	6 326 674	3,6%	+0,7%	6 014 568	3,6%	-4,9%
Transilien	59 555 375	11,0%	+3,5%	61 311 837	11,8%	+2,9%	59 022 651	12,2%	-3,7%
Fret (toutes EF)	107 047 280	19,8%	-4,1%	82 864 987	16,0%	-22,6%	75 427 408	15,6%	-9,0%
Divers (matériel, HLP)	15 357 093	2,8%	-12,0%	12 560 373	2,4%	-18,2%	1 973 905	0,4%	-84,3%
Total toutes EF	541 676 550	100,0%	+2,1%	518 260 534	100,0%	-4,3%	484 759 854	100,0%	-6,5%
dont SNCF	534 235 417	98,6%	+1,4%	507 914 114	98,0%	-4,9%	470 874 794	97,1%	-7,3%
dont Entreprises Ferroviaires Alternatives* (incluant les EFA voyageurs)	7 441 133	1,4%	+101,7%	10 346 419	2,0%	+39,0%	13 885 060	2,9%	+34,2%

À l'instar des sillons-km, les trains-km subissent également une baisse entre 2009 et 2010 (-6.5%). Cette baisse s'explique en grande partie de la même façon que pour la baisse des sillons-km (principalement la crise économique, les mouvements sociaux et les conditions climatiques défavorables).

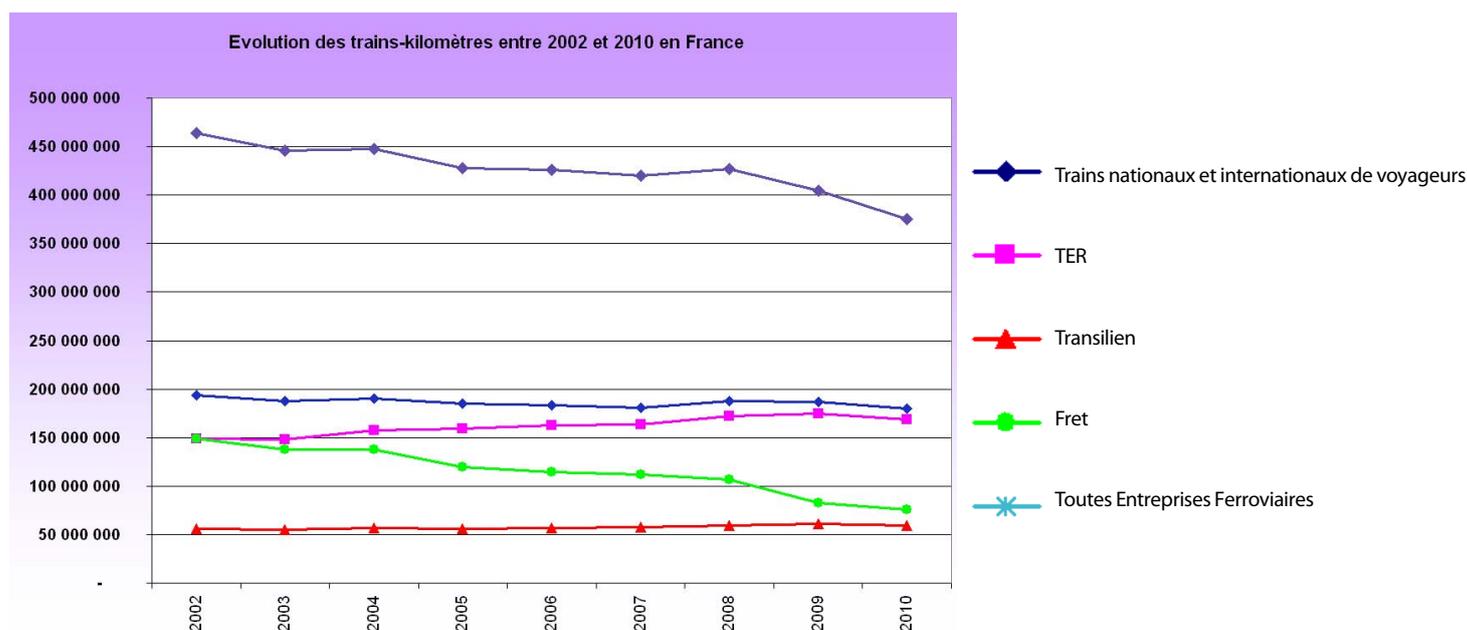
On constate pour l'année 2010, comme pour l'année 2009, une surréservation des sillons par rapport aux circulations. Ce phénomène est particulièrement vrai pour l'activité fret (30%).

Au niveau de l'activité Fret en 2010, en plus de l'opérateur historique Fret SNCF, 7 entreprises ferroviaires alternatives ont circulé sur le réseau ferré national :

- Europorte-France (anciennement Veolia-Cargo-France);
- Euro-Cargo-Rail;
- B-Cargo;
- CFL-Cargo;
- Colas-Rail;
- VFLI;
- Europorte-Channel (anciennement Europorte 2).

Les trains-km Fret enregistrent un recul de 9%. Malgré ces résultats en baisse, le taux de circulation (tr-km/s-km) des entreprises de Fret s'améliore de 2,2 points toutes entreprises ferroviaires confondues. Cette amélioration traduit une meilleure gestion des sillons par les entreprises ferroviaires et également une meilleure disponibilité du réseau.

## L'évolution du volume des trains-kilomètres sur la période 2002-2010



## III) Détail des circulations électriques en France (en trains-km)

Activité	2008			2009			2010		
	Volume	Part	2008 p/r à 2007	Volume	Part	2009 p/r à 2008	Volume	Part	2010 p/r à 2009
Trains nationaux et internationaux de voyageurs	178 019 845	41,7%	+4,2%	177 484 995	43,9%	-0,3%	171 326 680	45,7%	-3,5%
dont TAGV	133 752 092	31,3%	+9,0%	135 581 773	33,5%	+1,4%	132 592 456	35,4%	-2,2%
dont Eurostar	-	-	-	-	-	-	1 553 954	-	-
TRN /Corail	28 769 222	10,4%	-8,0%	26 953 841	10,4%	-5,3%	23 276 133	9,9%	-11,3%
TIR / Corail Intercités	15 498 532			14 949 381			13 904 137		
Trains régionaux de voyageurs	157 496 802	36,9%	+6,3%	161 995 401	40,0%	+2,9%	152 784 142	40,8%	-5,7%
dont TER	99 469 212	23,3%	+8,5%	102 180 373	25,3%	+2,7%	95 718 678	25,5%	-6,3%
dont TER Champagne-Ardenne				2 548 698	2,5%	+0,0%	2 472 548	2,6%	-3,0%
Transilien	58 027 590	13,6%	+2,8%	59 815 028	14,8%	+3,1%	57 065 463	15,2%	-4,6%
Fret (toutes EF)	80 528 343	18,9%	-8,8%	57 000 444	14,1%	-29,2%	49 538 347	13,2%	-13,1%
Divers (matériel, HLP)	10 647 569	2,5%	-16,6%	8 029 045	2,0%	-24,6%	1 270 612	0,3%	-84,2%
Total toutes EF	426 692 560	100,0%	+1,6%	404 509 885	100,0%	-5,2%	374 919 780		-7,3%
dont SNCF	425 275 361	99,7%	+1,4%	402 346 731	99,5%	-5,4%	368 873 560	98,4%	-8,3%
dont Entreprises Ferroviaires Alternatives* (incluant les EFA voyageurs)	1 417 199	0,3%	+138,7%	2 163 154	0,5%	+52,6%	6 046 221	1,6%	+179,5%

Le rapprochement entre ce tableau et le précédent permet de constater qu'une large majorité (77,3%) des circulations sur le réseau ferré national est effectuée par des tractions électriques, malgré une légère baisse par rapport à 2009 (-0,8 pts).

Par activité, ce taux est très variable ; la totalité des TGV, la quasi-totalité des trains régionaux en Ile-de-France (Transilien, 96,7%), une large majorité des Corail et Corail-Intercités (81,1%), 65,7% des trains de Fret et enfin 56,9% des TER utilisent la traction électrique.

Le TER Champagne-Ardenne est assuré à 41,1 % en traction électrique, soit en-dessous de la moyenne nationale des TER.

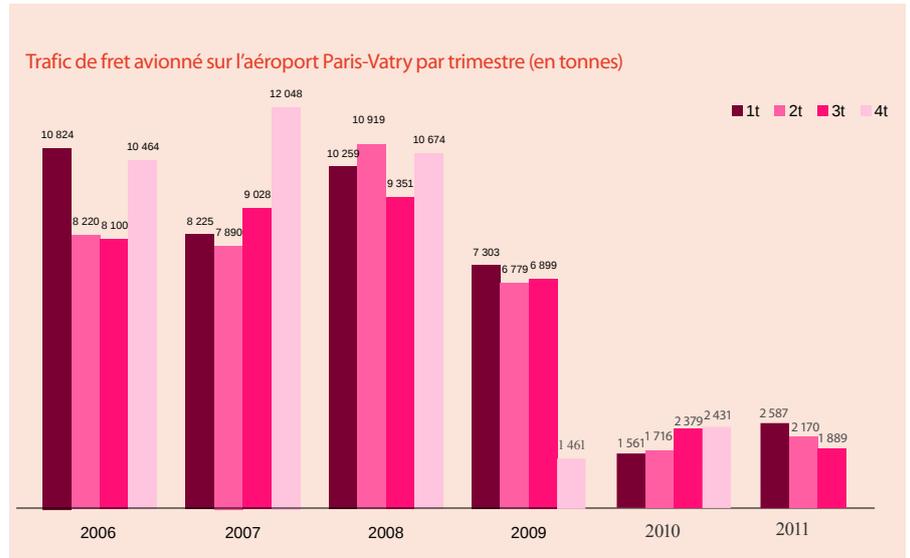
## ■ Transport aérien

Le trafic de fret avionné sur l'aéroport de Paris-Vatry est une nouvelle fois en baisse par rapport au trimestre précédent (-13%).

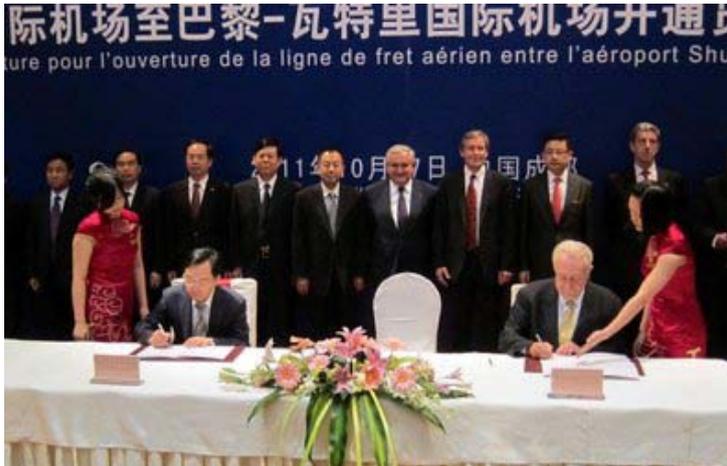
Mais l'aéroport marnais devrait connaître une hausse sensible du trafic de fret dans les prochains mois.

De fait, un accord a été signé le 17 octobre 2011, officialisant la création d'une ligne aérienne entre les aéroports de Chengdu et de Vatry. A partir du 28 mars prochain, trois vols hebdomadaires relieront cette ville de 12 millions d'habitants à l'aéroport champardennais.

La compagnie chinoise Yangtze River Express assurera trois vols cargo par semaine, chargés notamment de produits électroniques au départ de Shanghai via Chengdu à partir du 28 mars 2012. Les représentants chinois espèrent même cinq à six rotations par semaine au cours de l'année 2012.



Source : Aéroport Paris-Vatry / wk-Transport-Logistique



La cérémonie protocolaire du 17 octobre 2011 a officialisé l'accord entre l'aéroport de Vatry et celui de Chengdu, situé dans la province chinoise du Sichuan. 20 000 à 25 000 tonnes de fret annuel devraient ainsi transiter par l'aéroport champardennais.

Dès la fin du mois de mars 2012, trois Boeing de la compagnie aérienne Yangtze River Express desserviront l'aéroport de Vatry, ce qui devrait permettre le triplement du fret annuel avionné de la Champagne-Ardenne.

