



I - Statistiques régionales du transport de marchandises

■ Transport routier

Enquête sur le transport routier de marchandises pour le deuxième trimestre 2012

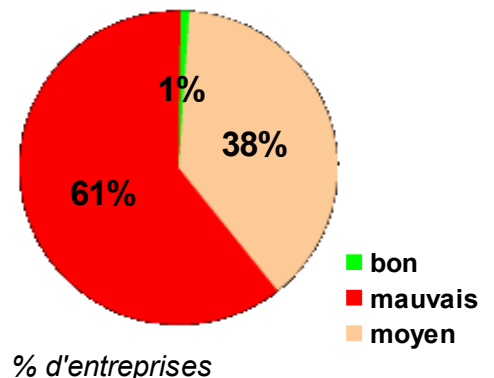
Un climat économique toujours aussi morose.

En effet, les taux énoncés par la suite, ne montrent pas d'amélioration du climat économique pour les entreprises de transports routiers. 61% des entreprises ayant répondu à notre enquête le jugent «mauvais» (+3 points par rapport au premier trimestre) contre seulement 1% l'estimant «bon» (+0 point).

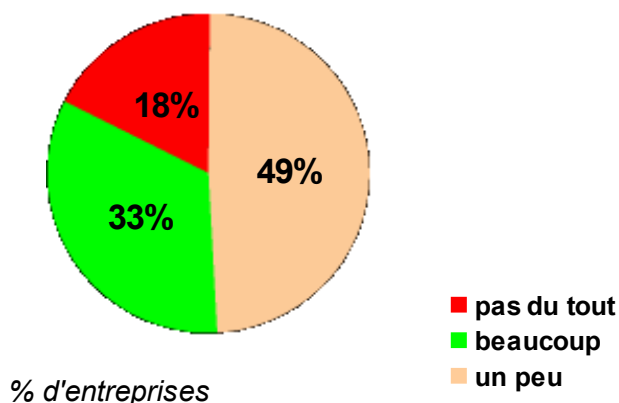
33% des entreprises de transports routiers perçoivent une forte accentuation du cabotage. 18% d'entre elles ne perçoivent pas du tout l'amplification de ce phénomène.

La situation de la trésorerie des entreprises de transports ne s'est pas améliorée par rapport au premier trimestre. 38% jugent leur trésorerie «mauvaise» (+3 points) et tandis que 2% l'estiment «bonne» (-4 points de solde d'opinion).

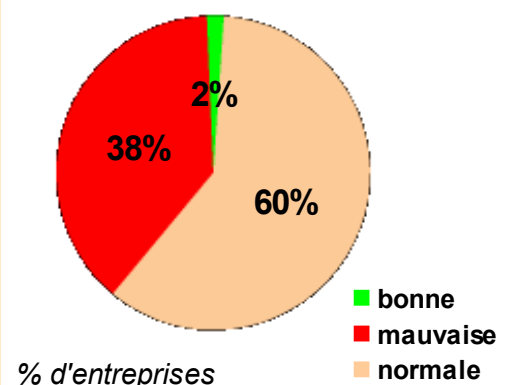
Climat économique



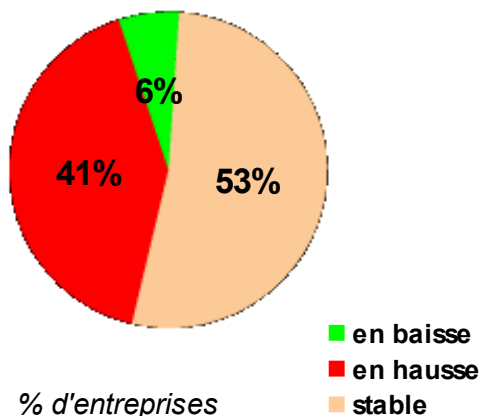
Perception d'une accentuation des opérations de cabotage



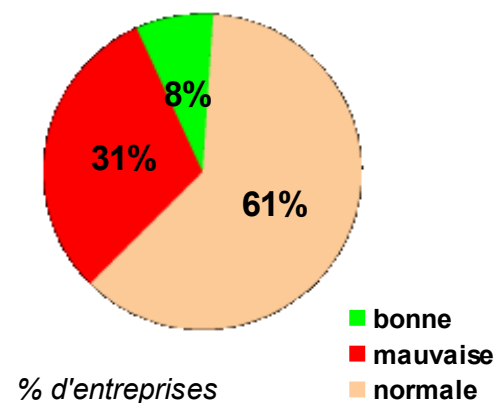
Situation de la trésorerie



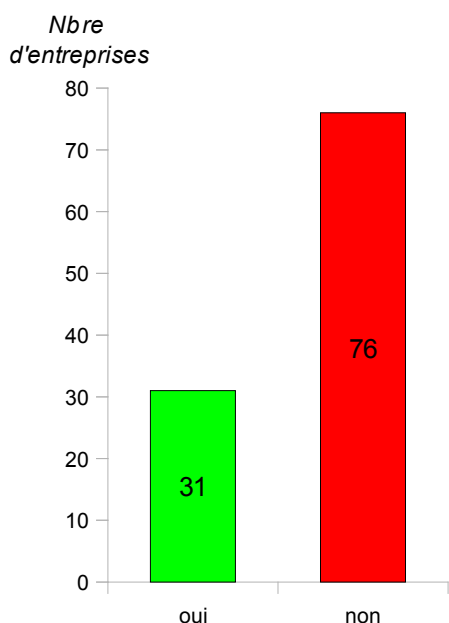
Délais de paiement des clients



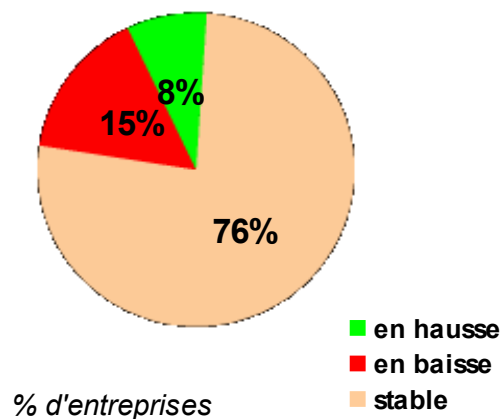
Utilisation du parc de véhicules



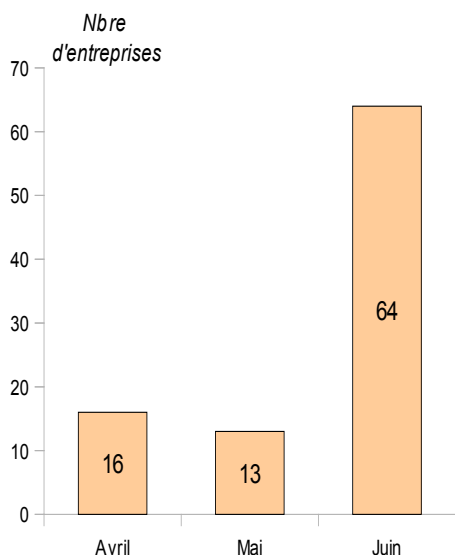
Difficultés pour embaucher des conducteurs routiers



Nombre total de conducteurs



Activités Meilleur mois du premier trimestre



Au deuxième trimestre, le délai de paiement des prestations par les clients a encore augmenté. En effet, pour 41% des entreprises interrogées, le délai est plus long et pour 6% du panel, le délai a diminué, soit une amélioration de +3 points par rapport au trimestre précédent.

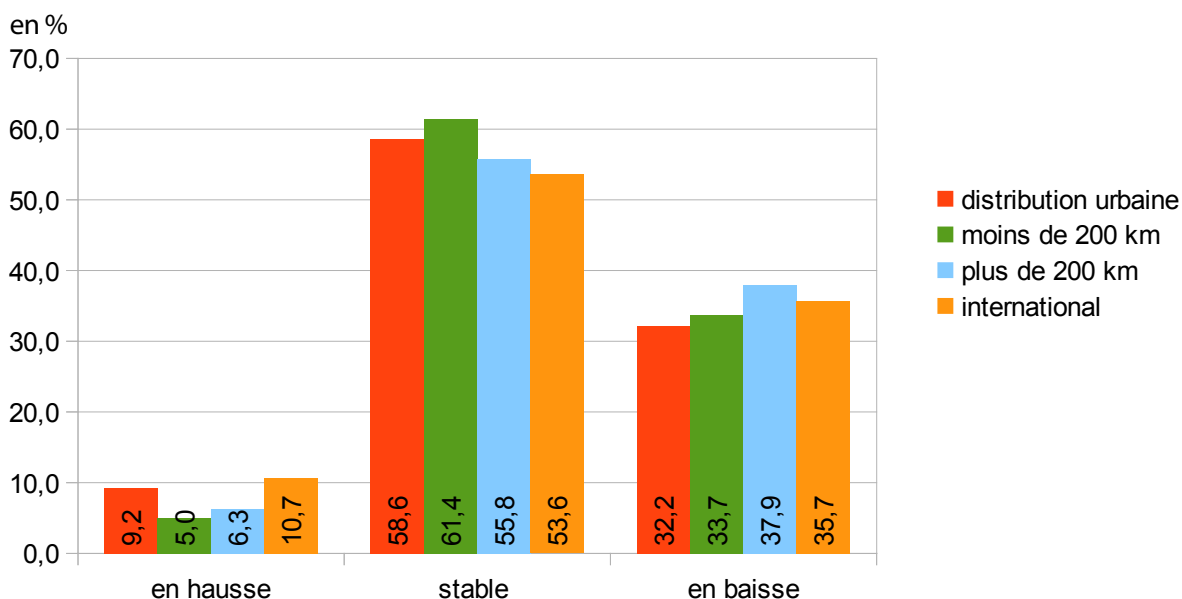
Le nombre de conducteurs a peu varié par rapport au premier trimestre (baisse dans 15% des entreprises et hausse dans 8% d'entre elles). De plus, un peu plus d'un tiers des entreprises ne rencontrent pas de difficultés d'embauche (31 réponses positives sur 107 retours).

L'utilisation du parc de véhicules est légèrement meilleure qu'au premier trimestre, 31% des entreprises qualifient de «mauvaise» leur utilisation de leur parc (-7 points) et 8% des entreprises affirment qu'elle est «bonne» (-1 point).

Le mois défini comme le meilleur au deuxième trimestre 2012 par les entreprises est le mois de juin avec 69% des réponses.

Activité en France et à l'international

Evolution du trafic du 2ème trimestre 2012 par rapport au 2ème trimestre 2011

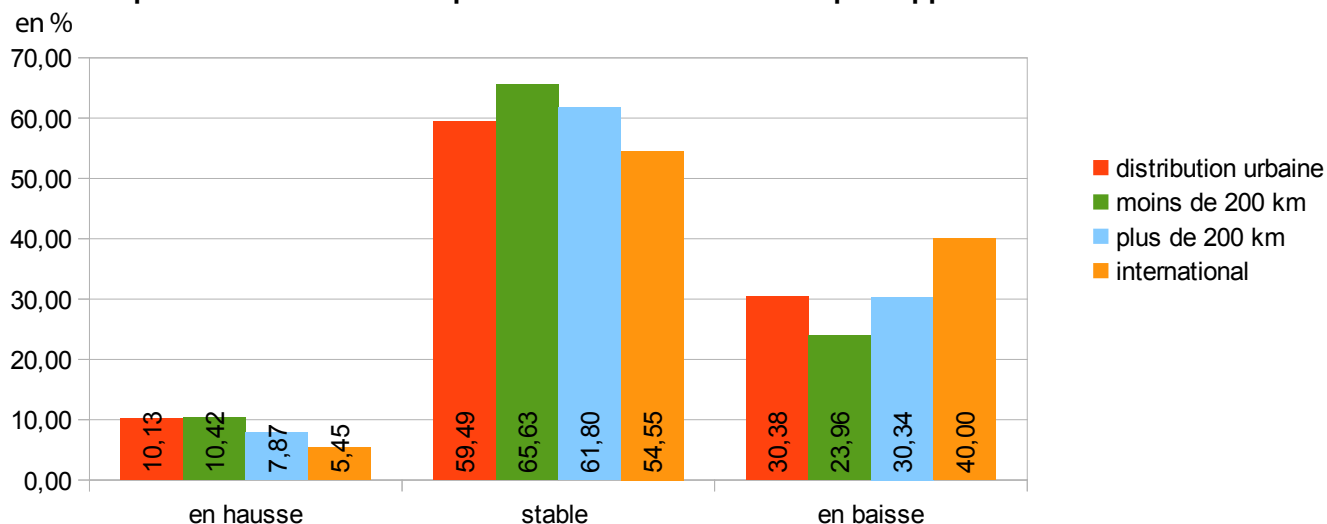


Le trafic routier qu'il soit en distribution urbaine, à courte ou longue distance ne présente pas d'amélioration par rapport au premier trimestre. Aucune embellie n'est également constatée sur le trafic international. En effet, plus d'un tiers des entreprises répondants à notre enquête estime que l'activité est encore en baisse pour ces trafics.

Les prévisions pour les mois de juillet, août et septembre sont légèrement plus optimistes. Les trafics à courte et à longue distance présenteraient des meilleurs taux.

Prévisions d'Activité en France et à l'international

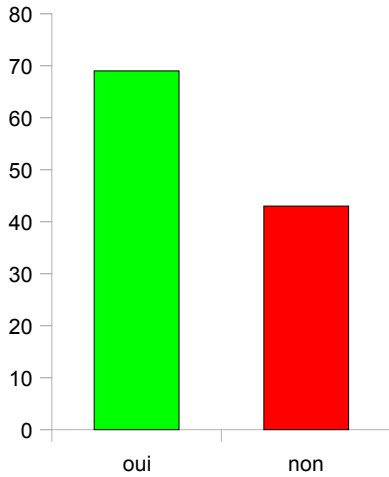
Evolution prévisionnelle du trafic pour le 3ème trimestre 2012 par rapport au 2ème trimestre 2012



Enquête sur les entreprises de transports routiers et l'internet

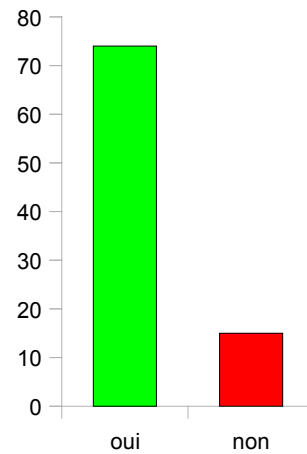
Possession d'un site internet

Nbre d'entreprises



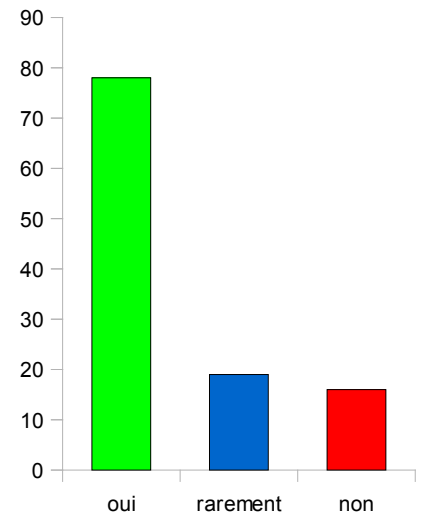
Communication internet avec l'administration

Nbre d'entreprises



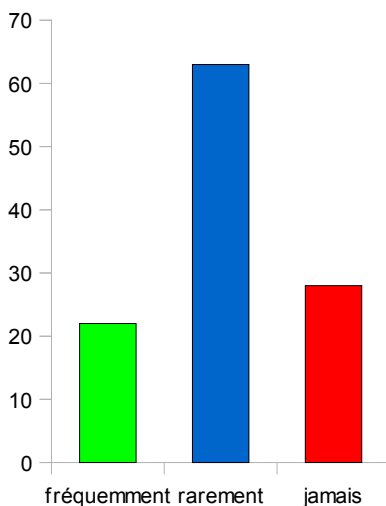
Communication avec les clients

Nbre d'entreprises



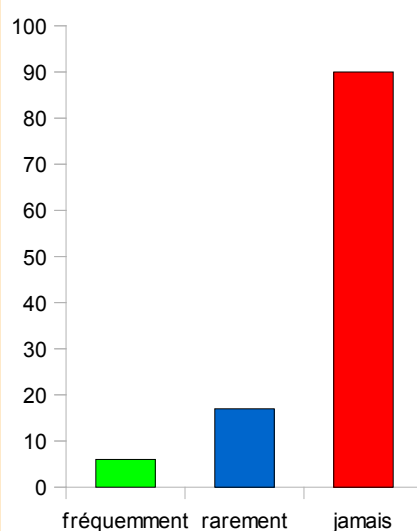
Achat par voie électronique (prestations, matériels...)

Nbre d'entreprises



Vente par voie électronique (prestations...)

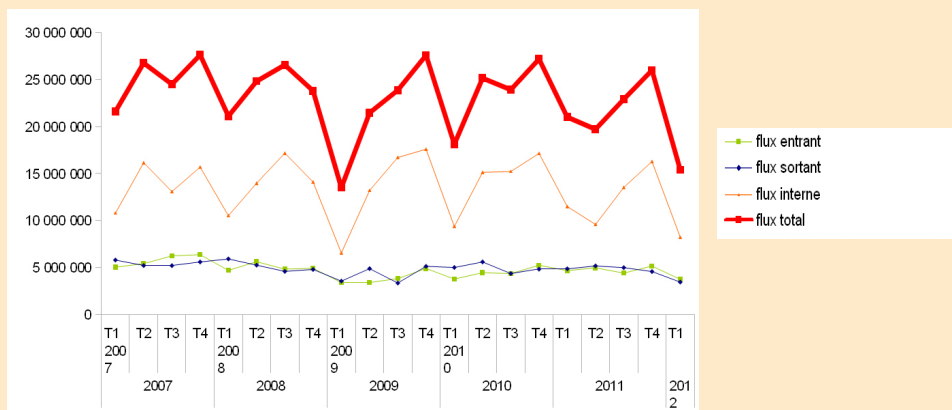
Nbre d'entreprises



L'enquête de l'Observatoire Régional des transports de Champagne-Ardenne, pourrait elle se faire via l'internet ?

Les entreprises de transports routiers ont répondu positivement. En effet, 68% d'entre elles seraient prêtes à remplir un formulaire en ligne.

Tonnes de marchandises transportées par la route en Champagne Ardenne



source : Soes

Le nombre de tonnes de marchandises transportées par la route est en forte baisse au premier trimestre 2012 (- 41 % par rapport au quatrième trimestre 2011).

Cette diminution s'explique principalement par la baisse des tonnages transportés à l'intérieur de la région (- 49 %). Les flux entrants et sortants sont également en baisse (respectivement - 27% et - 25%).

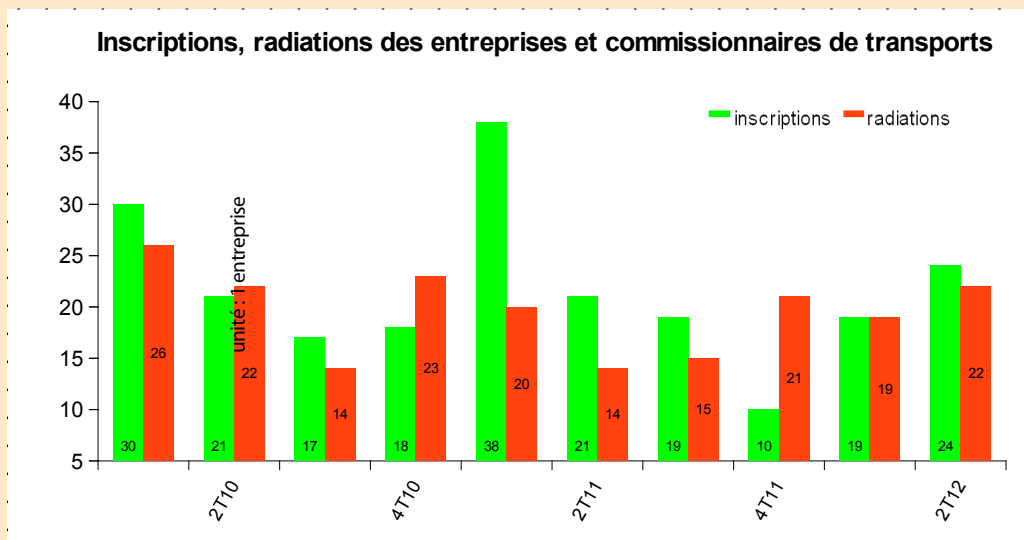
Inscriptions, radiations d'entreprises et commissionnaires de transport de marchandises en Champagne Ardenne au deuxième trimestre 2012

Ce trimestre, 24 entreprises ont été inscrites au registre des transports routiers de marchandises et commissionnaires de transport. Ces créations sont à l'origine de 25 nouvelles copies de licences de transport intérieur et de 35 copies de licences communautaires.

22 entreprises ont été radiées du registres. Parmi elles, 10 sont dues à des cessations d'activité, 8 à des liquidation judiciaire et 4 sont des passages en société à responsabilité limitée (SARL).

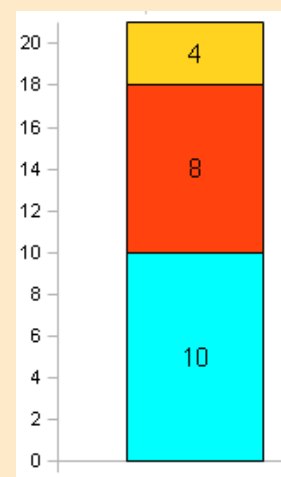
Les radiations du registre représentent 36 copies de licences de transport intérieur et 27 copies de licences de transports communautaire supprimées.

Causes des radiations des entreprises au 2ème trimestre 2012 :



source : Dreal, gestion des entreprises de transport routier

■ Transformation en SARL
■ Liquidation judiciaire
■ Cessation d'activité
 En %





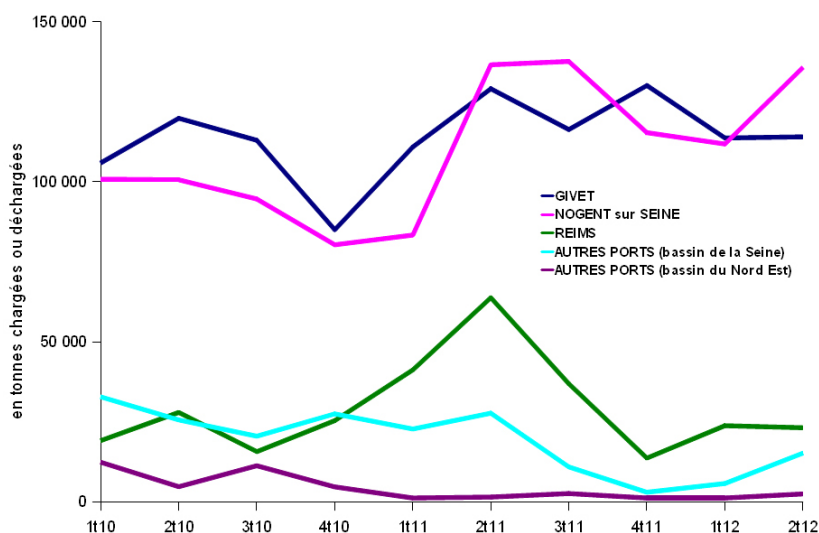
Trafic fluvial des ports régionaux par bassin pour le deuxième trimestre 2012 (tonnes)

Ports	Charg.	Décharg.	Total	2T12/1T12	2T12/2T11
(10) Nogent-sur-Seine	122 656	13 056	135 712	22%	-1%
(51) Reims	12 615	10 550	23 165	-3%	-64%
Autres ports	12 643	2 604	15 247	166%	-45%
Bassin de la Seine	147 914	26 210	174 124	24%	-24%
(08) Givet	82 509	31 542	114 051	1%	-12%
Autres ports	1 725	748	2 473	105%	65%
Bassin du Nord-Est	84 234	32 290	116 524	2%	-11%
Champagne-Ardenne	232 148	58 500	290 648	14%	-19%
Ports de Picardie (arrond. Champagne)	17 993	21 835	39 828	9%	5%

Au deuxième trimestre 2012, la majorité des ports champardennais affichent un regain d'activité par rapport au premier trimestre 2012. Cependant le cumul des tonnages chargés et déchargés est en baisse de 19 % par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Ces variations sont principalement dues :

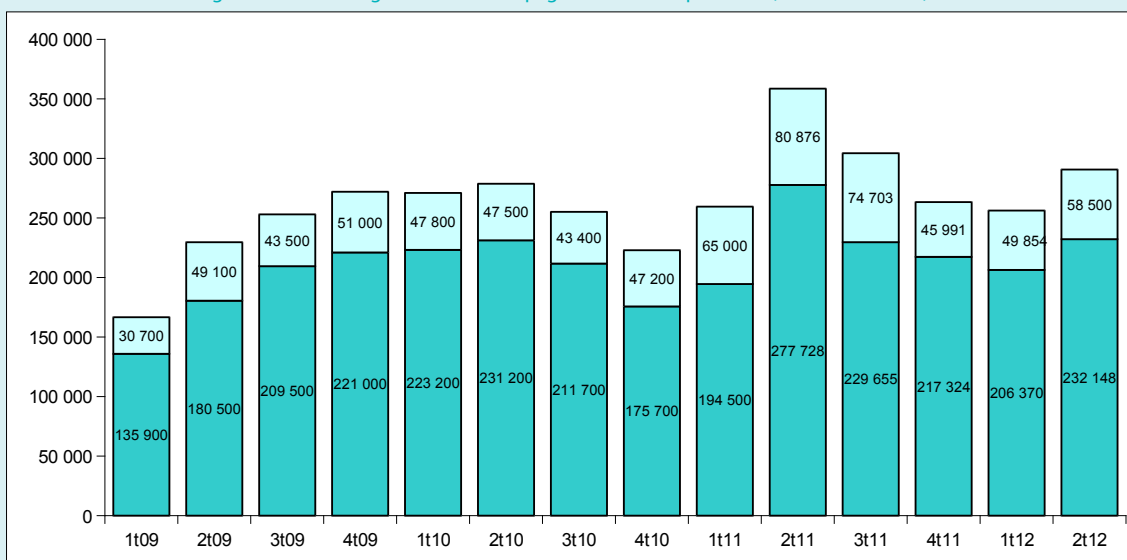
- à la baisse générale d'activité accompagnée de périodes de chômages techniques ;
- à la régression des flux entrants de bobines ;
- à la diminution des expéditions de blé ce trimestre. Cette baisse est due d'une part, aux approvisionnements en blé du site de bioéthanol de Bazancourt, et d'autre part à des cargaisons de faible tonnage acheminées par camion ;
- à des trafics supplémentaires dus aux contrats de vente d'orge fourragère en remplacement de l'orge de brasserie ;
- aux résultats positifs d'importation d'engrais.



Des transports pendulaires par voie fluviale pourraient voir le jour, au niveau régional, pour des produits recyclables et pour des agrégats, voire pour le transport de granulés.

Des projets de réception de coke de pétrole et d'expédition de pièces de béton sont également à l'étude.

Évolution des chargements et déchargements en Champagne-Ardenne depuis 2009 (milliers de tonnes)



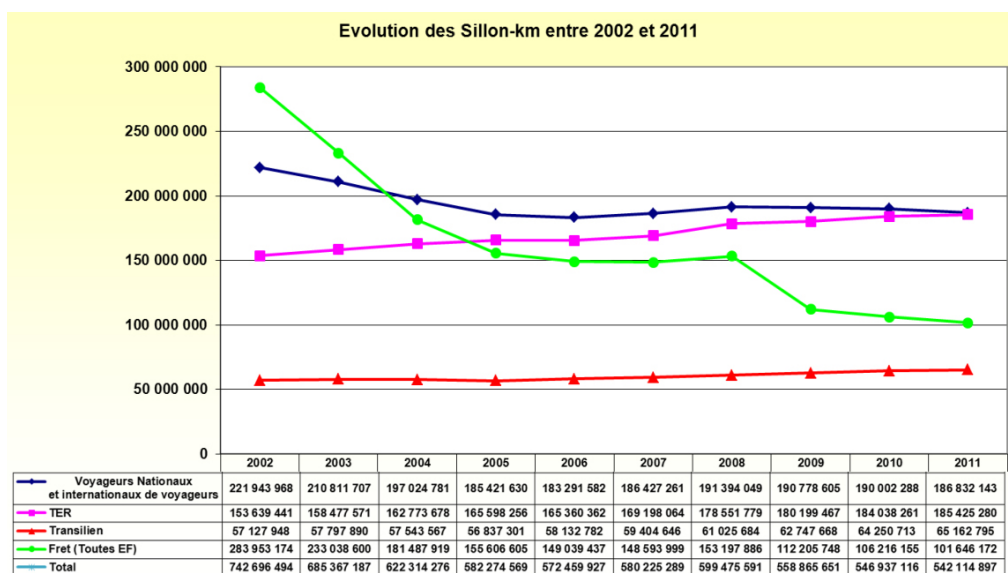
Au 11 décembre 2011, la longueur totale du réseau ferré national (RFN) exploitée sur le territoire de la région Champagne-Ardenne est de 1572,8 kilomètres, soit 5,5 % du réseau en exploitation (Réseau total 28793,5 km).

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 sillons, la longueur du réseau ferré national en Champagne-Ardenne est restée stable, alors qu'au niveau national, le RFN a perdu 479,5 km de voies entre 2010 et 2011.

Evolution des sillons-kilomètres sur le réseau national



Activité	2009			2010			2011		
	Volume	Part	"2009 p/r à 2008"	Volume	Part	"2010 p/r à 2009"	Volume	Part	"2011 p/r à 2010"
Trains nationaux et internationaux de voyageurs	190 778 605	34,1%	-0,3%	190 002 288	34,7%	-0,4%	186 832 143	34,5%	-1,7%
dont TGV	139 787 592	25,0%	+1,4%	140 048 796	25,6%	+0,2%	134 042 252	24,7%	-4,3%
dont Eurostar				1 142 097			4 918 072		
TRN /Corail	28 672 566	9,1%	-4,8%	26 584 750	8,9%	-4,3%	24 027 639	8,8%	-2,0%
TIR / Corail Intercités	22 318 447	3,7%	-2,8%	22 226 645	3,7%	-0,4%	23 817 140	4,0%	+7,2%
Thello							27 040		
Trains régionaux de voyageurs	242 947 135	43,5%	+1,4%	248 288 974	45,4%	+2,2%	250 588 075	46,2%	+0,9%
dont TER	180 199 467	32,2%	+0,9%	184 038 261	33,6%	+2,1%	185 425 280	34,2%	+0,8%
Transilien	62 747 668	11,2%	+2,8%	64 250 713	11,7%	+2,4%	65 162 795	12,0%	+1,4%
Fret (toutes EF) *	112 205 748	20,1%	-26,8%	106 216 155	19,4%	-5,3%	101 646 172	18,7%	-4,3%
Divers (matériel, HLP)	12 934 164	2,3%	-15,5%	2 429 700	0,4%	-81,2%	2 440 082	0,5%	+0,4%
Infra							608 426		
Total toutes EF	558 865 651	100,0%	-6,8%	546 937 116	100,0%	-2,1%	542 114 897	100,0%	-0,9%
dont SNCF	543 347 325	97,2%	-7,0%	527 016 277	96,4%	-3,0%	513 640 580	94,7%	-2,5%
"dont Entreprises Ferroviaires Alternatives* (incluant les EFA voyageurs)"	15 518 326	2,8%	-0,1%	19 920 839	3,6%	+28,4%	28 474 317	5,3%	+42,9%

* EF : Entreprises ferroviaires

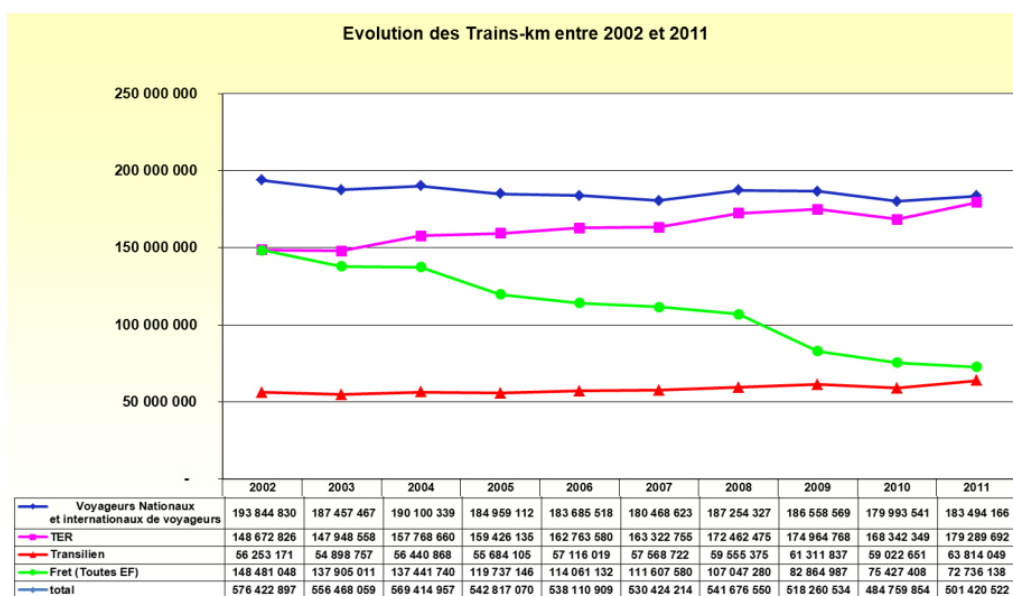
Le volume total de réservations en 2011, exprimé en sillons-kilomètres, est en recul de -0,9% par rapport à 2010 toutes entreprises ferroviaires confondues. Cette baisse globale s'explique par l'impact de la crise économique. On peut également noter :

- une légère baisse de -1,7% de l'activité voyageurs nationaux et internationaux, liée à la baisse des activités TGV (-4,3%), Corail et Corail Intercités (-2%). Cette baisse peut s'expliquer par des suppressions de liaisons Corail et par une rationalisation de l'offre TGV.

- une baisse de -4,3% de l'activité fret sur le réseau ferré national (-4,6 millions de sillons-kilomètres). Cette baisse est imputable à Fret SNCF (-10,7%). La hausse d'activité des entreprises ferroviaires alternatives n'a pas permis de compenser la baisse du Fret SNCF du fait notamment d'une reconfiguration drastique de l'offre wagon isolé. La part de marché des entreprises alternatives (hors Fret SNCF) progresse de 17,7% à 23,1% dans l'activité fret totale.

Détail Fret	2009			2010			2011		
	Volume	Part Fret	"2009 p/r à 2008"	Volume	Part Fret	"2010 p/r à 2009"	Volume	Part Fret	"2011 p/r à 2010"
SNCF (inclus candidats autorisés)	96 687 421	86,17%	-29,8%	87 437 413	82,32%	-9,6%	78 116 966	76,85%	-10,7%
" Entreprises Ferroviaires Alternatives (inclus candidats autorisés)"	15 518 326	13,83%	-0,1%	18 778 742	17,68%	+21,0%	23 529 206	23,15%	+25,3%
Total FRET	112 205 748	100,00%	-26,8%	106 216 155	100,00%	-5,3%	101 646 172	100,00%	-4,3%

Evolution des trains-kilomètres sur le réseau national



Activité	2008			2010			2011		
	Volume	Part	"2008 p/r à 2007"	Volume	Part	"2010 p/r à 2009"	Volume	Part	"2011 p/r à 2010"
Trains nationaux et internationaux de voyageurs	187 254 327	34,6%	+3,8%	179 993 541	37,1%	-3,5%	183 494 166	36,6%	+1,9%
dont TGV	133 755 508	24,7%	+9,0%	132 595 727	27,4%	-2,2%	131 090 978	26,1%	-1,1%
dont Eurostar				1 553 954			4 894 643		
TRN/Corail	30 576 072	9,9%	-7,4%	24 728 095	9,5%	-10,1%	24 209 183	9,5%	+3,6%
TIR/Corail Intercités	22 922 747	4,2%	-5,1%	21 115 765	3,9%	-5,3%	23 273 814	4,3%	+10,2%
Thello							25 548		
Trains régionaux de voyageurs	232 017 850	42,8%	+5,0%	227 365 000	46,9%	-3,8%	243 103 740	48,5%	+6,9%
dont TER	172 462 475	31,8%	+5,6%	168 342 349	34,7%	-3,8%	179 289 692	35,8%	+6,5%
> TER Champagne-Ardenne				6 014 568	3,6%	-4,9%	6 265 658	3,5%	+4,2%
dont Transilien	59 555 375	11,0%	+3,5%	59 022 651	12,2%	-3,7%	63 814 049	12,7%	+8,1%
Fret (toutes EF)	107 047 280	19,8%	-4,1%	75 427 408	15,6%	-9,0%	72 736 138	14,5%	-3,6%
Divers (matériel, HLP)	15 357 093	2,8%	-12,0%	1 973 905	0,4%	-84,3%	1 755 426	0,4%	-11,1%
Infra							331 052		
Total toutes EF	541 676 550	100,0%	+2,1%	484 759 854	100,0%	-6,5%	501 420 522	100,0%	+3,4%
dont SNCF	534 235 417	98,6%	+1,4%	470 874 794	97,1%	-7,3%	478 761 373	95,5%	+1,7%
" dont Entreprises Ferroviaires Alternatives* (incluant les EFA voyageurs)"	7 441 133	1,4%	+101,7%	13 885 060	2,9%	+34,2%	22 659 149	4,5%	+63,2%

Contrairement aux sillons-kilomètres, le nombre de trains-kilomètres est en augmentation entre 2010 et 2011 (+3,4%). La majeure partie de cette hausse s'explique par les 40 jours de grèves qui ont marqué l'année 2010. Le taux de circulation global à fin décembre est de 92,5% en 2011 contre 88,6% en 2010.

Comme pour l'année 2010, la sur-réservation des sillons par rapport aux circulations reste particulièrement vraie (pour l'activité fret 28,4% en 2011). Les trains-kilomètres Fret enregistrent un recul de -3,6% soit un taux moins important qu'en sillon-Km.

Détail Fret	2009			2010			2011		
	Volume	Part Fret	"2009 p/r à 2008"	Volume	Part Fret	"2010 p/r à 2009"	Volume	Part Fret	"2011 p/r à 2010"
SNCF (inclus candidats autorisés)	72 518 568	87,51%	- 27,2%	63 096 302	83,65%	- 13,0%	54 997 179	75,61%	- 12,8%
"Entreprises Ferroviaires Alternatives (inclus candidats autorisés)"	10 346 419	12,49%	+39,0%	12 331 106	16,35%	+19,2%	17 738 958	24,39%	+43,9%
Total FRET	82 864 987	100,00%	- 22,6%	75 427 408	100,00%	- 9,0%	72 736 138	100,00%	- 3,6%

Evolution des sillons-kilomètres sur le réseau champardennais

ACTIVITE	Sillons kilomètres 2010			Sillons kilomètres 2011			Evolution 2010/2011	
	Volume	Répartition	part Champagne-Ardenne / national	Volume	Répartition	part Champagne-Ardenne / national	Champagne-Ardenne	Nationale
Trains nationaux et internationaux de voyageurs	6 253 317	30,90%	3,29%	6 073 529	30,30%	3,25%	-2,90%	-1,7%
Dont TGV	4 292 259	21,20%	3,06%	4 196 116	20,90%	3,02%	-2,20%	-4,3%
Dont Corail	376 444	1,90%	1,42%	300 556	1,50%	1,25%	-20,20%	-9,6%
Dont CIC	1 584 614	7,80%	7,13%	1 576 857	7,90%	6,62%	-0,50%	7,2%
TER *	5 908 571	29,10%	2,38%	5 965 737	29,80%	3,22%	1%	0,9%
Fret (toutes EF)	8 024 461	39,60%	7,55%	7 879 871	39,30%	7,75%	-1,80%	-4,3%
Divers (matériel, HLP)	82 392	0,40%	3,39%	112 092	0,60%	3,68%	36%	0,4%
Total toutes EF	20 268 741	100,00%	3,71%	20 031 229	100,00%	3,70%	-1,20%	-0,9%
Total national toutes EF	546 937 116	-	-	542 114 897	-	-	-	-

Par rapport à 2010, le nombre total de sillons-kilomètres en Champagne-Ardenne diminue plus fortement qu'au niveau national (-1,2% en Champagne-Ardenne contre -0,9% en France), principalement en raison de la baisse du nombre de sillons-kilomètres voyageurs nationaux et internationaux (-2,9%).

En revanche, le recul de l'activité fret constaté au niveau national (-4,3%), est plus mesuré en Champagne-Ardenne, où l'on constate un tassement de seulement -1,2%.

La part des entreprises ferroviaires alternatives à la SCNF, en sillons-km, est de 23,7% en Champagne Ardenne contre 23,4 % au niveau national.

Sillons-km :

Trains-km :

■ Transport aérien

Source : Aéroport Paris-Vatry / L'Union



Aéroport de Vatry : La porte d'entrée pour les iPad

L'ouverture de la ligne de fret aérien entre les aéroports de Vatry et de Chengdu a permis le développement des activités de transport entre la Chine et l'Europe de l'Ouest. En effet, la compagnie Yangtze River Express, située à l'ouest de la Chine n'est plus obligée de passer par Shangäi ou Pékin pour acheminer le matériel électronique.

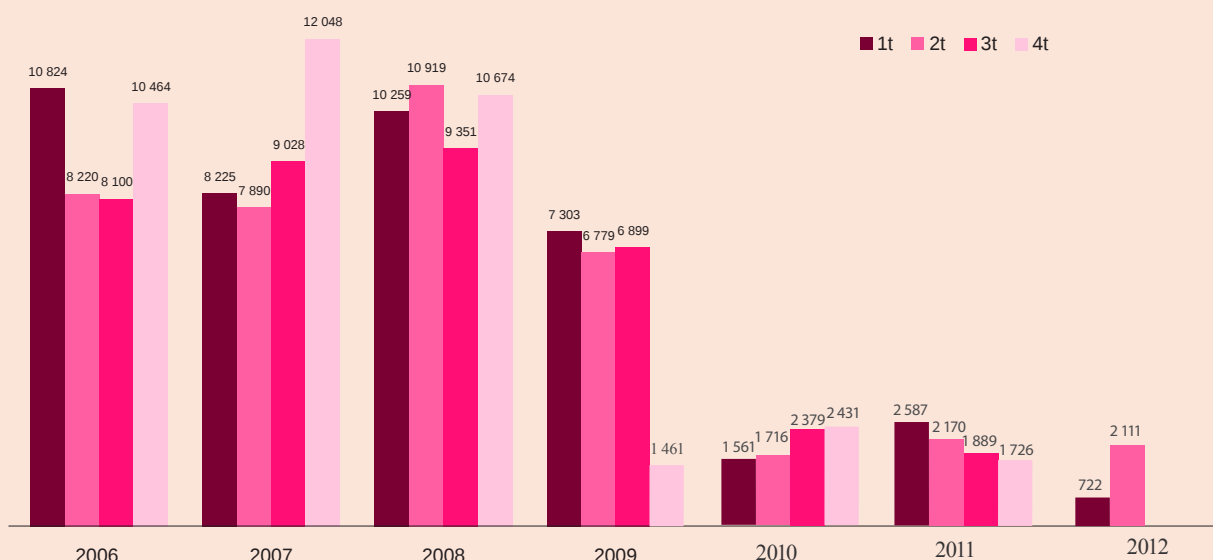
Au cours des allers - retours des boeing 747-400, Vatry reçoit 40 des 100 tonnes de marchandises transportées.

Cette ligne permet également à des entreprises régionales d'exporter leurs produits (champagne, équipements industriels). Le nombre de vols hebdomadaires varie en fonction de l'activité fret (3 vols). Selon les prévisions, le trafic pourrait atteindre 20 000 à 25 000 tonnes en 2012.



Des réflexions sont en cours pour l'implantation de pôles assurant des services de packaging et de première transformation, et des actions viennent soutenir le développement de l'exportation champardennaise (rencontre franco-chinoise).

Trafic de fret avionné sur l'aéroport Paris-Vatry par trimestre (en tonnes)



II - Statistiques nationales du transport de marchandises

Premier trimestre 2012

Le fret terrestre une nouvelle fois en baisse

Au premier trimestre 2012, les transports terrestres intérieurs de marchandises diminuent encore en tonnes-km mais moins fortement qu'au dernier trimestre 2011 (- 1,7 % après - 4,7 %). La diminution affecte particulièrement le national alors que l'international sur la partie française des parcours se stabilise.

Le fret routier en baisse, les livraisons de carburant reprennent

La baisse du fret terrestre concerne le fret maritime et le fret routier (respectivement - 2,2 % et - 2,1 %). L'activité dans le fret ferroviaire et fluvial est stable ce premier trimestre 2012.

Malgré des prix toujours lus élevés, les livraisons de carburants reprennent légèrement au premier trimestre 2012, portées par la reprise des livraisons de gazole (+ 0,9 %). La circulation recule sur le réseau autoroutier concédé (- 1,5 %).

Les immatriculation plongent.

Les immatriculations de véhicules utilitaires légers (VUL) neufs repartent à la baisse aussi bien en neuf qu'en occasion (respectivement - 10,4 % et - 3,5 % après + 9,1 % et + 1,7 %). Les achats de poids lourds reculent en neuf comme en occasion ce trimestre.

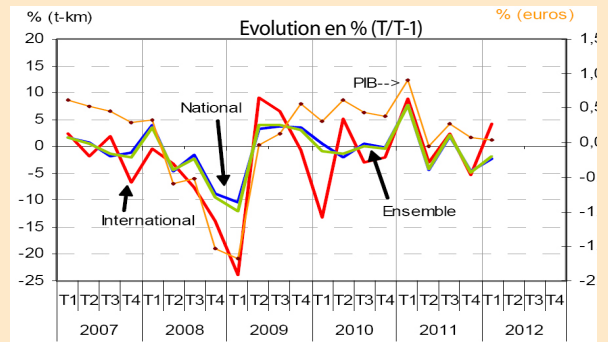
L'emploi : des chiffres moroses.

Au premier trimestre 2012, l'emploi salarié du secteur transports et entreposage (y compris activités de poste et de courrier) diminue de 0,1 % (- 1 800 emplois), soit une baisse du même ordre qu'au trimestre précédent. Avec l'emploi intérimaire dans ce secteur qui recule nettement (- 5,5 % après + 0,1 % et - 4,0 %), cette mauvaise orientation de l'emploi s'accroît (- 0,3 % soit - 3 800 emplois intérim inclus).

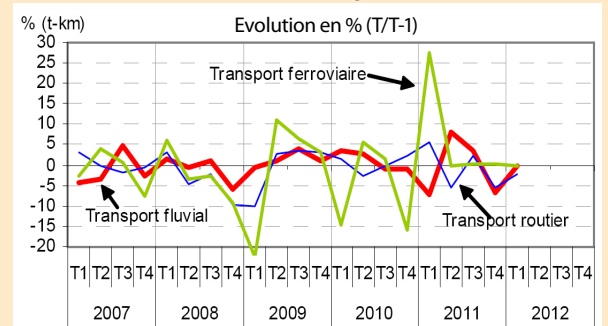
L'activité du transport routier.

Au premier trimestre 2012, l'activité des véhicules immatriculés sous pavillon français se replie de 2,1 % par rapport au trimestre précédent. Le transport pour compte d'autrui progresse de 0,8 %. Le transport pour compte propre, représentant un cinquième de l'activité en termes de tonnes-kilomètres réalisées, est la cause principale du recul de l'ensemble. L'activité du transport national et international reste faible.

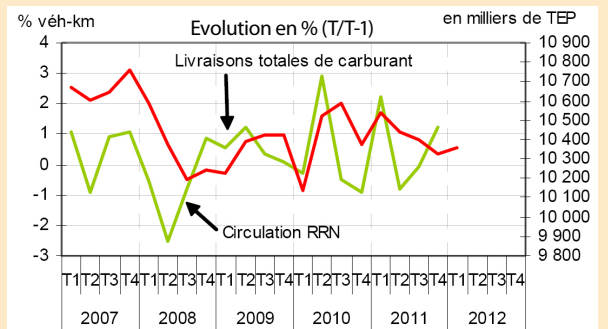
Fret terrestre



Fret terrestre par mode

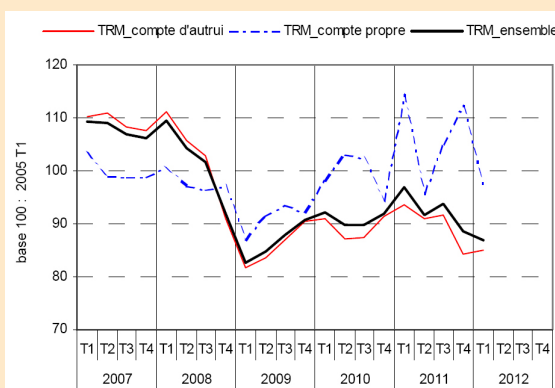


Circulation routière et livraisons de carburants

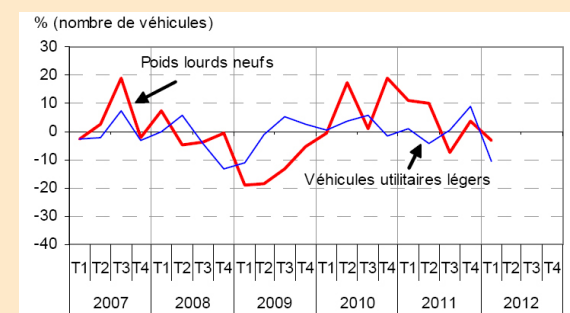


Evolution des tonnes-km dans le TRM

(Base 100 = T1-2005)



Immatriculations de véhicules utilitaires neufs



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