

Observatoire  
Régional des Transports

Champagne-Ardenne

# NOTE TRIMESTRIELLE DE CONJONCTURE TRANSPORT

1<sup>er</sup> trimestre 2006

## OPINION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES CHAMPARDENNAIS

### Situation au premier trimestre 2006 - Perspectives pour le deuxième trimestre 2006

*Les opinions exprimées au 1<sup>er</sup> trimestre par les entreprises du transport routier de marchandises sur leur activité passée traduisent une nouvelle dégradation après le sursaut conjoncturel observé lors du trimestre précédent. Le niveau des indicateurs relatifs à leur situation financière sont aussi défavorables que ceux de leur activité.*

*Le climat économique actuel est jugé mauvais par 6 entrepreneurs sur 10. Près de 4 transporteurs sur 10 affirment avoir davantage de difficultés à répercuter la hausse des coûts, et notamment du prix du gazole sur les prix de vente. Considérant les résultats fournis par 40% des entreprises enquêtées, le pourcentage moyen d'évolution des prix de marché 2006/2005 relevé par cette investigation est seulement de 2,5%, pour une augmentation de 19% du prix du gazole sur la même période.*

### Déclin du trafic à l'international

Interrogés sur leurs transports à l'international, les entreprises font état d'une forte baisse de leur activité ce trimestre, avec un abaissement du solde d'opinion de 31 points relativement au précédent.

La situation est toutefois très contrastée. Ainsi, la tendance semble s'améliorer sur certaines destinations. Les grandes entreprises notent une forte progression de leurs flux avec l'Allemagne. A contrario, l'opinion des petites entreprises s'améliore avec la Grande-Bretagne, l'Espagne et l'Italie. En conséquence, l'utilisation à l'international du parc de véhicules diminue avec une perte de 15 points du solde d'opinion.

Les anticipations prévues par les chefs d'entreprises demeurent pessimistes quant aux perspectives de leur activité avec la plupart des pays, exception faite de l'Italie, l'Espagne et la Grande-Bretagne.

### Ralentissement général pour l'activité intérieure

Dans le transport national, le résultat d'enquête est le même que pour le trafic international à savoir un repli du trafic, constaté tant sur les courtes que sur les longues distances. Cette nouvelle dégradation, anticipée par les transporteurs après un précédent trimestre favorable à leur activité, touche aussi bien les petites que les grandes entreprises.

Néanmoins, quelles que soient les zones d'activité et la taille des entreprises, les prévisions pour le second trimestre sont favorables à une reprise de l'activité intérieure.

### Une situation financière toujours difficile

Les indicateurs financiers concernant la situation des entreprises sont, ce trimestre encore, défavorables bien qu'en légère amélioration par rapport au précédent trimestre. Les entrepreneurs de transport routier jugent leur trésorerie plutôt mauvaise. On notera toutefois ce trimestre une diminution des délais de paiement.

En conséquence, plus de 60% des entreprises déclarent ne pas avoir acheté de véhicules ce trimestre et ne pas avoir l'intention de le faire. Ces achats sont, en outre, motivés, pour 80% d'entre eux, par le remplacement du parc existant. Malgré un solde toujours négatif, on note ce trimestre une amélioration des opinions concernant les difficultés d'embauche de conducteurs même si seulement 5% d'entre eux ont constaté une augmentation du nombre de leurs effectifs.

Les transporteurs restent inquiets quant à leur activité : 1 entreprise sur 2 déclare percevoir

Observatoire  
Régional des  
Transports

D.R.E.  
40 Bd ANATOLE FRANCE  
51022 CHÂLONS-EN-  
CHAMPAGNE CEDEX  
tél. : 03.26.70.80.00

I.N.S.E.E.  
10 RUE EDOUARD MIGNOT  
51079 REIMS CEDEX  
tél. : 03.26.48.60.00

## EVOLUTION DE L'EMPLOI DANS LE T.R.M. (source D.R.T.E.F.P.)

Le graphique page 3 donne l'évolution du nombre d'offres d'emploi déposées au cours du trimestre et du volume (stock) de demandeurs d'emploi en fin de trimestre des agences pour l'emploi de la région. Il convient en outre de noter que :

- toutes les offres ne transitent pas par les agences pour l'emploi,

- les demandes prennent en compte le nombre de demandeurs en fin de trimestre, tous n'ayant pas les qualifications nécessaires à l'exercice du transport routier public de marchandises.

Les offres reprises dans le graphique comprennent les contrats à durée indéterminée, les contrats à durée déterminée quelle que soit cette durée et les emplois saisonniers. Les demandes correspondent au nombre de demandeurs d'emploi inscrits au 31 mars 2006 pour un emploi de conducteur.

*Les informations relatives aux transports ferroviaires et fluviaux ne prennent en compte que les trafics au départ ou à l'arrivée de la Champagne-Ardenne à l'exclusion de tout trafic de transit.*

les incidences des opérations de cabotage sur son marché. Interrogés également sur l'utilisation dans les transports internationaux de relais d'attelage : à cette question, la quasi-totalité des entreprises disent ne pas avoir recours à ce type d'organisation.

## TRANSPORTS FERROVIAIRES, AERIENS ET FLUVIAUX

### Transports ferroviaires

En 2004, la S.N.C.F. a lancé le Plan Fret 2006 avec un triple objectif : reconquérir la confiance des clients en revenant à une qualité de service garantie, restaurer les bases de l'équilibre économique en mettant fin au déficit de l'activité fret, se positionner comme l'un des acteurs structurant du fret ferroviaire en Europe. Ce plan s'est traduit dans les faits par une refonte de l'outil de production (gestion centralisée par grands axes, 3 concernent la région; et par zones pour les dessertes terminales, 4 desservent la région), une refonte de la gestion du matériel et des acheminements, des investissements supplémentaires programmés (commande de 1000 machines neuves), la mise en œuvre d'une nouvelle politique commerciale (abandon des trafics non rentables, coûts « réels », système Résafret, nouvelle gamme d'offre à partir de mi 2006), une réorganisation de l'activité à l'international.

Les résultats en fin 2005 et pour le premier trimestre 2006 font état d'une amélioration de la fiabilité des acheminements des trains commandés à J-1mois, une réduction significative des pertes, une meilleure utilisation du parc, une revalorisation des tarifs, une pénétration de bout en bout sur les réseaux internationaux en Belgique, au Luxembourg, en Italie, bientôt en Grande Bretagne ainsi que le développement de coopération en Allemagne, au départ d'Anvers en coopération avec les Entreprises Ferroviaires Belge, Luxembourgeoise et Suisse afin de regagner des parts de marché sur la rive gauche du Rhin.

De nouvelles difficultés sont apparues au mois d'avril, en lien avec le CPE (grèves et occupations de nombreuses gares en France) en redondance avec une très forte demande des chargeurs et des gros incidents sur les installations ferroviaires.

### Transports fluviaux

Malgré des conditions climatiques plutôt favorables ce trimestre, avec seulement un arrêt de navigation justifié par des gelées, le fret fluvial connaît une diminution de trafic en ce début d'année avec un recul de 22% des flux relativement au précédent trimestre, et de 16% comparativement au trimestre de l'année précédente.

Cette tendance est surtout marquée pour les flux entrants avec une baisse des trafics des trois principaux ports de déchargements que sont Givet (-47%), Nogent (-67%) et Reims (-23%). La baisse des flux sortants, plus faible, s'explique par les diminutions des chargements de Reithel (-40%), Nogent (-48%), Reims (-46%), et, dans une moindre mesure, des ports d'Épernay et de Loivre.

Les ports de Givet, Asfeld, Loivre, Vitry-le-François et Épernay enregistrent néanmoins une progression importante de leurs flux, notamment d'engrais, comparativement au premier trimestre 2005.

La disparité de la demande par rapport à l'offre, accentuée par les problèmes de pénurie de cale, perdure et désavantage le mode fluvial relativement au mode routier avec un report de certains trafics du premier mode sur le second.

Enfin, le port de Givet reste, de par son trafic, le principal port régional.

### Transports aériens

Dès la fin du mois de mars, 10 830 tonnes ont transité par l'aéroport contre 6 273 tonnes l'an dernier, soit une augmentation de 72,6 %.

Cette progression s'explique par un nombre croissant d'opérations tout cargo dédiées aux denrées périssables, et notamment aux importations de poisson. Ainsi, ces flux représentent désormais près de 40% du trafic de l'aéroport. Hormis le poisson, Vetry accueille au quotidien deux avions de fleurs en provenance d'Afrique et à destination du Nord de l'Europe.

Le développement des capacités d'accueil du site avec la mise en service d'une seconde aérogare dédiée au fret et l'agrandissement du parking avion, ainsi que le développement des compétences logistiques par l'implantation du système informatique de traitement des tâches ELWIS et l'installation d'une école spécialisée en logistique et métiers aéroportuaires prévue en 2007 sont autant d'atouts renforçant l'attractivité du site et qui devraient permettre à l'aéroport d'atteindre le seuil des 45 000 tonnes de fret sur l'ensemble de l'année 2006.

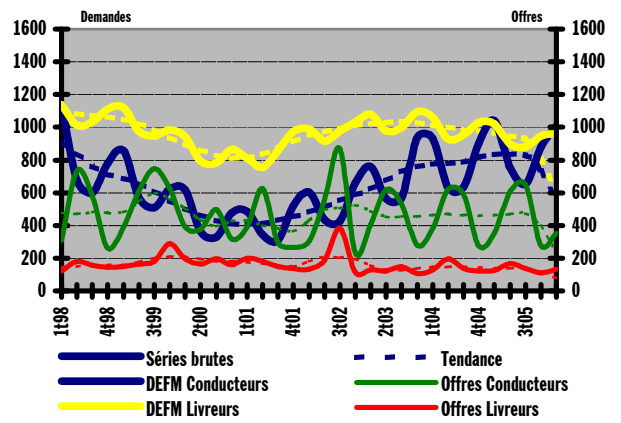
# TRANSPORT ROUTIER de MARCHANDISES -1<sup>er</sup> trimestre 2006

## Enquête de conjoncture

	Solde d'opinion				Variation en points	
	4 <sup>ème</sup> tr. 05		1 <sup>er</sup> tr. 06		2 <sup>ème</sup> tr. 06	
	Réal.	Prév.	Réal.	Prév.	Réal.	Prév.
Trésorerie	-24%		-15%		9	
Délais de paiement	32%		-6%		-38	
Embauche nouveaux conducteurs	-1%		-6%		-5	
Utilisation internationale du parc	-5%		-20%		-15	
<b>Trafic national</b>						
- Distribution urbaine	4%	-28%	-14%	4%	-18	32
- Courte distance	4%	-19%	-15%	12%	-19	31
- Longue distance	-7%	-21%	-7%	7%	0	28
<b>Prix des transports longue distance</b>	6%		6%		0	
<b>Trafic international</b>						
- dont Allemagne	-7%	-7%	-38%	-19%	-31	-12
- dont Belgique	0%	-13%	-25%	-12%	-25	1

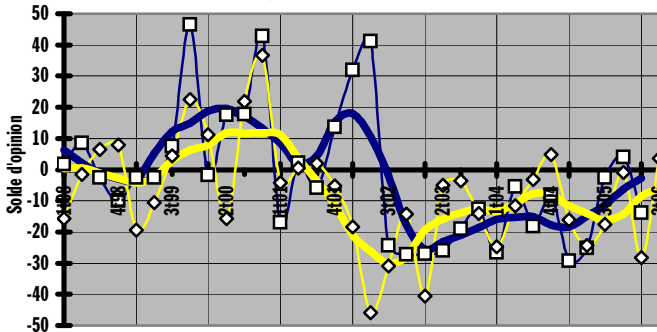
Solde d'opinion : différence entre la part des opinions favorables et des opinions défavorables

## Offres et demandes d'emploi (source DRTEFP)



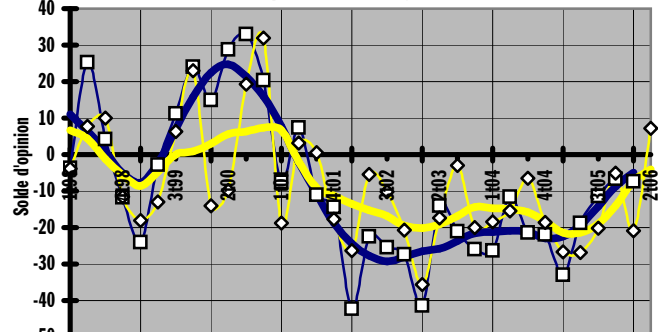
Demandes : demandeurs d'emploi en fin de trimestre (DEFM) - cat. 1

### Trafic réel et prévisions - Distribution urbaine

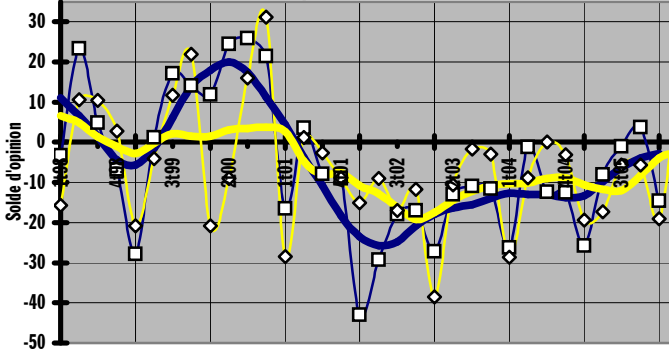


—□— Réalisation (brut)    —◇— Prév. (brut)    — Réalisation (tendance)    — Prév. (tendance)

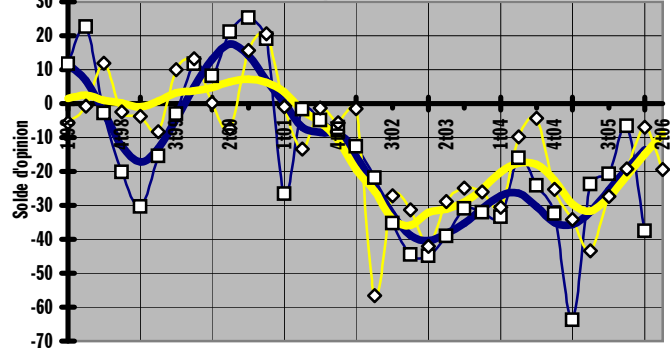
### Trafic réel et prévisions - Longue distance



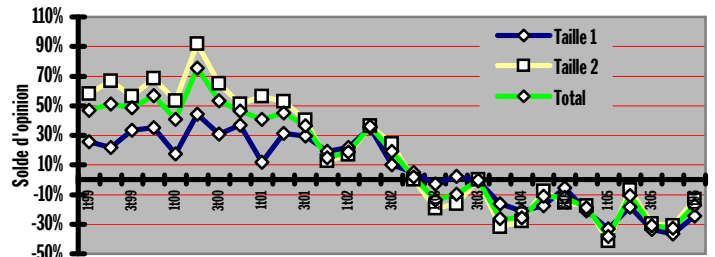
### Trafic réel et prévisions - Courte distance



### Trafic réel et prévisions - International



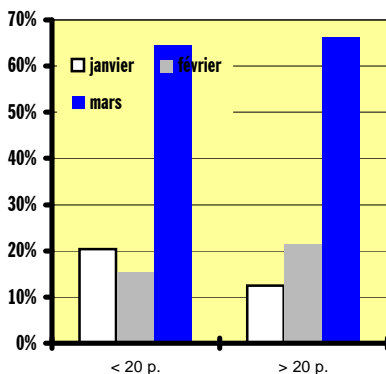
## Difficultés d'embauche de conducteurs



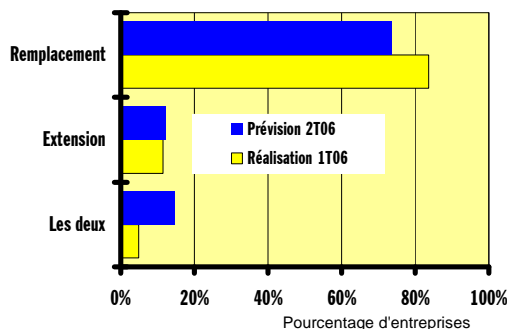
Achats de véhicules	4T05		1T06		2T06	
	Réal. (2)	Prév. (1)	Réal. (2)	Prév. (1)	Réal. (2)	Prév. (1)
- moins de 20 personnes	28%	14%	24%	22%		
- 20 personnes et plus	38%	40%	46%	45%		

(1) Part des entreprises pensant acheter des véhicules au cours du trimestre  
(2) Part des entreprises ayant acheté des véhicules au cours du trimestre

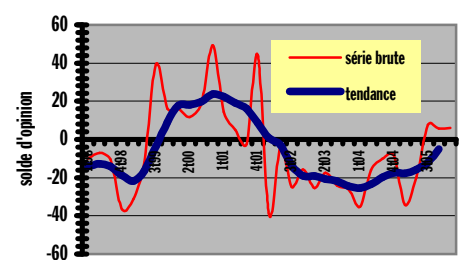
## Meilleur mois



## Destination des achats de véhicules

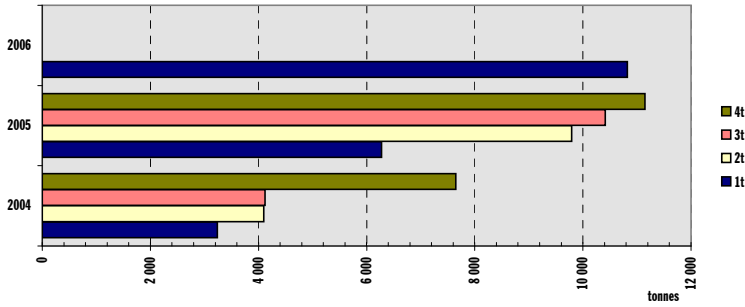


## Prix des transports longue distance



## TRAFIC FRET AERIEN

Trafic de fret de l'aéroport de vatry



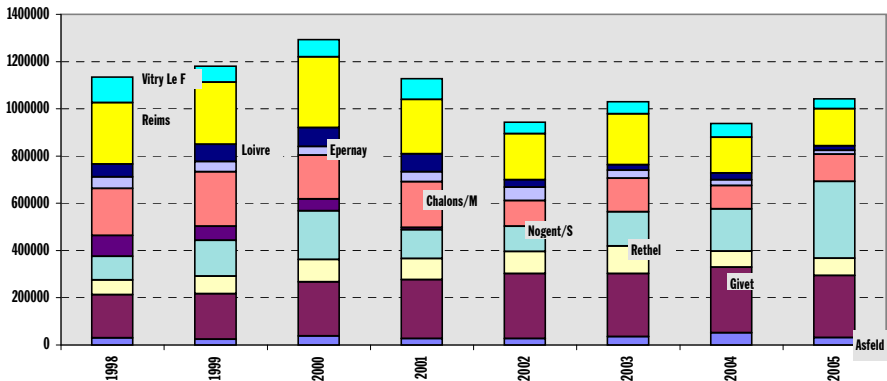
Source : DGAC

Aéroports (hors IdF)	Trafic 2004	Trafic 2003	Trafic 2002
Toulouse	46 164	47 429	45 105
Marseille	43 016	38 775	40 760
Bâle-Mulhouse	34 235	30 057	28 756
Lyon	31 988	30 478	28 035
<b>Vatry</b>	<b>19 128</b>	<b>8 730</b>	<b>6 163</b>
Nice	11 813	11 851	15 012
Saint-Nazaire	9 797	10 609	9221
Bordeaux	9 327	7 189	8 004
Metz-Nancy	9 030	16 102	16 428
Rennes	8 880	8 047	7 982

Source : UCCEGA

## TRAFIC FRET FLUVIAL - 1er trimestre 2006

Evolution du trafic des principaux ports fluviaux



Source : V.N.F.

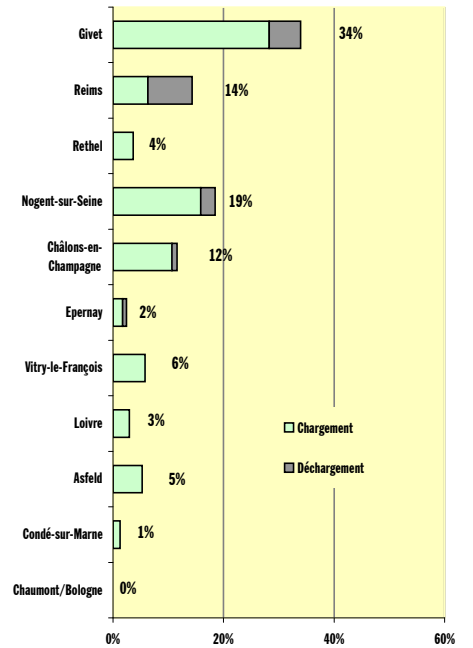
Trafic des principaux ports régionaux

Ports	Chargement	Déchargement	Total	1106/4105	1106/1105
Asfeld	11 310	0	11 310	9,9%	86,4%
Givet	60808	12335	73 143	4,2%	11,3%
Rethel (Le Chesne)	7 784	0	7 784	-40,1%	-55,9%
Nogent-sur-Seine	34162	5720	39 882	-52,6%	-36,3%
Châlons-en-Champagne	22 864	2 189	25 053	6,6%	-13,9%
Condé-sur-Marne	2775	0	2 775	-15,4%	-79,0%
Epernay	3 797	1 500	5 297	0,2%	18,1%
Loivre	6389	0	6 389	-26,3%	33,5%
Reims	13 523	17 351	30 874	-35,1%	-31,8%
Vitry-le-François	12472	0	12 472	13,9%	66,1%
Chaumont (Bologne)	0	0	0	-100,0%	-100,0%
<b>Total des ports ci-dessus</b>	<b>175 884</b>	<b>39 095</b>	<b>214 979</b>	<b>-22,6%</b>	<b>-16,5%</b>

en tonnes

Source : V.N.F.

Part du trafic régional



Chargements et déchargements - série brute

