



I - Statistiques régionales du transport de marchandises

■ Transport routier

Enquête sur le transport routier de marchandises pour le quatrième trimestre 2011

Un climat économique en berne.

Le ressenti des entreprises concernant le climat économique est une nouvelle fois en nette dégradation ce trimestre. 61% des entreprises ayant répondu à notre enquête jugent le climat économique mauvais (+ 24 points par rapport au troisième trimestre), alors que seules 2% l'estiment bon (- 8 points).

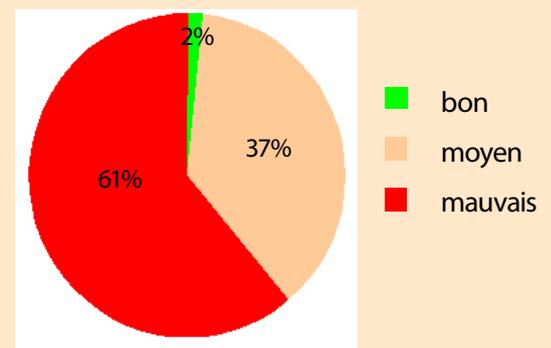
La trésorerie des entreprises est stable par rapport au trimestre précédent mais reste morose. 29% du panel affirme que leur trésorerie est «mauvaise» tandis que 8% la juge «bonne».

30% des entreprises de transports routiers ressentent une forte accentuation du cabotage. A contrario, moins d'un quart d'entre elles ne perçoivent pas du tout l'amplification de ce phénomène.

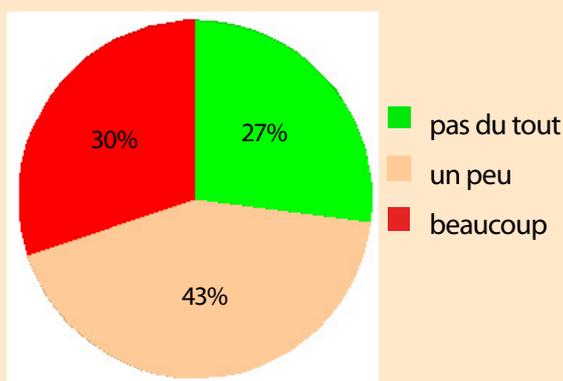
Les délais de paiement toujours en hausse.

Dans ce contexte défavorable, les délais de paiement sont en nette augmentation. Plus du tiers des transporteurs interrogés l'affirment.

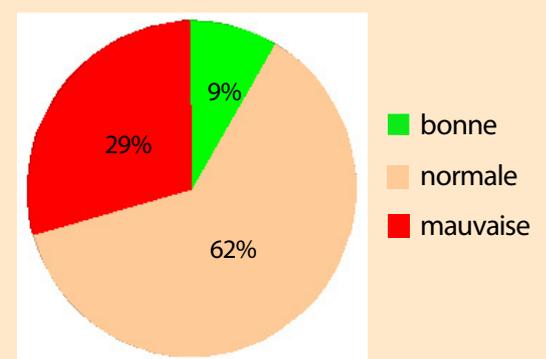
Climat économique
% d'entreprises



Accentuation cabotage
% d'entreprises

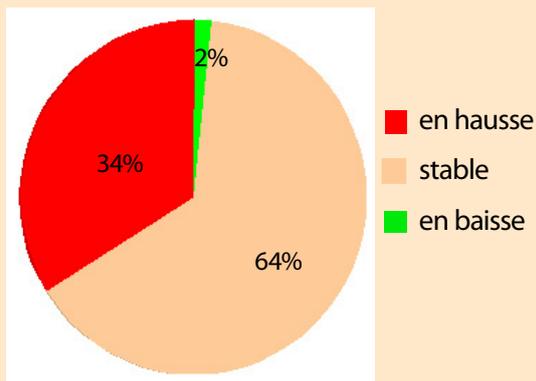


Trésorerie des entreprises
% d'entreprises



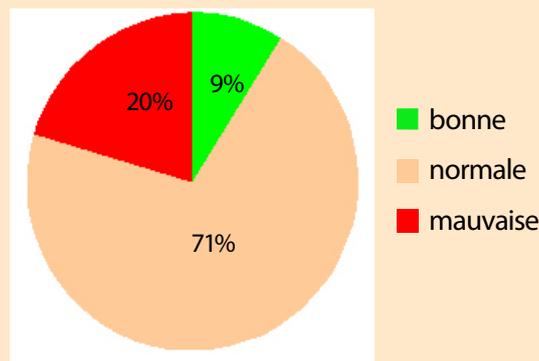
Délais de paiement

% d'entreprises

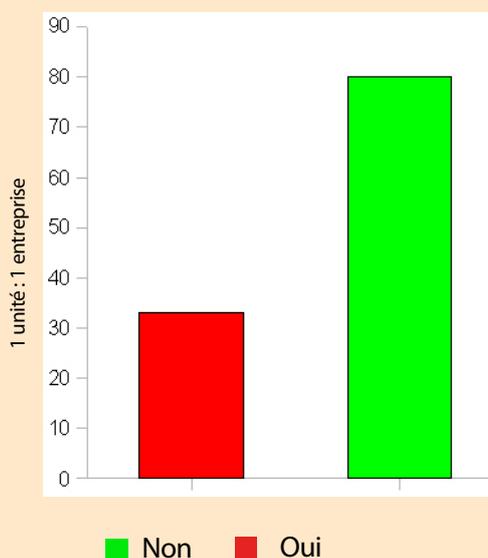


Utilisation du parc

% d'entreprises

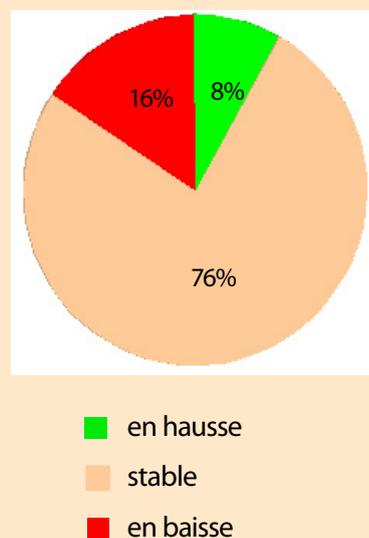


Difficultés d'embauche

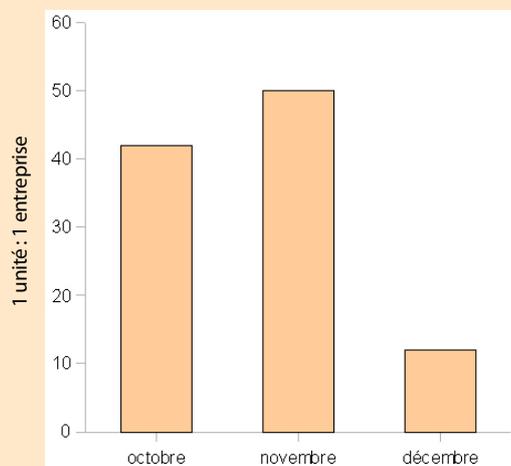


Nombre de conducteurs

% d'entreprises



Meilleur mois du quatrième trimestre 2011



Au quatrième trimestre, le nombre de conducteurs est en baisse dans 16% des entreprises et en hausse dans 8% d'entre elles. Sept entreprises sur dix déclarent ne pas avoir de difficultés d'embauche.

Seulement 9% des entreprises affirment que l'utilisation du parc de véhicules est bonne, soit une baisse de 3 points par rapport au trimestre précédent.

Les trafics à l'international s'écroulent, les courtes et longues distances résistent.

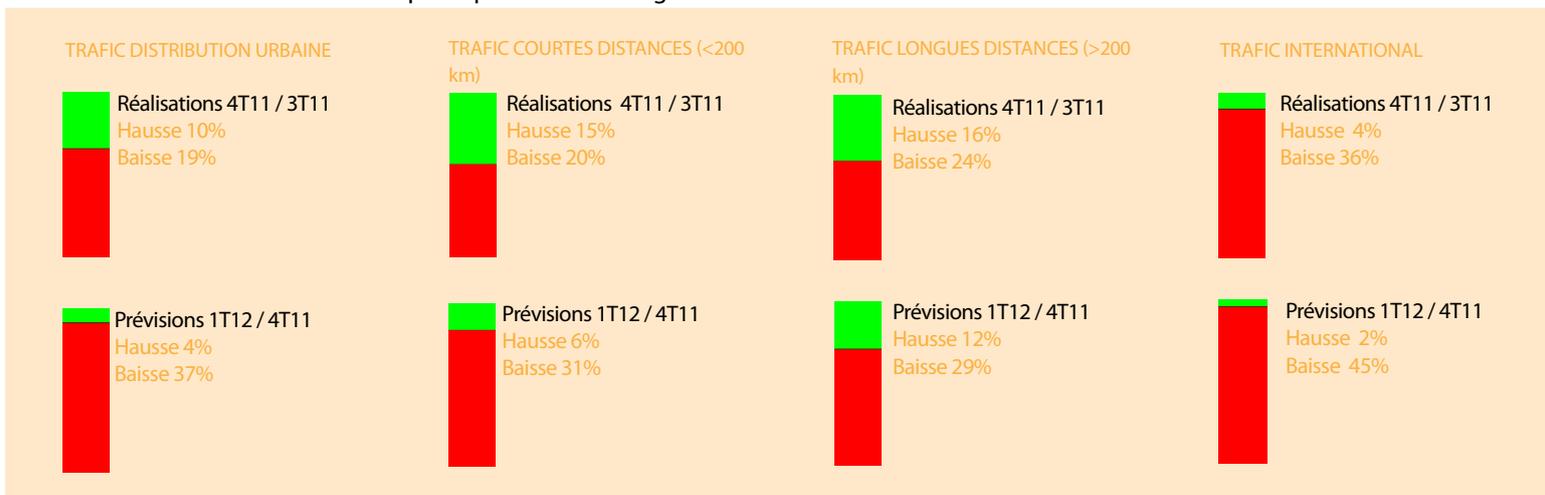
Le trafic à l'international est en baisse pour 36% des entreprises et en hausse pour 4% d'entre elles (-18 points par rapport au troisième trimestre). La distribution urbaine est également moins bonne qu'au dernier trimestre (-9 points).

Les trafics à courte et longue distances résistent mieux. Une baisse est constatée mais elle est moins sensible (-3 points et -1 point par rapport au dernier trimestre, respectivement pour les courte et longue distances).

Des prévisions très pessimistes.

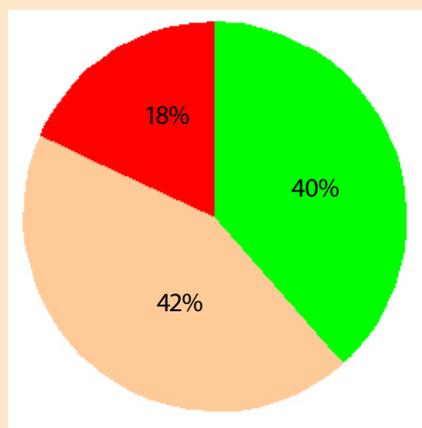
Les prévisions sont globalement très pessimistes. Selon notre panel, les trafics internationaux et la distribution urbaine seront les trafics les plus impactés (respectivement 2% et 4% des répondants prévoient une hausse, et 45% et 37% une baisse). Les prévisions de trafics à courte et longue distances ne sont pas non plus optimistes (respectivement 6% et 12% des sondés envisagent une hausse alors que 31% et 29% anticipent une diminution).

En accord avec ces chiffres, l'évolution du nombre de conducteurs dans les entreprises ne sera vraisemblablement pas positive au premier trimestre 2012. Seules 3% des entreprises prévoient une augmentation.

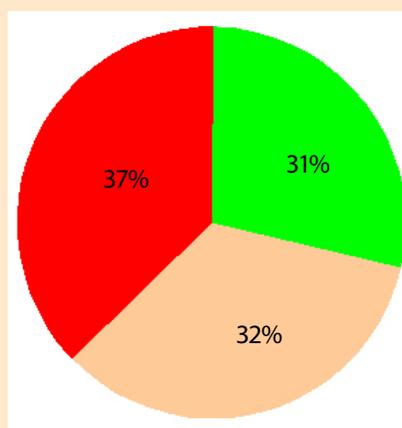


Enquête sur le transport routier de marchandises : Bilan 2011

Chiffres d'affaires 2011 par rapport à 2010
% d'entreprises



Résultat net d'exploitation 2011 par rapport à 2010
% d'entreprises



Des chiffres d'affaires en progression...

Pour 40% des entreprises ayant répondu à l'enquête, le chiffre d'affaires de l'année 2011 est en hausse par rapport à l'année 2010. Le chiffre d'affaires est stable pour 42% du panel et 18% le considère en diminution par rapport à 2010.

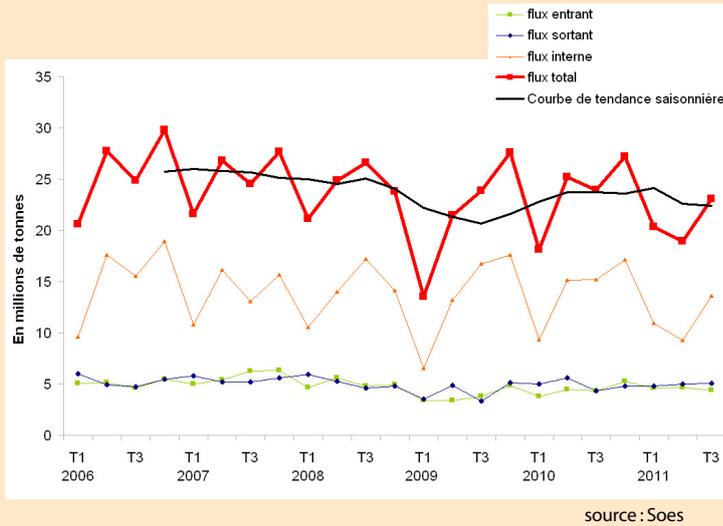
Mais des résultats d'exploitation mitigés.

Bien que l'évolution du chiffre d'affaires soit globalement positive, les entreprises sont beaucoup plus partagées concernant leur résultat net d'exploitation. 31% d'entre elles estiment leur résultat net en hausse, 32% le jugent stable et 37% notent une baisse pour l'année 2011 par rapport à 2010.

D'après les entreprises, la hausse des coûts des transports est le premier facteur de diminution du résultat net d'exploitation. Parmi les coûts mentionnés, la hausse du prix du carburant, mentionnée par 81% des répondants, est majoritairement citée par le panel, nettement devant les charges sociales.

Données statistiques dans le secteur du transport routier de marchandises

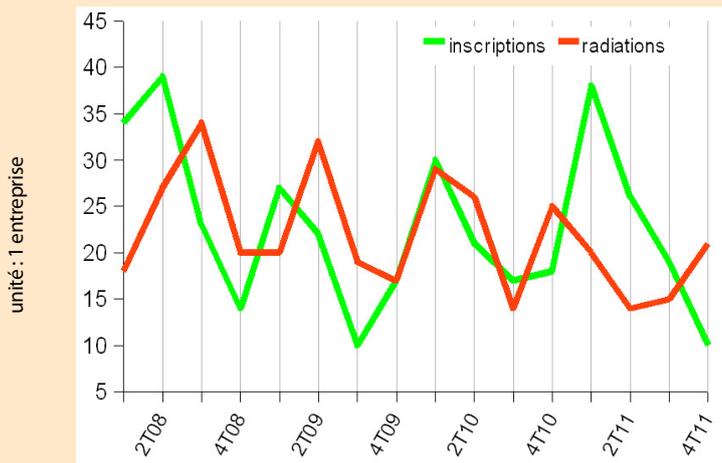
Tonnes de marchandises transportées par la route en Champagne-Ardenne



Le nombre de tonnes de marchandises transportées par la route est en hausse au troisième trimestre 2011 (+22% par rapport au deuxième trimestre).

Cette hausse s'explique par une forte augmentation des tonnages transportés à l'intérieur de la région (+47%). Les flux sortants sont stables (+1%) tandis que les flux entrants sont en légère baisse (-6%).

Inscriptions et radiations d'entreprises et commissionnaires de transport de marchandises en Champagne-Ardenne depuis 2008



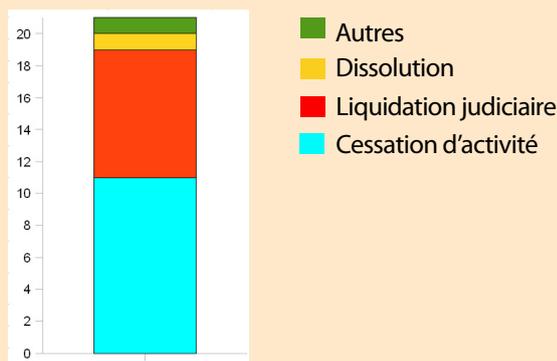
Au quatrième trimestre 2011, le nombre de créations d'entreprises est en forte diminution. Après les chiffres records du premier trimestre (38 inscriptions au registre), trois baisses consécutives ont été observées ces trois derniers trimestres. Le nombre d'inscriptions au registre atteint le même niveau qu'en 2009 (10 inscriptions au troisième trimestre). Parallèlement, les radiations du registre des transporteurs sont en augmentation notable, mais restent dans la moyenne des précédentes années.

En Champagne-Ardenne, sur les dix inscriptions au registre des transports routiers de marchandises et commissionnaires de transport, neuf sont des créations pures et une correspond à une extension d'activité.

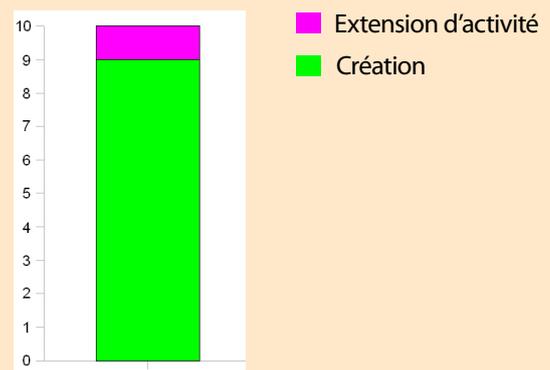
Vingt et une entreprises ont été radiées ce trimestre. Parmi elles, onze ont cessé leur activité, huit ont subi une liquidation judiciaire, une a été dissoute et une a été radiée suite à un contrôle.

Ce trimestre, les créations d'entreprise sont à l'origine de trente-quatre nouvelles licences de transport intérieur et trente-trois licences communautaires. Les radiations du registre représentent vingt-quatre licences de transport intérieur et trente et une licences de transport communautaire.

Causes des radiations des entreprises



Origine des inscriptions des entreprises



source : Dreal, gestion des entreprises de transport routier

Le trafic fluvial de marchandises au quatrième trimestre de l'année 2011 subit l'impact d'un ralentissement de l'activité des secteurs traditionnels utilisant ce mode de transport, notamment la métallurgie et les céréales. Ces deux types de flux de marchandises sont traditionnellement les moteurs du trafic sur la voie d'eau. Ainsi, le repli du trafic est globalement dû à la baisse des exportations de céréales ce trimestre.

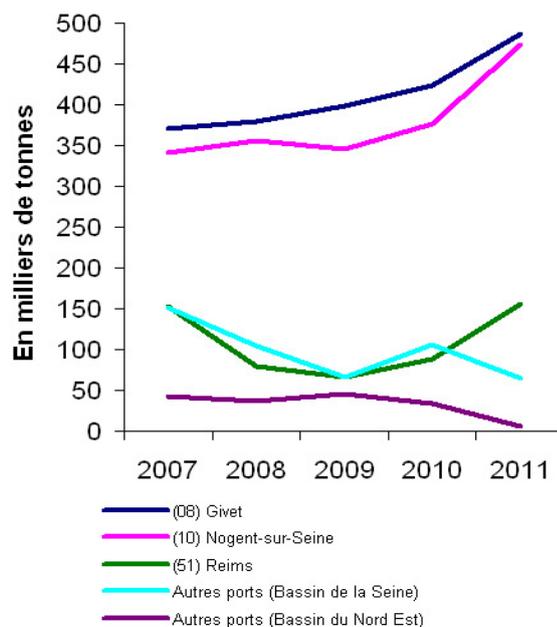
Toutefois, l'opportunité de développer le transport de matériaux sur la voie d'eau en Champagne-Ardenne offre un fort potentiel d'augmentation des trafics au cours des prochains mois. Le mode fluvial est compétitif, puisqu'il permet de livrer les matériaux jusqu'au cœur des villes sans rupture de charges, les plates-formes étant implantées à proximité de la voie d'eau.

Trafic fluvial des ports régionaux par bassin pour le 4^e trimestre 2011 (tonnes)

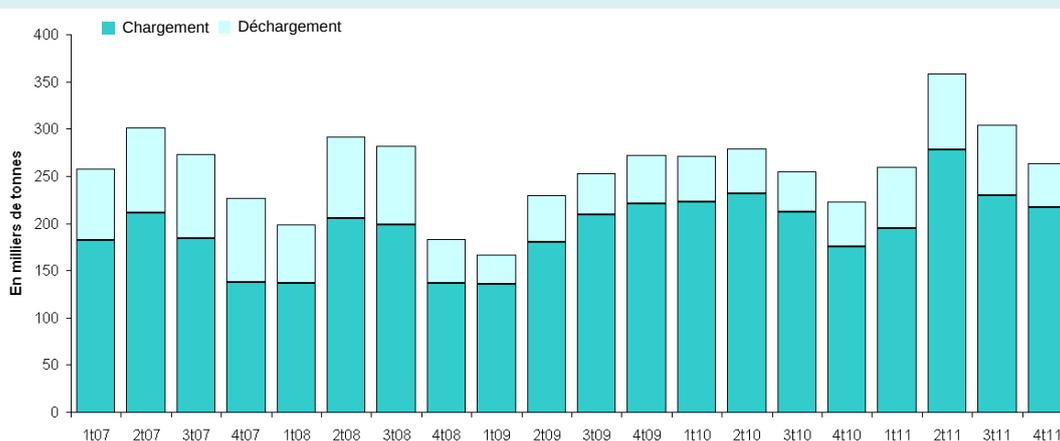
Ports	Charg.	Décharg.	Total	4T11/3T11	4T11/4T10
(10) Nogent-sur-Seine	101 634	13 714	115 348	-17%	44%
(51) Reims	9 487	4 186	13 673	-63%	-47%
Autres ports	2 230	770	3 000	-73%	-89%
Bassin de la Seine	113 351	18 670	132 021	-29%	-1%
(08) Givet	103 008	27 081	130 089	12%	53%
Autres ports	965	240	1 205	-54%	-75%
Bassin du Nord-Est	103 973	27 321	131 294	11%	47%
Champagne-Ardenne	217 324	45 991	263 315	-14%	19%
Ports de Picardie (arrond. Champagne)	16 120	13 451	29 571	-30%	-30%

Évolution du trafic annuel des principaux ports régionaux depuis 2007 (tonnes)

Ports	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
(10) Nogent-sur-Seine	340 641	355 863	345 227	376 877	472 851	+25,5 %
(51) Reims	152 309	79 304	66 068	88 140	155 620	+76,6 %
Autres ports (Bassin de la Seine)	151 782	104 725	65 718	106 438	64 399	-39,5 %
Bassin de la Seine	644 732	539 692	477 013	571 455	692 870	+21,2 %
(08) Givet	370 661	379 503	398 936	423 707	486 327	+14,8 %
Autres ports (Bassin du Nord Est)	43 152	36 136	45 893	33 140	6 531	-80,3 %
Bassin du Nord Est	413 813	415 639	444 829	456 847	492 858	+7,9 %
Champagne-Ardenne	1 058 545	955 331	921 842	1 028 302	1 185 728	+15,3 %



Évolution des chargements et déchargements en Champagne-Ardenne depuis 2007 (milliers de tonnes)



■ Transport ferroviaire

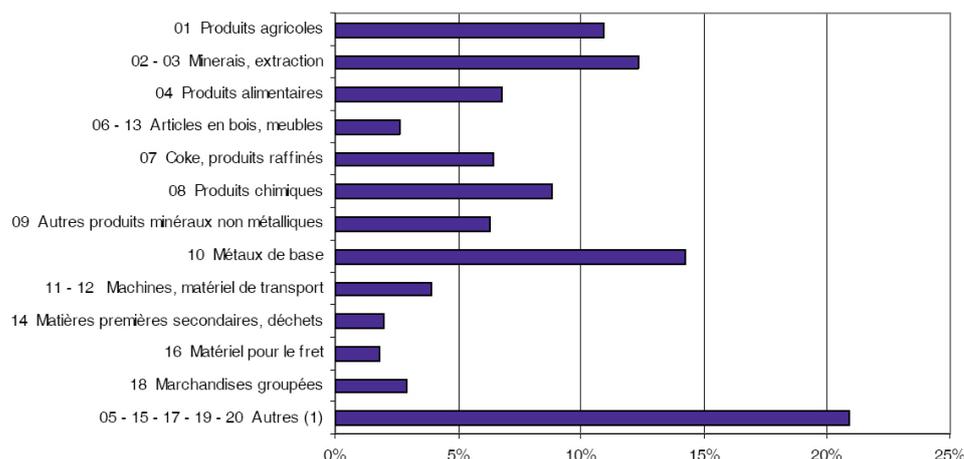
Source : Commissariat général au développement durable

Le transport de fret ferroviaire en France a reculé de 7% en 2010, après une baisse de 21 % en 2009.

Le transport international et le transit sont les premières causes de recul (-23%), alors que le transport national est stable. Le transport ferroviaire de minerais et produits d'extraction (-48% entre 2008 et 2010) et de métaux de base (-31%) contribue fortement au ralentissement de l'activité de fret ferroviaire alors que le transport de marchandises groupées, de matériels pour le fret et la construction sont en hausse sur trois ans.

Type de transport	Transport (en millions de tonnes-km)			Evolutions (en %)	
	2008	2009	2010	2009/2008	2010/2009
national	26 063	22 571	22 570	- 13%	0%
International entrant	5 003	3 410	1 741	- 32%	- 49%
International sortant	5 887	3 755	3 940	- 36%	5%
Transit	3 483	2 392	1 713	- 31%	- 28
Total fret ferroviaire	40 436	32 129	29 965	- 21%	- 7%

Le transport total de marchandises par chemin de fer en tonnes-kilomètres (t-km) a diminué de 7% en 2010 après une baisse de 21% en 2009. En 2010, le transport national de fret ferroviaire se stabilise après un recul de 13 % en 2009. En revanche, le transit et les échanges internationaux enregistrent des baisses plus marquées sur cette période. En particulier, l'importation de marchandises en provenance de pays tiers par chemin de fer régresse entre 2008 et 2010 (-65%), ainsi que le transit de marchandises via le territoire français (- 51%). Après un fort recul en 2009 (-36%), l'exportation de marchandises par chemin de fer se redresse en 2010 avec une hausse de 5% par rapport à 2009. On note également que la part du transport national dans le fret ferroviaire se renforce, passant de 65% à 75% entre 2008 et 2010.



Les principales marchandises transportées par chemin de fer sont les métaux de base (14% de l'ensemble du fret en moyenne sur 2008-2010), les minerais et produits d'extraction (12%), les produits agricoles (11%) et les produits chimiques (9%). Le recul des tonnages transportés de l'ensemble de ces produits contribuent largement à la baisse du transport ferroviaire sur la période 2008-2010.

Type de transport	Transport (en millions de tonnes-km)			Evolutions (en %)
	2008	2009	2010	2010/2008
01 Produits agricoles	3 805	4 048	3 353	- 12%
02 - 03 Minerais, extraction	5 757	3 858	2 997	- 48%
04 Produits alimentaires	2 876	2 254	1 806	- 37%
06 - 13 Articles en bois, meubles	745	990	985	32%
07 Coke, produits raffinés	2 248	2 328	2 013	- 10%
08 Produits chimiques	3 523	2 806	2 713	- 23%
09 Autres produits minéraux non métalliques	1 855	1 767	2 836	53%
10 Métaux de base	6 247	4 037	4 329	- 31%
11 - 12 Machines, matériel de transport	1 824	1 168	992	- 46%
14 Matières premières secondaires, déchets	869	598	594	- 32%
16 Matériel pour le fret	319	207	1 318	313%
18 Marchandises groupées	400	1 102	1 497	275%
05 - 15 - 17 - 19 - 20 Autres	9 968	6 967	4 534	-55%
Total fret ferroviaire	40 436	32 129	29 965	- 26%

Les autres produits pour lesquels le transport par chemin de fer diminue fortement sur trois ans sont les machines et matériels de transport (-46%) et les produits alimentaires (-37%). Inversement, le transport de matériels pour le fret, de marchandises groupées et des produits minéraux non métalliques connaissent une forte croissance avec des augmentations respectives de 313%, 275% et 53% sur la période 2008-2010.

■ Transport aérien

Source : Aéroport Paris-Vatry / L'Union

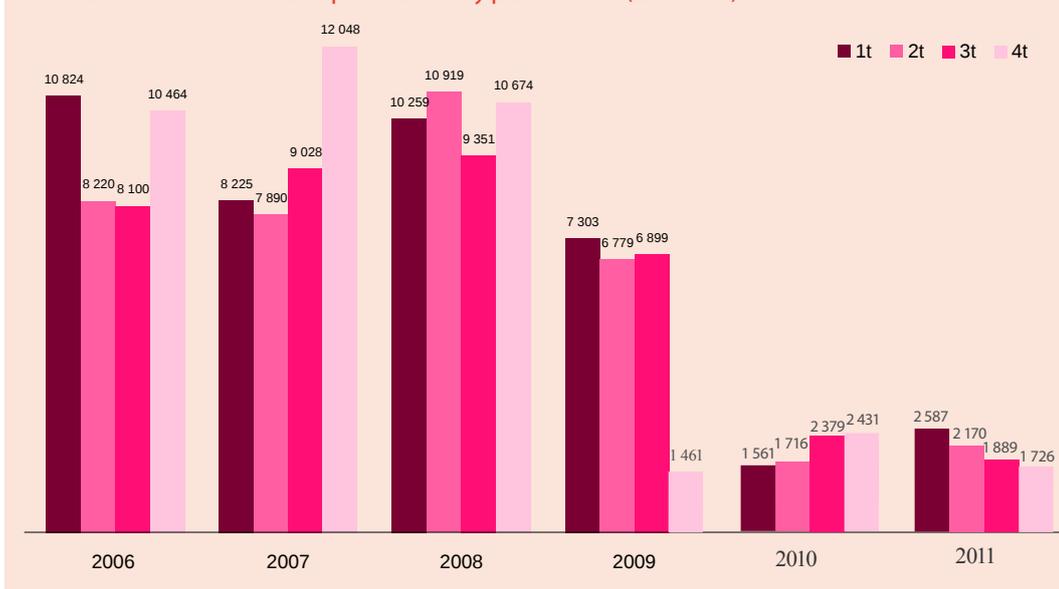
Grâce à un accord signé avec la province de Sichuan en Chine, l'aéroport de Paris Vatry devrait tripler son trafic fret en 2012. A partir du 28 mars prochain, trois Boeing 747 cargos de « Yangtze River Express », chargés notamment de produits électroniques, vont relier chaque semaine le Sichuan, une province de 90 millions d'habitants située au centre-ouest de la Chine, à Vatry. Ce trafic pourrait porter sur 20 à 25 000 tonnes de marchandises par an, alors que le fret devrait totaliser un peu plus de 8 000 tonnes sur l'année 2011 à Vatry.

Pour obtenir cet accord, il a fallu négocier avec la Russie des autorisations de survol de son territoire. A présent, les réflexions sont engagées sur le chargement retour des avions et sur le transport de voyageurs.



Image l'hebdo du Vendredi

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



Au quatrième trimestre de l'année 2011, le trafic de fret avionné ayant transité par l'aéroport de Paris-Vatry a atteint 1 726 tonnes. Ce chiffre est en repli de 8,6% par rapport au troisième trimestre de la même année (1 889 tonnes transportées). Ce niveau de trafic trimestriel est le plus bas atteint depuis le deuxième trimestre de l'année 2010.

Le trafic de fret avionné en 2011 par rapport à l'année 2010 est en hausse de 3,5%. Au total, 8 372 tonnes de fret avionné ont transité par l'aéroport champardennais, contre 8 087 tonnes en 2010.

II - Statistiques nationales du transport de marchandises

Progression de l'activité au troisième trimestre 2011

L'activité nationale en hausse, l'international en dents de scie.

Le nombre de tonnes-kilomètres réalisées en transport national, compte d'autrui et compte propre cumulés, croît de 2,5% au troisième trimestre 2011, accélérant le rythme du deuxième trimestre (+1,5%). En revanche, l'activité du transport international, sur la partie française des parcours, demeure plus instable : +1,3% au troisième trimestre après -5,3% au trimestre précédent.

Une hausse du transport ferroviaire.

Au troisième trimestre 2011, les transports terrestres intérieurs de marchandises accélèrent (+2,8%). La hausse est due à la fois au fret ferroviaire et au fret routier. Le fret ferroviaire est de nouveau dynamique au troisième trimestre 2011, corrigeant le recul du trimestre précédent (+5,9% après -4,3%). Cette croissance concerne aussi bien le fret national qu'international. À l'image du ferroviaire, le transport routier intérieur affiche une progression en t-km (+2,4%). Le transport fluvial de marchandises se stabilise (-0,1%), après la forte dynamique de rattrapage du deuxième trimestre (+18,7%).

L'activité du transport routier en légère hausse.

Au troisième trimestre 2011, l'activité des véhicules immatriculés sous pavillon français augmente de 2,4% par rapport au trimestre précédent. Cette progression succède à une croissance plus modérée de 1,1% au deuxième trimestre. Le transport pour compte d'autrui progresse de 2,4% au troisième trimestre après une hausse plus marquée au trimestre précédent (+3,6%). L'évolution du transport pour compte propre est sujette à davantage de fluctuations, augmentant de 2,7% au troisième trimestre après un recul sensible de 9,5% au trimestre précédent.

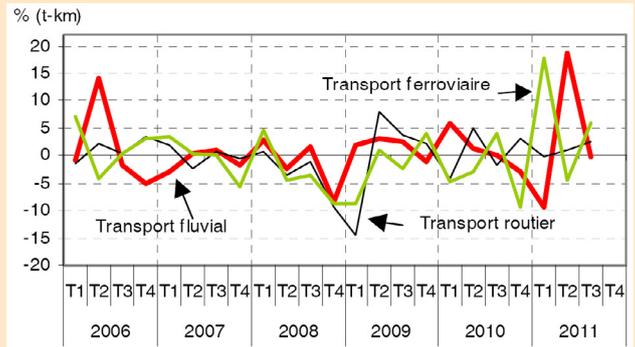
Les achats de poids lourds neufs diminuent ce trimestre de 2,2%, marquant l'arrêt du cycle de reprise des achats observé depuis un an. La tendance est la même pour le marché de l'occasion.

Un ralentissement de l'emploi.

L'emploi dans les entreprises du transport et de l'entrepôt ralentit quelque peu, tout en étant plus dynamique que l'ensemble des secteurs marchands. Mais ceci est à relativiser compte tenu de la forte diminution de l'emploi intérimaire dans le secteur.

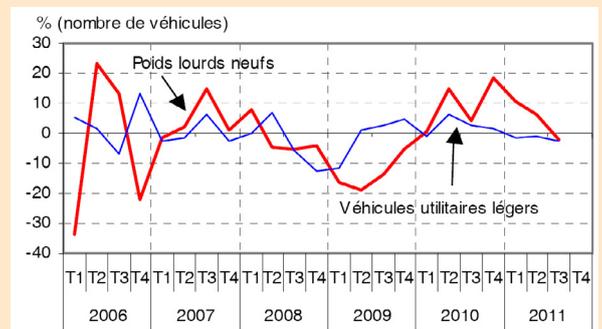
Fret terrestre par mode

Evolution en % (T/T-1)



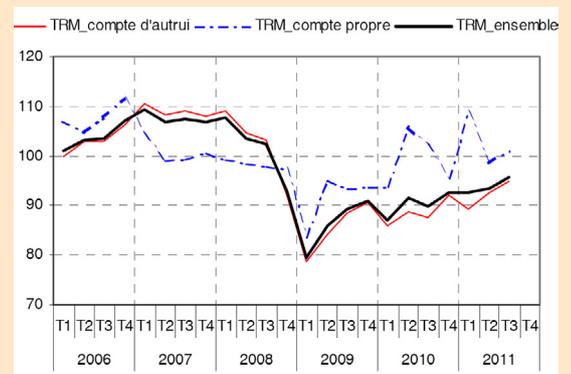
Immatriculations de véhicules utilitaires neufs

Evolution en % (T/T-1)



Evolution des tonnes-km dans le TRM

(Base 100 = T1-2005)



Évolution trimestrielle des tonnes-kilomètres en trafic national

(Base 100 = T1-2005)



Évolution trimestrielle des tonnes-kilomètres en trafic international

(Base 100 = T1-2005)



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