

Mars 2015

Les transports en Champagne-Ardenne



Données conjoncturelles commentées Second semestre 2014



SOMMAIRE

<i>Enquête régionale auprès des transporteurs routiers de marchandises</i>	<i>pages 3 à 8</i>
<i>Le transport routier de marchandises Données régionales</i>	<i>pages 9 à 11</i>
<i>Le transport routier de marchandises Données nationales</i>	<i>pages 12 à 15</i>
<i>Le transport fluvial Données régionales</i>	<i>pages 16 et 17</i>
<i>Le transport aérien Données régionales</i>	<i>page 18</i>
<i>L'emploi dans le transport et l'entreposage Données régionales</i>	<i>page 19</i>
<i>Glossaire</i>	<i>page 20</i>

Enquête régionale - transporteurs routiers de marchandises

Depuis 1996, l'Observatoire Régional des Transports (ORT) de Champagne-Ardenne procède à une analyse régionale de la conjoncture dans le secteur des transports routiers de marchandises. L'enquête est désormais soumise deux fois par an aux transporteurs. Au plus près de leurs préoccupations, mais aussi plus complet et plus largement diffusé, ce questionnaire doit permettre de mieux appréhender la situation des transports en région.

La liste de diffusion, issue des données du pôle Réglementation, Transport et Véhicules de la DREAL Champagne-Ardenne, concerne les entreprises de transport routier de marchandises et les commissionnaires (1 015 entreprises).

L'enquête porte sur la conjoncture économique du transport routier de marchandises au second semestre 2014 ainsi que sur d'autres sujets transverses d'actualité.

Détail du panel des réponses

Détail des réponses par département

Ardennes	53	16,9 %
Aube	83	26,4 %
Marne	141	44,9 %
Haute-Marne	37	11,8 %
Total sur la région	314	100,0 %

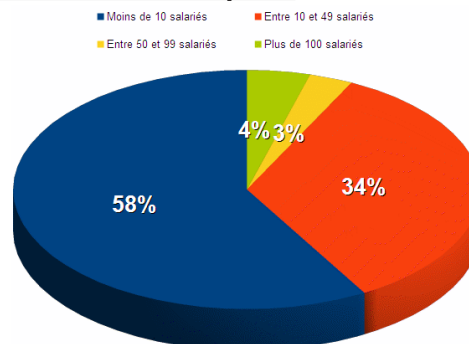
Source : Enquête TRM 2S2014
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Cette seconde édition de l'enquête semestrielle compte 315 réponses sur l'ensemble de la région soit un taux de réponse de 31,0 %. La part la plus importante des réponses provient du département de la Marne (44,9 %) ce qui correspond à la proportion du nombre d'entreprises situées dans ce département (46,0 %). Pour les autres départements, le taux de réponses est également proportionnel au nombre d'entreprises.

Détail des réponses selon la taille de l'entreprise

Moins de 10 salariés	174
Entre 10 et 49 salariés	102
Entre 50 et 99 salariés	9
Plus de 100 salariés	13
Total sur la région*	298

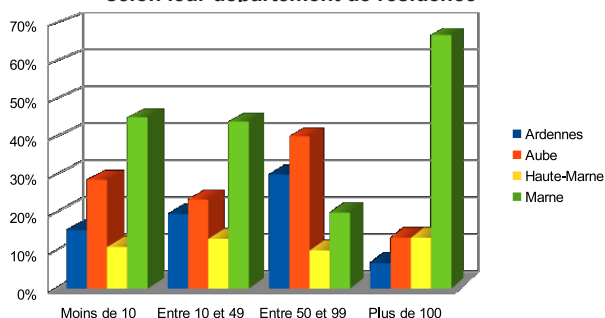
Source : Enquête TRM 2S2014
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI
* : nombre de questionnaires où le champ «taille de l'entreprise» est renseigné



58 % des réponses proviennent des entreprises de moins de 10 salariés. Cette proportion est inférieure au poids de leur représentativité dans le domaine du transport et de l'entreposage (source INSEE : 88% des entreprises du secteur du transport et de l'entreposage ont moins de 10 salariés).

Détail des réponses selon la taille de l'entreprise et par département

Réponses des différentes catégories d'entreprises selon leur département de résidence



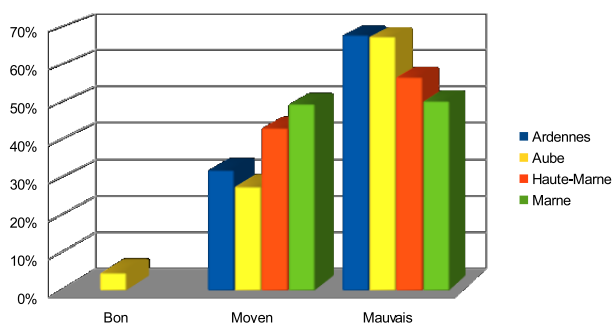
Source : Enquête TRM 2S2014
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Les entreprises de plus de 100 salariés ayant répondu à l'enquête se situent très majoritairement dans la Marne (67,0 %). On observe également plus de réponses des entreprises marnaises pour les TPE et les entreprises ayant entre 10 et 49 salariés. Toutefois, les entreprises ardennaises et aubois entre 50 et 99 salariés ont répondu dans des proportions bien supérieures à celles des entreprises marnaises (respectivement 20 et 10 points de plus).

Conjoncture économique

La perception du climat économique en Champagne-Ardenne

Répartition des perceptions du climat économique entre les quatre départements de la région



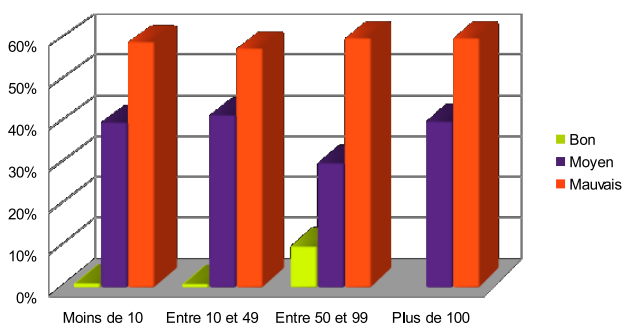
Source : Enquête TRM 2S2014
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Le climat est majoritairement décrit comme mauvais dans la région (58,0 %) avec 4 points de plus qu'au semestre précédent. Seul 1,3 % des entreprises décrit le climat comme bon, ces entreprises étant situées toutes dans l'Aube.

Le climat économique est majoritairement qualifié de moyen pour les entreprises marnaises et haut-marnaises et de mauvais pour les entreprises ardennaises et aubois.

Répartition des différentes perceptions du climat économique du secteur pour chaque catégorie d'entreprises

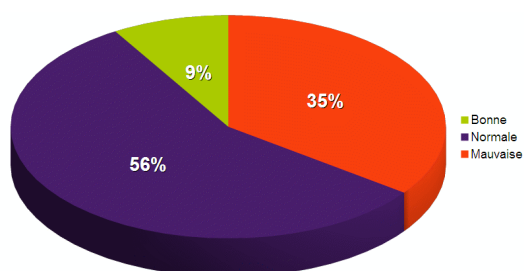
Toutes tailles confondues, les entreprises perçoivent le climat économique comme mauvais. 10 % des entreprises de 50 à 99 salariés considèrent le climat comme bon soit 9 points de plus que les autres catégories d'entreprises. Par rapport au semestre précédent, on observe un glissement des perceptions du climat économique de bon vers moyen.



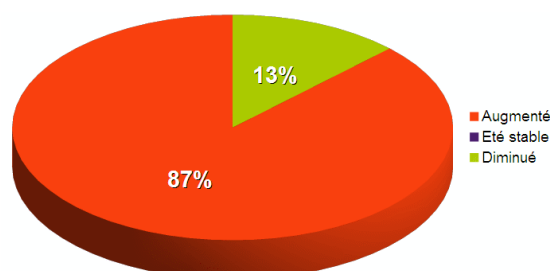
Source : Enquête TRM 2S2014
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Gestion budgétaire des entreprises toutes catégories confondues

État de la trésorerie au second semestre 2014



Délais de paiement des clients au second semestre 2014



Source : Enquête TRM 2S2014
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

35 % des entreprises ayant répondu font part du mauvais état de leur trésorerie au second semestre 2014, soit 3 points de moins qu'au semestre précédent. Les délais de paiement de leurs clients se sont allongés par rapport au premier semestre (87 % contre 77 %). Néanmoins, la majorité (56%) des entreprises répondantes décrivent leur trésorerie comme normale et 13% indiquent que les délais de paiement de leurs clients ont diminué.

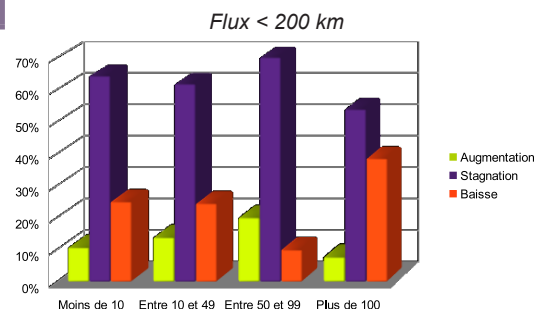
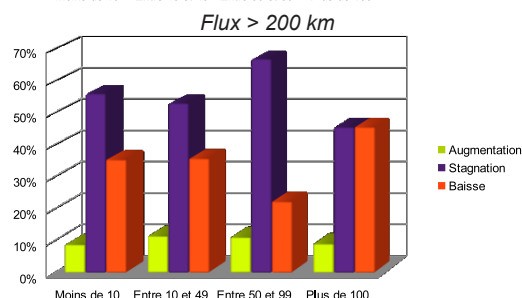
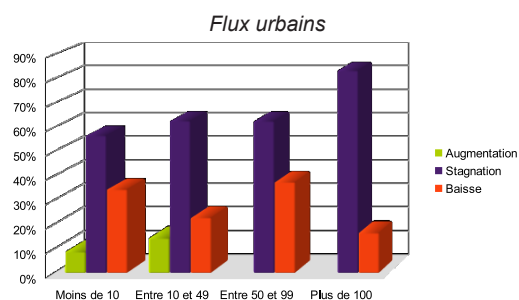
La baisse du prix de carburant a certainement amélioré en partie la trésorerie des entreprises au second semestre mais n'a pas impacté positivement les délais de paiements.

Conjoncture économique

Évolution des flux de marchandises (flux urbains, < 200 km et > 200 km) au second semestre 2014 selon les catégories d'entreprises

Type de flux	Flux urbains	Flux < 200 km	Flux > 200 km
Nombre de réponses *	217	258	244

* : Les entreprises se sont exprimées sur les différents flux



Les entreprises caractérisent leurs flux toutes distances confondues comme stagnants. De manière globale, les flux sont majoritairement stables ou en régression.

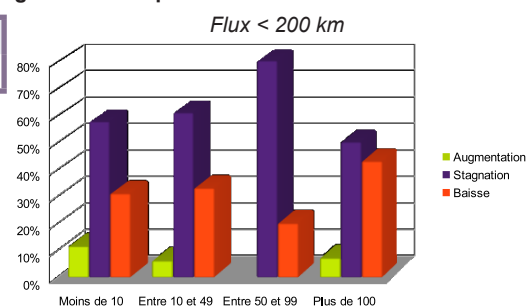
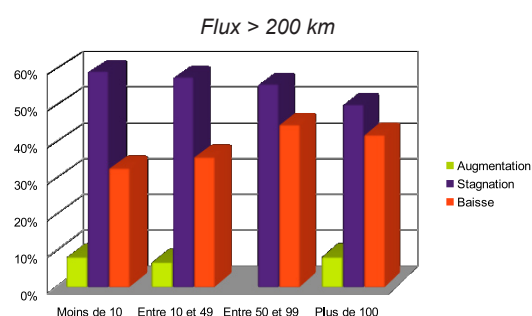
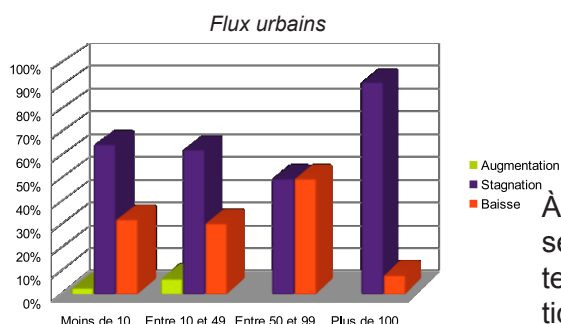
Lors de l'enquête du premier semestre, 23,0 % des entreprises de plus de 100 salariés avaient prévus des flux urbains en augmentation. Malgré cet optimisme contrarié, les entreprises avaient présagé, en amont, une conjoncture négative.

Source : Enquête TRM 2S2014
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Perspectives d'évolution des flux de marchandises (distribution urbaine, < 200 km et > 200 km) au premier semestre 2015 selon les catégories d'entreprises

Type de flux	Flux urbains	Flux < 200 km	Flux > 200 km
Nombre de réponses *	217	261	241

* : Les entreprises se sont exprimées sur les différents flux



À l'exception des flux urbains des entreprises de 50 à 99 salariés, les entreprises toutes tailles confondues prévoient une stagnation sur l'ensemble des flux entre le second semestre 2014 et le premier semestre 2015. Les flux de longues distances sont ceux ayant la plus grande perspective de baisse (34,6 %). Cette perspective est plus importante encore pour les entreprises entre 50 et 99 salariés du panel (44,4 %).

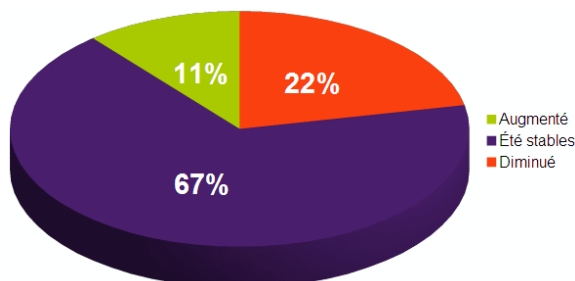
À noter l'absence de perspectives d'augmentation des flux urbains chez les entreprises de plus de 50 salariés. Ce pessimisme se retrouve chez les entreprises de 50 à 99 salariés pour les flux de moins de 200 km.

Source : Enquête TRM 2S2014
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Conjoncture sociale : l'emploi

L'emploi en Champagne-Ardenne

Évolution des effectifs au cours du second semestre 2014 et perspectives d'embauche au premier semestre 2015

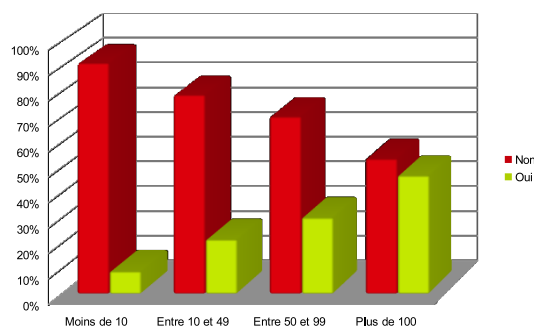


Les effectifs salariés, toutes catégories d'entreprises confondues, sont restés stables en majorité (67,0%).

A contrario, près d'un quart du panel a vu ses effectifs diminuer et seuls 11,0 % les ont vus augmenter. Ce constat reste identique à celui du premier semestre.

Source : Enquête TRM 2S2014
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Plus l'entreprise interrogée est grande, plus ses perspectives d'embauches sont positives. Pour les entreprises de plus de 100 salariés, l'embauche de salariés est envisagée dans 46,7 % des réponses pour seulement 8,8 % dans les TPE. Toutes catégories d'entreprises confondues, seules 15,7 % d'entre elles déclarent vouloir embaucher au début 2015.

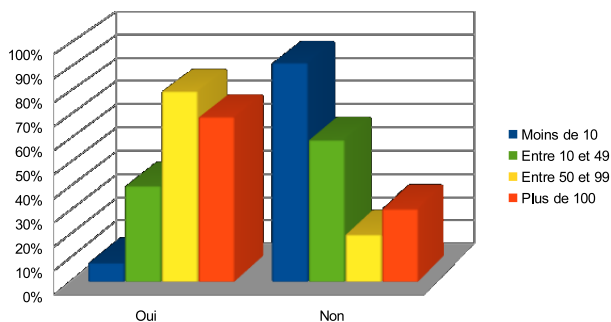


Source : Enquête TRM 2S2014
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Recours à l'intérim au second semestre 2014 selon la taille de l'entreprise

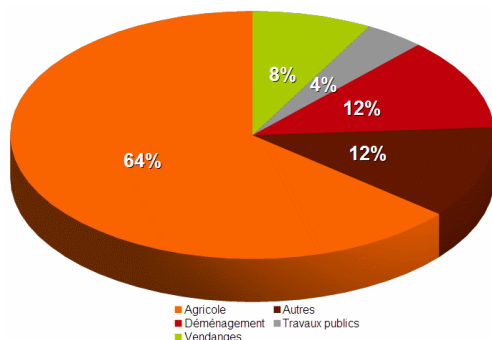
Les entreprises déclarant en majorité ne pas avoir eu recours à l'intérim au second semestre 2014 sont les TPE (91,9 % d'entre elles). Les entreprises de 10 à 49 salariés du panel sont celles ayant le plus eu recours à l'intérim (80,0 % d'entre elles).

De la même manière que pour les perspectives d'embauches, les entreprises de plus de 50 salariés déclarent majoritairement avoir eu recours à l'intérim.



Source : Enquête TRM 2S2014
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Recours à l'emploi saisonnier au second semestre 2014



Source : Enquête TRM 2S2014
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

21 % des entreprises déclarent avoir eu recours à l'emploi saisonnier au second semestre 2014 (61 réponses sur 291 questionnaires où le champ «recours à l'emploi saisonnier» est renseigné). Ces emplois saisonniers sont associés principalement à l'agriculture avec la moisson et les betteraves. Viennent ensuite les activités liées aux déménagements (12,0 %) et les vendanges (8,0 %). D'autres activités ont été citées de manières anecdotique telles que le transport de gaz et de pétrole ou encore le transport de pièces automobiles.

Conjoncture sociale : l'emploi

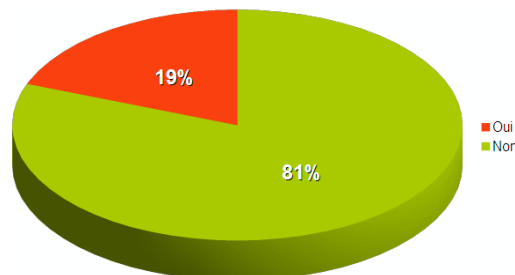
Le recrutement de conducteurs routiers

19 % des entreprises (219 réponses) déclarent rencontrer des difficultés d'embauches des conducteurs. Seules 41 entreprises ont exposé les raisons de leur difficultés d'embauche. Les motifs les plus cités sont les suivants :

Motifs cités	Nombre de répétitions
Manque de qualification des candidats	13
Manque de motivation des candidats	10
Manque de professionnalisme des candidats	5
Manque d'expérience des candidats	4
Manque de candidats	4
Trop de charges	1
Manque de candidats de confiance	1
Manque de formation des candidats	1
Carnets de commandes incertains	1
Pôle emploi non réactif	1
	41

Source : Enquête TRM 2S2014
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

L'ensemble des réponses concernant les critères de sélection des candidats témoigne d'un métier de conducteur qualifié et responsabilisant.



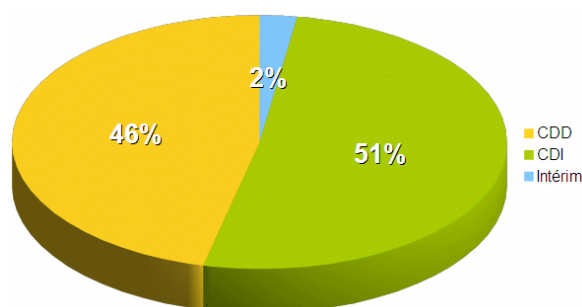
Source : Enquête TRM 2S2014
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Les quatre premiers motifs de ces difficultés de recrutement mettent en cause les compétences des candidats. En parallèle, le premier critère de recrutement des conducteurs cité est l'expérience.

Premier critère de recrutement	Nombre de répétitions
L'expérience	27
Connaissance technique des véhicules	7
La mobilité	4
La motivation	3
Le courage	1
	43

Source : Enquête TRM 2S2014
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Types de contrats choisis pour les futures embauches au premier semestre 2015



Source : Enquête TRM 2S2014
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Au second semestre 2014, les entreprises prévoyaient en majorité des embauches sous forme de CDD (contrats à durées déterminées) (48,0 %).

Au premier semestre 2015, les entreprises présagent d'embaucher majoritairement en CDI (contrats à durées indéterminées) (51,0 % contre 39,0 % au semestre précédent).

Enquête régionale - transporteurs routiers de marchandises

Divers : la Charte «Objectif CO₂ : les transporteurs s'engagent»

Le suivi des consommations de carburant et la Charte «Objectif CO₂ : les transporteurs s'engagent»

Le carburant constitue le deuxième poste de coût dans la structure des prix de revient, après le personnel de conduite (source : structure des coûts publiée par le Comité National Routier pour un ensemble 40 tonnes, exploité en longue distance). La réduction de la consommation de carburant pour les entreprises est un fort levier d'optimisation de leurs activités.

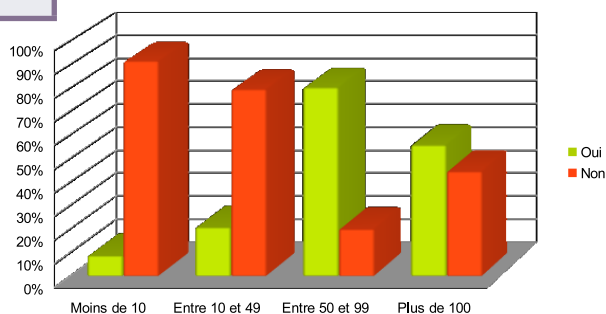
Sur 304 réponses, 83,0 % des entreprises déclarent suivre leurs consommations de carburant. Divers moyens de contrôle des consommations sont cités par les entreprises.

Moyens de contrôle	Nombre de répétitions
Retour des conducteurs	113
Contrôle à la cuve	96
Informatique embarquée constructeur	87
Suivi des facture carburant	10
Contrôle à la station (carte)	4
Contrôle de gestion	4
Organisation optimisée des flux	3
Formation éco-conduite	2
Contrôle manuel par véhicule	2
	325

244 entreprises interrogées ont cité un ou plusieurs moyens de suivi mis en œuvre. Les trois premiers moyens de contrôle représentent les trois échelles de suivi des consommations : l'échelle de l'entreprise, du véhicule et enfin des conducteurs. Les efforts entrepris par les entreprises pourraient être valorisés dans le cadre de la démarche «Objectif CO₂».

Source : Enquête TRM 2S2014
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Les entreprises étant les plus intéressées par un engagement dans la démarche sont celle comptant entre 50 et 99 salariés. Au contraire, les TPE sont peu enclines à s'engager.

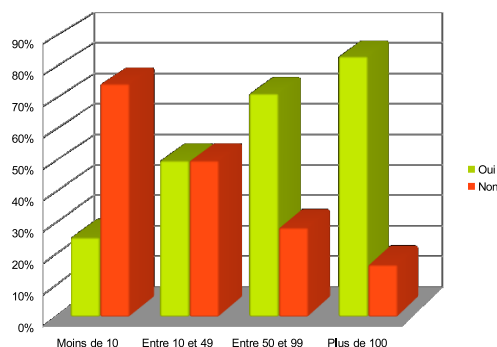


Source : Enquête TRM 2S2014
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

La Charte «Objectif CO₂» et son logiciel en ligne peuvent également être des outils informatisés de gestion pour les consommations de carburant.

Divers : le renouvellement de la flotte

Dans le cadre de l'arrêté du 28 juillet 2014 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur, le renouvellement de la flotte est un sujet essentiel pour les entreprises du panel.



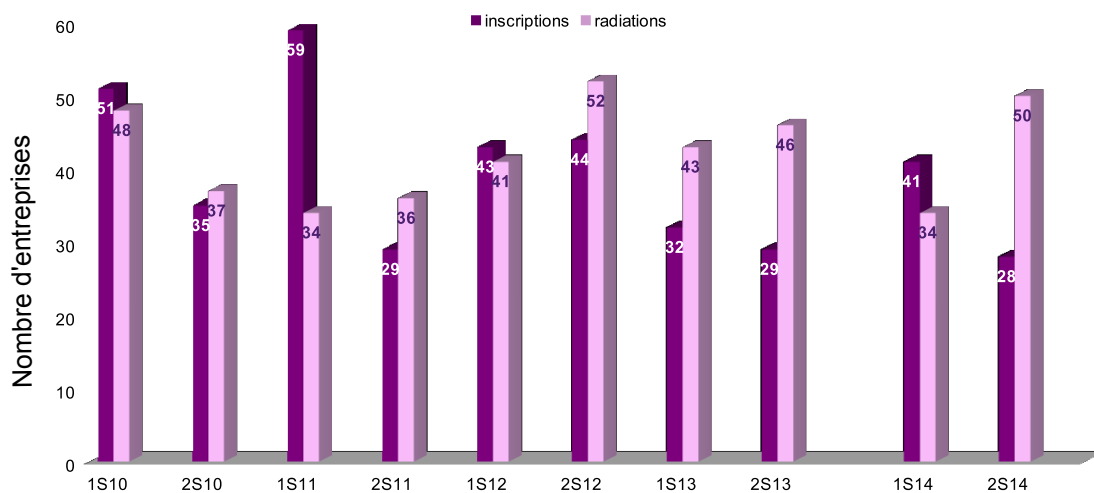
Source : Enquête TRM 2S2014
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

La plupart des grandes entreprises ont déclaré avoir lancé le renouvellement de leur flotte. L'achat de véhicule répondant aux normes Euro 5 et Euro 6 implique une capacité financière d'investissement. En totalisant l'ensemble des réponses, la flotte du panel ayant complété le champ, compte 346 véhicules en EURO 3 et 656 véhicules en EURO 4. Le renouvellement des flottes participe activement aux diminutions des émissions de gaz à effet de serre ainsi que des autres polluants atmosphériques.

Transport routier de marchandises - Données régionales

Malgré un solde positif au premier semestre 2014 entre les inscriptions et les radiations d'entreprises, le nombre d'entreprises radiées au second semestre dépasse très largement celui des inscriptions.

Évolution semestrielle du nombre d'inscriptions au registre des nouvelles entreprises et de radiations du premier semestre 2010 au second semestre 2014



Source : DREAL Champagne-Ardenne / STEVA / PRTV

Le schéma du second semestre 2014 reste le même que celui des 4 dernières années : le nombre de radiations reste supérieur au nombre d'inscriptions (sauf pour les premiers semestres 2012 et 2014). Le solde est fortement négatif (-22) et atteint son niveau le plus haut depuis 2010.

Pour le second semestre 2014 :

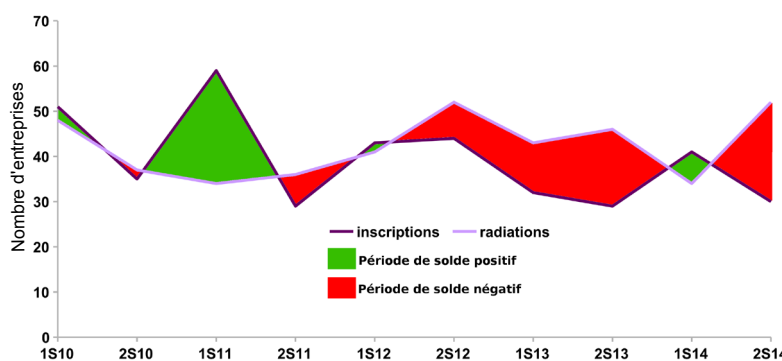
Les 28 entreprises inscrites au registre représentent :

- 11 nouvelles licences communautaires avec 36 copies de licence ;
- 18 nouvelles licences de transport intérieur avec 55 copies de licence.

Les 50 entreprises radiées au registre représentent :

- 17 licences communautaires avec 105 copies de licence ;
- 37 licences de transport intérieur avec 181 copies de licence.

Représentation des soldes entre inscriptions et radiations du premier semestre 2010 au second semestre 2014



Après une période de plus d'un an de solde négatif entre les inscriptions et radiations d'entreprises au registre, le premier semestre 2014 laissait entrevoir un solde positif.

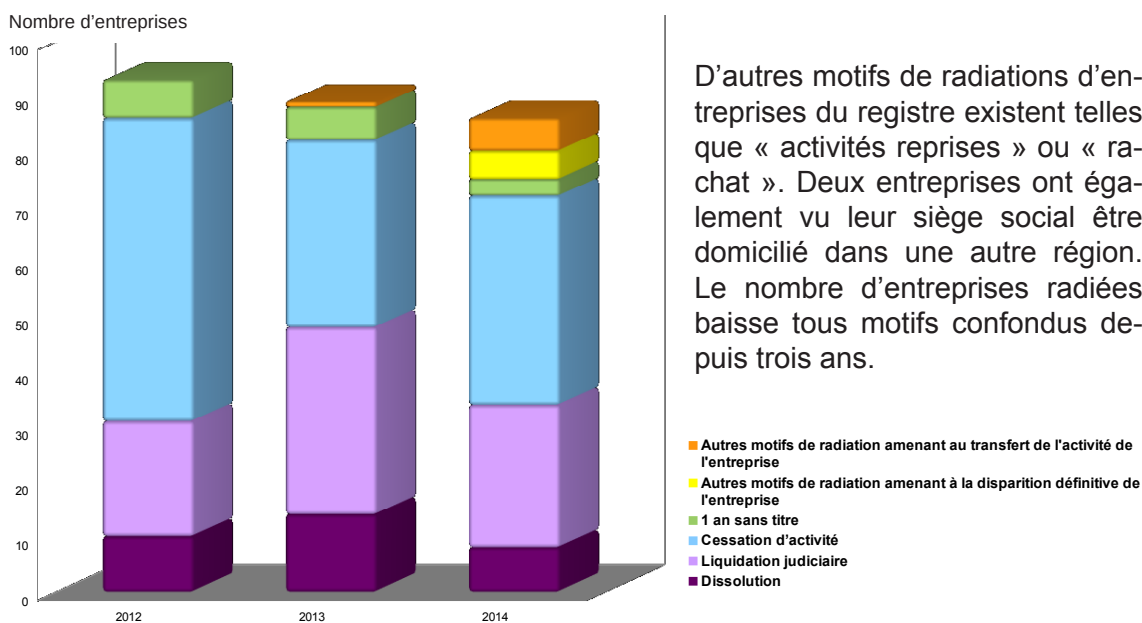
Le second semestre 2014 annonce un retournement de situation.

Source : DREAL Champagne-Ardenne / STEVA / PRTV

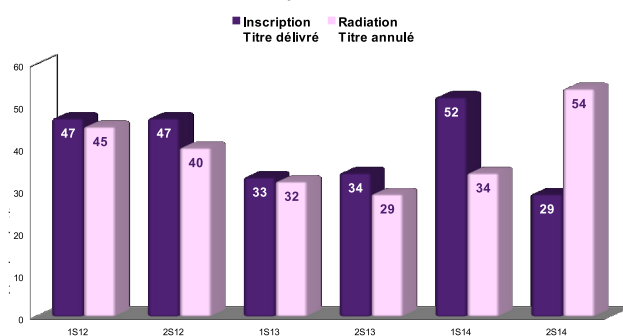
Les motifs des radiations d'entreprises montrent une diversification ou une reconversion de certains transporteurs.

Depuis trois ans, le nombre de radiations décroît de manière linéaire. Les trois phases de disparition économique d'une entreprise sont similaires depuis 2012 (cessation, dissolution et liquidation).

Motifs des radiations d'entreprises de TRM au second semestre 2014



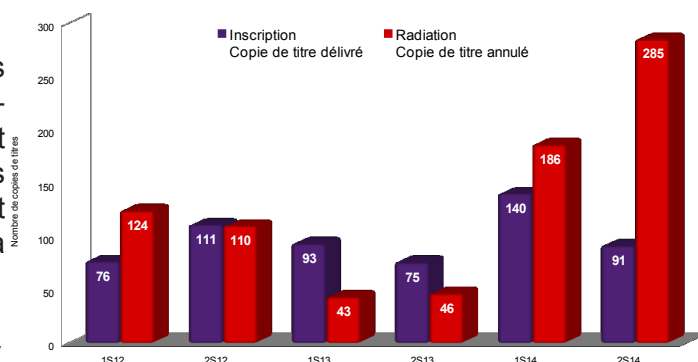
Évolution semestrielle du nombre de titres délivrés et de copies de titres du premier semestre 2012 au second semestre 2014 (licences communautaires et internationales confondues)



A l'inverse du premier semestre, les titres annulés sont plus nombreux que les titres délivrés au second semestre (54 contre 29).

Bien que le total de titres délivrés et annulés soient plus importants en 2014, le solde laisse apparaître un nombre de titres annulés supérieur au nombre de titres délivrés.

En 2014, le nombre de copies de titres annulées est très supérieur à 2013 (respectivement 471 et 89). Le nombre de copies de titres délivrées est également supérieur en 2014 par rapport à 2013 (231 et 168).



Transport routier de marchandises - Données régionales

Depuis un an, les immatriculations baissent globalement pour les VUL et les PL.

Au quatrième trimestre 2014, 2 179 véhicules utilitaires légers neufs et 321 poids lourds neufs ont été immatriculés en Champagne-Ardenne. Par rapport au quatrième trimestre 2013, les immatriculations de véhicules utilitaires légers diminuent de 3,2 %, et celles des poids lourds augmentent de 1,6 %. En cumul annuel, les immatriculations affichent un léger recul pour les véhicules utilitaires légers neufs (- 2,8 %) et une légère hausse pour les poids lourds (+ 2,4 %). Au niveau national, les immatriculations de véhicules utilitaires légers progressent de 1,5 % et celles des poids lourds reculent de 13,6 %.

Le département de la Marne concentre plus de la moitié des immatriculations de véhicules neufs de la région.

	Véhicules utilitaires légers *				Poids lourds **			
	4T2014	T(n) / T(n-1) (%)	Cumul annuel	N/N-1 (%)	4T2014	T(n) / T(n-1) (%)	Cumul annuel	N/N-1 (%)
ARDENNES	351	4,5	1 145	4,2	40	-47,4	152	-26,6
AUBE	437	-1,8	1 503	-0,4	36	-18,2	204	4,1
MARNE	1 180	-7,7	4 153	-5,7	183	38,6	627	3,6
HAUTE-MARNE	211	10,5	725	-0,4	62	-3,1	224	31,0
CHAMPAGNE-ARDENNE	2 179	-3,2	7 526	-2,8	321	1,6	1 207	2,4
FRANCE METROPOLITAINE	100 465	0,6	370 130	1,5	10 474	-23,0	38 895	-13,6

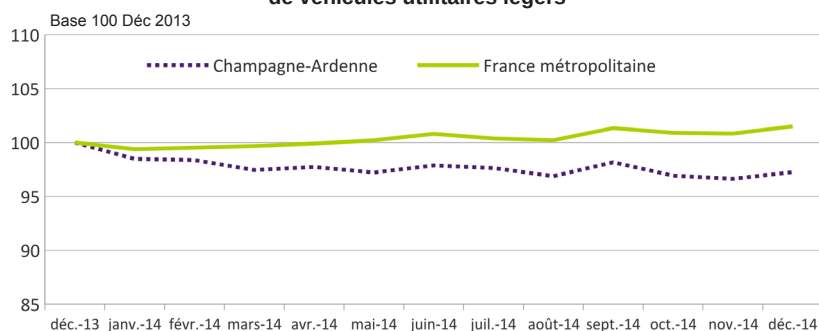
Source : SoeS

Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PCAS

*camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés <= 3,5 t de PTAC

**camions, véhicules automoteurs spécialisés > 3,5 t de PTAC et tracteurs routiers

Évolution du cumul annuel des immatriculations de véhicules utilitaires légers

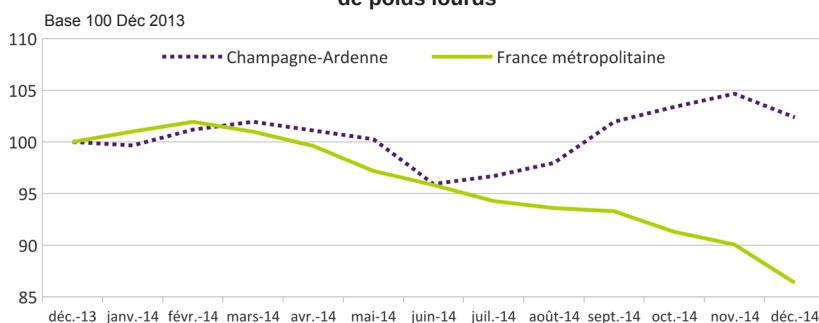


Source : SoeS RSVERO

Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/MCDD/PCAS

Les courbes régionale et nationale des évolutions de cumul annuel des immatriculations de véhicules légers sont parallèles depuis le premier trimestre 2014.

Évolution du cumul annuel des immatriculations de poids lourds



Source : SoeS RSVERO

Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/MCDD/PCAS

Au dernier quadrimestre 2014, la Champagne-Ardenne a vu une augmentation des immatriculations poids lourds. Au niveau national, sur la même période, les immatriculations poids lourds ont diminué.

Transport routier de marchandises - Données nationales

L'activité se redresse au troisième trimestre 2014

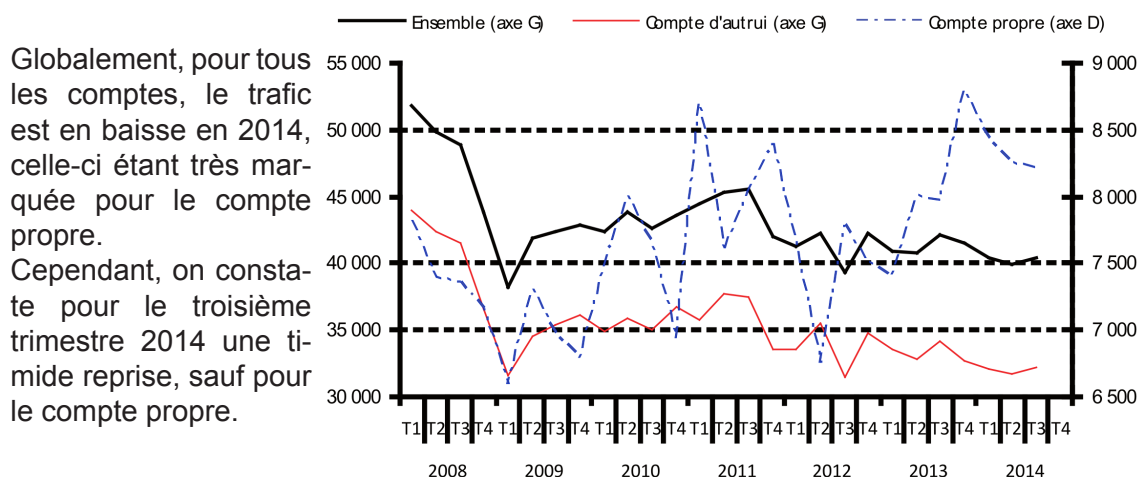
Au troisième trimestre 2014, l'activité de transport routier de marchandises (TRM) des véhicules immatriculés en France augmente de 1,2 % par rapport au trimestre précédent, en données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables (CVS-CJO). Cette reprise interrompt trois trimestres de contraction : elle était de - 1,2 % au deuxième trimestre 2014 (données révisées). L'activité a toutefois diminué de 3,9 % sur un an.

Évolution trimestrielle des volumes des transports routiers de marchandises et leur évolution trimestrielle

	niveau (en millions de tonnes-kilomètres)		évolutions T/ T-1 (en %)	
	2014 T2	2014 T3	2014 T2	2014 T3
TRM total	39 987	40 455	-1,2	1,2
dont				
compte propre	8 247	8 218	-2,1	-0,4
compte d'autrui	31 740	32 237	-0,9	1,6
dont				
national	37 996	38 236	-0,6	0,6
international	1 991	2 220	-10,3	11,5

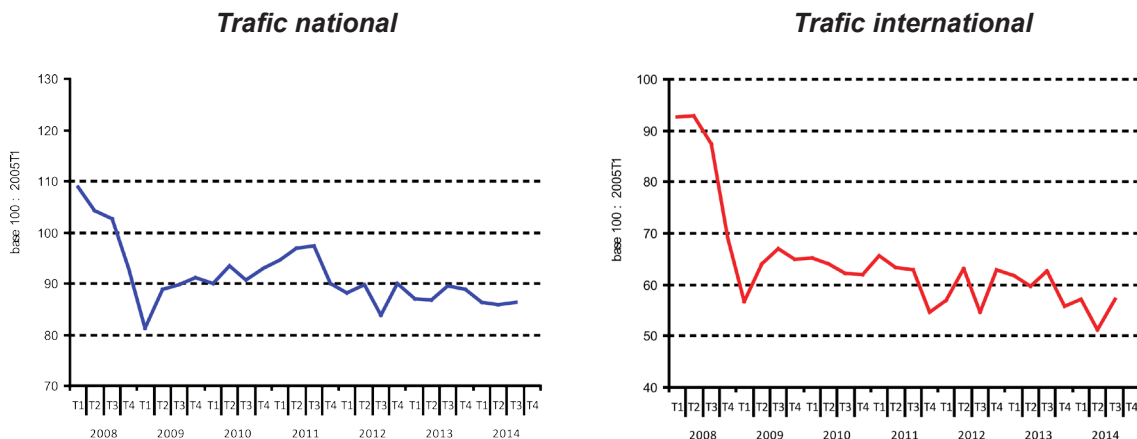
Le transport pour compte d'autrui s'accroît de 1,6 % au troisième trimestre 2014, après un fléchissement au deuxième trimestre 2014 (- 0,9 % - révisé). Le transport pour compte propre, représentant un cinquième de l'activité en termes de tonnes-kilomètres réalisées, continue à reculer (- 0,4 %, après - 2,1 %).

Source : Sitram, Soes, enquête TRM, données CVS - CJO



Le transport national rebondit au troisième trimestre 2014

Évolution trimestrielle des tonnes-kilomètres dans le transport routier de marchandises



Source : Sitram, Soes, enquête TRM, données CVS - CJO

Le nombre de tonnes-kilomètres réalisées en transport national, compte d'autrui et compte propre cumulés, augmente de 0,6 % au troisième trimestre 2014.

L'activité du transport international, sur la partie française des parcours, souvent sujette à de fortes variations, augmente fortement au troisième trimestre 2014, mais reste en-deçà de son niveau en 2013.

Le transport de matériaux pour le bâtiment et les travaux publics interrompt son recul du début d'année

Il avait reculé les trois trimestres précédents (- 0,6 % au deuxième trimestre 2014). Le transport de produits manufacturés progresse de 7,9 % au troisième trimestre 2014, après plusieurs trimestres de fluctuations marquées par des hausses et des baisses parfois importantes. L'activité du transport de produits agricoles et agroalimentaires diminue de 0,5 % et celle du transport de matériaux de construction augmente (+ 0,5 %, après - 3,2 %).

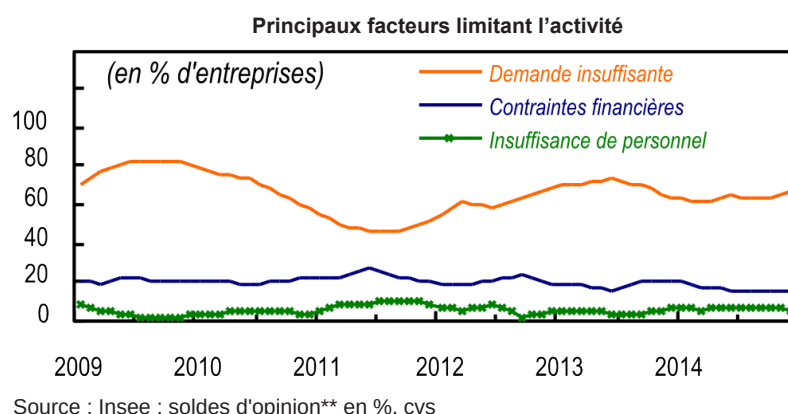
Hausse du kilométrage parcouru au troisième trimestre 2014

Au cours du troisième trimestre 2014, 4,3 milliards de kilomètres (en données CVS-CJO) ont été parcourus par les poids lourds immatriculés en France métropolitaine, sur la totalité des trajets nationaux et internationaux. La hausse est de 3,3 % par rapport au deuxième trimestre 2014, après deux trimestres de recul (- 3,0 % au trimestre précédent). Cette progression est davantage imputable au transport pour compte propre (+ 7,3 %) qu'au transport pour compte d'autrui (+ 1,6 %). Le kilométrage parcouru à vide augmente légèrement (+ 0,7 %), interrompant ainsi une baisse importante des deux premiers trimestres 2014 (- 3,5 %, puis - 4,4 %).

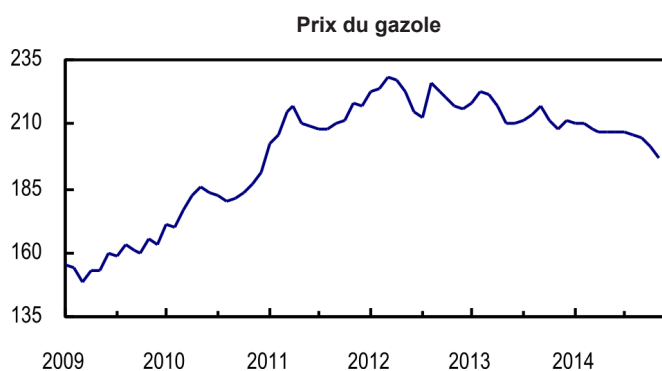
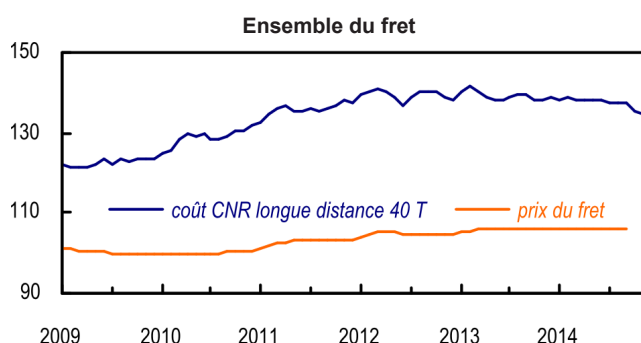
Transport routier de marchandises - Données nationales

Malgré une baisse depuis un an du coût du gazole, les indices INSEE des coûts du fret routier et aérien témoignent d'une augmentation sur la même période.

D'après l'enquête nationale de conjoncture, réalisée par l'INSEE au quatrième trimestre 2014, auprès des transporteurs routiers de marchandises et de messagerie, 67,0 % des entreprises interrogées placent l'insuffisance de la demande en premier facteur limitant de leur activité pour le quatrième trimestre 2014. Depuis le premier trimestre 2014, ce facteur a augmenté de 6 points. Viennent ensuite les contraintes financières pour 15,0 % (- 3,0 points) et enfin l'insuffisance de personnel pour 6,0 % (stable).



Entre le troisième trimestre 2013 et le troisième trimestre 2014, le coût du fret routier a très légèrement augmenté 0,01 % contre 1,0 % pour le fret aérien. Le transport de marchandises fluvial voit quant à lui son coût baisser de 1,6 %.

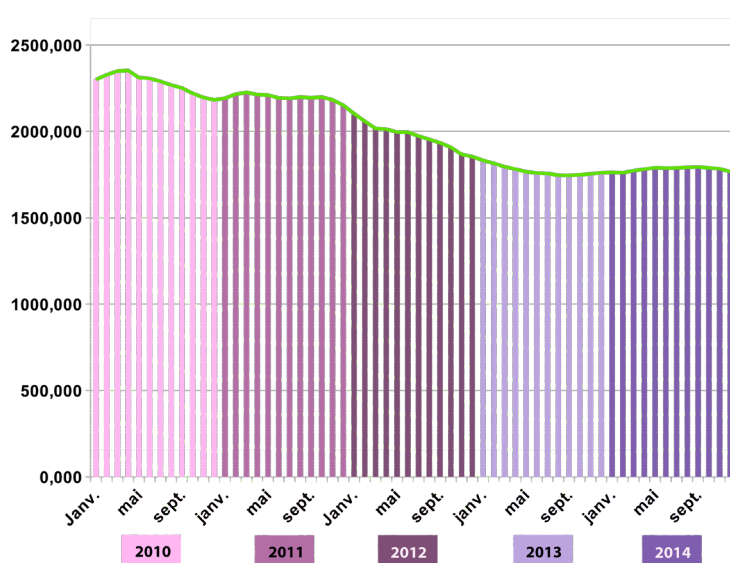


Sur la période du troisième trimestre 2013 au troisième trimestre 2014, le prix du gazole a poursuivi sa baisse avec - 5,5 %. Les coûts du transport routier et aérien, très dépendants du coût du carburant, n'ont pas réagi à cette baisse.

2014 confirme les tendances des 3 dernières années pour les émissions de CO₂ des véhicules particuliers neufs et voit une légère reprise de leurs immatriculations

En décembre 2014, les immatriculations de voitures particulières neuves, hors véhicules des domaines et transit temporaire, baissent de 0,6 % par rapport au mois précédent en données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables (141 763 véhicules contre 142 547 en novembre 2014). Sur l'ensemble de l'année 2014, les immatriculations sont de 1 765 855, soit une hausse en cumul annuel de 0,5 % par rapport à 2013.

Évolution en cumul annuel des immatriculations de véhicules particuliers neufs entre 2010 et 2014



Malgré une tendance à la diminution du nombre d'immatriculations de véhicules particuliers neufs entre 2010 et 2013, entre décembre 2013 et décembre 2014, l'augmentation des immatriculations en glissement annuel est de 0,3 %.

Source : Sitram, SOeS, données CVS - CJO

Le transport fluvial de marchandises- Données régionales

L'activité de l'ensemble des ports de Champagne-Ardenne augmente au troisième trimestre particulièrement sous l'influence de l'activité agricole.

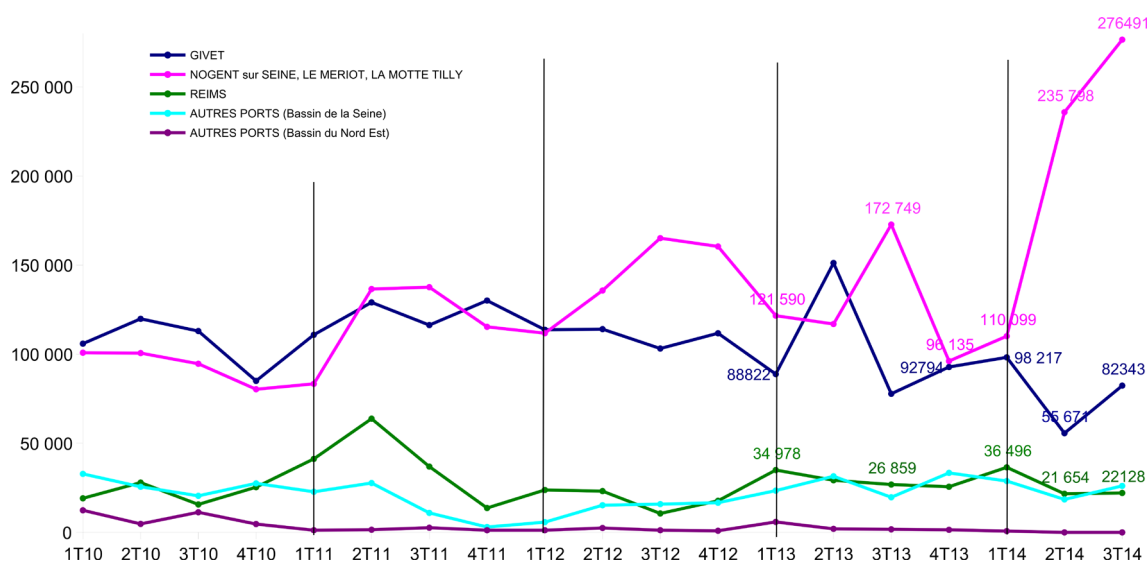
Nogent-sur-Seine reste le port où transitent le plus de marchandises au troisième trimestre 2014. Son activité continue de croître avec 60,0 % d'augmentation entre le troisième trimestre 2013 et le troisième trimestre 2014. Le port de Givet met un terme à la réduction de son activité entamée en début d'année 2014 avec une hausse de 6,0 % des tonnes chargées et déchargées totales. Le port de Reims voit son activité baisser fortement en un an (-18,0 %). Cette évolution est contraire à celle enregistrée pour les ports du bassin de la Seine (+ 49,0 %).

Tonnes chargées ou déchargées au second trimestre 2014 dans les ports champardennais et évolution du flux de marchandises

PORTS	3T14			3T14 / 2T14		3T14 / 3T13	
	CHARGEMENTS	DECHARGEMENTS	TOTAL	Rappel 1T14	Variation	Rappel 2T13	Variation
NOGENT SUR SEINE	256 149	20 342	276 491	235 798	17 %	172 749	60 %
REIMS	8 635	13 493	22 128	21 654	2 %	26 859	- 18 %
AUTRES PORTS	26 068	2 000	28 068	18 501	52 %	19 696	43 %
BASSIN DE LA SEINE	290 852	35 835	326 687	275 953	18 %	219 304	49 %
GIVET	64 771	17 572	82 343	55 671	48 %	77 790	6 %
AUTRES PORTS	64 771	17 572	82 343	55 671	48 %	77 790	6 %
BASSIN DU NORD EST	64 771	17 572	82 343	55 671	48 %	77 790	6 %
CHAMPAGNE-ARDENNE	355 623	53 407	409 030	331 624	23 %	297 094	38 %
PORTS DE PICARDIE	12 774	23 249	36 023	55 094	- 35 %	45 135	- 20 %

Source : Voies Navigables de France

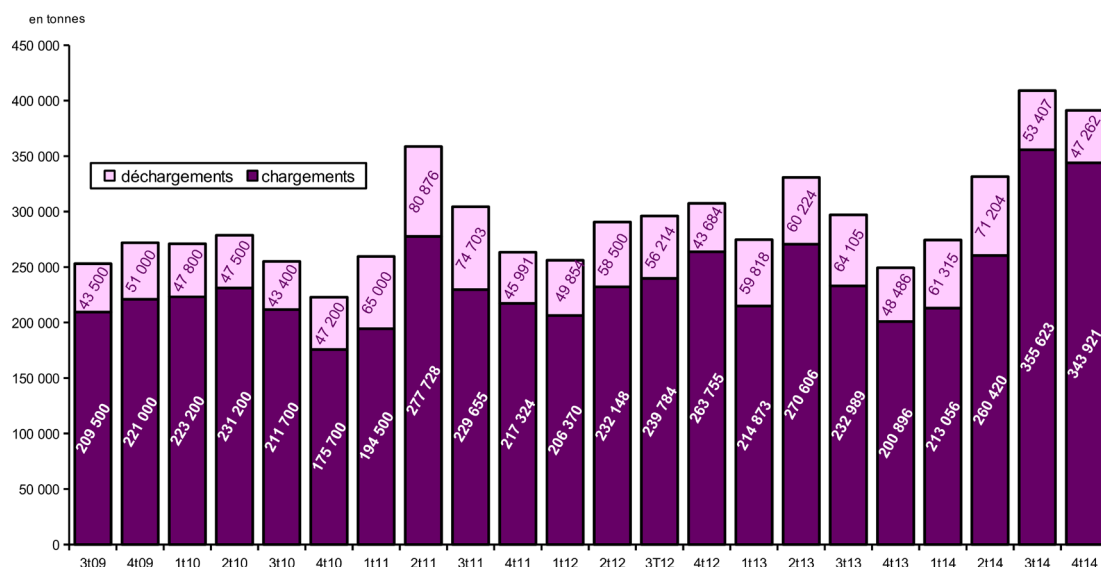
Flux de marchandises dans les ports champardennais depuis 2010 (en tonnes)



Source : Voies Navigables de France

Le transport fluvial - Données régionales

Évolution des chargements et des déchargements en Champagne-Ardenne depuis 2009



Source : Voies Navigables de France

L'analyse de Voies Navigables de France

À l'exception des ports de Reims et de Picardie, l'activité a augmenté au troisième trimestre 2014. Les volumes chargés et déchargés sont supérieurs au second trimestre 2014 et au troisième trimestre 2013.

L'agriculture a fortement impacté l'activité de transport fluvial de marchandises.

Les livraisons de la nouvelle campagne céréalière ont participé jusqu'en août 2014 à l'accroissement de l'activité. Suite à une mauvaise récolte 2014, l'annulation de contrats de vente de blé et le déclassement d'orge de brasserie en orge fourrager a eu des conséquences sur l'activité des ports régionaux.

Avec l'irrégularité des flux, les cales n'ont pu être garanties et des bateaux ont donc navigué à vide depuis le département du Nord et la Belgique.

À noter également au troisième trimestre 2014, des flux entrants de bobines effectués par voie ferrée plutôt que par voie d'eau.

Au quatrième trimestre 2014, le trafic fluvial a diminué.

L'influence de l'agriculture a également été forte ce trimestre.

Malgré des importations de blé de meunerie venant compenser les annulations pour l'orge de brasserie, l'activité de transport fluvial a diminué.

Ce trimestre est caractérisé par un déséquilibre important entre les flux entrants et sortants de la région. Ce déséquilibre est accentué par le manque de cale en raison d'une baisse d'activité du réceptionnaire principal et d'un report du fluvial vers le fer.

2014 est globalement une année particulière avec une campagne céréalière de mauvaise qualité.

Transport aérien- Données régionales

Le transport aérien de l'aéroport Paris Vatry se porte bien malgré une baisse de fréquentation du transport de voyageurs.

Glissement annuel du transport de voyageurs sur l'aéroport Paris-Vatry

	2S 2013	2S 2014	2014/2013
Nombre de voyageurs	52 440	59 061	- 11,2 %

Source : Aéroport Paris-Vatry

Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne / STEVA / PMDI

La fréquentation des voyageurs a diminué de 11,2 % du second semestre 2013 au second semestre 2014. Au départ de Vatry, deux compagnies aériennes proposent 5 destinations intérieures et internationales : Porto, Marrakech, Nice, Ajaccio et Malaga.

Glissement annuel du fret sur l'aéroport Paris-Vatry

	2S 2013	2S 2014	2014/2013
Tonnes de marchandises affrétées	3 405	2 995	- 12,0 %

Source : Aéroport Paris-Vatry

Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne / STEVA / PMDI

En glissement annuel, le nombre de tonnes affrétées à l'aéroport a diminué de 12,0 %.

L'emploi dans le transport et l'entreposage Données régionales

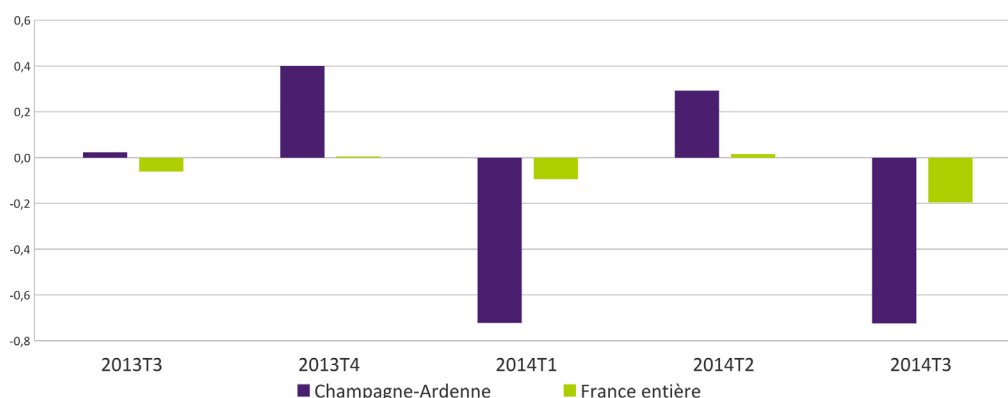
Les difficultés du secteur des transports et de l'entreposage sont particulièrement visibles au troisième trimestre 2014 en Champagne-Ardenne.

D'après les statistiques de l'Acos, au troisième trimestre 2014 en Champagne-Ardenne, l'emploi salarié du secteur du transport et de l'entreposage est en baisse par rapport au trimestre précédent (-0,7 % soit 189 postes en moins).

En cumul annuel, l'emploi salarié dans le secteur du transport et de l'entreposage recule de près de 0,5 % en Champagne-Ardenne. Il baisse plus en région qu'au niveau national (- 0,2 %).

Au troisième trimestre 2014, la masse salariale des entreprises de l'ensemble du secteur augmente de 0,1% en Champagne-Ardenne comme au niveau national.

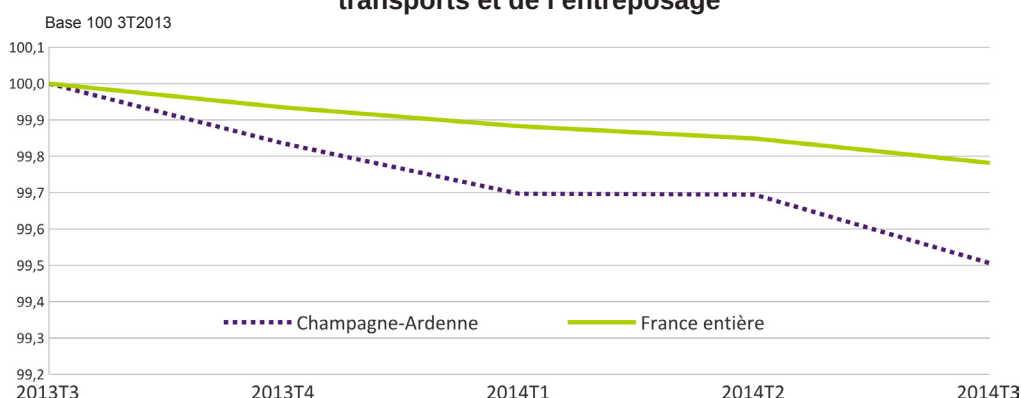
Évolution trimestrielle (T/T-1) de l'emploi dans le secteur des transports et de l'entreposage



Source : Acos, données csv

Réalisation : DREAL Champagne Ardenne / MCDD / PCAS

Évolution du cumul des emplois salariés dans le secteur des transports et de l'entreposage



Source : Acos, données csv

Réalisation : DREAL Champagne Ardenne / MCDD / PCAS

Glossaire

Les flux internes représentent les échanges de marchandises dont l'origine et la destination sont situées en région Champagne-Ardenne.

Les flux sortants de Champagne-Ardenne correspondent aux marchandises expédiées dans une autre région française ou un autre pays.

Les flux entrants en Champagne-Ardenne correspondent aux marchandises expédiées par une autre région française ou un autre pays.

Licence Communautaire Marchandises (LCM) : Titre nécessaire pour effectuer des transports routiers de marchandises en France et sur le territoire de l'espace économique européen avec des véhicules ayant un poids maximum autorisé supérieur à 3,5 tonnes.

Licence de Transport Intérieur Marchandises (LTIM) : Titre nécessaire pour effectuer des transports routiers de marchandises uniquement en France avec des véhicules d'au moins deux essieux et d'un poids maximal autorisé inférieur à 3,5 tonnes.

Copies certifiées : Copies conformes numérotées de ces licences délivrées pour être mises à bord des véhicules.

Les informations disponibles sur le transport routier de marchandises proviennent des bases de données gérées ou relayées par le **Service de l'Observation et des Statistiques (SoeS)** du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie (MEDDE), puis exploitées par la DREAL Champagne-Ardenne. Le répertoire statistique des véhicules routiers du SOeS recense les véhicules routiers immatriculés sur le territoire français (départements d'outre-mer compris) à partir des informations transmises par le ministère de l'Intérieur (Agence nationale des titres sécurisés) issues du système d'immatriculation des véhicules (SIV).

SitraM : Ce système d'information sur les transports de marchandises, répertorie les flux de marchandises selon le mode de transport, la nature des marchandises, l'origine et la destination, le conditionnement. Elle compile les données sur le transport national et international pour les modes terrestres (route, rail, voies navigables intérieures), et sur le transport international des marchandises faisant l'objet du commerce extérieur français, quel que soit le mode (terrestre, aérien, maritime).

La banque de données annuelles SitraM est alimentée par cinq sources :

- le fichier de l'enquête sur l'utilisation des véhicules routiers de marchandises immatriculés en France (TRM) décrivant les transports routiers nationaux (pour compte d'autrui ou pour compte propre) et, les transports internationaux ;
- le fichier rail, fourni par la SNCF, pour les transports nationaux et internationaux de marchandises par chemin de fer réalisés par wagons complets ;
- le fichier voies navigables intérieures, fourni par Voies Navigables de France, pour les transports nationaux et internationaux de marchandises par navigation intérieure, pour compte d'autrui ou pour compte propre, faits sous pavillon français ou étranger ;
- les fichiers des enquêtes sur l'utilisation des véhicules routiers de marchandises (TRM) d'autres pays de l'UE (tous les pays de l'UE à 25 moins Malte plus la Norvège et le Liechtenstein) ;
- le fichier du commerce extérieur de la France provenant des Douanes et recensant les transports internationaux des marchandises faisant l'objet du commerce extérieur de la France.

TICPE : La Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE, anciennement « taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers » ou TIPP) est la principale taxe perçue en France sur certains produits énergétiques, notamment ceux d'origine pétrolière.

Acoss : L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS) est, en France, la caisse nationale qui coordonne l'ensemble des organismes participant au recouvrement du régime général de sécurité sociale. Il s'agit d'un établissement public à caractère administratif.

Urssaf : L'Union de Recouvrement pour la Sécurité Sociale et les Allocations Familiales collecte les cotisations et les contributions sociales (CSG, CRDS...) qui permettent de financer la prise en charge ou le remboursement de soins médicaux, d'indemnités en cas d'arrêt maladie, de congé maternité ou d'accident du travail, ainsi que le paiement des retraites de base et des allocations familiales des bénéficiaires du régime général de la sécurité sociale.

Les séries de l'emploi présentées dans cette note sont issues de la base de données Séquoia de l'Acoss et des Urssaf. Cette base est alimentée par les bordereaux récapitulatifs de cotisations (BRC) remplis par les établissements employeurs du régime général exerçant leur activité en France (métropole et Dom). Ces derniers déclarent aux Urssaf leurs cotisations sociales, les différentes assiettes salariales donnant lieu à cotisations ou à allègements, ainsi que leurs effectifs salariés.

Direction Régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement
Champagne-Ardenne

Service Transports,
Énergie, Véhicules,
Air
40 boulevard Anatole
France
BP 80556
51022 Châlons-en-
Champagne CEDEX

© DREAL 2015