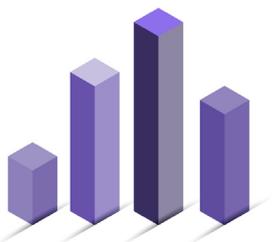


Le transport de marchandises en Champagne-Ardenne

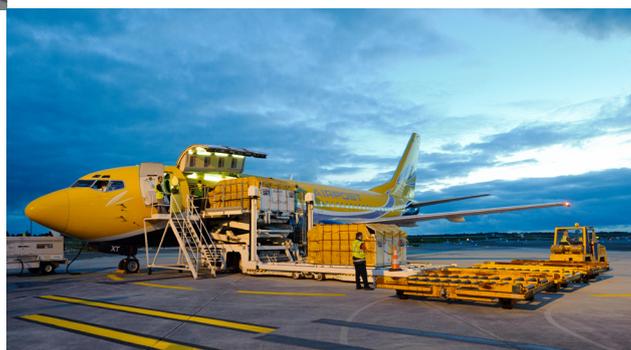
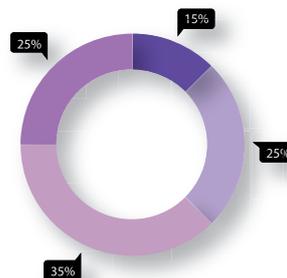


Novembre
2015

Observatoire Régional des Transports



Données conjoncturelles commentées Premier semestre 2015



SOMMAIRE

I. Enquête régionale - transporteurs routiers de marchandises	3
II. Transport routier de marchandises - Données régionales - L'industrie et la construction	18
III. Transport routier de marchandises - Données régionales - Les données sociales	21
IV. Transport fluvial de marchandises - Données régionales	27
V. Transport aérien de marchandises - Données régionales	29
VI. Transport routier de marchandises - Données nationales	30
VII. Glossaire	34

I. Enquête régionale - transporteurs routiers de marchandises

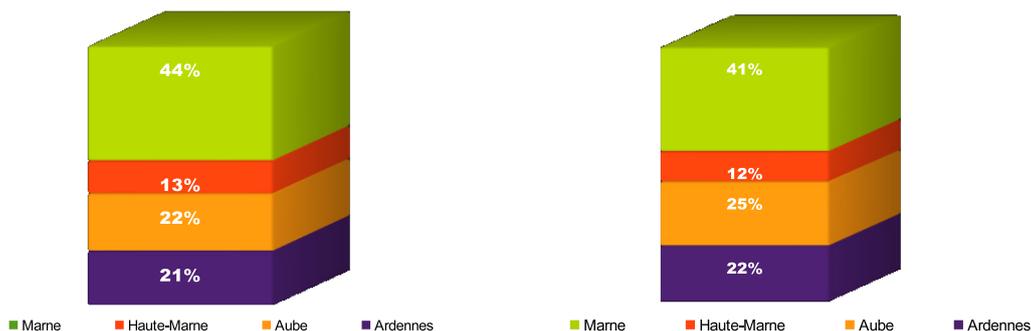
I.1. Détail du panel des réponses

Cette troisième édition de l'enquête semestrielle compte 287 réponses sur l'ensemble de la région, soit un taux de réponse de 30 %. Les entreprises interrogées sont celles disposant au minimum d'une licence de transport aussi bien intérieure que communautaire.

I.1.a. Détail des réponses par département

Répartition géographique des réponses à l'enquête

Répartition géographique des entreprises interrogées



Source : Enquête TRM 1S2015

Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Le département de la Marne concentre toujours le plus grand nombre de réponses mais perd un point de représentativité par rapport à l'enquête précédente. Le département de l'Aube perd 4 points. Les entreprises de Haute-Marne et des Ardennes répondent dans les mêmes proportions qu'au semestre précédent.

I.1.b. Détail des réponses selon le secteur principal d'activité des entreprises

Détails des réponses selon l'activité principale des entreprises

ACTIVITÉ PRINCIPALE DES ENTREPRISES	Nb de réponses	Représentativité
Agriculture, sylviculture et viticulture	13	5%
Commerce de gros et de détails	9	3%
Construction	14	5%
Déchets	4	1%
Déménagement	4	1%
Industrie extractive	1	0%
Location de matériel de conduite et travaux	10	3%
Logistique	7	2%
Messagerie et fret express	6	2%
Transports de voyageurs	3	1%
Transports routiers de fret de proximité	85	30%
Transports routiers de fret interurbains	128	45%
Autres	3	1%
TOTAL	287	100%

Source : Enquête TRM 1S2015

Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

*Détails des entreprises interrogées selon leur activité principale
Entreprises licenciées en Champagne-Ardenne au 31/12/2014*

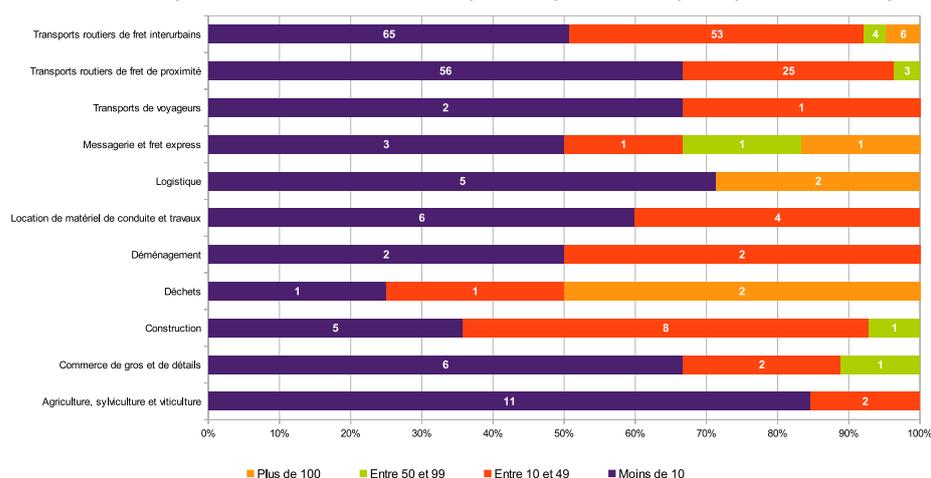
ACTIVITÉ PRINCIPALE DES ENTREPRISES	Nb d'entreprises	Représentativité
Agriculture, sylviculture et viticulture	43	4%
Autres	16	2%
Commerce de gros et de détails	27	3%
Construction	59	6%
Déchets	15	2%
Déménagement	13	1%
Industrie extractive	9	1%
Location de matériel de conduite et travaux	36	4%
Logistique	18	2%
Messagerie et fret express	18	2%
Non connu	29	3%
Transports de voyageurs	25	3%
Transports routiers de fret de proximité	332	34%
Transports routiers de fret interurbains	330	34%
TOTAL	970	100%

Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

45 % des entreprises ayant répondu déclarent les transports routiers de fret interurbains comme activité principale. Viennent ensuite les transports de fret de proximité puis la construction et l'agriculture. Ainsi, parmi le panel interrogé, certaines entreprises n'utilisent le transport qu'au cours d'autres processus alors que d'autres l'inscrivent comme activité principale.

Les catégories retenues pour une analyse plus fine des réponses en fonction de l'activité principale exercées sont : Agriculture, sylviculture et viticulture, construction, location de matériel de conduite et travaux, transports routiers de fret de proximité et transports routiers de fret inter-urbains.

Répartition des nombres de réponses par activité principale des entreprises



Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Parmi les deux activités majoritairement représentées, plus de 80 % des réponses concernent des entreprises de moins de 50 salariés. Certaines activités comptabilisent un très petit nombre de réponses, elle ne permettent pas d'analyser spécifiquement leurs données. Seules peuvent être analysées les activités de transports de fret interurbains et de proximité, l'agriculture, la construction et la location de matériel de conduite et de travaux.

I.1.c. Détail des réponses selon la taille de l'entreprise

Comparaison du nombre de réponses à l'enquête et du nombre d'entreprises de la région par rapport au nombre de salariés

NOMBRE DE SALARIÉS	NOMBRE DE RÉPONSES	NOMBRE D'ENTREPRISES EN RÉGION**
Moins de 10 salariés	163	49 438
Entre 10 et 49 salariés	101	1 545
Entre 50 et 99 salariés	10	126
Plus de 100 salariés	11	100
Total sur la région*	285	51 209

Source : Enquête TRM 1S2015

Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

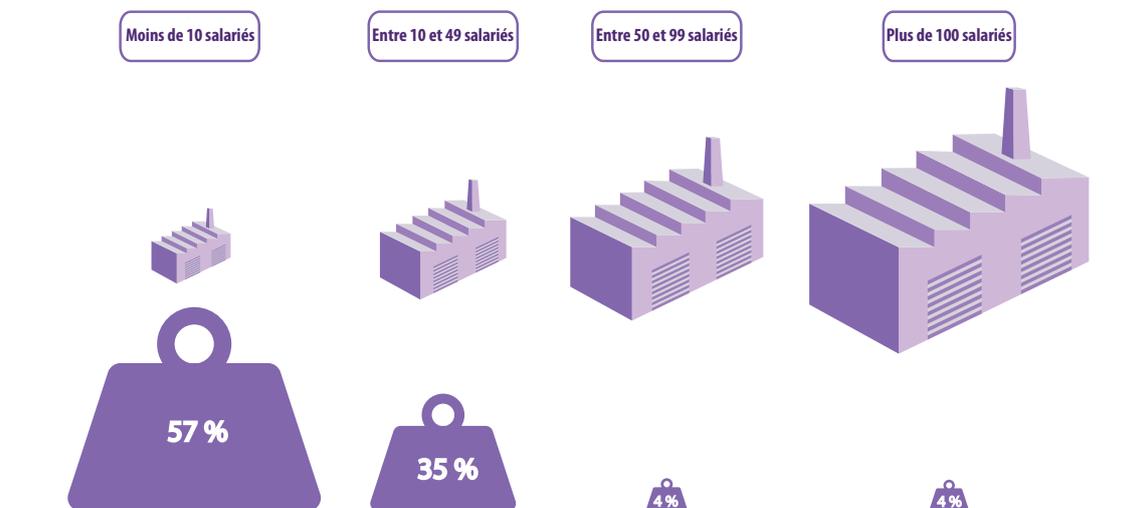
* : nombre de questionnaires où le champ «taille de l'entreprise» est renseigné

** : Entreprises des secteurs agriculture, industrie extractive, construction, commerce et transports et entreposage

Les entreprises de moins de 10 salariés (comprenant également les entreprises sans salarié) représentent plus de la moitié des réponses. Plus d'un tiers sont des entreprises de 10 à 49 salariés. Les entreprises ayant entre 50 et 99 salariés sont représentées dans les mêmes proportions que celles de plus de 100 salariés.

Par rapport aux répartitions régionales des entreprises licenciées en transport intérieur et ou communautaire selon leur nombre de salariés, les plus grandes entreprises (plus de 50 salariés) sont sur-représentées dans l'enquête. La catégorie la plus sur-représentée est celle des entreprises de 10 à 49 salariés.

Poids des entreprises dans les réponses selon leurs tailles



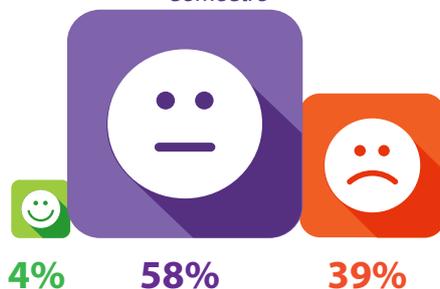
Source : Enquête TRM 1S2015

Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

I.2. La perception du climat économique en Champagne-Ardenne

De manière générale, les entreprises qualifient le climat économique de moyen à mauvais. Seules 4 % des entreprises interrogées le jugent bon.

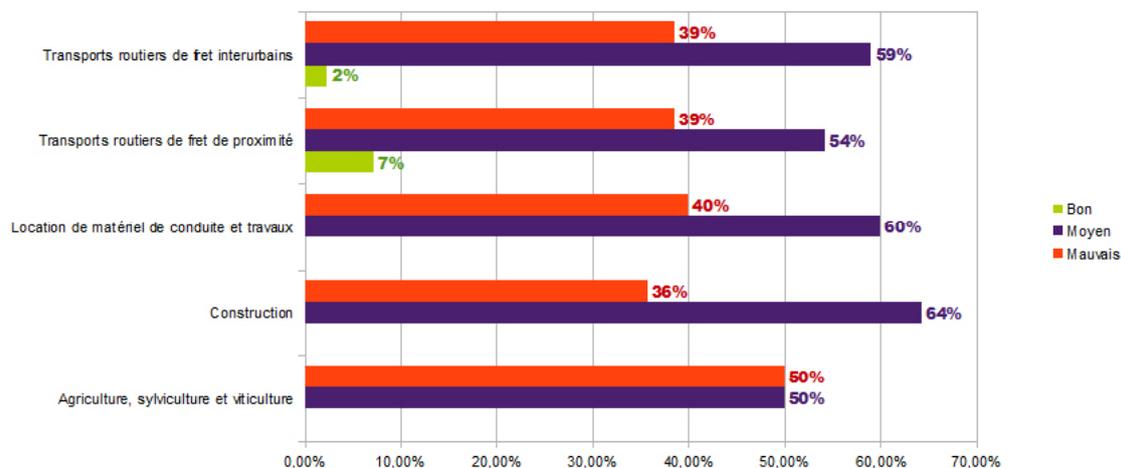
Ressenti du climat économique au premier semestre



Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

I.2.a. La perception du climat économique selon l'activité principale des entreprises

Représentativité des différents ressentis du climat selon l'activité principale des entreprises



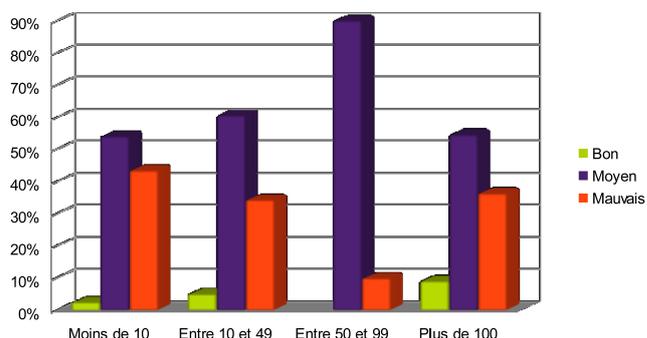
Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Au semestre précédent, 58 % des entreprises déclaraient le climat comme mauvais contre 39 % ce semestre. Seules 1 % des entreprises ressentaient alors le climat comme bon soit 3 points de moins qu'au premier semestre 2015.

Aucune entreprise des secteurs de la construction, de la location de matériel de conduite et de l'agriculture ne ressent le climat économique comme bon au premier semestre 2015. Les entreprises des transports de fret de proximité estiment pour 7 % d'entre elles le climat comme bon contre seulement 2 % pour les entreprises de fret interurbain.

I.2.b. La perception du climat économique selon la taille des entreprises et le département

Représentativité des différents ressentis du climat selon la taille des entreprises

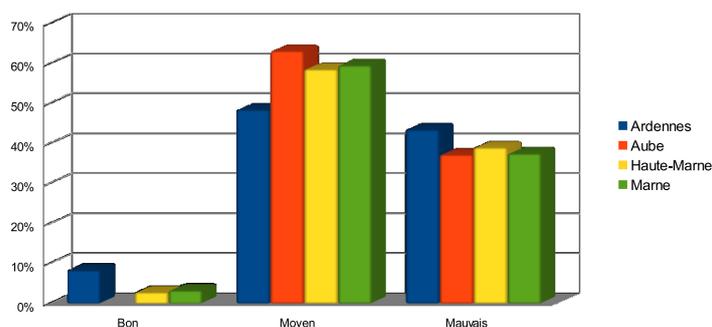


Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Les plus grandes entreprises concentrent en proportion le plus d'opinion positive sur le climat économique actuel (9%). Parallèlement, elles répondent également pour plus de 40 % que le climat économique est mauvais, juste après les entreprises de moins de 10 salariés. On observe tout de même entre les deux derniers semestres, une évolution de l'opinion vers une situation économique de mauvaise à moyenne.

Représentativité des différents ressentis du climat selon le département

Le climat est uniformément ressenti comme «moyen» sur l'ensemble de la région. En revanche, aucune entreprise de l'Aube ne qualifie de « bon » le climat économique du premier semestre.

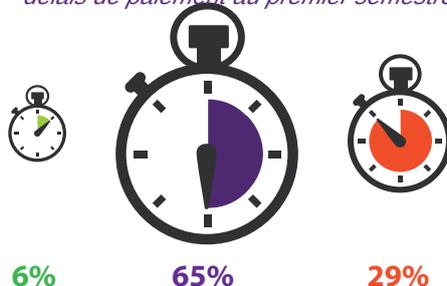


Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

I.3. La gestion budgétaire des entreprises en Champagne-Ardenne

I.3.a. Les délais de paiement au premier semestre

Répartition des réponses concernant les délais de paiement au premier semestre

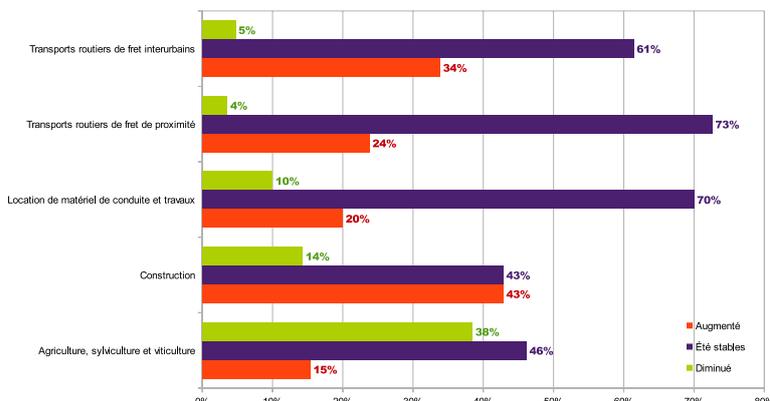


Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Au premier semestre 2014, les délais de paiement avaient majoritairement augmenté (77 % des réponses), alors qu'au premier semestre 2015, ces délais de paiement se sont stabilisés pour 65 % du panel. Cette stabilité arrive après un an d'allongement des délais de paiement. En revanche, la proportion d'entreprises voyant les délais de paiement de leurs clients diminuer est bien moindre qu'au premier semestre 2014 avec 17 points de moins et 7 points de moins qu'au semestre précédent, ce qui impacte négativement les trésoreries des entreprises.

• Les délais de paiement selon l'activité principale des entreprises

Représentativité des réponses sur les délais de paiement selon l'activité principale des entreprises



Les entreprises du secteur de la construction sont celles ayant la plus grande part de réponses d'allongement des délais de paiement (43%) juste devant les entreprises de fret interurbain (34%). Les entreprises du secteur d'activité du fret de proximité voient leurs délais s'allonger pour 24 % des réponses.

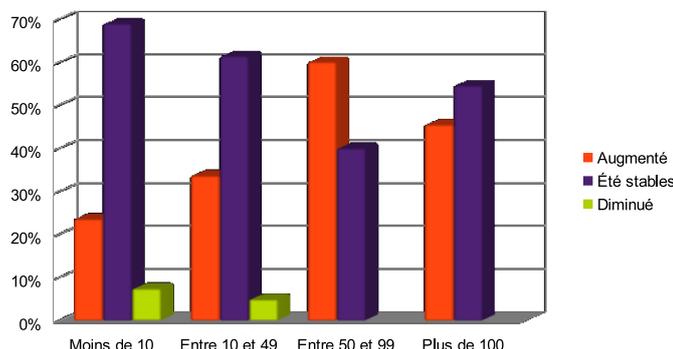
Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Seules 5 % des entreprises de fret interurbain voient les délais de paiement de leurs clients diminuer.

• Les délais de paiement selon la taille des entreprises

Représentativité des réponses sur les délais de paiement selon la taille des entreprises

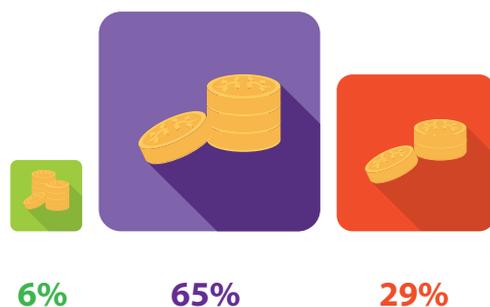
Les entreprises de 50 à 99 salariés déclarent majoritairement un allongement des délais de paiement par rapport au semestre précédent. Aucune d'entre elles, comme celles de plus de 100 salariés, ne voient leurs délais raccourcir.



Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

I.3.b. Les trésoreries au premier semestre

Répartition des réponses concernant les trésoreries au premier semestre



Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

L'état des trésoreries des entreprises ayant répondu à l'enquête est identique au semestre précédent. Plus d'un tiers des entreprises déclarent avoir des difficultés de trésorerie au premier semestre 2015, malgré la baisse du coût de carburant depuis le dernier trimestre 2014.

• L'état de trésorerie selon l'activité principale des entreprises

Représentativité des réponses concernant les trésoreries selon l'activité principale des entreprises

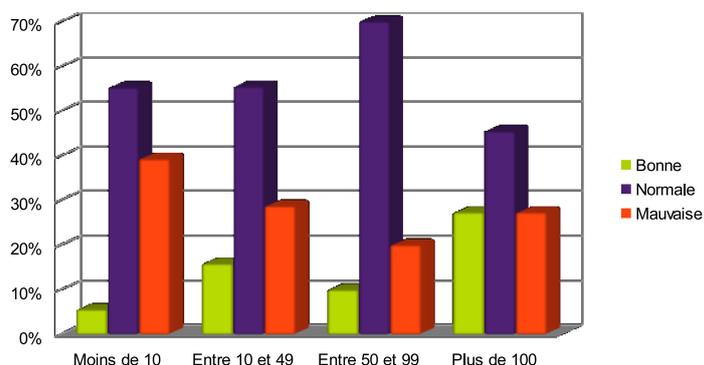


Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Les entreprises du secteur de la construction sont celles qui déclarent le plus avoir une mauvaise trésorerie. Aucune d'entre elles ne déclare avoir une bonne trésorerie. Seules 20 % des entreprises de location de matériel de conduite déclarent disposer d'une trésorerie saine.

• L'état de trésorerie selon la taille des entreprises

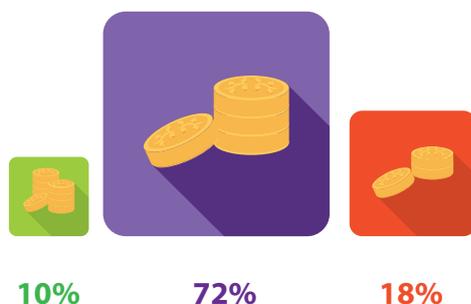
Représentativité des réponses concernant les trésoreries selon la taille des entreprises



Les difficultés de trésorerie sont plus prégnantes chez les petites entreprises de moins de 10 salariés. En revanche, les entreprises de plus de 100 salariés ont autant de bonnes et de mauvaises trésoreries (27%).

I.3.c. Évolutions envisagées des trésoreries au second semestre

Répartition des réponses concernant l'évolution des trésoreries au second semestre

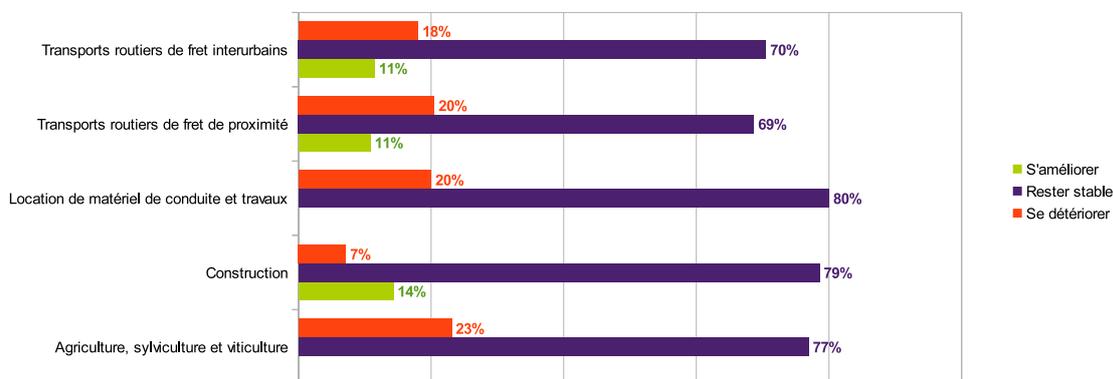


Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Seules 18 % des entreprises ayant répondu s'attendent à une dégradation de leur trésorerie. Aussi, 72 % d'entre elles n'imaginent pas de changement de l'état de leur trésorerie. 35 % des entreprises interrogées déclaraient une mauvaise trésorerie au premier semestre. Seules 10 % des entreprises conçoivent une amélioration. Les entreprises de l'agriculture sont les plus pessimistes juste devant celles du fret de proximité et de la location de matériel de conduite. Les entreprises de la construction sont les plus optimistes avec 14 % de déclaration d'amélioration.

• Évolutions envisagées des trésoreries selon l'activité principale des entreprises

Représentativité des réponses concernant les évolutions de trésoreries selon l'activité principale des entreprises

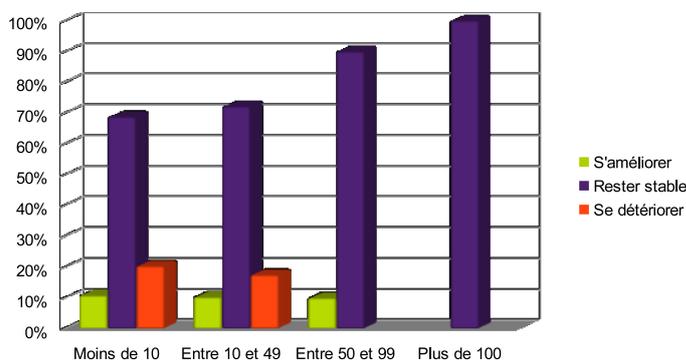


Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Les entreprises de l'agriculture sont les plus pessimistes juste devant celles du fret de proximité et de la location de matériel de conduite. Les entreprises de la construction sont les plus optimistes avec 14 % de déclaration d'amélioration.

• Évolutions envisagées des trésoreries selon la taille des entreprises

Représentativité des réponses concernant les évolutions des trésoreries selon la taille des entreprises



Les entreprises de moins de 100 salariés envisagent dans les mêmes proportions un progrès de l'état de leur trésorerie. Les entreprises de plus de 100 salariés anticipent une stagnation de leur trésorerie.

Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

I.4. Les flux de marchandises en Champagne-Ardenne

I.4.a. Flux nationaux au premier semestre 2015

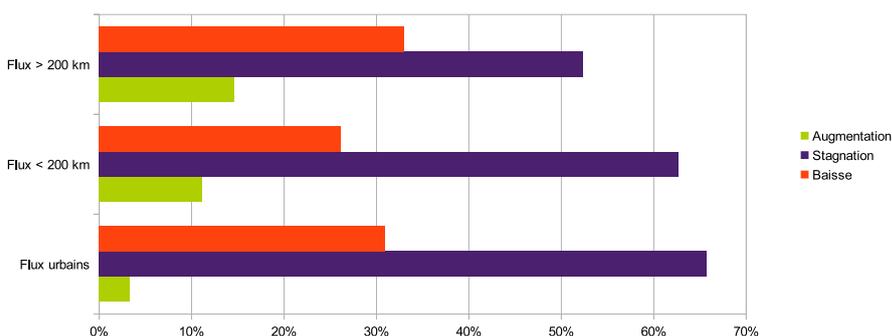
Nombre de réponses par flux

Flux urbains	181
Flux < 200 km	233
Flux > 200 km	212

Les entreprises s'expriment majoritairement sur les flux de moins de 200 kilomètres et minoritairement sur les flux urbains.

Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Les flux au premier semestre

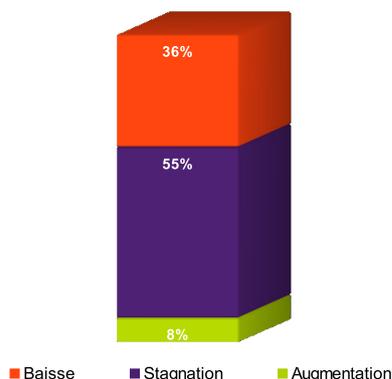


Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

De manière générale, l'ensemble des flux a stagné au premier semestre 2015. Les flux nationaux de plus de 200 km sont ceux ayant proportionnellement le plus de déclaration d'augmentation (près de 15%) mais également le plus de déclaration de réduction (1/3 des réponses). Au second semestre 2014, les entreprises avaient été pessimistes dans des proportions plus importantes particulièrement avec les flux de plus de 200 kilomètres.

I.4.b. Flux internationaux au premier semestre 2015

Les flux internationaux premier semestre



Sur les 148 réponses concernant les flux internationaux, la majorité (55%) des entreprises déclarent également une stagnation et 36 % des réponses expriment une baisse.

Dans les commentaires laissés dans le cadre de l'enquête, les entreprises rapportent assez régulièrement les difficultés liées à la concurrence des entreprises de transport situées en Europe de l'Est.

Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

I.4.c. Évolutions envisagées des flux nationaux au second semestre 2015

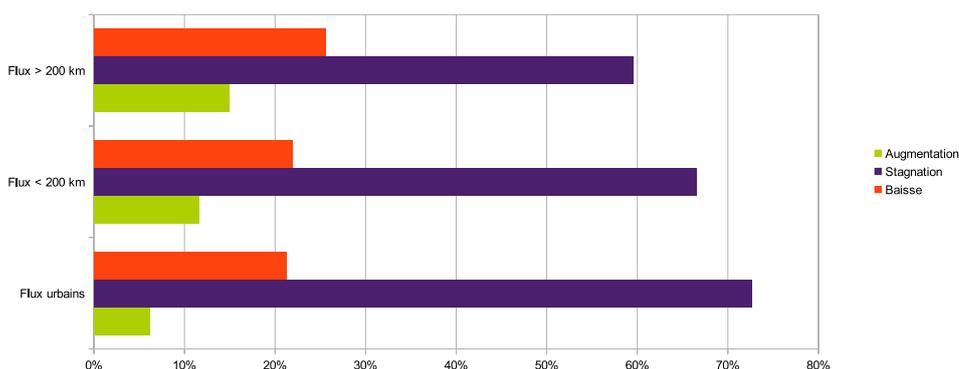
Nombre de réponses par flux

Flux urbains	179
Flux < 200 km	224
Flux > 200 km	215

De nouveau, les flux urbains regroupent le moins de réponses et les flux de moins de 200 kilomètres le plus grand nombre.

Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Perspectives d'évolution des flux au second semestre 2015

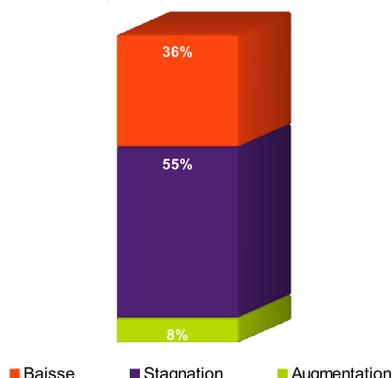


Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Les entreprises envisagent les flux nationaux au second semestre 2015 dans des proportions relativement similaires entre les différentes catégories. Les perspectives annoncent tout de même une stagnation de l'activité aussi bien pour les flux urbains que pour les flux de plus et moins 200 kilomètres. Certaines entreprises ont exprimé leur incapacité à anticiper d'un semestre sur l'autre.

I.4.d. Évolutions envisagées des flux internationaux au second semestre 2015

Les flux internationaux premier semestre



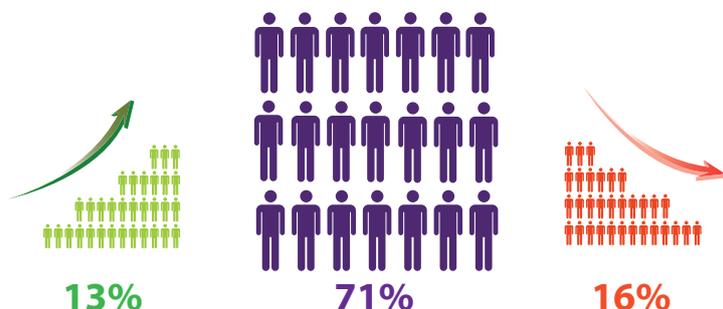
150 entreprises du panel se sont exprimées sur les perspectives d'évolution des flux internationaux au second semestre 2015. Plus d'un tiers des entreprises sont pessimistes quant aux évolutions des flux internationaux. 61 % envisagent une stagnation de l'activité outre les difficultés remontées au premier semestre.

Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

I.5. L'emploi dans le transport de marchandises en Champagne-Ardenne

I.5.a. Évolutions des effectifs au cours du premier semestre 2015

Les effectifs au premier semestre 2015

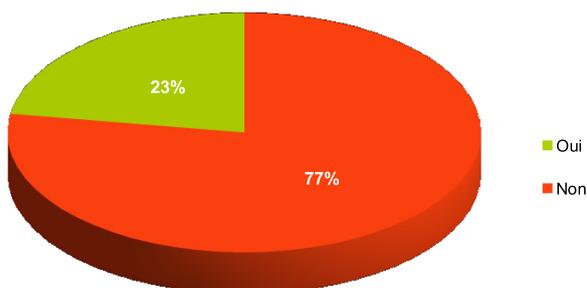


Comparativement au premier semestre 2014, la part des entreprises ayant embauché au premier semestre 2015 est de 8 points supérieure. La part de celles ayant vu leurs effectifs diminuer a perdu 4 points.

Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

I.5.b. Perspectives d'embauche au second semestre 2015

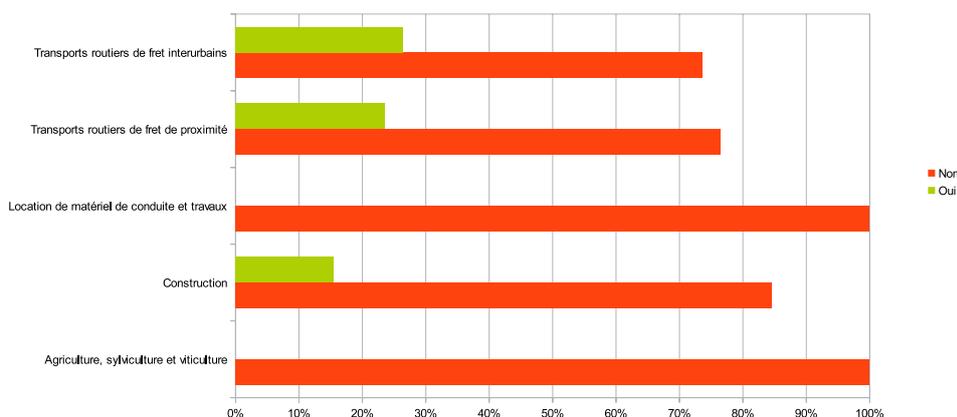
Les perspectives d'embauche au second semestre 2015



La plupart des entreprises déclarent ne pas avoir l'intention d'embaucher au second semestre 2015. Seules 23 % des entreprises envisagent de recruter au second semestre.

Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

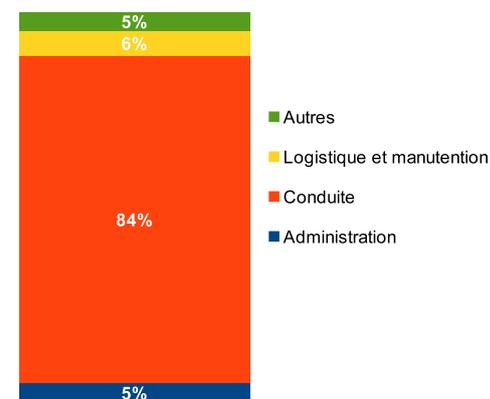
Les perspectives d'embauche au second semestre 2015 selon l'activité principale des entreprises



Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Les entreprises de transports routiers de fret interurbains sont celles ayant le plus répondu en proportion concernant les perspectives positives d'embauche de salariés. Aucune entreprise de l'agriculture et de la location de matériel de conduite n'exprime l'intention de recruter au second semestre.

Activités concernées par les intentions d'embauches du second semestre 2015



Les embauches prévues par les entreprises concernent très majoritairement le métier de conducteur routier. Les activités d'administration ou de logistiques sont citées dans des proportions égales et relativement à la marge (5 et 6 %).

Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Les types de contrats envisagés pour les embauches de conducteurs au second semestre 2015

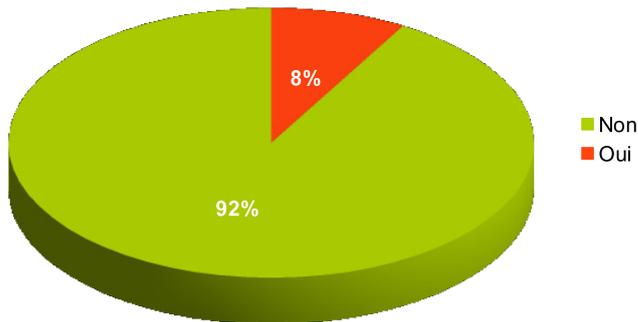
Les emplois envisagés seront majoritairement concrétisés sous forme de contrats à durée déterminée. Les contrats à durée indéterminée représentent néanmoins 38 % des intentions d'embauches déclarées. Les effectifs des entreprises n'augmenteraient pas de manière pérenne pour 62 % des entreprises ayant répondu.



Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

I.6. Thèmes d'actualité : la conduite de poids lourds et la sécurité routière

Les déclarations des entreprises face aux problèmes d'addiction des conducteurs



92 % des entreprises déclarent ne pas être confrontées à des problèmes d'addiction chez leurs conducteurs. Près de 50 % des 212 entreprises ayant répondu sur ce thème déclarent mettre en place des actions de sensibilisation de leurs conducteurs à la sécurité routière.

Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

L'alcool est la principale addiction relevée par les entreprises bien avant le cannabis. Plusieurs fois la remarque de la forte corrélation entre l'âge du conducteur et l'addiction a été faite : les plus jeunes sont plus concernés par le cannabis et les plus âgés par l'alcool.

Les addictions citées par les entreprises

Addictions	Occurrence
L'alcool	20
Le cannabis	8
Les médicaments	2
Le téléphone	1

Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Les actions de prévention routière proposées par les entreprises

Actions	Occurrence
actions de communication ponctuelles	26
actions de communication récurrentes	27
sanctions	1
formations internes	15
affichage	4
charte hygiène et sécurité routière	3
contrôles inopinés	1
document unique	2
formations institutionnelles	9
film de sensibilisation	1
médecine du travail	4
support de l'assureur	2

Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Parmi les actions citées principalement par les entreprises, les actions de communication (ex : réunions régulières ou ponctuelles) sont les plus fréquemment mises en place. Les formations internes ou institutionnelles (FIMO, FCO ...) sont également un outil privilégié.

Seules 3 entreprises citent la charte hygiène et sécurité. Pourtant, à la signature d'une charte régionale sur l'hygiène de vie, la sécurité routière et la prévention des addictions dans le transport et la logistique, un kit gratuit est à la disposition de toutes les entreprises relevant des transports et de la logistique.

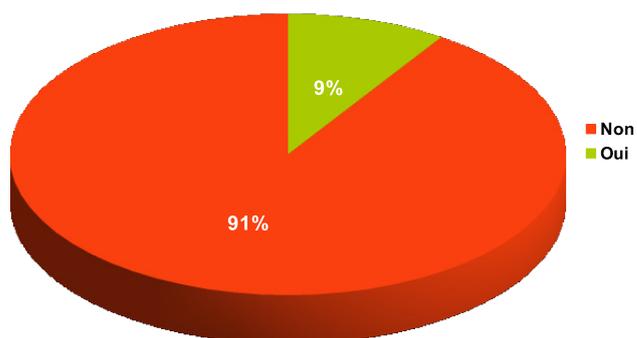
Les fédérations professionnelles et les organismes de formations participent à la mise en œuvre de cette charte et mettent à disposition le kit gratuit.

Le kit hygiène et sécurité est composé :

- d'une clé USB contenant deux modules vidéos interactifs. Le premier à destination des chefs d'entreprises afin de les aider à mieux comprendre les addictions, à réfléchir sur la mise en place de plan de prévention, à cerner le rôle des services de santé au travail... Le second, s'adresse aux salariés afin de leur permettre d'appréhender les risques liés à une mauvaise hygiène de vie, de les sensibiliser sur les comportements à risques (alcool, drogues, jeux vidéos...), de s'auto-évaluer à l'aide de tests joints dans les différents thèmes... ;
- d'affiches de la campagne qui interpellent ;
- de cartons d'invitation à disposition des entreprises pour inviter leurs salariés à venir s'informer sur la campagne de sensibilisation et s'auto-évaluer ;
- d'un mémento pour connaître des adresses utiles de services de soins ou d'accompagnement ;
- d'un guide d'utilisation du kit et des bonnes pratiques.

I.7. Thèmes d'actualité : le report modal

Le recours à des modes de transports alternatifs à la route par les commissionnaires de transport



Sur les 86 commissionnaires de transports ayant répondu, seuls 9 % déclarent proposer des modes de transports alternatifs à la route. Le mode revenant le plus souvent en complémentarité de la route est le ferroviaire.

Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

Les facteurs limitants le recours à des modes alternatifs à la route cités par les entreprises

Pour les 91 % ne proposant pas d'alternative, la principale raison citée est une demande insuffisante ou inexistante des clients. Les coûts et délais ne sont pas systématiquement recensés, contrairement à l'inadaptation des infrastructures ou du matériel aux marchandises à transporter.

Facteurs limitants	Occurrence
concurrence	1
coût	1
délais	4
demande	13
équipement	1
fiabilité	2
infrastructures publiques	5
marchandises non adaptées	7
méconnaissance	1
volumes	1
zone d'achalandage	2

Source : Enquête TRM 1S2015
Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PMDI

II. Transport routier de marchandises - Données régionales L'industrie et la construction

II.1. L'industrie extractive de granulats tend vers l'amélioration depuis 2009 malgré une baisse constante de l'extraction de roches meubles sur la même période.

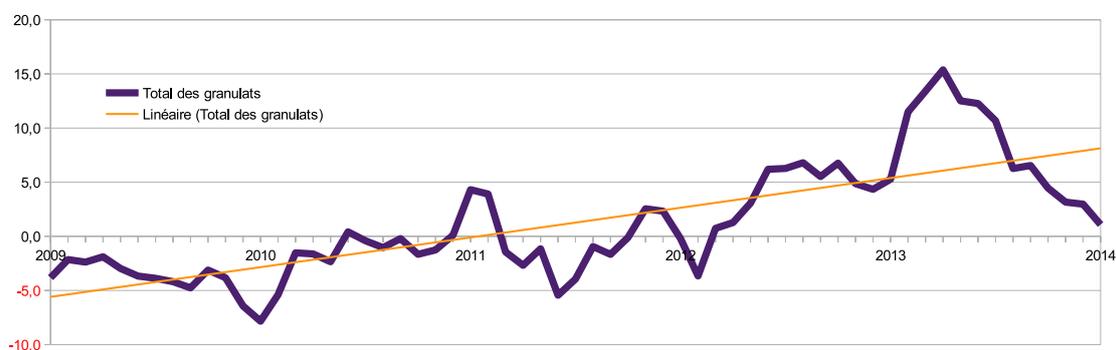
Productions de granulats entre 2008 et 2014 en Champagne-Ardenne (données brutes)

"En millier de tonnes Données brutes Champagne-Ardenne"	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Roches meubles	5700	5290	5140	5090	4630	4720	4690
Roches Calcaires	4780	4790	4150	4600	5040	5460	5600
Total des granulats	10480	10080	9290	9690	9670	10180	10290

Source : résultats des enquêtes statistiques mensuelles réalisées par l'Unicem

Depuis 2010, la production totale de granulats augmente (+ 11%). Cependant, l'extraction de roches meubles fléchit sur la même période (- 9%). La forte croissance de la production des roches calcaires assure la tendance de l'ensemble des granulats (+ 35%).

*Évolution sur douze mois de la production de granulats (roches meubles + roches calcaires)
Champagne-Ardenne entre 2009 et 2014*



Source : résultats des enquêtes statistiques mensuelles réalisées par l'Unicem

La tendance depuis 2009 des évolutions sur douze mois de la production de granulats est généralement à la hausse malgré la forte baisse entre 2013 et 2014.

II.2. Les expéditions de champagne en 2014 progressent par rapport à 2013 après deux années consécutives de baisse.

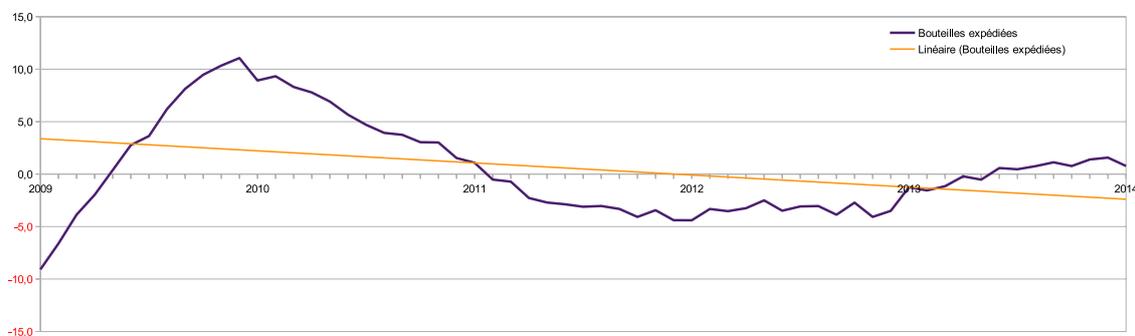
Expédition de bouteilles de champagne entre 2009 et 2014 en Champagne-Ardenne (données brutes)

"En million de bouteilles Champagne-Ardenne"	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bouteilles expédiées	293,3	319,5	323,0	308,7	304,9	307,2

Source : DRISE/DRAAF Champagne-Ardenne

Après une croissance des expéditions de champagne jusqu'en 2011, se sont suivies deux années de repli. L'année 2014 marque le retour d'une embellie sans toutefois retrouver le niveau d'expéditions de l'année 2011.

Évolution sur douze mois des expéditions de bouteilles de champagne de 2009 à 2014



Source : DRISE/DRAAF Champagne-Ardenne

Malgré une reprise en hausse des expéditions en 2010, 2011 et 2014, les expéditions de bouteilles de champagne ont tendance à diminuer entre 2009 et 2014.

II.3. La prépondérance de l'agro-industrie en Champagne-Ardenne compense fortement les diminutions de productions animales.

Productions végétales entre 2009 et 2014 en Champagne-Ardenne (données brutes)

"En tonnes Champagne-Ardenne"	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Betteraves industrielles	8 249 636	6 864 846	8 706 879	8 003 062	7 620 348	8 878 916
Pommes de terre	815 198	720 803	810 345	776 338	789 296	866 782
Céréales-oléagineux-protéagineux	6 841 782	6 382 345	6 077 537	6 201 125	6 253 797	6 813 285

Source : DRISE/DRAAF Champagne-Ardenne

2014 est une très bonne année pour :

- La production de betteraves industrielles avec un tonnage produit le plus important depuis 5 ans (8 878 916 tonnes) ;
- La production de pommes de terre qui atteint son plus haut niveau depuis 5 ans avec une très forte augmentation entre 2013 et 2014 (+ 10%) ;
- La production de céréales, oléagineux et protéagineux qui retrouvent de bons chiffres avec près de 600 000 tonnes de plus qu'en 2013.

II.4. La région Champagne Ardenne voit le nombre de ses logements mis en chantier reculer plus rapidement que le niveau national.

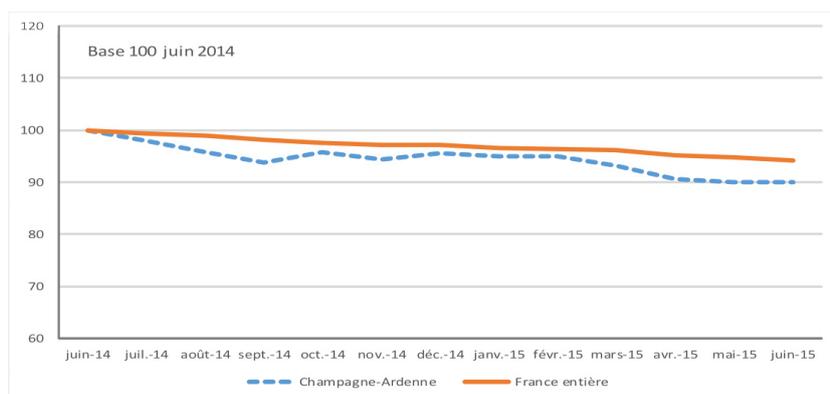
Expédition de bouteilles de champagne entre 2009 et 2014 en Champagne-Ardenne (données brutes)

Logements commencés	12 derniers mois (juin 2014- juin 2015)	N/N-1 (%)*
Ardennes	624	- 14,0
Aube	1 171	- 16,1
Marne	2 104	- 2,3
Haute-Marne	288	- 24,0
Champagne-Ardenne	4 187	- 10,0
France entière	344 011	- 5,8

Source : DREAL Champagne-Ardenne, Sit@del2, estimation date réelle à juin 2015

* Comparaison avec la même période de l'année précédente

Evolution du cumul des logements commencés sur 12 mois



Source : DREAL Champagne-Ardenne, Sit@del2, estimation date réelle à juin 2015

La région Champagne-Ardenne subit une baisse générale du nombre de logements mis en chantier depuis juin 2014. Cette tendance est très forte dans la Haute-Marne où le solde migratoire est négatif. Bien que la régression soit moindre dans le département de la Marne, celle-ci se situe toutefois plus de 3 points en dessous des résultats nationaux.

III. Transport routier de marchandises - Données régionales Les données sociales

III.1. Les immatriculations de VUL et PL sont en très forte progression en région dépassant largement le niveau national.

Au premier semestre 2015, 3 776 véhicules utilitaires légers neufs et 1 136 poids lourds neufs ont été immatriculés en Champagne-Ardenne. Par rapport au premier semestre 2014, les immatriculations de véhicules utilitaires légers augmentent de 2 % et celles des poids lourds augmentent de 102 %. En cumul annuel, les immatriculations affichent une très légère hausse pour les véhicules utilitaires légers neufs (0,4 %) et une très forte progression pour les poids lourds (+58 %). Au niveau national en cumul annuel, les immatriculations de véhicules utilitaires légers progressent de 1 % et celles des poids lourds reculent de 7 %.

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

Comparaison région/France des immatriculations et de leurs évolutions pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds au premier semestre 2015

	Véhicules utilitaires légers *				Poids lourds **			
	Cumul du premier semestre 2015	S(n)/S(n-1) (%)	Cumul sur les douze derniers mois (N)	N/N-1 (%)	Cumul du premier semestre 2015	S(n)/S(n-1) (%)	Cumul sur les douze derniers mois (N)	N/N-1 (%)
ARDENNES	609	10,1	1 201	6,7	81	35,0	173	-6,5
AUBE	771	9,2	1 568	9,0	119	7,2	212	9,8
MARNE	2 064	-0,2	4 148	-3,3	822	179,6	1 155	106,6
HAUTE-MARNE	332	-9,8	689	-4,6	114	17,5	241	24,2
CHAMPAGNE-ARDENNE	3 776	2,2	7 606	0,4	1 136	102,1	1 781	57,5
FRANCE	191 329	0,8	371 696	1,1	21 622	7,1	40 324	-6,6

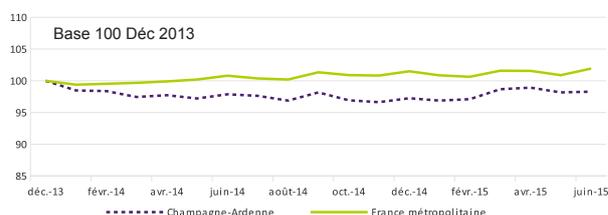
Source : SoeS

Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/PCAS

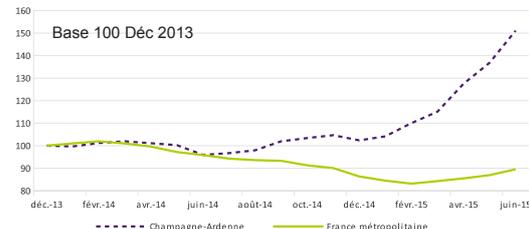
*camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés <= 3,5 t de PTAC

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

Évolution du cumul annuel des immatriculations de véhicules utilitaires légers



Évolution du cumul annuel des immatriculations de poids lourds



Source : SoeS RSVERO

Réalisation : DREAL Champagne-Ardenne/STEV/PMDI

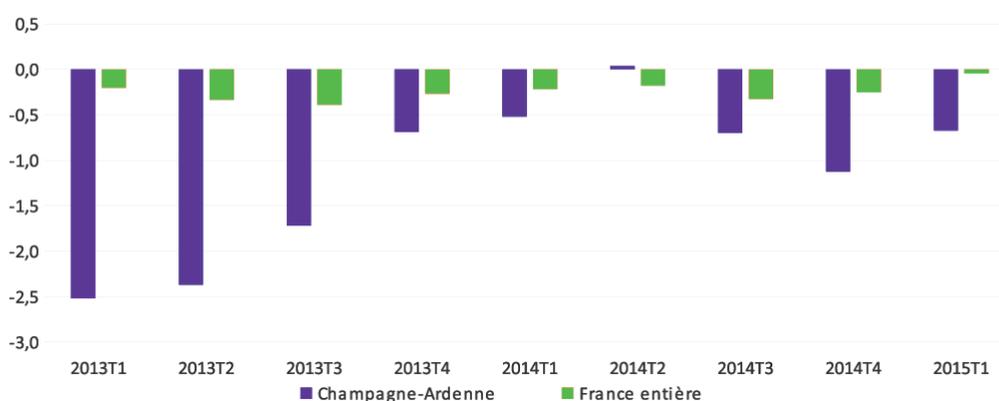
Avec une reprise très importante des immatriculations des poids lourds neufs en Champagne-Ardenne, la région se détache de la moyenne nationale. Trois facteurs peuvent être en partie responsables de l'embellie du marché des poids lourds neufs : la faiblesse de l'euro, la baisse du prix du gazole et les taux de financement particulièrement bas. De plus, le volume des immatriculations était très faible en 2014, avec l'anticipation en 2013 du passage à la norme Euro 6. En revanche, avec l'arrêté du 28 juillet 2014 modifiant l'arrêté du 4 décembre 2012 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur, les transporteurs ont pu bénéficier d'un prolongement des délais pour la circulation de leurs véhicules entre 40 et 44 tonnes en euro 3. En effet, la date butoir du 30 septembre 2015 a pu entraîner un renouvellement important de leur flotte au premier semestre 2015.

III.2. L'emploi salarié du secteur continue de baisser plus rapidement en Champagne-Ardenne qu'en France métropolitaine.

Après un quatrième trimestre 2014 moins favorable à l'emploi salarié en Champagne-Ardenne que le quatrième trimestre 2013, le premier trimestre 2015 s'inscrit dans la tendance de 2014, avec une baisse de 1 % par rapport au 4ème trimestre 2014. Sur le plan national, une amélioration de l'emploi salarié est visible au premier trimestre 2015 (relative stabilité avec 614 emplois de moins entre le premier trimestre 2015 et le premier trimestre 2014 contre 2 983 emplois de moins entre 2014 et 2013).

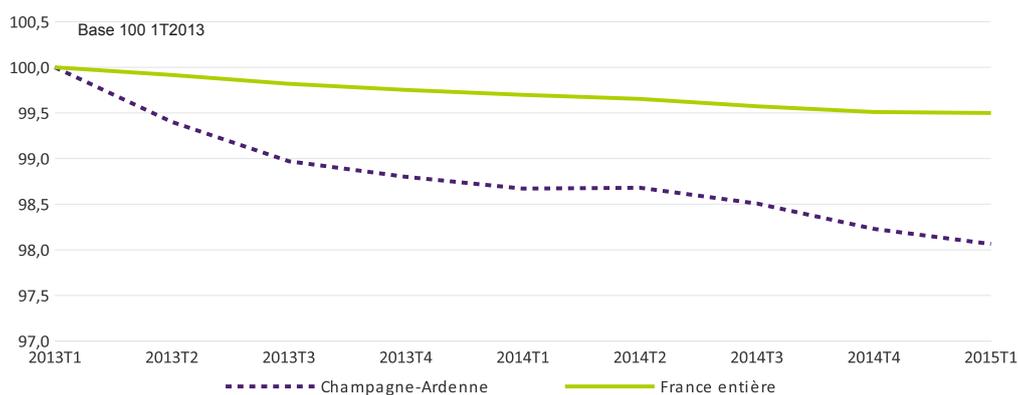
La Champagne-Ardenne subit un repli constant des emplois salariés du secteur des transports et de l'entreposage depuis 2009 avec une plus forte diminution au cours de l'année 2013. Au plan national, la fin de l'année 2014 et le premier trimestre 2015 témoignent d'une quasi-stabilité des effectifs alors qu'en Champagne-Ardenne, cette même période reste marquée par une rétractation significative de l'emploi.

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



Source : Acooss, données csv
Réalisation : DREAL Champagne Ardenne / STEVA / PMDI

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

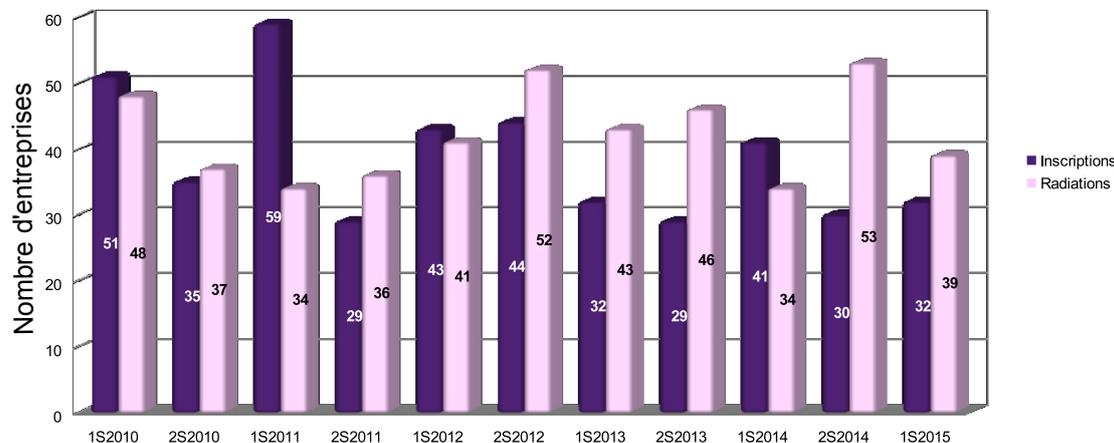


Source : Acooss, données csv
Réalisation : DREAL Champagne Ardenne / STEVA / PMDI

Les séries présentées dans ce fichier sont issues de la base de données Séquoia de l'Acooss 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.

III.3. Les inscriptions et radiations en Champagne-Ardenne subissent en 2015 les déménagements et disparitions de grandes entreprises régionales

Évolution semestrielle du nombre d'inscriptions au registre des nouvelles entreprises et de radiations du premier semestre 2010 au premier semestre 2015



Source : DREAL Champagne-Ardenne / STEVA / PRTV
Réalisation : DREAL Champagne Ardenne / STEVA / PMDI

Pour le premier semestre 2015 :

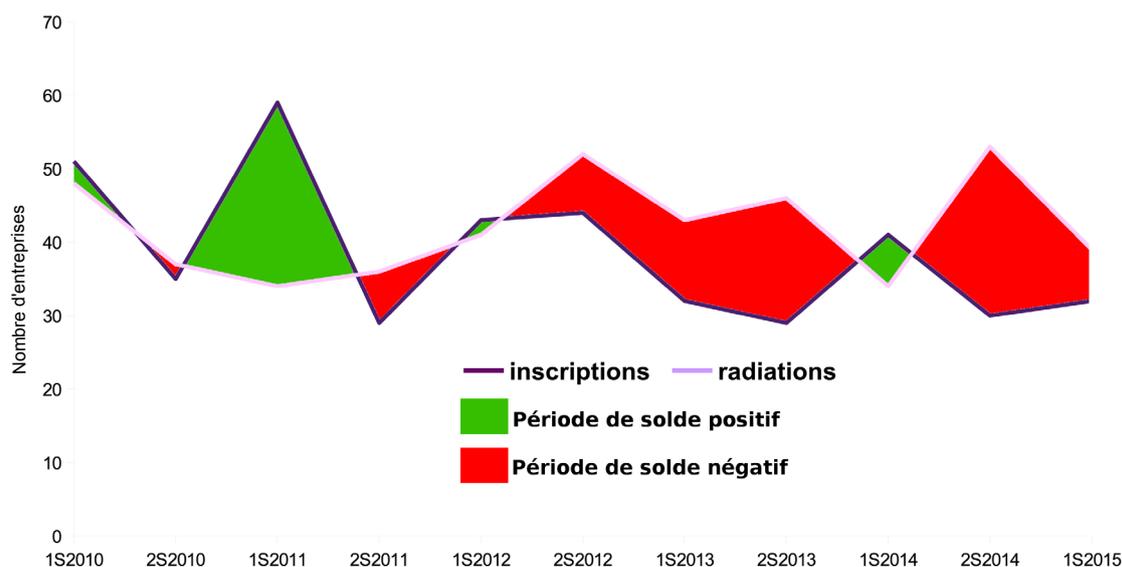
Les 32 entreprises inscrites au registre représentent :

- 24 nouvelles licences de transport intérieur
- 16 nouvelles licences communautaires

Les 39 entreprises radiées au registre représentent :

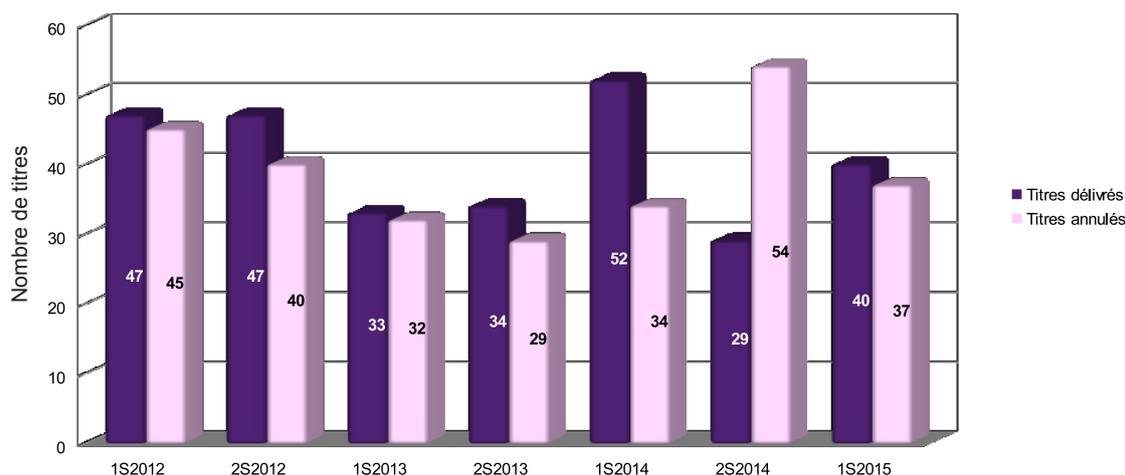
- 19 licences de transport intérieur
- 18 licences communautaires

Représentation des soldes entre inscriptions et radiations du premier semestre 2010 au premier semestre 2015



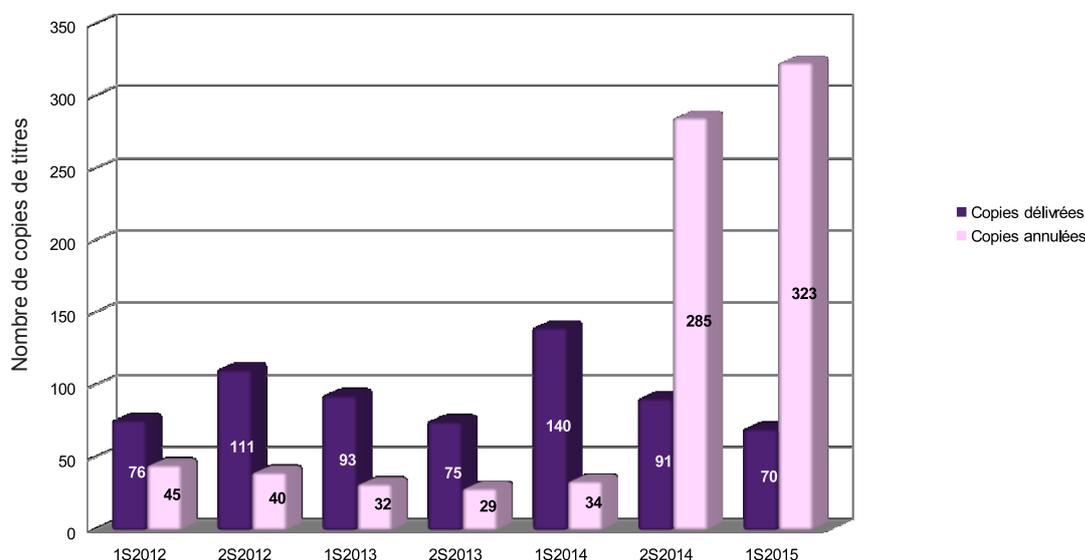
Source : DREAL Champagne-Ardenne / STEVA / PRTV
Réalisation : DREAL Champagne Ardenne / STEVA / PMDI

Titres délivrés et annulés du premier semestre 2012 au premier semestre 2015



Source : DREAL Champagne-Ardenne / STEVA / PRTV
Réalisation : DREAL Champagne Ardenne / STEVA / PMDI

Copies de titres délivrées et annulées du premier semestre 2012 au premier semestre 2015



Source : DREAL Champagne-Ardenne / STEVA / PRTV
Réalisation : DREAL Champagne Ardenne / STEVA / PMDI

Au premier semestre 2015, le nombre d'inscriptions au registre est une nouvelle fois inférieur aux radiations (32 contre 39). Depuis douze mois, le nombre d'inscriptions est en deçà des annulations de titres. Le premier semestre est marqué par le déménagement de l'entreprise Johar vers l'Île-de-France. La région Champagne-Ardenne a perdu avec ce départ, 150 copies de licences de transport intérieur au premier trimestre. Le nombre de copies de titres annulés est ainsi très fortement supérieur aux copies de titres délivrées (142 contre 52). Le nombre de copies de titres délivrés par entreprise nouvellement inscrite au registre témoigne de la petite taille des entreprises concernées (1,6 copies de titres délivrées en moyenne par entreprise inscrite). En revanche, les entreprises radiées (hors Johar) ont en moyenne plus de véhicules en circulation avec 3,7 copies de licences par entreprise radiée .

Le début de l'année 2015 est marqué par la fermeture définitive de l'entreprise Mory Global. 5 000 transporteurs étaient sous-traitants de l'entreprise avec des chiffres d'affaires plus ou moins dépendants de Mory Global. Le risque de non recouvrement des créances de l'entreprise honorées pourrait induire la disparition de transporteurs sur la région.

III.4. Malgré un solde démographique des entreprises positif en Champagne-Ardenne, la région ne suit pas la tendance nationale d'accroissement très fort du nombre d'entreprises

Comparaison région/France des créations et radiations d'entreprises de Transports et entreposage (secteur H Insee)

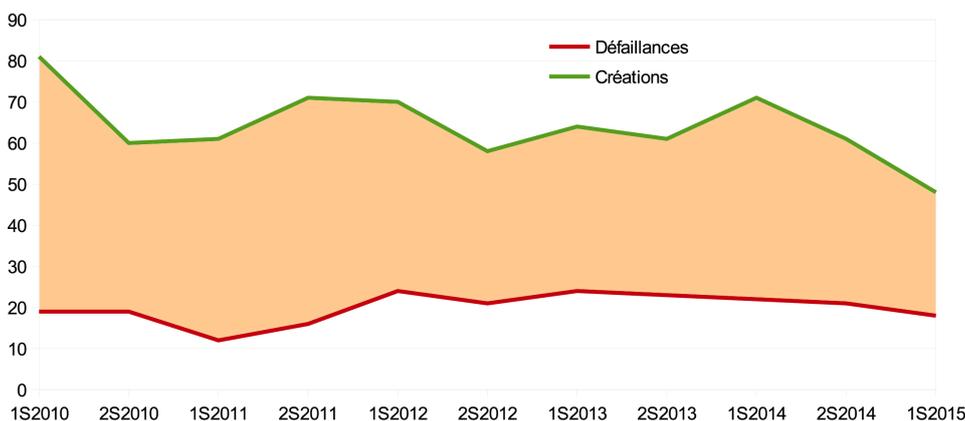
	Créations 1S2015	Défaillances 1S2015	Solde 1S2015
Champagne-Ardenne	48	18	30
France entière	9235	862	8373

Source : Répertoire SIRENE / INSEE

Réalisation : DREAL Champagne Ardenne / STEVA / PMDI

Le nombre de créations d'entreprises du secteur « Transports et entreposages » est supérieur à celui des défaillances pour le premier semestre 2015 aussi bien au niveau régional que sur le plan national. Les soldes positifs sont pour la Champagne-Ardenne de 30 entreprises et pour la France métropolitaine de 8373 entreprises.

Nombre de défaillances et créations d'entreprises du secteur H en Champagne-Ardenne du premier semestre 2010 au premier semestre 2015

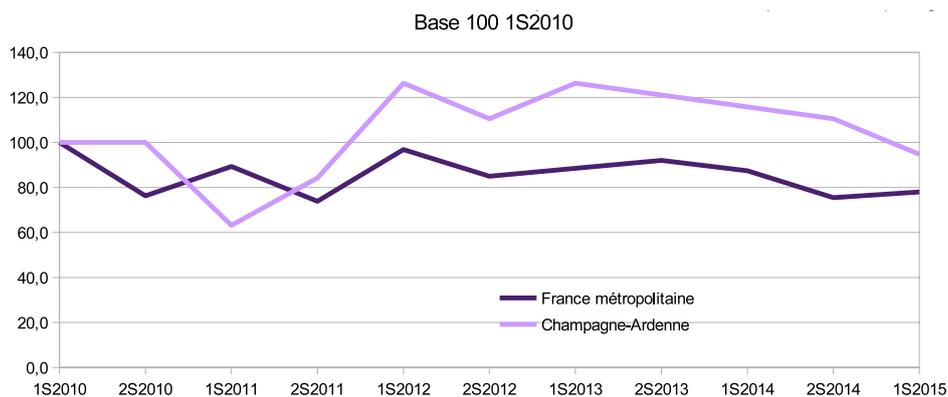


Source : Répertoire SIRENE / INSEE

Réalisation : DREAL Champagne Ardenne / STEVA / PMDI

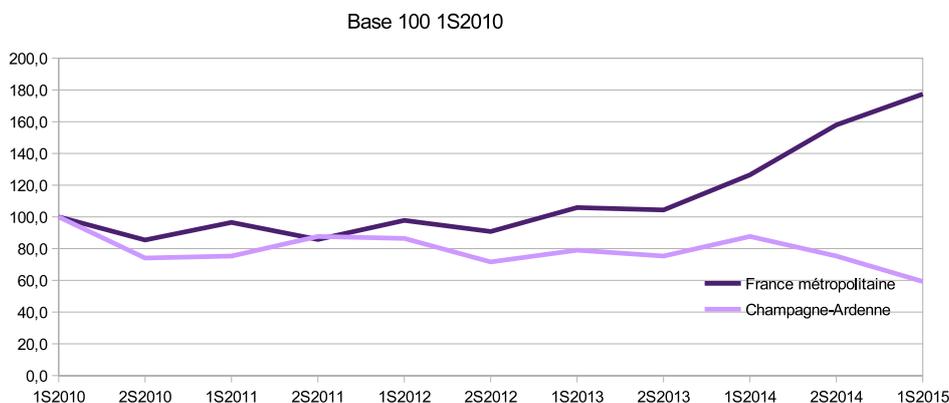
Le solde positif de la Champagne-Ardenne tend tout de même à se réduire avec la perte de 19 entreprises entre le premier semestre 2014 et le premier semestre 2015. Au niveau national, ce solde est de plus en plus important sur la même période avec 2 574 entreprises de plus entre les deux semestres.

Évolution semestrielle du nombre de défaillances d'entreprises du secteur H en Champagne-Ardenne du premier semestre 2010 au premier semestre 2015



Source : Répertoire SIRENE / INSEE
Réalisation : DREAL Champagne Ardenne / STEVA / PMDI

Évolution semestrielle du nombre de créations d'entreprises du secteur H en Champagne-Ardenne du premier semestre 2010 au premier semestre 2015



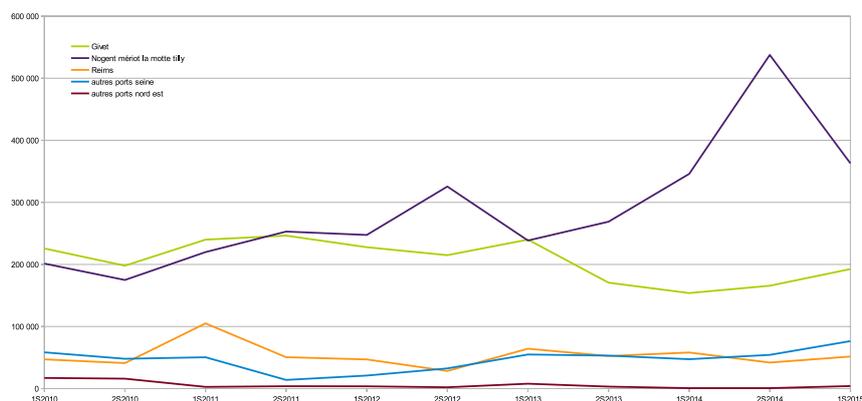
Source : Répertoire SIRENE / INSEE
Réalisation : DREAL Champagne Ardenne / STEVA / PMDI

Depuis le premier semestre 2010, les courbes régionales et nationales de créations et de défaillances des entreprises de transports et de l'entreposage présentaient des évolutions assez similaires. Un décrochage s'observe à partir du premier semestre 2014, où les créations d'entreprises en France s'accélérent fortement. En revanche, sur cette même période, les créations d'entreprises diminuent fortement en Champagne-Ardenne. Au premier semestre 2015, les défaillances en région retrouvent leur niveau du deuxième semestre 2010. Le faible recul des défaillances d'entreprises ne compense pas la forte décélération des créations en Champagne-Ardenne. Le phénomène inverse s'observe au plan national avec une légère augmentation des défaillances et une très forte augmentation des créations.

L'évolution démographique du secteur des transports et de l'entreposage se dégrade et affiche un solde négatif depuis 4 ans.

IV. Transport fluvial de marchandises - Données régionales

Évolution semestrielle des tonnes manutentionnées dans les ports de Champagne-Ardenne du premier semestre 2010 au premier semestre 2015



Source : Voies Navigables de France

Tonnes manutentionnées dans les ports de Champagne-Ardenne au premier semestre 2015 par trimestre

	Givet	Nogent	Reims	autres ports Seine	autres ports Nord Est	Total
1T2015	93 279	148 076	18 538	29 678	2 405	291 976
2T2015	99 289	214 933	33 042	46 818	1 675	395 757
Total 1S2015	192 568	363 009	51 580	76 496	4 080	687 733

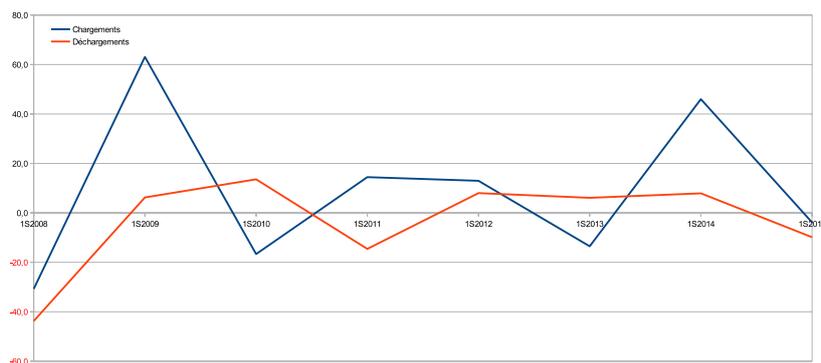
Source : Voies Navigables de France

Le port de Nogent subit un ralentissement d'activité au premier semestre 2015, bien que restant le premier port de la région.

Le port de Givet voit son activité reprendre après deux années de diminution des tonnages manutentionnés (192 568 tonnes au premier semestre 2015 contre 153 888 tonnes en 2014).

Les ports de Reims et du Nord Est restent atones en suivant les tendances des années précédentes. Les autres ports de la Seine dans la région voient leurs tonnages manutentionnés à leurs plus hauts niveaux depuis 5 ans (76 496 tonnes au premier semestre 2015 contre 58 424 au premier semestre 2010).

Glissement semestriel des chargements et déchargements en Champagne-Ardenne par voies fluviales aux premiers semestres depuis 2008



Source : Voies Navigables de France

L'analyse de Voies Navigables de France :

Sur l'ensemble des trafics, un déséquilibre apparaît entre les flux entrants de produits métallurgiques et d'engrais et les flux sortants de céréales. Ce déséquilibre provient en partie de la baisse significative d'importation de bobines qui engendre des difficultés de réalisation de voyages spot et de lots d'un volume important à destination des ports maritimes suscités. Avec des délais d'exécution trop courts par rapport à la cale disponible, des reports sur la route ont lieu entraînant des déséquilibres entre les entrées et les sorties.

Les expéditions d'orge à destination des pays d'Afrique du Nord et de la Chine via les ports de Dunkerque et de Rouen perdurent pendant les premiers mois de l'année.

Sur la deuxième moitié du premier semestre 2015, l'activité du port de Givet repart à la hausse jusqu'à atteindre le même niveau qu'en 2013 avec près de 200 000 tonnes de marchandises manutentionnées.

Sur cette période trois événements expliquent ces évolutions :

- Le déstockage des silos de produits agricoles en fin de campagne ;
- La mise à disposition des cales pour les céréaliers grâce aux plus fortes exportations des produits métallurgiques ;
- Les trafics entrants pendulaires des engrais.

À noter que des perspectives d'augmentation de l'activité se profilent sur les ports de Rouen, de Dunkerque et de Gand au cours des mois à venir.

À plus long terme, la perspective du Grand Paris à l'horizon 2017/2018 est très attendue

V. Transport aérien de marchandises - Données régionales

*Évolution semestrielle des tonnes manutentionnées à l'aéroport de Paris-Vatry
du premier semestre 2010 au premier semestre 2015*

	1S2010	1S2011	1S2012	1S2013	1S2014	1S2015	1S2015/1S2014 en %
Tonnages de marchandises affrétées	3 277	4 757	2 833	2 180	3 220	2 252	- 24,8

Source : Aéroport de Paris-Vatry

Le transport aérien de marchandises demeure à un niveau relativement faible depuis quatre ans.

Comparativement au premier semestre 2014, le nombre de tonnes de marchandises affrétées à l'aéroport de Paris-Vatry a diminué de 25 % au premier semestre 2015.

VI. Transport routier de marchandises - Données nationales

VI.1. L'activité chute au premier trimestre 2015

L'activité de transport routier de marchandises des véhicules immatriculés en France, mesurée en tonnes-kilomètres, recule de 7,2 % au premier trimestre 2015, après un repli de 2,9 % au quatrième trimestre 2014 (données révisées et corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables). Le transport national baisse de 7,5 %. Celui pour compte d'autrui chute de 10,1 %, alors que celui pour compte propre progresse de 4,1 %. L'impact des grèves des transporteurs au premier semestre peut avoir contribué à ces évolutions.

Évolution trimestrielle des volumes des transports routiers de marchandises nationaux

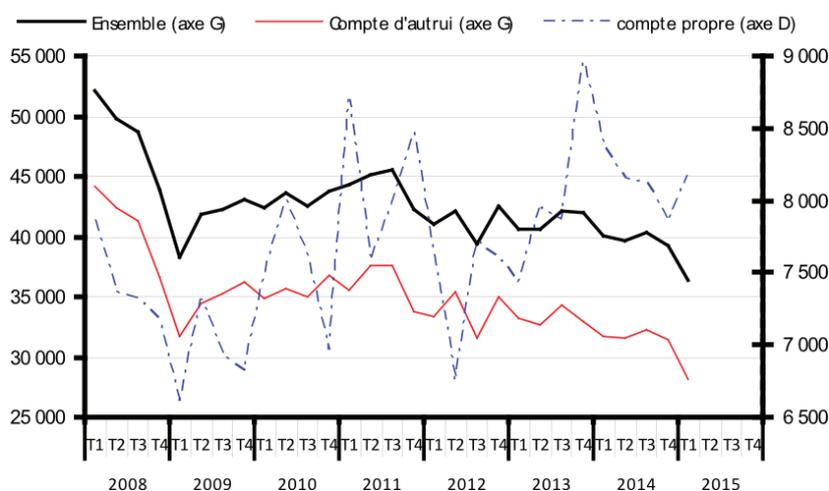
	niveau (en millions de tonnes-kilomètres)		évolutions T/T-1 (en %)	
	2014 T4	2015 T1	2014 T4	2015 T1
TRM total	39 228	36 385	-2,9	-7,2
dont				
compte propre	7 856	8 178	-3,2	4,1
compte d'autrui	31 371	28 207	-2,8	-10,1
dont				
national	37 239	34 453	-2,4	-7,5
international	1 988	1 931	-11,4	-2,9

Le recul de l'activité au premier trimestre 2015 poursuit celui des trimestres précédents, malgré une reprise au troisième trimestre 2014 (+ 1,7 %).

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

Évolution trimestrielle des volumes des transports routiers de marchandises nationaux selon leurs comptes

Les volumes transportés sous pavillon français tout compte confondu tendent à se réduire depuis 2008 avec une accélération depuis le second trimestre 2013.



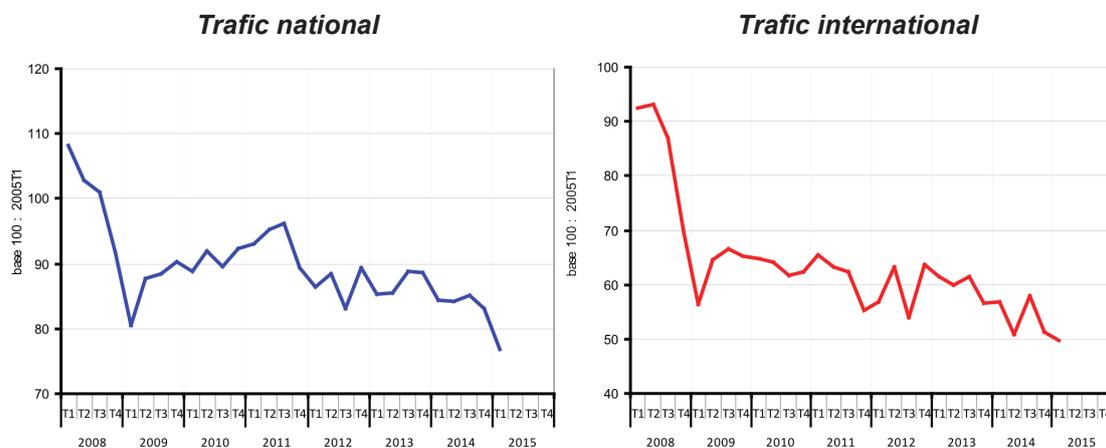
Source : Sitram, Soes, enquête TRM, données CVS - CJO

Le transport pour compte d'autrui décroche de 10,1 % au premier trimestre 2015, après un fléchissement au quatrième trimestre 2014 (- 2,8 % – données révisées).

Le transport pour compte propre, représentant un cinquième de l'activité en termes de tonnes-kilomètres réalisées, interrompt quatre trimestres de recul de son activité (+ 4,1 %, après - 3,2 %). Certaines entreprises ont pu renforcer leur propre transport de mar-

VI.2. Les trafics nationaux et internationaux atteignent leurs niveaux les plus bas depuis 2008

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, décline de 7,5 % au premier trimestre 2015 (données révisées et corrigées des variations saisonnières et des jours

ouvrables). L'activité s'était contractée de 2,4 % le trimestre précédent. L'activité du transport international, sur la partie française des parcours, souvent sujette à de fortes variations (saisonnalité, offres...), diminue au premier trimestre

VI.3. Le transport de produits manufacturés recule davantage que celui des autres marchandises

Le transport de produits manufacturés chute de 8,2 % au premier trimestre 2015, 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 2,9 % (graphique 6) et celle du transport de matériaux de construction fléchit de 0,4 %. L'activité de transport de biens intermédiaires (sidérurgie, fonderie, chimie de base) augmente de 8,8 %.

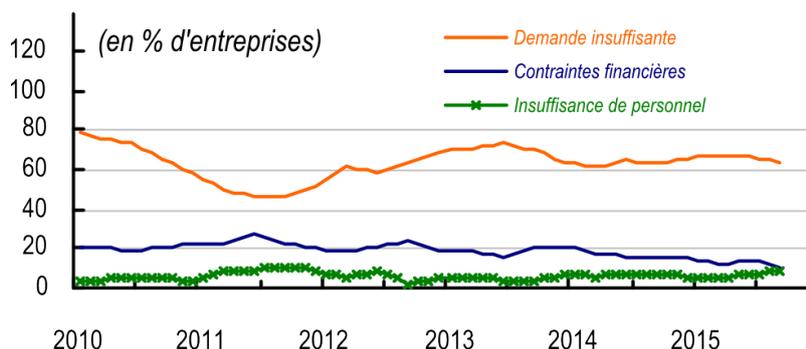
VI.4. Baisse du kilométrage parcouru au premier trimestre 2015

Au cours du premier trimestre 2015, 4,0 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 diminution est de 2,0 % par rapport au quatrième trimestre 2014, où le kilométrage avait fléchi de 3,6 % (données révisées). Ce recul du kilométrage résulte d'une progression du transport pour compte propre (+ 3,4 %) et d'une baisse du transport pour compte d'autrui (- 4,4 %, tableau 2). Le kilométrage parcouru à vide, qui représente près du quart du kilométrage total, se réduit au premier trimestre 2015 (- 3,7 %), après une diminution au trimestre précédent (- 2,0 %). Le kilométrage à vide au premier trimestre 2015 recule davantage que l'ensemble des kilomètres parcourus.

VI.5. Une conjoncture économique toujours difficile malgré la baisse du coût des carburants

D'après l'enquête nationale de conjoncture menée par l'INSEE au second trimestre 2015 auprès des transporteurs routiers de marchandises et de messagerie, 67 % des entreprises interrogées placent l'insuffisance de la demande en premier facteur limitant de leur activité. Ce chiffre est de 2 points supérieur à celui du second trimestre 2014. En revanche, les contraintes financières sont citées dans 14 % des réponses soit 2 points de moins qu'à la même période en 2014. L'insuffisance de personnel et les difficultés à l'accroître restent cités dans les mêmes proportions qu'au second trimestre 2014 avec 7 %.

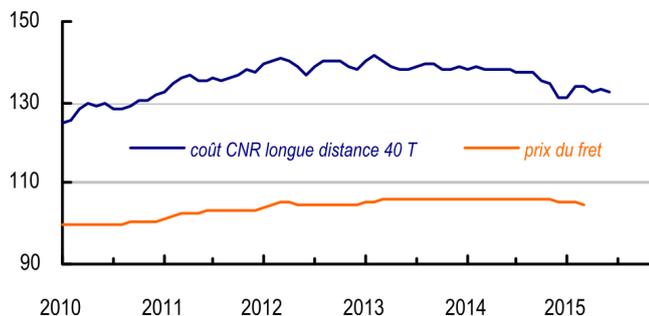
Principaux facteurs limitant l'activité



Source : Insee ; soldes d'opinion** en %, cvs

Ensemble du fret

Après une baisse importante fin 2014 du coût du transport routier de marchandises et messagerie en longue distance et 40 tonnes, ce dernier a observé une augmentation entre janvier et février 2015 (+2,5 points). Globalement au premier trimestre 2015, le coût du transport routier longue distance à 40 tonnes recule de 0,7 % par rapport au quatrième trimestre 2014.



Source : Insee, indices base 100 en 2010, séries trimestrielles ; CNR, indice base 100 en déc. 2000

Le prix du fret suit la même courbe sans subir d'augmentation notable au début de l'année 2015, avec un premier trimestre en baisse de 0,9 % par rapport au trimestre précédent. Sur la même période, le prix du fret national de courte distance subit un très fort recul de près de 3 points.

Le prix du fret fluvial diminue également aussi bien pour le national que pour l'international (-2,7 points et -2,1 points). Seul le prix du fret aérien augmente entre le premier trimestre 2015 et le trimestre précédent (0,9 point).

Prix du gazole



Source : Insee ; base 100 en 1998

Le prix des carburants augmente entre les deux premiers trimestres 2015 après une longue période de recul de douze mois consécutifs. Après avoir atteint, en janvier 2015, son plus bas niveau depuis 4 ans, le gazole retrouve les valeurs du premier trimestre 2011.

Cette diminution semble avoir fortement impacté les prix des transports routiers et fluviaux de marchandises avec un décalage de trois à quatre mois, ce qui n'est pas le cas du prix du fret aérien qui poursuit sa progression continue depuis 2010.

Les effets de la baisse du prix du baril de Brent sont de plus minorés par le faible niveau de la monnaie européenne. L'effet de change sur un pétrole en dollars renchérit alors le coût des importations. D'autres faits réduisent également l'impact positif sur les transporteurs routiers de marchandises, tels que la baisse importante de l'indice du prix cuve moyenne obligeant les transporteurs à réaliser des ristournes à leurs commanditaires ou encore l'augmentation de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques (TICPE).

VII. 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