

Une conjoncture des transports en baisse au quatrième trimestre 2015

Au quatrième trimestre 2015, le volume de la production marchande de transport baisse (-1,2%). Le transport de marchandises recule (-2,9%), le transport de voyageurs aussi (-0,8%). Seuls les services auxiliaires restent en légère progression

(+0,2% après +0,8%).

L'emploi salarié hors intérim des entreprises du transport et de l'entreposage repart, après la baisse du trimestre précédent. L'intérim augmente plus fortement qu'au troisième trimestre.

La production marchande de transport baisse

La production de services de transport par les entreprises résidentes, mesurée par l'indice de production de services de transport (IPST), est en nette baisse au quatrième trimestre 2015 (-1,2% en CVS-CJO). Ceci est dû principalement au transport de marchandises dont la baisse s'accroît (-2,9% après -0,9%). Le transport de voyageurs se replie également à nouveau (-0,8% après -0,2%). Les services auxiliaires de transport poursuivent leur progression mais ralentissent (+0,2% après +0,8%), portés par la messagerie fret express (+2,2%), les services auxiliaires de transport terrestre (+0,9%), maritimes et fluviaux (+1,9%).

Cette évolution intervient dans le contexte d'une hausse de la croissance de 0,3% au quatrième trimestre 2015, comme au trimestre précédent. Elle a été portée par le rebond de la production manufacturière (+0,3% après -0,6%). Dans la construction, la production a cessé de reculer pour la première fois depuis plus de deux ans (+0,2% après -0,8%). Côté demande, la consommation des ménages a été affectée par les attentats et les températures douces (-0,2% après +0,5%), tandis que l'investissement des entreprises a accéléré (+1,3%) après trois trimestres de hausse déjà soutenue. Le commerce extérieur a contribué négativement à la croissance (-0,5 point), trouvant sa contrepartie dans une forte contribution positive des variations de stocks (+0,7 point), pour le deuxième trimestre consécutif.

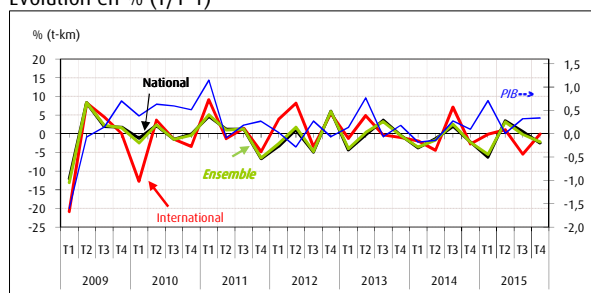
Le fret terrestre se replie à nouveau

Deux des composants du fret terrestre sont en baisse au quatrième trimestre 2015 : le transport routier et le transport fluvial. Le fret terrestre recule à nouveau, fortement (-2,2% après -0,2%).

Graphique 1 : fret terrestre

(indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Source : SOEs ; Insee

Le transport routier intérieur sous pavillon français recule en tonnes-km (-2,8% - provisoire - après +0,1% - donnée révisée). Cette diminution s'inscrit dans une tendance à la baisse depuis deux ans. Le transport routier national se replie de 3,1% après deux trimestres de hausse.

Le compte d'autrui, qui représente plus de quatre cinquièmes de l'activité, baisse (- 3,9 % après - 0,2 %) tandis que le transport pour compte propre poursuit sa progression (+ 1,2 %, après + 1,3 % - donnée révisée). Le transport routier international est lui aussi en hausse (+ 4,4 % après - 6,1 %). Par nature de produits transportés, seuls les biens intermédiaires rebondissent (+ 10,1 % après - 8,0 %), le transport de matériaux de construction diminue moins qu'au trimestre précédent (- 0,8 % après - 4,6 %). Le transport de produits agroalimentaires accentue sa baisse (- 3,7 % après - 0,3 %).

Sur l'ensemble de l'année 2015, l'activité globale du transport routier de marchandises décroît de 6,9 %.

L'opinion des chefs d'entreprises du transport (TRM et messagerie + Poste et courrier) sur leur activité passée du quatrième trimestre s'est légèrement améliorée en janvier 2016 mais fléchit en février.

Les prix baissent (- 0,3 %) dans un contexte de recul du prix de revient longue distance 40 tonnes, en raison de la baisse du coût du gazole professionnel.

Le fret ferroviaire, deuxième mode le plus important, repart à la hausse (+ 1,2 % après - 0,5 %) ; aussi bien sur le segment national (+ 1,4 % après + 2,4 %) qu'à l'international (+ 0,8 % après - 5,2 %). Les prix du fret ferroviaire continuent de baisser (- 0,6 %).

Sur un an, le fret ferroviaire intérieur progresse de 5,6 % ; cependant, l'année 2014 avait été impactée par la grève de juin.

Le transport fluvial intérieur hors transit, mesuré en glissement annuel, chute au quatrième trimestre 2015 par rapport au même trimestre 2014 (- 16,0 % après - 2,9 %). Le transport intérieur national recule nettement (- 13,8 % après - 6,6 %) et le transport intérieur international encore plus fortement (- 19,7 % après + 3,1 %). Toutefois, le transport fluvial de matériaux de construction est relativement préservé ce trimestre (- 2,9 % après - 15,7 %) alors que le transport de produits agricoles chute (- 31,4 %) après la forte hausse du trimestre précédent.

Les prix du transport fluvial baissent (- 0,9 %).

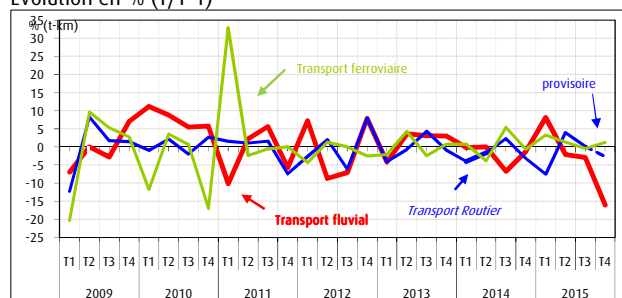
Sur un an, le transport intérieur fluvial perd 3,6 %, davantage sur le plan national (- 4,1 %) qu'à l'international (- 2,7 %). Le transport de matériaux de construction (- 9,5 %) et de produits manufacturés (- 8,5 %) pèse le plus sur cette évolution. Cependant, la filière agroalimentaire progresse fortement (+ 7,9 % pour les produits agricoles, + 5,4 % pour les produits alimentaires). Le transport de combustibles minéraux solides, principalement de charbon, s'effondre encore (- 28,7 % après - 35,4 % en 2014) du fait d'une demande moindre de la filière industrielle en charbon d'importations, d'un recul massif de la demande des centrales thermiques et de sites sidérurgiques.

Le transport des produits pétroliers par oléoducs est en baisse en glissement annuel au quatrième trimestre (- 2,3 % après + 2,7 %). Il progresse sur l'ensemble de l'année 2015 (+ 1,4 %).

Graphique 2 : fret terrestre par mode

(indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS, TRM ; SOeS, OPF ; VNF

Hausse des immatriculations de véhicules utilitaires neufs

Les immatriculations de poids lourds neufs progressent de 4,1 % soit un quatrième trimestre consécutif de hausse. Les achats de tracteurs routiers progressent davantage (+ 5,4 %) que ceux de camions et véhicules automoteurs spécialisés (+ 2,3 %). Les immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs sont en hausse de 3,8 % après avoir baissé au trimestre précédent (- 1,6 %).

Sur l'année, les immatriculations de poids lourds bondissent de 10,5 % (après - 13,6 % en 2014), celles de véhicules utilitaires légers progressent de 1,9 % (après + 1,5 % en 2014).

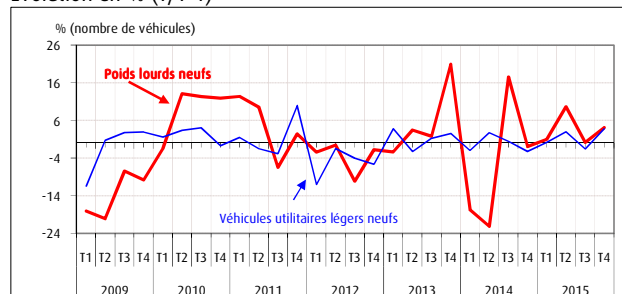
Sur le marché de l'occasion, les transactions continuent de progresser pour les utilitaires légers (+ 0,2 % après + 1,2 %) alors qu'elles baissent très légèrement pour les poids lourds (- 0,1 % après + 5,1 %). Les transactions sont en repli pour les camions et véhicules automoteurs spécialisés (- 1,7 %) alors qu'elles enregistrent un quatrième trimestre consécutif de hausse pour les tracteurs routiers (+ 3,2 %).

Sur l'année, les transactions d'occasion continuent de progresser pour les utilitaires légers (+ 1,4 % après 1,0 %) et de baisser pour les poids lourds mais moins fortement qu'en 2014 (- 0,6 % après - 11,3 %).

Graphique 10 : immatriculations de véhicules utilitaires neufs

(indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Source : SOeS

Les sorties portuaires en baisse moins marquée

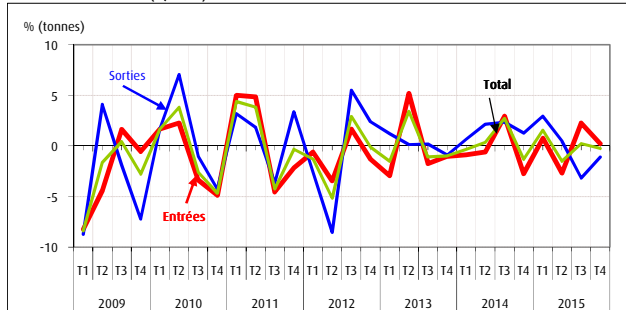
L'activité dans les sept principaux ports français (hors La Rochelle) diminue légèrement (- 0,3 %). Les entrées ralentissent (+ 0,2 % après + 2,3 %) alors que les sorties

continuent de reculer mais moins qu'au trimestre précédent (- 1,1 % après - 3,2 %). Les vracs solides et liquides sont en baisse (- 2,5 %) alors que les autres segments augmentent, à l'inverse du trimestre précédent. Les prix diminuent fortement (- 3,8 %).

Graphique 3 : ports maritimes

(indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Source : SOeS d'après DGITM

Le fret aérien progresse

Le fret aérien confirme sa hausse (+ 2,2 % après + 0,3 %). Ses prix baissent (- 1,3 %).

Le transport en commun de voyageurs recule

Le trafic RATP (- 0,8 %) a été touché par les attentats de novembre. Les jours ayant immédiatement suivi les attentats ont vu un recul du trafic de l'ensemble des clients, tandis qu'à moyen terme les touristes ont été moins nombreux, en particulier sur le réseau métro qui affiche une baisse de 3,3 %. En revanche le RER rattrape l'interruption du trafic sur la ligne A de l'été (+ 1,2 %). Le réseau de surface rebondit (+ 1,7 % après - 1,6 %), surtout en banlieue (+ 2,2 %).

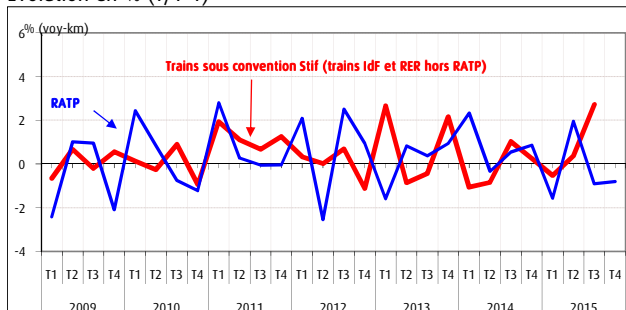
Sur un an, le trafic RATP progresse de 0,1 %. Le trafic métro et RER recule de 0,7 % tandis que le réseau de surface augmente de 2,5 %, porté par le réseau de banlieue (+ 4,0 %).

Les données du trafic du Transilien pour le quatrième trimestre ne sont pas encore disponibles suite à un travail de rénovation de la méthode d'estimation.

Graphique 4 : transport en commun urbain (TCU)

(indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS d'après RATP ; SNCF

Au quatrième trimestre 2015, le transport ferroviaire de voyageurs hors Île-de-France est en forte baisse sur tous ses segments (- 3,5 % après - 1,3 %). Le trafic des trains à grande vitesse baisse de - 4,4 %. Il subit vraisemblablement le contrecoup des attentats. Des événements comme la fête

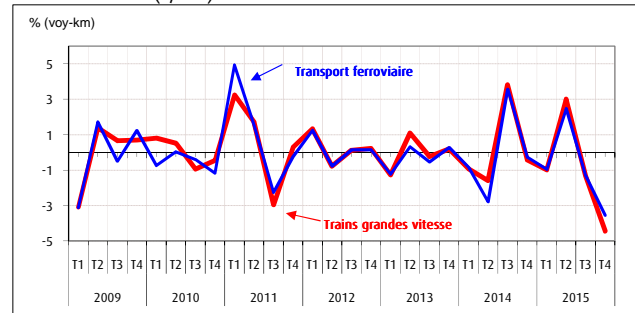
des Lumières à Lyon ou certains marchés de Noël ont été annulés. À l'international, les trafics Eurostar et Thalys baissent. Le nombre de passagers-kilomètres par trains interurbains recule un peu moins (- 2,5 % après - 1,8 %). Les trains d'équilibre du territoire (TET) seraient toujours confrontés à la concurrence du co-voiturage et de nouvelles lignes d'autocars se sont ouvertes à l'été. Le trafic des trains sous convention des conseils régionaux se replie légèrement (- 0,5 % après - 0,9 %). Le trafic des occasionnels sur ce mode recule.

Sur un an, le trafic demeure en légère hausse (+ 0,2 %), mais pas sur le segment des trains interurbains qui recule nettement (- 2,1 %).

Sur l'année 2015, le nombre total de voyages réalisés par le transport urbain de voyageurs en province augmente (+ 2,1 %), pour un nombre de kilomètres parcourus qui se stabilise (+ 0,0 %). Les recettes commerciales se redressent (+ 2,7 %). Ces résultats s'inscrivent dans un contexte inédit de repli du prix des carburants et donc du durcissement de la concurrence du véhicule particulier, ainsi que de la baisse des dotations de l'Etat.

Graphique 5 : transport ferré de voyageurs longue distance (indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Source : SOeS, OPF

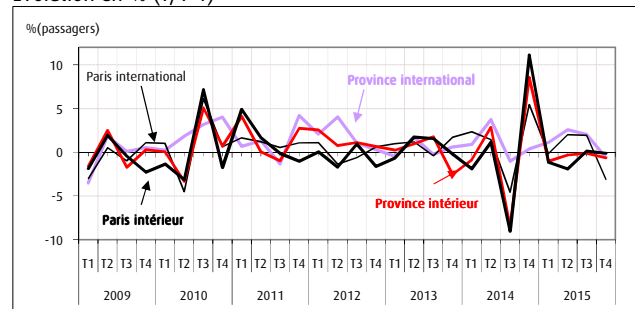
Le trafic aérien se replie au quatrième trimestre 2015 (- 1,9 % après + 1,4 %). Le repli dû aux attentats de novembre est marqué sur le trafic international de Paris (- 3,1 %), notamment sur la liaison avec le Japon. Le trafic intérieur baisse légèrement (- 0,5 %) tout comme le trafic international des aéroports de province (- 0,6 %).

Sur l'année 2015, le trafic aérien progresse de 2,9 %, porté par le bon résultat à l'international (+ 3,8 %), aussi bien sur Paris (+ 3,5 %) qu'en province (+ 4,6 %). Le trafic intérieur a augmenté également (+ 0,8 %).

Graphique 6 : transport aérien de voyageurs

(indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS d'après ADP ; DGAC

Les immatriculations de voitures neuves progressent faiblement

La croissance des immatriculations de voitures particulières neuves est faible par rapport au trimestre précédent (+ 0,1 %). Elle s'est d'ailleurs progressivement ralentie au cours de l'année 2015 (+ 0,8 % au troisième trimestre après + 3,1 % et + 4,2 %). La hausse de ce trimestre bénéficie uniquement aux motorisations essence (+ 7,9 % contre - 5,4 % pour les motorisations diesel). Les ventes de voitures de marques françaises sont en hausse (+ 3,6 % après - 1,5 %) alors que celles de marques étrangères baissent (- 3,1 % après + 2,9 %).

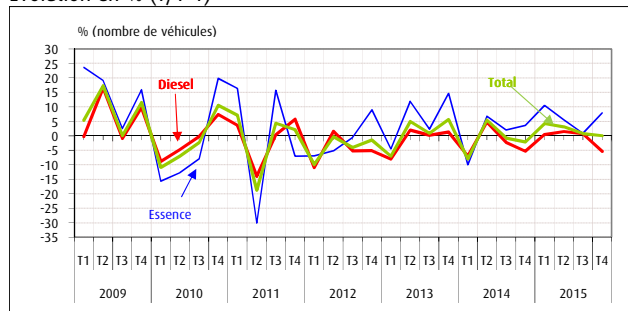
Sur l'année, le marché des voitures neuves progresse de 6,8 % (après + 0,5 % en 2014) avec une forte hausse des immatriculations de motorisations essence (+ 24,8 %) et une baisse pour les motorisations diesel (- 3,5 %).

Le marché de l'occasion est en baisse après deux trimestres de hausse (- 0,3 % après + 0,4 % et + 1,4 %). Il progresse de 1,8 % sur l'année (après + 1,2 % en 2014).

Les immatriculations de motocyclettes neuves se redressent (+ 4,0 % après - 4,3 %). Elles baissent de 1,4 % en 2015 après une hausse 2,0 % en 2014.

Graphique 7 : immatriculations de voitures particulières neuves (indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Source : SOeS, RSVERO

Les immatriculations des autobus et autocars neufs se redressent de 19,1 % après avoir fléchi de 6,4 % au trimestre précédent. Elles progressent de 24,6 % sur l'année après un repli de 15,2 % en 2014.

Les livraisons de carburant se redressent et le trafic routier augmente

Au quatrième trimestre 2015, les livraisons de carburant sont reparties à la hausse (+ 1,3 % après - 0,2 %), davantage pour l'essence (+ 3,1 % après - 1,1 %) que pour le gazole (+ 1,0 %).

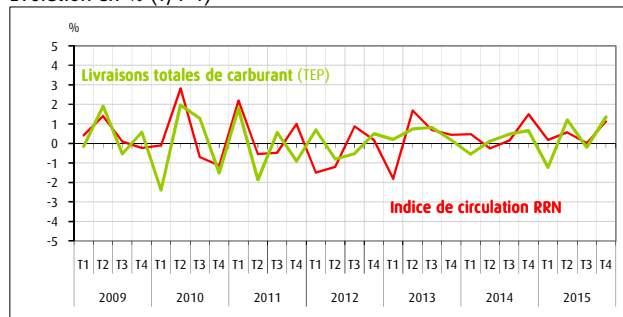
La circulation sur le réseau national évolue dans le même sens (+ 1,1 % après + 0,0 %), en hausse sur tous les axes. Le trafic sur le réseau concédé, autoroutes à péage, s'accroît de 1,1 % aussi bien dans l'ensemble que pour la circulation des poids lourds français et étrangers et des véhicules légers.

Sur un an, les livraisons de carburant progressent de 0,6 % et la circulation sur le réseau routier national de 2,0 %.

Graphique 8 : circulation routière et livraison de carburant en tonnes équivalent pétrole

(indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



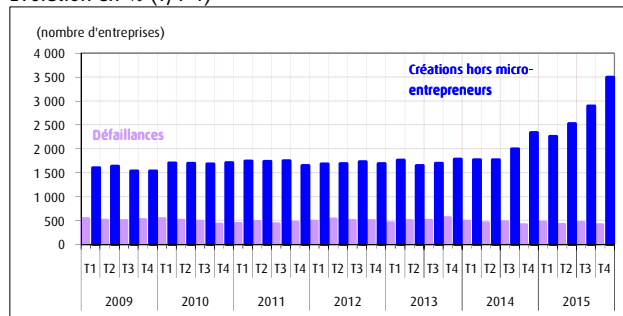
Sources : SOeS d'après Cerema ; Asfa ; CPDP

Les créations d'entreprises augmentent et les défaillances diminuent

Le nombre de créations d'entreprises hors micro-entrepreneurs augmente pour le troisième trimestre consécutif (+ 20,9 % après + 14,6 %). Les immatriculations de micro-entrepreneurs ont fortement augmenté, majoritairement dans les autres activités de poste et de courrier. Le nombre de défaillances d'entreprises repart à la baisse (- 11,2 % après + 8,9 %).

Graphique 9 : démographie des entreprises de transport (indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Source : Insee

L'activité dans les services auxiliaires progresse un peu moins

L'activité des services auxiliaires de transport, mesurée par l'indice de production des services de transport, ralentit (+ 0,2 % après + 0,8 %). La messagerie fret express reste dynamique (+ 2,2 % après + 1,6 %). En croissance également, les services auxiliaires de transport terrestre (+ 0,9 %), maritimes et fluviaux (+ 1,9 %). L'entreposage manutention reculerait (- 2,0 %), tout comme les services annexes aéroportuaires (- 1,4 %).

Sur 2015, les services auxiliaires progressent (2,0 % en 2015 après 2,5 % en 2014), portés par la messagerie fret express (+ 5,2 %), l'organisation de transports (+ 2,1 %), les services annexes aéroportuaires (+ 2,7 %) et plus modérément par les services annexes maritimes et fluviaux (+ 0,6 %).

Les prix sont stables dans la manutention (+ 0,0 %), augmentent dans l'entreposage et stockage non frigorifique (+ 0,2 %), baissent à nouveau dans la messagerie, fret express (- 0,5 % après - 0,4 %).

Légère hausse de l'emploi salarié, augmentation modérée de l'intérim

Après la diminution ponctuelle du troisième trimestre, l'emploi salarié hors intérim du secteur du transport et de l'entreposage remonte faiblement, (+ 0,1 %, soit 1 700 postes en plus, données CVS). La main-d'œuvre intérimaire mobilisée par le secteur ce trimestre progresse (+ 3,7 % après + 1,6 %). Au final, le secteur gagne 0,3 % d'emplois. L'emploi dans l'ensemble des secteurs principalement marchands hors agriculture varie dans la même proportion hors intérim (+ 0,1 %). La main d'œuvre intérimaire mobilisée progresse nettement (+ 3,3 %). Au total, l'emploi s'accroît de 0,2 %.

Au dernier trimestre 2015, contribuent au recul de l'emploi hors intérim principalement les transports aériens (- 1,1 %), les activités de poste et de courrier (- 0,6 %) et l'exploitation des infrastructures (- 0,4 %). Les effectifs de l'organisation du transport de fret stagnent (+ 0,0 %). Ils s'accroissent en revanche dans le transport ferroviaire (+ 0,1 %), les transports terrestres de voyageurs non ferroviaires (+ 0,1 %), le transport routier de fret et par conduite (+ 0,9 %) et la manutention et l'entreposage (+ 0,9 %).

En 2015, hors intérim, le secteur des transports devient créateur d'emplois (+ 3 300) pour la première fois depuis 2011. L'intérim crée 7 000 emplois supplémentaires en 2015, contre 5 400 en 2014.

En 2015, le transport routier de fret et par conduite gagne 7 500 emplois, alors qu'il en perdait depuis 2012. La manutention et l'entreposage crée 3 400 emplois, contre 1 900 en 2014. Les activités de poste et de courrier enregistrent à nouveau la plus importante diminution d'emplois (- 7 200), néanmoins plus faible qu'en 2014 (- 8 700). En outre, les pertes d'emploi dans les transports aériens font plus que doubler (- 2 900 contre - 1 100 en 2014).

D'après les statistiques de l'Acoss, au quatrième trimestre 2015, la masse salariale des entreprises de l'ensemble du secteur (hors activités de poste et de courrier) est en hausse de 0,3 %, après 0,2 % au troisième trimestre (données CVS). Sur l'année, elle s'accroît de 1,9 %, après 1,1 % en 2014.

Optimisme modéré sur le premier trimestre 2016

L'opinion sur les perspectives générales d'activité, qui s'était dégradée en novembre et décembre 2015 dans le contexte des attentats du 13 novembre, remonte en janvier 2016 mais rebaisse en février 2016. Le solde d'opinion sur l'activité reste stable. Les deux soldes restent au-dessus de leur moyenne de longue période.

L'économie française accélérerait légèrement en 2016, en dépit de la conjoncture mondiale morose. Le climat des

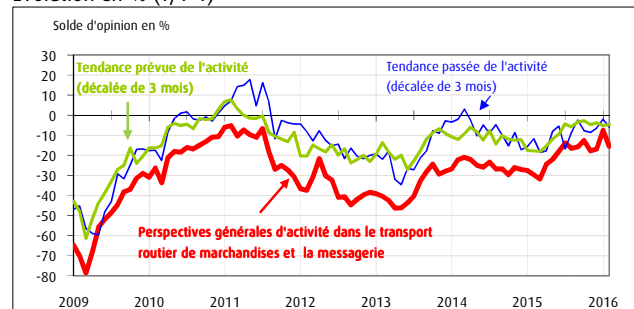
affaires s'est amélioré tout au long de 2015 et a atteint 102 en janvier 2016, son plus haut niveau depuis quatre ans. En février, il se replie légèrement et rejoint sa moyenne de long terme (100). Le climat des affaires dans l'industrie, notamment, est stable au-dessus de sa moyenne de longue période. En revanche, le climat reste dégradé dans le bâtiment.

L'activité se redresserait progressivement dans les branches pénalisées par les conséquences des attentats du 13 novembre (hébergement-restauration, transport aérien) tandis qu'elle ralentirait dans celles liées à l'industrie.

Graphique 11 : conjoncture dans le transport routier de marchandises et la messagerie

(indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Source : Insee, enquête mensuelle de conjoncture dans les services

Séries statistiques des transports

	Niveau	Évolution (en %)				
		Annuelle	Trimestrielles (T / T-1)			
			2015	2015		
2015	2015	T1	T2	T3	T4	
Transport intérieur de marchandises (1)						
Total fret terrestre intérieur	189,8	- 4,8	- 5,5	3,2	- 0,2	- 2,2
National	166,8	- 5,2	- 6,3	3,5	0,6	- 2,5
International	22,9	- 2,0	- 0,2	1,1	- 5,5	- 0,1
Fret routier intérieur total (provisoire au T4 2015) (12)	148,3	- 6,9	- 7,5	4,0	0,1	- 2,8
Routier national	140,9	- 6,7	- 7,6	4,1	0,5	- 3,1
Routier international	7,4	- 11,3	- 5,0	2,2	- 6,1	4,4
Routier compte d'autrui	115,6	- 8,9	- 10,3	5,0	- 0,2	- 3,9
Routier compte propre	32,7	0,7	3,7	0,4	1,3	1,2
Fret ferroviaire intérieur total (yc opérateurs privés)	34,0	5,6	3,3	1,3	- 0,5	1,2
Ferroviaire national	21,4	6,1	2,6	2,5	2,4	1,4
Ferroviaire international	12,6	4,6	4,4	- 0,6	- 5,2	0,8
Fluvial intérieur total						
Fluvial national	4,6	- 4,1	12,4	- 6,8	- 6,6	- 13,8
Fluvial international	2,9	- 2,7	1,3	5,8	3,1	- 19,7
Transport maritime total (2a) : activité portuaire						
Entrées	187,1	- 0,9	0,8	- 2,7	2,3	0,2
Sorties	107,8	4,1	2,9	0,5	- 3,2	- 1,1
Fret aérien (2b)	2,4	1,0	1,2	- 0,5	0,3	2,2
Transports de pétrole brut/produits raffinés par oléoducs (3)						
Transports intérieurs de voyageurs (4)	35,8	1,4	4,6	0,7	2,7	- 2,3
Transport en commun Idf						
RATP total	16,6	0,1	- 1,6	2,0	- 0,9	- 0,8
RATP métro et RER	12,8	- 0,7	- 2,1	2,2	- 0,7	- 1,6
RATP autobus (yc tramway)	3,8	2,5	0,4	1,2	- 1,6	1,7
Trains sous convention Stif (trains Idf et RER hors RATP) (13)			- 0,5	0,4	2,7	
Transport ferroviaire	75,2	0,2	- 1,0	2,5	- 1,3	- 3,5
Trains à grande vitesse	54,0	0,6	- 1,0	3,0	- 1,3	- 4,4
Trains interurbains (hors trains à grande vitesse)	7,6	- 2,1	- 1,1	1,1	- 1,8	- 2,5
Trains sous convention Conseils régionaux de province	13,6	- 0,3	- 0,8	1,1	- 0,9	- 0,5
Transport aérien : passagers dans les aéroports						
Aéroports Paris pour l'international	79,2	3,5	- 0,2	2,0	1,9	- 3,1
Aéroports Paris pour l'intérieur	16,2	0,8	- 1,2	- 1,9	0,1	- 0,1
Aéroports province (12 principaux) pour l'international	27,0	4,6	1,1	2,6	2,0	- 0,6
Aéroports province (12 principaux) pour l'intérieur	25,4	0,8	- 1,0	- 0,3	- 0,1	- 0,7
Automobiles (5)						
Immatriculations neuves (*)	1 886	6,8	4,2	3,1	0,8	0,1
Moteurs à essence	778	24,8	10,5	5,5	0,9	7,9
Moteurs diesel	1 089	- 3,5	0,4	1,4	0,7	- 5,4
Livraisons de carburants (6)						
Essence	7,1	0,9	- 1,2	2,0	- 1,1	3,1
Gazole	34,6	0,6	- 1,2	1,0	0,0	1,0
Circulation routière (7)						
Indice du réseau routier national	1,2	2,0	0,2	0,6	0,0	1,1
Trafic du réseau routier national concédé	89,7	2,8	1,0	0,7	- 0,2	1,1
Entreprises du transport-entreposage (8)						
Créations d'entreprises	21 565	45,0	- 13,6	6,5	8,7	48,6
Défaillances d'entreprises	1 742	- 3,8	14,3	- 10,1	8,9	- 11,2
La production marchande (9) (**)						
Indice de production de services de transport	111,8	- 1,4	- 2,7	0,9	- 0,1	- 1,2
Indice de chiffre d'affaires en valeur - Transports et entreposage	108,3	0,7	- 0,2	- 0,5	- 0,1	0,5
Véhicules utilitaires (10) (**)						
Immatriculations de poids lourds neufs	43,0	10,5	1,0	9,6	0,1	4,1
Immatriculation de véhicules utilitaires légers neufs	377,3	1,9	0,1	3,0	- 1,6	3,8
Marché du travail (11)						
Effectifs salariés transport et entreposage	1 341	0,2	0,0	0,2	- 0,1	0,1
Demandeurs d'emploi - Métiers Transport et Logistique* *	539,6	4,7	1,2	1,4	0,9	1,2

* Valeurs au 31/12.

** Demandeurs d'emploi inscrits en fin de mois à Pôle emploi en actes positifs de recherche d'emploi (catégories A,B,C).

(1) Sources : SOeS, TRM ; SOeS, OPF ; VNF - unité : milliards de tonnes-km, transport intérieur.

(2a) Source : DGITM - unité : millions de tonnes.

(2b) Sources : ADP et DGAC ; unité : millions de tonnes.

(3) Source : CPDP - unité : millions de tonnes (données brutes en glissement annuel).

(4) Sources : SOeS, OPF ; RATP ; SNCF ; ADP ; DGAC - unités : milliards de voyageurs.km ou millions de passagers pour l'aérien.

(5) Source : SOeS - unité : milliers.

(6) Source : CPDP - unité : millions de tonnes.

(7) Sources : Cerema - indice base 1 en 2001 ; Asfa - unité : milliards de véhicules-km.

(8) Sources : Insee ; SOeS.

(9) Sources : SOeS - base 100 en 2000 ; Insee - base 100 en 2010.

(10) Source : SOeS - unité : milliers.

(11) Source : Insee ; Dares - unité : milliers.

(12) L'enquête SOeS-TRM est réalisée auprès d'un échantillon parmi les exploitants de véhicules de 3,5 tonnes et plus immatriculés en France.

(13) Suite à un important travail de rénovation de la méthode d'estimation qui sera maintenant fondée sur les validations des titres de transport, les données ne sont pas encore disponibles pour le 4^e trimestre 2015.

(**) Évolutions annuelles en données brutes.

Méthodologie

Sources

Parmi les sources spécifiques au transport, cette publication utilise l'enquête sur le transport routier de marchandises (TRM), l'enquête messagerie, l'enquête auprès des opérateurs de transport ferroviaire, les indices de prix du fret réalisés par le service de l'observation et des statistiques (SOeS) ainsi que des données produites par différentes directions du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de Mer (DGAC, DGITM), différents acteurs des transports (opérateurs ferroviaires (OPF), RATP, Air France, ADP, VNF...), ou par l'Insee (enquête de conjoncture dans les services, indices de chiffres d'affaires des entreprises des secteurs des transports...).

Méthode

Sauf mention contraire, les évolutions des données sont corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables.

La correction des variations saisonnières et des jours ouvrables

Bien souvent, les séries reflétant une activité socio-économique sont sensibles aux saisons. La série corrigée des variations saisonnières (CVS), construite à partir de la série initiale dite « série brute », permet de neutraliser l'effet habituel des saisons pour mieux faire ressortir à la fois les tendances de fond et les évolutions exceptionnelles. Contrairement au « glissement annuel » où pour éliminer la saisonnalité, on compare un trimestre avec le même trimestre de l'année précédente, la série CVS permet de comparer directement chaque trimestre avec le trimestre précédent. Cela lui confère deux avantages par rapport au glissement annuel. D'une part, l'interprétation d'un trimestre ne dépend que du passé récent et non d'événements survenus jusqu'à un an auparavant. D'autre part, on détecte tout de suite les retournements et on mesure correctement les nouvelles tendances sans retard, contrairement au glissement annuel qui ne repère les changements de tendance que six mois plus tard. La série corrigée des jours ouvrables (CJO) permet de neutraliser l'impact des nombres inégaux de jours ouvrables d'un trimestre à l'autre, de la même façon que la série CVS neutralise l'impact des différentes saisons. La combinaison des CVS et des CJO permet de fournir une information sur l'évolution instantanée des phénomènes économiques, abstraction faite des phénomènes calendaires explicables habituels. Pour en savoir plus, consulter le site www.statistiques-developpement-durable.gouv.fr, rubrique Glossaire (au pied de la page d'accueil).

La nouvelle valeur de la série brute est intégrée chaque trimestre dans le calcul des profils saisonniers historiques. Les coefficients saisonniers sont donc réestimés chaque trimestre ce qui peut faire réviser très légèrement la série CVS. La structure des modèles de désaisonnalisation est validée une fois par an. Il en va de même pour la correction des jours ouvrables. La correction des variations saisonnières et des jours ouvrables est faite au niveau le plus fin des séries par famille.

Diffusion

Des séries longues sont disponibles dans le *Bulletin mensuel statistique des transports* sur le site du SOeS : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr, rubrique Conjoncture/Transports.



Chiffres & statistiques

**Commissariat général
au développement
durable**

**Service
de l'observation
et des statistiques**

Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Mel :
diffusion.soes.cgdd
@developpement-
durable.gouv.fr

**Directeur
de la publication**
Sylvain Moreau

ISSN : 2102-6378
© SOeS 2016



**Katell PÉNARD, Alexandra ALBENQUE,
Benoît MATHIEU**