COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Études & documents

n° 39
Mars
2011

TRANSPORT

L'indice de production de services de transports (IPST) : base 2000

OBSERVATION ET STATISTIQUES

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat
Développement durable
Prévention des risques
Infrastructures, transports et mer

Présent pour l'avenir

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

Service de l'observation et des statistiques

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Directeur de la publication : Bruno Trégouët
Rédacteur en chef : Guillaume Mordant
Auteurs : Nathalie Augris, Adel Moutaabbid, Marlyse Clément (les trois rédacteurs se sont succédés dans cet ordre à la division conjoncture du Bureau des synthèses économiques et sociales sur les transports).
Coordination éditoriale : Patricia Repérant
Maquette-réalisation : Catherine Grosset

L'indice de production de services de transports (IPST) : base 2000

Sommaire

Synthèse 5

1 – Principes de base 9
1-1 – L'IPST reflète la production de transport des comptes nationaux 10

2 – Méthode et description de l'IPST 10
2-1 – Champ couvert 10
2-2 – Le découpage en sous-domaines 11
2-3 – Nomenclatures et pondérations 12
2-3-1 – Domaines et sous-domaines 12
2-3-2 – Niveaux élémentaires 12
2-4 – Prise en compte de la saisonnalité 13

3 – Principe du rebasement de 2000 13
3-1 – Pondération des domaines 15
3-2 – Les modifications conceptuelles 16

4 – Résultats principaux et brève étude comparative des deux indices 18
4-1 – En fin de période, l'IPST base 2000 et l'IPST base 95 atteignent le même niveau... 18
4-2 – ... sous les effets en sens opposé des changements de pondérations et de méthodes 19

5 – Annexes 23
Annexe 1 – Liste des séries élémentaires utilisées 25
Annexe 2 – Comparaison des évolutions des deux indices 26
Annexe 3 – Principes généraux de calcul de l'IPST base 2000 27
Annexe 4 – Comparaison d'indicateurs de production de transport 29
Annexe 5 – Fiches méthodologiques par indicateur élémentaire 30

6 – Glossaire 59

Synthèse

L'indice de production des services de transports (IPST) est un outil synthétique de l'analyse conjoncturelle des transports qui permet la mesure en volume de l'évolution trimestrielle de l'*ensemble* de la production *marchande* de services de transports. Son principe de construction repose sur (i) des valeurs monétaires déflatées, par les prix de l'année de base (2000) ou (ii) sur des quantités physiques produites et vendues, (i) et (ii) étant pondérées par les poids monétaires de leurs sous branches du chiffre d'affaires dans l'ensemble des transports l'année de base (2000). Élaboré par le Sesp en 2002 (devenu SOeS - Service de l'observation et des statistiques - depuis juillet 2008), il a fait l'objet d'un changement de base à la suite du passage des comptes nationaux à la base 2000.

Le rebasement de l'IPST en base 2000 a permis avant tout de redéfinir les *pondérations* des différentes activités de la branche des transports qui le composent, le rendant ainsi plus pertinent pour l'analyse actuelle des transports. Cette opération s'est également accompagnée d'un *élargissement du champ* couvert par l'indice, désormais quasi-exhaustif, ainsi que d'une modification conceptuelle touchant les *services auxiliaires* pour se rapprocher du champ couvert par la nomenclature d'activités française (NAF[1]). Mais le rebasement a aussi été l'occasion d'introduire des modifications méthodologiques par rapport à la première version de l'IPST, de nouvelles évaluations fondées sur une meilleure prise en compte des sources et des outils disponibles.

L'IPST en base précédente (base 95) a été publié pour la dernière fois pour le calcul du quatrième trimestre 2005. Ensuite, l'IPST base 2000 a pris le relais.

Sous l'effet conjugué des nouvelles pondérations et méthodes, ce dernier est légèrement plus dynamique que l'indice base 95. Cette note présente et analyse les principaux changements consécutifs à cette refonte de l'IPST.

[1] À l'occasion du passage à la NAF rév. 2, l'IPST a été légèrement modifié sans être rebasé, essentiellement pour palier la disparition de certaines sous séries.

Summary

The Transport Services Production Index (TSPI) is a synthesis tool for short-term analysis of transport that allows measurement, in terms of volume, of the quarterly variation in *the whole* of *commercialised* production of transport services. The principle of its construction is based on: (i) monetary values deflated by the base year (2000) or (ii) the physical quantities produced and sold; (i) and (ii) being weighted by the monetary weight of their sub-branches in the overall turnover figure for transport for the base year (2000). Developed, in 2002, by the SESP, which became the SOeS (observation and statistics office) in July 2008, the index was rebased when the base year for national accounts was changed to 2000.

Rebasing of the TSPI to base year 2000 allowed, first and foremost, redefinition of the *weighting* of the different component activities of the transport branch, thereby making it more relevant for current transport analysis. The exercise was accompanied by *widening of the scope* of the index, making it now fairly well exhaustive, and by a conceptual change relating to *auxiliary services*, to be more in line with the scope of the French nomenclature of activities (NAF[2]). Rebasing also provided the opportunity to make some methodological changes in relation to the initial version of the TSPI, with new evaluations based on better use of the sources and available tools.

The TSPI with the former base year (1995) was published for the last time for calculation for the fourth quarter of 2005; the TSPI with base year 2000 was then introduced.

Under the combined effect of new weightings and methods, the rebased index is a little more dynamic than the 1995 based one. This note presents and analyses the main changes that resulted from the in-depth review of the TSPI.

[2] When NAF rév. 2 was issued, the TSPI was changed slightly without being rebased, essentially to allow for the disappearance of some sub-sets.

1 - Principes de base

L'IPST est un indice trimestriel calculé par le SOeS qui permet de rendre compte de l'évolution du volume de la production de services de transports dans sa globalité. L'indice d'ensemble se décompose en trois domaines (transport de marchandises, transport de voyageurs et auxiliaires des transports) se déclinant eux-mêmes en de nombreux sous-domaines (transport routier de marchandises, transport ferroviaire de voyageurs, messagerie...).

L'IPST a vocation à couvrir l'ensemble des services de transports marchands pour compte d'autrui, c'est-à-dire les activités également appellées « transports publics » (dit autrement, sont exclus le transport des entreprises pour leur compte propre et la voiture particulière) réalisées par des entreprises résidentes[3] (donc le pavillon étranger est exclu, les parcours internationaux du pavillon français sont inclus).

Enfin, l'IPST est calculé et publié **corrigé des variations saisonnières** et **corrigé des jours ouvrables**. Il est diffusé depuis décembre 2002 (c.f. Sesp Infos rapides n° 174) au début du trimestre t + 2 pour le trimestre t.

Créé pour répondre aux besoins d'une analyse synthétique et conjoncturelle des transports

Cet indice a été présenté pour la première fois, en septembre 2002, à la Commission des comptes des transports de la nation qui avait appuyé et soutenu la mise en place d'un tel outil, jusqu'alors inexistant. Certes, pour un certain nombre d'activités de transport, on disposait d'indicateurs conjoncturels permettant de suivre leur évolution, en volume et de façon infra-annuelle. Pour la plupart, il s'agissait d'indicateurs en quantités physiques (tonnes ou tonnes-kilomètres de marchandises transportées, véhicules-kilomètres, passagers, passagers-kilomètres...). Si chacun de ces indicateurs était en général assez bien adapté à l'analyse de l'activité de transport étudiée, aucun d'entre eux ne permettait cependant d'analyser les services de transport dans leur ensemble. Il était donc apparu nécessaire de bâtir un outil de **synthèse** qui pourrait notamment répondre à deux attentes conjoncturelles :

- apprécier et comparer entre elles, trimestre après trimestre, les évolutions des différents types de services de transports et mesurer la contribution de chacun d'eux à la variation globale ;
- évaluer une évolution de l'ensemble de l'activité des transports et pouvoir ainsi la comparer à celles des grands indicateurs macro-économiques, tels que le PIB, l'Indice de production industrielle, les exportations et les importations françaises, la consommation finale des ménages...

L'IPST s'est révélé être un outil précieux pour l'analyse conjoncturelle mais également pour le chiffrage annuel du partage volume/prix de la branche transport réalisé conjointement par l'Insee et le SOeS.

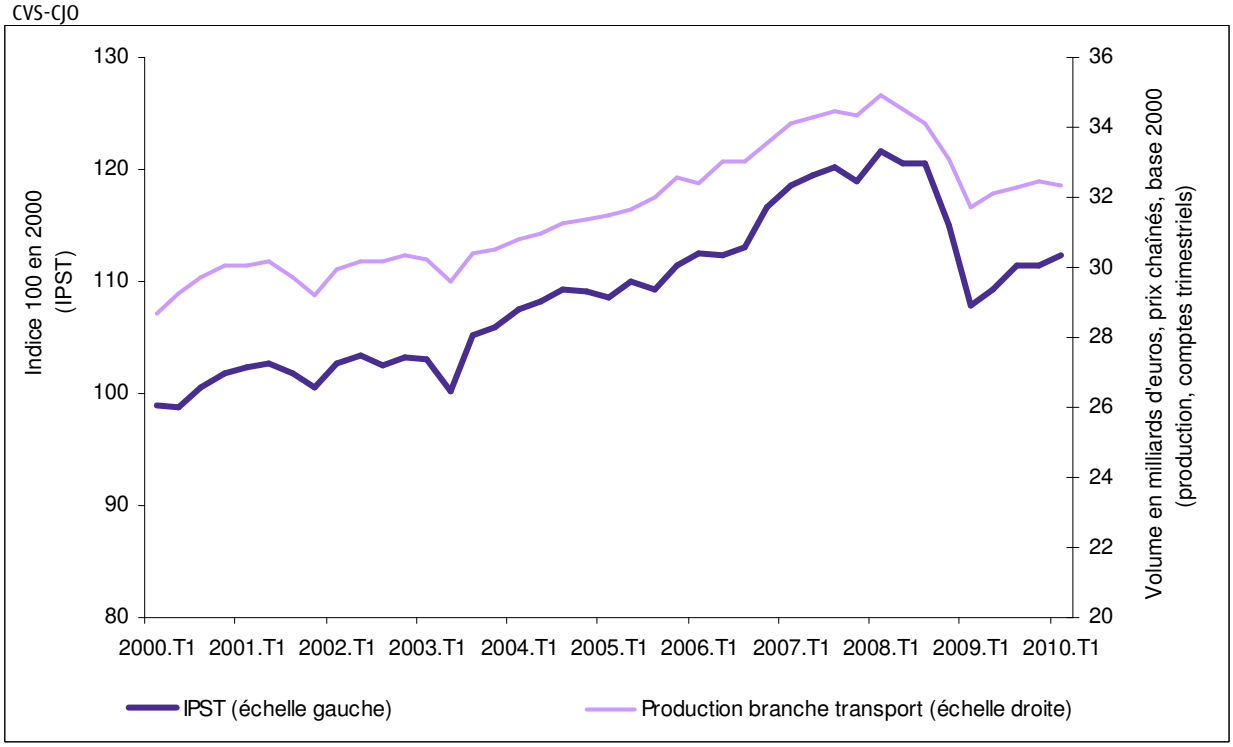
[3] Les entreprises résidentes sont des unités marchandes dotées d'une autonomie économique « suffisante », notamment pour leur comptabilité qui doit être suffisamment complète. Elles sont immatriculées en France auprès d'un centre de formalités des entreprises (Chambre de commerce et d'industrie, Chambre de métiers et de l'artisanat...) et recensées dans le répertoire Sirène (Système d'identification du répertoire des entreprises) de l'Insee. Elles excluent les comptoirs des compagnies aériennes étrangères, immatriculées en France, mais qui ne respectent pas le critère de l'autonomie comptable.

1.1 - L'IPST reflète la production de transport des comptes nationaux

Le graphique suivant propose une comparaison en volume avec :

- la production en volume (aux prix de l'année précédente chaînée) de la branche transport de la comptabilité nationale de l'Insee ;
- et l'IPST base 2000.

Graphique 1 - Comparaison IPST et production en volume



Sources : SOeS, Insee

2 - Méthode et description de l'IPST

2.1 - Champ couvert

Le champ de l'indice couvre l'ensemble des services de transports pour compte d'autrui, c'est-à-dire les activités marchandes de transport, correspondant à l'ensemble du transport pour compte d'autrui (sont donc exclus le transport pour compte propre et la voiture particulière) réalisées par des entreprises résidentes (donc le pavillon étranger est exclu mais les parcours internationaux sous pavillon français sont inclus).

Le champ de l'IPST est celui des activités correspondant au transport pour compte d'autrui, i.e. des activités classées dans les divisions 60 à 63 de la NAF rév.1, à l'exception des agences de voyages et du transport spatial.

Champ IPST 2000

Parmi les activités exclues du champ de l'IPST base 1995 restent exclues :

- le transport fluvial voyageurs ;
- la gestion d'infrastructures ferroviaires (RFF, Réseau ferré de France) ;
- les agences de voyages (1) ;
- les activités postales et de courrier (1) ;
- le transport spatial.

(1) Remarque concernant le champ sectoriel pris en compte :
En base 1995, la NAF rév.1 incluait les agences de voyages et excluait les activités de poste et courrier du secteur des transports. Ces dernières n'étaient donc pas prises en compte dans le calcul de l'indice. Dans la NAF rév. 2, les agences de voyages exclues du secteur des transports sont donc hors champ de calcul. Concernant les activités de poste et courrier, elles font désormais partie du secteur, mais ne sont pas couvertes par l'indice.

Sont désormais inclus dans le champ 2000 :

- le stationnement payant assuré par les entreprises ;
- l'entreposage frigorifique.

2.2 - Le découpage en sous-domaines

Le rebasement a conduit à retenir un nouveau regroupement des services auxiliaires des transports, plus proche de celui de la NAF. La nomenclature de l'IPST 2000 pour les auxiliaires privilégie ainsi, davantage que ne le faisait celle de l'IPST 95, le type de service. La nomenclature de l'IPST 95 était en effet plutôt organisée autour du mode de transports.

L'IPST 2000 compte 12 sous-domaines :

- 6 sous-indices pour les transports de marchandises ;
- sous-indices pour les transports de voyageurs ;
- 6 sous-indices pour les auxiliaires des transports.

L'IPST 1995 comptait 11 sous-domaines :

- 6 sous-indices pour les transports de marchandises ;
- sous-indices pour les transports de voyageurs ;
- 5 sous-indices pour les auxiliaires des transports.

La nomenclature retenue vise à permettre aussi bien des regroupements en NAF qu'une analyse séparée du transport de marchandises, du transport de voyageurs et des activités des annexes et auxiliaires de transport.

2.3 - Nomenclatures et pondérations

2.3.1 - Domaines et sous-domaines

Les domaines et les sous-domaines sont pondérés à partir des valeurs de production issues des équilibres ressources/emplois (ERE), des comptes nationaux des années retenues pour baser l'IPST :

Comptes nationaux de branche pour la Commission des comptes des transports de la nation (CCTN) de l'année 1995, base 1995 pour l'IPST 1995
À noter que les comptes nationaux en base 1995 comprenaient la sous-traitance : pour les pondérations de l'IPST, elle avait été enlevée notamment pour les organisateurs de transport international (OTI), l'affrètement...

Comptes nationaux de branche de l'année 2000 base 2000 (depuis la base 2000, l'Insee ne réalise plus de comptes spéciaux pour la CCTN).

Les comptes nationaux base 2000 sont hors sous-traitance : pas de modifications pour la base 2000.

On aboutit aux pondérations suivantes pour l'IPST base 2000

		Pondérations (en %)
Transport de marchandises		**39,0**
dont :	transport routier (compte d'autrui) (49.4)	30,2
	transport ferroviaire de marchandises (ensemble des opérateurs) (49.2)	2,1
	transport fluvial de marchandises (50.4)	0,3
	transport maritime de marchandises (50.2)	4,3
	transport aérien de marchandises (51.21)	2,0
	transport par conduites (49.5)	0,1
Transport de voyageurs		**32,0**
dont :	transport ferroviaire de voyageurs (hors Île-de-France) (49.1)	6,5
	transports collectifs urbains ou routiers de voyageurs (49.3)	13,0
	transport aérien de voyageurs (51.1)	0,6
	transport maritime de voyageurs (50.1)	11,9
Services auxiliaires de transport		**29,0**
dont :	messagerie, fret express (52.29A)	4,6
	entreposage/manutention terrestres (52.1 + 52.24)	7,2
	organisation de transports (52.29)	6,5
	services auxiliaires des transports terrestres (péages…) (52.21)	6,3
	services annexes aéroportuaires (52.23)	2,0
	services annexes maritimes et fluviaux (52.22)	2,4
Ensemble transport		**100,0**

Lecture : les nombres entre parenthèses renvoient aux codes NAF rév.2 de la branche d'activité.
Source : SOeS

2.3.2 - Niveaux élémentaires

Chaque sous-domaine est découpé le plus finement possible, en niveaux élémentaires.
Les pondérations des niveaux élémentaires à l'intérieur d'un sous-domaine ne sont pas déterminées par les comptes nationaux, mais à partir d'informations (en valeur) spécifiques aux sous-domaines considérés, qui permettent de ventiler la pondération issue des comptes nationaux.

Les fiches méthodologiques (*annexe 6*) donnent le détail et la justification de la pondérations des détails des indices élémentaires.

2.4 - Prise en compte de la saisonnalité

Les séries utilisées pour le calcul de l'IPST sont des séries CVS-CJO (données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables), c'est pourquoi l'IPST est considéré corrigé des variations saisonnières et des jours ouvrables.

Certaines séries sont désaisonnalisées par le SOeS, d'autre par l'organisme statistique producteur de la série. Dans ce second cas, on prend la série CVS-CJO de l'organisme. Dans certains cas, la série brute ne présentant pas de saisonnalité, on considère qu'elle est aussi la série CVS-CJO.

Les séries entrant dans le calcul de l'IPST peuvent être de périodicité mensuelle ou trimestrielle, c'est la périodicité la plus fine disponible qui est désaisonnalisée par le SOeS (*annexe 6*).

3 - Principes du rebasement de 2000

Le rebasement de l'IPST s'inscrit dans le passage des comptes nationaux en base 2000

Le champ de l'indice est étroitement lié à la comptabilité nationale et au champ des transports tel que le définit la NAF. Les pondérations des différents domaines et sous-domaines sont calculées à partir de la valeur des productions des branches retenue dans les comptes nationaux, l'année de base dans l'ensemble des transports.

Jusqu'alors, l'IPST était basé sur les comptes nationaux de l'année 1995 en base 95. Le passage, en mai 2005, des comptes nationaux à la base 2000, doublé des recommandations européennes préconisant des changements de base pour les années en 0 et en 5, a ainsi conduit au rebasement de l'IPST.

« Rebaser » l'indice en 2000 permettait de supprimer l'effet « d'éloignement de base » c'est-à-dire de travailler à partir d'une pondération des activités plus proche de la structure actuelle de l'économie des transports. Mais, le passage en base 2000 a aussi été l'occasion d'introduire des améliorations statistiques et méthodologiques.

IPST base 2000 : un champ élargi, plus de poids aux auxiliaires des transports

Le rebasement de l'IPST a conduit à élargir le champ des activités de transport retenues. À l'exception du transport spatial et des agences de voyage que l'on considère volontairement hors champ, l'IPST base 95 couvrait déjà la quasi totalité des groupes 60 à 63 de la NAF rév. 1[4].

[4] c.f. *Notes de synthèse*. n° 144 novembre-décembre 2002 du Ses.

Tableau 1 - Champ et pondérations de l'IPST base 2000 : détail des activités couvertes

	Pondérations en %		
	1995	2000	
	domaines et sous-domaines [1]	domaines et sous-domaines [1]	niveaux élémentaires (en % des domaines) [2]
Transport de marchandises [c]	**45,3**	**39,0**	
transport routier de marchandises *	35,1	**30,2**	**100,0**
zone courte (<= 150 km), national *			39,0
zone longue (> 150 km), national *			50,0
zone courte et zone longue international (yc étranger)			11,0
transport ferroviaire de marchandises *	3,0	**2,1**	**100,0**
transport conventionnel			86,0
transport combiné			14,0
transport fluvial de marchandises	0,4	0,3	
transport maritime de marchandises	4,6	4,3	
transport aérien de marchandises	1,9	2,0	
transport par conduites	0,3	0,1	
Transport de voyageurs [a c]	**32,1**	**31,9**	
transport ferroviaire de voyageurs (hors ferroviaire ÎdF) *	6,0	**6,4**	**100,0**
Grandes lignes			24,0
TGV			49,0
TER			27,0
transports collectifs urbains ou routiers de voyageurs (yc ferrov. ÎdF) *	15,2	**13,0**	**100,0**
SNCF-ÎdF			13,0
transport routier et transport urbain de voyageurs			87,0
dont RATP dans le sous domaine TCU ou routiers			*17,8*
transport maritime de voyageurs	0,5	0,6	
transport aérien de voyageurs *	10,4	**11,8**	**100,0**
transport aérien en métropole			10,0
transport aérien international + DOM			90,0
Services auxiliaires de transport [b c]	**22,6**	**29,0**	
messagerie, fret express *	3,9	4,6	
entreposage/manutention terrestres *		**7,2**	**100,0**
manutention non portuaire	0,9		10,0
entreposage frigorifique	(hors champ)		17,0
entreposage non frigorifique	3,6		74,0
organisation de transports [d]	2,4	**6,5**	**100,0**
affrètement			27,0
organisation de transports internationaux			73,0
services auxiliaires des transports terrestres * [b]	5,3	**6,3**	**100,0**
autoroutes concédées			72,9
tunnels			5,6
parcs de stationnement	(hors champ)		21,5
services annexes aéroportuaires	2,5	2,0	
services annexes maritimes et fluviaux	3,9	2,4	
Ensemble transports (a) (b) (c)	**100,0**	**100,0**	

[1] Pondérations des domaines et des sous-domaines établies à partir de la valeur de la production en 2000 des branches de transport (source Comptes Nationaux, base 2000).

[2] Pondérations des niveaux élémentaires évaluées par le Sesp (puis SOeS) à partir d'informations spécifiques au sous-domaine considéré.

[a] Hors transport fluvial de voyageurs.

[b] Hors gestion d'infrastructures ferroviaires (RFF).

[c] Hors transport spatial.

[d] Hors agences de voyages.

* les astérisques indiquent les niveaux publiés dans la publication trimestrielle de la collection *Chiffres & Statistiques*. Le Bulletin mensuel des statistiques transports publie l'indice d'ensemble, les indices de domaines ainsi que les indices de sous-domaines (à l'exception des services annexes aéroportuaires).

Source : SOeS

Seuls étaient exclus, faute d'indicateurs pertinents, le transport fluvial de voyageurs, la gestion de l'infrastructure ferroviaire (création de Réseau ferré de France – RFF - en 1997), l'entreposage frigorifique et l'activité de stationnement payant. L'IPST base 2000 prend désormais en compte l'entreposage frigorifique. En revanche, l'introduction du transport fluvial de voyageurs et l'activité de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire (dont seule une faible partie est effectuée

directement par RFF, le reste étant assuré par la branche infrastructures de la SNCF) se sont révélées impossible à réaliser faute d'informations conjoncturelles (en fréquence trimestrielle).

3.1 - Pondération des domaines

Les pondérations des différents sous-domaines ont été calculées à partir de la valeur des productions des branches pour l'année 2000 dans les comptes nationaux base 2000 (cf. tableau 1). Comparées à celles retenues pour l'IPST base 95, les nouvelles pondérations conduisent à un partage plus égal entre les trois domaines. Les transports de marchandises voient ainsi leur part passer de 45,3 % de l'ensemble des transports à 39,0 %, sous l'effet du recul des transports routiers (perte de 4,9 points) au profit des auxiliaires des transports[5]. L'augmentation du poids des auxiliaires de transports en 2000 provient essentiellement de l'organisation des transports (6,5 % du total du secteur transport) liée au développement des entreprises de logistique.

Le poids des transports de voyageurs a en revanche peu varié (31,9 % en base 2000 contre 32,1 % en base 95). Toutefois, celui du transport ferroviaire de voyageurs (hors Île-de-France) et, davantage encore, celui de l'aérien ont progressé (respectivement + 0,4 point et + 1,4 point) au détriment des transports collectifs urbains et routiers.

Tableau 2 - Pondérations des domaines

En %

Domaine	Base 1995	Poids en 2000 des domaines de la base 1995	Base 2000
Transports de marchandises	45,3	45,1	39,0
Transports de voyageurs	32,1	32,2	32,0
Services auxiliaires des transports	22,6	22,7	29,0
Ensemble des transports	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Source : SOeS

Pondération des sous-domaines et des niveaux élémentaires

À l'intérieur de ces domaines, l'agrégation de chacune des activités fines de transport repose sur les niveaux élémentaires. La plupart de ces niveaux élémentaires sont affectés de pondérations évaluées par le SOeS à partir d'informations spécifiques au sous-domaine considéré pour l'année 2000. Ces informations proviennent principalement des enquêtes réalisées au sein du SOeS (Enquête TRM, Enquête messagerie, Enquête annuelle d'entreprise 2000), des différentes directions du Ministère (DGAC, DTMRF\TMF[6]), de différents acteurs des transports en partenariat avec le SOeS (SNCF, RATP, Air France, ADP, VNF...). Traduisant les transformations des conditions d'activité dans le secteur, les modifications les plus significatives des pondérations des niveaux élémentaires concernent le TRM et le transport aérien de voyageurs. Le poids respectif de chaque segment dans la production du transport routier de marchandises, évalué à partir des données 2000 (tonnes-kilomètres issues de l'enquête TRM et prix à la tonne-kilomètre), revalorise fortement, par rapport à 1995, la partie réalisée sur le territoire français (transport intérieur sous pavillon français et partie française de l'international sous pavillon français) au détriment de la partie réalisée sur les territoires étrangers (89 % pour le transport intérieur national base 2000, contre 74 % en base 1995). Quant à la répartition de l'activité du transport aérien de voyageurs entre intérieur et international, elle est désormais plus favorable à l'activité internationale (90 % en 2000 contre 71 % base 1995).

[5] À champ constant IPST base 95, la pondération des domaines de l'IPST base 2000 aurait été : 39,9 % pour les transports de marchandises, 32,7 % pour les transports de voyageurs et 27,4 % pour les auxiliaires.

[6] Devenue DGITM/TPF.

3.2 - Les modifications conceptuelles

Une modification conceptuelle majeure : les auxiliaires désormais regroupés selon le type de service et non selon le mode.

Le découpage de l'IPST en **domaines** sépare clairement les transports de marchandises des transports de voyageurs, alors que celui de la NAF privilégie les **modes** de transport (transport terrestre, transport par eau, transport aérien, etc.).

Pour le domaine « services auxiliaires de transport », le découpage de l'IPST base 1995 reposait sur les modes de transport, tandis que celui de la NAF s'appuyait sur le type de services (manutention, entreposage, etc.). Les indicateurs élémentaires relatifs aux services auxiliaires disponibles lors du rebasement, plus fiables ou nouveaux, ont conduit à se rapprocher pour la base 2000 de la logique de la NAF et à privilégier une organisation basée, non plus sur le mode, mais sur l'activité exercée.

L'IPST base 95 distinguait un sous-indice des services de "collecte de fret terrestre". Le sous-domaine associé comprenait la messagerie, l'affrètement terrestre et les organisations de transports internationaux (OTI) terrestres. L'affrètement "non terrestre" et les OTI aériens étaient ignorés faute d'information, tandis que les OTI maritimes entraient dans le sous-domaine "auxiliaires de transports maritimes et fluviaux".
Désormais, la messagerie constitue, seule, un sous-domaine. L'affrètement et les OTI (tous modes confondus) forment le sous-domaine "organisation de transports"[7]. La manutention non portuaire et l'entreposage sont regroupés pour constituer un sous-domaine à part entière, alors qu'ils étaient dans la rubrique "autres services auxiliaires" dans l'IPST base 95. Enfin, l'activité des "ouvrages à péage" qui constituait un sous-domaine, devient un niveau élémentaire, regroupé avec les activités marchandes des tunnels et des parcs de stationnement dans la rubrique "services auxiliaires terrestres".

Des indicateurs plus proches du concept d'entreprise résidente

Le rebasement de l'IPST a été l'occasion de privilégier, lorsque cela n'était pas déjà le cas, des indicateurs élémentaires représentatifs de la seule production française résidente (intérieure au sens du PIB). L'activité du transport fluvial de marchandises concerne désormais le seul transport national et international réalisé par les entreprises françaises, le pavillon étranger navigant sur le bassin français ayant pu être isolé et exclu l'année de base. De la même façon, un nouvel indicateur mesurant l'activité de transport aérien de marchandises des seules entreprises françaises a pu être mobilisé. Enfin, ne disposant toujours pas d'indicateur direct pour mesurer l'activité des seules compagnies aériennes françaises, l'indice représentatif de cette activité reste estimé à partir du nombre de passagers intérieurs transitant par un panel d'aéroports, sans tenir compte, en particulier, des kilomètres intérieurs effectués. En base 2000, ce panel a été élargi de sept à quatorze. Ces aéroports supplémentaires, dont le volume d'activité est moindre que celui des aéroports initiaux (ADP + cinq aéroports de province), ont été retenus du fait qu'ils accueillent principalement des compagnies françaises orientées sur le trafic intérieur.

Une meilleure prise en compte des sources et des outils disponibles

Lorsque l'on ne dispose pas d'indicateur élémentaire de quantité, on évalue alors l'évolution du volume de l'activité en déflatant un indice de chiffre d'affaires (CA - indices « TVA » publiés par l'Insee) par un indice de prix approprié. La méthodologie de l'IPST base 2000 a pu améliorer ce calcul du volume, soit en mobilisant de meilleurs déflateurs parce que de nouveaux indices de prix des transports routiers de marchandises ont vu le jour (IPTRM calculé par le SOeS), soit

[7] L'affrètement est distinct des OTI dans l'IPST base 2000, en NAF rév. 1, mais depuis le passage à la NAF rév. 2 ces deux activités connaissent la même évolution, car on ne dispose plus de deux indicateurs élémentaires distincts (indice de chiffre d'affaires de l'Insee unique).

en élaborant pour l'IPST, une méthode *ad hoc* de déflation des CA (transport maritime, transports collectifs urbains et routiers de voyageurs, entreposage) reposant sur l'utilisation d'indicateurs composites.
Par ailleurs, pour étendre le champ suivi ou affiner la qualité des indicateurs de volume, le rebasement a permis d'introduire des indicateurs nouveaux ou modifiés par rapport à ceux utilisés dans l'IPST base 95 :

- est désormais prise en compte l'activité du transport routier de marchandises de courte distance à l'international ;
- le trafic de la SNCF n'est plus traité de façon globale puisqu'on distingue, pour le calcul, les différents segments des activités du réseau principal (grandes lignes, TGV et TER) ;
- trois nouvelles activités messagerie ont été introduites : en plus des quatre initialement présentes, ont été ajoutées les activités de messagerie express colis légers, express export et express import ;
- les transports aériens de voyageurs vers ou en provenance des DOM, sont désormais comptabilisés en passagers-kilomètres dans le trafic international et non plus en passagers dans le trafic national comme c'était le cas pour les séries de l'IPST base 1995 ;
- l'estimation de la production de l'entreposage frigorifique, activité jusqu'alors non prise en compte, a été réalisée à partir de certains tonnages de l'enquête TRM.

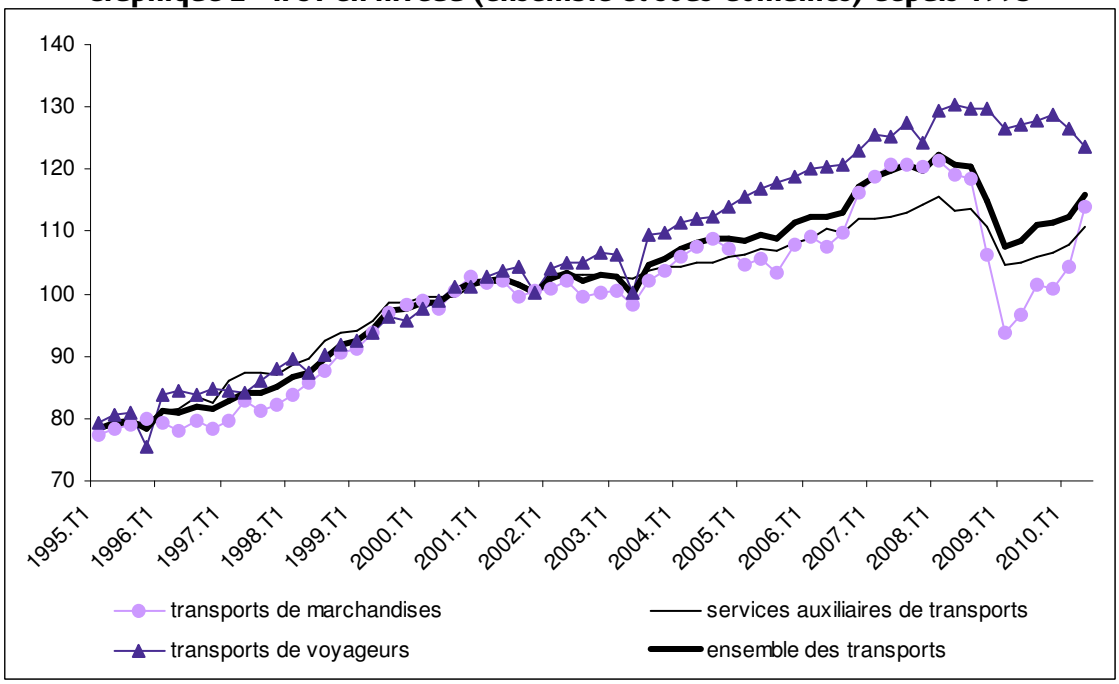
4 - Résultats principaux et brève étude comparative des deux indices

4.1 - En fin de période, l'IPST base 2000 et l'IPST base 95 atteignent le même niveau...

Le graphique 2 présente l'indice d'ensemble, en niveau, et les indices de chacun des trois domaines (transport de marchandises, transport de voyageurs et services auxiliaires de transport).

À partir de 2000, les indices et les sous indices sont ceux de l'IPST base 2000, c'est-à-dire intégrant les pondérations et les choix méthodologiques décidés lors du rebasement. En revanche, entre 1995 et 2000, les séries élémentaires n'ont pas pu être recalculées et l'IPST a été rétropolé. Les séries constituant les transports de marchandises et les transports de voyageurs ont été rétropolées en appliquant aux séries représentatives des sous-domaines les variations observées en base 1995. Elles ont ensuite été agrégées avec les pondérations base 2000. Pour les auxiliaires, du fait des différences de champ des sous-domaines, seule la série d'ensemble a été rétropolée en appliquant à la série base 2000 les variations observées en base 1995.

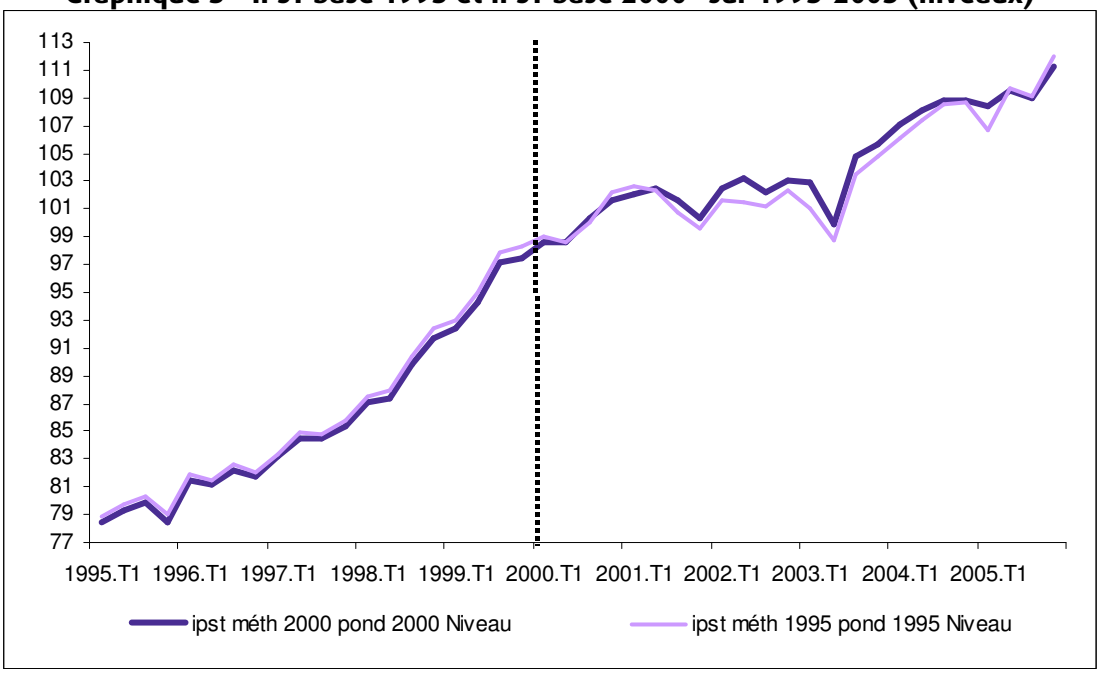
Graphique 2 - IPST en niveau (ensemble et sous-domaines) depuis 1995



Source : SOeS

Pour les deux bases, l'étude porte sur 1995-2005, mais les séries utilisées pour l'IPST base 2000 sont celles arrêtées au 25 septembre 2010 (avec un IPST allant jusqu'au deuxième trimestre 2010), même si les graphiques et calculs s'arrêtent en 2005 dans cette présente note.

Graphique 3 - IPST base 1995 et IPST base 2000* sur 1995-2005 (niveaux)



Pour les deux indices : valeur 100 = moyenne 2000

* Pour permettre la comparaison des deux indices, l'IPST base 95 est présenté en prenant l'année 2000 pour référence (100 en 2000).

Source : SOeS

Le graphique 3 présente les niveaux de l'IPST base 1995[8] et de l'IPST base 2000 sur la période 2000-2005. Il permet de les comparer. On constate que l'IPST base 2000 est inférieur à celui base 1995 jusqu'en 2000. L'écart est acquis dès le début. La période 2000-2001 est une période de transition après laquelle l'IPST base 2000 devient constament supérieur à ce qu'aurait donné l'IPST base 1995 sur cette même période. En toute fin de période, les niveaux des deux IPST se rapprochent.

4.2 - ... sous les effets en sens opposé des changements de pondérations et de méthodes

Le graphique 4 donne une meilleure idée de l'évolution des deux indices. On observe plusieurs sous-périodes : pour les trois premiers trimestres de 2000, le nouvel indice base 2000 évolue plus fortement que celui de base 1995. L'inverse se produit l'année suivante. Succède ensuite une évolution proche des deux indices pour les années 2002-2003. Enfin, les deux dernières années sont à l'image des deux premières (l'indice base 2000 évolue plus fortement en 2004, puis c'est son homologue base 1995 qui prend le relais pour l'année 2005).

D'une part, au sein du transport aérien de voyageurs, le rebasement a conduit à revaloriser le poids de l'activité internationale au détriment du transport intérieur. Or, comme le trafic international a évolué bien plus fortement que le trafic intérieur de 2000 à mi-2001 et de mi-2003 à 2005, l'indice élémentaire du transport aérien de voyageurs base 2000 augmente plus rapidement que celui de la base 95 sur ces périodes. En outre, cet impact sur l'évolution d'ensemble est accentué par le fait que cet indice élémentaire a un poids plus élevé dans l'indice d'ensemble base 2000 que dans la base 95.

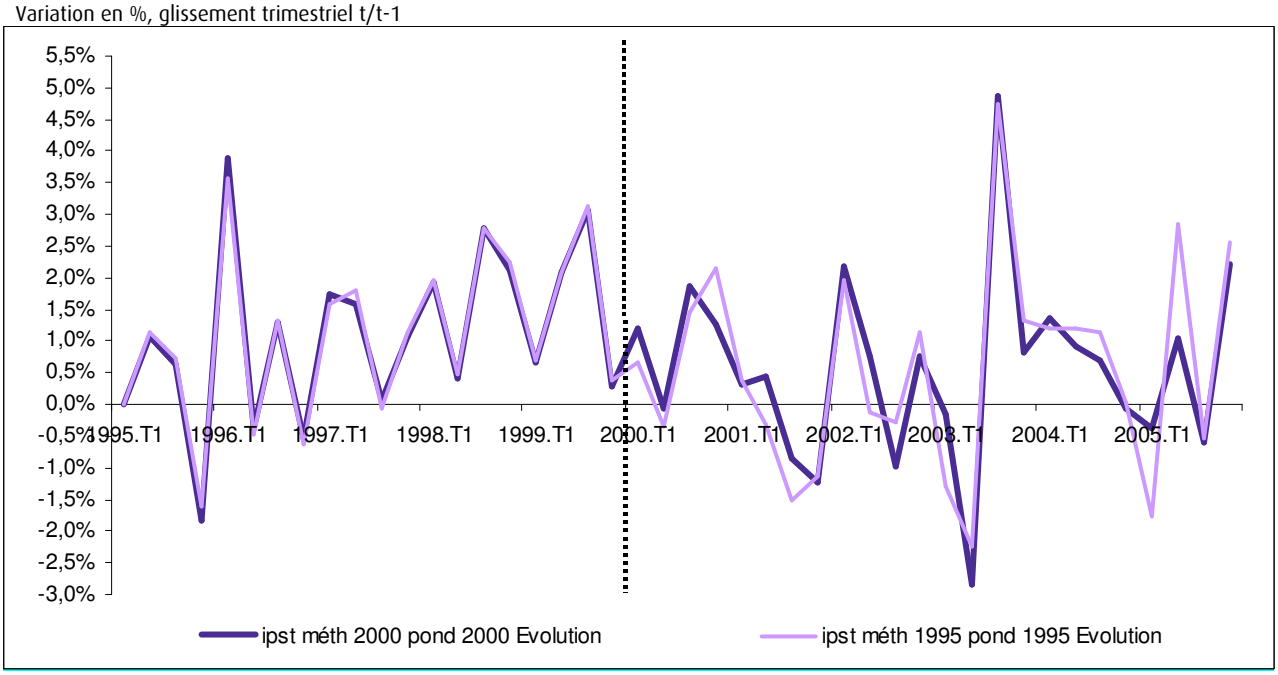
[8] Pour permettre la comparaison des deux indices, l'IPST base 95 est présenté en prenant l'année 2000 pour référence (100 en 2000).

D'autre part, et de façon similaire, l'accroissement du poids accordé à l'activité nationale intérieure du TRM, au détriment de l'activité internationale du pavillon français, contribue à rehausser la croissance de l'indice base 2000 sur la période 2000-2005.

Enfin, la décomposition en séries élémentaires des auxiliaires de transports (et leurs poids relatif dans l'indice d'ensemble) confère une dynamique plus forte à l'indice base 2000.

Graphique 4 - IPST base 1995 et IPST base 2000 sur 1995-2005 (évolutions)

Variation en %, glissement trimestriel t/t-1



Pour les deux indices : valeur 100 = moyenne 2000

Source : SOeS

La différence entre l'IPST base 2000 et l'IPST base 95 résulte de deux effets qu'il est possible de dissocier : celui imputable aux changements de pondérations des domaines et sous-domaines issues de la comptabilité nationale[9] et celui imputable aux changements de pondérations au sein des sous-domaines et des séries élémentaires elles-mêmes (appelé contribution « méthodologique[10]»).

Le graphique 5 montre que la contribution des nouvelles **pondérations** (comptes nationaux) associées aux « domaines » et « sous-domaines » à la différence de *niveau* entre les deux IPST (base 95 et base 2000) varie mais reste presque toujours positive (elle va jusqu'à 3,4 points au quatrième trimestre 2005 en cumul, histogramme violet). Ce sont les changements de pondérations du transport de marchandises (transport routier principalement) qui contribuent en grande partie à cet écart alors que le transport de voyageurs a un effet faible (compris entre – 0,2 et 0,3 point suivant les trimestres), du fait d'une certaine compensation entre les transports collectifs urbains ou routiers de voyageurs et le transport aérien. Les auxiliaires n'étant présents que sous forme agrégés dans l'IPST ancienne base, l'effet du rebasement est nul sur ce domaine.

[9] Sont appelés ici changements de « pondérations » ceux issus directement des comptes nationaux (domaines). Les effets des pondérations des niveaux élémentaires (par exemple du TRM ou du transport aérien de voyageurs), sont classés en « méthodologie ».

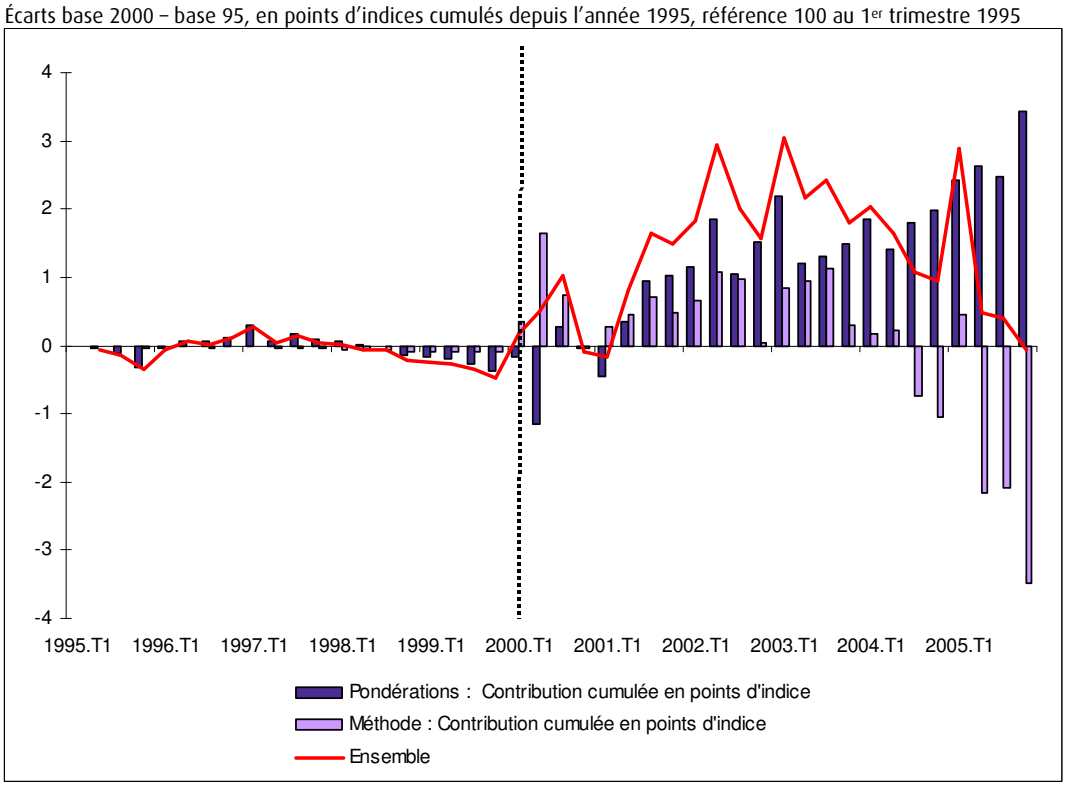
[10] Pour les auxiliaires, la série d'ensemble est considérée comme série élémentaire différente donc les différences sont totalement imputées à la méthodologie et non au changement de pondération.

D'un autre côté, la contribution à la différence de *niveau* d'indice due aux « **changements méthodologiques** » regroupe l'effet de l'ensemble des modifications apportées au niveau le plus fin et qui concourent à évaluer les indices des sous-domaines : nouvelles séries, nouveaux niveaux élémentaires ou redéfinitions des calculs qui conduisent aux indices associés des sous-domaines. Elle est positive sur 2000-mi-2004, négative ensuite et un peu plus faible que l'effet de la repondération des domaines d'activités.

Les changements méthodologiques s'ajoutent ainsi aux changement de pondération pour amplifier l'écart jusqu'à mi-2004. Ils compensent ou atténuent l'écart lié aux pondération après 2004. La plus grande part s'explique par la modification du domaine des auxiliaires et partiellement par les marchandises (en particulier le routier). Au contraire, les voyageurs ont un effet « positif » (s'il n'y avait qu'eux, la contribution méthodologique serait positive et non négative) sur les changements méthodologiques.

Graphique 5 - Contributions des changements de pondérations et de « méthodes » à la dynamique de l'IPST

Écarts base 2000 – base 95, en points d'indices cumulés depuis l'année 1995, référence 100 au 1er trimestre 1995



Lecture : au quatrième trimestre 2005 la contribution des pondérations et de la méthodologie est de - 0,1 point cumulé depuis le premier trimestre 1995 (en référence 100 au premier trimestre 1995, l'IPST de 2000 est inférieur à celui de 1995 de 0,1 point). La contribution cumulée respective des nouvelles pondérations des domaines et sous-domaines est de 3,4 points d'indice et celle des « changements de méthode », pour décomposer en indices élémentaires, évaluer ces indices et les agréger au sein des sous-domaines, est de – 3,5 points d'indice.
Remarque : Pour faciliter la comparaison, les indices utilisés ont été mis en référence 100 au premier trimestre 1995.
Source : SOeS

Le tableau 3 présente, sur différentes périodes, les évolutions de l'IPST base 1995, base 2000 et de l'IPST base 2000 avec les pondérations de 1995 pour mettre en évidence les effets des changements méthodologiques et de pondérations.

On analyse aussi la contribution des deux changements, pondérations et méthodologie, à l'évolution de l'indice (*encadré*).

Encadré - Décomposition de l'écart d'évolution entre les deux indices

avec la notation $IPST^{pondération}_{méthode}$, on peut décomposer l'écart d'évolution entre les deux indices de la manière suivante :

évolution IPST base 2000 – évolution IPST base 1995

= Δ%IPST base 2000 - Δ%IPST base 1995

$$= \frac{\Delta IPST^{2000}_{2000}}{IPST^{2000}_{2000}} - \frac{\Delta IPST^{1995}_{1995}}{IPST^{1995}_{1995}}$$

=Δpond + Δméthode

$$où : \begin{cases} \Delta pond = \dfrac{\Delta IPST^{2000}_{2000}}{IPST^{2000}_{2000}} - \dfrac{\Delta IPST^{1995}_{2000}}{IPST^{1995}_{2000}} \\ \Delta méthode = \dfrac{\Delta IPST^{1995}_{2000}}{IPST^{1995}_{2000}} - \dfrac{\Delta IPST^{1995}_{1995}}{IPST^{1995}_{1995}} \end{cases}$$

Au total, sur les périodes 1995-2000 et 2001-2005, l'IPST base 2000 et l'IPST base 1995 évoluent à un rythme très proche, tandis que sur les périodes 2000-2001 et 2001-2003 l'IPST base 2000 évolue plus rapidement, principalement en raison de la méthodologie. Mais au total, sur la période 2000-2005, l'écart des évolutions des IPST base 1995 et base 2000 est faible.

Ce sont donc essentiellement les facteurs d'évolution de l'indice d'ensemble qui changent d'une base à l'autre.

Tableau 3 - Contributions des changements méthodologiques et de pondérations à l'évolution de l'IPST

Taux de croissance annuel moyen en % ; contributions en points

			Période				
			1995-2000	2000-2005	2000-2001	2001-2003	2001-2005
Taux de croissance IPST base 2000		**(1) = (5) + (4)**	**4,79**	**1,88**	**1,77**	**0,87**	**1,91**
Contributions à l'écart	*pondération*	*(2)*	*-0,02*	0,45	*0,59*	*0,41*	*0,41*
Base 2000-1995	*méthode*	*(3)*	*0,11*	-0,38	*-0,16*	*0,12*	*-0,43*
Somme des écarts (somme des contributions)		(4) = (1) - (5) = (2) + (3)	0,09	0,07	0,43	0,54	-0,02
Taux de croissance IPST base 1995		**-5**	**4,69**	**1,81**	**1,34**	**0,33**	**1,93**

Source : SOeS

5 - Annexes

Annexe 1 - Liste des séries élémentaires utilisées

Annexe 2 - Comparaison des évolutions des deux indices

Annexe 3 - Principes généraux de calcul de l'IPST base 2000

Annexe 4 - Comparaison d'indicateurs de production de transport

Annexe 5 - Fiches méthodologiques par indicateur élémentaire

Annexe 6 - Désaisonnalisation des séries utilisées dans l'IPST

Annexe 1 - Liste des séries élémentaires utilisées

	Sources	Unités
Transports de marchandises		
transport routier de marchandises		
zone courte (<= 150km), national	SOeS, enquête TRM	millions de tonnes-km
zone longue (> 150 km), national	SOeS, enquête TRM	millions de tonnes-km
zone courte et zone longue international (yc étranger)	SOeS, enquête TRM	millions de tonnes-km
transport ferroviaire de marchandises		
transport conventionnel	SNCF [1]	millions de tonnes-km
transport combiné	SNCF [1]	millions de tonnes-km
transport fluvial de marchandises	VNF	millions de tonnes-km
transport maritime de marchandises	Insee (CA des entreprises de transport par eau *, prix du PIB) ; BRS	série agrégée, unité composite
transport aérien de marchandises	Air France	millions de tonnes-km
transport par conduites	CPDP	millions de tonnes-km
Transports de voyageurs		
transport ferroviaire de voyageurs (hors ferrov. ÎdF)		
GL	SNCF	milliards de passagers-km
TGV	SNCF	milliards de passagers-km
TER	SNCF	milliards de passagers-km
transports collectifs urbains ou routiers de voyageurs (yc ferrov. ÎdF)		
SNCF-ÎdF	SNCF	milliards de passagers-km
transport routier de voyageurs et transport urbain de voyageurs	Insee (CA des entreprises de transports terrestres de personnes *, prix du transport routier urbain et interurbain, prix du transport par taxi, prix du transport combiné)	série agrégée, unité composite
dont RATP dans le sous domaine TCU ou routiers	RATP	milliards de passagers-km
transport maritime de voyageurs	DGITM (passagers maritimes Transmanche et Méditerranée)	milliers de passagers
transport aérien de voyageurs		
transport aérien en métropole	ADP ; DGAC (selon les aéroports)	milliers de passagers
transport aérien international + DOM	Air France	milliards de passagers-km
Services auxiliaires de transports		
messagerie, fret express	SOeS, enquête messagerie	série agrégée, unité composite
entreposage/manutention terrestres		
manutention non portuaire	SOeS, enquête TRM	milliers de tonnes
entreposage frigorifique	SOeS, enquête TRM	milliers de tonnes
entreposage non frigorifique	Insee (CA entreposage non frigorifique *, prix du PIB) ; Dares (salaire mensuel de base des ouvriers de la manutention)	série agrégée, unité composite
organisation de transports		
affrètement	Insee (CA des entreprises d'affrètement*) ; SOeS	série agrégée, unité composite
organisation de transports internationaux	Insee (CA des entreprises OTI*) ; SOeS	série agrégée, unité composite
services auxiliaires des transports terrestres		
autoroutes concédées	Asfa [2]	milliards de véhicules-km
tunnels	Eurotunnel	série agrégée, unité composite
parc de stationnement payant	Asfa [2]	milliards de véhicules-km
services annexes aéroportuaires		
tous aéroports passagers	ADP ; DGAC (selon les aéroports)	milliers de passagers
tous aéroports frêt	ADP ; DGAC (selon les aéroports)	milliers de tonnes
services annexes maritimes et fluviaux		millions de tonnes
pétrole brut débarqué	DGITM	millions de tonnes
marchandises conteneurisées	DGITM	millions de tonnes
marchandises hors conteneurs	DGITM	millions de tonnes
vracs liquides et solides	DGITM	millions de tonnes

* Modifications principales liées au passage à la NAF rév.2 :

- *transport maritime de marchandises* : indice Insee de chiffre d'affaires des entreprises du « transports maritime et côtier de fret ;
- *transport routier de voyageurs et transport urbain de voyageurs* : indice Insee de chiffre d'affaires des entreprises des « autres transports terrestres de voyageurs » (ie transports terrestres de personnes (hors transports ferroviaires)) ;
- *entreposage non frigorifique* : indice Insee de chiffre d'affaires des entreprises de « l'entreposage non frigorifique » ;
- *affrètement et organisation des transports* : indice Insee de chiffre d'affaires des entreprises de « l'affrètement et organisation des transports ».

[1] Pour le *transport ferroviaire de marchandises* : en 2009, sont apparues des séries concernant le transport effectué par les opérateurs privés ferroviaires, celles ci ont été intégrées dès leurs apparitions pour chacun des opérateurs. L'enquête sur les quantités transportées ainsi que les calculs (ventilation conventionnel combiné) pour les opérateurs privés sont faits par le SOeS.

[2] À défaut de disposer d'information sur les *parcs de stationnement payants*, la série « Trafic de véhicules légers sur les autoroutes concédées » est utilisée.

Source : SOeS

Annexe 2 - Comparaison des évolutions des deux indices

Taux de croissance cumulée en % ; contributions en points

			Période				
			1995-2000	2000-2005	2000-2001	2001-2003	2001-2005
Taux de croissance IPST base 2000		**(1) = (5) + (4)**	**26,34**	**9,77**	**1,77**	**1,74**	**7,86**
Contributions à l'écart	*pondération*	*(2)*	-0,11	2,38	0,59	0,83	1,73
Base 2000-1995	*méthode*	*(3)*	0,68	-2,00	-0,16	0,25	-1,81
Somme des écarts (somme des contributions)		(4) = (1) - (5) = (2) + (3)	0,57	0,38	0,43	1,08	-0,08
Taux de croissance IPST base 1995		**- 5**	**25,78**	**9,39**	**1,34**	**0,67**	**7,94**

Source : SOeS

Évolutions trimestrielles en % ; contributions en points

	1T00	2T00	3T00	4T00	1T01	2T01	3T01	4T01	1T02	2T02	3T02	4T02	1T03	2T03	3T03	4T03	1T04	2T04	3T04	4T04	1T05	2T05	3T05	4T05
Évolution IPST base 2000	1,19	-0,06	1,87	1,26	0,32	0,43	-0,85	-1,23	2,17	0,74	-0,97	0,77	-0,14	-2,85	4,87	0,83	1,37	0,91	0,70	-0,06	-0,37	1,05	-0,59	2,21
Évolution IPST base 1995	0,67	-0,33	1,46	2,14	0,39	-0,32	-1,51	-1,12	1,95	-0,12	-0,27	1,13	-1,28	-2,23	4,75	1,32	1,20	1,22	1,14	0,03	-1,78	2,86	-0,54	2,55
Contribution des pondérations	*0,17*	*-0,77*	*1,15*	*-0,26*	*-0,32*	*0,62*	*0,46*	*0,07*	*0,08*	*0,54*	*-0,61*	*0,36*	*0,51*	*-0,70*	*0,02*	*0,14*	*0,26*	*-0,34*	*0,27*	*0,13*	*0,33*	*0,13*	*-0,10*	*0,65*
Contribution de la méthodologie	*0,35*	*1,04*	*-0,73*	*-0,63*	*0,25*	*0,13*	*0,20*	*-0,17*	*0,14*	*0,32*	*-0,09*	*-0,72*	*0,63*	*0,08*	*0,11*	*-0,63*	*-0,09*	*0,03*	*-0,71*	*-0,22*	*1,08*	*-1,93*	*0,04*	*-0,99*
Contribution totale	0,52	0,27	0,42	-0,88	-0,07	0,75	0,66	-0,11	0,22	0,87	-0,70	-0,36	1,14	-0,62	0,12	-0,49	0,17	-0,30	-0,44	-0,09	1,41	-1,80	-0,05	-0,34

Source : SOeS

Annexe 3 - Principes généraux de calcul de l'IPST base 2000

D'une façon générale, les indices de volume d'activité sont constitués d'indices élémentaires, représentatifs du volume de production des activités élémentaires, agrégés entre eux par des pondérations, représentatives de la valeur ajoutée, relatives de ces activités élémentaires à une période de base.
Concernant les indices élémentaires, soit on dispose d'indicateurs physiques de type « quantités », soit on utilise des indicateurs de chiffres d'affaires déflatés par des indices de prix. Dans les deux cas, on est ainsi conduit à calculer une production à prix constants.

Les indices élémentaires sont ensuite agrégés entre eux de manière à produire des indices représentatifs de l'évolution du volume de production de grande familles. Pour ce faire, un système de pondérations est déterminé. La base de l'indice est l'année dont les valeurs ont été retenues pour déterminer ce système de pondération. Le consensus général, en France et en Europe, est qu'il convient de prendre pour années de base celles qui se terminent par 0 ou 5. Ce sont donc les évaluations des comptes nationaux de l'année 2000, lorsqu'elles existent à un niveau assez détaillé, ou des estimations des valeurs de l'année 2000 qui servent de référence.

Les formules de calcul des indices de production sont alors, dans le premier cas et avec les notations suivantes :

$IPST_t$ Indice de production de services de transport de la période t, base 100 en 2000
$P_{i,t}$ Production de service i[11] au cours de la période t aux prix de l'année 2000 (comptes nationaux)
$Q_{i,t}$ Quantité de service i produite au cours de la période t[12] (ou une quantité représentative de l'évolution de la quantité de service)
$CA_{i,t}$ Chiffre d'affaires relatif au service i au cours de la période t
$Ip_{i,t}$ Indice de prix du service i à la date t, base 100 en 2000

1/ Pour toute la durée de la base, les « poids » α_i sont fixés et évalués en part de *production marchande* l'année de base dans la production marchande de transport :

poids $$\alpha_i = \frac{P_{i,2000}}{P_{.,2000}}$$

2/ L'indice est donc

soit (a) $$IPST_t = 100 \times \sum_i \alpha_i \times \frac{Q_{i,t}}{Q_{i,2000}}$$

soit (b) $$IPST_t = 100 \times \sum_i \alpha_i \times \frac{CA_{i,t}/Ip_{i,t}}{Q_{i,2000}}$$

[11] L'indice *i* désigne une catégorie élémentaire de la nomenclature d'élaboration de l'indice telle que transport routier en zone courte, transport routier intérieur en zone longue... Le point (.) désigne la production de *l'ensemble* des catégories considérées.
[12] Lorsque l'on considère "t = 2000" ($Q_{i,2000}$ ou $CA_{i,2000}$), 2000 se réfère à un trimestre moyen de l'année 2000, la valeur retenue étant le quart de la valeur annuelle.

on remarque que

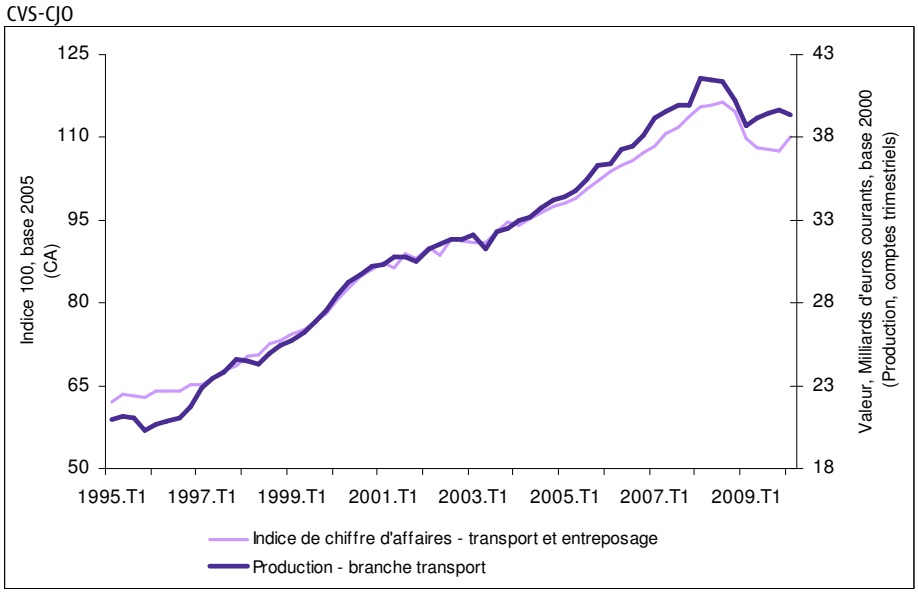
dans (a) $R_{i,t} = \frac{Q_{i,t}}{Q_{i,2000}}$ est l'évolution de la quantité produite entre 2000 et le trimestre concerné.

dans (b) $R_{i,t} = \frac{CA_{i,t}/Ip_{i,t}}{Q_{i,2000}}$ est l'évolution du chiffre d'affaires en euros constants (déflaté d'un indice de prix) entre 2000 et le trimestre concerné.

Annexe 4 - Comparaison d'indicateurs de production de transport

Le premier graphique propose une comparaison en niveau :
- l'*indice de chiffre d'affaires en valeur de l'ensemble « transports et entreposage »* (NAF rév. 2, source Bulletin statistique, Insee, CVS-CJO, trimestrialisé)
- la *production en valeur de la branche transport* (source comptes nationaux trimestriels, Insee, en milliards d'euros, CVS-CJO).

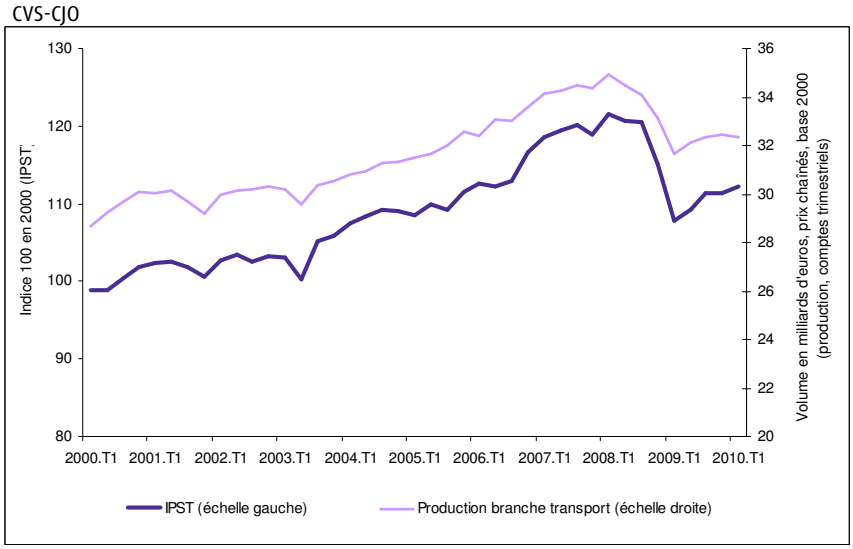
Chiffres d'affaires (indice) et production du transport (valeur)



Source : Insee, comptes nationaux

Le second graphique propose une comparaison en volume :
- la production, comptabilité nationale de l'Insee de la branche transport, en volume, aux prix de l'année précédente chaînés, base 2000
- l'IPST base 2000

Comparaison IPST et production en volume



Sources : SOeS, Insee, comptes nationaux

Annexe 5 - Fiches méthodologiques par indicateur élémentaire

Y compris mises à jour :

- NAF rév. 2 ;
- NST ;
- Autres changements.

5-1 – Domaine M : transport de marchandises

5.1.1 – Transport routier de marchandises
5.1.2 – Transport ferroviaire de marchandises
5.1.3 – Transport fluvial de marchandises
5.1.4 – Transport maritime de marchandises
5.1.5 – Transport aérien de marchandises

5.2 – Domaine V : transport de voyageurs

5.2.1 – Transport ferroviaire de voyageurs grandes lignes et réseau régional
5.2.2 – Transports collectifs urbains ou routiers de voyageurs
5.2.3 – Transport maritime de voyageurs
5.2.4 – Transport aérien de voyageurs

5.3 – Domaine A : auxiliaires des transports

5.3.1 – Messagerie fret express
5.3.2 – Entreposage et manutention terrestres
5.3.3 – Organisation des transports
5.3.4 – Services annexes transports terrestres
5.3.5 – Services annexes aéroportuaires
5.3.6 – Services annexes maritimes et fluviaux

5-1 – Domaine M : transport de marchandises

5.1.1 – Transport routier de marchandises

Description du poste (GK03 sauf HK03E[13])

La définition retenue pour le transport routier de marchandises inclut le déménagement et la location de véhicules industriels. Les classes correspondantes de la NAF sont les suivantes :

NAF rév. 1	NAF rév. 2
602L : transports routiers de marchandises de proximité	49.41B : transports routiers de fret de proximité
602M : transports routiers de marchandises interurbains	49.41A : transports routiers de fret interurbains
602N : déménagement	49.42 : services de déménagement
602P : location de camions avec conducteur	49.41C : location de camions avec chauffeur

Indicateurs élémentaires

On dispose d'indicateurs élémentaires au travers des résultats de l'enquête permanente (« enquête TRM ») effectuée par le SOeS auprès des transporteurs routiers de marchandises.

On retient uniquement les tonnes–kilomètres pour compte d'autrui. On opte pour une segmentation par tranche de distance. La coupure de distance entre la "courte distance" et la "longue distance" se fait à 150 km.

Indices élémentaires	Séries Sisyphe	Indicateurs élémentaires	Structure des pondérations (en %)
Transport national de courte distance	MR20	tonnes-kilomètres	39,13
Transport national de longue distance	MR13	tonnes-kilomètres	50,16
Transport international de courte et longue distance	MMR14 + MMR22	tonnes-kilomètres	10,71

Source : SOeS

Pondérations

Les pondérations résultent du produit du nombre de tonnes-kilomètres pour compte d'autrui (séries brutes) et des prix à la tonne-kilomètre correspondants pour l'année 2000. Les prix retenus sont les prix TRM rénovés (deuxième génération).

Rappel sur les prix

Le SOeS a produit plusieurs indices de prix au cours de ces dernières années :

- **indice synthétique trimestriel des prix TRM** (séries de 1985 à 1998) réalisé à partir de l'enquête TRM. Les indices étaient calculés pour des prix à la tonne-km et au véhicule-km, en base 100 au premier trimestre 1990 pour trois catégories : national zone courte (moins de 200 km), national zone longue (200 km et plus) et international. (cf. NdS fév. 93 par Danielle Lemarquis) ;

- ces indices de prix ont été rénovés en 1998 afin de tenir compte de l'évolution de l'enquête TRM elle-même. **Les indices TRM rénovés**, à la tonne-km et au véhicule-km, couvrent une période qui va de 1995 au deuxième trimestre 2005. Ils sont calculés en base 100 au premier trimestre 1996 pour trois catégories : national zone courte (moins de 200 km), national zone longue (200 km et plus) et international ;

[13] Nomenclature Comptabilité Nationale–ERE branche transports

- depuis 2006, le SOeS publie un nouvel indice des prix : **l'IPTRM**. Il est élaboré à partir de la méthodologie des prestations représentatives. Il est basé 100 au premier trimestre 2003. Les séries débutent également au premier trimestre 2003. Les indices de prix sont calculés en fonction de APE (activité principale exercée) de l'entreprise, du type de marchandises transportées ou de la taille de l'entreprise. Les définitions des zones courtes et longues se font ainsi en cohérence avec les APE **: moins de 150 km et 150 km et plus.**

Calcul des pondérations

	Indices élémentaires	Séries Sisyphe brutes	TRM en millions de tonnes-kilomètres					Prix annuels (euros par t-km)	Valeurs	Pondérations (en %)	Pondérations recalées* (ERE)
			1t	2t	3t	4t	Total				
2000	ZC Nal	MR20	7 316	7 460	7 511	8 322	**30 609**	0,3446	10 548	**39,13**	**12 258**
	ZL Nal (CA)	MR13	26 541	26 462	23 860	26 993	**103 856**	0,1302	13 522	**50,16**	**15 711**
	Internal (ZL+ZC)	MR14+ZC Inter	11 020	10 482	8 248	9 892	**39 642**	0,0728	2 886	**10,71**	**3 264**
	Total		44 877	44 404	39 619	45 207	**174 107**		**26 956**	**100,00**	**31 234**

* pondérations recalées : application de la structure des pondérations calculées à la valeur de la production résultant des comptes nationaux base 2000.
Source : SOeS

Causes d'écart (entre les pondérations du SOeS et celle recalées à partir des comptes nationaux) ici :
- la valeur de la production est y compris sous-traitance (environ 3,4 milliards d'€ d'après l'EAE 2000) ;
- la valeur de la production inclut la location avec chauffeur (de l'ordre de 1790 millions d'€ d'après l'EAE de 2000[14]) : il y a double compte si la location se fait au profit du compte d'autrui ou non prise en compte dans les tonnes-kilomètres si la location se fait au profit du compte propre...

Remarques

Compte tenu du poids du TRM dans l'IPST, on a vérifié que l'année de base, 2000, n'était pas une année atypique tant au niveau des prix que du nombre de tonne-km réalisé. Les pondérations ont été calculées pour les quatre années qui entourent l'année 2000 : elles sont proches de celles de l'année de base.
Dans le domaine du transport de marchandises, il n'y a aucune distinction par NST (on prend toutes marchandises). La NST des séries portant sur le transport routier n'intervient que dans les auxiliaires, mais en tonnes. Ici, ce sont des tonnes km que l'on considère (compte d'autrui uniquement, y compris km à l'étranger de l'international).

Modifications par rapport à l'IPST 95

Le transport international CD et LD, CA (FMR23) est désormais enrichi du transport international de courte distance CA (FMR22).
Les appellations "courte distance" et "longue distance" se sont respectivement substituées à celles de "zone courte" et "zone longue".

[14] Données détaillées du SES – Les entreprises de transport – Enquête annuelle entreprises année 2000 – publiée en août 2002. Disponible par la base « Témis » (du Centre de ressources documentaires du développement durable, CRDD)
http://temis.documentation.equipement.gouv.fr/documents/temis/996/996_2000_1.pdf
Page 23 : résultats généraux sur les transports, chiffre d'affaires net (HT).

5.1.2 – Transport ferroviaire de marchandises

Description du poste (HK01B)

Le transport ferroviaire de marchandises correspond à une partie de la classe de la NAF suivante :

NAF rév.1	NAF rév. 2
601Z : transports ferroviaires	49.2 : transports ferroviaires de fret
(**Remarque :** en NAF rév. 1, il comprend à la fois les marchandises et les voyageurs)	(en NAF rév. 2, il y a distinction entre les marchandises et les voyageurs)

Indicateurs élémentaires

Le transport ferroviaire a été scindé en deux segments : le transport conventionnel (transports par trains entiers, transports par wagons isolés) et le transport combiné.

On aurait souhaité pouvoir distinguer, dans le transport conventionnel, les trains entiers des wagons isolés, mais la SNCF n'est pas en mesure de fournir l'information à un niveau aussi fin.

Indices élémentaires	Séries Sisyphe	Indicateurs élémentaires	Structure des pondérations (en %)
Transport conventionnel	FMS8	Tonnes-kilomètres	86,1
Transport combiné	FMS9	Tonnes-kilomètres	13,9

Source : SNCF

Pondérations

Les pondérations retenues résultent du produit des unités kilométriques équivalentes (UKE) et des tonnes-kilomètres (brutes) relatives à chacun des types de transports en 2000. Les UKE sont définies dans le cadre du contrat de plan État-SNCF[15], elles permettent d'établir des équivalences en termes de volume de production. Elles sont données par la SNCF.

	Indices élémentaires	Tonnes-kilomètres en 2000 (en milliards)	UKE en 2000	Pondérations 2000 (en millions d'UKE)	Pondérations pour IPST (base 2000) (en %)	Pondérations recalées * (ERE) (en millions d'euros)
2000	**- Transport conventionnel**			26,12	**86,1**	**1 854,00**
	- wagons isolés	17,29	0,80	*13,88*		
	- trains entiers	26,67	0,46	*12,24*		
	- Transports combiné	13,77	0,31	4,21	**13,9**	**299,00**
	Total			**30,33**	**100,0**	**2 153,00**

* Pondération recalée : application de la structure des pondérations calculées à la valeur de la production résultant des comptes nationaux base 2000.

Source : SOeS

Modifications par rapport à l'IPST 95

Aucune modification méthodologique.

---

[15] UKE = unité kilométrique équivalente, mesure pondérée du volume du trafic retenue dans les derniers contrats de plan entre la SNCF et l'État ; les VK et les TK sont décomptés par sous-activités et pondérés par les produits moyens. (source :
cf. http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/034000012/0000.pdf)
Annexe 16 : UKE = unités kilométriques équivalentes selon la référence 1995. Les unités kilométriques équivalentes correspondent à une mesure pondérée des différents types de trafics de la SNCF, mise au point pour les derniers contrats de plan État/SNCF ; les VK et les TK sont décomptés par sous-activité et pondérés par les produits moyens dans chaque sous-activité, sachant qu'un VK en seconde classe est conventionnellement compté pour une UKE.
Entre 1995 et 2000 les UKE n'ont pas évolué.

Apparition des opérateurs privés

Suite à l'ouverture à la concurrence, le marché du transport ferroviaire intègre des opérateurs privés. Ces derniers ont été intégrés en 2009 dans l'IPST en prenant leurs tonnes-km brutes depuis leur entrée sur le marché (IPST rétropolé à partir de 2006).

La ventilation entre le conventionnel et le combiné est estimé par le SOeS pour chacun des opérateurs à partir des tonnes-km réalisées et d'informations spécifiques à l'opérateur.

Les séries « conventionnelles et combiné », y compris opérateurs privés, sont « nommées » dans Sisyphe FMS98$ et FMS99$ (les brutes sont MMS38 et MMS39, suite à une procédure de « calage »).

5.1.3 – Transport fluvial de marchandises

Description du poste (HK04D)

Le transport fluvial de marchandises correspond à une partie de la classe de la NAF suivante :

NAF rév.1	NAF rév. 2
612Z : transports fluviaux	50.4 : transports fluviaux de fret
(**Remarque** en NAF rév. 1, il comprend à la fois les marchandises et les voyageurs)	(en NAF rév. 2, il y a distinction entre les marchandises et les voyageurs)

Indicateurs élémentaires

On dispose de statistiques sur les tonnes-kilomètres relatives à l'activité de la batellerie (française ou étrangère) sur territoire français, fournies par VNF mensuellement, et de la ventilation pavillon français/étranger[16].

La ventilation suivant le type de marchandises permettrait de rendre compte de l'essor de certains transports (conteneurs notamment). Toutefois, compte tenu du faible poids de ce mode de transport, on s'en tient à l'indicateur d'ensemble.

Indices élémentaires	Séries Sisyphe	Indicateurs élémentaires	Structure des pondérations (en %)
Transport fluvial de marchandises	MMN12	Tonnes-kilomètres	100

Source : VNF

Modifications par rapport à l'IPST 95

L'indicateur du transport fluvial de marchandises de l'IPST 95 comprenait, sans distinction, le transport fluvial de marchandises réalisé par les pavillons français et étrangers (série Sisyphe MN3).

La nouvelle méthodologie ne retient que le pavillon français, optique plus proche des principes de l'IPST, consistant à mesurer uniquement l'activité des entreprises résidentes.

[16] Pour être exact, le fichier reçu de VNF par la division conjoncture, contient les milliers de tonnes et millions de tonnes-km ventilées : intérieur (dont français), export (dont français), import (dont français), total (dont français). C'est cette dernière ventilation (total dont français) qui est utilisée pour MMN12.

5.1.4 – Transport maritime de marchandises

Description du poste (HK04B)

Le transport maritime de marchandises correspond aux parties des classes de la NAF suivantes :

NAF rév. 1	NAF rév. 2
611A : transports maritimes 611B : transports côtiers	50.2 : transports maritimes et côtiers de fret
(**Remarque** en NAF rév. 1, il comprend à la fois les marchandises et les voyageurs)	(en NAF rév. 2, il y a distinction entre les marchandises et les voyageurs)

Indicateurs élémentaires

Il n'existe pas, pour le moment, d'indicateur physique infra-annuel apte à retracer l'activité des opérateurs résidents, c'est-à-dire de l'armement français. On ne peut pas raisonnablement utiliser les indicateurs disponibles pour les ports maritimes français dans la mesure où cela poserait deux problèmes d'adéquation :

- d'une part, il s'agit de tonnages et non de tonnes-kilomètres et, quelle que soit la pondération choisie pour agréger les différentes catégories de marchandises, on introduit un biais ;
- d'autre part, ces marchandises sont très majoritairement embarquées ou débarquées par des navires d'armateurs étrangers. Sauf à supposer que les parts de marché n'évoluent pas, ni pour les embarquements ou débarquements dans les ports français, ni dans les ports étrangers, et que l'activité de tous ces ports évolue de façon similaire[17], de tels indicateurs ne donnent qu'une vision sans rapport avec la réalité du transport maritime réalisé par l'armement français. En effet, on ignorerait, en procédant ainsi, tout le trafic tiers effectué par l'armement français, lequel représente une part prépondérante de son activité.

C'est pourquoi, faute de mieux, et pour s'approcher de la notion d'activités des entreprises résidentes on suivra, pour le moment, l'indice de chiffre d'affaires des "transports par eau" (CA3 du T05) de l'Insee, que l'on déflate par un indice composite des prix du transport maritime.

Pondérations

Indices élémentaires	Séries Sisyphe	Indicateurs élémentaires	Structure des pondérations
Chiffre d'affaires des entreprises de transport maritime françaises déflaté	FSA11 MSP17* MSP18	Indice CA3 transport par eau Prix du transport maritime Prix du PIB	100

* Voir calcul de l'indice composite, déflateur de l'indice du chiffre d'affaires « Transport par eau »

Sources : Insee, DTMRF/PTF4

CA3 "transports par eau" et prix du transport maritime

La rubrique "transports par eau" regroupe les activités de la NAF suivante :

611A : transports maritimes (marchandises et passagers). Cette activité assure 90 % du CA du T05, l'activité fret représentant environ 85 % du CA du 611A ;

611B : transports côtiers (marchandises et passagers-entre 1 et 2 % du CA du T05) ;

612Z : transports fluviaux (marchandises et passagers-moins de 10 % du CA du T05) ;

[17] Ou que toutes ces différences se compensent.

Le SOeS produit depuis 2010[18] un indice des prix du transport du fret maritime de marchandises que l'on pourra alors utiliser sur la partie transport maritime de marchandises des CA3.

Modifications par rapport à l'IPST 95

L'IPST 95 utilisait l'indice des prix à la consommation comme déflateur, en l'absence d'indice de prix du transport maritime disponible. Ce déflateur s'est avéré particulièrement inadapté, surtout depuis le début de la décennie 2000. En effet, les taux de fret y ont progressé à un rythme très soutenu, en lien notamment avec la reprise du commerce mondial et l'émergence des pays asiatiques, tandis que l'indice des prix à la consommation (IPC) variait peu (moins de 2 % en moyenne annuelle). Aussi cette méthode surestimait-elle l'évolution du volume du transport maritime, en intégrant un effet prix dans la variation du volume.

Modifications liées à la révision de la NAF

La série FSA11 est arrêtée et est remplacée par MSA23 : chiffre d'affaires des entreprises des transports maritimes et côtiers de fret. Cette série est une série CVS CJO de l'Insee (1566550).

Calcul de l'indice composite, déflateur de l'indice du chiffre d'affaires « Transports par eau »

Dans le cadre du rebasement de l'IPST, la DGITM travaille à la construction d'un indice simplifié du prix du transport maritime destiné à déflater l'indice de CA3 des entreprises de "transports par eau" (i.e. les trois activités ainsi que leurs composantes marchandises et voyageurs).

En attendant que cet indice de prix soit finalisé, l'indice de CA3 est déflaté par un indice de prix composite, combinaison linéaire (pondérée 15 % pour MSP17 et 85 % pour MSP18) des taux de fret "conteneurs" retravaillés (FSP17) et du prix du PIB (FSP18).

FSP17 est la moyenne mobile (12 mois) des taux de fret "conteneurs" 1 000 evp (équivalents vingt pieds), fournis par Barry Rogliano Salles (via un correspondant BRS Paribas), convertis en euros. Depuis mai 2010, Barry Rogliano Salles ne fournit plus cette série. Ils proposent de prendre l'indice « newcontex 1 100 evp» allemand (www.vhss.de).

Ce déflateur reste pour le moment imparfait, mais meilleur que l'indice des prix à la consommation des ménages jusqu'alors utilisé.

[18] Première publication de l'IPTMM en mars 2010 dans le *Chiffres & statistiques,* Prix du transports de fret, portant sur le quatrième trimestre 2009. L'indice y est calculé depuis le premier trimestre 2006.

5.1.5 – Transport aérien de marchandises

Description du poste (HK05B)

Le transport aérien de marchandises correspond à des parties des classes de la NAF suivantes :

NAF rév. 1	NAF rév. 2
621Z : transports aériens réguliers 622Z : transports aériens non réguliers	51.21 : transports aériens de fret
(**Remarque :** en NAF rév. 1, il comprend à la fois les marchandises et les voyageurs)	(en NAF rév. 2, il y a distinction entre les marchandises et les voyageurs)

Indicateurs élémentaires

On aurait souhaité retenir les tonnes-km réalisés par l'ensemble des compagnies françaises. Compte tenu du leadership d'Air France, on se contentera de suivre la seule activité fret d'Air France.

Indices élémentaires	Séries Sisyphe	Indicateurs élémentaires	Structure des pondérations (en %)
Transport aérien de marchandises	MMF12	Tonnes-kilomètres	100

Source : Air France

Pondérations

L'activité fret d'Air France (FMF12) se partage en deux types de marchandises :
- messagerie (FMF10) ;
- Poste (FMF11).

Modifications par rapport à l'IPST 95

Bien que non exhaustif, ce nouvel indicateur paraît préférable à celui retenu dans le calcul de l'IPST 95, à savoir les tonnages traités par les principaux aéroports qui comprenaient le transport réalisé par les compagnies étrangères. En effet, il s'approche davantage du concept retenu : mesurer l'activité des entreprises résidentes.

5.1.6 – Transport par conduites

Description du poste (HK03 E)

Le transport par conduites correspond à la classe de la NAF suivante :

NAF rév. 1	NAF rév. 2
603Z : transports par conduites	49.5 : transport par conduite

Indicateurs élémentaires

On ne connaît que le nombre de tonnes transportées. Compte tenu de la faible importance de ce mode (moins de 1 % de la production de transport de marchandises et de la stabilité du réseau), on utilise cet indice tel quel.

Indices élémentaires	Séries Sisyphe	Indicateurs élémentaires	Structure des pondérations (en %)
Transport par conduites	MMN11	Tonnes	100

Source : CPDP

Modifications par rapport à l'IPST 95

Pas de modification.

Il doit être possible de connaître la longueur du réseau des conduites et de s'informer des spécialisations, des ouvertures ou/et fermetures (objectif : avoir des tonnes-km).

5.2 – Domaine V : transport de voyageurs

5.2.1 – Transport ferroviaire de voyageurs grandes lignes et réseau régional

Description du poste (HK01A)

Le transport ferroviaire de voyageurs grandes lignes et réseau régional correspond à une partie de la classe de la NAF suivante :

NAF rév.1	NAF rév. 2
601Z : transports ferroviaire	49.2 : transports ferroviaires de fret
(il comprend à la fois les marchandises et les voyageurs)	(il y a distinction entre les marchandises et les voyageurs ; de plus il y a une différence sur les voitures-lits et wagons-restaurants)*

*est exclu *l'exploitation de voitures-lits ou de voitures-restaurants dans le cadre d'une exploitation par des unités distinctes (cf. 55.90Z et 56.10 - en NAF rév. 2)*

Indicateurs élémentaires

Le transport ferroviaire de voyageurs *stricto sensu* s'entend, aux termes de la nomenclature d'activités française (NAF), comme le transport sur les grandes lignes (y compris TGV) et sur les réseaux régionaux (TER + TIR) hors transport urbain (*ie* hors SNCF Île-de-France).

Pour le calcul de l'IPST, il a été possible de ventiler le secteur du transport ferroviaire de voyageurs hors Île-de-France, en trois segments : grandes lignes (réseaux corails et trains régionaux intercités), le réseau TGV, y compris ID-TGV à partir de leur date d'apparition, courant 2006 (prise en compte de ce point à partir de la publication de l'indice portant sur le deuxième trimestre de 2010), et le réseau TER.

Pondérations

Indices élémentaires	Séries Sisyphe	Indicateurs élémentaires	Structure des pondérations (en %)
Grandes lignes (Corails et trains intercités), hors Île-de-France, hors TGV et hors TER	MVS12	Voyageurs-kilomètres	23,6
TGV, y compris ID-TGV	MVS15		48,9
TER	MVS11		27,5

Source : SNCF

On suit la même démarche que pour le transport ferroviaire de marchandises, en partant des unités kilométriques équivalentes (UKE) définies dans le cadre du contrat de plan État-SNCF.
Pour les TER, les unités kilométriques équivalentes (UKE) sont issues directement des annexes au contrat de plan État-SNCF. En revanche, pour le réseau TGV et le réseau grandes lignes hors TGV, on distingue dans le contrat de plan une segmentation plus fine : première classe, seconde classe et couchettes. On a donc reconstitué, pour chacune des catégories, une UKE à partir d'une moyenne pondérée des UKE par classe (première ou seconde, voire couchettes). À partir de là, on obtient des pondérations.

Voyageurs SNCF : répartition par classe et réseau

	V-k en 2000 (en milliards)	Pondérations 2000 (en millions d'UKE)	UKE pour 2000	Pondérations pour IPST (base 2000) (en %)	Pondérations recalées * (ERE) (en millions d'euros)
Voyageurs (hors Île-de France)					6 669
- Réseau principal	**51,860**		**78,066**		
- TGV	34,747		**38,173**	**48,9**	3 261
1re classe	7,352	1,466	10,778		
2e classe	27,395	1,000	27,395		
- Grandes lignes (hs IdF) (corail + corail IC)	**17,112**		**18,453**	**23,6**	**1 576**
1re classe	2,507	1,466	3,676		
2e classe	14,399	1,000	14,399		
couchettes	0,206	1,836	0,378		
- TER	**8,535**	**2,512**	**21,439**	**27,5**	1 822

* Pondération recalée : application de la structure des pondérations calculées à la valeur de la production résultant des comptes nationaux base 2000.

Source : SNCF pour les UKE

Modifications par rapport à l'IPST 95

Ventilation des réseaux.

5.2.2 – Transports collectifs urbains ou routiers de voyageurs

Description du poste (GK02)

Les transports collectifs (TC) urbains ou routiers de voyageurs correspondent aux classes de la NAF suivante :

NAF rév.1	NAF rév. 2
602A : transports urbains de voyageurs 602B : transports routiers réguliers de voyageurs 602C : téléphériques, remontées mécaniques 602E : transport de voyageurs par taxis 602G : autres transports routiers de voyageurs	Rassemblé dans : 49.3 : autres transports terrestres de voyageurs : # transports urbains et suburbains de voyageurs # transports de voyageurs par taxis # Autres transports terrestres de voyageurs n.c.a. * transports routiers réguliers de voyageurs * autres transports routiers de voyageurs * téléphériques et remontées mécaniques

Indicateurs élémentaires

La SNCF nous fournit un nombre de voyageurs–km pour l'Île-de-France [19].

Pour les « autres transports collectifs ou urbains de voyageurs », l'enquête permanente sur le transport routier de voyageur ne permet pas de fournir des indicateurs infra-annuels pour la totalité de ce mode de transport (remarque : cette enquête a été suspendue depuis 2006 [20]). Il a donc été décidé de calculer l'indicateur élémentaire relatif à ce champ en déflatant l'indice de chiffre d'affaires publié par l'Insee (qui couvre exactement le transport routier de voyageurs et l'ensemble de l'activité réseaux urbains RATP + province) par un indice de prix associé [21].

Par ailleurs, on aurait souhaité pouvoir isoler la RATP des TC routiers et urbains. Il n'a pas été possible d'estimer l'indice CA3 des transports collectifs urbains hors RATP. À titre d'information, il a été décidé de faire apparaître l'évolution de l'activité de la RATP mesurée en voyageurs-kilomètres (indicateurs élémentaires dont dispose le SOeS), sans pour autant qu'il intervienne dans le calcul de l'IPST.

Indices élémentaires	Séries Sisyphe	Indicateurs élémentaires	Structure des pondérations (en %)
SNCF Île-de-France (Transilien + RER)	MVT12	Voyageurs-kilomètres	13,2
Autres transports collectifs routiers et urbains de voyageurs (yc RATP)	Indice du CA3 déflaté par un indice composite du TCU		86,8
dont RATP	MVT27		(20,5 des autres TCU de voyageurs)

Sources : SNCF, Insee, RATP

Pondérations

Connaissant le chiffre d'affaires de la SNCF Île-de-France en 2000, on estime, par solde avec le total de la production des comptes nationaux 2000, la valeur de la production des autres TC routiers et urbains de voyageurs. On obtient ainsi les pondérations pour chacun des deux indicateurs élémentaires. Pour information, le chiffre d'affaires de la RATP représente 17,8 % du total et 20,5 % des TC routiers et urbains.

[19] La SNCF considère à la fois les RER (qu'elle exploite : C, D, E et une partie des RER A et B) et les « Transiliens » comme réseaux « Île-de-France ».

[20] Derniers résultats annuels publiés en 2006 relatif à l'année 2005.

[21] Il s'agit d'un indice composite (*cf paragraphe dédié dédié).*

2000	Recettes (y compris contributions tarifaires) (en milliards d'euros)	Pondérations
SNCF Île-de-France	1,78	13,2
RATP	2,41	17,8
TC routiers et urbains	9,32	69,0
Total	**13,51**	**100,0**

Sources : SNCF Île-de-France, RATP, Insee

Calcul de l'indice composite des transports collectifs routiers et urbains, déflateur de l'indice du chiffre d'affaires « transports terrestres de personnes, hors transports ferroviaires »

L'indice des prix utilisé pour déflater l'indice des CA3 est un indice composite de prix calculé à partir de trois postes de l'IPC de l'Insee « transports combinés de voyageurs », pondéré par le poids relatif des activités correspondantes :

Indices élémentaires	Séries Sisyphe	Indicateurs élémentaires	Structure des pondérations ** (en %)
Prix des TC routiers (hors transports combinés)	MSP14 *	Indice 100 en 1998	59,5
Prix Transports combinés	MSP16 *		20,5
Prix Taxis	MSP15 *		20,0

MSP 14 = transports de voyageurs urbains et suburbains

* Nouvelles séries

** D'après EAE 2000

Sources : Insee, calculs SOeS

Modifications par rapport à l'IPST 95

On a tenté d'isoler la RATP et d'utiliser les indicateurs de volume (voy.km) que l'on a à notre disposition dans la base de conjoncture (fournis par la RATP). Pour cela, il aurait fallu travailler à partir des CA3 des TC routiers et urbains (hors RATP). Il n'a pas été possible de réaliser cette séparation, en raison du secret statistique.
Amélioration du déflateur du CA3 des TC routiers et urbains.

Modifications liées à la NAF rév. 2

Le nouveau chiffre d'affaires utilisé est MSA20 : « Entreprises de transport terrestre de personnes (hors transport ferroviaire) ».

Modifications liées à la « RATP »

La RATP ne diffusant plus de données mensuelles, les séries RATP sont désormais trimestrielles. Cela ne gêne en rien le calcul de l'IPST (d'autant que la RATP est juste à titre d'information, et ne rentre ni dans le calcul de l'indice élémentaire ni dans celui de sous-domaine, de domaine ou d'ensemble.
La nouvelle série est MVT27$.

5.2.3 – Transport maritime de voyageurs

Description du poste

Le transport maritime de voyageurs correspond à des parties des classes de la NAF suivantes :

NAF rév. 1	NAF rév. 2
611A : transports maritimes 611B : transports côtiers	transport maritime et côtiers de passagers (50.1)
En NAF rév. 1 contient à la fois les voyageurs et les marchandises	

Il y a des différences de précision (en particulier sur la partie « pêche ») entre les deux NAF.

Indicateurs élémentaires

On ne dispose actuellement d'aucun indicateur conjoncturel satisfaisant pour cette activité dont l'importance est faible (578 millions d'euros en 2000). On estime ainsi l'activité à partir des chiffres de la DGITM : nombre d'entrées et de sorties de passagers pour 17 ports : 9 pour Manche-Mer du Nord (de ou vers les ports de Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, Dieppe, Le Havre, Caen-Ouistreham, Cherbourg, Saint-Malo, Roscoff-Bloscon - FVT10) et 8 pour la Méditerranée (FVT11 - de ou vers les ports de Sète, Marseille, Toulon, Nice-Villefranche, Bastia, L'Île-Rousse, Ajaccio et Bonifacio).
Certains passagers peuvent utiliser des compagnies non résidentes sur ces destinations. À noter que l'on n'intègre pas les ports d'outre-mer.

Indices élémentaires	Séries Sisyphe	Indicateurs élémentaires	Structure des pondérations (en %)
Manche - Mer du Nord Méditerranée	MVT10 MVT11	Passagers-kilomètres	
Total	MVT13		100

Source : DGITM/PTF

Pondérations

D'après l'EAE 2000, la répartition du CA, estimé à 577,72 millions d'€ en 2000, était de 61,1 % pour le transport en Manche-Mer du Nord et 38,9 % pour le transport en Méditerranée.

Ces pondérations ne sont pas utilisées dans le calcul de l'évolution du transport maritime de passagers puisque l'indicateur d'activité retenu est la totalité des passagers (entrées + sorties) des 16 ports. En effet, compte tenu des faiblesses des chiffres, la désaisonnalisation de l'ensemble semble meilleure que la somme (ou la combinaison linéaire) des CVS des deux séries de base.

Modifications par rapport à l'IPST 95

Les séries ont été retravaillées à partir des fichiers de la DGITM : communiquées en cumul trimestriel, elles étaient divisées par trois pour travailler sur des données mensuelles. Le SOeS a récupéré les données mensuelles réelles et actualisées (ce qui n'était pas le cas des anciennes données).

5.2.4 Transport aérien de voyageurs

Description du poste (HK05AC)

Le transport aérien de voyageurs correspond à des parties des classes de la NAF suivantes :

NAF rév.1	NAF rév.2
621Z : transports aériens réguliers 622Z : transports aériens non réguliers	51.1 : transport aériens de passagers

Indicateurs élémentaires

Deux indicateurs sont disponibles : le nombre de passagers-kilomètres sur les compagnies françaises et le nombre de passagers ayant fréquenté les différents aéroports français, avec une distinction entre les passagers sur vols intérieurs et les passagers sur vos internationaux. Le nombre de passagers-kilomètres semble mieux convenir comme indicateur d'activité des compagnies françaises, à condition de distinguer les vols intérieurs à la France métropolitaine des vols internationaux ou à destination des DOM, de façon à retracer le différentiel important qui existe entre le prix du passager-kilomètre selon qu'il s'agit de l'un ou de l'autre type de vol. L'indicateur devrait donc être une combinaison des deux, dans laquelle on pondère l'indice du nombre de passagers-kilomètres sur des vols Compagnies françaises (4 dont Air France) à *l'international ou DOM,* par le chiffre d'affaires de ces compagnies sur ce segment (estimé à partir des PKT) et l'indice du nombre de passagers-kilomètres sur toutes compagnies, y compris Air France pour ses vols sur *métropole*, par leur chiffre d'affaires sur ce segment. Dans l'état actuel des choses, ce second indicateur n'est pas disponible : en attendant qu'il le devienne, on devra se contenter de suivre une série "passagers, intérieur" en nombre, somme de séries "Paris, trafic intérieur" et "aéroports de province, trafic intérieur" en nombre de passagers.

On a retenu deux indicateurs élémentaires :
- transport aérien en métropole (Paris et province) : nombre de passagers (FVA32) ;
- transport aérien international (dont DOM)[22] : passagers-km (FVA33).

Pondérations

Indices élémentaires	Séries Sisyphe	Indicateurs élémentaires	Structure des pondérations
Transport aérien en métropole	MVA32	Passagers	10
Transport aérien international ou DOM	MVA33	Passagers-kilomètres	90
Total			100

Source : DGAC

Modifications par rapport à l'IPST 95

Pour l'activité intérieure en métropole

Le SOeS disposait jusqu'à présent du nombre de passagers dans les cinq aéroports de province les plus actifs. Sept nouveaux aéroports de province ont été rajoutés pour l'IPST base 2000 (liste des aéroports : Ajaccio-Campo-Dell'Oro ; Biarritz-Anglet-Bayonne ; Bordeaux-Mérignac ; Brest-Bretagne ; Clermont-Ferrand-Auvergne ; Lyon-Saint-Éxupéry ; Marseille-Provence ; Montpellier-Méditerranée ; Nantes-Atlantique ; Nice-Côte-d'Azur ; Strasbourg ; Toulouse-Blagnac), choisis pour leur activité plus particulièrement domestique.
Avant le rebasement, les vols entre la métropole et les DOM étaient classés en vols intérieurs.

[22] Cf. Modification par rapport à l'IPST base 1995 , pour l'activité internationale

À l'occasion du rebasement, et afin d'harmoniser avec la méthodologie de l'activité internationale (les données Air France internationale contiennent les DOM), l'activité en métropole ne comprend désormais plus les passagers des vols en provenance ou à destinations des DOM.
Les séries des cinq anciens aéroports ont été également revues afin d'avoir des séries homogènes depuis 1995 sur les douze aéroports.

NB : FVA32 prend en compte non seulement les sept nouveaux aéroports mais également l'exclusion des DOM.
(l'ancienne série à cinq aéroports dont Dom : VA15)

Pour l'activité internationale

Outre Air France (passagers km à l'international et DOM), quatre compagnies françaises plus particulièrement actives à l'international ont été ajoutées :
- Aigle Azur ;
- Air Horizons (disparue depuis novembre 2005) ;
- Air Méditerranée ;
- Corsair (devenue Corsairfly) ;

NB : MVA33 = MVA12 (passagers-km à l'international + DOM Air France) + passagers-km à l'international + DOM des autres compagnies françaises retenues.

5.3 – Domaine A : auxiliaires des transports

5.3.1 – Messagerie fret express

Description du poste

La collecte de fret terrestre correspond à la classe de la NAF suivante :

NAF rév. 1	NAF rév. 2
634A : messagerie, fret express	59.29A : messagerie, fret express

Indicateurs élémentaires

Le SOeS effectue, depuis le quatrième trimestre 1993, une enquête auprès des principales entreprises de messagerie. Quatre activités étaient enquêtées :

- messagerie traditionnelle ;
- messagerie express tous poids ;
- messagerie traditionnelle export ;
- messagerie traditionnelle import.

On retiendra le nombre d'envois comme indicateurs élémentaires pour l'express, les tonnes pour les autres activités.

Depuis le troisième trimestre 2003, trois nouvelles activités messagerie sont enquêtées :

- messagerie express colis légers ;
- messagerie express export ;
- messagerie express import.

Au total, l'IPST décrit l'évolution de la messagerie à partir de ces sept activités.

Pondérations

Indices élémentaires	Séries Sisyphe	Indicateurs élémentaires	Structure des pondérations** (en %)
Messagerie traditionnelle	MMM2	tonnes	49,9
Messagerie express tous poids	MMM6	envois	14,3
Messagerie traditionnelle Export	MMM8	tonnes	3,7
Messagerie traditionnelle Import	MMM11	tonnes	2,6
Messagerie express colis légers	MMM15*	envois	22,1
Messagerie express Export	MMM18*	envois	5,5
Messagerie express Import	MMM21*	envois	1,9

* Nouvelles séries

** Calculs SOeS à partir des CA en 2000. Les CA en 2000 des trois nouvelles activités enquêtées ont été estimées par le SOeS.

Source : SOeS, enquête messagerie

Modifications par rapport à l'IPST 95

Trois nouvelles activités ont été ajoutées pour estimer la messagerie. Comme ces activités n'ont été enquêtées qu'à partir du troisième trimestre 2003, on a estimé les évolutions (à partir des données individuelles des entreprises les plus représentatives) depuis le premier trimestre 2000.

5.3.2 – Entreposage et manutention terrestres

Description du poste

Cet ensemble correspond à la classe de la NAF suivante :

NAF rév. 1	NAF rév.2
631B : manutention non portuaire (on négligera la partie du 631B qui n'est pas terrestre)	52.24B : manutention non portuaire
631D : entreposage frigorifique (exclu IPSTb95)	52.1 : entreposage et stockage
631E : entreposage non frigorifique	

Indicateurs élémentaires

Nouvelles séries (suite aux changements de nomenclatures (NAF et NST))

Indices élémentaires	Séries Sisyphe	Indicateurs élémentaires	Structure des pondérations (en %)
Manutention non portuaire	MMR51	Entreposage des produits du transport routier (TRM, compte d'autrui tonnes) *	9,7
Entreposage frigorifique	MMR50	Manutention de produits frais et surgelés (TRM, compte d'autrui, tonnes, certaines NST)**	16,5
Entreposage non frigorifique ***	MWR6 + MSA21 + MSP18	CA déflaté par un indice de prix composite : taux de salaire mensuel ouvrier et prix du PIB	73,7

* **Anciennement MMR25** calculé par addition des produits agro-alimentaires et autres produits (donc tous produits, d'où maintenant une seule série)

** **Nouvelles NST** utilisées sur trois positions (rétropolée depuis 2000) :

014 autres légumes et fruits frais ;

019 lait brut de vache, brebis et chèvre ;

01B produits de la pêche et de l'aquaculture ;

041 viandes, peaux et produits à base de viandes ;

042 poissons et produits de la pêche, préparés ;

045 produits laitiers et glaces".

Pour info, en ancienne NST il s'agissait des codes sur deux positions :

03 Autres légumes frais ou congelés et fruits frais ;

14 Denrées alimentaires périssables ou semi-périssables et conserves ;

16 Denrées alimentaires non périssables et houblon ;

*** **MWR6** n'est pas intégrée dans Sisyphe, cf. Modifications liées à la NAF rév. 2.

Sources : SOeS, enquête TRM, Insee, Dares, Acoss

Modifications par rapport à l'IPST base 1995

Manutention portuaire

Pas de changement d'indicateur élémentaire par rapport à l'IPST 95.

Entreposage frigorifique

Cette activité était hors champ IPST base 95, en raison de la difficulté à évaluer son évolution conjoncturelle. En 1995, elle pesait assez peu dans les transports. Il avait été décidé de l'exclure. Toutefois, face à un CA en augmentation constante, il a été décidé de la retenir dans l'IPST base 2000.

L'Insee ne diffuse pas d'indice de CA3 des entreprises d'entreposage frigorifique (remarque : **depuis le changement de NAF**, l'Insee publie deux indices distincts : *entreposage et stockage frigorifique* et *entreposage et stockage non frigorifique* ainsi que l'indice agrégé *Entreposage et stockage*). Il n'existe pas non plus d'enquête trimestrielle réalisée

par le service statistique du ministère de l'agriculture sur les entreprises d'entreposage frigorifique (appartiennent aux EAE agricoles et non transport) en 2000, intégrées aux enquêtes annuelles d'entreprises (EAE) transports à partir des EAE 2005.
On suit donc l'évolution des tonnes de produits frais et surgelés transportées par poids lourds (par trimestre) pour estimer l'évolution de l'activité de ces entreprises.
On aurait souhaité ne suivre que les produits surgelés car les entreprises d'entreposage frigorifique stockent en théorie uniquement des produits surgelés. Toutefois, les séries TRM étaient trop chahutées pour être retenues comme indicateur élémentaire. En outre, dans la réalité, la différence entre produits frais et surgelés n'est pas toujours claire (notamment sur courte distance et sur courte période).

Entreposage non frigorifique
Les entreprises d'entreposage non frigorifique (631 E) sont regroupées dans le secteur T07. Or l'Indice de CA3 du T07 ne comprend en fait que l'indice de CA3 des entreprises d'entreposage non frigorifique (les autres activités ne sont pas prises en compte faute d'infos suffisantes).
Le déflateur est un indice composite (tentant de refléter au mieux les prix du secteur) : 20 % du salaire mensuel ouvrier manutention dans les transports et 80 % du prix du PIB.

L'évolution de l'entreposage non frigorifique était estimée dans l'IPST base 1995 par l'évolution des tonnes transportées (compte d'autrui) de produits non agricoles (NST 2 à 9) par le TRM sous pavillon français, en national et à l'international.

Modifications liée à la NAF rév. 2

Entreposage non frigorifique (uniquement)

- Chiffre d'affaires utilisé : MSA21 : CA des entreprises de l'entreposage non frigorifique (CA3) rétropolée depuis 2000.
- Salaire mensuel de base ouvrier : (pas dans Sisyphe), on utilise le fichier de la Dares issu de l'enquête Acemo « salaire mensuel de base des ouvriers ». On ne prend que le champ du transport utilisé dans l'IPST et dont la ventilation est disponible (ie. hors transports par eau, et hors activités de poste et courrier).

On applique les pondérations suivantes aux indices :

Sous-secteurs NAF rév. 2	Intitulé NAF rév.	Poids utilisés
49	Transport terrestres	0,64
51	Transports aériens	0,11
52	Entreposage et services auxiliaires	0,25

Le calcul des pondérations a été fait :
Les données utilisées proviennent de l'Acoss qui fournit la masse salariale, détaillée par sous secteur de la NAF. Ces séries permettent lorsque le salaire mensuel brut ouvrier (SMBO) n'est pas disponible d'utiliser un « salaire trimestriel moyen par tête » et ainsi de déduire une « proportion » par secteur NAF. Ainsi, on obtient les « pondérations » suivantes :

- transport terrestre et transport par conduites : 0,64 ;
- transports par eau (non significatif) : non significatif ;
- transports aériens : 0,11 ;
- entreposage et services auxiliaires des transports : 0,25 ;
- activités de postes : non pris en compte.

Modifications au changement de NST

Manutention non portuaire

La série précédente, MMR25, comprenait l'ensemble des tonnes traitées (toutes NST) mais était calculée par addition de deux sous séries dans Sisyphe (produits agro-alimentaires d'un côté , le reste de l'autre). Le passage à la nouvelle NST a entraîné la création d'une nouvelle série directement « totalisée » (MMR51) : entreposage des produits du transport routier, et rétropolée depuis 2000.

Entreposage frigorifique

La série précédente MMR24, comprenait les NST 03 14 et 16 (intitulé : *03 Autres légumes frais ou congelés et fruits frais* ; *14 Denrées alimentaires périssables ou semi-périssables et conserves* ; *16 Denrées alimentaires non périssables et houblon*). Le but étant de prendre en compte les produits frais et surgelés eux aussi rétropolés jusqu'en 2000. La nouvelle série est « numérotée » dans Sisyphe MMR50.

5.3.3 – Organisation des transports

Description du poste

Les services de logistique correspondent à la classe de la NAF suivante :

NAF rév.1	NAF rév. 2
634B : affrètement (on négligera ce qui n'est pas affrètement terrestre)	59.29B : affrètement et organisation des transports
634C : organisation des transports internationaux	

Il en découle deux indices à l'évolution identique.

Indicateurs élémentaires

Indices élémentaires	Indicateurs élémentaires	Millions d'euros 2000	Pondérations 2000 (en %)
Affrètement terrestre (634B)	CA3 déflatés par IPTRM (ZL + ZI)	1 820	26,9
Organisation des transports internationaux (634C)		4 952	73,1

Source : SOeS

Modifications par rapport à l'IPST 95

La méthode (déflater les CA3 par les prix du TRM de longue distance) est la même, mais le déflateur est nouveau (IPTRM).

Modifications liées à la révision de la NAF

Il n'existe maintenant qu'un seul indice de CA (série Sisyphe MSA22) qui regroupe les deux classes précédentes, et a été rétropolé jusqu'en 2000.

Les deux sous indices suivent donc maintenant la même évolution depuis 2000.

En parallèle, malgré le changement de nomenclature, l'IPTRM utilisé est continué pour l'IPST.

5.3.4 – Services annexes transports terrestres

Description du poste

Le champ couvert est « ouvrages routiers à péage et stationnement ». Il correspond à une partie de la classe de la NAF suivante, et exclut notamment la gestion d'infrastructures ferroviaires.

NAF rév. 1	NAF rév. 2
632A : gestion d'infrastructures de transports terrestres	52.51 : services auxiliaires des transports terrestres
Autoroutes et ouvrages à péage - tunnels - = HK07F). On ajoute les parkings (HK07G)	

Indicateurs élémentaires

	Indicateurs élémentaires	CA 2003*	Pondérations (en %)
Autoroutes	cf. détails ci-dessous	5 032 291	72,9
Tunnels	cf. détails ci-dessous	387 888	5,6
Parkings	cf. détails ci-dessous	1 486 080	21,5
Total		**6 906 259**	**100,0**

**Source : EAE 2003*

1 - Autoroutes à péages

Le poste principal est la gestion de sections autoroutières à péage. Les statistiques permettent de faire un calcul de bonne qualité, à condition de pouvoir traiter séparément les péages de poids lourds et ceux de véhicules légers, tant en comptages (en véhicules-kilomètres) qu'en valeurs relatives des péages appliqués. Les séries Sisyphe sont rt1 pour les PL et les autocars et rt2 pour les VP.

Pondérations

La DGR a fourni les valeurs des tarifs kilométriques moyens (TKM) sur le réseau autoroutier concédé pour les véhicules légers (VL) et les poids lourds (PL).

Indices élémentaires	Séries Sisyphe brutes	Indicateurs élémentaires Véhicules-kilomètres (en milliards)	Valeurs des tarifs kilométriques moyens (TKM)	Pondérations (en %)		Pondérations recalées *
Poids lourds et autocars	MRT1	11,0	1,0	10,8	31,7	1 719
Véhicules légers	MRT2	54,6	0,4	23,3	68,3	3 708
Total				**34,0**	**100,0**	**5 427**

* pondérations recalées : application de la structure des pondérations calculées à la valeur de la production résultant des comptes nationaux base 2000.

Sources : Asfa, Sétra, calculs SOeS

2 - Tunnels : Eurotunnel

Cinq séries disponibles pondérées à partir du CA par activité d'Eurotunnel en 2000 de la façon suivante :

- FRP1 : navettes : nombre de camions : 18 % ;
- FRP2 : navettes : nombre de voitures (y compris motos, véhicules avec remorques, caravanes et camping-cars) : 25 % ;
- FRP3 : navettes : nombre d'autocars : 14 % ;
- FVT14 : Eurostar : nombre de passagers : 23 % ;
- FRP4 : train de marchandises : nombre de tonnes : 20 %.

3 - Parkings

On utilise MRT2 (circulation sur réseau autoroutier concédé des véhicules légers).

5.3.5 – Services annexes aéroportuaires

Description du poste

Les services annexes et auxiliaires de transport aérien correspondent à la classe de la NAF suivante :

NAF rév. 1	NAF rév. 2
632E : services aéroportuaires	52.23 : services auxiliaires des transports aériens
(quelques différences mineures : prise en compte de la prévention des incendies dans les aéroports, contrôle de la circulation aérienne…)	

Indicateurs élémentaires

Le nombre de passagers et le nombre de mouvements d'avions sont probablement les indicateurs les plus appropriés pour décrire l'évolution du volume des services aéroportuaires dans la mesure où les taxes d'aéroport, qui constituent l'essentiel des recettes inscrites en production, leur sont très liées. Pour ce qui concerne les services de navigation aérienne, le nombre de vols contrôlés, en distinguant éventuellement entre vols intérieurs et vols internationaux, est l'indicateur le plus approprié. Enfin, pour ce qui concerne la collecte de fret aérien, les tonnages paraissent bien indiquer l'évolution de l'activité. Une partie seulement de ces indicateurs est disponible à ce jour.

Pondérations

Indices élémentaires	Indicateurs élémentaires	Unité de trafic * (en milliards)	Pondérations (en %)
Services aéroportuaires			
- Passagers	Nombre de passagers	103 501	84,3
- Fret aérien	Tonnages traités	19 316	15,7
Total		**122 817**	**100,0**

* Unités de trafic (UDT) : 1 000 passagers ou 100 tonnes de fret correspondent à une UDT.

Sources : ADP, DGAC, calculs SOeS

5.3.6 - Services annexes maritimes et fluviaux

Description du poste

Les services annexes et auxiliaires de transport maritime et fluvial correspondent aux classes de la NAF suivantes :

NAF rév. 1	NAF rév. 2
631A : manutention portuaire	52.24 A : manutention portuaire
632C : services portuaires, maritimes et fluviaux	52.22 : services auxiliaires des transports par eau

Indicateurs élémentaires

Six séries de tonnages embarqués et débarqués peuvent théoriquement être mobilisées. Elles concernent :

- les produits pétroliers ;
- les autres vracs liquides ;
- les vracs solides ;
- les marchandises diverses conteneurisées ;
- le Ro-Ro (roll-on – roll-off) ;
- les autres marchandises diverses.

Elles constituent de bons indicateurs de la valeur des services rendus dans les ports, en particulier des services de manutention, à condition, dans la mesure où cette distinction permet de traiter séparément les principaux modes de conditionnement des marchandises, de leur appliquer, dans le calcul de l'indice de production associé, les prix relatifs de chaque catégorie de manutention.

C'est moins le cas pour les autres services annexes et auxiliaires de transport maritime (activité des ports, remorquage, pilotage, lamanage, collecte de fret maritime...). Toutefois, avec des pondérations convenables, l'indicateur agrégé obtenu devrait être représentatif de ces activités.
On a procédé au regroupement de certains indicateurs élémentaires, et les séries disponibles concernent les seuls ex-ports autonomes.

Pondérations

Indices élémentaires	Indicateurs élémentaires	Structure des pondérations (en %)
Produits pétroliers	Tonnage traités	19,4
Autres vracs liquides		32,8
Vracs solides		
Marchandises diverses conteneurisées		18,3
Ro-Ro		29,5
Autres Marchandises diverses		

Source : SoeS

Pondérations

Services annexes et auxiliaires de transports

	Tonnage traité en 2000 (en milliers de tonnes)	Coût 2000 (en euros par tonne)	Pondérations calculées (en milliers d'euros)	Pondérations calculées (en %)	Pondérations recalées (en milliers d'euros)
Manutention portuaire (631A)					
Produits pétroliers	142 689				
Autres vracs liquides	8 977				
Vracs solides	69 968	5	352	40,9	445
Marchandises diverses conteneurisées	20 221	11	216	25,0	273
Ro-Ro	37 539				
Marchandises diverses autres	19 278	15	294	34,1	371
Total	**298 672**		**862**		**1 089**

	Tonnage traité en 2000 (en milliers de tonnes)	Coût 2000 (en euros par tonne)	Pondérations calculées (en milliers d'euros)	Pondérations calculées (en %)	Pondérations recalées (en milliers d'euros)
Services portuaires, maritimes et fluviaux (632C)					
Produits pétroliers	142 689	1,4	195 775	33,8	488
Autres vracs liquides	8 977	3,0	27 371	4,7	68
Vracs solides	69 968	1,8	127 999	22,1	319
Marchandises diverses conteneurisées	20 221	3,8	77 067	13,3	192
Ro-Ro	37 539	1,5	57 228	9,9	143
Marchandises diverses autres	19 278	4,9	94 045	16,2	235
Total	**298 672**		**579 484**		**1 445**

	Tonnage traité en 2000 (en milliers de tonnes)	Coût 2000 (en euros par tonne)	Pondérations en milliers d'euros	Pondérations (en %)
Ensemble				
Produits pétroliers	142 689		488	**19,3**
Autres vracs liquides	8 977		68	**32,8**
Vracs solides	69 968		764	
Marchandises diverses conteneurisées	20 221		465	**18,3**
Ro-Ro	37 539		143	**29,5**
Marchandises diverses autres	19 278		606	
Total	**298 672**		**2 534**	**100,0**

Source : SOeS

Annexe 6 - Désaisonnalisation des séries éléméntaires de l'IPST

Nom de la série	Série brute correspondante	Intitulé	Périodicité de la série	Indice élémentaire IPST	Sous-domaine IPST	Domaine de l'IPST	Désaisonnalisation	Organisme qui désaisonalise
MMR20	MMR20	Transports routiers nationaux en zone courte (compte d'autrui).	T	Transport national de courte distance	routier	marchandises	oui [2']	SOeS
MMR13	MMR13	Transports routiers intérieurs nationaux en zone longue, pavillon fr. (compte d'autrui).	T	Transport national de longue distance			oui [2']	SOeS
MMR14	MMR14	Transp. routiers internat. en zone longue y compris partie étrangère (compte d'autrui)	T	Transport international de courte et longue distance			oui [2']	SOeS
MMR22	MMR22	Transports routiers internationaux de courte distance (compte d'autrui).	T				oui [2']	SOeS
FMS98$	MMS38	Transport conventionnel de marchandises par voies ferrées yc opérateurs ferroviaires privés	T	Transport conventionnel ferroviaire	ferroviaire		oui [2']	SOeS
FMS99$	MMS39	Transport combiné de marchandises par voies ferrées yc opérateurs ferroviaires privés	T	Transport combine ferroviaire			oui [2']	SOeS
MN12	MMN12	Transport fluvial du pavillon français (intérieur et international)	M	Transport fluvial de marchandises	fluvial		pas de saisonnalité répérée [2]	
MSA23	MSA23	CA du transport par eau	M	Transport maritime de marchandise	maritime		oui	Insee
MSP17	MSP17	"fret conteneur converti en euros"	M				moyenne mobile 12 mois décentrée	
MSP18	MSP18	déflateur du PIB	T				déduit des séries CVS-CJO du PIB	(Insee pour le PIB en valeur et en volume)
MMF12	MMF12	Trafic fret réalisé par Air France	M	Transport aérien de marchandises	aérien		oui [2']	SOeS
MMN11	MMN11	Transports de pétrole brut et produits raffinés par oléoducs	M	Transport par conduite	transport par conduite		pas de saisonnalité répérée [2]	
MVS12	MVS12	Voyageurs SNCF des trains Corail et Corail Intercités	M	Grandes Lignes (Corails et trains intercités - hors Île-de-France , hors TGV et hors TER)	ferroviaire	voyageurs	oui [2']	SOeS
MVS15	MVS15	Voyageurs SNCF sur l'ensemble des lignes TGV (yc IDTGV)	M	TGV			oui [2']	SOeS
MVS11	MVS11	Voyageurs SNCF sur le réseau TER (hors Île-de-France) yc Corse	M	TER			oui [2']	SOeS
MVT12	MVT12	Voyageurs sur le réseau SNCF Île-de-France	M	SNCF Île-de-France (Transilien + RER)	trasnport collectif urbains et routier de voyageurs		oui [2']	SOeS
MSP14	MSP14	IPC - transport routier	M	Autres transports collectifs routiers et urbains de voyageurs (y.c. RATP)			série brute [1]	
MSA20	MSA20	transport terrestre de personnes (hors transport ferroviaire)	M				oui	Insee
MSP15	MSP15	IPC - transport taxi	M				série brute [1]	
MSP16	MSP16	IPC - transport combine	M				série brute [1]	
MVT27	MVT27	Transports collectifs sur le réseau RATP	T	*dont RATP*			oui [2']	SOeS
MVT10	MVT10	Fréquentation de passagers des liaisons maritimes transmanche	M	Manche - Mer du Nord *	transport maritime		oui [2']	SOeS
MVT11	MVT11	Fréquentation de passagers des liaisons maritimes Méditerranée	M	Méditerranée *			oui [2']	SOeS
MVT13	MVT13	Passagers maritime Transmanche et Méditerranée	M	Total			oui [2']	SOeS
MVA32	MVA32	Fréq. de passagers vols interieurs, hors vols outre-mer (12 aéroports de province et Paris)	M	Transport aérien en métropole	transport aérien		oui [2']	SOeS
MVA33	MVA33	Transports à l'internat. et outre-mer des 5 principales compagnies fr. (y.c. Air France)	M	Transport aérien international ou DOM			oui [2']	SOeS

* Niveaux et évolutions détaillées non calculées/publiées

[1] Les indices de prix ne présentent pas de saisonnalité, par hypothèse

[2'] Les séries brutes et CVS-CJO peuvent être égales

[2] Donc on considère les séries brutes et CVS-CJO égales

[3] Il arrive que le dernier trimestre soit estimés à partir des séries de l'Acoss (qui n'est alors que cvs)

Remarque : les séries désaisonnalisées par le SOeS et l'Insee sont CVS-CJO

Source : SOeS

(suite du tableau)

Nom de la série	Série brute correspondante	Intitulé	Périodicité de la série	Indice élémentaire IPST	Sous-domaine IPST	Domaine de l'IPST	Désaisonnalisation	Organisme qui désaisonalise
MMM2$	MMM2	Messagerie traditionnelle - tonnes	T	Messagerie traditionnelle (tonnes) *	messagerie fret express	auxiliaires	oui [2']	SOeS
MMM6$	MMM6	Messagerie express - envois	T	Messagerie express tout poids (envois) *			oui [2']	SOeS
MMM8$	MMM8	Messagerie exportations - tonnes	T	Messagerie traditionnelle export (tonnes) *			oui [2']	SOeS
MMM11$	MMM11	Messagerie importations - tonnes	T	Messagerie traditionnelle import (tonnes) *			oui [2']	SOeS
MMM15$	MMM15	Messagerie express colis légers - envois	T	Messagerie express colis legers (envois) *			oui [2']	SOeS
MMM18$	MMM18	Messagerie express export - envois	T	Messagerie express export (envois) *			oui [2']	SOeS
MMM21$	MMM21	Messagerie express import - envois	T	Messagerie express import (envois) *			oui [2']	SOeS
MMR51	MMR51	Entreposage des produits du transport routier (TRM, compte d'autrui tonnes) *	T	Manutention non portuaire	entreposage manutention terrestre		oui [2']	SOeS
MMR50	MMR50	Manutention de produits frais et surgelés (TRM, compte d'autrui, tonnes, certaines NST)**	T	Entreposage frigorifique			oui [2']	SOeS
MWR6	MWR6	Salaire mensuel de base ouvrier (secteur transport et entreposage)	T	Entreposage non frigorifique			oui	Dares - Insee ; Acoss [3]
MSA21	MSA21	CA des entreprises de l'entreposage non frigorigique	M				oui	Insee
MSP18	MSP18	Déflateur du PIB	T				déduit des séries CVS-CJO du PIB	(Insee pour le PIB en valeur et en volume)
MSA22	MSA22	CA des entreprises d'affrètement et organisation des transports	M	Affretement	affretement, organisation des transports		oui	Insee
MSP30	MSP30	IPTRM longue distance (national et international)	T				série brute [1]	
MSA22	MSA22	CA des entreprises d'affrètement et organisation des transports	M	Organisation des transports internationaux			oui	Insee
MSP30	MSP30	IPTRM longue distance (national et international)	T				série brute [1]	
MRT1	MRT1	Trafic de poids lourds sur les autoroutes concédées	M	Autoroute a péages	services annexes transport terrestres		oui [2']	SOeS
MRT2	MRT2	Trafic de véhicules légers sur les autoroutes concédées	M				oui [2']	SOeS
MRP1	MRP1	Nombre de camions empruntant eurotunnel	M	Tunnel/eurotunnel			oui [2']	SOeS
MRP2	MRP2	Nbre de voitures empruntant eurotunnel (au sens large)	M				oui [2']	SOeS
MRP3	MRP3	Nombre d'autocars empruntant eurotunnel	M				oui [2']	SOeS
MRP4	MRP4	Nombre de tonnes transportées par les trains empruntant eurotunnel	T				oui [2']	SOeS
MVT14	MVT14	Nombre de personnes empruntant eurotunnel	T				oui [2']	SOeS
MRT2	MRT2	Trafic de véhicules légers sur les autoroutes concédées	M	Parking			oui [2']	SOeS
MVA30$	MVA30	Fréquentation des 12 aéroports de province et de Paris	M	Passagers	services annexes aéroportuaires		oui [2']	SOeS
MMF21$	MMF21	Fret aérien (12 aéroports de Province et Paris)	M	Fret aérien			oui [2']	SOeS
MMP4	MMP4	Pétrole brut débarqué dans sept ports maritimes	M	Pétrole brut débarqué	services annexes maritimes et fluviaux		pas de saisonnalité répérée [2]	
MMP5$	MMP5	Marchandises conteneurisées débarquées ou embarquées dans sept ports maritimes	M	March conteneurisées			oui [2']	SOeS
MMP6$	MMP6	Marchandises diverses hors conteneurs débarquées ou embarquées dans sept ports maritimes	M	March hors conteneurs			oui [2']	SOeS
MMP8	MMP8	Vracs liquides et solides débarqués ou embarqués dans sept ports maritimes	M	Vracs liquides et solides			pas de saisonnalité répérée [2]	

* Niveaux et évolutions détaillées non calculées/publiées

[1] Les indices de prix ne présentent pas de saisonnalité, par hypothèse

[2'] Les séries brutes et CVS-CJO peuvent être égales

[2] Donc on considère les séries brutes et CVS-CJO égales

[3] Il arrive que le dernier trimestre soit estimés à partir des séries de l'Acoss (qui n'est alors que cvs)

Remarque : les séries désaisonnalisées par le SOeS et l'Insee sont CVS-CJO

Source : SOeS

Glossaire

Acemo :	Activité et conditions d'emploi de la main d'œuvre
Acoss :	Agence centrale des organismes de sécurité sociale
ADP :	Aéroports de Paris
APE :	activité principale exercée
Asfa :	Association des sociétés françaises d'autoroute
BRS :	Barry Rogliano Salles (courtier maritime)
CA :	chiffre d'affaires
CPDP :	Comité professionnel du pétrole
CCTN :	Commission des comptes des transports de la nation
CRDD :	Centre de ressources documentaires du développement durable
CVS-CJO :	données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables
Dares :	Direction de l'animation, de la recherche, des études et de la statistique
DGAC :	Direction générale de l'aviation civile
DTMRF :	Direction des transports maritimes, routiers et fluviaux (devenue DGITM : Direction générale des infrastructures des transports et de la mer depuis juillet 2008)
EAE :	enquête annuelle d'entreprises
ERE :	équilibre ressources-emplois
EVP :	équivalent vingt pieds
IPC :	indice des prix à la consommation
IPST :	indice de production de services de transports
IPTRM :	indice de prix des transports routiers de marchandises
NAF :	nomenclature d'activités française
NST :	nomenclature statistique transport
OTI :	Organisation de transport international
PKT :	passagers-km transportés (aérien)
RATP :	Régie autonome des transports parisiens
RFF :	Réseau ferré de France
Ro-Ro :	roll-on, roll-off
Sirene :	système d'identification du répertoire des entreprises
SMBO :	salaire mensuel brut ouvrier
SNCF :	Société nationale des chemins de fer
TC :	transport en commun
Uke :	unité kilométrique équivalente
VNF :	Voies navigables de France

Commissariat général au développement durable
Service de l'observation et des statistiques
Sous-direction des statistiques des transports
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mél : cctn.cgdd@
developpement-durable.gouv.fr
Fax : 33 (0) 1 40 81 17 00
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

ISSN : 2102-4723
ISBN : 978-2-11-099418-9

Bureau de la diffusion
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mél : diffusion.soes.cgdd@
developpement-durable.gouv.fr
Fax : 33 (0) 1 40 81 13 30

Impression : imprimerie intégrée du Meddtl. Imprimé sur du papier certifié écolabel européen www.eco-label.com

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat
Développement durable
Prévention des risques
Infrastructures, transports et mer

Présent pour l'avenir

CGDD - SOeS
Sous-direction des statistiques des transports
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mél : cctn.cgdd@developpement-durable.gouv.fr
Fax : 33 (0) 1 40 81 17 00