

# La conjoncture des transports se redresse au troisième trimestre 2016

JANVIER 2017

**Au troisième trimestre 2016, le volume de la production marchande de transport repart à la hausse (+0,6 %), particulièrement dans le transport de marchandises (+1,4 %) et dans une moindre mesure dans les services auxiliaires (+0,5 %). Le transport de voyageurs reste stable (+0,0 %).**

L'emploi salarié hors intérim des entreprises du transport et de l'entreposage s'améliore légèrement (+0,1 %), après deux trimestres de croissance plus soutenue. L'intérim progresse sensiblement (+6,6 %).

## LA PRODUCTION MARCHANDE DE TRANSPORT AUGMENTE

La production de services de transport par les entreprises résidentes, mesurée par l'indice de production de services de transport (IPST), repart à la hausse au troisième trimestre 2016 (+0,6 % après -1,7 %). Ceci est dû principalement au transport de marchandises qui se redresse (+1,4 % après -3,4 %) tandis que le transport de voyageurs reste stable (+0,0 % après -1,9 %). Les services auxiliaires de transport poursuivent leur progression (+0,5 % après +0,3 %), portés par l'entreposage / manutention terrestre et l'organisation de transports.

En France, l'activité a doucement redémarré au troisième trimestre (+0,2 % après -0,1 %). La production manufacturière s'est redressée (+0,6 % après -1,0 %) avec la reprise d'activité dans les branches affectées par les mouvements sociaux au printemps, en particulier dans la cokéfaction-raffinage et les « autres industries ». En revanche, la production de matériels de transport s'est repliée (-3,2 % après +1,4 %). La construction a nettement augmenté (+1,0 % après -0,4 %), surtout dans les travaux publics. Dans une moindre mesure, l'activité dans le bâtiment a également accéléré. Côté demande, les exportations ont un peu accéléré mais les dépenses intérieures sont restées peu dynamiques (+0,1 % après +0,1 %). La consommation des ménages a de nouveau stagné.

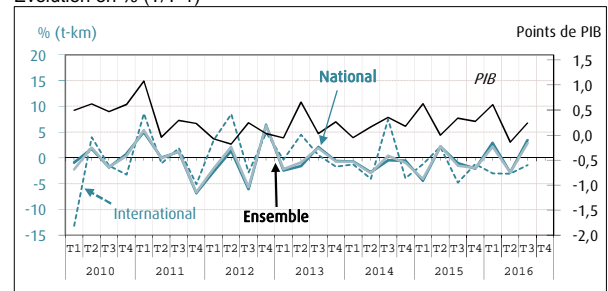
## LE FRET TERRESTRE SE REDRESSE

Le fret terrestre rebondit au troisième trimestre 2016 (+2,9 % après -2,8 %). Il continue de reculer à l'international mais à un rythme moins élevé (-1,4 % après -3,1 %) et il progresse de 3,4 % sur le territoire national.

Le transport routier de marchandises remonte (+3,3 % après -2,4 %), le fret ferroviaire également (+6,0 % après -7,2 %). En revanche le fret fluvial recule par rapport à l'année dernière (-13,4 %).

**Graphique 1 : fret terrestre**  
(Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS ; Insee

Le transport routier intérieur sous pavillon français repart à la hausse en tonnes-km (+3,3 % - provisoire - après -2,4 % - donnée révisée). Le transport routier national augmente de 3,9 % et le transport routier international recule de 9,2 %.

Le compte d'autrui, qui représente plus de quatre cinquièmes de l'activité, est en hausse (+4,3 % après -1,2 %) tandis que le transport pour compte propre recule légèrement (-0,1 %). Par nature de produits transportés, toutes les catégories remontent, plus particulièrement les biens intermédiaires (+10,7 %) suivis des autres produits manufacturés (+8,4 %).

D'après les enquêtes de conjoncture réalisées par l'Insee en juin 2016, l'opinion des chefs d'entreprises du transport (TRM, messagerie) traduit l'embellie du troisième trimestre 2016 : le climat des affaires gagne 1,8 point en moyenne par rapport au trimestre précédent et en octobre, les soldes sur l'activité passée, les effectifs prévus et les perspectives générales augmentent et se situent très au-dessus de leur moyenne de long terme.

Les prix du transport routier baissent (-0,2 % après +0,7 %), le prix de revient longue distance 40 tonnes également (-0,3 % après +1,9 %), principalement la composante « gazole professionnel » qui baisse de 1,5 %.

Le fret ferroviaire, deuxième mode le plus important, se redresse (+6,0 %) après deux trimestres de baisse (-7,2 % et -3,5 %). Les prix du fret ferroviaire augmentent aussi (+0,4 %).

## La conjoncture des transports se redresse au troisième trimestre 2016

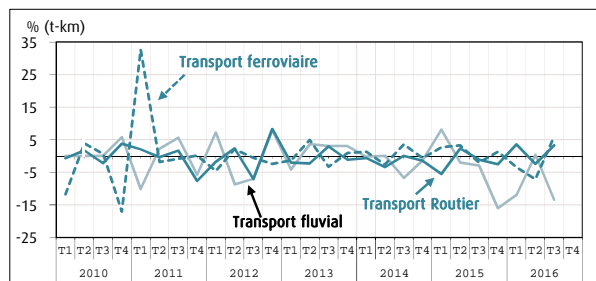
Le transport fluvial intérieur hors transit est en net recul par rapport à l'année dernière (- 13,4 % en glissement annuel) suite à une mauvaise campagne céréalière. Il recule plus fortement à l'international (- 16,9 %) qu'en national (- 11,1 %). Le transport de produits agricoles (- 37,0 %) est en forte baisse. Les rendements des céréales d'hiver et de printemps, notamment le blé tendre qui constitue la principale marchandise transportée par voie d'eau sur cette filière, ont été fortement pénalisés en 2016 par l'excès d'eau et le manque de soleil en juin. Le transport de produits agroalimentaires recule de 17,2 %. En revanche le transport de matériaux de construction progresse de 7,0 % et celui de produits manufacturés de 3,7 %.

Les prix du transport fluvial augmentent légèrement (+ 0,1 %).

Le transport des produits pétroliers par oléoducs est en nette baisse en glissement annuel au troisième trimestre 2016 (- 4,8 % après + 0,8 %).

### Graphique 2 : fret terrestre par mode (Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS, TRM ; SOeS, OPF ; VNF

### LE MARCHÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS SE REPLIE

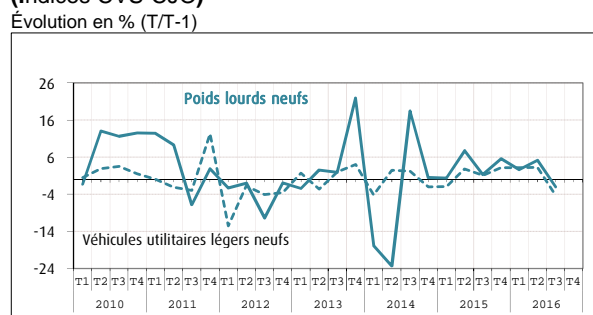
Les immatriculations de poids lourds neufs baissent de 2,0 % après six trimestres consécutifs de hausse. Néanmoins, si les achats de tracteurs routiers diminuent de 5,0 %, ceux de camions et véhicules automoteurs spécialisés continuent de progresser (+ 1,9 %) soit un sixième trimestre consécutif de croissance. Les immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs baissent de 4,4 % interrompant la tendance à la hausse observée depuis le deuxième trimestre 2015.

Contrairement aux immatriculations neuves, le marché des poids lourds d'occasion progresse fortement (+ 14,5 % après - 2,9 %). Les transactions sur les tracteurs routiers

bondissent de 27,2 % et celles sur les camions et véhicules automoteurs spécialisés sont en hausse de 7,5 %. Cette forte hausse résulte essentiellement de transactions entre deux filiales d'un groupe automobile. Le marché des véhicules utilitaires légers d'occasion baisse légèrement (- 0,2 % après - 2,5 %).

### Graphique 3 : immatriculations de véhicules utilitaires neufs (Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



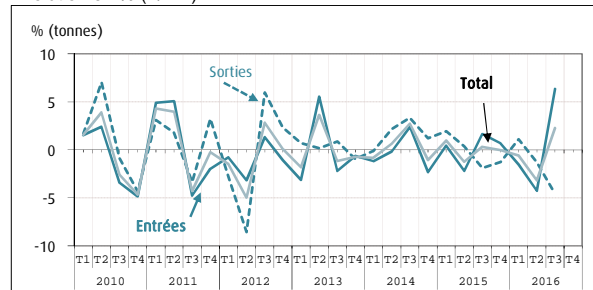
Source : SOeS

### LE TRAFIC PORTUAIRE REBONDIT

L'activité dans les sept principaux ports français (hors La Rochelle) rebondit grâce à la reprise des livraisons de pétrole brut (+ 2,3 %), mais continue de reculer hors pétrole brut débarqué (- 4,1 %). Si les entrées augmentent (+ 6,3 % après - 4,3 %), les sorties se replient encore (- 4,5 % après - 1,3 % - donnée fortement révisée). En dehors du pétrole brut, seuls les vracs solides et liquides progressent (+ 6,7 %).

### Graphique 4 : ports maritimes (Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Source : SOeS d'après DGITM

## La conjoncture des transports se redresse au troisième trimestre 2016

### LE FRET AÉRIEN RECULE À NOUVEAU

Comme au trimestre précédent, le fret aérien recule légèrement (- 0,3 % après - 0,2 %) et ses prix baissent (- 0,8 %).

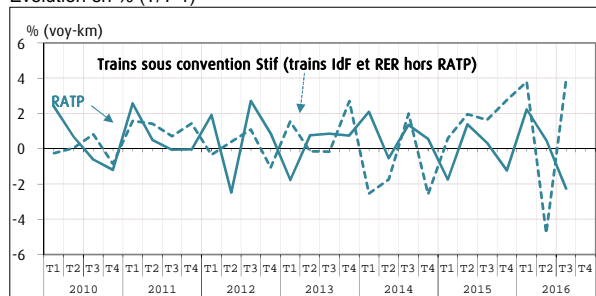
### LE TRANSPORT EN COMMUN DE VOYAGEURS PAR MODE TERRESTRE SE REDRESSE

Le trafic en Île-de-France augmente (+ 0,5 %) après la baisse du trimestre précédent (- 2,0 %). Seul le trafic Transilien contribue à cette hausse (+ 3,9 %).

Le trafic total RATP est en baisse (- 2,3 % après + 0,5 %). Il recule sur tous les segments sauf en banlieue le bus et le tramway. Le trafic RER baisse (- 5,5 %) en lien avec l'arrêt du RER A pendant un mois pour travaux en août, arrêt plus important qu'en 2015. Le trafic du métro baisse aussi (- 1,1 %) malgré l'effet report du trafic RER A. Il semblerait que la désaffection de la clientèle touristique hors Europe se soit poursuivie. Le trafic est quasi stable sur l'ensemble bus et tramway (- 0,1 % au total, + 0,0 % en banlieue).

#### Graphique 5 : transport en commun urbain (TCU) (Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS d'après RATP ; SNCF

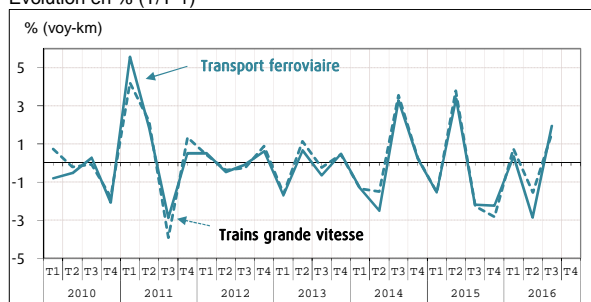
Au troisième trimestre 2016, le transport ferroviaire de voyageurs hors Île-de-France se redresse (+ 1,9 % après - 2,9 %) en particulier sur les trains sous convention des conseils régionaux de province (+ 4,3 % après - 5,6 %) et les trains à grande vitesse (+ 1,5 % après - 1,6 %). En revanche, les trains interurbains durement touchés par la grève en juin continueraient de souffrir de la concurrence du co-voiturage et des cars et ne rattrapent pas la chute précédente (+ 0,7 % après - 7,4 %). Ces résultats en hausse dus à un deuxième trimestre particulièrement affecté par les grèves ne doit pas occulter le recul sur un an (TGV - 1,4 %, interurbains - 8,9 %, TER - 2,5 %). Le train continue de souffrir de la désaffection des touristes non européens, due aux risques d'attentats

et les grèves et quelques problèmes de circulation semblent avoir dissuadé les voyageurs de prendre le TER.

Dans le transport public urbain hors Île-de-France, en glissement annuel, la production (nombre total de kilomètres produits) est stable (+ 0,0 %), le trafic (nombre de voyages réalisé) augmente de 1,6 % et les recettes commerciales augmentent sensiblement (+ 4,2 %).

#### Graphique 6 : transport ferré de voyageurs longue distance (Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



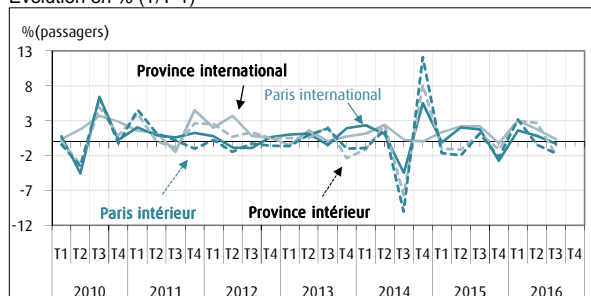
Sources : SOeS, OPF

Le transport aérien de passagers est en léger recul (- 0,6 % après + 1,2 %). Le trafic intérieur recule par rapport au trimestre précédent dans les aéroports de Paris (- 1,7 %) et les aéroports de province (- 1,9 %). Toutefois le trafic intérieur des aéroports de province est en progression en glissement annuel.

Le trafic international des aéroports de Paris est en retrait (- 0,3 %) tandis que celui des aéroports de province augmente légèrement (+ 0,3 %). Le marché de l'Union Européenne reste porteur, notamment grâce à la destination britannique. Le trafic avec l'Asie est toujours en retrait suite à la désaffection de la clientèle asiatique et surtout japonaise.

#### Graphique 7 : transport aérien de voyageurs (Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS d'après ADP ; DGAC

## La conjoncture des transports se redresse au troisième trimestre 2016

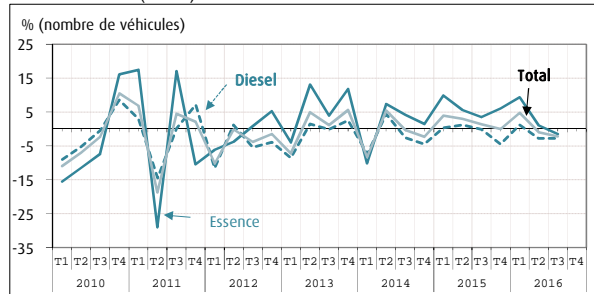
### LE REPLI DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES SE POURSUIT

Les immatriculations de voitures particulières neuves diminuent de 2,1 % après une baisse de 1,0 % au trimestre précédent. La baisse de ce trimestre affecte un peu plus les motorisations diesel (- 2,7 %) que les motorisations essence (- 1,5 %) dont les ventes diminuent pour la première fois depuis le premier trimestre 2014. Les immatriculations de voitures de marques étrangères progressent de 1,4 % alors que celles de marques françaises baissent de 5,9 %. Ainsi, leur part dans les ventes totales descend à 46,5 % soit leur plus bas niveau depuis le deuxième trimestre 2013.

Les immatriculations de motocyclettes neuves progressent de 2,9 % après une baisse de 1,1 % au trimestre précédent.

### Graphique 8 : immatriculations de voitures particulières neuves (Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Source : SOeS, RSVERO

Les immatriculations des autobus et autocars neufs continuent de reculer mais moins fortement qu'aux deux trimestres précédents (- 6,3 % après - 12,1 % et après - 10,3 %).

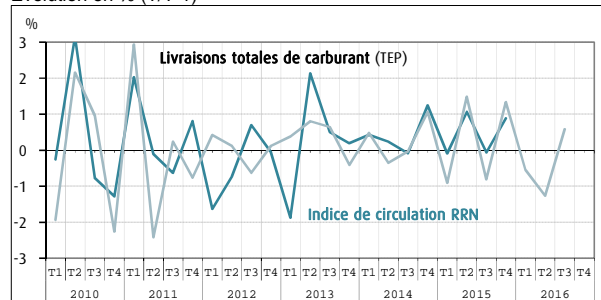
### LES LIVRAISONS DE CARBURANT ET LE TRAFIC ROUTIER PROGRESSED

Au troisième trimestre 2016, les livraisons de carburant sont en hausse (+ 0,6 % après - 1,3 %). L'essence progresse nettement (+ 2,3 % après + 1,4 %), le gazole se redresse (+ 0,2 % après - 1,8 %).

Le trafic sur le réseau concédé, autoroutes à péage, est en légère hausse (+ 0,2 % après - 0,6 %). La circulation des poids lourds français et étrangers et des cars progresse au même rythme qu'au trimestre précédent (+ 0,5 %), celle des véhicules légers (véhicules particuliers, véhicules utilitaires et motos) se redresse (+ 0,2 % après - 0,8 %).

### Graphique 9 : circulation routière et livraison de carburant en tonnes équivalent pétrole (Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



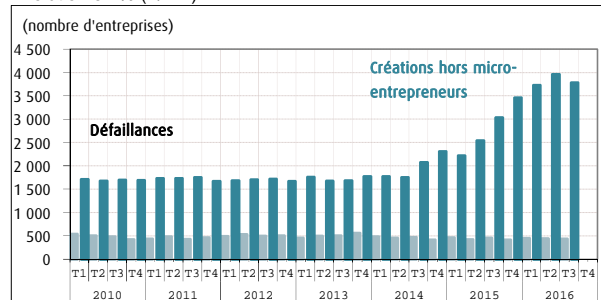
Sources : SOeS d'après Cerema ; Asfa ; CPDP

### LES CRÉATIONS D'ENTREPRISES ET LES DÉFAILLANCES DIMINUENT

Le nombre de créations d'entreprises du transport et de l'entreposage hors micro-entrepreneurs recule, ce qui met fin à six trimestres consécutifs de hausse (- 4,6 % après + 6,2 %). Le nombre de défaillances d'entreprises diminue (- 0,5 % après - 2,2 %).

### Graphique 10 : démographie des entreprises de transport (Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Source : Insee

### L'ACTIVITÉ DANS LES SERVICES AUXILIAIRES RALENTIT

L'activité des services auxiliaires de transport, mesurée par l'indice de production des services de transport, augmente de 0,5 % après + 0,3 %. La croissance des services auxiliaires de transport est soutenue par l'entreposage / manutention terrestre (+ 2,6 %) et l'organisation de transports (+ 1,6 %). Les services auxiliaires terrestres se redressent (+ 0,2 % après - 0,6 %), de même que les services annexes maritimes et fluviaux (+ 0,7 % après - 2,5 %).

La messagerie fret express est en repli (- 3,2 %) tout comme les services annexes aéroportuaires (- 0,6 %).

## La conjoncture des transports se redresse au troisième trimestre 2016

Les prix baissent dans la manutention (- 0,1 %) et les autres services de poste et de courrier (- 0,1 %). Ils augmentent dans la messagerie, fret express (+ 0,5 %) et sont stables dans l'entreposage (+ 0,0 %).

### L'EMPLOI SALARIÉ AUGMENTE LÉGÈREMENT, L'INTÉRIM FORTEMENT

La progression de l'emploi salarié hors intérim du secteur du transport et de l'entreposage ralentit : + 0,1 % (soit 1 000 postes en plus, données CVS), après + 0,4 % au premier trimestre et + 0,6 % au deuxième trimestre. L'emploi intérimaire mobilisé par le secteur connaît sa plus forte hausse (+ 6,6 %) depuis la mi-2015. Au final, le secteur gagne 0,4 % d'emplois. L'ensemble des secteurs principalement marchands hors agriculture, s'améliore autant hors intérim, mais en prenant en compte le travail temporaire il augmente un peu moins (+ 0,3 %).

Au troisième trimestre 2016, contribuent à la croissance de l'emploi hors intérim le transport routier de fret et par conduites (+ 0,7 %), les transports terrestres de voyageurs non ferroviaires (+ 0,7 %), l'organisation du transport routier de fret (+ 0,5 %), les services auxiliaires (+ 0,4 %) et la manutention et l'entreposage (+ 0,2 %). A contrario, les activités de poste et de courrier (- 1,3 %), les transports aériens (- 0,8 %) et le transport ferroviaire (- 0,4 %) perdent des effectifs.

D'après les statistiques de l'Acoss, au troisième trimestre 2016 la masse salariale des entreprises de l'ensemble du secteur est en baisse de 0,2 %, après un accroissement de 1,1 % au trimestre précédent (données CVS).

### LE QUATRIÈME TRIMESTRE 2016 ATTENDU EN LÉGÈRE HAUSSE

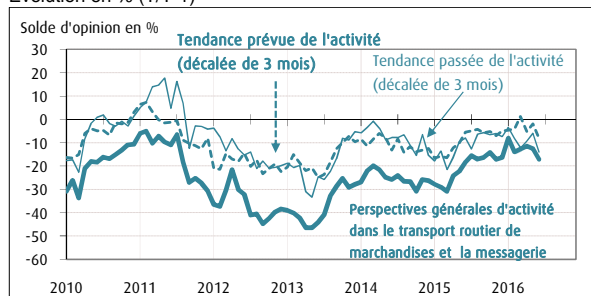
En décembre 2016, dans le transport routier de marchandises, le climat des affaires s'améliore franchement (+ 4 points). À 108, il se situe solidement au-dessus de sa moyenne de long terme. Les soldes sur l'activité et la demande prévues, ainsi que sur les effectifs, passés et prévus, augmentent nettement.

Au quatrième trimestre le PIB croîtrait de + 0,4 %, la production manufacturière de + 0,1 %. La consommation des ménages progresserait de + 0,5 %, comme l'investissement des entreprises (+ 0,5 %).

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

(Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Source : Insee, enquête mensuelle de conjoncture dans les services

## La conjoncture des transports se redresse au troisième trimestre 2016

### Séries statistiques des transports

Données et évolutions CVS-CJO sauf mention contraire, signalée par une astérisque et/ou par la couleur bleu soutenu	Niveau	Évolution (en %)				
		2015	2015	Trimestrielles (T / T-1)		
	2015			2016		
				T4	T1	T2
<b>Transport intérieur de marchandises (1)</b>						
<b>Total fret terrestre intérieur</b>	190,0	- 4,9	- 2,0	2,2	- 2,8	2,9
National	166,8	- 5,2	- 2,1	2,9	- 2,8	3,4
International	23,2	- 2,8	- 1,2	- 3,0	- 3,1	- 1,4
<b>Fret routier intérieur total (provisoire au T3 2016)</b>	148,2	- 7,0	- 2,5	3,6	- 2,4	3,3
Routier national	140,8	- 6,7	- 2,6	3,9	- 2,3	3,9
Routier international	7,4	- 11,9	- 0,5	- 1,5	- 4,7	- 9,2
Routier compte d'autrui	115,5	- 8,9	- 3,4	0,6	- 1,2	4,3
Routier compte propre	32,7	0,6	0,5	13,6	- 6,3	- 0,1
<b>Fret ferroviaire intérieur total (yc opérateurs privés)</b>	34,3	5,7	1,3	- 3,5	- 7,2	6,0
Ferroviaire national	21,4	6,1	1,2	- 2,8	- 7,3	4,6
Ferroviaire international	12,9	3,4	1,5	- 4,6	- 7,1	8,5
			Trimestrielles (T/T-4)			
<b>Fluvial intérieur total</b>	7,5	- 3,6	- 16,0	- 11,9	0,4	- 13,4
Fluvial national	4,6	- 4,1	- 13,8	- 11,2	1,1	- 11,1
Fluvial international	2,9	- 2,7	- 19,7	- 13,3	- 0,7	- 16,9
<b>Transport maritime total (2a) : activité portuaire</b>	294,9	0,9	0,0	- 0,6	- 3,2	2,3
Entrées	187,1	- 0,9	0,7	- 1,5	- 4,3	6,3
Sorties	107,8	4,7	- 1,2	1,1	- 1,3	- 4,5
<b>Fret aérien (2b)</b>	2,4	0,9	2,1	- 0,3	- 0,2	- 0,3
			Trimestrielles (T/T-4)			
<b>Transports de pétrole brut/produits raffinés par oléoducs (3)</b>	35,8	1,4	- 2,3	- 0,6	0,8	- 4,8
<b>Transports intérieurs de voyageurs (4)</b>						
<b>Transport en commun IdF</b>	30,5	1,0	0,6	2,9	- 2,0	0,5
<b>RATP total</b>	16,6	0,1	- 1,2	2,2	0,5	- 2,3
RATP métro et RER	12,8	- 0,6	- 1,9	2,5	0,5	- 2,9
RATP autobus (yc tramway)	3,8	2,5	1,1	1,4	0,3	- 0,1
Trains sous convention Stif (trains IdF et RER hors RATP)	13,9	2,2	2,8	3,8	- 4,8	3,9
<b>Transport ferroviaire</b>	75,4	0,4	- 2,2	0,3	- 2,9	1,9
Trains à grande vitesse	54,2	0,9	- 2,8	0,7	- 1,6	1,5
Trains interurbains (hors trains à grande vitesse)	7,6	- 1,9	- 1,4	- 0,6	- 7,4	0,7
Trains sous convention Conseils régionaux de province	13,6	- 0,2	- 0,3	- 0,7	- 5,6	4,3
<b>Transport aérien : passagers dans les aéroports</b>						
Aéroports Paris pour l'international	79,2	3,6	- 2,8	1,6	0,8	- 0,3
Aéroports Paris pour l'intérieur	76,2	0,4	- 2,2	3,1	- 0,4	- 1,7
Aéroports province (12 principaux) pour l'international	27,1	4,8	- 0,3	3,1	1,8	0,3
Aéroports province (12 principaux) pour l'intérieur	25,4	0,8	- 1,1	3,0	2,6	- 1,9
<b>Automobiles (5)</b>						
<b>Immatriculations neuves (*)</b>	1 886	6,8	- 0,1	4,8	- 1,0	- 2,1
Moteurs à essence	778	24,8	6,1	9,3	1,0	- 1,5
Moteurs diesel	1 089	- 3,5	- 4,5	1,2	- 2,8	- 2,7
<b>Livraisons de carburants (6)</b>						
Essence	7,2	1,1	2,5	- 2,5	1,4	2,3
Gazole	34,7	0,8	1,1	- 0,1	- 1,8	0,2
<b>Circulation routière (7)</b>						
Indice du réseau routier national	1,2	1,9	0,9	1,0	- 0,2	n.d.
Trafic du réseau routier national concédé	89,6	2,8	1,3	1,4	- 0,6	0,2
<b>Entreprises du transport-entreposage (8)</b>						
Créations d'entreprises hors micro-entrepreneurs	11 247	42,3	14,2	7,7	6,2	- 4,6
Défaillances d'entreprises	1 741	- 3,8	- 9,5	8,8	- 2,2	- 0,5
<b>La production marchande (9) (**)</b>						
Indice de production de services de transport	116,0	- 0,5	- 1,2	1,1	- 1,7	0,6
Indice de chiffre d'affaires en valeur - Transports et entreposage	37,6	1,8	- 1,1	1,0	- 0,8	- 0,4
<b>Véhicules utilitaires (10) (**)</b>						
Immatriculations de poids lourds neufs	43,0	10,5	5,5	2,6	5,2	- 2,0
Immatriculation de véhicules utilitaires légers neufs	377,3	1,9	3,2	3,2	3,3	- 4,4
<b>Marché du travail (11)</b>						
Effectifs salariés transport et entreposage	1 342	0,3	0,1	0,4	0,6	0,1
Demandeurs d'emploi -Métiers Transport et Logistique* **	537,9	4,7	0,9	- 0,8	- 0,7	0,8

\* Valeurs au 31/12.

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

n.d. : non disponible

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

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

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

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

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

(5) Source : SOeS - unité : milliers.

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

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

(8) Sources : Insee ; SOeS.

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

(10) Source : SOeS - unité : milliers.

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

(\*) Évolutions annuelles en données brutes

## MÉTHODOLOGIE

### Sources

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

### Méthode

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

### La correction des variations saisonnières et des jours ouvrables

Bien souvent, les séries reflétant une activité socio-économique sont sensibles aux saisons. La série corrigée des variations saisonnières (CVS), construite à partir de la série initiale dite « série brute », permet de neutraliser l'effet habituel des saisons pour mieux faire ressortir à la fois les tendances de fond et les évolutions exceptionnelles. Contrairement au « glissement annuel » où pour éliminer la saisonnalité, on compare un trimestre avec le même trimestre de l'année précédente, la série CVS permet de comparer directement chaque trimestre avec le trimestre précédent. Cela lui confère deux avantages par rapport au glissement annuel. D'une part, l'interprétation d'un trimestre ne dépend que du passé récent et non d'événements survenus

jusqu'à un an auparavant. D'autre part, on détecte tout de suite les retournements et on mesure correctement les nouvelles tendances sans retard, contrairement au glissement annuel qui ne repère les changements de tendance que six mois plus tard. La série corrigée des jours ouvrables (CJO) permet de neutraliser l'impact des nombres inégaux de jours ouvrables d'un trimestre à l'autre, de la même façon que la série CVS neutralise l'impact des différentes saisons. La combinaison des CVS et des CJO permet de fournir une information sur l'évolution instantanée des phénomènes économiques, abstraction faite des phénomènes calendaires explicables habituels. Pour en savoir plus, consulter le site [www.statistiques-developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques-developpement-durable.gouv.fr), rubrique Glossaire (au pied de la page d'accueil).

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

### Diffusion

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

Katell PÉNARD, SOeS  
Alexandra ALBENQUE, SOeS  
Benoît MATHIEU, SOeS

Directeur de publication : Sylvain Moreau

Dépôt légal : janvier 2017

ISSN : en cours

# commissariat général au développement durable

Commissariat général au développement durable

Service de l'observation et des statistiques

Tour Séquoia

92055 La Défense cedex

Mél. : [diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr)

[www.statistiques-developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques-developpement-durable.gouv.fr)

