

# L'activité de transport est quasi stable au deuxième trimestre 2024

OCTOBRE 2024

Au deuxième trimestre 2024, le volume de la production marchande de transport est quasiment stable par rapport au premier trimestre (- 0,1 % après + 2,0 %). L'activité se stabilise dans le transport de voyageurs (+ 0,0 %), après avoir augmenté les quatre trimestres précédents. Elle se replie dans le transport de marchandises (- 1,2 %), pour la première fois depuis quatre trimestres, tandis qu'elle continue à croître dans les autres services de transport (+ 0,9 %, après + 1,7 %). Au deuxième trimestre 2024, l'emploi salarié hors intérim du secteur des transports et de l'entreposage est quasi stable (+ 0,1 %). L'emploi intérimaire mobilisé par le secteur se replie (- 2,0 %, après + 1,9 % au premier trimestre 2024). L'effectif total du secteur s'établit à 1 557 400 salariés. Dans l'ensemble du secteur privé, les effectifs salariés hors intérimaires sont quasi stables au deuxième trimestre 2024 (- 0,1 %), tandis que l'intérim continue de diminuer (- 2,2 %) pour le sixième trimestre consécutif.

Sur le marché du travail, le nombre de demandeurs d'emploi (catégories A, B, C) dans les métiers du transport et de la logistique fléchit au deuxième trimestre 2024 (- 1,1 %) après quatre trimestres de hausse. Le nombre total de demandeurs d'emploi (catégories A, B, C) diminue au deuxième trimestre 2024 (- 0,2 %).

## LA PRODUCTION MARCHANDE DE TRANSPORT EST QUASI STABLE AU DEUXIÈME TRIMESTRE 2024

Au deuxième trimestre 2024, la production de services de transport par les entreprises résidentes, mesurée par l'indice d'activité des services de transport (IAST), est quasiment stable (- 0,1 %) par rapport au premier trimestre.

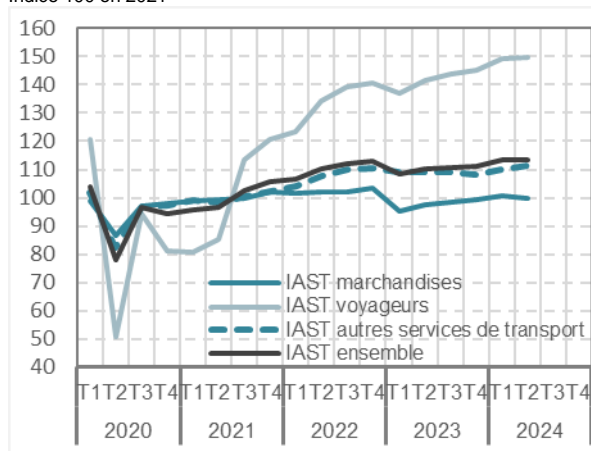
L'activité des services de transport de voyageurs est stable ce trimestre (+ 0,0 %), après avoir augmenté durant quatre trimestres. Le recul de l'activité des services de transport de marchandises (- 1,2 %, après + 1,5 % au premier trimestre) est compensé par la poursuite de la croissance dans les autres services de transport (+ 0,9 %, après + 1,7 %).

Sur plus longue période, l'activité de transport n'a pas retrouvé son niveau du troisième trimestre 2019, avant la grève contre la réforme des retraites et la crise du Covid. Au deuxième trimestre 2024, elle lui est inférieure de 4,9 %

dans le transport de marchandises, de 2,4 % dans les autres services de transport. L'activité des transports de voyageurs, qui avait été très durement affectée par ces crises, a en revanche légèrement dépassé son niveau du troisième trimestre 2019 (+ 0,5 %).

## Graphique 1 : indice d'activité des services de transport

(indices CVS-CJO)  
Indice 100 en 2021



Source : SDES

Au deuxième trimestre 2024, le produit intérieur brut (PIB) croît de nouveau modérément en volume, à + 0,2 % par rapport au premier trimestre 2024, après + 0,3 % au trimestre précédent. La consommation des ménages est atone (+ 0,1 %, après - 0,1 % au premier trimestre 2024). Les achats de matériel de transport par les ménages rebondissent (+ 1,3 %). Ils avaient nettement diminué au premier trimestre (- 3,5 %) en contrecoup des anticipations au quatrième trimestre 2023 de critères plus restrictifs en 2024 pour l'attribution du « bonus écologique » lors de l'achat d'un véhicule électrique. La croissance des achats de services de transport se poursuit (+ 1,8 %, après + 0,5 %).

## L'activité de transport est quasi stable au deuxième trimestre 2024

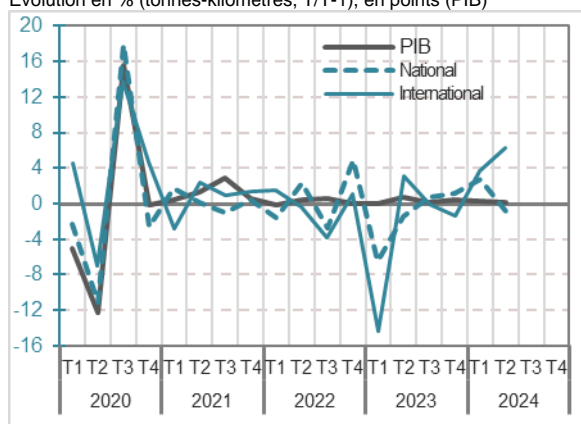
### LE FRET TERRESTRE INTÉRIEUR FLÉCHIT AU DEUXIÈME TRIMESTRE 2024

Le fret terrestre intérieur, exprimé en tonnes-kilomètres, se contracte de 0,2 % au deuxième trimestre 2024, après trois trimestres en hausse. Cet affaiblissement de l'activité est dû à un recul du transport routier, alors que les transports ferroviaire et fluvial rebondissent au deuxième trimestre. Le fret national, qui représente 89,9 % du trafic intérieur ce trimestre, recule (- 0,9 %, après + 2,8 % au premier trimestre). À l'inverse, la croissance du fret international accélère (+ 6,2 %, après + 3,6 % au premier trimestre).

#### Graphique 2 : fret terrestre

(indices CVS-CJO)

Évolution en % (tonnes-kilomètres, T/T-1), en points (PIB)



Sources : SDES ; Insee

### L'ACTIVITÉ DE TRANSPORT ROUTIER SE REPLIE AU DEUXIÈME TRIMESTRE 2024

L'activité intérieure de transport routier de marchandises des véhicules immatriculés en France se contracte de 0,8 % au deuxième trimestre 2024, en données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables (CVS-CJO).

Ce repli modéré fait suite à deux trimestres de rebond : + 2,7 % au premier trimestre 2024 après + 1,6 % au quatrième trimestre 2023 (données révisées). Avant ce rebond, 2023 avait connu trois baisses trimestrielles consécutives dont deux assez fortes au premier semestre (- 4,8 % au premier trimestre et - 3,0 % au deuxième).

Avec 41,8 milliards de tonnes-kilomètres effectuées sur le territoire métropolitain au deuxième trimestre 2024, le transport routier intérieur de marchandises du pavillon français reste bien en deçà du pic de 44,0 milliards de tonnes-kilomètres observé au quatrième trimestre 2022.

Le transport routier intérieur de marchandises opéré pour compte d'autrui recule de 2,7 % après une hausse de 2,8 % au premier trimestre 2024. Il revient à sa valeur du quatrième trimestre 2023, soit 36,6 milliards de tonnes-kilomètres.

Le transport pour compte propre, en revanche, s'affiche en forte hausse, de 14,6 %, après + 2,2 % au premier trimestre 2024 (données révisées). Sa part au sein de l'activité intérieure du pavillon français atteint ainsi près de 12,5 % au deuxième trimestre 2024 alors qu'elle avait été inférieure à 11 % lors des trois trimestres précédents.

Le nombre de tonnes-kilomètres réalisées entre une origine et une destination situées sur le territoire national représente 95,5 % de l'activité de transport routier intérieur de marchandises au deuxième trimestre 2024. Ce transport dit « national » se replie de 1,4 % après + 2,9 % au premier trimestre (données révisées).

La partie intérieure de l'activité de transport international du pavillon français rebondit vivement, de 13,2 %, après - 2,1 % au premier trimestre 2024. Moins de 2,0 milliards de tonnes-kilomètres ont été parcourues sur le territoire français dans le cadre d'un transport international à comparer à près de 40,0 milliards pour le transport national.

Près de 77 % de l'activité de transport routier intérieur de marchandises est réalisée lors de parcours de moyennes et longues distances (150 km ou plus) au deuxième trimestre 2024. Avec 32,1 milliards de tonnes-kilomètres pour ces distances, cette activité est en légère diminution par rapport au trimestre précédent (- 0,5 %).

L'activité lors de trajets sur de plus courtes distances (moins de 150 km) baisse un peu plus : - 1,7 %, après + 0,7 % au premier trimestre 2024 (données révisées).

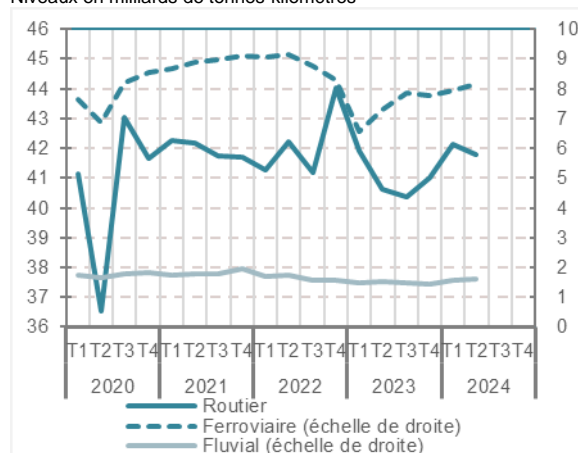
L'activité du fret ferroviaire augmente de nouveau au deuxième trimestre 2024 (+ 2,8 %), à un rythme proche de celui du trimestre précédent (+ 2,5 %). Elle s'établit à 8,2 milliards de tonnes-kilomètres, en données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables. Le trafic augmente un peu plus vite sur les trajets nationaux (+ 3,6 %) que sur les trajets internationaux y compris transit (+ 1,6 %). Le fret ferroviaire avait atteint un niveau bas au premier trimestre 2023, perturbé par les grèves contre la réforme des retraites. Il est en hausse quasi continue depuis, mais reste inférieur à son niveau trimestriel moyen de 2022 (8,8 milliards de tonnes-kilomètres).

Le transport fluvial intérieur, y compris fluvio-maritime, augmente de nouveau au deuxième trimestre (+ 1,9 %), à un rythme ralenti par rapport au trimestre précédent (+ 9,8 %). Cette hausse est portée par le trafic international, qui s'accroît de 12,4 %, soit un deuxième trimestre consécutif de hausse supérieure à 10 %. Le trafic national, qui représente près des deux tiers du transport fluvial, diminue en revanche de 4,2 %, après une hausse de 6,5 % au premier trimestre.

#### Graphique 3 : fret terrestre par mode

(CVS-CJO)

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres



Sources : SDES, TRM ; SDES, tous opérateurs ferroviaires ; VNF

## L'activité de transport est quasi stable au deuxième trimestre 2024

Dans le transport routier, le prix de revient du transport longue distance (pour un ensemble articulé jusqu'à 44 tonnes) diminue au deuxième trimestre (-0,8 %) après trois trimestres de hausse. Cette baisse est due à la diminution de l'indice du gazole professionnel (-3,4 %). Tous les autres indices sont soit stables (« frais de déplacement longue distance », « conducteur longue distance ») soit en augmentation (jusqu'à +0,9 % pour les « infrastructures »).

Les prix du transport ferroviaire de marchandises accélèrent au deuxième trimestre 2024 (+0,8 %, après +0,2 %). Cette hausse trimestrielle est la neuvième consécutive.

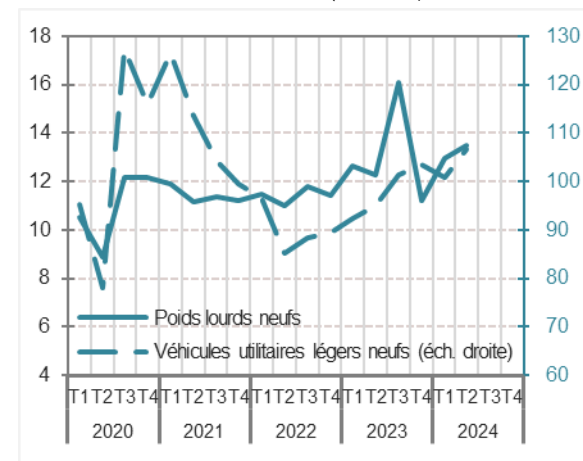
### LE MARCHÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS ET DES POIDS LOURDS EST EN HAUSSE

Au deuxième trimestre, 106 600 véhicules utilitaires légers neufs ont été immatriculés, soit une hausse de 5,7 % (données CVS-CJO). Ce niveau est juste au-dessus de la moyenne trimestrielle sur les dix dernières années (102 500 immatriculations).

Les ventes de poids lourds neufs augmentent également ce trimestre de 4,3 %, à 13 500 unités. Cette hausse est portée par les camions (+13,8 %) alors que les immatriculations de tracteurs routiers sont en baisse (-3,6 %). Les immatriculations de bus et de cars sont en forte hausse ce trimestre (+27,1 %) après un net rebond le trimestre précédent. Le marché du véhicule utilitaire neuf est toujours marqué par les difficultés des constructeurs à livrer les commandes passées jusqu'à un an auparavant, en raison des pénuries de composants.

#### Graphique 4 : immatriculations de véhicules utilitaires neufs

Nombre d'immatriculations, en milliers (CVS-CJO)



Champ : France.

Source : SDES, RSVERO

### L'ACTIVITÉ PORTUAIRE STAGNE

Au deuxième trimestre 2024, le trafic de marchandises transitant par les grands ports de commerce métropolitains augmente de nouveau faiblement (+0,3 %) par rapport au trimestre précédent, et s'établit à 72,0 millions de tonnes (Mt).

Cette quasi stabilité est le fruit de deux évolutions opposées : le trafic entrant de l'hexagone progresse de 3,7 % ce trimestre, après -3,8 % au premier trimestre

2024. A l'inverse, le trafic sortant se contracte, de 5,6 %, après +7,7 % au premier trimestre.

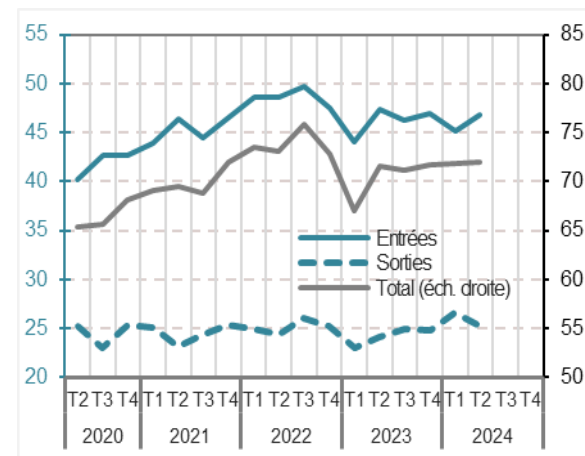
La hausse des entrées dans les ports ce trimestre est principalement due à une forte croissance des débarquements de vracs solides (+16,4%), en particulier des importations de produits agricoles destinés à l'élevage (alimentation animale), ainsi que des importations de charbon et de minerais, qui avaient été ralenties au premier trimestre, pénalisées par les difficultés de la filière sidérurgique française. Le vrac solide contribue pour près des deux tiers de la hausse des entrées ce trimestre. Les trafics entrants de conteneurs (+8,1 %) expliquent 28 % de la croissance des entrées ce trimestre. Les évolutions des autres composantes du trafic (vracs liquides et rouliers) contribuent peu à l'évolution globale ce trimestre. Les entrées de vracs liquides (produits pétroliers principalement) représentent toutefois 56 % des entrées dans les ports au deuxième trimestre 2024.

Le recul des sorties est presque uniquement dû au repli des vracs solides qui diminuent de 24,9 % après avoir atteint au premier trimestre 2024 un niveau inédit depuis près de quatre ans. Ce trafic sortant, constitué aux trois quarts de céréales, reste néanmoins supérieur de 14,1 % à ce qu'il était un an auparavant.

#### Graphique 5 : ports maritimes

(CVS-CJO)

Niveaux en millions de tonnes



Champ : grands ports maritimes de métropole (GPM) et port de Calais.

Source : SDES

Dans le transport maritime, les prix augmentent de nouveau (+5,9 %), après une hausse prononcée au premier trimestre 2024 (+15,1 %). Cette nouvelle hausse est toujours la conséquence des tensions en mer Rouge, qui ont conduit les compagnies maritimes à dérouter leurs navires par le cap de Bonne-Espérance pour éviter le passage par le canal de Suez. Cela a pour conséquence un net allongement des temps de parcours, d'où une moindre disponibilité des moyens de transport qui se répercute sur les prix.

### LE FRET AÉRIEN REPREND SA HAUSSE

Avec 0,6 million de tonnes transportées, le fret aérien reprend au deuxième trimestre 2024 sa croissance (+1,6 %) interrompue au premier trimestre 2024 (-2,0 %), après trois trimestres consécutifs en hausse.

## L'activité de transport est quasi stable au deuxième trimestre 2024

Les prix du transport aérien de fret sont quasiment stables ce trimestre (- 0,1 %), après une nette baisse au premier trimestre 2024 (- 4,6 %).

Le transport d'hydrocarbures par oléoduc recule de nouveau nettement au deuxième trimestre 2024 (- 9,7 %) après une forte baisse au premier trimestre (- 7,7 %). Ces évolutions sont dues aux arrêts de plusieurs raffineries au cours du premier semestre.

### LE TRANSPORT COLLECTIF TERRESTRE DE VOYAGEURS DIMINUE

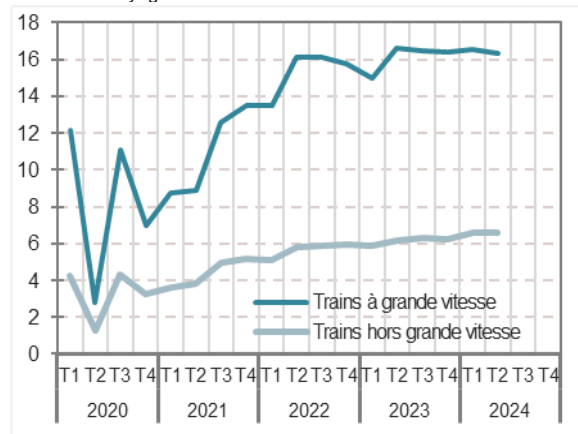
Le transport collectif terrestre intérieur de voyageurs (hors transports en commun urbains de province et transports routiers de voyageurs par autocar) se réduit légèrement au deuxième trimestre 2024 (- 0,8 %), après une hausse sensible au premier trimestre 2024 (+ 3,1 %).

Le nombre de voyageurs-kilomètres transportés par voie ferroviaire hors Île-de-France se replie au deuxième trimestre 2024 (- 0,9 %), après une hausse prononcée au premier trimestre (+ 2,1 %). Ce recul est dû au trafic sur les lignes à grande vitesse qui diminue de 1,4 % ce trimestre, en raison notamment d'une météo défavorable, qui a pu décourager les déplacements de loisir, et d'un attentisme en raison des Jeux olympiques de Paris, débutant mi-juillet. Le trafic sur les lignes classiques (intercités et trains sous convention des conseils régionaux) s'accroît faiblement ce trimestre (+ 0,3 %), après une forte hausse au premier trimestre (+ 5,4 %). Le nombre de voyageurs-kilomètres transportés en France, qui avait atteint un niveau inédit au premier trimestre à la fois sur les lignes à grande vitesse et sur les autres lignes, reste néanmoins à un très haut niveau depuis plus d'un an.

### Graphique 6 : transport ferré de voyageurs hors Île-de-France

(CVS-CJO)

Milliards de voyageurs-kilomètres



Source : SDES, d'après tous opérateurs ferroviaires

En Île-de-France, le transport collectif de voyageurs recule légèrement au deuxième trimestre 2024 (- 0,4 %). Il avait fortement augmenté au premier trimestre (+ 6,2 %), notamment sur le réseau RATP. Ce dernier se contracte de 2,0 %, après + 8,3 % au premier trimestre. La fréquentation est en baisse à la fois sur le réseau ferré (métro et RER), avec - 2,1 % par rapport au premier trimestre, et sur le réseau des bus et tramways (- 1,8 %). La préparation des Jeux olympiques a entraîné des réductions de circulation sur des lignes de bus essentiellement dans Paris intra-

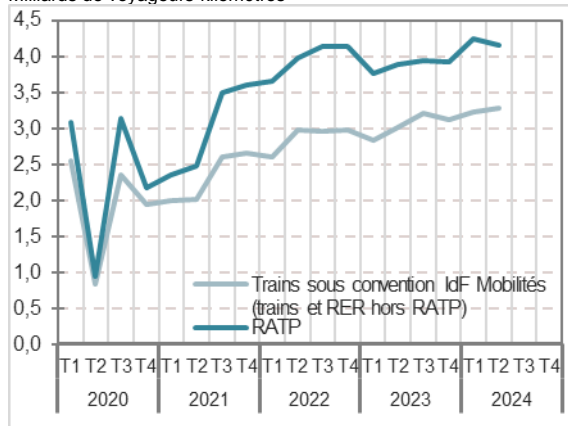
muros. Le trafic sur le tramway résiste mieux, avec notamment le prolongement d'une ligne dans Paris.

En revanche, sur le réseau des trains sous convention Île-de-France Mobilités, le trafic augmente de nouveau (+ 1,6 %, après + 3,6 % au trimestre précédent). Sur ce dernier réseau, le trafic est à son plus haut niveau depuis le troisième trimestre 2019.

### Graphique 7 : transport en commun urbain en Île-de-France

(CVS-CJO)

Milliards de voyageurs-kilomètres



Source : SDES, d'après RATP, SNCF

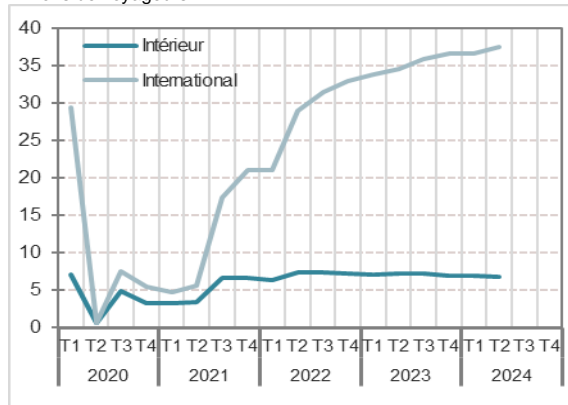
### LE TRANSPORT AÉRIEN DE VOYAGEURS REPART À LA HAUSSE AU DEUXIÈME TRIMESTRE 2024

Avec 43,7 millions de voyageurs transportés, en données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables, la croissance du transport aérien de voyageurs repart au deuxième trimestre 2024 (+ 1,8 %), après une pause au premier trimestre.

### Graphique 8 : transport aérien de voyageurs

(CVS-CJO)

Millions de voyageurs



Sources : SDES, d'après DGAC ; ADP

Le nombre de voyageurs aériens augmente uniquement sur les liaisons internationales (+ 2,6 %), à la fois au départ ou à l'arrivée de Paris (+ 2,3 %) et de la province (+ 3,1 %). En revanche, sur les liaisons intérieures, le trafic diminue pour le troisième trimestre consécutif (- 2,2 % au deuxième trimestre, après - 0,8 % au premier). Le nombre de voyageurs transportés diminue nettement sur les liaisons au départ ou à l'arrivée des



## L'activité de transport est quasi stable au deuxième trimestre 2024

aéroports de Paris (- 4,1 %), alors qu'il est stable sur les liaisons transversales (+ 0,0 %). Il avait nettement reculé au trimestre précédent sur ces dernières (- 5,7 %). Le trafic intérieur est ainsi orienté à la baisse depuis mi-2022.

Le trafic international dépasse désormais de 2,5 % son niveau du quatrième trimestre 2019, avant la crise sanitaire. Le trafic intérieur reste en revanche éloigné de son niveau d'avant-crise, à 80,7 % au deuxième trimestre 2024. Il est à 72,7 % de son niveau sur les liaisons radiales et 81,1 % sur les liaisons transversales. Seul le trafic avec l'outre-mer s'est rapproché de son niveau d'avant-crise (93,7 % de celui-ci).

### L'ACTIVITÉ DES AUTRES SERVICES DE TRANSPORT AUGMENTE AU DEUXIÈME TRIMESTRE 2024

L'activité des services auxiliaires de transport, mesurée par l'indice d'activité des services de transport, augmente de 0,9 % au deuxième trimestre 2024, après un rebond de 1,7 % au premier trimestre 2024. L'activité de la messagerie, fret express et organisation des transports de fret, première composante de cet ensemble, accélère ce trimestre (+ 3,4 %) après avoir augmenté à un rythme modéré les deux trimestres précédents (+ 0,7 %). Dans les services auxiliaires aux transports aériens, l'activité s'accroît également (+ 2,5 %), en lien avec la croissance du trafic aérien. Celle des services auxiliaires des transports maritimes est en faible hausse (+ 0,3 %), comme au premier trimestre (+ 0,2 %).

En revanche, dans l'entreposage et stockage, l'activité retrouve une tendance à la baisse (- 2,3 % ce trimestre). Elle a diminué chaque trimestre depuis le quatrième trimestre 2022, excepté au premier trimestre 2024. L'activité des services auxiliaires des transports terrestres se contracte également (- 0,8 %). La baisse est prononcée dans les services de manutention (- 6,9 %), faisant suite à une nette croissance au trimestre précédent (+ 5,1 %).

Au deuxième trimestre 2024, les prix de la messagerie-fret express augmentent de 1,8 %, après une quasi-stabilité au premier trimestre (- 0,1 %). Les prix de l'entreposage sont en hausse de 1,2 %, après + 1,8 % au trimestre précédent. Les prix de la manutention sont également de nouveau en hausse (+ 1,5 %, après + 1,7 % au premier trimestre).

### LE MARCHÉ AUTOMOBILE NEUF BAISSÉ DE NOUVEAU

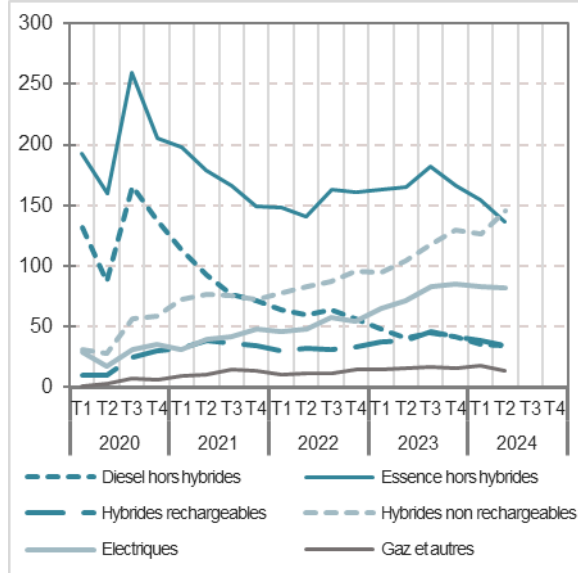
Les immatriculations de voitures neuves sont en baisse au deuxième trimestre 2024 (- 2,6 %), soit un troisième trimestre consécutif en recul. Près de 445 000 voitures particulières neuves ont été immatriculées ce trimestre.

Les motorisations essence (hors hybrides), diesel (hors hybrides) et hybride rechargeable sont en baisse (respectivement - 11,8 %, - 4,3 % et - 12,9 %). Les immatriculations de véhicules électriques diminuent plus légèrement (- 1,8 %). 82 000 voitures électriques ont été immatriculées ce trimestre, soit 18,4 % des voitures neuves. La réduction du bonus écologique dédié à l'achat de véhicules électriques neufs, effective en février 2024, n'a pas encore d'incidence, les immatriculations du trimestre correspondant à des commandes passées avant la mise en place de cette mesure. Les immatriculations de véhicules au gaz, principalement des bicarburations essence + GPL, chutent fortement (- 24,5 %). À l'inverse, les motorisations hybrides non rechargeables sont en hausse de 14,8 %.

### Graphique 9 : immatriculations de voitures particulières neuves

(CVS-CJO)

Nombre de véhicules, en milliers



Champ : France.

Source : SDES, RSVERO

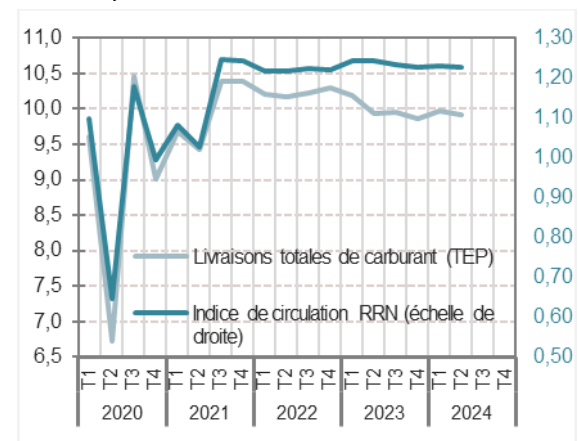
### LES LIVRAISONS DE CARBURANT SE REPLIENT

Les livraisons de carburant, en tonnes équivalent pétrole, diminuent au deuxième trimestre 2024 (- 0,5 %). Les livraisons d'essence continuent d'augmenter (+ 0,4 %, après + 3,1 % au premier trimestre 2024) tandis que les livraisons de gazole reprennent leur baisse (- 0,9 %), après une interruption au premier trimestre (+ 0,3 %).

### Graphique 10 : circulation routière et livraisons de carburant en tonnes équivalent pétrole

(CVS-CJO)

Millions de tonnes équivalent pétrole, indice de circulation base 1 en 2001, en moyenne annuelle



RRN = réseau routier national.

Sources : SDES, d'après Cerema ; Asfa ; CPDP

## L'activité de transport est quasi stable au deuxième trimestre 2024

Au deuxième trimestre 2024, le prix du baril de *Brent* exprimé en euros rebondit (+ 2,9 % en moyenne sur le trimestre), après - 1,9 % au trimestre précédent. Les tensions au Moyen-Orient contribuent à la volatilité des cours de l'énergie au premier semestre 2024.

### LES CRÉATIONS CLASSIQUES DIMINUENT ET LES DÉFAILLANCES ÉTABLISSENT UN NOUVEAU RECORD

Les créations « classiques » d'entreprises dans le secteur des transports et de l'entreposage, hors immatriculations de micro-entrepreneurs, diminuent au deuxième trimestre 2024 (- 3,7 %) après quatre trimestres de hausse. Elles s'établissent à 3 930 nouvelles entreprises, soit 15,2 % de l'ensemble des créations dans les transports et l'entreposage (micro-entreprises incluses). Dans l'ensemble des secteurs, la création d'entreprises recule également, de 1,6 % ce trimestre.

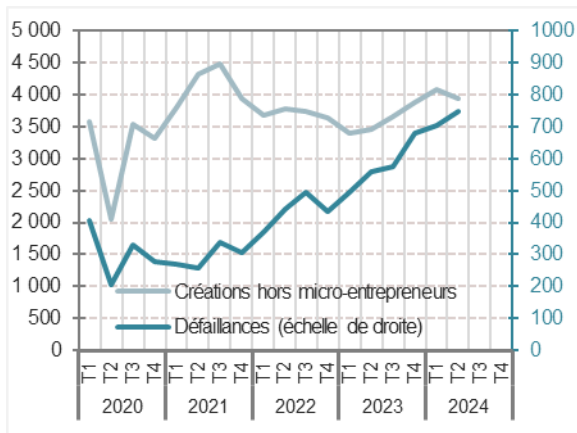
Au deuxième trimestre 2024, les défaillances d'entreprises augmentent (+ 6,6 %) pour le sixième trimestre consécutif dans les transports et l'entreposage. Elles s'élèvent à 748 unités, soit le plus haut niveau jamais atteint depuis 1990. La hausse est plus prononcée que dans l'ensemble des secteurs d'activité (+ 3,3 % au deuxième trimestre 2024).

**Avertissement :** les évolutions des créations d'entreprises enregistrées depuis le début de l'année 2023 doivent être interprétées avec prudence. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023, les formalités de création d'entreprises doivent obligatoirement s'effectuer sur le guichet électronique des formalités d'entreprises. Ce changement important a fragilisé le suivi conjoncturel des créations d'entreprises en 2023, en raison notamment d'une modification des délais d'enregistrement des déclarations dans le répertoire Sirene. Pour plus d'informations : [Insee - Créations d'entreprises - janvier 2023](#).

### Graphique 11 : démographie des entreprises de transport

(CVS-CJO)

Nombre d'entreprises



Sources : Insee ; Banque de France

### L'EMPLOI SALARIÉ HORS INTÉRIM DU SECTEUR DES TRANSPORTS ET DE L'ENTREPOSAGE EST QUASI STABLE (+ 0,1 %)

Au deuxième trimestre 2024, l'emploi salarié hors intérim du secteur des transports et de l'entreposage est quasi stable pour le troisième trimestre consécutif (+ 0,1 %, après + 0,1 % au quatrième trimestre 2023 et + 0,1 % au premier trimestre 2024). L'effectif du secteur (hors intérimaires) s'établit à 1 447 200 salariés.

Au deuxième trimestre 2024, les créations nettes d'emploi restent dynamiques dans le transport aérien (+ 1,1 %, soit + 700 emplois) pour le neuvième trimestre consécutif. La hausse de l'emploi se poursuit vigoureusement dans les transports terrestres de voyageurs hors ferroviaire (+ 0,8 %, soit + 2 000 emplois). Cette hausse est portée par l'augmentation des effectifs salariés des transports routiers de voyageurs (+ 0,6 %, soit + 600 emplois) et des transports urbains de voyageurs (+ 0,5 %, soit + 800 emplois). L'emploi augmente de 0,5 % (+ 700 emplois) au deuxième trimestre 2024 dans l'exploitation des infrastructures. Les effectifs salariés rebondissent dans le transport ferroviaire (+ 0,3 %, soit + 300 emplois) après avoir fléchi au trimestre précédent (- 1,1 %). L'emploi continue d'augmenter dans les activités de manutention et d'entreposage (+ 0,3 %, soit + 500 emplois) pour le troisième trimestre consécutif.

Dans l'organisation du transport de fret, les effectifs salariés sont stables.

À l'inverse, le transport routier de fret (TRF), plus gros employeur du secteur avec 425 800 salariés, perd de nouveau des emplois ce trimestre (- 0,3 %, - 1 400 emplois). Les créations d'emploi dans le TRF, auparavant très dynamiques y compris pendant la crise sanitaire, marquent le pas depuis le premier trimestre 2022.

Au deuxième trimestre 2024, la part des offres d'emploi durable (CDI ou CDD de plus de 6 mois) dans les métiers du transport et de la logistique diminue par rapport au trimestre précédent et s'établit à 50 %. La part des offres assorties de contrats d'un à six mois est stable à 43 %, et celle des offres d'emploi occasionnel (de moins d'un mois) augmente à 7 %.

Dans le secteur des transports et de l'entreposage, le nombre des déclarations d'embauche de plus d'un mois hors intérim rebondit (+ 1,8 %, après - 1,6 % au premier trimestre 2024). Sur un an, le nombre des déclarations d'embauche de plus d'un mois hors intérim augmente de 0,9 %.

Le taux d'emplois vacants – rapport entre les emplois vacants d'une part, et la somme des postes occupés et des emplois vacants d'autre part – s'établit à 1,8 % (contre 2,8 % dans l'ensemble du secteur privé).

Le coût horaire du travail dans le secteur des transports et de l'entreposage, mesuré par l'indice du coût du travail – coût horaire, augmente de 3,8 % au deuxième trimestre 2024 par rapport au deuxième trimestre 2023.

### LES TENDANCES PRÉVUES DE LA DEMANDE ET DE L'ACTIVITÉ SE DÉGRADENT DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

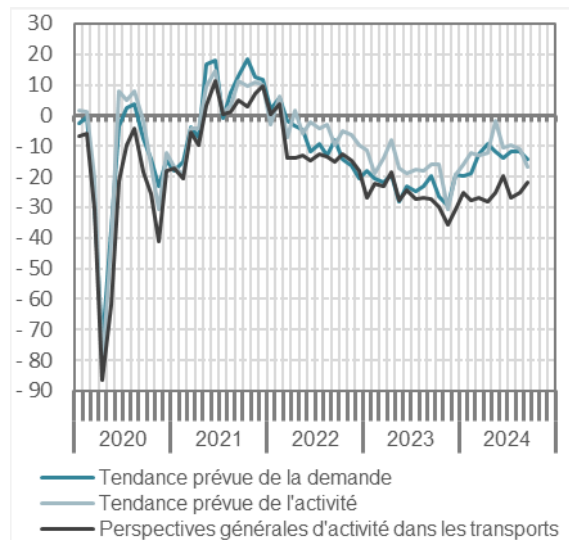
Dans le transport routier de marchandises, le climat des affaires se dégrade légèrement en moyenne au troisième trimestre 2024 par rapport au deuxième trimestre et reste bien en dessous de sa moyenne de long terme.

## L'activité de transport est quasi stable au deuxième trimestre 2024

Les perspectives générales d'activité sont stables en moyenne au troisième trimestre par rapport au deuxième trimestre, avec une amélioration en septembre. En revanche, les soldes d'opinion sur les tendances prévues de l'activité et de la demande se dégradent, après un rebond au deuxième trimestre.

### Graphique 12 : conjoncture dans le transport routier de marchandises et la messagerie

(indices CVS-CJO)  
Soldes d'opinion en %



Source : Insee, enquête mensuelle de conjoncture dans les services

## L'activité de transport est quasi stable au deuxième trimestre 2024

### Séries statistiques des transports de marchandises

Données et évolutions CVS-CJO sauf mention contraire, signalée par un astérisque et/ou par la couleur bleu soutenu	Niveaux		Évolutions (en %)					
			Annuelle	Trimestrielles (T / T-1)				
	2023	2024		2023	2023			2024
		T2	T2		T3	T4	T1	T2
<b>Transport intérieur de marchandises (1)</b>								
<b>Total fret terrestre intérieur</b>	<b>199,1</b>	<b>51,5</b>	<b>- 5,3</b>	<b>- 1,0</b>	<b>0,6</b>	<b>0,9</b>	<b>2,9</b>	<b>- 0,2</b>
National	178,6	45,9	- 4,3	- 1,5	0,7	1,2	2,8	- 0,9
International	20,5	5,6	- 13,7	3,1	0,0	- 1,3	3,6	6,2
<b>Fret routier intérieur total</b>	<b>163,9</b>	<b>41,8</b>	<b>- 2,8</b>	<b>- 3,0</b>	<b>- 0,6</b>	<b>1,6</b>	<b>2,7</b>	<b>- 0,8</b>
<i>Routier national</i>	157,1	39,9	- 2,7	- 2,9	- 0,6	1,5	2,9	- 1,4
<i>Routier international</i>	6,8	1,9	- 6,4	- 6,4	- 1,3	3,0	- 2,1	13,2
<i>Routier compte d'autrui</i>	144,9	36,6	- 2,2	- 2,5	0,6	1,7	2,8	- 2,7
<i>Routier compte propre</i>	19,0	5,2	- 7,5	- 7,0	- 9,5	0,4	2,2	14,6
<i>Courte distance (moins de 150 km)</i>	39,0	9,7	- 1,4	2,2	- 2,5	1,4	0,7	- 1,7
<i>Longue distance (150 km et plus)</i>	124,9	32,1	- 3,3	- 4,6	0,0	1,6	3,4	- 0,5
<b>Fret ferroviaire intérieur total (y-c. opérateurs privés)</b>	<b>29,5</b>	<b>8,2</b>	<b>- 16,3</b>	<b>11,3</b>	<b>7,6</b>	<b>- 1,4</b>	<b>2,5</b>	<b>2,8</b>
Ferroviaire national	17,7	5,0	- 15,4	12,8	10,2	- 0,1	1,0	3,6
Ferroviaire international	11,8	3,2	- 17,7	9,0	3,8	- 3,5	4,9	1,6
<b>Fret fluvial intérieur total *</b>	<b>5,9</b>	<b>1,6</b>	<b>- 10,2</b>	<b>2,2</b>	<b>- 0,8</b>	<b>- 4,2</b>	<b>9,8</b>	<b>1,9</b>
Fluvial national	3,7	1,0	- 9,5	- 1,6	11,6	- 5,1	6,5	- 4,2
Fluvial international	2,2	0,6	- 11,5	8,2	- 18,5	- 2,6	16,0	12,4
<b>Transport maritime total (2a) : activité portuaire</b>	<b>281,3</b>	<b>72,0</b>	<b>- 4,7</b>	<b>6,7</b>	<b>- 0,4</b>	<b>0,6</b>	<b>0,2</b>	<b>0,3</b>
Entrées	184,5	46,8	- 5,1	7,6	- 2,2	1,3	- 3,8	3,7
Sorties	96,8	25,1	- 3,9	5,0	3,0	- 0,7	7,7	- 5,6
<b>Fret aérien (2b)</b>	<b>2,2</b>	<b>0,6</b>	<b>- 1,5</b>	<b>1,0</b>	<b>2,1</b>	<b>2,3</b>	<b>- 2,0</b>	<b>1,6</b>
<b>Transport de pétrole brut / produits raffinés par oléoducs* (3)</b>	<b>7 826</b>	<b>1 727</b>	<b>2,2</b>	<b>13,0</b>	<b>6,1</b>	<b>0,0</b>	<b>- 7,7</b>	<b>- 9,7</b>

(1) Sources : SDES, TRM – Insee ; SDES, tous opérateurs ferroviaires ; VNF / unité : milliards de tonnes-kilomètres, transport intérieur y compris fluviomaritime et transit.

(2a) Sources : DGITM puis SDES depuis 2016 / unité : millions de tonnes.

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

(3) Source : DGEC / unité : millions de tonnes-kilomètres. Cette série ne comprend que les trois principaux réseaux d'oléoducs et diffère donc de celle publiée par le SDES dans les comptes annuels.

\* Le champ du transport fluvial inclut désormais le trafic fluviomaritime et le transit. Les séries ont été réropolées sur ce champ.



## L'activité de transport est quasi stable au deuxième trimestre 2024

### Séries statistiques des transports de voyageurs

Données et évolutions CVS-CJO sauf mention contraire, signalée par un astérisque et/ou par la couleur bleu soutenu	Niveaux		Évolutions (en %)						
			Annuelle	Trimestrielles (T / T-1)					
	2023	2024		2023	2023			2024	
		T2			T2	T3	T4	T1	T2
<b>Transports collectifs terrestres (4)</b>	<b>116,6</b>	<b>30,3</b>	<b>4,5</b>	<b>8,1</b>	<b>0,9</b>	<b>- 0,8</b>	<b>3,1</b>	<b>- 0,8</b>	
<b>Transport en commun Île-de-France</b>	<b>27,7</b>	<b>7,5</b>	<b>0,9</b>	<b>4,6</b>	<b>3,4</b>	<b>- 1,3</b>	<b>6,2</b>	<b>- 0,4</b>	
<b>RATP total</b>	<b>15,5</b>	<b>4,2</b>	<b>- 2,5</b>	<b>3,4</b>	<b>1,4</b>	<b>- 0,4</b>	<b>8,3</b>	<b>- 2,0</b>	
RATP métro et RER	12,4	3,4	- 3,7	3,9	1,7	- 0,8	9,5	- 2,1	
RATP autobus (y.c. tramway)	3,1	0,8	2,6	1,3	- 0,2	1,7	3,6	- 1,8	
<b>Trains et RER (hors RATP) sous convention Île-de-France mobilités</b>	<b>12,2</b>	<b>3,3</b>	<b>5,7</b>	<b>6,3</b>	<b>6,1</b>	<b>- 2,5</b>	<b>3,6</b>	<b>1,6</b>	
<b>Transport ferroviaire hors Île-de-France</b>	<b>89,0</b>	<b>22,9</b>	<b>5,6</b>	<b>9,2</b>	<b>0,1</b>	<b>- 0,6</b>	<b>2,1</b>	<b>- 0,9</b>	
Trains à grande vitesse **	64,4	16,3	4,9	10,9	- 0,5	- 0,6	0,8	- 1,4	
Trains hors grande vitesse	24,5	6,6	7,6	5,0	1,8	- 0,5	5,4	0,3	

(4) Sources : SDES, tous opérateurs ferroviaires, dont SNCF ; RATP / unités : milliards de voyageurs-km.

\*\* Série fortement révisée ce trimestre en raison d'un changement de concept pour les distances utilisées : le nombre de voyageurs-kilomètres sur les lignes à grande vitesse a ainsi été révisé à la baisse (- 10 % en moyenne en 2023).

Données et évolutions CVS-CJO sauf mention contraire, signalée par un astérisque et/ou par la couleur bleu soutenu	Niveaux		Évolutions (en %)						
			Annuelle	Trimestrielles (T / T-1)					
	2023	2024		2023	2023			2024	
		T2			T2	T3	T4	T1	T2
<b>Trafic aérien France entière (PAX) (5)</b>	<b>166,9</b>	<b>43,7</b>	<b>18,5</b>	<b>2,2</b>	<b>3,0</b>	<b>1,1</b>	<b>- 0,1</b>	<b>1,8</b>	
<b>Trafic intérieur</b>	<b>28,5</b>	<b>6,8</b>	<b>0,1</b>	<b>2,3</b>	<b>0,1</b>	<b>- 2,9</b>	<b>- 0,8</b>	<b>- 2,2</b>	
Métropole intérieur	21,2	5,0	- 1,1	2,6	0,2	- 3,2	- 1,6	- 2,4	
dont liaisons radiales (Paris-province)	12,3	2,9	- 1,9	- 2,2	- 1,8	- 3,4	1,6	- 4,1	
dont liaisons transversales (province-province)	8,9	2,1	0,0	10,1	3,0	- 2,9	- 5,7	0,0	
<b>Trafic international</b>	<b>140,8</b>	<b>37,5</b>	<b>23,0</b>	<b>2,2</b>	<b>3,6</b>	<b>1,9</b>	<b>0,0</b>	<b>2,6</b>	
Métropole-international	138,3	36,9	22,7	2,1	3,7	1,9	0,1	2,6	
dont au départ de Paris	82,6	21,6	20,5	1,6	3,4	1,3	- 0,9	2,3	
dont au départ de la province	55,7	15,3	26,1	2,9	4,1	2,9	1,5	3,1	

(5) Sources : ADP ; DGAC / unités : millions de passagers.

## L'activité de transport est quasi stable au deuxième trimestre 2024

### Autres séries statistiques des transports

Données et évolutions CVS-CJO sauf mention contraire, signalée par un astérisque et/ou par la couleur bleu soutenu	Niveaux		Évolutions (en %)						
			Annuelle	Trimestrielles (T / T-1)					
	2023	2024		2023	2023			2024	
					T2	T3	T4	T1	T2
<b>Automobiles (6)</b>									
<b>Immatriculations neuves</b>	<b>1 828</b>	<b>444,9</b>	<b>15,9</b>	<b>3,3</b>	<b>12,1</b>	<b>- 2,3</b>	<b>- 4,6</b>	<b>- 2,6</b>	
Dont moteurs à essence (hors hybrides)	676	136,8	10,3	1,2	10,2	- 9,0	- 6,5	- 11,8	
Dont moteurs diesel (hors hybrides)	175	33,7	- 28,2	- 15,3	9,6	- 7,7	- 14,6	- 4,3	
Dont hybrides non rechargeables	446	145,3	30,4	10,7	12,6	9,8	- 2,0	14,8	
Dont hybrides rechargeables	163	33,7	28,9	5,5	18,4	- 10,0	- 6,5	- 12,9	
Dont électriques	305	82,0	48,4	9,5	15,4	2,9	- 1,9	- 1,8	
Dont gaz et autres motorisations	63	13,4	35,2	8,3	3,6	- 3,5	10,8	- 24,5	
<b>Livraisons de carburants (7)</b>	<b>39,9</b>	<b>9,9</b>	<b>- 2,4</b>	<b>- 2,4</b>	<b>0,1</b>	<b>- 0,9</b>	<b>1,1</b>	<b>- 0,5</b>	
Essence	10,4	2,7	5,5	0,0	2,1	0,8	3,1	0,4	
Gazole	29,0	7,0	- 5,0	- 3,2	- 0,6	- 1,5	0,3	- 0,9	
<b>Circulation routière (8)</b>									
Indice du réseau routier national	1,24	n.d.	1,2	0,0	- 0,8	- 0,5	0,4	- 0,3	
Trafic du réseau routier national concédé	100,4	25,1	1,9	0,3	- 1,0	- 0,8	- 0,9	1,9	
Dont véhicules légers	85,2	21,3	2,1	0,3	- 1,2	- 0,9	- 0,3	1,5	
Dont véhicules poids lourds	15,2	3,8	0,6	0,7	- 0,3	- 0,2	- 3,7	4,2	
<b>Entreprises du transport-entreposage (9)</b>									
Créations d'entreprises (hors micro-entrepreneurs)	14 396	3 930	- 2,8	2,1	5,9	5,7	5,4	- 3,7	
Défaillances d'entreprises	2 306	748	32,3	13,6	2,5	18,3	3,4	6,6	
<b>La production marchande (10)</b>									
Indice de production de services - Transports et entreposage	109,6	111,7	- 0,6	- 2,0	- 0,1	2,6	- 2,7	3,4	
Indice de chiffre d'affaires (valeur) - Transports et entreposage	115,1	120,3	- 4,7	- 2,7	- 0,8	2,3	0,5	3,3	
<b>Immatriculations de véhicules utilitaires (11)</b>									
Poids lourds neufs	52,2	13,5	14,1	- 2,8	30,8	- 30,3	15,5	4,3	
Dont camions et VASP	22,2	6,7	11,9	2,4	10,9	- 25,3	24,8	13,8	
Dont tracteurs routiers	30,0	6,8	15,8	- 6,9	47,9	- 33,5	8,8	- 3,6	
Véhicules utilitaires légers neufs	392,2	106,6	9,0	3,1	6,7	1,9	- 2,4	5,7	
Autobus et autocars neufs	6,5	2,0	0,5	- 10,3	- 14,1	- 0,9	12,2	27,1	

n.d. = non disponible.

(6) Source : SDES / unité : milliers / champ : France entière.

(7) Source : CPDP / unité : millions de tonnes. Livraisons totales en millions de tonnes équivalent pétrole.

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

(9) Sources : Insee ; Banque de France.

(10) Sources : Insee / base 100 en 2021.

(11) Source : SDES / unité : milliers / champ : France entière.

## L'activité de transport est quasi stable au deuxième trimestre 2024

### Indice d'activité des services de transport (CVS-CJO)\*

Pondération		Indices		Évolutions					
		2023	2024 T2	2023	T2	T3	T4	T1	T2
1 000	<b>Ensemble transport</b>	<b>110,2</b>	<b>113,4</b>	<b>-0,2</b>	<b>1,7</b>	<b>0,7</b>	<b>0,3</b>	<b>2,0</b>	<b>-0,1</b>
4 23,6	<b>Transport de marchandises</b>	<b>97,6</b>	<b>99,7</b>	<b>-4,5</b>	<b>2,4</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>	<b>1,5</b>	<b>-1,2</b>
257,6	Transport terrestre de marchandises	95,3	97,8	-4,7	-0,6	1,5	1,1	2,9	-1,7
	dont terrestre national	96,2	98,2	-3,5	-1,2	1,9	1,3	2,7	-2,2
	dont terrestre international	88,5	95,0	-13,7	4,6	-1,2	-1,1	5,2	2,4
206,6	49.41 Transport routier intérieur (compte d'autrui)	98,5	99,5	-2,1	-2,5	0,6	1,7	2,8	-2,7
	dont routier national	98,3	99,2	-1,9	-2,5	0,8	1,6	2,8	-2,8
	dont routier international	102,2	106,1	-7,4	-2,3	-3,3	3,2	2,9	0,8
42,6	49.20 Transport ferroviaire de marchandises	82,6	91,7	-16,5	11,3	7,6	-1,4	2,5	2,8
	dont ferroviaire national	83,3	94,2	-15,7	12,8	10,2	-0,1	1,0	3,6
	dont ferroviaire international	81,5	88,1	-17,7	9,0	3,8	-3,5	4,9	1,6
8,4	50.40 Transport fluvial de marchandises	81,5	88,3	-10,1	2,2	-0,8	-4,2	9,8	1,9
	dont fluvial national	79,2	81,8	-9,5	-1,6	11,6	-5,1	6,5	-4,2
	dont fluvial international	85,1	100,1	-10,8	8,2	-18,5	-2,6	16,0	12,4
10,9	49.50 Transport par oléoducs	109,4	96,8	2,1	13,0	6,1	0,0	-7,7	-9,7
148,3	50.20 Transports maritimes de marchandises	100,7	103,0	-4,7	6,7	-0,4	0,6	0,2	0,3
6,7	51.21 Transport aérien de marchandises par les compagnies françaises	98,1	99,5	-0,5	1,2	3,6	1,2	-3,7	2,2
184,8	<b>Transport de voyageurs</b>	<b>141,8</b>	<b>149,5</b>	<b>5,7</b>	<b>3,5</b>	<b>1,5</b>	<b>0,9</b>	<b>3,1</b>	<b>0,0</b>
132,1	49.3 Transport routier de voyageurs et réseaux urbains	125,4	133,5	2,6	2,8	1,6	1,7	3,8	-0,2
78,8	49.31 Transports urbains et suburbains de voyageurs	123,5	130,6	-2,2	2,5	-0,2	0,5	7,1	-2,1
20,1	49.32 Transports de voyageurs par taxis	140,2	148,3	8,7	1,8	6,0	-0,7	2,4	0,4
33,2	49.39 Autres transports terrestres de voyageurs n.c.a	120,8	131,4	11,3	4,3	3,0	6,1	-2,6	4,2
29,8	49.10 Transport ferroviaire de voyageurs (hors Île-de-France)	145,3	149,7	5,8	9,2	0,1	-0,6	2,1	-0,9
4,2	50.10 Transport maritime de voyageurs	212,3	218,0	23,3	2,0	0,0	3,4	3,6	-3,7
18,7	51.10 Transport aérien de voyageurs par les compagnies françaises	235,9	246,8	15,8	1,3	2,8	-1,0	1,2	2,5
391,6	<b>Services auxiliaires de transport</b>	<b>108,8</b>	<b>111,2</b>	<b>0,7</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,5</b>	<b>1,7</b>	<b>0,9</b>
77,5	52.10 Entreposage et stockage	98,9	97,0	-4,4	-2,8	-0,4	-2,4	3,2	-2,3
11,0	52.24 Services de manutention	106,1	104,4	-1,3	6,5	-0,6	-1,0	5,1	-6,9
181,2	52.29 Messagerie, fret express, affrètement, organisation des transports	106,0	110,3	0,8	-1,3	-0,5	0,7	0,7	3,4
96,2	52.21 Services auxiliaires des transports terrestres	109,1	110,9	2,2	2,0	0,4	-1,4	2,8	-0,8
12,7	52.22 Services auxiliaires des transports maritimes	100,7	103,0	-4,7	6,7	-0,4	0,6	0,2	0,3
13,0	52.23 Services auxiliaires des transports aériens	214,8	223,3	14,3	1,4	2,8	-0,5	0,0	2,5

Note : l'indice d'activité des services de transport (IAST) répond à un double besoin pour l'analyse conjoncturelle :

- apprécier et comparer entre elles, trimestre après trimestre, les évolutions du volume des différents types de services de transport et l'évolution de l'ensemble des transports ;

- apprécier l'évolution de ces services de transport dans leur ensemble (branche « transport ») au regard des grands indicateurs macroéconomiques et des comptes nationaux trimestriels.

#### Avertissements :

L'indice d'activité des services de transport a fait l'objet de plusieurs évolutions à partir de cette publication :

- Son champ a été élargi au transport maritime de marchandises. Les pondérations ont été actualisées : leur calcul repose sur les données des comptes nationaux de valeur ajoutée des branches aux prix de base. Celles-ci sont dorénavant calculées en base 2021 (2010 précédemment). L'IAST est diffusé en référence 100 en 2021 à compter de cette publication.

- Le suivi de certaines séries a été amélioré par prise en compte de nouvelles données.

\* Chaque trimestre, les séries corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables sont révisées en raison de l'intégration de nouvelles valeurs des séries brutes dans le calcul des profils saisonniers. En raison des différents chocs conjoncturels liés à la pandémie de Covid-19, cette correction des variations saisonnières et des jours ouvrables entraîne de plus fortes révisions des données d'un trimestre à l'autre sur la période récente.

Champ : ensemble des services marchands de transport (compte d'autrui) réalisés par les entreprises résidentes (divisions 49 à 52 de la nomenclature d'activité française NAF rev. 2, à l'exception des transports spatiaux et des activités de poste et de courrier).

Source : SDES

## L'activité de transport est quasi stable au deuxième trimestre 2024

### Emploi salarié par secteur d'activité

Données CVS ; niveaux en milliers en fin de trimestre

	Niveau	Évolutions T/T-1 (en %)				
		2023			2024	
	2024	T2	T3	T4	T1	T2
<b>Transports et entreposage (hors intérim) - (HZ)</b>	<b>1 447,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>
<b>49. Transports terrestres et transports par conduites</b>	<b>792,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>
Transport ferroviaire (49.1, 49.2)	93,5	0,5	0,6	0,7	-1,1	0,3
Autres transports terrestres de voyageurs (49.3)	267,8	1,1	0,3	0,8	1,0	0,8
<i>dont Transport urbain de voyageurs (49.31Z, 49.32Z)</i>	147,1	0,8	0,6	1,4	0,3	0,5
<i>dont Transport routier de voyageurs (49.39A, 49.39B)</i>	105,9	0,5	0,4	0,7	1,6	0,6
Transport routier de fret et par conduites (49.4, 49.5)	430,9	-0,4	0,0	-0,2	-0,4	-0,3
<i>dont Transports routiers de fret (49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z)</i>	425,8	-0,4	0,0	-0,2	-0,5	-0,3
<b>50. Transports par eau</b>	<b>19,2</b>	<b>3,3</b>	<b>-0,5</b>	<b>-1,6</b>	<b>1,6</b>	<b>1,6</b>
<b>51. Transports aériens</b>	<b>62,2</b>	<b>1,3</b>	<b>1,0</b>	<b>0,8</b>	<b>0,3</b>	<b>1,1</b>
<b>52. Entreposage et services auxiliaires des transports</b>	<b>396,8</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>
Manutention, entreposage (52.1, 52.24)	147,0	0,1	0,1	0,5	1,0	0,3
Services auxiliaires (52.21Z, 52.22Z, 52.23Z)	129,4	0,4	0,3	0,1	0,5	0,5
Organisation du transport de fret (52.29A, 52.29B)	120,3	0,3	0,1	-0,1	0,2	0,0
<b>53. Activités de poste et de courrier</b>	<b>176,8</b>	<b>-2,1</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,7</b>
<i>Intérim utilisé dans "Transports et entreposage" (HZ)</i>	110,2	2,5	-1,9	-2,2	1,9	-2,0
<b>Transports et entreposage y.c. intérim</b>	<b>1 557,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>
<b>Ensemble secteur privé</b>	<b>21 093,8</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>	<b>-0,1</b>
<i>dont intérim utilisé</i>	736,7	-0,5	-2,3	-1,6	-0,5	-2,2

Champ : France hors Mayotte.

Sources : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Acoiss-Urssaf, Dares, Insee

### 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 des données et études statistiques (SDES), ainsi que des données produites par plusieurs directions du pôle ministériel (DGAC, DGITM) et différents acteurs des transports (opérateurs ferroviaires (OPF), RATP, Air France, ADP, VNF...). Sont aussi mobilisées, sur le champ des transports, les données produites par l'Insee (enquête de conjoncture dans les services, indices de chiffres d'affaires des entreprises des secteurs des transports...), la Dares, France Travail et l'Acoss (pour le marché du travail), la Banque de France (défaillances).

#### 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.

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 associées à cette note de conjoncture sont disponibles sur le site internet du SDES : [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr), rubrique Transports/Conjoncture.

**Carlo COLUSSI, SDES**  
**Sébastien DEFRANCE, SDES**  
**Marie-Madeleine DEVINEAU, SDES**  
**François LIMOUSIN, SDES**  
**François RAGEAU, SDES**  
**Cyril RIZK, SDES**

Directrice de publication : Béatrice Sédillot

Dépôt légal : octobre 2024

ISSN : 2557-8510 (en ligne)

### Commissariat général au développement durable

Service des données et études statistiques

Sous-direction des statistiques des transports

Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex

Courriel : [diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr)

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