COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Chiffres & statistiques

n° 723
Janvier 2016

Une conjoncture des transports en demi-teinte au troisième trimestre 2015

Au troisième trimestre 2015, le volume de la production marchande de transport stagne (- 0,1 %). Le transport de marchandises baisse (- 0,7 %), le transport de voyageurs aussi (- 0,2 %). Seuls les services auxiliaires poursuivent leur progression (+ 0,8 % après + 0,4 %).

Pour la première fois depuis un an, l'emploi salarié hors intérim des entreprises du transport et de l'entreposage baisse (- 0,1 %). L'intérim augmente (+ 1,1 %), mais nettement moins qu'au trimestre précédent (+ 7,5 %).

OBSERVATION ET STATISTIQUES

TRANSPORT

La production marchande de transport stagne

La production de services de transport par les entreprises résidentes, mesurée par l'indice de production de services de transport (IPST), est en très légère baisse au troisième trimestre 2015 (- 0,1 % en CVS-CJO). Ceci est dû au transport de marchandises qui repart à la baisse (- 0,7 % après + 2,5 %). Le transport de voyageurs se replie également au troisième trimestre 2015 (- 0,2 %). Les services auxiliaires de transport poursuivent leur progression (+ 0,8 %), portée par la messagerie fret express (+ 1,4 %), l'organisation de transports (+ 3,1 %) et les services annexes aéroportuaires (+ 1,5 %).

Le regain de dynamisme en France ne se traduit pas vraiment dans la demande de transport. Comme l'indique la note de conjoncture de l'Insee de décembre 2015, la croissance du PIB (+ 0,3 % après + 0,0 % au deuxième trimestre 2015) a été portée par le rebond de la production manufacturière (+ 0,3 % après - 0,6 %) et par l'accélération de l'activité dans les services marchands (+ 0,6 % après + 0,3 %). En revanche, dans la construction, la production a de nouveau nettement baissé (- 0,8 % après - 0,9 %). Pour les composantes de la demande, la consommation des ménages a un peu rebondi (+ 0,3 % après 0,0 %), tandis que le commerce extérieur a contribué négativement à la croissance (- 0,7 point), trouvant sa contrepartie dans une forte contribution positive des variations de stocks (+ 0,7 point), notamment de matériels de transport.

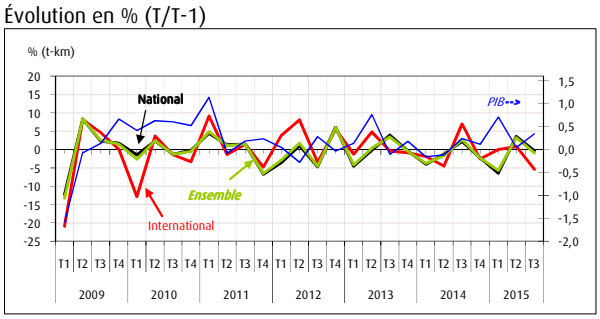
Le fret terrestre se replie

Tous les composants du fret terrestre sont en baisse au troisième trimestre 2015, tout particulièrement à l'international. L'ensemble recule de - 1,0 %, le transport national de - 0,3 % et le transport international de - 5,4 %. Sur les modes non terrestres la hausse est timide.

Graphique 1 : fret terrestre

(indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Source : SOeS ; Insee

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Service de l'observation et des statistiques
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Le transport routier intérieur sous pavillon français baisse en tonnes-km (- 0,7 % - provisoire – après + 4,0 % - donnée révisée). Cette diminution s'inscrit dans une tendance à la baisse depuis deux ans. Le repli concerne aussi bien le fret routier international (- 5,9 % après + 1,9 % - donnée révisée), souvent sujet à de fortes variations, que le national (- 0,4 % après + 4,1 %). Le compte d'autrui, qui représente plus de quatre cinquièmes de l'activité, baisse légèrement (- 0,6 % après + 4,9 %) et le transport pour compte propre interrompt deux trimestres de reprise de son activité (- 1,1 %, après + 0,7 % et + 1,8 %). Par nature de produits transportés, sont en hausse les machines et matériels de transport (+ 2,2 %) et les autres produits manufacturés (+ 3,2 %) ; les autres segments sont en baisse, notamment les biens intermédiaires déjà en recul au trimestre précédent (- 6,0 % après – 3,8 %).

L'opinion des chefs d'entreprises du transport (TRM et messagerie + Poste et courrier) sur leur activité passée du troisième trimestre s'est légèrement dégradée et reste stable sur les trois mois alors que l'opinion sur le deuxième trimestre avait connu une embellie croissante de mois en mois.

Les prix baissent (- 1,0 %) dans un contexte de recul du prix de revient longue distance 40 tonnes (- 2,0 %), en raison de la nette baisse du coût du gazole professionnel.

Le fret ferroviaire intérieur diminue (- 1,1 % après + 1,6 %). L'international pèse pour le deuxième trimestre consécutif (- 5,2 % après - 0,9 %) tandis que la croissance du trafic national ralentit (+ 1,3 % après + 3,2 %). Les prix du fret ferroviaire baissent encore (- 0,4 %).

Le transport fluvial intérieur hors transit, mesuré en glissement annuel, baisse au troisième trimestre 2015 par rapport au même trimestre 2014 (- 2,9 % après - 2,1 %). Le transport intérieur national recule nettement (- 6,6 % après - 6,8 %) mais le transport intérieur international progresse (+ 3,1 % après + 5,8 %). Seule la filière agroalimentaire enregistre toujours une hausse significative (produits agricoles + 22,7 %, produits alimentaire + 20,5 %). Elle a profité à une grande partie des bassins (à l'exception de la Moselle). La Seine et le réseau nord enregistrent les plus fortes progressions. Le trafic des combustibles minéraux solides, essentiellement de charbons s'effondre de plus en plus (- 43,2 %) sur fond de fermetures de centrales thermiques au charbon.

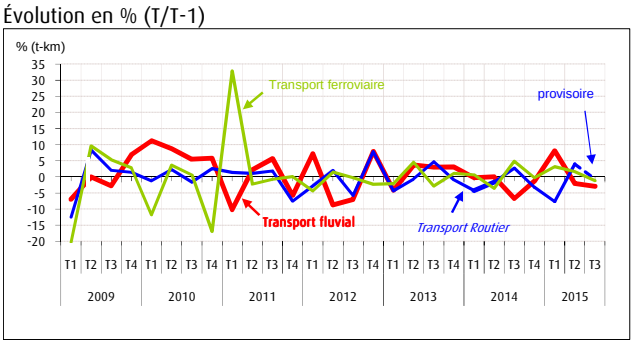
Les prix du transport fluvial stagnent (+ 0,0 %).

Le transport des produits pétroliers par oléoducs est en hausse en glissement annuel au troisième trimestre (+ 2,7 % après + 0,7 %).

Graphique 2 : fret terrestre par mode

(indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS, TRM ; SOeS, OPF ; VNF

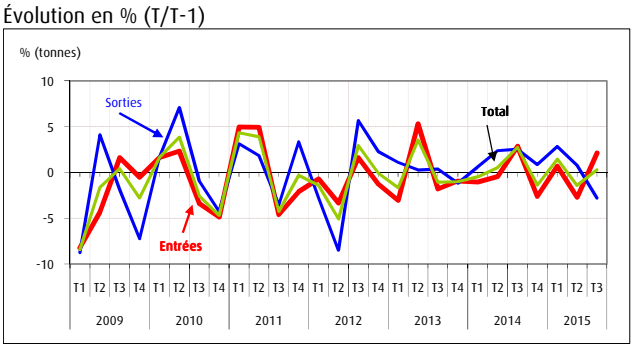
Les sorties portuaires se replient

L'activité dans les sept principaux ports français (hors La Rochelle) augmente légèrement (+ 0,3 %). Les entrées augmentent (+ 2,1 %) alors que les sorties baissent (- 2,8 %). Seuls les vracs solides et liquides sont en hausse (+ 1,7 %). Les prix diminuent nettement (- 2,9 %).

Graphique 3 : ports maritimes

(indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Source : SOeS d'après DGITM

Le fret aérien augmente légèrement

Le fret aérien repart en légère hausse (+ 0,3 % après - 0,7 % et + 0,4 %). Ses prix baissent (- 1,9 %).

Hors aérien, le transport en commun de voyageurs ralentit

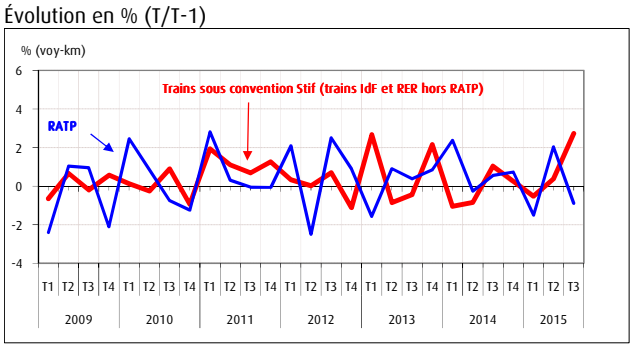
Le transport en commun de voyageurs en Île-de-France est toujours en hausse (+ 0,6 % après + 1,3 %), du fait du Transilien.

Le trafic RATP (- 0,9 %) a été impacté par la fermeture du RER A pour travaux pendant un mois cet été. Le trafic RER s'en ressent (- 3,6 %) tandis que le métro bénéficie probablement d'un effet report (+ 1,3 %). Le trafic des bus à Paris et en banlieue ainsi que des tramways diminue (bus à Paris - 0,6 %, bus en banlieue et tramway - 1,9 %).

Le trafic du Transilien augmente nettement (+ 2,7 %). Le trafic a été comparable à 2014 en été et plus fort en septembre. Le passage au pass Navigo à tarif unique en septembre a généré une hausse des abonnements tandis que la billetterie hors abonnement a peu diminué.

Graphique 4 : transport en commun urbain (TCU) (indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



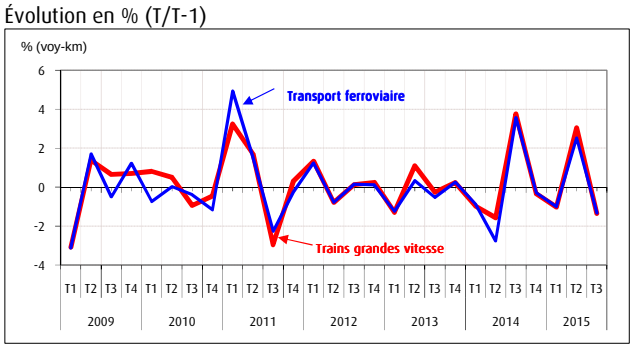
Sources : SOeS d'après RATP ; SNCF

Au troisième trimestre 2015, le transport ferroviaire de voyageurs hors Île-de-France repart à la baisse sur tous ses segments (- 1,3 % après + 2,5 %). Le trafic des trains à grande vitesse baisse de - 1,4 %. Le nombre de passagers-kilomètres par trains interurbains recule plus fortement (- 1,7 % après + 1,4 %). Les trains d'équilibre du territoire (TET) sont confrontés à la concurrence du co-voiturage et peut-être des ouvertures de lignes d'autocars. Le trafic des TER se replie également (- 1,0 % après + 1,1 %). Les renouvellements d'abonnements études et travail sont mitigés en septembre.

Le nombre total de voyages réalisés par le transport urbain de voyageurs est en baisse par rapport au même trimestre de l'année précédente (- 4,1 %), pour un nombre de kilomètres parcourus légèrement inférieur (- 0,4 %). La chute concerne particulièrement les mois de juillet – août. En cumul sur les 9 premiers mois de l'année 2015, la production kilométrique se contracte légèrement (- 0,1 %), le trafic en nombre de voyages progresse (+ 2,2 %) ainsi que les recettes (+ 2,0 %).

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

Évolution en % (T/T-1)

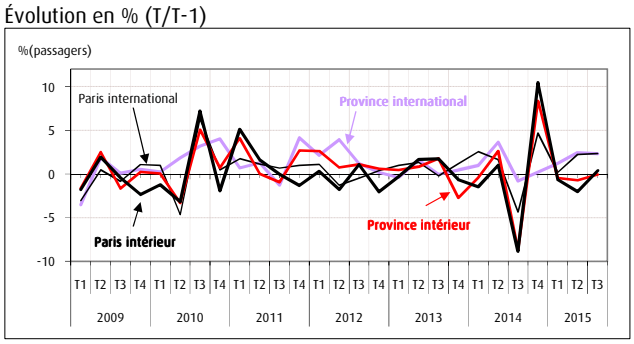


Source : SOeS, OPF

Le trafic aérien est encore en hausse au troisième trimestre 2015 (+ 1,7 % après + 1,3 %). Le trafic a été très fort en août avec de nouveaux records de fréquentation mensuelle atteints. Le trafic est toujours porté par l'international et outre-mer (+ 2,3 %) aussi bien au départ de Paris (+ 2,3 %) que de la province (+ 2,3 %), dans un contexte de redressement de l'intérieur (+ 0,1 % après – 1,2 %) principalement porté par Paris (+ 0,4 %).

Graphique 6 : transport aérien de voyageurs (indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS d'après ADP ; DGAC

Les immatriculations de voitures neuves continuent de ralentir

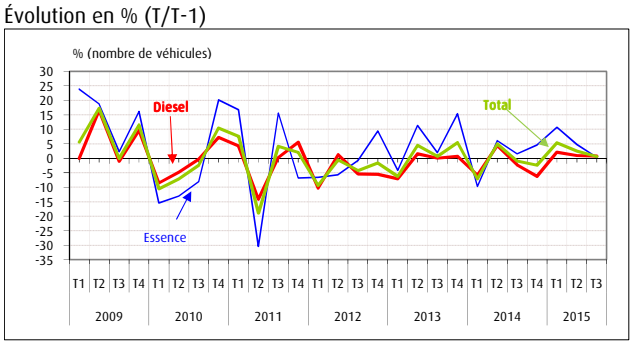
La progression des immatriculations de voitures particulières neuves continue de ralentir (+ 0,6 % après + 2,4 % et + 5,4 %). Pour la première fois depuis le quatrième trimestre 2011, la hausse bénéficie davantage aux motorisations diesel (+ 0,7 % après + 0,9 %) qu'aux motorisations essence dont la croissance est moins dynamique (+ 0,3 % après + 4,7). Ainsi, la part des voitures diesel dans les immatriculations totales remonte très légèrement (+ 0,1 point à 59,3 %) après cinq trimestres consécutifs de repli. Les ventes de voitures de marques étrangères sont en hausse (+ 2,7 % après + 3,5 %) alors que celles de marques françaises baissent (- 1,7 %

après + 1,3 %). Le marché de l'occasion poursuit sa progression (+ 0,4 % après + 1,3 %).

Les immatriculations de motocyclettes neuves sont en repli (- 4,4 %) après trois trimestres consécutifs de hausse.

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

Évolution en % (T/T-1)



Source : SOeS, RSVERO

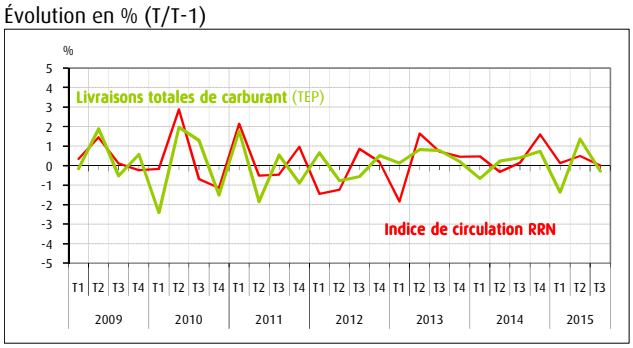
Les livraisons de carburant baissent et le trafic routier stagne

Au troisième trimestre 2015, les livraisons de carburant ont légèrement diminué (- 0,3 % après + 1,4 %), davantage pour l'essence (- 1,2 % après + 2,0 %) que pour le gazole (- 0,1 % après + 1,2 %).

La circulation sur le réseau national stagne au troisième trimestre (+ 0,0 % après + 0,5 %), en baisse sur tous les axes autres que les autoroutes interurbaines. Le trafic sur le réseau concédé, autoroutes à péage, baisse de 0,3 % : la circulation des poids lourds français et étrangers ralentit toujours (+ 0,5 % après + 0,8 % et + 1,7 %), tandis que celle des véhicules légers recule (- 0,4 % après + 0,7 %).

Graphique 8 : circulation routière et livraison de carburant en tonnes équivalent pétrole (indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



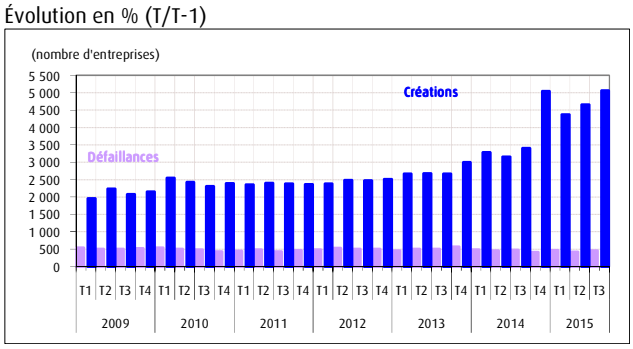
Sources : SOeS d'après Cerema ; Asfa ; CPDP

Les créations et les défaillances d'entreprise augmentent

Le nombre de créations d'entreprises hors micro-entrepreneurs augmente (+ 14,4 %). Au total, avec les auto-entrepreneurs, celui-ci augmente également (+ 8,6 % après + 6,4 %), tandis que le nombre de défaillances d'entreprises repart à la hausse (+ 9,6 % après – 9,5 %).

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

Évolution en % (T/T-1)



Source : Insee

L'activité dans les services auxiliaires progresse

L'activité des services auxiliaires de transport, mesurée par l'indice de production des services de transport, augmente (+ 0,8 %). La messagerie fret express reste dynamique (+ 1,4 % après + 3,0 %). Les services annexes aéroportuaires et l'organisation de transport croissent fortement (+ 1,5 % et + 3,1 %). L'entreposage manutention n'augmente quasiment pas (+ 0,1 %), tandis que les services auxiliaires des transports terrestres reculent (- 0,5 %). Les services annexes maritimes et fluviaux baissent (- 1,3 %).

Les prix augmentent légèrement dans la manutention (+ 0,1 %) et l'entreposage et stockage non frigorifique (+ 0,1 %), baissent dans l'entreposage et stockage frigorifique (- 0,6 %) et la messagerie, fret express (- 0,4 %).

Légère baisse de l'emploi salarié, faible hausse de l'intérim

L'emploi salarié hors intérim du secteur du transport et de l'entreposage est en recul, après un trimestre de hausse et deux de stagnation (- 0,1 %, soit 1 400 postes en moins, données CVS). La main-d'œuvre intérimaire mobilisée par le secteur ce trimestre progresse (+ 1,1 % après + 7,5 %), si bien qu'au final l'emploi du secteur stagne (+ 0,0 %). L'emploi dans l'ensemble des secteurs principalement

marchands hors agriculture varie dans les mêmes proportions : il baisse de 0,1 % hors intérim et se maintient (+ 0,0 %) grâce aux effectifs intérimaires. Ces derniers progressent cependant plus (+ 3,0 %) que dans le secteur transport et entreposage.

Au troisième trimestre 2015, contribuent au recul de l'emploi hors intérim essentiellement le transport aérien (- 1,4 %), le transport ferroviaire (- 0,6 %), les activités de poste et de courrier (- 0,2 %), l'exploitation des infrastructures (- 0,1 %) et la manutention et l'entreposage (- 0,1 %). Les effectifs salariés s'élèvent par contre dans le transport routier de fret et par conduite (+ 0,1 %), l'organisation du transport de fret (+ 0,2 %) et les transports terrestres de voyageurs non ferroviaires (+ 0,4 %).

D'après les statistiques de l'Acoss, au troisième trimestre 2015, la masse salariale des entreprises de l'ensemble du secteur (hors activités de poste et de courrier) est en croissance de + 0,1 %, alors qu'elle avait augmenté de + 1,2 % au second trimestre (données CVS).

Fléchissement des immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs

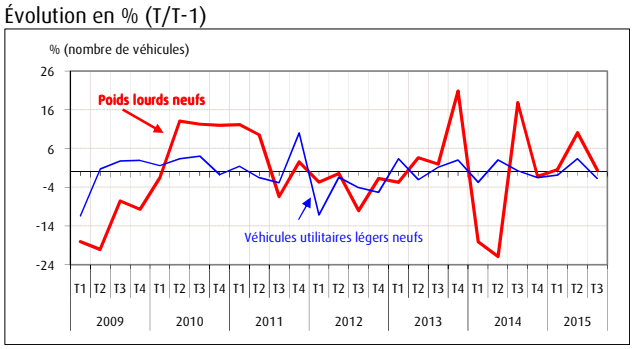
Les immatriculations de poids lourds neufs sont en hausse modérée (+ 0,4 %) après avoir fortement progressé au trimestre précédent (+ 10,1 %). Les achats de tracteurs routiers progressent légèrement (+ 0,7 % après + 10,8 %) alors que ceux de camions et véhicules automoteurs spécialisés sont presque stables (+ 0,1 % après + 9,1 %). Les immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs baissent de 1,8 % alors qu'elles avaient enregistré un rebond au trimestre précédent (+ 3,4 % après deux trimestres de repli). Sur le marché de l'occasion, les transactions continuent de progresser pour les véhicules utilitaires légers (+ 1,0 % après + 1,2 %) comme pour les poids lourds (+ 4,9 % après + 1,4 %) avec une hausse plus élevée pour les camions et véhicules automoteurs spécialisés (+ 5,8 %) que pour les tracteurs routiers (+ 3,1 %).

Les immatriculations des autobus et autocars neufs fléchissent nettement (- 7,0 %) après quatre trimestres consécutifs de hausse.

Graphique 10 : immatriculations de véhicules utilitaires neufs

(indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Source : SOeS

Pessimisme sur le quatrième trimestre 2015

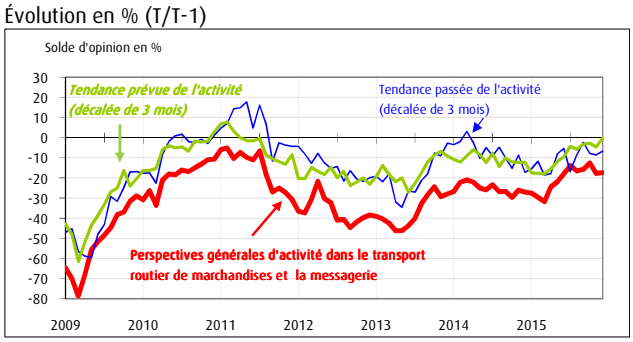
Dans le secteur du transport routier de marchandises et de la messagerie, d'après les enquêtes d'opinion Insee auprès des chefs d'entreprises, les perspectives générales d'activité se dégradent en novembre et décembre. Elles s'étaient améliorées concernant le quatrième trimestre mais les attentats de novembre vont sans doute peser sur l'activité. Toutefois l'opinion sur l'activité prévue remonte nettement entre novembre et décembre.

Le PIB ralentirait fin 2015 (+ 0,2 %) puis retrouverait du tonus début 2016 (+ 0,4 % par trimestre au premier semestre), avec le rebond de la production d'énergie et une meilleure tenue dans le bâtiment. La croissance atteindrait + 1,1 % en moyenne sur l'ensemble de l'année 2015, et + 1,3 % sur un an mi-2016.

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

(indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Source : Insee, enquête mensuelle de conjoncture dans les services

Séries statistiques des transports

	Niveau	Évolution (en %)				
		Annuelle	Trimestrielles (T/T-1)			
	2014	2014	2014	2015		
			T4	T1	T2	T3
Transports intérieur de marchandises (1)						
Total fret terrestre intérieur	***199,3***	***- 2,9***	**- 2,3**	**- 5,7**	**3,2**	**- 1,0**
National	*175,9*	*- 3,0*	- 2,3	- 6,4	3,6	- 0,3
International	*23,4*	*- 2,4*	- 2,6	0,0	0,8	- 5,4
Fret routier intérieur total *(provisoire au T3 2015) (12)*	***159,4***	***- 3,6***	**- 3,2**	**- 7,6**	**4,0**	***- 0,7***
Routier national	*151,0*	*- 3,3*	- 2,7	- 7,8	4,1	*- 0,4*
Routier international	*8,4*	*- 9,7*	- 11,3	- 5,3	1,9	*- 5,9*
Routier compte d'autrui	*126,9*	*- 4,7*	- 3,2	- 10,0	4,9	*- 0,6*
Routier compte propre	*32,5*	*0,9*	- 3,2	1,8	0,7	*- 1,1*
Fret ferroviaire intérieur total (yc opérateurs privés)	***32,2***	***0,7***	**- 0,3**	**3,2**	**1,6**	**- 1,1**
Ferroviaire national	*20,1*	*- 0,7*	- 1,0	2,0	3,2	1,3
Ferroviaire international	*12,1*	*3,0*	0,9	5,1	- 0,9	- 5,2
			Trimestrielles (T/T-4)			
Fluvial intérieur total	***7,7***	***- 2,1***	***- 1,3***	***8,1***	***- 2,1***	***- 2,9***
Fluvial national	*4,8*	*- 3,1*	- 4,9	12,4	- 6,8	- 6,6
Fluvial international	*2,9*	*- 0,5*	5,1	1,3	5,8	3,1
Transport maritime total (2a) : activité portuaire	***292,3***	***0,5***	**- 1,4**	**1,5**	**- 1,4**	**0,3**
Entrées	*188,8*	*- 1,0*	- 2,6	0,7	- 2,7	2,1
Sorties	*103,5*	*3,3*	0,9	2,8	0,8	- 2,8
Fret aérien (2b)	***2,4***	***0,9***	**2,3**	**0,4**	**- 0,7**	**0,3**
			Trimestrielles (T/T-4)			
Transports de pétrole brut/produits raffinés par oléoducs (3)	***35,3***	***- 0,2***	***14,0***	***4,6***	***0,7***	***2,7***
Transports intérieur de voyageurs (4)						
Transport en commun IdF	***28,9***	***2,1***	**0,5**	**- 1,1**	**1,3**	**0,6**
RATP total	***16,6***	***3,7***	**0,7**	**- 1,5**	**2,0**	**- 0,9**
RATP métro et RER	*12,9*	*2,1*	0,4	- 2,1	2,3	- 0,7
RATP autobus (yc tramway)	*3,7*	*9,6*	2,0	0,4	1,2	- 1,6
Trains sous convention Stif (trains IdF et RER hors RATP)	*12,3*	*0,0*	0,3	- 0,5	0,4	2,7
Transport ferroviaire	***75,1***	***- 1,3***	**- 0,3**	**- 1,0**	**2,5**	**- 1,3**
Trains à grande vitesse	*53,7*	*- 0,1*	- 0,3	- 1,0	3,0	- 1,4
Trains interurbains (hors trains à grande vitesse)	*7,7*	*- 6,3*	- 0,5	- 1,0	1,4	- 1,7
Trains sous convention Conseils régionaux de province	*13,6*	*- 2,9*	0,0	- 0,8	1,1	- 1,0
Transport aérien : passagers dans les aéroports						
Aéroports Paris pour l'international	*76,5*	*3,8*	4,7	0,2	2,2	2,3
Aéroports Paris pour l'intérieur	*16,1*	*- 2,1*	10,5	- 0,7	- 2,0	0,4
Aéroports province (12 principaux) pour l'international	*25,8*	*4,0*	0,2	1,2	2,4	2,3
Aéroports province (12 principaux) pour l'intérieur	*25,2*	*- 2,0*	8,3	- 0,5	- 0,7	- 0,1
Automobiles (5)						
Immatriculations neuves	***1 768***	***0,3***	**- 2,4**	**5,4**	**2,4**	**0,6**
Moteurs à essence	*628*	*10,6*	4,6	10,7	4,7	0,3
Moteurs diesel	*1 139*	*- 4,6*	- 6,3	2,1	0,9	0,7
Livraisons de carburants (6)						
Essence	*7,1*	*0,2*	1,1	- 1,4	2,0	- 1,2
Gazole	*34,4*	*0,7*	0,7	- 1,4	1,2	- 0,1
Circulation routière (7)						
Indice du réseau routier national	*0,4*	*1,8*	1,6	0,1	0,5	0,0
Trafic du réseau routier national concédé	*87,3*	*2,6*	2,7	0,1	0,7	- 0,3
Entreprises du transport-entreposage (8)						
Créations d'entreprises	*14 861*	*35,2*	48,4	- 13,2	6,4	8,6
Défaillances d'entreprises	*1 811*	*- 9,7*	- 12,6	12,7	- 9,5	9,6
La production marchande (9) (*)						
Indice de production de services de transport	*113,2*	*- 1,1*	1,7	- 2,7	1,1	- 0,1
Indice de chiffre d'affaires en valeur - Transports et entreposage	*107,6*	*1,0*	1,1	0,0	- 0,2	0,1
Véhicules utilitaires (10)						
Immatriculations de poids lourds neufs	*38,9*	*- 13,6*	- 1,2	0,6	10,1	0,4
Immatriculation de véhicules utilitaires légers neufs	*370,2*	*1,5*	- 1,5	- 0,9	3,4	- 1,8
Marché du travail (11)						
Effectifs salariés transport et entreposage	*1 335*	*- 0,5*	0,0	0,0	0,2	- 0,1
Demandeurs d'emploi -Métiers Transport et Logistique* *	*515,5*	*7,0*	*2,2*	1,1	1,5	0,9

** valeurs au 31/12.*
*** Demandeurs d'emploi inscrits en fin de mois à Pôle emploi en actes positifs de recherche d'emploi (catégories A,B,C).*

(1) sources : SOeS, TRM ; SOeS, OPF ; VNF - unité : milliards de tonnes.km, transport intérieur
(2a) source : DGITM - unité : millions de tonnes
(2b) sources : ADP et DGAC ; unité : millions de tonnes
(3) source : CPDP - unité : millions de tonnes (données brutes en glissement annuel)
(4) sources : SOeS, OPF ; RATP ; SNCF ; ADP ; DGAC - unités : milliards de voyageurs.km ou millions de passagers pour l'aérien
(5) source : SOeS - unité : millier
(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 : millier
(11) source : Insee ; Dares - unité : millier
(12) L'enquête SOeS-TRM est réalisée auprès d'un échantillon parmi les exploitants de véhicules de 3,5 tonnes et plus immatriculés en France

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'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (DGAC, DGITM), différents acteurs des transports (opérateurs ferroviaires (OPF), RATP, Air France, ADP, VNF...), ou par l'Insee (enquête de conjoncture dans les services, indices de chiffres d'affaires des entreprises des secteurs des transports...).

Méthode

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

La correction des variations saisonnières et des jours ouvrables

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

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

Diffusion

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

Katell PÉNARD, Alexandra ALBENQUE, Benoît MATHIEU

Chiffres & statistiques

Commissariat général au développement durable

Service de l'observation et des statistiques

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

Directeur de la publication
Sylvain Moreau

ISSN : 2102-6378
© SOeS 2016