

La conjoncture des transports au troisième trimestre 2014

Au troisième trimestre 2014, le volume de la production marchande de transport est de nouveau en recul. Les transports intérieurs de marchandises augmentent. La grève d'Air France en septembre pénalise le transport aérien tandis que le transport ferroviaire rebondit. La circulation routière sur le

réseau routier national baisse légèrement et les immatriculations neuves de véhicules particuliers diminuent.

L'emploi salarié hors intérim des entreprises de transport et de l'entreposage poursuit son repli, l'intérim diminue modérément.

La production marchande de transport diminue toujours

La production de services de transport par les entreprises résidentes, mesurée par l'indice de production de services de transport (IPST), est en recul au troisième trimestre 2014 (-1,1 % en CVS-CJO), recul plus fort qu'aux trimestres précédents. C'est le quatrième trimestre consécutif de baisse. Ceci est dû pour l'essentiel à un mauvais trimestre pour le transport de voyageurs, la plus forte baisse étant constatée dans l'aérien suite à la grève. Les services auxiliaires de transport sont de nouveau quasi stables (-0,1 %).

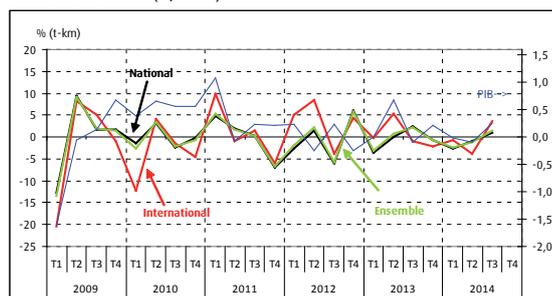
Hausse du fret terrestre

Au troisième trimestre 2014, le nombre de tonnes-km de marchandises transportées par voies terrestres intérieures augmente après la baisse du trimestre précédent (+1,4 % après -1,2 %) dans un contexte de légère amélioration du PIB en France (+0,3 % au troisième trimestre après +0,0 % et -0,1 %).

Graphique 1 (CVS-CJO)

Fret terrestre

Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS, Insee

Le transport routier intérieur sous pavillon français croît en tonnes-km (+1,2 % - provisoire), après un repli aux deux premiers trimestres 2014 (-1,2 % après -2,6 %). La hausse concerne aussi bien le fret routier international (+11,5 %), souvent sujet à de fortes variations, que le national (+0,6 %), en miroir du trimestre précédent. Le compte d'autrui, qui représente plus de quatre cinquièmes de l'activité en tonnes-km, est dynamique (+1,6 % après -0,9 % au deuxième trimestre et -2,2 % au premier). Le transport de produits agroalimentaires est seul à baisser légèrement (-0,5 % après +2,2 %). Le transport des autres marchandises est en hausse : matériaux de construction (+0,5 % après -3,2 %), machines et matériel de transport, et le transport (+4,4 % après +0,7 %), autres produits manufacturés (+8,7 % après -4,5 %).

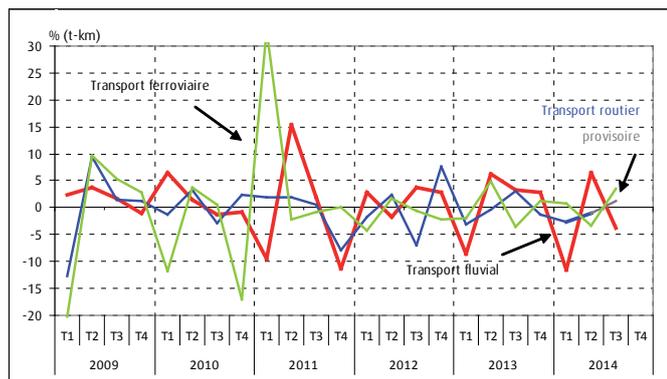
Le fret ferroviaire intérieur rebondit après la grève de juin 2014 (+3,6 % après -3,2 %) particulièrement l'activité nationale (+5,7 % après -5,1 %) tandis que le nombre de tonnes-km de marchandises transportées par rail au plan international stagne (+0,0 %).

Le transport fluvial intérieur hors transit baisse au troisième trimestre 2014 par rapport au même trimestre 2013 (-6,7 % après +0,0 %). Le transport international, qui représente un peu plus d'un tiers des marchandises transportées est à nouveau en forte baisse (-4,4 % après -8,0 %) tout comme le transport national (-8,1 % après +5,5 %) par rapport à la même période en 2013. Le transport fluvial de combustibles minéraux solides (charbon) continue de chuter, sur fond de fermetures programmées de centrales thermiques EDF. Le transport fluvial de matériaux de construction rechute (-12,8 %) dans le sillage de la mauvaise conjoncture dans le BTP, après deux trimestres de forte baisse et un bon deuxième trimestre.

Le transport des produits pétroliers par oléoducs diminue en glissement annuel au troisième trimestre (-0,4 % après -7,7 %).

Graphique 2 (CVS-CJO) Fret terrestre par mode

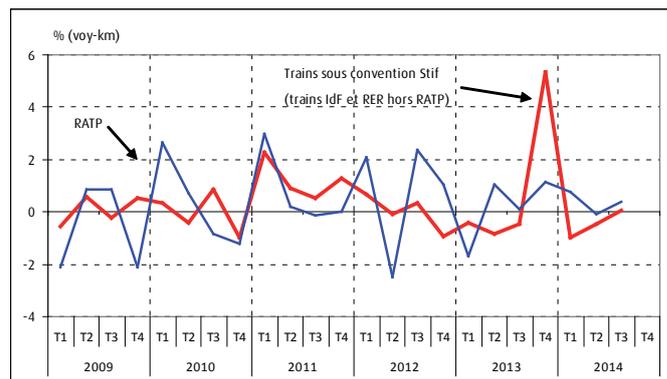
Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS-TRM, SOeS-OPF, VNF

Graphique 4 (CVS-CJO) Transports en commun urbains (TCU)

Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS d'après RATP, SNCF

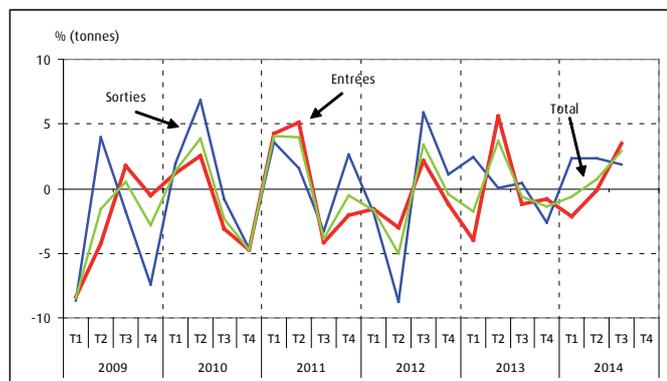
L'activité portuaire en hausse

L'activité des ports accentue sa hausse au troisième trimestre 2014 (+ 2,9 % après + 0,7 %). Les entrées augmentent plus fortement (+ 3,5 %) que les sorties (+ 1,9 %).

L'augmentation concerne tous les segments. Les tonnages traités (chargé, déchargé et transbordement) augmentent davantage pour le pétrole brut (+ 4,8 %), les marchandises conteneurisées (+ 3,7 %) et les vrac solides et liquides (+ 3,6 %).

Graphique 3 (CVS-CJO) Ports maritimes

Évolution en % (T/T-1)



Source : SOeS d'après DGITM

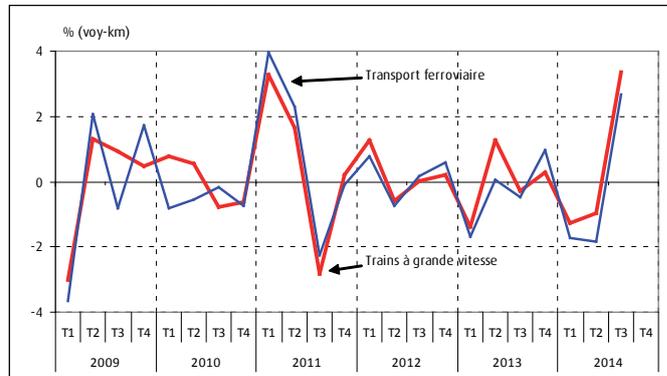
Le transport en commun de voyageurs repart sur rail mais chute dans l'aérien

Après la contraction du deuxième trimestre 2014, le transport en commun de voyageurs en Île-de-France augmente légèrement (+ 0,3 % après - 0,2 %).

Le métro et le RER progressent (+ 0,7 %), en partie à cause d'une plus forte affluence le week-end. L'ensemble bus et tramway baisse un peu (- 0,5 %), le réseau hors Paris étant moins dynamique au troisième trimestre qu'au deuxième. Les fortes évolutions en glissement annuel sur les bus et tramways sont dues à un mouvement de rattrapage de l'offre qui se poursuit depuis 2012-2013. Pour les trains sous convention Stif le trafic se redresse (+ 0,1 %), soutenu par le dézouage en juillet-août.

Graphique 5 (CVS-CJO) Transport ferré de voyageurs longue distance

Évolution en % (T/T-1)



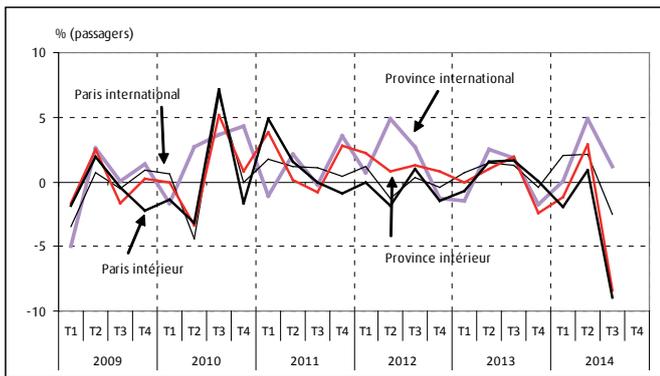
Sources : SOeS-OPF

Après la grève SNCF de juin, le transport ferroviaire de voyageurs repart à la hausse (+ 2,7 %). La politique de petits prix produit des effets sur le trafic. Le transport en trains à grande vitesse est également en hausse (+ 3,3 %), toujours porté par le succès de l'offre Ouigo et de lignes comme Paris-Barcelone, il a également partiellement bénéficié du report des voyageurs impactés par la grève d'Air France. Les trains interurbains progressent également (+ 3,1 %), notamment grâce à un bon mois de juillet, le 14 juillet tombant un lundi a été propice aux départs en week-end. Le trafic des TER augmente (+ 2,8 %), il souffre cependant toujours d'une désaffection des voyageurs occasionnels.

La grève d'Air France du 15 au 28 septembre 2014 fait plonger le transport de voyageurs aérien (- 3,6 %), surtout sur les vols intérieurs au départ de Paris (- 9,0 %) et de la province (- 8,4 %), Air France dont plus de la moitié de la flotte est restée au sol ayant une position dominante sur ces trajets. À l'international, les concurrents ont compensé en partie et limité la baisse à - 2,5 % au départ de Paris. En revanche, le trafic de province vers l'international augmente (+ 1,2 %).

Graphique 6 (CVS-CJO)
Transport aérien de voyageurs

Évolution en % (T/T-1)



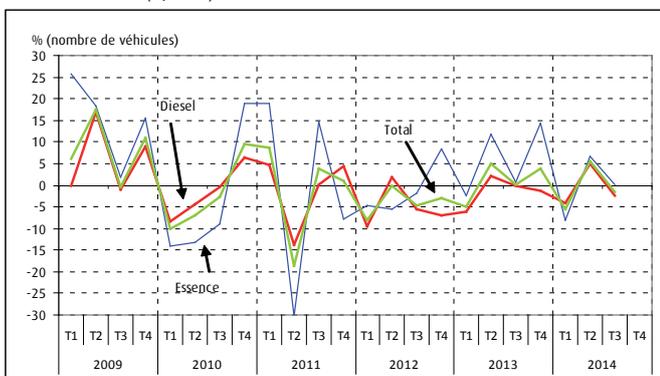
Sources : SOeS d'après ADP, DGAC

Dynamisme des immatriculations de véhicules particuliers neufs

Après un premier trimestre en net repli et un bon deuxième trimestre, le marché des voitures particulières neuves recule au troisième trimestre 2014 (- 1,7 %). Les motorisations essence résistent (+ 0,0 %), les motorisations diesel sont en baisse (- 2,5 %). Le marché de l'occasion est plus dynamique (+ 1,7 %).

Graphique 7 (CVS-CJO)
Immatriculations de voitures particulières neuves

Évolution en % (T/T-1)



Source : SOeS

Des livraisons de carburant en légère hausse, portées par le gazole

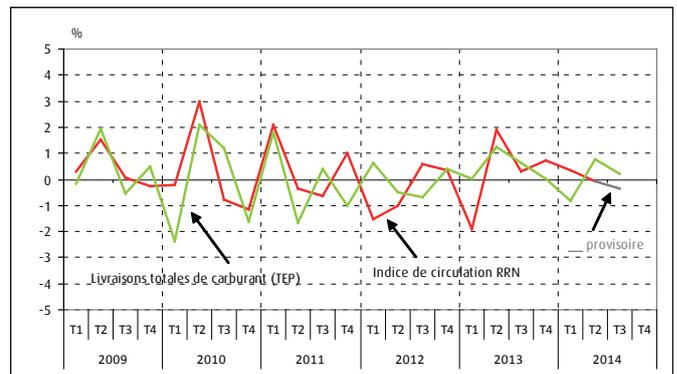
Au troisième trimestre 2014, les livraisons de carburant ralentissent (+ 0,2 % après + 0,8 %), portées par les livraisons de gazole (+ 0,3%) tandis que les livraisons d'essence diminuent (- 0,2 %). Le prix du baril de Brent en dollars (pétrole de la mer du Nord) diminue. Les cours baissent sous l'effet conjugué d'une demande molle, d'une production dynamique aux États-Unis et de tensions moindres dans d'autres pays producteurs. En septembre 2014, le prix du baril de Brent s'établit à 97,28 \$. Il est actuellement à des niveaux historiquement bas.

La circulation sur le réseau national concédé, autoroutes à péage, diminue ce trimestre (- 1,3 %). La circulation des poids lourds progresse légèrement (+ 0,3 %), celle des véhicules utilitaires légers se replie

(- 1,6 %). La circulation sur le réseau routier non concédé augmente également (+ 0,4 %). Au global, la circulation sur le réseau routier national a diminué de - 0,4 %, avec une baisse forte en juillet, modérée en septembre et une hausse en août.

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

Évolution en % (T/T-1)



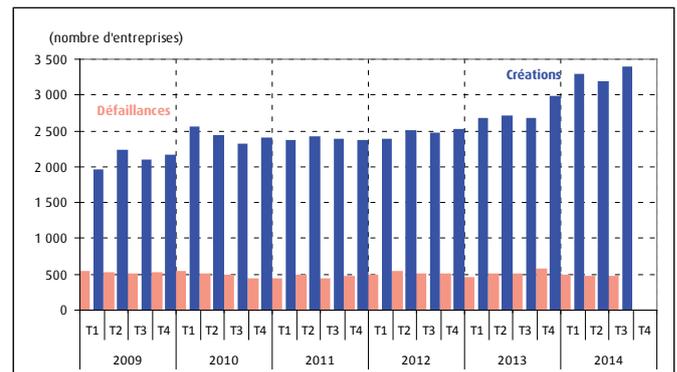
Sources : SOeS d'après Cerema, Asfa, CPDP

Recul des créations d'entreprises et des défaillances

Le nombre de créations d'entreprises augmente (+ 6,5 % après - 2,9 %), le nombre de défaillances d'entreprises également (+ 2,4 %).

Graphique 9 (CVS-CJO)
Démographie des entreprises de transport

Évolution en % (T/T-1)



Source : Insee

Au troisième trimestre 2014, les prix du transport aérien croissent de + 1,1 %, ceux du transport routier augmentent très légèrement (+ 0,1 %). *A contrario*, les prix du fret ferroviaire, du transport maritime et du transport fluvial se replient (respectivement - 1,3 %, - 3,6 % et - 1,0 %). Dans les activités logistiques, les prix sont en baisse ou stagnent : - 0,3 % dans l'entreposage, + 0,0 % dans la manutention, - 0,4 % dans la messagerie-fret express et - 0,5 % dans les autres services de poste et de courrier.

Contraction de l'emploi salarié assez faible, plus importante pour l'intérim

L'emploi salarié hors intérim du secteur du transport et de l'entreposage se réduit de 0,1 % comme au second trimestre (soit 1 700 postes en moins, données CVS). La baisse de la main-d'œuvre intérimaire mobilisée par le secteur ce trimestre (- 2,5 % après + 6,0 %) accentue cette détérioration. Au final, le secteur perd 0,2 % d'emplois salariés. L'emploi salarié dans l'ensemble des secteurs principalement marchands hors agriculture décroît lui aussi, mais de façon plus prononcée (- 0,2 % hors intérim, - 0,3 % avec intérim), après avoir stagné dans les deux cas au trimestre précédent.

Contribuant au recul de l'emploi hors intérim les activités de poste et de courrier (- 0,9 %), les transports aériens (- 0,7 %), le transport ferroviaire (- 0,4 %), l'organisation du transport de fret (- 0,2 %) et les services auxiliaires (- 0,2 %). Les effectifs salariés sont par contre en hausse dans la manutention et l'entreposage (+ 0,8 %), les transports terrestres de voyageurs non ferroviaires (+ 0,4 %) et le transport routier de fret et par conduite (+ 0,1 %).

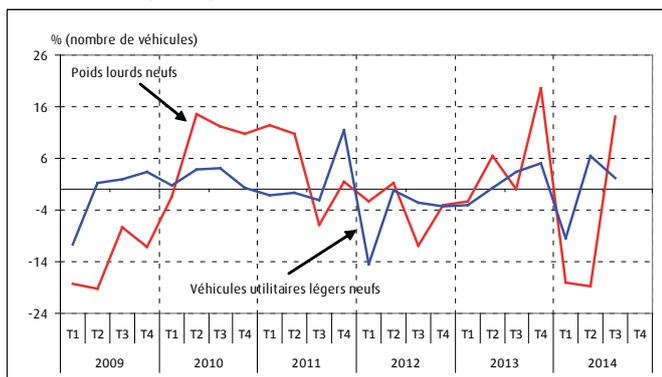
D'après les statistiques de l'Acos, la masse salariale des entreprises de l'ensemble du secteur (hors activités de poste et de courrier) augmente de 0,4 %, comme au second trimestre (données CVS).

TRM : des perspectives incertaines

Après le fort dynamisme de fin d'année dû à la mise en place de la norme Euro 6, les achats de poids lourds neufs ont rebondi au troisième trimestre 2014 (+ 14,0 % après - 18,8 % et - 18,0 %), le rebond concerne les achats de tracteurs routiers tandis que les achats de camions et véhicules automoteurs spécialisés reculent. Les immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs restent en hausse mais ralentissent (+ 2,3 % après + 6,4 %). Sur le marché de l'occasion, les achats se replient toujours pour les poids lourds (- 1,0 %) mais augmentent légèrement pour les véhicules utilitaires légers (+ 0,5 %).

Graphique 10 (CVS-CJO) Immatriculations de véhicules utilitaires neufs

Évolution en % (T/T-1)

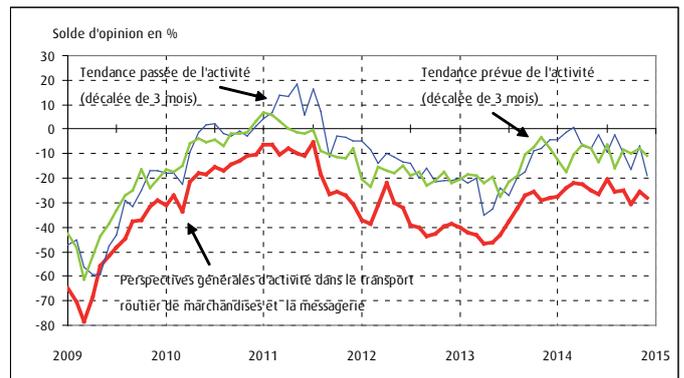


Source : SOeS

Dans le secteur du transport routier de marchandises et de la messagerie, d'après les chefs d'entreprises, l'activité est restée morose fin 2014. Le solde relatif aux perspectives générales, qui retrace l'appréciation des chefs d'entreprises sur l'ensemble du secteur, s'est amélioré en mars et en avril, s'est dégradé depuis et encore plus depuis octobre. L'opinion des entrepreneurs sur l'activité passée fluctue de mois en mois, mais au total continue de se dégrader sur le quatrième trimestre (le solde d'opinion est de - 10 en septembre 2014, de - 19 en décembre). Le solde relatif à l'activité prévue, qui retrace l'appréciation des chefs d'entreprise sur leur secteur, ne se redresse pas.

Graphique 11 (CVS-CJO) Conjoncture dans le transport routier de marchandises et la messagerie

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)			
			2013	2014		
				T4	T1	T2
Transports intérieur de marchandises (1)						
Total fret terrestre intérieur	205,3	0,0	- 0,8	- 2,5	- 1,2	1,4
National	181,3	-0,8	- 0,6	- 2,7	- 0,9	1,0
International	24,0	6,2	- 2,1	- 0,8	- 3,8	3,8
Fret routier intérieur total (provisoire au T4 2013)						
Fret routier intérieur total	165,3	0,2	- 1,3	- 2,6	- 1,2	1,2
Routier national	156,0	0,2	- 0,7	- 2,9	- 0,6	0,6
Routier international	9,3	0,9	- 11,1	2,6	- 10,3	11,5
Routier compte d'autrui	133,2	-1,6	- 4,0	- 2,2	- 0,9	1,6
Routier compte propre	32,2	8,4	10,4	- 4,3	- 2,1	- 0,4
Fret ferroviaire intérieur total (yc opérateurs privés)						
Fret ferroviaire intérieur total	32,0	-1,6	1,2	0,7	- 3,2	3,6
Ferroviaire national	20,3	-7,9	- 0,9	2,7	- 5,1	5,7
Ferroviaire international	11,7	11,8	4,9	- 2,7	0,0	0,0
Fluvial intérieur total						
Fluvial intérieur total	7,9	1,4	3,0	- 0,2	0,0	- 6,7
Fluvial national	5,0	0,6	3,8	- 4,2	5,5	- 8,1
Fluvial international	3,0	2,7	1,7	6,6	- 8,0	- 4,4
Transport maritime total (2) : activité portuaire						
Transport maritime total	290,9	0,2	- 1,4	- 0,6	0,7	2,9
Entrées	190,6	-1,3	- 0,8	- 2,1	- 0,2	3,5
Sorties	100,2	3,4	- 2,6	2,4	2,3	1,9
Transports de pétrole brut / produits raffinés par oléoducs (3)						
Transports de pétrole brut / produits raffinés par oléoducs	35,3	-13,1	- 14,4	- 5,1	- 7,7	- 0,4
Transports intérieur de voyageurs (4)						
Transport en commun Île-de-France (IdF)						
Transport en commun IdF	28,0	0,2	2,9	0,0	- 0,2	0,3
RATP total	16,0	0,7	1,2	0,8	- 0,1	0,4
RATP métro et RER	12,6	-1,2	0,0	0,4	- 0,1	0,7
RATP autobus (yc tramway)	3,4	8,9	5,3	2,1	0,2	- 0,5
Trains sous convention Stif (trains IdF et RER hors RATP)	12,0	-0,5	5,3	- 1,0	- 0,5	0,1
Transport ferroviaire						
Transport ferroviaire	75,9	-1,3	1,0	- 1,7	- 1,8	2,7
Trains à grande vitesse	53,7	-0,5	0,3	- 1,3	- 1,0	3,3
Trains interurbains (hors trains à grande vitesse)	8,2	-6,6	1,5	- 1,6	- 6,9	3,1
Trains sous convention Conseils régionaux de province	14,0	-1,2	- 0,6	- 0,6	- 4,2	2,8
Transport aérien : passagers dans les aéroports						
Transport aérien : passagers dans les aéroports						
Aéroports Paris pour l'international	73,7	1,8	- 0,4	2,1	2,1	- 2,5
Aéroports Paris pour l'intérieur	16,4	0,2	0,0	- 2,0	0,9	- 9,0
Aéroports province (12 principaux) pour l'international	24,7	2,5	- 1,7	0,0	4,9	1,2
Aéroports province (12 principaux) pour l'intérieur	25,7	2,4	- 2,4	- 1,2	2,9	- 8,4
Automobiles (5)						
Immatriculations neuves						
Immatriculations neuves	1 761	-5,0	3,8	- 5,6	5,5	- 1,7
Moteurs à essence	568	14,5	14,4	- 8,2	6,6	0,0
Moteurs diesel	1 193	-12,2	- 1,2	- 4,2	4,9	- 2,5
Livraisons de carburants (6)						
Livraisons de carburants						
Essence	7,1	-3,1	- 0,3	- 0,8	0,3	- 0,2
Gazole	34,2	0,4	0,1	- 0,8	0,9	0,3
Circulation routière (7)						
Circulation routière						
Indice du réseau routier national	0,4	0,1	0,7	0,4	- 0,1	- 0,4
Trafic du réseau routier national concédé	85,1	1,5	1,2	0,1	0,9	- 1,3
Entreprises du transport-entreposage (8)						
Entreprises du transport-entreposage						
Créations d'entreprises	10 982	11,6	11,5	10,2	- 2,9	6,5
Défaillances d'entreprises	2 008	0,0	11,3	- 13,9	- 5,8	2,4
La production marchande (9) (*)						
La production marchande						
Indice de production de services de transport	114,4	-0,5	- 0,6	- 0,8	- 0,6	- 1,1
Indice de chiffre d'affaires en valeur - Transports et entreposage	108,6	0,5	- 0,1	0,8	- 1,2	0,1
Véhicules utilitaires (10)						
Véhicules utilitaires						
Immatriculations de poids lourds neufs	45,0	-0,9	19,5	- 18,0	- 18,8	14,0
Immatriculation de véhicules utilitaires légers neufs	365,0	-3,7	5,1	- 9,4	6,4	2,3
Marché du travail (11)						
Marché du travail						
Effectifs salariés transport et entreposage	1 343	-0,4	- 0,1	- 0,2	- 0,1	- 0,1
Demandeurs d'emploi -Métiers Transport et Logistique* *	481,2	8,0	1,3	1,1	1,7	1,9

* 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

(2) source : DGITM ; unité : millions de tonnes

(3) source : CPDP ; unité : milliards de tonnes (données brutes en glissement annuel)

(4) sources : SOeS-OPF, RATP, SNCF, ADP et 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

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 SOeS ainsi que des données produites par différentes directions du ministère (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.

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 www.statistiques-developpement-durable.gouv.fr, rubrique Conjoncture / Transports



Katell PÉNARD

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 2015