

## Indice de production de services de transport au deuxième trimestre 2014

Au deuxième trimestre 2014, la production de services de transport, corrigée des variations saisonnières et des jours ouvrables (CVS-CJO), diminue pour le troisième trimestre consécutif (- 0,7 % après - 0,9 % et - 0,3 %). L'indice de la production de services de transport s'établit ainsi

à 113,0. Cette baisse est due à part quasi égale au repli du transport de marchandises (- 1,0 %) et à la contraction du transport de voyageurs (- 0,8 %). Les services auxiliaires sont en très légère baisse après le ralentissement du trimestre précédent (- 0,1 % après + 0,6 %).

### Indice d'ensemble et indices de domaine

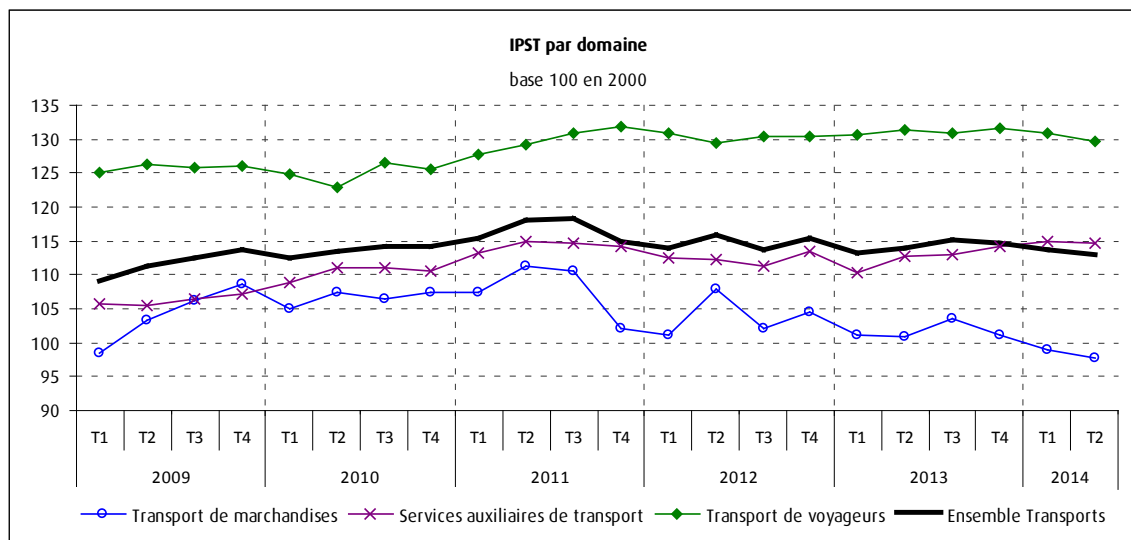
#### Indice de la production de services de transport

Base 100 en 2000, CVS-CJO

	Pondération (%)	Niveau 2014 T2	Évolutions (en %)					
			Annuelles		Trimestrielles T/T-1			
			2012	2013	2013 T3	2013 T4	2014 T1	2014 T2
Transport de marchandises	39,0	97,8	-3,6	-2,1	2,6	-2,4	-2,2	-1,0
Transport de voyageurs	32,0	129,6	0,3	0,6	-0,3	0,6	-0,8	-0,8
Services auxiliaires de transport	29,0	114,8	-1,7	0,2	0,4	1,0	0,6	-0,1
<b>Ensemble transport</b>	<b>100,0</b>	<b>112,9</b>	<b>-1,6</b>	<b>-0,5</b>	<b>0,9</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,7</b>

Source : SOeS

### Indice d'ensemble et indices de domaine



Source : SOeS

## Transport de marchandises

La production marchande de transport de marchandises recule pour le troisième trimestre consécutif (- 1,0 % après - 2,2 % et - 2,4 %).

Cette évolution est imputable en quasi-totalité au repli du transport routier de marchandises pour compte d'autrui (- 1,3 %). Le transport international chute (- 17,2 %), tandis que le transport national voit la baisse sur courte distance contrebalancée par une légère hausse sur

longue distance. Le fret ferroviaire pâtit des grèves du mois de juin (- 4,0 %). Le fret aérien baisse après un bon premier trimestre (- 6,3 % après + 2,7 %) tandis que le transport maritime de marchandises semble repartir à la hausse après la baisse du trimestre précédent (+ 0,6 % après - 2,2 %). Le transport par conduites ralentit légèrement (+ 1,8 % après + 2,7 %).

## Transport de voyageurs

La production marchande de transport de voyageurs se contracte à nouveau (- 0,8 %).

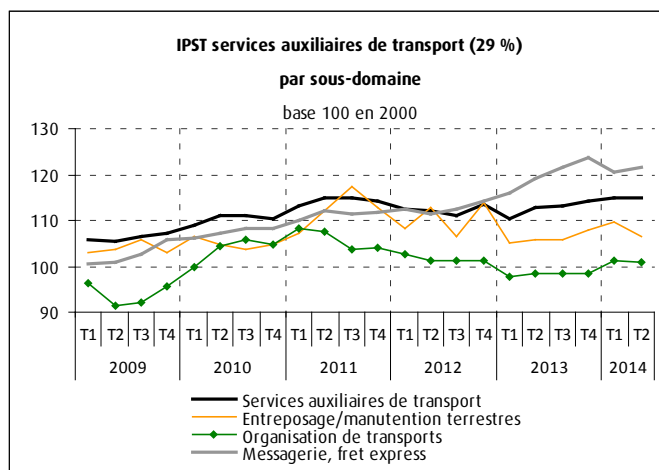
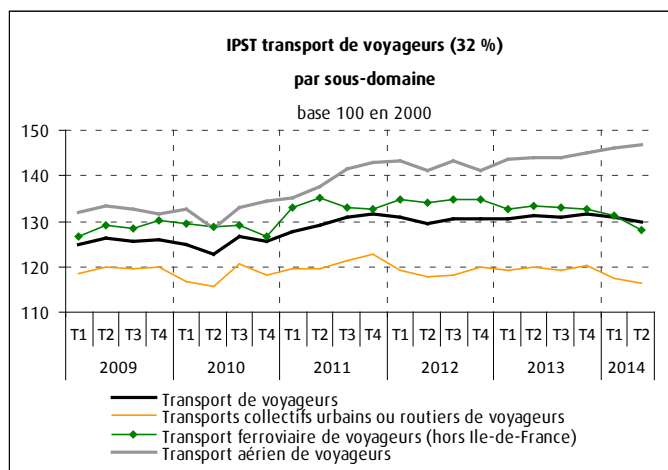
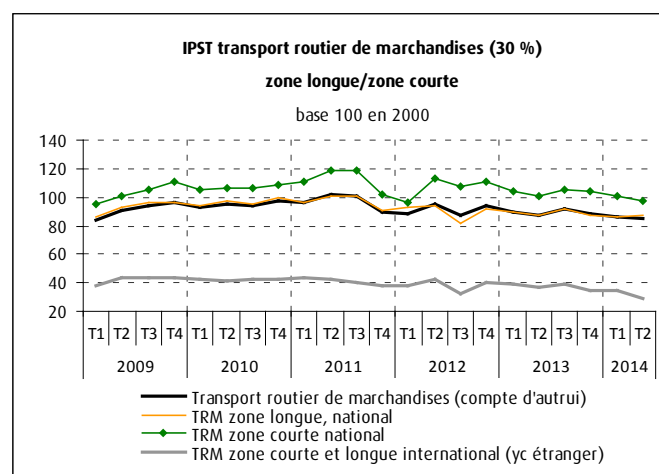
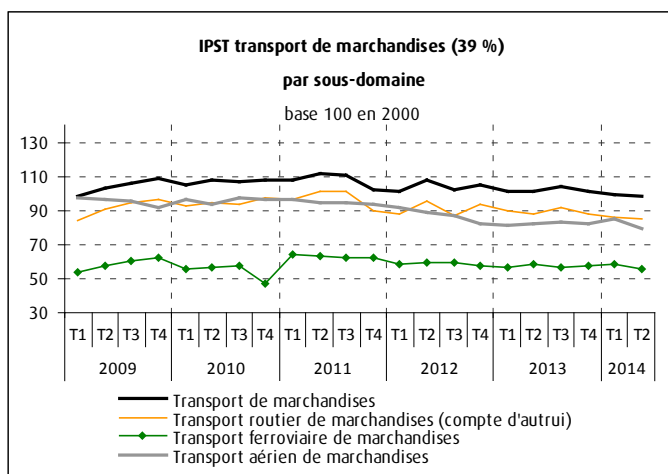
Seul le transport aérien, en hausse (+ 0,5 %), tire son épingle du jeu. Le transport maritime chute (- 9,8 %), la grève de la SNCF du 24 juin au 9 juillet ayant pesé sur le trafic vers la Corse et sur les croisières des ports de Marseille et de Nice. Le transport ferroviaire (hors IDF) se

contracte pour le quatrième trimestre consécutif (- 2,6 %), marqué par la grève du 11 au 24 juin. La baisse est forte pour les trains interurbains (- 6,7 %), ainsi que pour les trains régionaux (- 4,2 %), aussi affectés par des travaux sur les lignes. Les trains à grande vitesse résistent mieux (- 1,1 %). Les transports collectifs urbains ou routiers de voyageurs restent également orientés à la baisse (- 1,0 % après - 2,2 %).

## Services auxiliaires de transport

La production marchande des services auxiliaires stagne (- 0,1 %) après quatre trimestres de hausse consécutifs, tirée vers le bas par la baisse d'activité dans l'entreposage et la manutention terrestres (- 2,9 %). L'organisation de transports est également en baisse (- 0,3 %) après un très bon premier trimestre (+ 2,8 %).

À l'inverse, la progression des services annexes aéroportuaires s'accélère (+ 2,5 % après + 1,3 %), portée par l'activité passagers. La messagerie, fret express (+ 0,7 %), les services auxiliaires des transports terrestres (+ 1,1 %) et les services annexes maritimes et fluviaux (+ 0,6 %) renouent avec la croissance.



Source : SOeS

## Niveau des principaux sous-indices de l'IPST

Indices CVS-CJO

Pondérations en %		Niveaux		Évolutions (en %)					
				Annuelles		Trimestrielles T/T-1			
		2014 T1	2014 T2	2012	2013	2013 T3	2013 T4	2014 T1	2014 T2
<b>39,0</b>	<b>Transport de marchandises</b>	<b>98,9</b>	<b>97,8</b>	<b>-3,6</b>	<b>-2,1</b>	<b>2,6</b>	<b>-2,4</b>	<b>-2,2</b>	<b>-1,0</b>
30,2	dont transport routier (compte d'autrui)	86,1	84,9	-6,2	-2,1	4,6	-3,6	-2,4	-1,3
11,8	<i>zone courte (&lt;= 150 km), national</i>	100,5	97,2	-5,0	-3,1	4,1	-0,8	-3,6	-3,3
15,1	<i>zone longue (&gt; 150 km), national</i>	85,7	87,3	-7,1	-1,1	5,1	-5,3	-1,6	1,8
3,2	<i>international (zones courtes et longues, y compris étranger)</i>	34,8	28,9	-7,1	-2,0	4,4	-11,0	0,7	-17,2
4,3	transport maritime de marchandises	215,0	216,3	6,1	-1,6	-1,9	0,0	-2,2	0,6
2,1	transport ferroviaire de marchandises*	58,0	55,7	-6,7	-2,4	-3,0	0,2	1,6	-4,0
2,0	transport aérien de marchandises	84,9	79,5	-8,1	-5,8	1,0	-0,3	2,7	-6,3
0,3	transport fluvial de marchandises	104,3	117,8	-0,6	-0,2	6,9	9,0	-19,4	12,9
0,1	transport par conduites	64,7	65,8	-9,9	-13,1	-1,0	-10,8	2,7	1,8
<b>32,0</b>	<b>Transport de voyageurs</b>	<b>130,7</b>	<b>129,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,6</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,6</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,8</b>
13,0	dont transports collectifs urbains ou routiers de voyageurs	117,5	116,4	-1,7	0,8	-0,6	0,7	-2,2	-1,0
1,7	<i>trains sous convention Stif (trains IdF et RER hors RATP)</i>	127,0	126,4	2,0	-0,5	-0,4	5,3	-1,0	-0,5
11,3	<i>transport routier de voyageurs et réseaux urbains</i>	116,0	114,8	-2,3	1,0	-0,7	0,0	-2,4	-1,0
11,8	transport aérien de voyageurs	145,6	146,4	2,1	1,3	-0,1	0,8	0,5	0,5
1,2	<i>transport aérien en métropole</i>	89,4	91,5	2,5	1,8	1,0	-0,8	-2,0	2,3
10,7	<i>transport aérien international</i>	151,9	152,5	2,1	1,3	-0,2	0,9	0,6	0,4
0,6	transport maritime de voyageurs	115,3	103,9	-2,1	5,4	0,1	4,3	5,0	-9,8
6,4	transport ferroviaire de voyageurs (hors Île-de-France)	131,4	127,9	0,9	-1,3	-0,1	-0,2	-1,1	-2,6
1,5	<i>trains interurbains (hors trains à grande vitesse)</i>	46,9	43,8	-9,4	-6,7	-2,1	0,7	-2,3	-6,7
3,1	<i>trains à grande vitesse</i>	154,5	152,8	0,0	-0,5	0,2	-0,2	-1,2	-1,1
1,8	<i>trains sous convention Conseils régionaux de province</i>	162,8	156,1	5,5	-1,2	-0,2	-0,5	-0,5	-4,2
<b>29,0</b>	<b>Services auxiliaires de transport</b>	<b>114,9</b>	<b>114,8</b>	<b>-1,7</b>	<b>0,2</b>	<b>0,4</b>	<b>1,0</b>	<b>0,6</b>	<b>-0,1</b>
4,6	dont messagerie, fret express	120,6	121,5	1,1	6,6	2,2	1,5	-2,3	0,7
7,2	entreposage/manutention terrestres	109,6	106,4	-1,8	-3,8	0,0	2,2	1,4	-2,9
0,7	<i>manutention non portuaire</i>	97,1	94,1	-5,9	-1,7	3,3	-0,2	-3,0	-3,1
1,2	<i>entreposage frigorifique</i>	104,9	108,1	-22,1	-7,3	6,5	1,2	0,5	3,0
5,3	<i>entreposage non frigorifique</i>	112,3	107,6	4,7	-3,3	-1,7	2,7	2,2	-4,2
6,5	organisation de transports	101,1	100,8	-4,0	-3,2	0,0	-0,2	2,8	-0,3
6,3	services auxiliaires des transports terrestres	127,9	129,3	-1,6	1,5	-0,2	1,2	0,2	1,1
4,6	<i>autoroutes concédées</i>	126,1	127,4	-2,1	1,5	-0,1	1,1	0,1	1,1
0,4	<i>eurotunnel</i>	100,2	101,5	5,9	1,5	-0,5	1,2	1,9	1,4
1,3	<i>parcs de stationnement payants</i>	141,4	143,1	-1,6	1,4	-0,6	1,3	0,0	1,2
2,0	services annexes aéroportuaires	127,2	130,4	1,5	1,3	0,8	-0,1	1,3	2,5
1,7	<i>tous aéroports passagers</i>	127,6	131,3	2,8	2,1	1,0	-0,5	1,3	2,9
0,3	<i>tous aéroports fret</i>	124,7	124,9	-5,3	-3,1	-0,6	1,9	1,0	0,2
2,4	services annexes maritimes et fluviaux	112,9	113,6	-3,1	3,5	0,4	-0,7	0,1	0,6
0,5	<i>pétrole brut débarqué</i>	55,4	55,6	-14,1	-7,4	-11,6	-3,3	-1,6	0,4
0,4	<i>marchandises conteneurisées</i>	167,5	166,3	6,0	6,6	-1,8	1,0	0,7	-0,7
0,7	<i>marchandises hors conteneurs</i>	135,5	139,2	-5,1	10,2	3,6	-0,9	0,4	2,7
0,8	<i>vracs liquides et solides</i>	96,2	95,4	-3,5	-2,3	3,3	-1,2	-0,5	-0,8
<b>100,0</b>	<b>Ensemble transport **</b>	<b>113,7</b>	<b>113,0</b>	<b>-1,6</b>	<b>-0,5</b>	<b>0,9</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,7</b>

\* Le transport ferroviaire de marchandises inclut les nouveaux opérateurs depuis leur entrée sur le marché.

\*\* Hors transport spatial et hors activités de poste et de courrier.

Les activités de RFF et de transport fluvial de voyageurs ne sont pas prises en compte.

Source : SOES

## Méthodologie

L'indice de production de services de transport (IPST) 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.

### Sources

L'IPST est un indicateur synthétique qui repose sur de multiples sources d'informations. Parmi les sources spécifiques au transport, on trouve l'enquête 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 (SNCF, RATP, Air France, ADP, VNF...), ou par l'Insee (indices de chiffres d'affaires des entreprises des secteurs des transports...).

### Champ

L'indice couvre l'ensemble des services de transport pour compte d'autrui réalisés par les entreprises résidentes (i.e. les activités marchandes uniquement ; est exclu le compte propre). L'IPST recouvre le champ des divisions 49 à 52 de la nomenclature d'activité française NAF rev. 2, à l'exception des transports spatiaux. Les activités de poste et de courrier ne sont pas couvertes. En outre, pour des raisons techniques, il ne prend pas en compte le transport fluvial de voyageurs ni l'activité de Réseau ferré de France (RFF).

### Méthode

L'indice d'ensemble se décline en trois indices de domaine (transport de marchandises, transport de voyageurs, auxiliaires de transport) et seize sous-domaines, selon les modes de transport ou les types de services (pour les auxiliaires).

Les pondérations sont calculées à partir de la valeur de la production des branches retenue dans les comptes nationaux pour l'année 2000. L'indice est donc en base 2000. La valeur de la production est estimée par les comptes nationaux hors sous-traitance.

Les indices des sous-domaines peuvent être obtenus soit directement à partir d'un indicateur unique, soit par agrégation d'indices plus fins, lorsque cela est possible.

Les indices des niveaux élémentaires sont estimés à partir d'indicateurs de volume (exemple les tonnes-kilomètres) ou à défaut d'indices de chiffre d'affaires des entreprises de l'activité concernée, déflatés par un indice de prix approprié. Les indicateurs élémentaires sont agrégés après désaisonnalisation.

Pour en savoir plus : cf. *L'indice de production de service de transports : base 2000*, Études & documents, n° 39 - mars 2011 disponible dans la rubrique Publication / Études & documents du site [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr).

### Correction des variations saisonnières et des jours ouvrables (CVS-CJO)

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.

Par ailleurs, la série corrigée des jours ouvrables (CJO) permet de neutraliser l'impact des nombres inégaux de jours ouvrables d'un trimestre à l'autre, de la même façon que la série CVS neutralise l'impact des différentes saisons. La combinaison des CVS et des CJO permet de fournir une information sur l'évolution instantanée des phénomènes économiques, abstraction faite des phénomènes calendaires explicables habituels. Pour en savoir plus, consulter le site [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr), rubrique Glossaire (au pied de la page d'accueil).

La nouvelle valeur de la série brute est intégrée chaque trimestre dans le calcul des profils saisonniers historiques. Les coefficients saisonniers sont donc réestimés chaque trimestre ce qui peut faire réviser très légèrement la série CVS. La structure des modèles de désaisonnalisation est validée une fois par an. Il en va de même pour la correction des jours ouvrables. L'IPST utilise la correction des variations saisonnières et des jours ouvrables qui est faite au niveau le plus fin des séries par son producteur, lorsqu'elle existe. La série d'ensemble est obtenue par agrégation des séries élémentaires CVS-CJO.

### Révisions

Lors de la publication des résultats du premier trimestre 2014, les séries du transport routier de marchandises ont été révisées. Il en est de même des séries des trains sous convention Stif et des trains interurbains (hors TGV). Les séries de l'entreposage frigorifique et de la manutention non portuaire ont également été révisées.

### Diffusion

L'IPST est un indice publié trimestriellement à la fin du trimestre T+1 pour le trimestre T. Il est calculé en données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables (CVS-CJO).

Les séries longues relatives à l'IPST ainsi que le *Bulletin mensuel statistique des transports* sont disponibles dans la rubrique Conjoncture / Transports du site [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr).



## Chiffres & statistiques

**Commissariat général  
au développement  
durable**

Service  
de l'observation  
et des statistiques

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

**Directeur  
de la publication**  
Sylvain MOREAU

ISSN : 2102-6378

© SOeS 2014

**Katell PÉNARD**