

La conjoncture des transports se redresse au deuxième trimestre 2015

Au deuxième trimestre 2015, le volume de la production marchande de transport augmente (+ 1,1 %). Cette hausse est due essentiellement au transport terrestre de marchandises (+ 3,5 %) et plus particulièrement au transport routier pour compte d'autrui (+ 5,0 %) qui rattrape en partie le premier trimestre. Le transport de voyageurs repart à la hausse

dans les différents modes.

Pour la première fois depuis près de trois ans, l'emploi salarié hors intérim des entreprises du transport et de l'entreposage progresse (+ 0,2 %). De même, l'intérim fait plus que compenser son repli du trimestre précédent.

La production marchande de transport se redresse

La production de services de transport par les entreprises résidentes, mesurée par l'indice de production de services de transport (IPST), se redresse au deuxième trimestre 2015 (+ 1,1 % en CVS-CJO). Ceci est dû pour l'essentiel au transport routier de marchandises qui avait chuté au premier trimestre. Le transport de voyageurs repart à la hausse dans les différents modes au deuxième trimestre 2015. Les services auxiliaires de transport augmentent également.

Ce rebond intervient dans un contexte de stagnation du PIB au deuxième trimestre 2015 (+ 0,0 % après + 0,7 % au premier trimestre 2015). La demande intérieure des ménages, des entreprises et des administrations ralentit, tout comme les importations (+ 0,6 % après + 2,2 %), mais les exportations accélèrent (+ 1,7 % après + 1,3 %). L'activité dans la construction se replie de nouveau (- 1,1 % après - 0,8 %), la production de biens diminue (- 0,9 %). Toutefois, la consommation alimentaire est dynamique au deuxième trimestre, favorisant la demande de transport en produits agroalimentaires.

Le transport routier intérieur sous pavillon français se redresse en tonnes-km (+ 4,3 % - provisoire - après - 7,8 % - donnée révisée). Ce rebond n'efface pas la tendance baissière constatée ces dernières années et constitue un rattrapage du premier trimestre. La reprise concerne aussi bien le fret routier international (+ 3,0 % après - 5,9 %), souvent sujet à de fortes variations, que le national (+ 4,4 % après - 7,9 %). Le compte d'autrui, qui représente plus de quatre cinquièmes de l'activité, se redresse (+ 5,0 % après - 10,1 %) alors que le transport pour compte propre poursuit sa progression (+ 2,0 %, après + 1,4 %). Par nature de produits transportés seuls sont en baisse les biens intermédiaires (- 5,1 %), tous les autres segments sont en hausse, le plus dynamique étant celui des machines et matériels de transport (+ 10,0 % après + 3,7 %).

Ces résultats concordent avec l'opinion des chefs d'entreprises du transport (TRM et messagerie + Poste et courrier) sur leur activité passée. Les opinions sur l'activité passée mesurées par les enquêtes de l'Insee se dégradent fortement en mars et avril 2015, ce qui corrobore la chute de l'activité en janvier-février, mais s'améliorent très nettement en mai et juin 2015, en ligne avec la reprise d'avril.

Avec la hausse du coût du gazole professionnel, les prix du transport routier de marchandises remontent (+ 1,0 %), le prix de revient longue distance 40 tonnes augmente très légèrement (+ 0,1 %).

Le fret ferroviaire intérieur ralentit (+ 1,5 % après + 3,1 %). L'international se retourne (- 0,5 %) après trois trimestres de progression tandis que le trafic national poursuit sa croissance (+ 2,8 % après + 1,9 %). Les prix du fret ferroviaire baissent (- 0,9 %).

Le transport fluvial intérieur, hors transit mesuré en glissement annuel, baisse au deuxième trimestre 2015 par rapport au même trimestre 2014 (- 2,1 % après + 8,1 %). Le transport intérieur national recule (- 6,8 % après + 12,4 %), mais le transport intérieur international progresse à nouveau (+ 5,8 % après + 1,3 %). Néanmoins la forte croissance continue du trafic des céréales profite à l'ensemble des bassins, + 25,9 % sur le trafic fluvial de produits agricoles. Le trafic de produits agricoles représente 25 % du trafic fluvial intérieur en tonnes-km en 2014. Le trafic baisse sur les autres segments. Le trafic des combustibles minéraux solides, essentiellement de charbons, s'effondre (- 30,0 %) sur fond de poursuite du

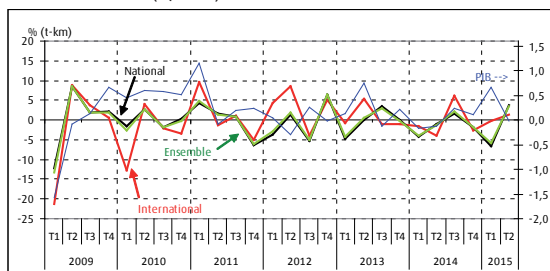
Un fret terrestre en demi-teinte

Au deuxième trimestre 2015, le volume de marchandises (tonnes-km) transportées par voies terrestres intérieures augmente (+ 3,5 %), ce qui met fin à deux trimestres consécutifs de baisse (- 5,4 % après - 2,0 %).

Graphique 1 (CVS-CJO)

Fret terrestre

Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS ; Insee

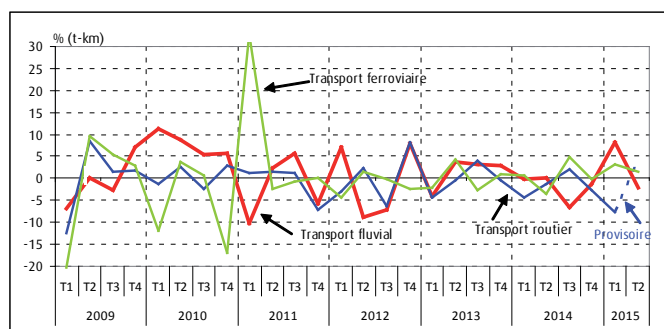
programme de fermetures de centrales thermiques au charbon (cinq tranches de 250 MW pour EDF en 2015, deux centrales pour E.ON) remplacées par des centrales thermiques fonctionnant avec d'autres énergies.

Les prix du transport fluvial augmentent légèrement (+ 0,2 %).

Le transport des produits pétroliers par oléoducs ralentit en glissement annuel au deuxième trimestre (+ 0,7 % après + 4,6 %).

Graphique 2 (CVS-CJO) Fret terrestre par mode

Évolution en % (T/T-1)



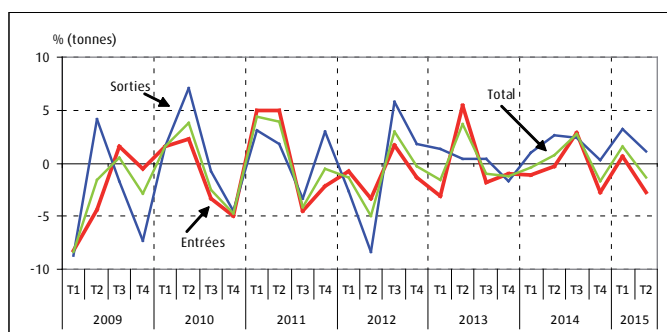
Sources : SOeS, TRM ; SOeS, OPF ; VNF

Baisse de l'activité portuaire

L'activité dans les sept principaux ports français (hors La Rochelle) baisse au deuxième trimestre (- 1,3 %), en raison d'une baisse des entrées alors que les sorties ont augmenté. La baisse d'activité touche tous les segments, mais particulièrement le pétrole brut débarqué (- 9,7 %) en raison de l'arrêt programmé de la raffinerie de Donges au deuxième trimestre 2015. Les prix à la production baissent (- 2,3 %).

Graphique 3 (CVS-CJO) Ports maritimes

Évolution en % (T/T-1)



Source : SOeS d'après DGITM

Recul du fret aérien

Le fret aérien baisse à nouveau (- 1,7 % après - 0,4 %). Ses prix baissent également (- 0,4 %).

Le transport en commun de voyageurs repart à la hausse

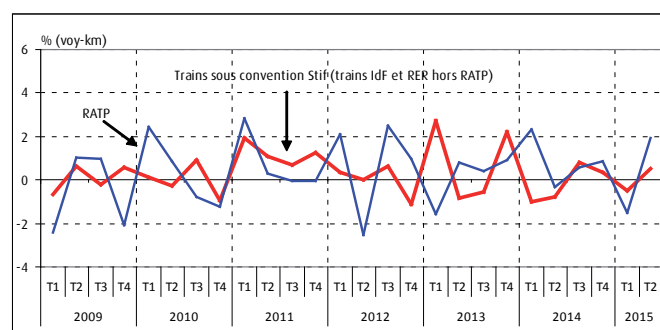
Le transport en commun de voyageurs en Île-de-France repart à la hausse (+ 1,3 % après - 1,1 %), plus particulièrement sur le mois de juin. Il s'agit d'un mouvement de rattrapage après la désaffection consécutive aux attentats de janvier.

Le trafic RATP est dynamique (+ 2,0 %), plus sur le RER que sur le métro. Il croît également sur le réseau de surface, de Paris (+ 1,2 %) ou de la banlieue (+ 1,5 %). La fréquentation des lignes de Tramway RATP continue de progresser.

Le Transilien se redresse lui aussi mais de façon plus modérée (+ 0,5 %). L'érosion de la billetterie a été compensée par l'accroissement des trajets à tarifs sociaux.

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

Évolution en % (T/T-1)



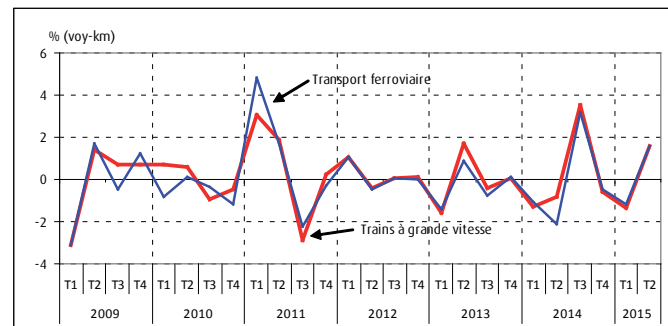
Sources : SOeS d'après RATP ; SNCF

Au deuxième trimestre 2015, le transport ferroviaire de voyageurs hors Île-de-France augmente (+ 1,6 % après - 1,2 % et - 0,4 %). Le rebond concerne tous les segments. La politique des petits prix a soutenu l'activité domestique, notamment avec les offres Ouigo et IDTGV toujours en forte progression. Le trafic des trains à grande vitesse croît de 1,6 %. La ligne Paris-Barcelone est toujours en croissance. Le nombre de passagers-kilomètres par trains interurbains augmente (+ 2,7 % après - 0,2 %). Le trafic des TER se redresse (+ 1,1 % après - 0,9 %). Ce segment voit le trafic des voyageurs occasionnels se redresser.

Le transport urbain de voyageurs hors Île-de-France est en hausse en nombre de voyageurs sur le semestre (+ 2,0 %), pour un nombre de kilomètres parcourus légèrement inférieur (- 0,6 %).

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

Évolution en % (T/T-1)

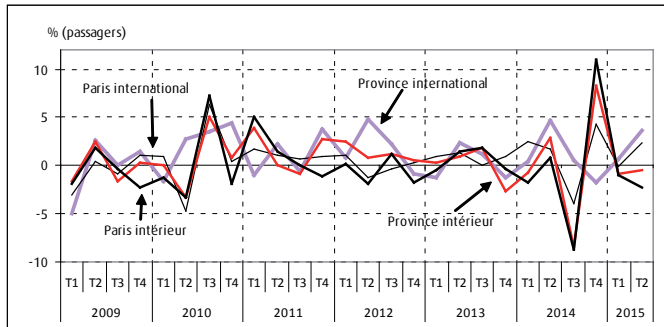


Sources : SOeS, OPF

Le trafic aérien repart en hausse au deuxième trimestre 2015 (+ 1,5 % après - 0,1 %) mais avec des évolutions contrastées. Le trafic est en hausse à l'international-outr-mer (+ 2,6 %), au départ de Paris (+ 2,3 %) et plus fortement au départ de la province (+ 3,6 %). En revanche, il est en baisse pour le deuxième trimestre consécutif sur l'intérieur (- 1,2 % après - 0,9 %), aussi bien au départ de Paris (- 2,3 %) que de la province (- 0,5 %).

Graphique 6 (CVS-CJO)
Transport aérien de voyageurs

Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS d'après ADP ; DGAC

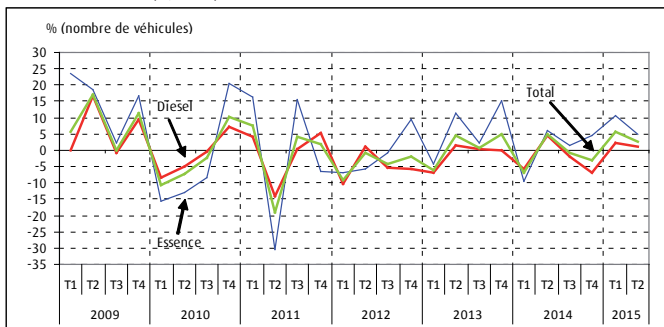
Ralentissement des immatriculations de véhicules particuliers neufs

Les immatriculations de véhicules particuliers neufs continuent de progresser mais moins fortement qu'au trimestre précédent (+ 2,5 % après + 5,6 %). Comme au premier trimestre, la hausse bénéficie davantage aux motorisations essence toujours dynamiques (+ 4,8 % après + 10,7 %) qu'aux motorisations diesel qui augmentent très légèrement (+ 0,9 % après + 2,4 %). Ainsi, la part des voitures diesel dans les immatriculations totales baisse de 0,9 point à 59,2 %, soit un cinquième trimestre de repli. Contrairement au trimestre précédent, les marques étrangères progressent un peu plus (+ 3,7 %) que les marques françaises (+ 1,2 %). Le marché de l'occasion se redresse (+ 1,3 % après - 0,4 %).

Les immatriculations de motocyclettes neuves progressent de + 1,5 % et connaissent un troisième trimestre consécutif de hausse.

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

Évolution en % (T/T-1)



Source : SOeS

Des livraisons de carburant et un trafic routier en hausse

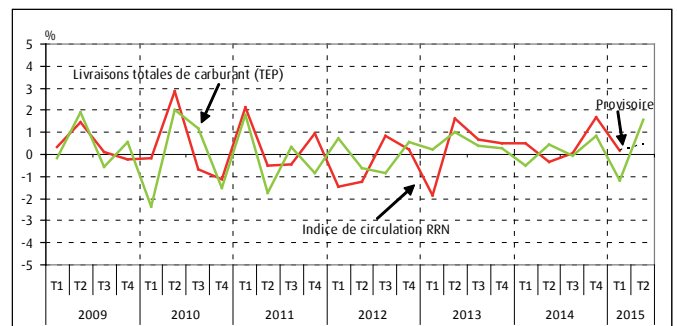
Au deuxième trimestre 2015, les livraisons de carburant ont augmenté (+ 1,6 % après - 1,2 %), davantage pour l'essence (+ 2,3 % après - 1,3 %) que pour le gazole (+ 1,4 % après - 1,2 %). La baisse

tendancielle des livraisons de supercarburants constatée s'est infléchi depuis mi 2012, sur fond de modification progressive de la structure du parc automobile.

La circulation sur le réseau national augmente légèrement au deuxième trimestre (+ 0,5 % après + 0,2 %). Le trafic sur le réseau concédé, autoroutes à péage, augmente pour le troisième trimestre consécutif (+ 0,6 % après + 0,1 % et + 2,1 %). La circulation des poids lourds français et étrangers ralentit (+ 1,1 % après + 1,9 %), tandis que celle des véhicules légers repart à la hausse (+ 0,6 % après - 0,1 %). Il augmente également très légèrement sur le réseau non concédé (+ 0,1 % après + 0,2 %).

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

Évolution en % (T/T-1)



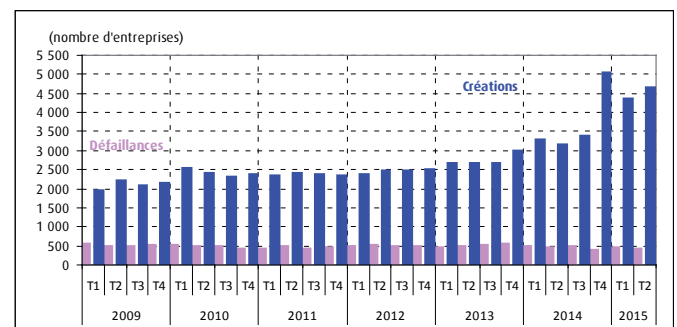
Sources : SOeS d'après Cerema ; Asfa ; CPDP

Hausse des créations d'entreprises et recul des défaillances

Le nombre de créations d'entreprises hors micro-entrepreneurs augmente (+ 11,8 %). Au total, avec les auto-entrepreneurs, celui-ci augmente également (+ 6,5 % après - 13,8 %), tandis que le nombre de défaillances d'entreprises repart à la baisse (- 9,6 %).

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

Évolution en % (T/T-1)



Source : Insee

Progression de l'activité dans les services auxiliaires

Les services auxiliaires de transport augmentent (+ 0,4 % après - 0,3 %), soutenus par le dynamisme de la messagerie fret express (+ 2,6 %) ainsi que par les services annexes aéroportuaires (+ 1,1 %). L'entreposage manutention augmente plus légèrement, tout comme les services auxiliaires des transports

terrestres. *A contrario*, les services annexes maritimes et fluviaux et l'organisation des transports baissent. Les prix sont en hausse dans la messagerie fret express (+ 1,0 %), en légère hausse dans les autres services de poste et de courrier (+ 0,1 %), stables dans l'entreposage (+ 0,0 %) et baissent dans la manutention (- 0,1 %).

Hausse modérée de l'emploi salarié, plus importante pour l'intérim

L'emploi salarié hors intérim du secteur du transport et de l'entreposage s'améliore, après deux trimestres de stagnation (+ 0,2 %, soit 2 000 postes en plus, données CVS). La main-d'œuvre intérimaire mobilisée par le secteur ce trimestre augmente fortement (+ 7,9 % après - 3,8 %), si bien qu'au final le secteur gagne 0,5 % d'emplois salariés. Dans le même temps, sans l'intérim, l'emploi dans l'ensemble des effectifs salariés des secteurs principalement marchands hors agriculture continue à se maintenir (+ 0,0 %). Il s'accroît quand on prend en compte l'emploi intérimaire, celui-ci augmentant de 3,6 %.

Au deuxième trimestre 2015, contribuent au recul de l'emploi hors intérim essentiellement les transports aériens (- 1,3 %), le transport ferroviaire (- 0,5 %) et l'organisation du transport de fret (- 0,1 %). En revanche, les effectifs salariés augmentent dans les services auxiliaires (+ 0,7 %), la manutention et l'entreposage (+ 0,6 %), les transports terrestres de voyageurs non ferroviaires (+ 0,5 %), le transport routier de fret et par conduite (+ 0,4 %) et les activités de poste et de courrier (+ 0,1 %).

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

Forte hausse des achats de poids lourds

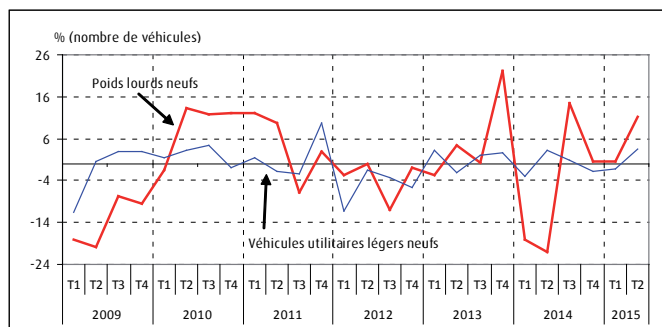
Les achats de poids lourds neufs augmentent fortement au deuxième trimestre 2015 (+ 11,1 % après + 0,6 %), les achats de tracteurs routiers sont les plus dynamiques (+ 12,5 %) mais les achats de camions et véhicules automoteurs spécialisés augmentent aussi très fortement (+ 9,2 % après - 5,5 %). Les immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs repartent à la hausse (+ 3,5 % après - 1,2 %).

Sur le marché de l'occasion, les achats progressent pour les véhicules utilitaires légers (+ 1,0 %). La reprise des transactions pour les poids lourds (+ 1,1 %) interrompt la tendance à la baisse amorcée depuis le quatrième trimestre 2013. Cette hausse est plus nette pour les camions et véhicules automoteurs spécialisés (+ 1,5 %) que pour les tracteurs routiers (+ 0,2 %).

Les immatriculations des autobus et autocars neufs progressent de 9,8 % et connaissent un quatrième trimestre consécutif de hausse.

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

Évolution en % (T/T-1)



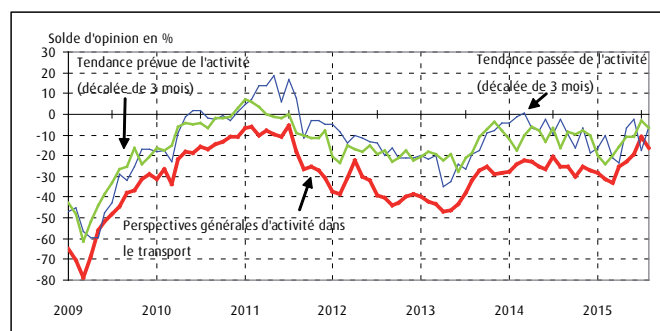
Source : SOeS

Amélioration de l'opinion des chefs d'entreprises de TRM

Dans le secteur du transport routier de marchandises et de la messagerie, d'après les enquêtes d'opinion Insee auprès des chefs d'entreprises, l'opinion sur l'activité passée s'est redressée en mai, juin et août 2015 après s'être fortement dégradée en mars-avril. L'opinion sur l'activité prévue s'améliore un peu à partir d'avril et plus nettement en juillet-août 2015. L'opinion sur la demande prévue adressée au transport s'améliore légèrement en juillet-août 2015. Enfin, les soldes sur les effectifs passés et prévus s'améliorent en juillet-août 2015.

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)				
			2014	2014		2015	
				T3	T4	T1	T2
Transports intérieur de marchandises (1)							
Total fret terrestre intérieur	199,3	- 2,9	2,2	-1,9	-5,8	3,5	
National	175,9	- 3,0	1,7	-1,8	-6,5	3,8	
International	23,4	- 2,3	6,3	-2,6	-0,1	1,4	
Fret routier intérieur total (provisoire au T2 2015) (12)	159,4	- 3,6	2,0	-2,8	-7,8	4,3	
Routier national	151,0	- 3,3	1,3	-2,1	-7,9	4,4	
Routier international	8,4	- 9,5	14,8	-13,2	-5,9	3,0	
Routier compte d'autrui	126,9	- 4,7	2,5	-2,7	-10,1	5,0	
Routier compte propre	32,5	0,9	-0,2	-3,1	1,4	2,0	
Fret ferroviaire intérieur total (yc opérateurs privés)	32,2	0,7	5,0	-0,3	3,1	1,5	
Ferroviaire national	20,1	- 0,7	6,4	-1,9	1,9	2,8	
Ferroviaire international	12,1	3,0	2,7	2,4	5,1	-0,5	
<i>Trimestrielles (T/T-4)</i>							
Fluvial intérieur total	7,7	- 2,1	-6,7	-1,3	8,1	-2,1	
Fluvial national	4,8	- 3,1	-8,1	-4,9	12,4	-6,8	
Fluvial international	2,9	- 0,5	-4,4	5,1	1,3	5,8	
Transport maritime total (2) : activité portuaire							
Entrées	188,8	- 1,0	2,9	-2,7	0,7	-2,7	
Sorties	103,5	3,3	2,3	0,3	3,2	1,1	
<i>Trimestrielles (T/T-4)</i>							
Transports de pétrole brut/produits raffinés par oléoducs (3)	35,3	- 0,2	-0,4	14,0	4,6	0,7	
Transports intérieur de voyageurs (4)							
Transport en commun IdF	28,9	2,1	0,7	0,6	-1,1	1,3	
RATP total	16,6	3,7	0,6	0,8	-1,5	2,0	
RATP métro et RER	12,9	2,1	0,8	0,4	-2,1	2,1	
RATP autobus (yc tramway)	3,7	9,6	-0,2	2,3	0,3	1,5	
Trains sous convention Stif (trains IdF et RER hors RATP)	12,3	0,0	0,8	0,4	-0,5	0,5	
Transport ferroviaire	75,1	- 1,3	3,2	-0,4	-1,2	1,6	
Trains à grande vitesse	53,7	- 0,1	3,5	-0,6	-1,4	1,6	
Trains interurbains (hors trains à grande vitesse)	7,7	- 6,3	1,2	-0,2	-0,2	2,7	
Trains sous convention Conseils régionaux de province	13,6	- 2,9	2,9	0,0	-0,9	1,1	
Transport aérien : passagers dans les aéroports							
Aéroports Paris pour l'international	76,5	3,8	-3,9	4,3	0,0	2,3	
Aéroports Paris pour l'intérieur	16,1	- 2,1	-8,8	10,9	-1,0	-2,3	
Aéroports province (12 principaux) pour l'international	25,7	4,0	0,5	-1,8	0,7	3,6	
Aéroports province (12 principaux) pour l'intérieur	25,2	- 2,0	-8,5	8,2	-0,8	-0,5	
Automobiles (5)							
Immatriculations neuves	1 767	0,3	-0,7	-2,9	5,6	2,5	
Moteurs à essence	628	10,6	1,6	4,3	10,7	4,8	
Moteurs diesel	1 139	- 4,6	-2,0	-6,9	2,4	0,9	
Livraisons de carburants (6)							
Essence	7,1	0,2	-0,4	1,1	-1,3	2,3	
Gazole	34,4	0,7	0,0	0,8	-1,2	1,4	
Circulation routière (7)							
Indice du réseau routier national	0,4	1,8	0,1	1,7	0,2	0,5	
Trafic du réseau routier national concédé	87,2	2,5	-0,1	2,1	0,1	0,6	
Entreprises du transport-entreposage (8)							
Créations d'entreprises	14 859	35,2	7,1	48,8	-13,2	6,5	
Défaillances d'entreprises	1 807	- 9,9	4,0	-14,6	13,4	-9,6	
La production marchande (9) (*)							
Indice de production de services de transport	114,4	- 1,0	-0,5	1,9	-2,6	1,1	
Indice de chiffre d'affaires en valeur - Transports et entreposage	108,6	1,0	0,2	1,5	0,0	-0,1	
Véhicules utilitaires (10)							
Immatriculations de poids lourds neufs	38,9	- 13,6	14,5	0,5	0,6	11,1	
Immatriculation de véhicules utilitaires légers neufs	370,2	1,5	0,8	-1,9	-1,2	3,5	
Marché du travail (11)							
Effectifs salariés transport et entreposage	1 335	- 0,5	-0,1	0,0	0,0	0,2	
Demandeurs d'emploi -Métiers Transport et Logistique* *	514,7	5,8	1,9	2,0	1,3	1,6	

* 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 ; 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.

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



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