

Indice de production de services de transport au troisième trimestre 2014

Au troisième trimestre 2014, la production de services de transport, corrigée des variations saisonnières et des jours ouvrables (CVS-CJO), diminue pour le quatrième trimestre consécutif (- 1,1 % après - 0,6 % au deuxième trimestre et - 0,8 % au premier trimestre - données révisées). L'indice de la production de services de transport s'établit ainsi à 111,7. Cette baisse est due pour

l'essentiel au recul marqué du transport de voyageurs (- 3,2 %), surtout aérien en raison de la grève d'Air France en septembre. Le transport de marchandises se redresse (+ 0,5 %) après trois trimestres de recul. Les services auxiliaires sont à nouveau en légère diminution (- 0,1 % après - 0,1 % au deuxième trimestre).

Indice d'ensemble et indices de domaine

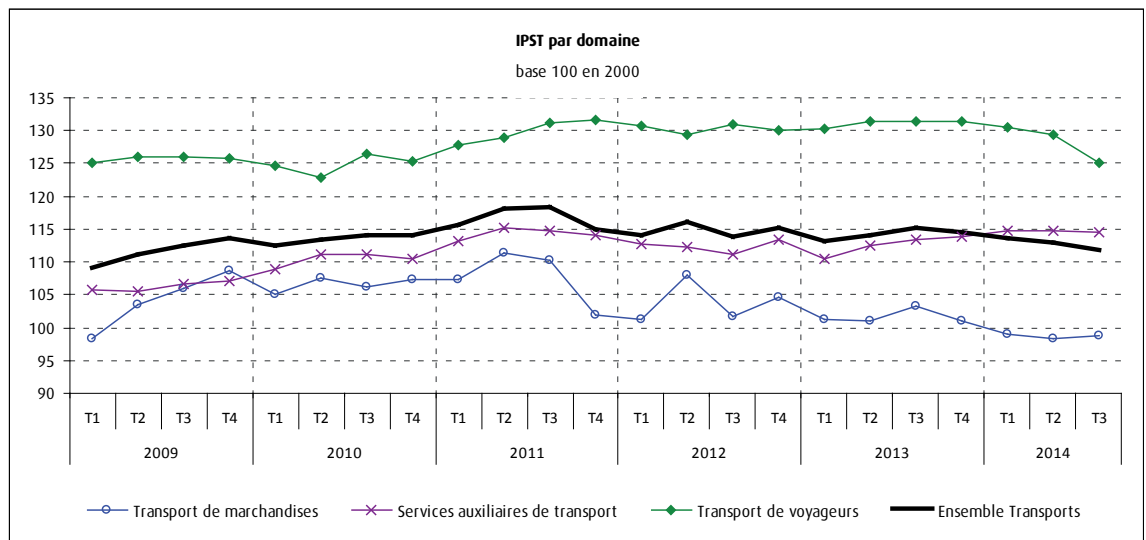
Indice de la production de services de transport

Base 100 en 2000, CVS-CJO

	Pondération (%)	Niveau 2014 T3	Évolutions (en %)					
			Annuelles		Trimestrielles T/T-1			
			2012	2013	2013 T4	2014 T1	2014 T2	2014 T3
Transport de marchandises	39,0	98,7	-3,6	-2,1	-2,2	-2,2	-0,7	0,5
Transport de voyageurs	32,0	125,2	0,3	0,6	0,1	-0,7	-0,9	-3,2
Services auxiliaires de transport	29,0	114,6	-1,7	0,2	0,4	0,9	-0,1	-0,1
Ensemble transport	100,0	111,7	-1,7	-0,5	-0,6	-0,8	-0,6	-1,1

Source : SOeS

Indice d'ensemble et indices de domaine



Source : SOeS

Transport de marchandises

La production marchande de transport de marchandises se redresse après trois trimestres consécutifs de baisse (+ 0,5 % après - 0,7 %, - 2,2 % et - 2,2 %).

Cette évolution est imputable en quasi-totalité au rebond du transport routier de marchandises pour compte d'autrui (+ 1,6 %). Le transport international remonte également (+ 5,9 %). Le transport national sur

courte distance est plus dynamique (+ 2,1 %) que sur longue distance (+ 0,9 %). Le fret ferroviaire rebondit après les grèves du mois de juin (+ 3,6 %). Le fret aérien chute en raison de la grève d'Air France (- 14,8 % après - 6,2 %). Le transport maritime de marchandises est en légère baisse (- 0,2 % après + 0,7 % et - 1,9 %).

Transport de voyageurs

La production marchande de transport de voyageurs subit de plein fouet la grève d'Air France (- 3,2 %).

Le transport aérien baisse fortement (- 8,6 %) expliquant la quasi-totalité du recul. Cette chute est accentuée par la prise en compte exclusive dans l'IPST des transporteurs nationaux pour la mesure du transport aérien international. Le transport maritime reste en repli après la chute du trimestre précédent (- 1,9 % après - 10,3 %). Le

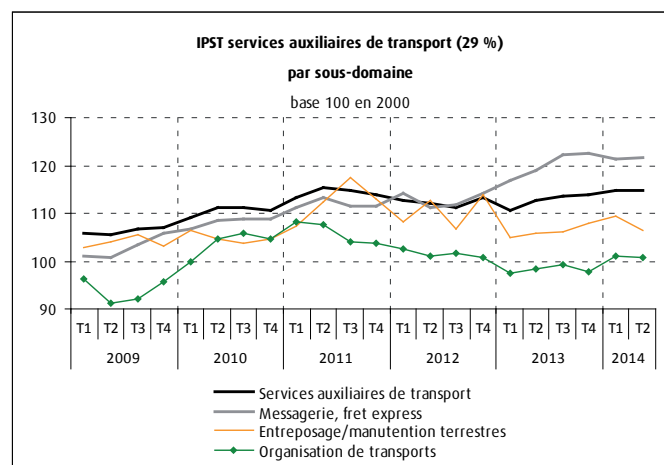
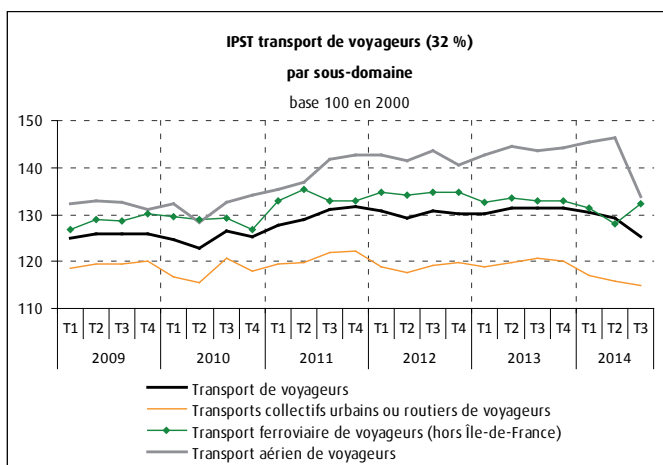
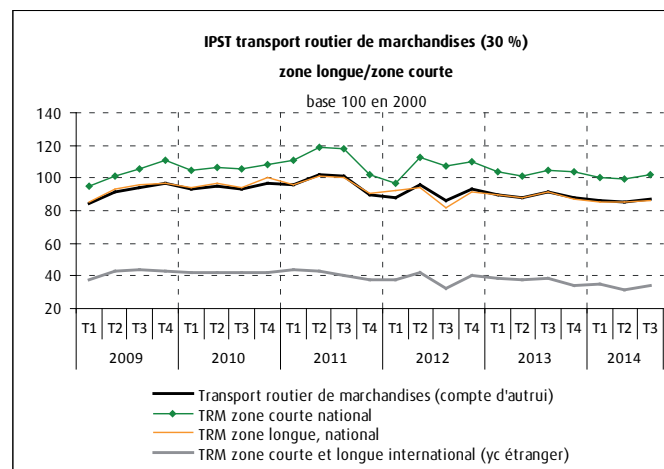
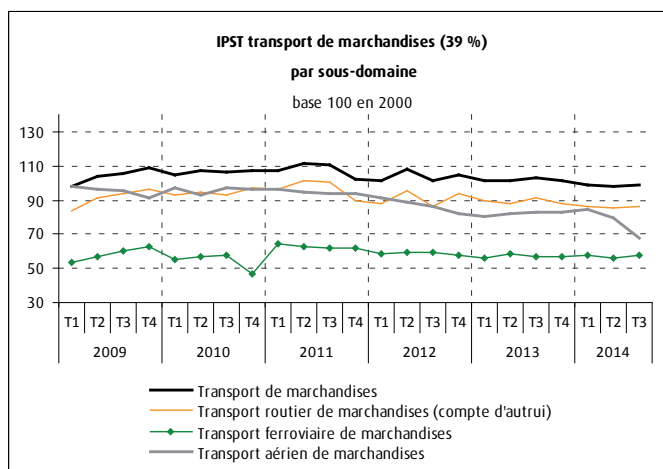
transport ferroviaire (hors île-de-France) se redresse après la grève de juin (+ 3,2 %). La hausse est forte pour les trois segments, trains interurbains (+ 3,1 %), trains à grande vitesse (+ 3,3 %) et régionaux (+ 2,8 %). Les transports collectifs urbains ou routiers de voyageurs restent orientés à la baisse pour le quatrième trimestre consécutif (- 0,7 % après - 1,1 % et - 2,5 %).

Services auxiliaires de transport

La production marchande des services auxiliaires est en légère baisse (- 0,1 %) pour le deuxième trimestre consécutif. Plusieurs activités fléchissent. À l'instar du trafic aérien, les services annexes aéroportuaires se replient (- 3,8 %). Les services auxiliaires des transports terrestres baissent (- 1,2 %), tout comme l'entreposage

frigorifique (- 4,5 %) tandis que l'entreposage non frigorifique croît (+ 1,2 %).

L'activité des services annexes maritimes et fluviaux augmente (+ 1,9 %).



Source : SOEs

Niveau des principaux sous-indices de l'IPST

Indices CVS-CJO
Base 100 en 2000

Pondérations en %		Niveaux		Évolutions (en %)					
				Annuelles		Trimestrielles T/T-1			
		2014 T2	2014 T3	2012	2013	2013 T4	2014 T1	2014 T2	2014 T3
39,0 Transport de marchandises		98,2	98,7	-3,6	-2,1	-2,2	-2,2	-0,7	0,5
30,2	dont transport routier (compte d'autrui)	85,3	86,7	-6,2	-2,1	-3,2	-2,5	-0,9	1,6
11,8	zone courte (< = 150 km), national	99,6	101,7	-5,0	-3,1	-0,6	-3,4	-1,1	2,1
15,1	zone longue (> 150 km), national	85,5	86,2	-7,1	-1,1	-4,8	-1,9	0,0	0,9
3,2	international (zones courtes et longues, yz étranger)	31,8	33,7	-7,1	-2,1	-10,9	0,9	-8,7	5,9
4,3	transport maritime de marchandises	217,2	216,7	6,1	-1,5	-0,2	-1,9	0,7	-0,2
2,1	transport ferroviaire de marchandises*	56,0	58,0	-6,7	-2,4	0,7	1,5	-3,6	3,6
2,0	transport aérien de marchandises	79,5	67,7	-8,1	-5,8	-0,4	2,6	-6,2	-14,8
0,3	transport fluvial de marchandises	117,8	110,0	-0,6	-0,2	9,0	-19,4	12,9	-6,6
0,1	transport par conduites	65,8	70,3	-9,9	-13,1	-10,8	2,7	1,8	6,9
32,0 Transport de voyageurs		129,3	125,2	0,3	0,6	0,1	-0,7	-0,9	-3,2
13,0	dont transports collectifs urbains ou routiers de voyageurs	115,8	115,0	-1,7	0,8	-0,5	-2,5	-1,1	-0,7
1,7	trains sous convention Stif (trains Île-de-France et RER hors RATP)	126,5	126,5	2,0	-0,5	5,3	-1,0	-0,5	0,1
11,3	transport routier de voyageurs et réseaux urbains	114,1	113,2	-2,3	1,0	-1,4	-2,7	-1,2	-0,8
11,8	transport aérien de voyageurs	146,3	133,7	2,1	1,2	0,5	0,7	0,6	-8,6
1,2	transport aérien en métropole	91,5	83,6	2,5	1,6	-1,5	-1,5	2,1	-8,6
10,7	transport aérien international	152,3	139,3	2,1	1,2	0,6	0,9	0,5	-8,6
0,6	transport maritime de voyageurs	105,6	103,5	-2,0	5,5	4,5	7,0	-10,3	-1,9
6,4	transport ferroviaire de voyageurs (hors Île-de-France)	128,1	132,1	0,9	-1,3	0,1	-1,1	-2,6	3,2
1,5	trains interurbains (hors trains à grande vitesse)	44,0	45,4	-9,3	-6,6	1,5	-1,6	-6,9	3,1
3,1	trains à grande vitesse	153,1	158,2	0,0	-0,5	0,3	-1,3	-1,0	3,3
1,8	trains sous convention Conseils régionaux de province	156,0	160,4	5,5	-1,2	-0,6	-0,6	-4,2	2,8
29,0 Services auxiliaires de transport		114,7	114,6	-1,7	0,2	0,4	0,9	-0,1	-0,1
4,6	dont messagerie, fret express	121,7	123,3	0,8	6,5	0,1	-1,1	0,4	1,3
7,2	entrepotage / manutention terrestres	106,4	106,6	-1,9	-3,7	1,7	1,3	-2,7	0,1
0,7	manutention non portuaire	94,1	94,0	-5,9	-1,7	-0,5	-3,4	-2,6	-0,1
1,2	entrepotage frigorifique	107,0	102,2	-22,1	-7,3	0,6	0,0	2,5	-4,5
5,3	entrepotage non frigorifique	107,9	109,2	4,6	-3,2	2,3	2,1	-3,8	1,2
6,5	organisation de transports	100,8	101,1	-4,0	-3,2	-1,3	3,1	-0,1	0,3
6,3	services auxiliaires des transports terrestres	129,1	127,5	-1,6	1,5	1,1	0,1	1,0	-1,2
4,6	autoroutes concédées	127,2	125,8	-2,1	1,5	1,1	0,1	0,9	-1,1
0,4	eurotunnel	101,6	100,9	5,9	1,5	1,1	1,8	1,4	-0,7
1,3	parcs de stationnement payants	142,8	140,5	-1,6	1,4	1,2	0,0	1,0	-1,6
2,0	services annexes aéroportuaires	128,9	124,0	1,6	1,1	-0,5	0,7	2,2	-3,8
1,7	tous aéroports passagers	129,6	124,9	2,9	1,8	-1,0	0,6	2,6	-3,6
0,3	tous aéroports fret	125,3	118,8	-5,3	-3,1	2,0	1,2	0,2	-5,1
2,4	services annexes maritimes et fluviaux	114,3	116,5	-3,1	3,5	-0,3	0,5	0,9	1,9
0,5	pétrole brut débarqué	56,0	58,7	-14,1	-7,4	-3,1	-1,0	1,1	4,8
0,4	marchandises conteneurisées	168,1	174,3	6,0	6,6	1,0	1,5	-0,2	3,7
0,7	marchandises hors conteneurs	139,8	141,2	-5,1	10,2	-0,7	0,4	3,4	1,0
0,8	vracs liquides et solides	95,7	96,2	-3,5	-2,3	-0,2	0,0	-1,3	0,5
100,0 Ensemble transport **		112,9	111,7	-1,7	-0,5	-0,6	-0,8	-0,6	-1,1

* 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 Réseau ferré de France (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.

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, 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.



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 2015

Katell PÉNARD