

Une conjoncture des transports morose au premier trimestre 2015

Au premier trimestre 2015, le volume de la production marchande de transport diminue (- 3,0 %). Cette baisse est due essentiellement au transport de marchandises (- 7,4 %) et plus particulièrement au transport routier pour compte d'autrui (- 10,1 %) confronté à une faiblesse persistante de la demande

et à des grèves. Le transport de voyageurs et les services auxiliaires de transport sont également en repli (respectivement - 0,7 % et - 0,8 %).

L'emploi salarié hors intérim des entreprises du transport et de l'entreposage se maintient à nouveau, l'intérim est en retrait.

La production marchande de transport décroît

La production de services de transport par les entreprises résidentes, mesurée par l'indice de production de services de transport (IPST), se détériore au premier trimestre 2015 (- 3,0 % en CVS-CJO). Ceci est dû pour l'essentiel au transport routier de marchandises qui fait chuter le transport de marchandises (- 7,4 %), après un quatrième trimestre quasi stable (- 0,1 % en données révisées).

une légère reprise au troisième trimestre 2014 (+ 1,7 % - donnée révisée). La baisse concerne aussi bien le fret routier international (- 2,9 % après - 11,4 %), souvent sujet à de fortes variations, que le national (- 7,5 % après - 2,4 %). Le compte d'autrui, qui représente plus de quatre cinquièmes de l'activité, se replie (- 10,1 % après - 2,8 %) alors que le transport pour compte propre rebondit (+ 4,1 %, après - 3,2 %). Par nature de produits transportés, sont en baisse les produits agroalimentaires (- 2,9 %), les matériaux de construction (- 0,4 %) et les autres produits manufacturés (- 10,5 %). Sont en hausse les biens intermédiaires (+ 8,8 %) et les machines et matériels de transport (+ 4,0 %).

Repli du fret terrestre : routier en baisse

Au premier trimestre 2015, le volume de marchandises (tonnes-km) transportées par voies terrestres intérieures baisse pour le deuxième trimestre consécutif (- 5,4 % après - 2,0 %) sur fond de légère embellie du PIB (+ 0,6 %) au premier trimestre 2015. La production totale progresse sensiblement notamment dans les matériels de transport (+ 5,6 %), mais dans un contexte de nouveau recul dans les activités de construction (- 1,0 %).

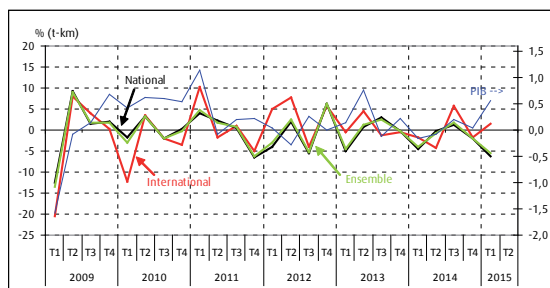
Les entreprises sont confrontées à une détérioration du climat des affaires des principaux clients du transport, particulièrement la construction. Ce problème de demande a sans doute été accentué par les grèves de conducteurs routiers en janvier et février 2015.

A *contrario*, le fret ferroviaire intérieur augmente (+ 2,8 % après - 0,2 %), aussi bien sur le trafic national (+ 0,7 % après - 2,1 %) qu'à l'international dont le dynamisme se confirme (+ 6,2 % après + 2,9 % au quatrième trimestre 2014 et + 2,6 % au troisième trimestre 2014).

Graphique 1 (CVS-CJO)

Fret terrestre

Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS, Insee

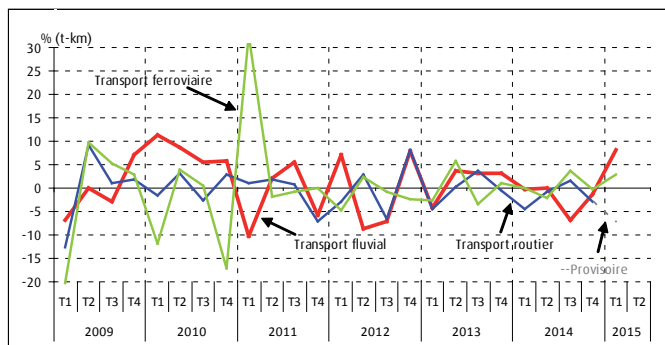
Le transport routier intérieur sous pavillon français continue de reculer fortement en tonnes-km (- 7,2 % - provisoire - après - 2,9 % - donnée révisée). Ce recul poursuit celui des trimestres précédents, si on excepte

Le transport fluvial intérieur hors transit mesuré en glissement annuel rebondit au premier trimestre 2015 par rapport au même trimestre 2014 (+ 8,1 % après - 1,3 %). Le transport intérieur national se redresse (+ 12,4 % après - 4,9 %) et le transport intérieur international progresse (+ 1,3 %). Cette hausse résulte de la bonne tenue de la filière agroalimentaire, essentiellement céréalière (+ 28,0 % pour les produits agricoles et + 13,1 % pour les produits alimentaires), des produits manufacturés, essentiellement conteneurisés (+ 21,0 %) et des produits pétroliers. En revanche, les flux continuent de pâtir de la diminution de l'activité du bâtiment et des travaux publics (BTP), du trafic des déchets de chantier (- 2,9 %) et des combustibles minéraux solides, essentiellement de charbons (- 8,3%) sur fond de fermetures de centrales thermiques.

Le transport des produits pétroliers par oléoducs reste à la hausse en glissement annuel au quatrième trimestre (+ 4,6 % après + 14,0 %).

Graphique 2 (CVS-CJO) Fret terrestre par mode

Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS-TRM, SOeS-OPF, VNF

L'activité portuaire en hausse

L'activité portuaire de transport de marchandises repart au premier trimestre 2015 (+ 1,5 % après - 1,5 %). Les entrées augmentent légèrement (+ 0,5 %), les sorties plus nettement (+ 3,3 %).

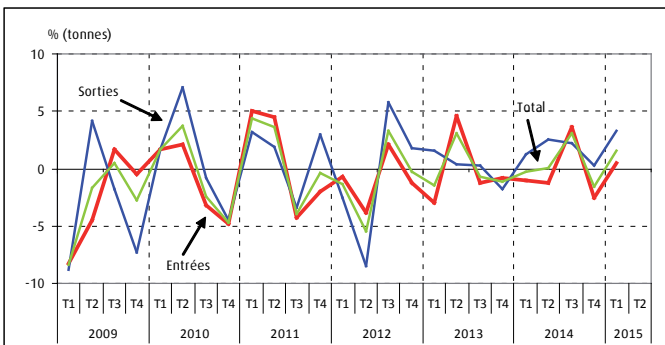
Sont en augmentation le débarquement de pétrole brut (+ 5,7 %), les vracs solides et liquides (+ 3,2 %), les marchandises diverses hors conteneurs (+ 0,7 %). Sont en diminution les marchandises conteneurisées (- 2,5 %).

On observe une très nette baisse des prix (- 8,3 %) vraisemblablement due à l'ajustement des coûts et à la baisse des prix du pétrole.

Graphique 3 (CVS-CJO)

Ports maritimes

Évolution en % (T/T-1)



Source : SOeS d'après DGITM

Le transport en commun de voyageurs marque le pas

Le transport en commun de voyageurs en Île-de-France recule (- 0,9 % après + 0,6 %). Seuls les réseaux de surface en banlieue voient le trafic augmenter (+ 0,7 %).

Le recul du trafic observé au premier trimestre 2015 sur l'ensemble des modes RATP (- 1,4 %), à l'exception du bus de banlieue et du tramway, s'explique en grande mesure par l'impact des attentats de janvier. Au-delà de la baisse du nombre de déplacements des franciliens dans les jours qui ont directement suivi les attaques, ces attentats ont eu des effets rémanents au-delà du mois de janvier en raison de la baisse des arrivées touristiques en région parisienne.

Le réseau de métro, en particulier, a été marqué par une nette baisse du trafic (- 1,6 %), qui interrompt la dynamique des deux trimestres précédents (+ 0,3 % et + 0,5 %). Le trafic du RER recule encore plus (- 2,3 %), il a par ailleurs été perturbé le 29 janvier par un mouvement social, suite à l'agression d'un conducteur sur le RER A. Le trafic du bus à Paris connaît également une diminution (- 1,2 %).

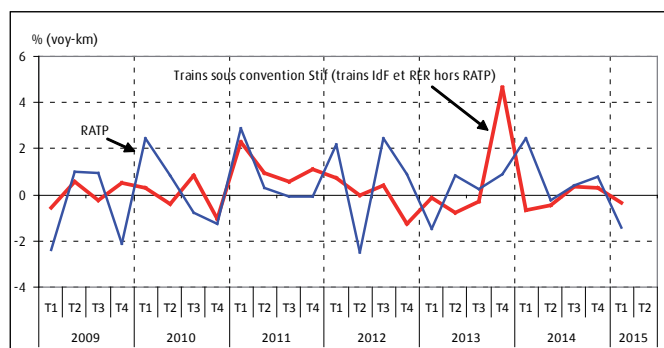
Le trafic du réseau de bus en banlieue, en revanche, continue de progresser début 2015. Enfin, la fréquentation des lignes de tramway RATP se développe fortement. Toutes les lignes, y compris celles qui ont été ouvertes ou prolongées il y a plus de deux ans, continuent de voir leur trafic croître de manière soutenue et régulière. En outre, deux nouvelles lignes de tramway ont été inaugurées en décembre 2014, le T6 et le T8.

Le Transilien recule (- 0,3 %) lui aussi en raison du climat lié aux attentats.

Graphique 4 (CVS-CJO)

Transports en commun urbains (TCU)

Évolution en % (T/T-1)



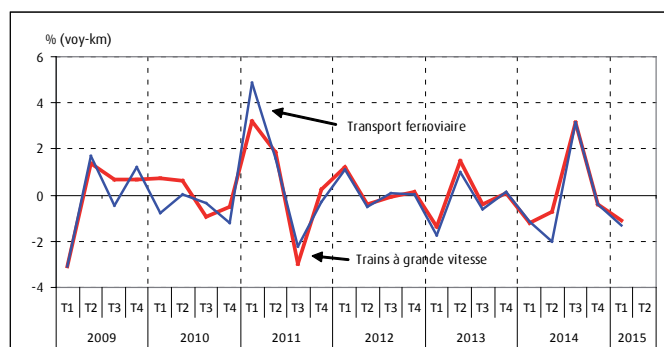
Sources : SOeS d'après RATP, SNCF

Au premier trimestre 2015, le transport ferroviaire de voyageurs hors Île-de-France recule pour le deuxième trimestre consécutif (- 1,3 % après - 0,4 %). Le recul concerne tous les segments. Le trafic des trains à grande vitesse recule de 1,1 %. L'activité subit toujours la concurrence du covoiturage mais la politique des petits prix produit des effets. Le trafic international augmente en nombre de passagers mais baisse en kilomètres parcourus car les trajets se font sur de plus courtes distances. Le nombre de passagers-kilomètres par trains interurbains recule de 2,2 %. Ce mode subit lui aussi la concurrence du covoiturage et la baisse est ressentie surtout sur les trains de nuit. Le trafic des TER baisse de 1,5 %. Ce segment subit la concurrence de la voiture avec la baisse du prix des carburants.

Graphique 5 (CVS-CJO)

Transport ferré de voyageurs longue distance

Évolution en % (T/T-1)

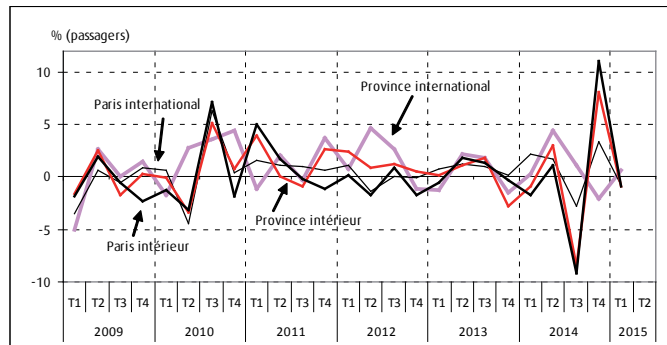


Sources : SOeS-OPF

Le trafic aérien repart en légère baisse au premier trimestre 2015 (- 0,6 %), surtout sur les vols au départ de Paris (- 0,8 % à l'international et - 0,9 % sur les vols intérieurs). Le trafic au départ de la province est en hausse vers les destinations internationales et outre-mer (+ 0,6 %) et en baisse sur les liaisons intérieures (- 0,9 %).

Graphique 6 (CVS-CJO)
Transport aérien de voyageurs

Évolution en % (T/T - 1)



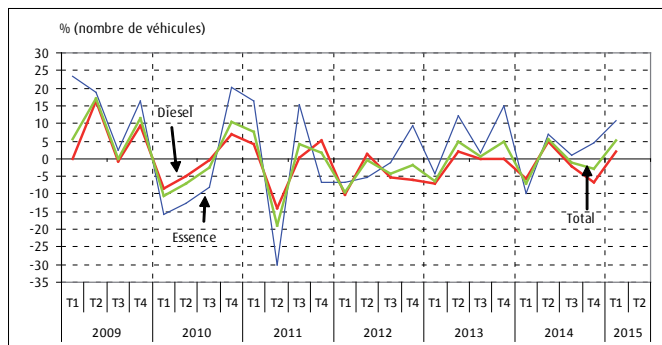
Sources : SOeS d'après ADP, DGAC

Les immatriculations de véhicules particuliers neufs repartent à la hausse

Les immatriculations de véhicules particuliers neufs se redressent (+ 5,3 %) au premier trimestre 2015 avec des motorisations essence très dynamiques (+ 10,6 %) et des motorisations diesel qui remontent (+ 2,1 %). La part des véhicules diesel continue de diminuer, à 60,1 %. Le marché de l'occasion fléchit (- 0,4 % après + 0,0 %). Les marques françaises progressent un peu plus.

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

Évolution en % (T/T - 1)



Source : SOeS

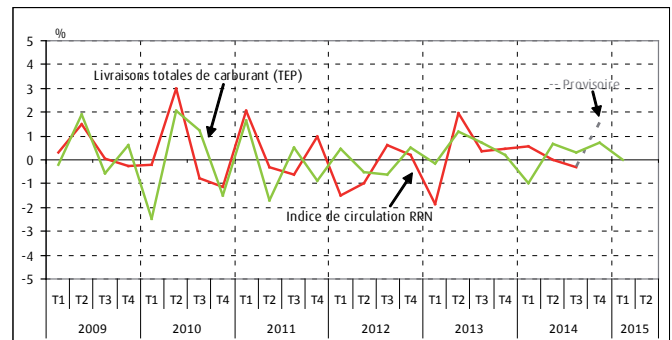
Des livraisons de carburant en baisse

Au premier trimestre 2015, les livraisons de carburant ont diminué aussi bien pour le gazole (- 1,4 %) que pour l'essence (- 1,5 %) avec des prix moyens TTC qui repartent à la hausse en février-mars après une baisse continue depuis juin 2014.

La circulation sur le réseau national concédé, autoroutes à péage, ralentit au premier trimestre (+ 0,1 % après + 1,8 %). La circulation des poids lourds français et étrangers repart à la hausse (+ 1,9 %), tandis que celle des véhicules utilitaires légers diminue (- 0,2 %).

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

Évolution en % (T/T - 1)



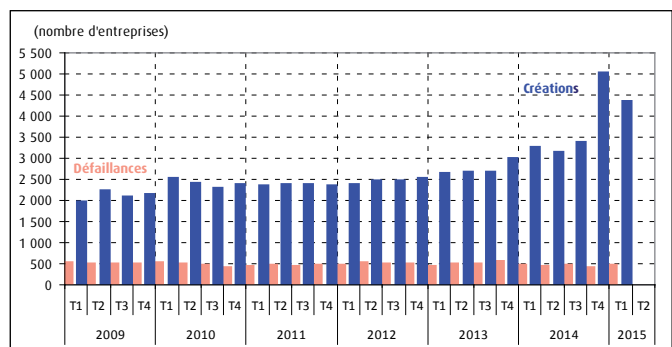
Sources : SOeS d'après Cerema, Asfa, CPDP

Baisse des créations d'entreprises et hausse des défaillances

Le nombre de créations d'entreprises hors micro-entrepreneurs retombe (- 3,6 %). Au total, avec les auto-entrepreneurs, celui-ci diminue nettement (- 13,8 % après + 48,6 %), mais le mois de novembre avait vu une hausse artificielle en raison de l'inscription massive des véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC). Le nombre de défaillances d'entreprises repart à la hausse (+ 12,8 %).

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

Évolution en % (T/T - 1)



Source : Insee

Les prix dans le transport de fret et l'entreposage

Au premier trimestre 2015, les prix du transport aérien croissent de + 0,9 %, ceux de la manutention-entreposage également : entreposage (+ 0,3 %), manutention (+ 0,5 %). Les prix des autres modes sont en baisse : transport routier (- 0,9 %), transport ferroviaire (- 0,3 %), transport maritime (- 8,3 %), transport fluvial (- 2,7 %). Dans la messagerie-fret express les prix baissent aussi (- 0,8 %) alors qu'ils augmentent dans les autres activités de poste et de courrier (+ 0,7 %).

Nouvelle stagnation de l'emploi salarié, repli de l'intérim

L'emploi salarié hors intérim du secteur du transport et de l'entreposage est stable, comme au quatrième trimestre 2014 (+ 0,0 %, données CVS). La main-d'œuvre intérimaire mobilisée par le secteur ce trimestre diminue (- 3,6 % après + 11,3 %), si bien qu'au final le secteur perd 0,2 % d'emplois salariés. Dans le même temps, sans l'intérim, l'emploi dans l'ensemble des effectifs salariés des secteurs principalement marchands hors agriculture progresse légèrement (+ 0,1 %). En revanche, il stagne quand on prend en compte l'emploi intérimaire, celui-ci baissant de 1,6 %.

Au premier trimestre 2015, contribuent au recul de l'emploi hors intérim essentiellement les activités de poste et de courrier (- 2,1 %), et dans une bien moindre mesure les services auxiliaires (- 0,5 %), le transport ferroviaire (- 0,4 %) et les transports aériens (- 0,4 %). Cependant les effectifs salariés s'élèvent dans la manutention et l'entreposage (+ 1,5 %), les transports terrestres de voyageurs non ferroviaires (+ 1,0 %), le transport routier de fret et par conduite (+ 0,7 %) et l'organisation du transport de fret (+ 0,2 %).

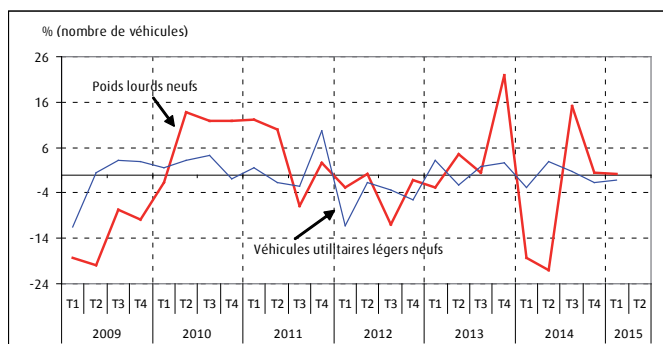
D'après les statistiques de l'AcoSS, au premier trimestre 2015, la masse salariale des entreprises de l'ensemble du secteur (hors activités de poste et de courrier) augmente de 0,2 %, alors qu'elle n'avait pas varié au dernier trimestre 2014 (données CVS).

Les achats de poids lourds et de véhicules utilitaires reculent

Les achats de poids lourds neufs augmentent à peine au premier trimestre 2015, sur la tendance du quatrième trimestre 2014 (+ 0,3 % après + 0,4 % donnée révisée), seuls les achats de tracteurs routiers soutiennent le marché (+ 6,0 %) tandis que les achats de camions et véhicules automoteurs spécialisés baissent significativement (- 6,7 %). Les immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs restent en baisse (- 1,2 % après - 1,6 % donnée révisée). Sur le marché de l'occasion, les achats se replient toujours pour les poids lourds (- 2,4 %) comme pour les véhicules utilitaires légers (- 0,2 %), seules les transactions sur les tracteurs routiers restent orientées à la hausse (+ 5,7 %).

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

Évolution en % (T/T-1)



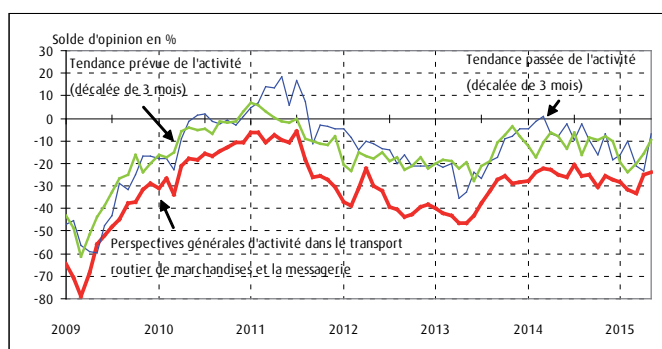
Source : SOeS

Les chefs d'entreprises de TRM entre morosité et espoir

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 chefs d'entreprises sont nettement plus nombreux à indiquer un recul de leur activité passée en mars après un redressement en janvier et février. Les perspectives d'activité et de demande restaient dégradées en mars. Le solde sur les effectifs passés fléchit en janvier, février et mars et repasse en dessous de sa moyenne de longue période. Les perspectives d'activité s'améliorent néanmoins en mai 2015 et le solde correspondant retrouve son niveau moyen.

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)				2015
		2014	2014	2014	2014	
		T2	T3	T4	T1	
Transports intérieurs de marchandises (1)						
Total fret terrestre intérieur	199,3	- 2,9	- 0,7	1,8	- 2,0	- 5,4
National	175,9	- 3,0	- 0,2	1,3	- 2,0	- 6,3
International	23,4	- 2,3	- 4,3	5,8	- 1,7	1,5
Fret routier intérieur total (provisoire au T1 2015) (12)	159,4	- 3,6	- 0,8	1,7	- 2,9	- 7,2
Routier national	151,0	- 3,3	- 0,3	1,0	- 2,4	- 7,5
Routier international	8,4	- 9,6	- 10,4	13,6	- 11,4	- 2,9
Routier compte d'autrui	126,9	- 4,7	- 0,3	2,2	- 2,8	- 10,1
Routier compte propre	32,5	0,9	- 2,8	- 0,5	- 3,2	4,1
Fret ferroviaire intérieur total (yc opérateurs privés)	32,2	0,7	- 2,0	3,8	- 0,2	2,8
Ferroviaire national	20,1	- 0,7	- 2,5	4,5	- 2,1	0,7
Ferroviaire international	12,1	3,0	- 1,1	2,6	2,9	6,2
Fluvial (2)						
Fluvial intérieur total	7,7	- 2,1	0,0	- 6,7	- 1,3	8,1
Fluvial national	4,8	- 3,1	5,5	- 8,1	- 4,9	12,4
Fluvial international	2,9	- 0,5	- 8,0	- 4,4	5,1	1,3
Transport maritime total (2) : activité portuaire						
Entrées	188,8	- 1,0	- 1,3	3,6	- 2,5	0,5
Sorties	103,5	3,3	2,6	2,2	0,3	3,3
Transports de pétrole brut/produits raffinés par oléoducs (3)						
Transports intérieurs de voyageurs (4)	35,3	- 0,2	- 7,7	- 0,4	14,0	4,6
Transport en commun IdF	28,9	3,1	- 0,3	0,4	0,6	- 0,9
RATP total	16,6	3,7	- 0,3	0,4	0,8	- 1,4
RATP métro et RER	12,9	2,1	- 0,4	0,6	0,4	- 1,9
RATP autobus (yc tramway)	3,7	9,6	0,3	- 0,3	2,3	0,2
Trains sous convention Stif (trains IdF et RER hors RATP)	12,3	2,3	- 0,4	0,3	0,3	- 0,3
Transport ferroviaire	75,1	- 1,2	- 2,0	3,2	- 0,4	- 1,3
Trains à grande vitesse	53,7	- 0,1	- 0,7	3,2	- 0,4	- 1,1
Trains interurbains (hors trains à grandes vitesses)	7,7	- 5,5	- 6,5	3,9	- 0,8	- 2,2
Trains sous convention Conseils régionaux de province	13,6	- 2,9	- 4,3	2,7	- 0,2	- 1,5
Transport aérien : passagers dans les aéroports						
Aéroports Paris pour l'international	76,5	3,8	1,8	- 2,8	3,4	- 0,8
Aéroports Paris pour l'intérieur	16,1	- 2,1	1,1	- 9,2	11,0	- 0,9
Aéroports province (12 principaux) pour l'international	25,7	4,0	4,4	1,2	- 2,1	0,6
Aéroports province (12 principaux) pour l'intérieur	25,2	- 2,0	3,0	- 8,4	8,1	- 0,9
Automobiles (5)						
Immatriculations neuves	1 767	0,3	5,5	- 1,1	- 2,9	5,3
Moteurs à essence	628	10,5	6,8	1,1	4,3	10,6
Moteurs diesel	1 139	- 4,6	4,9	- 2,3	- 6,8	2,1
Livraisons de carburants (6)						
Essence	7,1	0,2	- 0,5	0,0	1,0	- 1,5
Gazole	34,4	0,7	0,6	0,4	0,6	- 1,4
Circulation routière (7)						
Indice du réseau routier national	0,4	1,8	0,0	- 0,3	1,6	
Trafic du réseau routier national concédé	87,2	2,5	1,4	- 1,1	1,8	0,1
Entreprises du transport-entrepasage (8)						
Créations d'entreprises	14 858	35,2	- 3,1	7,4	48,6	- 13,8
Défaillances d'entreprises	1 812	- 9,6	- 5,4	4,6	- 14,3	12,8
La production marchande (9) (*)						
Indice de production de services de transport	114,4	- 1,0	- 0,3	- 0,7	2,0	- 3,0
Indice de chiffre d'affaires en valeur - Transports et entrepasage	108,6	1,0	- 1,0	0,3	1,6	0,0
Véhicules Utilitaires (10)						
Immatriculations de poids lourds neufs	38,9	- 13,6	- 21,0	15,1	0,4	0,3
Immatriculation de véhicules utilitaires légers neufs	370,2	1,5	2,8	0,8	- 1,6	- 1,2
Marché du travail (11)						
Effectifs salariés transport et entrepasage	1 336	- 0,5	- 0,1	- 0,1	0,0	0,0
Demandeurs d'emploi -Métiers Transport et Logistique**	514,8	5,8	1,8	2,0	2,0	1,2

* 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

(12) L'enquête SOeS-TRM enquête 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 (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