

La conjoncture des transports au deuxième trimestre 2014

Au deuxième trimestre 2014, le volume de la production marchande de transport est de nouveau en recul. Les transports intérieurs de marchandises baissent à nouveau. Le transport de voyageurs est stable, la grève de juin pénalise le transport ferroviaire tandis que le transport aérien confirme sa hausse. La

circulation routière sur le réseau routier national est plus dynamique et les immatriculations neuves de véhicules particuliers connaissent un net rebond.

L'emploi salarié hors intérim des entreprises du transport et de l'entreposage poursuit son repli mais le rebond de l'intérim compense cette baisse.

La production marchande de transport diminue toujours

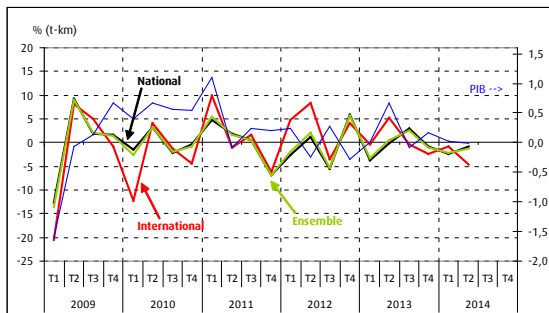
La production de services de transport par les entreprises résidentes, mesurée par l'indice de production de services de transport (IPST), est en recul au deuxième trimestre 2014 (- 0,7 % en CVS-CJO). C'est le troisième trimestre de baisse. Y contribuent à part quasi égale la production de transport de marchandises (- 1,0 %, données provisoires) et le transport de voyageurs (- 0,8 %), les services auxiliaires de transport étant quasi stables (- 0,1 %).

Repli du fret terrestre

Au deuxième trimestre 2014, le nombre de tonnes-km de marchandises transportées par voies terrestres intérieures se contracte à nouveau mais moins fortement qu'au trimestre précédent (- 1,2 % après - 2,2 %) dans un contexte de stagnation du PIB en France (+ 0,0 % aux premier et deuxième trimestres 2014).

Graphique 1 (CVS-CJO)
Fret terrestre

Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS, Insee

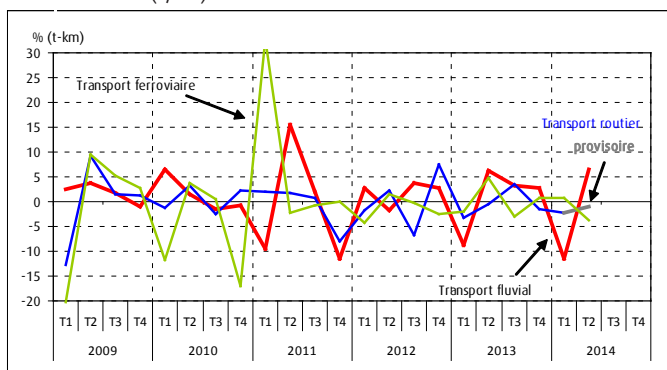
Le transport routier intérieur sous pavillon français décroît en tonnes-km (- 1,1 % - provisoire), après son repli du premier trimestre 2014 (- 2,3 % - définitif). La diminution concerne le fret routier international, souvent sujet à de fortes variations, tandis que le national sur la partie française du parcours baisse à peine (- 0,4 %), à l'inverse ce qui s'est produit le trimestre précédent. Le compte d'autrui, qui représente plus de quatre cinquièmes de l'activité en tonnes-km, recule, beaucoup moins qu'aux trimestres précédents (- 0,6 % après - 2,0 % et - 4,5 %). Le transport de produits agroalimentaires augmente après un premier trimestre 2014 en repli (+ 2,1 % après - 4,2 %). Le transport de matériaux de construction continue de reculer (- 3,1 % après - 2,0 %). Le transport de machines et matériel de transport, très volatile, marque le pas (+ 0,6 % après + 7,5 %), celui des autres produits manufacturés diminue fortement après la hausse du premier trimestre 2014 (- 4,5 % après + 2,9 %).

Le fret ferroviaire intérieur pâtit de la grève de juin 2014 (- 3,7 % après + 0,7 %) particulièrement l'activité nationale (- 5,5 %) mais le nombre de tonnes-km de marchandises transportées par rail au plan international diminue également (- 0,7 %).

Le transport fluvial intérieur hors transit est stable au deuxième trimestre 2014 par rapport au deuxième trimestre 2013 (+ 0,0 % après - 0,2 %). Le transport international, qui représente un peu plus d'un tiers des marchandises transportées est en forte baisse (- 8,0 %) alors que le transport national rebondit au deuxième trimestre 2014 (+ 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 se redresse (+ 4,7 %) après deux trimestres de forte baisse.

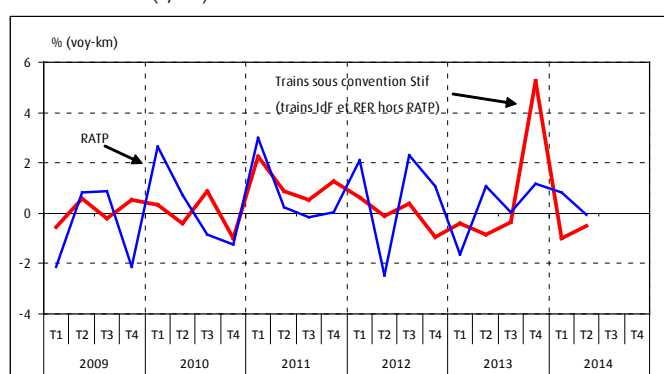
Le transport des produits pétroliers par oléoducs ralentit au deuxième trimestre (+ 1,8 % après + 2,7 %).

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)



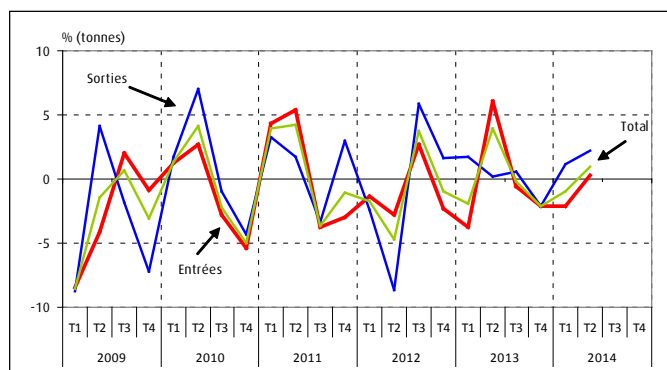
Sources : SOeS d'après RATP, SNCF

L'activité portuaire en hausse

L'activité des ports repart au deuxième trimestre 2014 (+ 1,0 % après - 1,0 %). Généralement chahutés, les tonnages de pétrole brut débarqué sont plus stable (+ 0,4 % après - 1,6 % et - 3,3 %) depuis trois trimestres. Les entrées augmentent à peine (+ 0,3 %), tandis que les sorties accélèrent à + 2,3 %.

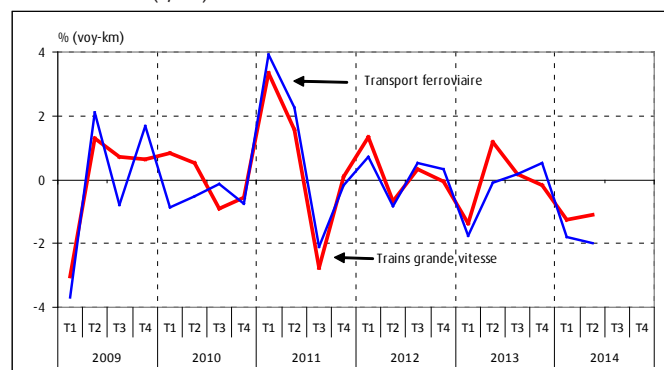
Pour les produits autres que le pétrole, les tonnages traités (chargé, déchargé et transbordement) de marchandises diverses hors conteneurs augmentent (+ 2,7 %) alors que les tonnages traités de marchandises conteneurisées et ceux de vrac solides et liquides diminuent légèrement (- 0,7 %).

Graphique 3 (CVS-CJO)
Ports maritimes
 Évolution en % (T/T-1)



Source : SOeS d'après DGITM

Graphique 5 (CVS-CJO)
Transport ferré de voyageurs longue distance
 Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS-OPF

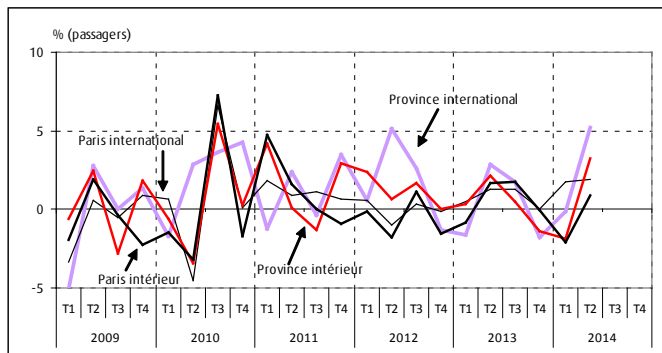
Le transport en commun de voyageurs se détériore

Après son dynamisme du quatrième trimestre 2013 et un premier trimestre 2014 atone, le transport en commun de voyageurs en Île-de-France se contracte (- 0,3 % après + 0,0 % et + 2,9 %).

En Île-de-France, les transports en commun sont globalement en baisse pour l'ensemble métro et RER (- 0,2 %) mais en légère hausse pour l'ensemble bus et tramway (+ 0,4 %) grâce à une augmentation du trafic bus en banlieue et tramway. Il recule pour les trains sous convention Stif (- 0,5 %) mais moins fortement qu'au trimestre précédent.

La grève SNCF du 11 au 24 juin a pesé sur l'activité du transport ferroviaire de voyageurs (- 2,0 %). En province, le transport par trains régionaux, également affecté par des travaux sur les lignes et la crise économique, est en forte baisse (- 4,2 % après - 0,5 %). En longue distance, le transport ferroviaire continue de baisser, semblant toujours souffrir d'une baisse des déplacements de loisir du fait de la morosité économique. Le transport de voyageurs par les trains interurbains (hors trains à grande vitesse) est en fort repli (- 6,7 %). Le transport en trains à grande vitesse est également en recul (- 1,1 %) mais moins fortement du fait d'un certain dynamisme du transport à l'international (ouverture mi-décembre de la liaison avec Barcelone, bons résultats de Thalys), de la clientèle professionnelle et du succès des offres Id TGV et Ouigo.

Graphique 6 (CVS-CJO)
Transport aérien de voyageurs
 Évolution en % (T/T-1)

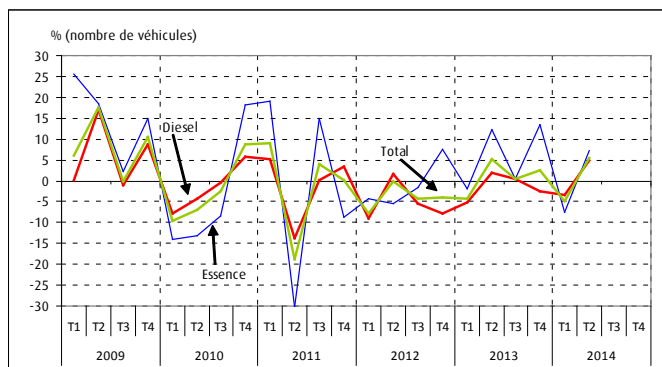


Sources : SOeS d'après ADP, DGAC

Dynamisme des immatriculations de véhicules particuliers neufs

Après un premier trimestre en net repli, le marché des voitures particulières neuves rebondit au deuxième trimestre 2014 (+ 5,6 %). Le rebond profite davantage aux motorisations essence mais les motorisations diesel augmentent elles aussi fortement (respectivement + 7,1 % et + 4,8 %). Le marché de l'occasion est en repli pour les véhicules particuliers (- 1,6 %)

Graphique 7 (CVS-CJO)
Immatriculations de voitures particulières neuves
 Évolution en % (T/T-1)



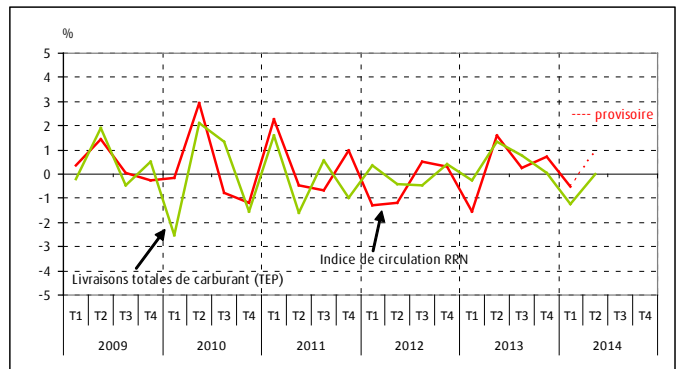
Source : SOeS

Des livraisons de carburant en légère hausse

Au deuxième trimestre 2014, les livraisons de carburant se rétablissent (+ 0,7 % après - 0,9 %), portées par les livraisons de gazole (+ 0,8 %) tandis que les livraisons d'essence se stabilisent (+ 0,1 %). Le prix du baril de Brent en dollars (pétrole de la mer du Nord), augmente de 1,5 % sur le trimestre. Les cours croissent nettement en juin sous l'effet des fortes tensions en Irak. Depuis début 2014, le prix du baril de Brent s'établit toujours à un niveau élevé (111,8 \$ en juin) du fait des tensions internationales autour de la crise ukrainienne et d'incertitude quant aux capacités productives.

La circulation sur le réseau national concédé, autoroutes à péage, augmente ce trimestre (+ 1,1 %). La circulation des poids lourds progresse légèrement de 0,6 %, celle des véhicules utilitaires légers augmente davantage (+ 1,2 %). La circulation sur le réseau routier non concédé augmente également (+ 0,5 %).

Graphique 8 (CVS-CJO)
Circulation routière et livraison de carburant en tonnes équivalent pétrole
 Évolution en % (T/T-1)

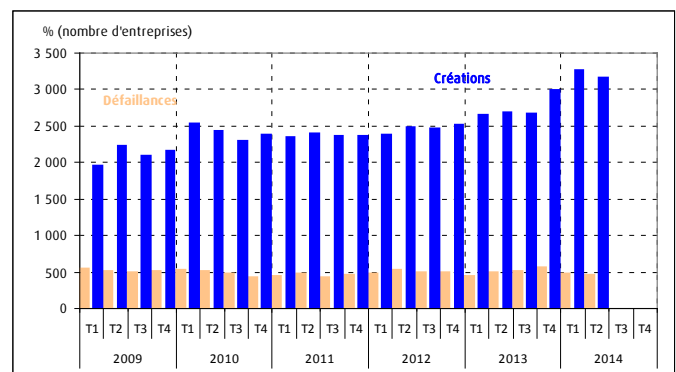


Sources : SOeS d'après Cerema, Asfa, CPDP

Recul des créations d'entreprises et des défaillances

Le nombre de créations d'entreprises diminue (- 3,1 % après + 9,5 %). Le nombre de défaillances d'entreprises chute moins fortement qu'au premier trimestre 2014 (- 5,6 % après - 14,2 %).

Graphique 9 (CVS-CJO)
Démographie des entreprises de transport
 Évolution en % (T/T-1)



Source : Insee

Au deuxième trimestre 2014, les prix du transport aérien baissent de 0,8 %. Ceux du transport ferroviaire et du transport fluvial baissent mais de façon moins marquée (respectivement - 0,4 % et - 0,5 %). Les prix du transport routier sont quasi stables (- 0,1 %). Dans les activités logistiques, les prix de l'entreposage restent stables et ceux de la manutention sont en légère hausse (respectivement + 0,0 % et + 0,4 %). Les prix de la messagerie-fret express (+ 0,7 %) et des autres services de poste et de courrier (+ 0,8 %) enregistrent un rebond. Les prix du transport maritime enregistrent une hausse un peu plus marquée (+ 1,6 %).

Faible baisse de l'emploi salarié hors intérim et hausse sensible des effectifs intérimaires

L'emploi salarié hors intérim du secteur du transport et de l'entreposage se réduit un peu moins qu'au premier trimestre (- 0,1 % soit - 1 100 postes après - 0,2 %, données CVS). Cette diminution est contrebalancée ce trimestre par un rebond de la main-d'œuvre intérimaire mobilisée par le secteur (+ 6,5 % après - 4,7 %). Au final, l'emploi du secteur progresse de 0,2 %. Dans le même temps, l'ensemble des effectifs salariés des secteurs principalement marchands hors agriculture s'accroît légèrement (+ 0,1 % soit + 8 400 postes) grâce à l'intérim qui compense la quasi-totalité de la perte du trimestre précédent.

Contribuent au recul de l'emploi hors intérim les activités de poste et de courrier (- 0,6 %), le transport ferroviaire (- 0,4 %), l'organisation du transport de fret (- 0,3 %), les transports aériens (- 0,3 %) et le transport routier de fret et par conduite (- 0,1 %). L'emploi se maintient dans les services auxiliaires (+ 0,0 %). Il est orienté à la hausse dans les transports terrestres de voyageurs non ferroviaires (+ 0,8 %), et la manutention et l'entreposage (+ 0,2 %).

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 % contre 0,3 % au trimestre précédent (données CVS).

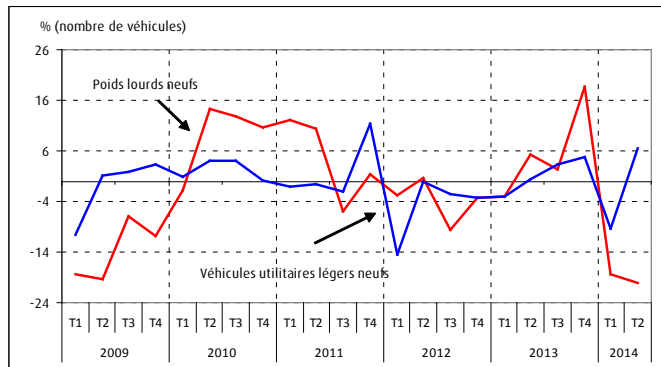
TRM : des perspectives dégradées

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 continuent de chuter au deuxième trimestre 2014 (- 20,2 % après - 18,5 %), la chute concerne avant tout les achats de tracteurs routiers. Les immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs repartent à la hausse (+ 6,5 %). Sur le marché de l'occasion, les achats se replient toujours pour les poids lourds mais moins fortement (- 2,2 % après - 8,7 %) et se replient également pour les véhicules utilitaires légers (- 0,7 %).

Graphique 10 (CVS-CJO)

Immatriculations de véhicules utilitaires neufs

Évolution en % (T/T-1)



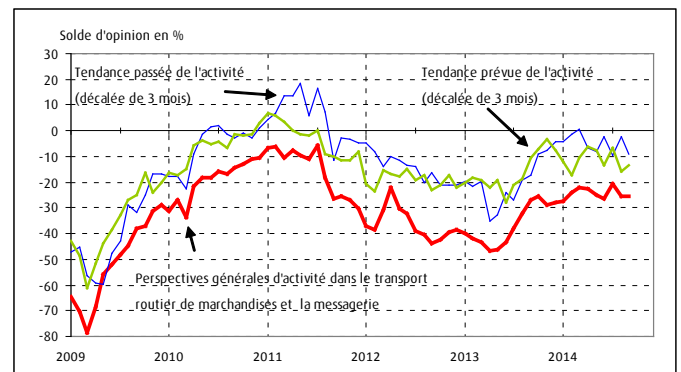
Source : SOeS

Dans le secteur du transport routier de marchandises et de la messagerie, d'après les chefs d'entreprises, l'activité reste morose aux deuxième et troisième trimestres 2014. Le solde relatif aux perspectives générales, qui retrace l'appréciation des chefs d'entreprises sur l'ensemble du secteur, s'était amélioré en mars et en avril, se dégrade en mai puis stagne au troisième trimestre 2014 si on excepte l'embellie de juillet. L'opinion des entrepreneurs sur l'activité passée fluctue de mois en mois, mais au total se dégrade sur le troisième trimestre (le solde d'opinion est de - 2 en juin 2014, de - 10 en juillet, de - 10 en août et de - 9 en septembre 2014). À l'inverse, le solde relatif à l'activité prévue, qui retrace l'appréciation des chefs d'entreprise sur leur secteur, se redresse au mois de septembre. Le solde relatif à la tendance prévue en septembre 2014 est de - 13, après - 16 en août.

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	2013		2014	
				T3	T4	T1	T2
Transports intérieur de marchandises (1)							
Total fret terrestre intérieur	205,3	0,0	2,5	-0,9	-2,2	-1,2	
National	181,3	-0,8	2,9	-0,8	-2,4	-0,8	
International	24,0	6,2	-0,4	-2,4	-0,9	-4,7	
Fret routier intérieur total (provisoire au T2 2014)	165,4	0,2	3,6	-1,4	-2,3	-1,1	
Routier national	156,0	0,2	3,5	-0,8	-2,6	-0,4	
Routier international	9,3	1,0	4,8	-10,9	2,5	-11,9	
Routier compte d'autrui	133,2	-1,6	4,8	-4,5	-2,0	-0,6	
Routier compte propre	32,2	8,4	-1,5	11,8	-3,6	-2,9	
Fret ferroviaire intérieur total (yc opérateurs privés)	32,0	-1,6	-2,9	0,6	0,7	-3,7	
Ferroviaire national	20,3	-7,9	-2,8	-1,4	2,8	-5,5	
Ferroviaire international	11,7	11,8	-3,0	4,2	-2,7	-0,7	
<i>Trimestrielles (T/T-4)</i>							
Fluvial intérieur total	7,9	1,4	3,1	3,0	- 0,2	0,0	
Fluvial national	5,0	0,6	1,9	3,8	- 4,2	5,5	
Fluvial international	3,0	2,7	5,1	1,7	6,6	- 8,0	
Transport maritime total (2) : activité portuaire	290,9	0,2	- 0,2	- 2,1	- 1,0	1,0	
Entrées	190,6	-1,3	- 0,6	- 2,1	- 2,1	0,3	
Sorties	100,2	3,4	0,6	- 2,1	1,2	2,3	
Transports de pétrole brut/produits raffinés par oléoducs (3)	35,3	-13,1	- 1,0	- 10,8	2,7	1,8	
Transports intérieur de voyageurs (4)							
Transport en commun IdF	28,0	0,2	- 0,1	2,9	0,0	- 0,3	
RATP total	16,0	0,7	0,0	1,2	0,8	- 0,1	
RATP métro et RER	12,6	-1,2	- 0,7	0,0	0,4	- 0,2	
RATP autobus (yc tramway)	3,4	8,9	2,8	5,5	2,3	0,4	
Trains sous convention Stif (trains IdF et RER hors RATP)	12,0	-0,5	- 0,4	5,3	- 1,0	- 0,5	
Transport ferroviaire	75,9	-1,3	0,2	0,5	- 1,8	- 2,0	
Trains à grande vitesse	53,8	-0,5	0,2	- 0,2	- 1,2	- 1,1	
Trains interurbains (hors trains à grande vitesse)	8,2	-6,7	- 2,1	0,7	- 2,3	- 6,7	
Trains sous convention Conseils régionaux de province	14,0	-1,2	- 0,2	- 0,5	- 0,5	- 4,2	
Transport aérien : passagers dans les aéroports							
Aéroports Paris pour l'international	73,8	1,9	1,3	0,1	1,7	1,9	
Aéroports Paris pour l'intérieur	16,4	0,2	1,7	0,0	- 2,1	0,9	
Aéroports province (12 principaux) pour l'international	24,7	2,5	1,7	- 1,8	- 0,2	5,2	
Aéroports province (12 principaux) pour l'intérieur	25,8	2,9	0,5	- 1,3	- 1,9	3,3	
Automobiles (5)							
Immatriculations neuves	1 761	- 5,0	0,4	2,5	- 4,9	5,6	
Moteurs à essence	568	14,5	0,4	13,5	- 7,5	7,1	
Moteurs diesel	1 193	- 12,2	0,4	- 2,6	- 3,5	4,8	
Livraisons de carburants (6)							
Essence	7,1	- 3,1	1,0	- 0,3	- 0,7	0,1	
Gazole	34,2	0,4	0,7	0,0	- 0,9	0,8	
Circulation routière (7)							
Indice du réseau routier national	0,4	0,1	0,3	0,7	- 0,5	0,9	
Trafic du réseau routier national concédé	85,1	1,5	- 0,3	1,2	0,1	1,1	
Entreprises du transport-entreposage (8)							
Créations d'entreprises	10 986	11,6	- 0,7	12,1	9,5	- 3,1	
Défaillances d'entreprises	2 012	0,3	1,6	10,1	- 14,2	- 5,6	
La production marchande (9) (*)							
Indice de production de services de transport	114,4	- 0,5	0,9	- 0,3	- 0,9	- 0,7	
Indice de chiffre d'affaires en valeur - Transports et entreposage	108,6	0,5	0,2	0,4	0,8	- 1,1	
Véhicules Utilitaires (10)							
Immatriculations de poids lourds neufs	45,0	- 0,9	2,4	18,7	- 18,5	- 20,2	
Immatriculation de véhicules utilitaires légers neufs	365,0	- 3,7	3,3	4,9	- 9,4	6,5	
Marché du travail (11)							
Effectifs salariés transport et entreposage	1 343	- 0,4	- 0,2	- 0,1	- 0,2	- 0,1	
Demandeurs d'emploi -Métiers Transport et Logistique**	487,2	8,0	1,3	1,2	1,1	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

(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 2014