

## Indice de production de services de transport au premier trimestre 2015

Au premier trimestre 2015, la production de services de transport, corrigée des variations saisonnières et des jours ouvrables (CVS-CJO), recule (- 3,0 %) après une progression au trimestre précédent (+ 2,0 % donnée révisée). L'indice de la production de services de transport s'établit ainsi à 111,1. Cette baisse est imputable pour l'essentiel

au transport de marchandises qui chute (- 7,4 %) après le léger recul du quatrième trimestre 2014 (- 0,1 %). Le transport de voyageurs (- 0,7 %) ainsi que les services auxiliaires de transport (- 0,8 %) diminuent également après la hausse au quatrième trimestre 2014.

### Indice d'ensemble et indices de domaine

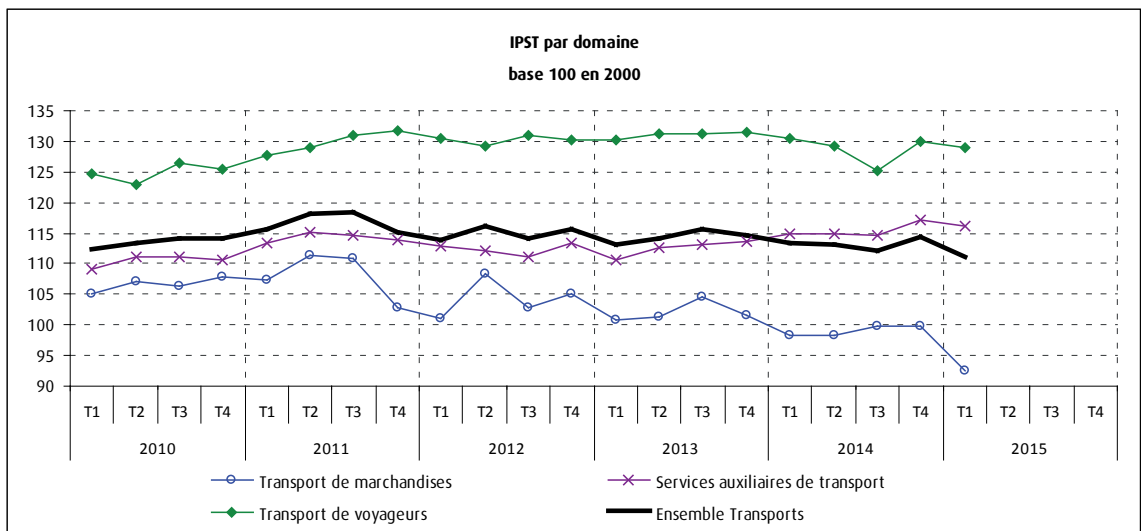
#### Indice de la production de services de transport

Base 100 en 2000, CVS-CJO

	Pondération (%)	Niveau 2015 T1	Évolutions (en %)					
			Annuelles		Trimestrielles T/T-1			
			2013	2014	2014 T2	2014 T3	2014 T4	2015 T1
Transport de marchandises	39,0	92,5	-2,1	-2,9	0,2	1,6	-0,1	-7,4
Transport de voyageurs	32,0	129,0	0,6	-1,8	-0,9	-3,2	3,7	-0,7
Services auxiliaires de transport	29,0	116,3	0,2	2,5	-0,1	-0,3	2,3	-0,8
<b>Ensemble transport</b>	<b>100,0</b>	<b>111,1</b>	<b>-0,5</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,7</b>	<b>2,0</b>	<b>-3,0</b>

Source : SOeS

### Indice d'ensemble et indices de domaine



Source : SOeS

## Transport de marchandises

La production marchande de transport de marchandises diminue de nouveau (- 7,4 %). Cette baisse est imputable en quasi-totalité au recul du transport routier de marchandises pour compte d'autrui (- 10,6 %). La dégradation de la situation économique des principaux clients du transport ainsi que la grève des conducteurs routiers en janvier et février expliqueraient ce recul. Le transport maritime diminue (- 1,2 %

après + 4,2 %). Le transport par conduites se replie (- 5,8 %) après trois trimestres de croissance. Le fret aérien (- 4,7 %) continue sur une tendance baissière interrompue au trimestre précédent (+ 15,0 %) et le transport fluvial marque le pas (- 0,6 % après + 5,3 %). En revanche le transport ferroviaire de marchandises rebondit (+ 3,6 % après - 0,6 %).

## Transport de voyageurs

La production marchande de transport de voyageurs recule ce trimestre (- 0,7 % après + 3,7 %). Les attentats en France au mois de janvier ont eu des effets sur les déplacements des franciliens et sur la fréquentation touristique en région parisienne. Tous les indicateurs se replient sauf le transport maritime qui continue de progresser (+ 3,9 %

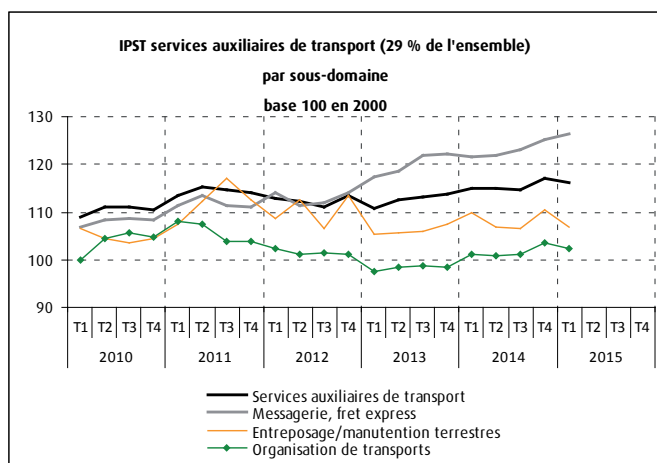
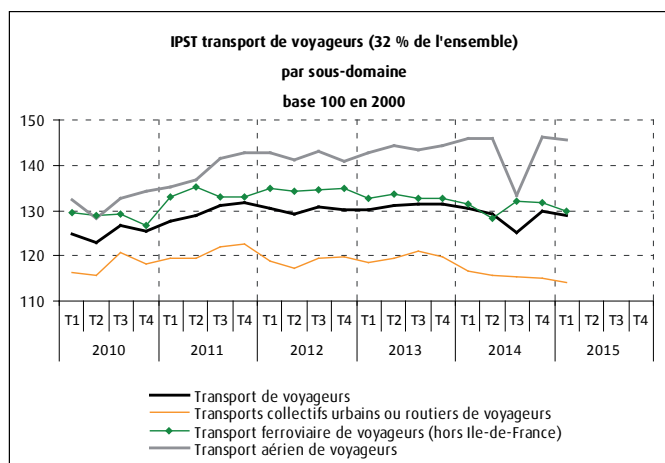
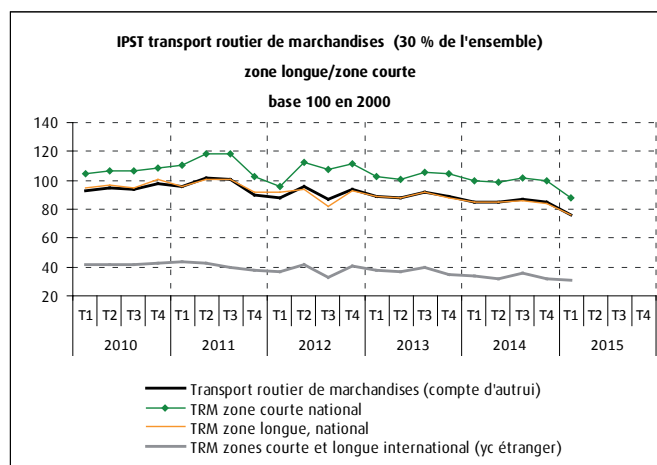
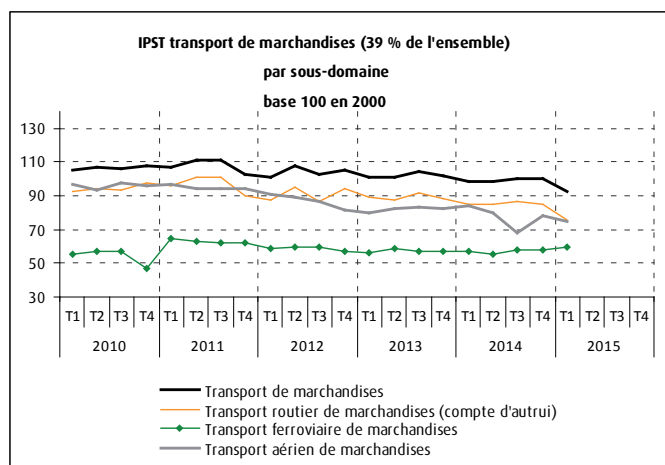
après + 7,7 %). Le transport ferroviaire hors Île-de-France se contracte (- 1,4 %) ainsi que le transport aérien (- 0,4 %). Les transports collectifs urbains ou routiers de voyageurs restent orientés à la baisse comme au précédent trimestre (- 0,8 %).

## Services auxiliaires de transport

La production marchande des services auxiliaires baisse (- 0,8 %) après avoir augmenté au trimestre précédent (+ 2,3 %).

L'activité des services annexes maritimes et fluviaux connaît une légère hausse ce trimestre (+ 0,3 % après - 0,4 %). La messagerie, fret express progresse à nouveau (+ 1,0 % après + 1,7 %). Les services auxiliaires des transports terrestres (+ 0,2 % après + 1,7 %) sont en légère progression.

En revanche, l'organisation de transports (- 1,1 % après + 2,2 %) avec les services annexes aéroportuaires (- 0,7 % après + 3,8 %) enregistrent une dégradation de leur activité. L'entreposage/manutention terrestre recule (- 3,0 après + 3,7 %). Cette baisse est due principalement aux activités entreposage, frigorifique chutant (- 9,6 %) après une hausse au dernier trimestre (+ 9,3 %) et non frigorifique (- 1,8 %).



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 T4	2015 T1	2013	2014	2014 T2	2014 T3	2014 T4	2015 T1
<b>39,0</b>	<b>Transport de marchandises</b>	<b>99,9</b>	<b>92,5</b>	<b>-2,1</b>	<b>-2,9</b>	<b>0,2</b>	<b>1,6</b>	<b>-0,1</b>	<b>-7,4</b>
30,2	dont transport routier (compte d'autrui)	84,6	75,6	-2,1	-4,4	-0,2	2,4	-2,5	-10,6
11,8	zone courte (<= 150 km), national	100,1	87,5	-3,1	-3,3	-0,5	3,0	-1,8	-12,6
15,1	zone longue (> 150 km), national	83,8	76,0	-1,1	-4,7	0,6	1,0	-2,5	-9,2
3,2	international (zones courtes et longues, yc étranger)	32,1	30,4	-2,0	-11,0	-7,0	12,6	-9,5	-5,3
4,3	transport maritime de marchandises	236,2	233,5	-1,5	1,2	2,1	2,2	4,2	-1,2
2,1	transport ferroviaire de marchandises*	57,5	59,6	-2,4	-0,5	-2,5	3,8	-0,6	3,6
2,0	transport aérien de marchandises	78,3	74,6	-5,8	-5,5	-4,9	-14,8	15,0	-4,7
0,3	transport fluvial de marchandises	115,9	115,2	-0,2	-4,3	12,9	-6,6	5,3	-0,6
0,1	transport par conduites	71,8	67,6	-13,1	-0,2	1,8	6,9	2,1	-5,8
<b>32,0</b>	<b>Transport de voyageurs</b>	<b>129,9</b>	<b>129,0</b>	<b>0,6</b>	<b>-1,8</b>	<b>-0,9</b>	<b>-3,2</b>	<b>3,7</b>	<b>-0,7</b>
13,0	dont transports collectifs urbains ou routiers de voyageurs	115,1	114,1	0,8	-3,4	-0,9	-0,2	-0,3	-0,8
1,7	trains sous convention Stif (trains IdF et RER hors RATP)	127,2	126,8	-0,5	2,3	-0,4	0,3	0,3	-0,3
11,3	transport routier de voyageurs et réseaux urbains	113,2	112,2	1,0	-4,3	-1,0	-0,3	-0,4	-0,9
11,8	transport aérien de voyageurs	146,1	145,6	1,2	-0,6	0,1	-8,8	9,7	-0,4
1,2	transport aérien en métropole	91,3	90,4	1,5	-2,0	2,3	-8,7	9,2	-0,9
10,7	transport aérien international	152,2	151,7	1,2	-0,6	0,0	-8,8	9,7	-0,3
0,6	transport maritime de voyageurs	112,8	117,2	5,1	2,9	-7,5	-0,5	7,7	3,9
6,4	transport ferroviaire de voyageurs (hors Île-de-France)	131,7	129,9	-1,3	-1,5	-2,4	3,1	-0,4	-1,4
1,5	trains interurbains (hors trains à grande vitesse)	45,3	44,3	-6,6	-5,5	-6,5	3,9	-0,8	-2,2
3,1	trains à grande vitesse	157,6	155,8	-0,5	-0,1	-0,7	3,2	-0,4	-1,1
1,8	trains sous convention Conseils régionaux de province	160,0	157,5	-1,2	-2,9	-4,3	2,7	-0,2	-1,5
<b>29,0</b>	<b>Services auxiliaires de transport</b>	<b>117,2</b>	<b>116,3</b>	<b>0,2</b>	<b>2,5</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,3</b>	<b>2,3</b>	<b>-0,8</b>
4,6	dont messagerie, fret express	125,1	126,3	6,4	2,3	0,3	0,9	1,7	1,0
7,2	entrepôtage/manutention terrestres	110,3	107,0	-3,8	2,1	-2,8	-0,4	3,7	-3,0
0,7	manutention non portuaire	88,8	87,4	-1,7	-6,0	-3,1	-1,0	-4,3	-1,6
1,2	entrepôtage frigorifique	109,5	99,0	-7,3	3,6	2,6	-6,7	9,3	-9,6
5,3	entrepôtage non frigorifique	113,3	111,4	-3,2	2,8	-4,0	1,1	3,4	-1,8
6,5	organisation de transports	103,4	102,2	-3,2	3,4	-0,2	0,3	2,2	-1,1
6,3	services auxiliaires des transports terrestres	130,2	130,4	1,5	2,6	1,4	-1,1	1,7	0,2
4,6	autoroutes concédées	128,1	128,5	1,5	2,5	1,3	-1,0	1,5	0,3
0,4	eurotunnel	104,1	103,7	1,5	4,7	1,9	-0,6	2,9	-0,4
1,3	parcs de stationnement payants	144,3	144,0	1,3	2,5	1,5	-1,4	2,2	-0,2
2,0	services annexes aéroportuaires	128,6	127,7	1,1	2,0	2,1	-4,0	3,8	-0,7
1,7	tous aéroports passagers	129,6	128,8	1,8	2,1	2,4	-3,8	4,0	-0,6
0,3	tous aéroports fret	123,0	121,4	-3,1	1,3	0,4	-4,9	3,0	-1,3
2,4	services annexes maritimes et fluviaux	116,1	116,4	3,5	2,2	1,1	1,9	-0,4	0,3
0,5	pétrole brut débarqué	61,8	65,3	-7,3	-3,2	5,5	3,0	5,1	5,7
0,4	marchandises conteneurisées	176,9	172,5	6,6	4,1	-0,6	3,7	1,4	-2,5
0,7	marchandises hors conteneurs	141,3	142,3	10,2	5,0	3,6	1,0	-0,1	0,7
0,8	vracons liquides et solides	91,6	92,0	-2,3	-1,1	-1,8	0,7	-4,8	0,5
<b>100,0</b>	<b>Ensemble transport**</b>	<b>114,5</b>	<b>111,1</b>	<b>-0,5</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,7</b>	<b>2,0</b>	<b>-3,0</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 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](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 2015, les séries du transport routier de marchandises ont été plus particulièrement révisées. Il en est de même des séries du transport maritime et aérien de marchandises, de la messagerie/fret express et du pétrole brut débarqué.

### 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 2015

Mauricette BAUCAL