



La conjoncture des transports recule au deuxième trimestre 2016

OCTOBRE 2016

Au deuxième trimestre 2016, le volume de la production marchande de transport recule (- 1,8 %). Le transport de marchandises se replie (- 3,8 %), le transport de voyageurs aussi (- 2,0 %). Les services auxiliaires ralentissent légèrement (+ 0,4 % après + 1,0 %).

La progression de l'emploi salarié hors intérim du secteur du transport et de l'entreposage est forte (+ 0,6 %), après une alternance de périodes de stagnation et de faible croissance.

LA PRODUCTION MARCHANDE DE TRANSPORT DIMINUE

La production de services de transport par les entreprises résidentes, mesurée par l'indice de production de services de transport (IPST), repart à la baisse au deuxième trimestre 2016 (- 1,8 % après + 1,0 %). Ceci est dû principalement au transport de marchandises qui recule (- 3,8 % après + 1,5 %) et en second lieu au transport de voyageurs (- 2,0 % après + 0,7 %). Les services auxiliaires de transport poursuivent leur progression mais ralentissent (+ 0,4 % après + 1,0 %), portés par la messagerie, fret express, l'entreposage et les services annexes aéroportuaires.

Cette évolution intervient dans le contexte d'une légère baisse du produit intérieur brut de 0,1 % au deuxième trimestre 2016. La production a diminué dans l'industrie manufacturière (- 0,9 %), la construction (- 0,7 %), ainsi que les autres services marchands (- 0,1 %); seule la production des services non marchands augmente légèrement (+ 0,3 %). Les dépenses de consommation des ménages se replient légèrement au deuxième trimestre 2016 (- 0,1 % après + 1,1 %), de même que la formation brute de capital fixe (FBCF) totale (- 0,2 % après + 1,3 %). Les importations reculent nettement (- 1,8 % après + 0,2 %), tandis que les exportations augmentent légèrement (+ 0,2 % après - 0,4 %).

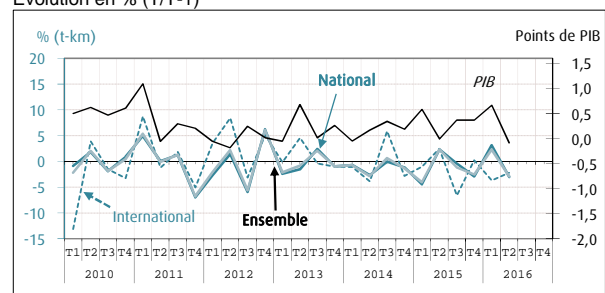
LE FRET TERRESTRE SE REPLIE

Les mouvements sociaux de mai ainsi que les inondations ont fortement impacté le fret terrestre au deuxième trimestre 2016 (- 2,9 %), aussi bien sur le territoire national (- 3,0 %) qu'à l'international (- 2,2 %). Le fret ferroviaire diminue de 6,5 % et le transport routier de marchandises recule de 2,7 % tandis que le trafic fluvial est quasiment au même niveau qu'il y a un an (+ 0,4 % en glissement annuel).

Graphique 1 : fret terrestre

(Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS ; Insee

Le transport routier intérieur sous pavillon français repart à la baisse en tonnes-km (- 2,7 % - provisoire - après + 3,7 % - donnée révisée). Ce recul s'inscrit dans une tendance à la baisse depuis près de trois ans. Le transport routier national se replie de 2,7 % et le transport routier international de 3,3 %.

Le compte d'autrui, qui représente plus de quatre cinquièmes de l'activité, est en baisse (- 2,0 % après + 0,8 %) tandis que le transport pour compte propre recule nettement (- 5,0 %), après la forte hausse au premier trimestre (+ 13,6 %). Par nature de produits transportés, toutes les catégories baissent, plus particulièrement les biens intermédiaires (- 10,7 %) suivis des machines et matériels de transport (- 9,6 %).

D'après les enquêtes de conjoncture réalisées par l'Insee en juin 2016, l'opinion des chefs d'entreprises du transport (TRM, messagerie et Poste et courrier) traduit les difficultés de mai 2016 : le climat des affaires perd trois points, les soldes sur l'activité (passée et prévue), ainsi que sur la demande prévue, sont en baisse. En juillet, le climat des affaires augmente nettement et retrouve son niveau de mai, au-dessus de son niveau moyen. Les soldes sur l'activité, passée et prévue, et sur la demande prévue rebondissent.

Les prix du transport routier augmentent (+ 0,7 % après - 0,8 %) mais le prix de revient longue distance 40 tonnes augmente plus fortement (+ 1,9 % après - 0,4 %) : le « gazole professionnel » augmente nettement au deuxième trimestre (+ 9,8 %), les blocages de livraison de carburants ayant renchéri les prix.

Le fret ferroviaire, deuxième mode le plus important, voit son recul s'accroître (- 6,5 % après - 3,5 %) à cause des mouvements de grève. Les prix du fret ferroviaire continuent de baisser (- 0,6 %).

La conjoncture des transports recule au deuxième trimestre 2016

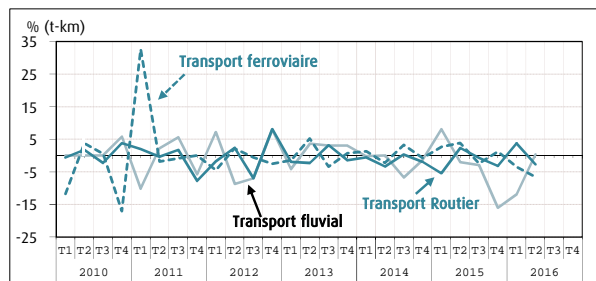
Le transport fluvial intérieur hors transit est à peu près au même niveau qu'il y a un an (+ 0,4 % en glissement annuel) après quatre trimestres consécutifs de baisse. En national, il augmente légèrement (+ 1,1 % après - 11,2 %) tandis qu'à l'international, il se replie moins fortement qu'aux deux trimestres précédents (- 0,7 % après - 13,3 % et - 19,7 %) dans un contexte de recul des importations. Le transport de produits agricoles (+ 5,4 %) et alimentaires (+ 26,9 %) sont en hausse en raison de la bonne campagne céréalière 2015-2016 et du niveau du deuxième trimestre 2015 particulièrement bas. Il y a un rebond ponctuel du transport fluvial de combustibles minéraux solides (+ 15,0 %) dû à un réacheminement de combustible sur une centrale. Les matériaux de construction progressent légèrement (+ 0,8 %). Les produits manufacturés reculent de 10,3 %.

Les prix du transport fluvial baissent (- 0,5 %).

Le transport des produits pétroliers par oléoducs est en légère hausse en glissement annuel au deuxième trimestre 2016 (+ 0,8 % après - 0,6 %).

Graphique 2 : fret terrestre par mode (Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS, TRM ; SOeS, OPF ; VNF

LA PROGRESSION DU MARCHÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS SE POURSUIT

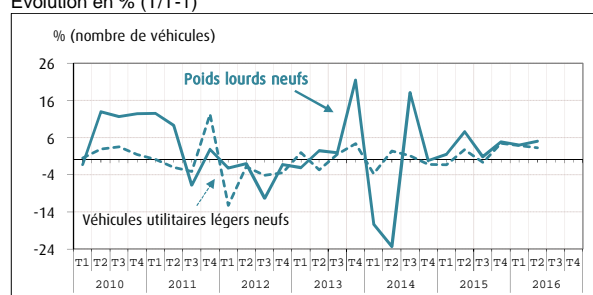
Les immatriculations de poids lourds neufs progressent de 5,0 % soit un sixième trimestre consécutif de hausse. Comme au trimestre précédent, les achats de camions et véhicules automoteurs spécialisés progressent davantage (+ 7,1 %) que ceux de tracteurs routiers (+ 3,5 %). Les immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs sont en hausse de 3,3 % confirmant le redressement de ce marché amorcé au deuxième trimestre 2015.

Contrairement aux immatriculations neuves, le marché de l'occasion est en repli, après quatre trimestres

consécutifs de hausse, tant pour les utilitaires légers (- 2,7 % après + 2,2 %) que pour les poids lourds (- 2,9 % après + 5,1 %). Les transactions sont en baisse de 3,2 % pour les camions et véhicules automoteurs spécialisés et de 2,4 % pour les tracteurs routiers.

Graphique 3 : immatriculations de véhicules utilitaires neufs (Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



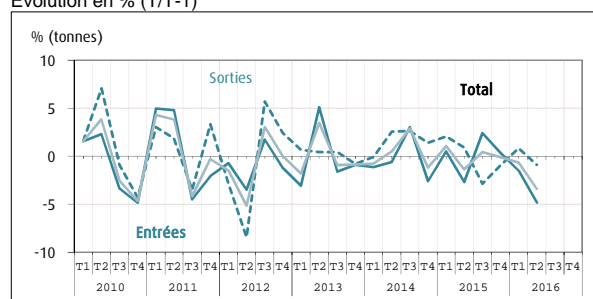
Source : SOeS

LES BLOCAGES IMPACTENT LE TRAFIC PORTUAIRE

L'activité dans les 7 principaux ports français (hors La Rochelle) diminue fortement : - 3,4 %, les entrées chutent (- 4,8 % après - 1,5 %) et les sorties diminuent (- 0,9 % après + 0,8 %). Le pétrole brut débarqué affiche une baisse importante (- 10,1 %). Suite aux blocages durant les mouvements sociaux, les ports du Havre (76), de Fos-sur-Mer (13) ou le terminal pétrolier de Donges (44) ont été les plus touchés. Les prix augmentent (+ 1,2 %).

Graphique 4 : ports maritimes (Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Source : SOeS d'après DGITM

La conjoncture des transports recule au deuxième trimestre 2016

LE FRET AÉRIEN RECULE À NOUVEAU

Le fret aérien recule légèrement (- 0,6 % après - 0,3 %). Ses prix baissent (- 0,6 %).

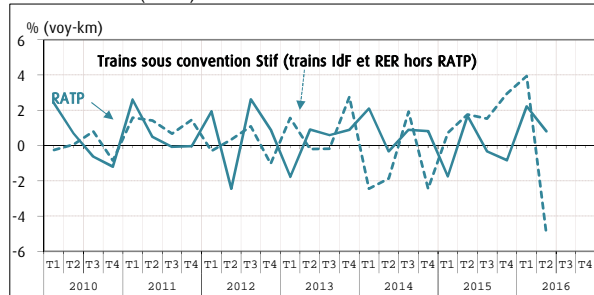
LE TRANSPORT EN COMMUN DE VOYAGEURS PAR MODE TERRESTRE SE REPLIE

Le trafic en Île-de-France recule (- 1,9 %) après quatre trimestres consécutifs de hausse. Le trafic total RATP est en hausse mais ralentit (+ 0,8 % après + 2,2 %) sur tous les segments. L'effet lié aux attentats éloigne toujours la clientèle touristique, ce qui pénalise le trafic du métro (+ 0,5 % après + 2,1 %). Le trafic RER, qui semble continuer à bénéficier de l'effet forfait dézonné, progresse toujours (+ 1,6 % après + 2,8 %). Le bus à Paris progresse (+ 0,9 %), davantage que le bus et le tramway en banlieue qui marque le pas après deux bons trimestres (+ 0,3 % après + 2,0 %).

Le Transilien recule (- 5,0 % après + 3,9 % - données provisoires, nouvelle méthode de calcul).

Graphique 5 : transport en commun urbain (TCU) (Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS d'après RATP ; SNCF

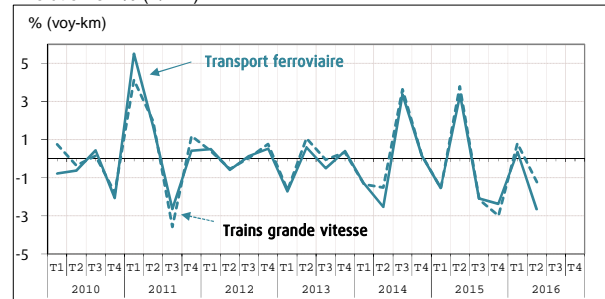
Au deuxième trimestre 2016, le transport ferroviaire de voyageurs hors Île-de-France se replie (- 2,7 % après + 0,3 %). Le trafic des trains à grande vitesse recule de 1,2 %. La baisse est encore plus nette pour les trains interurbains (- 7,5 % après - 0,7 %) et les trains sous convention des conseils régionaux de province (TER) (- 5,6 % après - 0,8 %). Ces deux derniers continueraient de subir la concurrence croissante du co-voiturage et des cars, ainsi que celle de la voiture. L'ensemble du trafic a pâti des grèves de juin, le plus touché étant le trafic hors TGV.

Dans le transport public urbain hors Île-de-France, en glissement annuel, la production (nombre total de kilomètres produits) progresse de 2,7 %, le trafic (nombre

de voyages réalisé) augmente légèrement de 0,9 %, toutefois le mois de juin est en recul sur les deux indicateurs, le trafic public urbain de province étant en partie irrigué par les voyageurs qui descendent du train.

Graphique 6 : transport ferré de voyageurs longue distance (Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



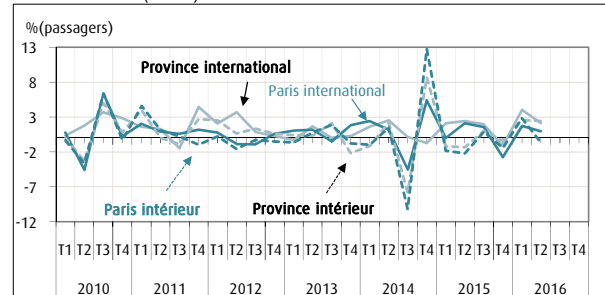
Sources : SOeS, OPF

Le transport aérien est toujours en progression (+ 1,3 % après + 2,4 %), aussi bien à l'international qu'à l'intérieur, soutenu par le trafic de province. Le trafic intérieur des aéroports de Paris recule légèrement (- 0,7 %). Le trafic intérieur de province augmente de 2,4 %. Les liaisons transversales ont notamment bénéficié de la coupe de football de l'Euro 2016.

En revanche, les actes terroristes qui se sont produits détournent toujours les voyageurs de certaines destinations et entraînent un report vers l'Union européenne, notamment l'Espagne, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et le Portugal. La clientèle asiatique notamment japonaise est toujours nettement moindre qu'avant les attentats. L'expansion du trafic avec l'Amérique se tarit en avril.

Graphique 7 : transport aérien de voyageurs (Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Sources : SOeS d'après ADP ; DGAC

La conjoncture des transports recule au deuxième trimestre 2016

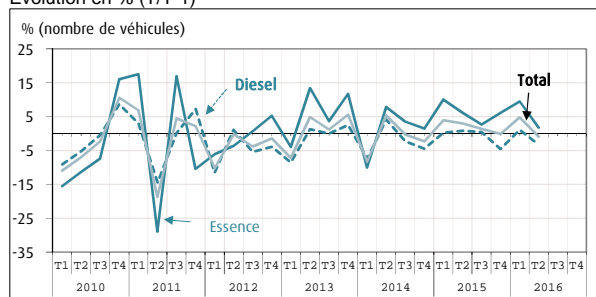
LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES BAISSENT

Les immatriculations de voitures particulières neuves diminuent de 1,0 % après avoir progressé de 4,8 % au trimestre précédent. La baisse de ce trimestre affecte uniquement les motorisations diesel (- 3,3 %) alors que les motorisations essence poursuivent leur progression, amorcée il y a deux ans, mais avec moins de vigueur qu'aux deux trimestres précédents (+ 1,7 % après + 9,5 % et + 6,2 %). Les ventes de voitures de marques françaises progressent légèrement (+ 0,5 %) alors que celles de marques étrangères diminuent (- 2,3 %).

Les immatriculations de motocyclettes neuves diminuent de 1,9 % après une très légère baisse au trimestre précédent (- 0,1 %).

Graphique 8 : immatriculations de voitures particulières neuves (Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Source : SOeS, RSVERO

Les immatriculations des autobus et autocars neufs continuent de reculer (- 12,1 % après - 8,3 %).

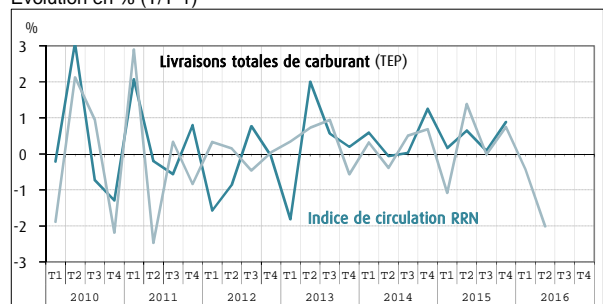
LE RECUL DES LIVRAISONS DE CARBURANT S'ACCENTUE ET LE TRAFIC ROUTIER RALENTIT

Au deuxième trimestre 2016, les livraisons de carburant sont en net recul (- 2,0 % après - 0,4 %), aussi bien pour l'essence (- 2,2 % après - 0,1 %) que pour le gazole (- 2,0 % après - 0,5 %). Les mouvements sociaux ont rendu difficile l'accès des consommateurs à la ressource.

Le trafic sur le réseau concédé, autoroutes à péage, est en légère baisse (- 0,5 % après + 2,1 %). Si la circulation des poids lourds français et étrangers et des cars progresse légèrement (+ 0,5 %), celle des véhicules légers (véhicules particuliers, véhicules utilitaires et motos) se replie (- 0,7 %).

Graphique 9 : circulation routière et livraison de carburant en tonnes équivalent pétrole (Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



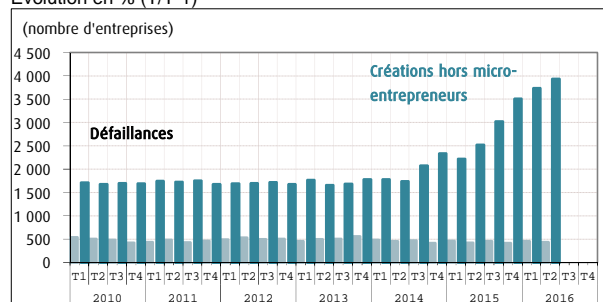
Sources : SOeS d'après Cerema ; Asfa ; CPDP

LES CRÉATIONS D'ENTREPRISES RALENTISSENT ET LES DÉFAILLANCES BAISSENT

Le nombre de créations d'entreprises du transport et de l'entreposage hors micro-entrepreneurs augmente pour le sixième trimestre consécutif (+ 5,3 % après + 6,5 %). Le nombre de défaillances d'entreprises diminue (- 3,3 % après + 9,3 %).

Graphique 10 : démographie des entreprises de transport (Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Source : Insee

L'ACTIVITÉ DANS LES SERVICES AUXILIAIRES RALENTIT

L'activité des services auxiliaires de transport, mesurée par l'indice de production des services de transport, augmente de + 0,4 % après + 1,0 %. La messagerie fret express rebondit (+ 3,9 % après + 0,6 %), elle a entre autres profité du championnat d'Europe de football dont elle a acheminé les billets. Les services annexes terrestres, maritimes et fluviaux reculent (respectivement - 0,5 % et - 2,1 %). Les services annexes aéroportuaires suivent la progression du transport aérien de passagers (+ 1,0 %).

La conjoncture des transports recule au deuxième trimestre 2016

Les prix baissent dans la manutention (- 0,1 %) et les autres services de poste et de courrier (- 0,2 %). Ils augmentent dans la messagerie, fret express (+ 0,2 %), et dans l'entreposage (+ 0,2 %).

L'EMPLOI SALARIÉ AUGMENTE SENSIBLEMENT, L'INTÉRIM EST STABLE

La progression de l'emploi salarié hors intérim du secteur du transport et de l'entreposage est forte (+ 0,6 %, soit 8 000 postes en plus, données CVS), avec en particulier un changement d'activité d'établissements intégrant le secteur des transports au deuxième trimestre (Affrètement et organisation des transports). La main-d'œuvre intérimaire mobilisée par le secteur ce trimestre se maintient (+ 0,0 % après + 3,3 %). Au final, le secteur gagne 0,6 % d'emplois. L'ensemble des secteurs principalement marchands hors agriculture gagne moins d'emplois (+ 0,2 %), que ce soit avec ou sans le travail temporaire, les effectifs intérimaires de ces secteurs étant également inchangés.

Au deuxième trimestre 2016, contribuent à la croissance de l'emploi hors intérim, l'organisation du transport de fret (+ 2,9 %), les transports terrestres de voyageurs non ferroviaires (+ 1,3 %), le transport routier de fret et par conduites (+ 0,8 %), la manutention et l'entreposage (+ 0,5 %), les transports aériens (+ 0,3 %), l'exploitation des infrastructures (+ 0,2 %) et le transport ferroviaire (+ 0,2 %). Seules les activités de poste et de courrier perdent des effectifs (- 0,9 %).

D'après les statistiques de l'Acos, au deuxième trimestre 2016, la masse salariale des entreprises de l'ensemble du secteur est en hausse de 1,1 % après + 0,4 % au premier trimestre (données CVS).

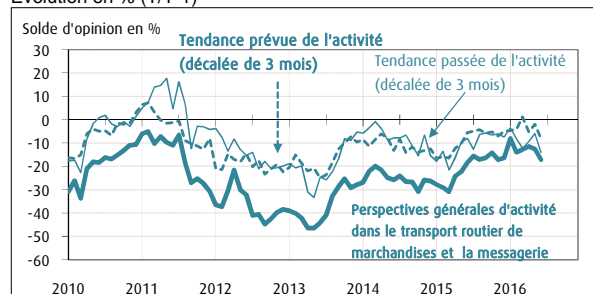
LE TROISIÈME TRIMESTRE 2016 ATTENDU EN LÉGÈRE HAUSSE

En septembre 2016 dans le transport routier de marchandises, le climat des affaires est quasi stable (102) et se maintient au-dessus de sa moyenne de long terme. Les soldes sur l'activité passée et les perspectives générales se redressent mais celui sur l'activité prévue se replie.

En France, la croissance serait modeste au troisième trimestre (+ 0,2 %) avant de s'élever au quatrième (+ 0,4 %). La production manufacturière rebondirait nettement au troisième trimestre (+ 1,0 % après - 0,9 %) avec notamment la reprise de l'activité dans les raffineries et la chimie, après les grèves du printemps. Pour le quatrième trimestre, la bonne orientation des perspectives d'activité en septembre suggère une nouvelle progression (+ 0,4 %).

Graphique 11 : conjoncture dans le transport routier de marchandises et la messagerie (Indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Source : Insee, enquête mensuelle de conjoncture dans les services

La conjoncture des transports recule au deuxième trimestre 2016

Séries statistiques des transports

Données et évolutions CVS-CJO sauf mention contraire, signalée par une astérisque et/ou par la couleur bleu soutenu	Niveau	Évolution (en %)					
		2015	2015	Trimestrielles (T / T-1)			
				2015		2016	
				T3	T4	T1	T2
Transport intérieur de marchandises (1)							
Total fret terrestre intérieur	190,0	- 4,9	- 1,2	- 2,5	2,3	- 2,9	
National	166,9	- 5,2	- 0,4	- 2,9	3,1	- 3,0	
International	23,1	- 2,8	- 6,6	0,2	- 3,7	- 2,2	
Fret routier intérieur total (provisoire au T2 2016)	148,3	- 7,0	- 0,7	- 3,2	3,7	- 2,7	
Routier national	140,9	- 6,7	- 0,4	- 3,6	4,0	- 2,7	
Routier international	7,4	- 11,9	- 6,8	4,8	- 0,7	- 3,3	
Routier compte d'autrui	115,5	- 8,9	- 1,1	- 4,4	0,8	- 2,0	
Routier compte propre	32,8	0,7	0,8	1,0	13,6	- 5,0	
Fret ferroviaire intérieur total (yc opérateurs privés)	34,3	- 5,1	- 2,5	1,2	- 3,5	- 6,5	
Ferroviaire national	21,4	6,1	0,2	1,2	- 1,8	- 6,5	
Ferroviaire international	12,9	- 3,4	- 6,9	1,1	- 6,4	- 6,5	
			<i>Trimestrielles (T/T-4)</i>				
Fluvial intérieur total	7,5	- 3,6	- 2,9	- 16,0	- 11,9	0,4	
Fluvial national	4,6	- 4,1	- 6,6	- 13,8	- 11,2	1,1	
Fluvial international	2,9	- 2,7	3,1	- 19,7	- 13,3	- 0,7	
Transport maritime total (2a) : activité portuaire	294,9	0,9	0,4	- 0,1	- 0,7	- 3,4	
Entrées	187,1	- 0,9	2,4	0,4	- 1,5	- 4,8	
Sorties	107,8	- 4,1	- 2,9	- 0,9	0,8	- 0,9	
Fret aérien (2b)	2,4	0,9	0,9	1,7	- 0,3	- 0,6	
			<i>Trimestrielles (T/T-4)</i>				
Transports de pétrole brut/produits raffinés par oléoducs (3)	35,8	1,4	2,7	- 2,3	- 0,6	0,8	
Transports intérieur de voyageurs (4)							
Transport en commun IdF	30,5	1,0	0,5	0,9	3,0	- 1,9	
RATP total	16,6	0,1	- 0,3	- 0,8	2,2	0,8	
RATP métro et RER	12,8	- 0,6	- 0,2	- 1,5	2,4	0,9	
RATP autobus (yc tramway)	3,8	2,5	- 0,8	1,3	1,6	0,4	
Trains sous convention Stif (trains IdF et RER hors RATP)	13,9	2,2	1,5	2,9	3,9	- 5,0	
Transport ferroviaire	75,4	0,4	- 2,1	- 2,4	0,3	- 2,7	
Trains à grande vitesse	54,2	0,9	- 2,2	- 3,0	0,8	- 1,2	
Trains interurbains (hors trains à grande vitesse)	7,6	- 1,9	- 3,3	- 1,5	- 0,7	- 7,5	
Trains sous convention Conseils régionaux de province	13,6	- 0,2	- 1,1	- 0,3	- 0,8	- 5,6	
Transport aérien : passagers dans les aéroports							
Aéroports Paris pour l'international	79,2	3,6	1,5	- 2,8	1,7	1,0	
Aéroports Paris pour l'intérieur	16,2	0,4	0,9	- 1,4	2,8	- 0,7	
Aéroports province (12 principaux) pour l'international	27,0	4,8	2,0	- 1,2	4,0	2,1	
Aéroports province (12 principaux) pour l'intérieur	25,4	0,8	1,0	- 0,4	2,6	2,4	
Automobiles (5)							
Immatriculations neuves (*)	1 886	6,8	1,3	- 0,1	4,8	- 1,0	
Moteurs à essence	778	24,8	2,7	6,2	9,5	1,7	
Moteurs diesel	1 089	- 3,5	0,4	- 4,6	1,1	- 3,3	
Livraisons de carburants (6)							
Essence	7,2	1,1	- 1,0	2,3	- 0,1	- 2,2	
Gazole	34,7	0,7	0,2	0,4	- 0,5	- 2,0	
Circulation routière (7)							
Indice du réseau routier national	1,2	1,9	0,1	0,9	n.d.	n.d.	
Trafic du réseau routier national concédé	89,6	2,7	- 0,4	1,5	2,1	- 0,5	
Entreprises du transport-entreposage (8)							
Créations d'entreprises hors micro-entrepreneurs	11 265	42,3	20,0	16,0	6,5	5,3	
Défaillances d'entreprises	1 740	- 3,9	8,4	- 9,5	9,3	- 3,3	
La production marchande (9) (*)							
Indice de production de services de transport	116,0	- 0,5	- 0,4	- 1,3	1,0	- 1,8	
Indice de chiffre d'affaires en valeur - Transports et entreposage	37,6	1,8	0,5	- 0,4	0,9	- 0,7	
Véhicules utilitaires (10) (*)							
Immatriculations de poids lourds neufs	43,0	10,5	0,8	4,8	3,9	5,0	
Immatriculation de véhicules utilitaires légers neufs	377,3	1,9	- 0,7	4,4	3,9	3,3	
Marché du travail (11)							
Effectifs salariés transport et entreposage	1 341	0,2	0,0	0,1	0,0	0,6	
Demandeurs d'emploi - Métiers Transport et Logistique**	537,9	4,7	0,5	0,9	- 0,8	- 0,6	

* 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).

n.d. : non disponible

(1) Sources : SOeS, TRM ; SOeS, OPF ; VNF - unité : milliards de tonnes-km, transport intérieur.

(2a) Source : DGITM - unité : millions de tonnes.

(2b) Sources : ADP et DGAC ; unité : millions de tonnes.

(3) Source : CPDP - unité : millions 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 : milliers.

(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 : milliers.

(11) Source : Insee ; Dares - unité : milliers.

(*) Évolutions annuelles en données brutes

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'Environnement, de l'Énergie et de Mer (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.

La 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 du SOeS : www.statistiques-developpement-durable.gouv.fr, rubrique Conjoncture/Transports.

Katell PÉNARD, SOeS
Alexandra ALBENQUE, SOeS
Benoît MATHIEU, SOeS

Directeur de publication : Sylvain Moreau

Dépôt légal : octobre 2016

ISSN : en cours

commissariat général au développement durable

Commissariat général au développement durable

Service de l'observation et des statistiques

Tour Séquoia

92055 La Défense cedex

Mél. : diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

