



L'activité de transport marque le pas au premier trimestre 2022

JUILLET 2022

Au premier trimestre 2022, la croissance du volume de la production marchande de transport marque le pas (-0,1 %, après +4,6 %), en raison d'une diminution prononcée de l'activité de transport de marchandises. Celle-ci se replie de 3,7 % après une quasi-stabilité le trimestre précédent. L'activité se contracte plus légèrement dans les autres services de transport (-0,6 %, après deux trimestres de hausse). Dans le transport de voyageurs, la croissance de l'activité marque également un net ralentissement (+3,2 %, après +9,4 % au quatrième trimestre et +28,0 % au troisième trimestre).

Entre fin décembre 2021 et fin mars 2022, l'emploi salarié hors intérim du secteur des transports et de l'entreposage reste stable, après avoir augmenté aux troisième (+0,5 %) et quatrième trimestres 2021 (+0,4 %). L'emploi intérimaire mobilisé par le secteur fléchit (-5,6 %). L'effectif total du secteur est de 1 536 100 salariés.

Sur le marché du travail, le nombre de demandeurs d'emploi (catégories A, B, C) dans les métiers du transport et de la logistique diminue de nouveau au premier trimestre 2022 (-2,9 %, après -0,9 % au troisième trimestre 2021 et -1,9 % au quatrième trimestre 2021). Le nombre total de demandeurs d'emploi (catégories A, B, C) diminue pour le septième trimestre consécutif (-2,8 %).

LA PRODUCTION MARCHANDE DE TRANSPORT EST QUASI STABLE

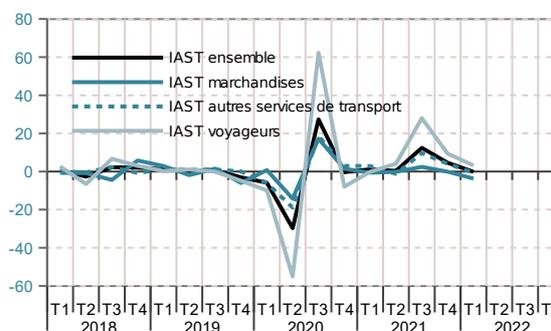
Au premier trimestre 2022, la croissance de la production de services de transport par les entreprises résidentes, mesurée par l'indice d'activité des services de transport (IAST), marque une pause (-0,1 %), après de fortes hausses les trimestres précédents, de 4,6 % au quatrième trimestre 2021 et de 12,4 % au troisième trimestre.

L'activité de transport de voyageurs ralentit au premier trimestre 2022 (+3,2 %). Au quatrième trimestre 2021, la hausse s'était établie à +9,4 %, après +28,0 % au troisième trimestre. Le transport de marchandises recule

(-3,7 %) après une quasi-stabilité au trimestre précédent (-0,1 %). L'activité se contracte (-0,6 %) dans les services annexes au transport, après deux trimestres consécutifs de forte croissance.

Graphique 1 : indice d'activité de services de transport (indices CVS-CJO)

Évolution en % (T/T-1)



Source : SDES

Au premier trimestre 2022, le produit intérieur brut (PIB) en volume se replie de 0,2 %, après +0,4 % au quatrième trimestre 2021. Ce repli est lié à la faiblesse de la consommation des ménages (-1,5 %, après +0,3 %), avec notamment une baisse des achats de matériels de transport (-2,3 %, après -0,9 %). À l'inverse, les autres composantes de la croissance contribuent positivement à l'évolution du PIB. La formation brute de capital fixe rebondit (+0,6 %) et le commerce extérieur contribue pour 0,2 point à la croissance. La consommation par les ménages de services de transport poursuit son rattrapage, et dépasse désormais de 0,5 % son niveau du quatrième trimestre 2019, avant crise.

L'activité de transport marque le pas au premier trimestre 2022

LE FRET TERRESTRE SE CONTRACTE NETTEMENT AU PREMIER TRIMESTRE 2022

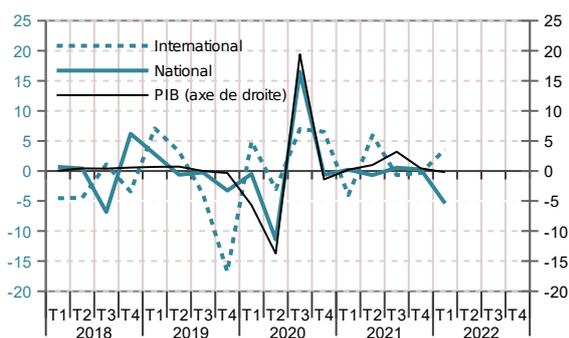
Le fret terrestre recule sensiblement au premier trimestre 2022 (- 4,4 %), après une très faible hausse au quatrième trimestre 2021 (+ 0,2 %) en tonnes-kilomètres. Le fret national se replie davantage (- 5,4 %, après + 0,3 %), alors que le fret international rebondit (+ 3,6 %), après avoir diminué les deux précédents trimestres (- 0,7 % au troisième trimestre puis - 0,3 % au quatrième trimestre 2021). Le fret national représente 88,2 % du fret intérieur au premier trimestre 2022 (89,1 % en moyenne en 2021).

Graphique 2 : fret terrestre

(indices CVS-CJO)

Évolution en % (tonnes-kilomètres, T/T-1)

Points de PIB



Sources : SDES ; Insee

Au premier trimestre 2022, l'activité intérieure de transport routier de marchandises des véhicules de plus de 3,5 tonnes immatriculés en France baisse de 5 % par rapport au trimestre précédent en données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables. Elle est estimée à 39,3 milliards de tonnes kilomètres, à comparer à 41,4 milliards au quatrième trimestre 2021. Ce recul s'inscrit dans un contexte de forte hausse des prix du carburant et de difficultés d'approvisionnement en pièces détachées.

L'activité pour compte d'autrui accélère sa baisse à - 4,6 % au premier trimestre 2022, après - 1,0 % au quatrième trimestre 2021. L'activité pour compte propre se replie nettement (- 8,3 %, après + 7,7 %). Sa part passe de 12,3 % au quatrième trimestre 2021 à 11,9 % au premier trimestre 2022.

Le nombre de tonnes-kilomètres effectuées lors des trajets de type « transport national » (trajets entre une origine et une destination toutes deux situées sur le territoire métropolitain) décroît fortement au premier trimestre 2022 : - 5,0 % par rapport au quatrième trimestre 2021 (après - 0,2 %). La partie intérieure du transport international recule elle aussi : - 5,1 % après quatre trimestres de hausse. Sa part est stable à 4,3 % du transport intérieur.

Les tonnes-kilomètres intérieures réalisées lors de parcours de moyennes et longues distances (150 km ou plus) sont en baisse de 6,4 % au premier trimestre 2022, après + 1,4 % au quatrième trimestre 2021. Cette forte variation contraste avec la baisse limitée (- 0,4 %) de l'activité de transport routier de marchandises lors de trajets sur de plus courtes distances (moins de 150 kilomètres). La part de ces derniers s'élève à 23,9 % au premier trimestre 2022, à comparer à 22,8 % au quatrième trimestre 2021.

L'activité du fret ferroviaire augmente très légèrement au premier trimestre 2022 (+ 0,3 %), après une baisse au quatrième trimestre 2021 (- 0,9 %). Si le fret international rebondit nettement (+ 6,9 %, après - 4,5 %), le fret national diminue (- 3,6 %) après quatre trimestres consécutifs de hausse. 9,0 milliards de tonnes kilomètres ont été transportées par voie ferroviaire ce trimestre, dont 40 % sur des trajets internationaux.

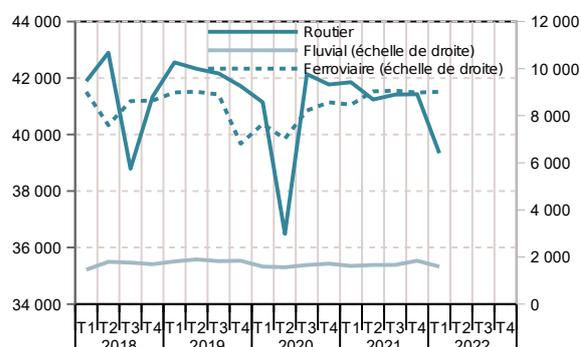
Avec 1,6 million de tonnes-kilomètres transportées au premier trimestre 2022, le transport fluvial intérieur hors transit diminue de 1,6 % par rapport au premier trimestre 2021. Le trafic national, qui représente les deux tiers de l'ensemble, se replie par rapport au premier trimestre 2021 (- 11,1 %). À l'inverse, le trafic international rebondit ce trimestre (+ 17,6 %). Le transport fluvial de produits agricoles est stable en un an (+ 0,1 %), alors que le trafic de minerais métalliques et autres produits d'extractions diminue de 3,5 %.

Le transport des produits pétroliers par oléoducs s'accroît de nouveau, en glissement annuel, au premier trimestre 2022 (+ 11,8 %) mais se situe 4,2 % en dessous de son niveau du premier trimestre 2020.

Graphique 3 : fret terrestre par mode

(CVS-CJO)

Niveaux en milliers de tonnes-kilomètres



Sources : SDES, TRM ; SDES, tous opérateurs ferroviaires ; VNF

Au premier trimestre 2022, les prix du transport routier de fret poursuivent leur hausse (+ 3,1 %) pour le septième trimestre consécutif, sous l'effet notamment de la hausse des prix du carburant et du début de la guerre en Ukraine. À l'inverse, les prix du transport ferroviaire reculent (- 1,8 %), après deux trimestres de hausse.

L'activité de transport marque le pas au premier trimestre 2022

Dans le transport routier, le prix de revient du transport longue distance (pour un ensemble articulé jusqu'à 44 tonnes) augmente de nouveau au premier trimestre 2022 (+ 4,3 %) pour le septième trimestre consécutif. La hausse du prix du gazole professionnel se poursuit (+ 9,4 %) et explique en grande partie cette croissance du prix de revient. Le poste « Conducteur longue distance » (+ 3,4 %) contribue également à cette augmentation. Les autres postes sont tous en légère hausse ou stables (de + 0,0 % pour les « frais de déplacement longue distance » à + 2,1 % pour le « matériel ensemble articulé »).

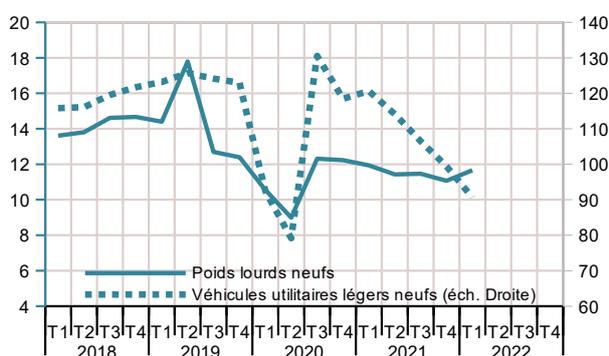
LE MARCHÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES RECLE DE NOUVEAU

Au premier trimestre 2022, le marché des véhicules utilitaires légers neufs poursuit sa baisse pour le quatrième trimestre consécutif (- 8,8 %). Avec un peu moins de 91 000 ventes au cours du trimestre en données CVS-CJO, ce marché, dont les véhicules diesel représentent 85 % des achats, est à son plus bas niveau depuis le deuxième trimestre 2015, hors crise sanitaire.

Les ventes de poids lourds neufs augmentent de 5,4 % au premier trimestre 2022 après avoir reculé de 3,5 % au trimestre précédent. Les immatriculations de tracteurs routiers sont en forte progression (6 600, soit + 15,7 %) après le rebond observé le trimestre dernier (+ 4,9 %). Elles restent toutefois très en dessous du niveau trimestriel moyen d'immatriculations avant la crise sanitaire (7700 en 2019). En revanche, le marché des camions poursuit sa baisse (- 5,5 %), après un fort recul observé le trimestre précédent (- 11 %).

Graphique 4 : immatriculations de véhicules utilitaires neufs

Nombre d'immatriculations, en milliers (CVS-CJO)



Champ : France entière.
Source : SDES, RSVERO

L'ACTIVITÉ PORTUAIRE S'ACCROÎT DE NOUVEAU

Au premier trimestre 2022, 73,1 millions de tonnes de marchandises ont transité dans les principaux ports français de métropole, en données corrigées des variations saisonnières.

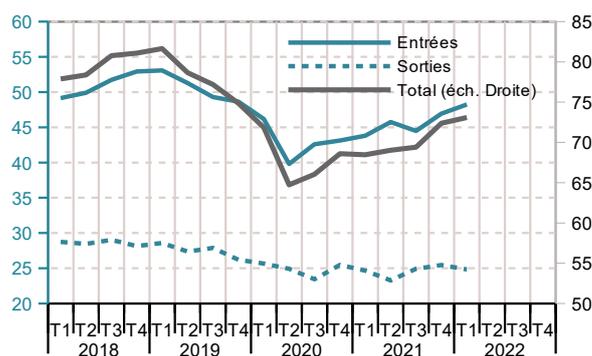
L'activité portuaire augmente pour le quatrième trimestre consécutif en métropole, à un rythme toutefois ralenti (+ 1,0 %, après + 4,3 %) : la hausse du prix des énergies fossiles, avivée par le début du conflit entre la Russie et l'Ukraine, les perturbations de la chaîne logistique mondiale, le regain de l'épidémie de Covid-19, notamment en Chine, pèsent sur le commerce international et, par conséquent, sur la demande de transport maritime. La hausse de l'activité est entièrement portée au premier trimestre 2022 par le vrac liquide (+ 6,9 %, après + 7,1 %). Le trafic des autres catégories de marchandises se replie, de 6,5 % pour les vracs solides, à - 0,7 % pour les conteneurs. Le trafic portuaire n'a pas encore retrouvé son niveau du quatrième trimestre 2019, avant la crise sanitaire.

Avec 48,3 millions de tonnes ce trimestre, le trafic de marchandises entrant dans les principaux ports français de métropole poursuit sa hausse (+ 2,8 %, après + 5,5 %). À l'inverse, les sorties diminuent (- 2,4 %), avec 24,8 millions de tonnes transportées.

Les prix du fret maritime poursuivent leur croissance (+ 3,1 %) après les fortes hausses des trois trimestres précédents. Ces augmentations sont dues aux tensions persistantes sur le transport maritime, en lien avec le dynamisme de la demande conjugué à des capacités de transport qui restent limitées par la pénurie de conteneurs. Le prix du fret maritime se situe ainsi à près du double de son niveau d'avant-crise, au quatrième trimestre 2019.

Graphique 5 : ports maritimes

(CVS-CJO)
Niveaux en millions de tonnes



Champ : grands ports maritimes de métropole (GPM) et port de Calais.
Source : SDES

LE FRET AÉRIEN RECLE POUR LA PREMIÈRE FOIS DEPUIS PRÈS DE DEUX ANS

La croissance continue du fret aérien depuis six trimestres s'interrompt au premier trimestre 2022 (- 13,0 %).

La hausse des prix du fret aérien se poursuit au premier trimestre 2022, à un rythme toutefois ralenti (+ 1,8 %, après + 8,5 %).

L'activité de transport marque le pas au premier trimestre 2022

LE TRANSPORT COLLECTIF TERRESTRE DE VOYAGEURS RECOULE AU PREMIER TRIMESTRE 2022

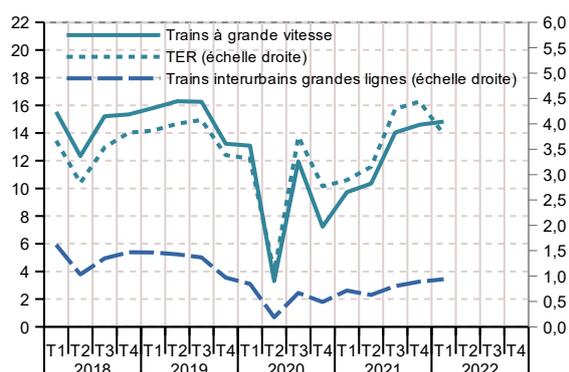
Le transport collectif terrestre de voyageurs (hors transports en commun urbains de province et transports routiers de voyageurs par autocars) interrompt sa croissance au premier trimestre 2022 (-2,3 %), pénalisé par la persistance de la crise sanitaire début 2022, bien que moins aiguë que les deux années précédentes. Avec 25,5 milliards de voyageurs-kilomètres en données corrigées des variations saisonnières, il s'établit à 85,4 % de son niveau du troisième trimestre 2019 (le quatrième trimestre 2019 avait été affecté par les grèves contre la réforme des retraites en décembre).

Dans le transport ferroviaire de voyageurs hors Île-de-France, le trafic recule de 1,9 % au premier trimestre 2022. Le trafic des trains sous convention des conseils régionaux de province se réduit nettement (-14,6 %), après plusieurs trimestres consécutifs de croissance. À l'inverse, le nombre de voyageurs transportés par des trains à grande vitesse (TGV) augmente, de 1,5 %, après +4,0 % au quatrième trimestre. Le trafic des trains interurbains grandes lignes s'accroît également, de 5,2 % au premier trimestre 2022, après deux trimestres consécutifs de hausse. Cette catégorie de transport concerne moins de 5 % des voyageurs du transport ferroviaire.

Graphique 6 : transport ferré de voyageurs à grande vitesse et TER

(CVS-CJO)

Milliards de voyageurs-kilomètres



Source : SDES, d'après tous opérateurs ferroviaires

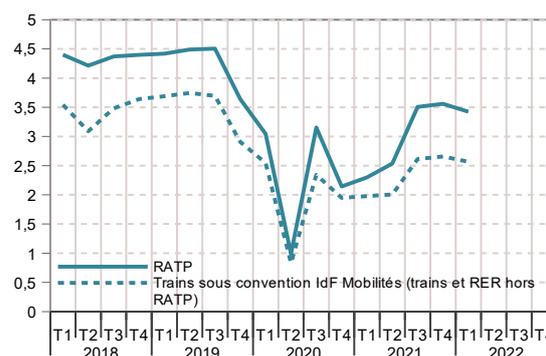
En Île-de-France, le transport collectif de voyageurs diminue (-3,6 %), après quatre trimestres consécutifs de hausse (+1,6 % au quatrième trimestre 2021 et +34,8 % au troisième). La baisse est un peu plus forte sur le réseau RATP (-3,8 %), en particulier les métros et RER (-4,4 %), que sur le réseau des transiliens opéré par la SNCF (-3,4 %).

Sur le réseau RATP, au premier trimestre 2022, le trafic sur le métro s'établit à 75,1 % du niveau d'avant-crise (au troisième trimestre 2019), celui des autobus à 79,7 %. Sur le réseau des trains sous convention Île-de-France mobilités, le nombre de voyageurs-kilomètres transportés est à 69,5 % de son trafic d'avant-crise. Au total, le nombre de voyageurs-kilomètres sur l'ensemble du réseau en Île-de-France se situe désormais à 71 % de son niveau du troisième trimestre 2019, avant crise.

Graphique 7 : transport en commun urbain (TCU) en Île-de-France

(CVS-CJO)

Milliards de voyageurs-kilomètres



Source : SDES, d'après RATP, SNCF

LE TRANSPORT AÉRIEN SE CONTRACTE AU PREMIER TRIMESTRE

La reprise du transport aérien de voyageurs s'interrompt au premier trimestre 2022, après trois trimestres de vif rebond. Le trafic se contracte de 3,5 %, après une hausse de 18,0 % au quatrième trimestre 2021, en données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables. L'installation d'un nouveau variant du coronavirus en janvier 2022 a notamment pénalisé le transport aérien sur ce mois, les suivants ayant été mieux orientés. La diminution du nombre de voyageurs dans les aéroports français est forte sur les trajets intérieurs (-7,8 %), malgré une bonne tenue du trafic entre la métropole et les départements d'outre-mer, qui soutient notamment l'activité des compagnies françaises, très présentes sur ce créneau.

Le recul du trafic est plus modéré sur les trajets internationaux (-2,1 %). Ces derniers restent néanmoins les plus affectés par la crise du transport aérien qui sévit depuis le début de la pandémie de Covid-19 : le trafic se situe à 57 % de son niveau du quatrième trimestre 2019, avant crise, contre 73 % pour le transport intérieur. Le trafic avec une partie de l'Asie reste notamment très loin de son niveau d'avant-crise, du fait des restrictions de circulation entre les

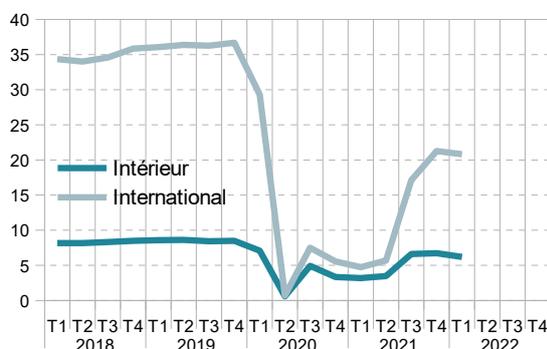
L'activité de transport marque le pas au premier trimestre 2022

pays (stratégie zéro Covid en Chine ainsi que dans certains pays d'Océanie, fortes contraintes au Japon, en Corée...).

Graphique 8 : transport aérien de voyageurs

(CVS-CJO)

Millions de voyageurs



Sources : SDES, d'après ADP ; DGAC

L'ACTIVITÉ DES AUTRES SERVICES AUX TRANSPORTS DIMINUE LÉGÈREMENT

L'activité des services auxiliaires de transport, mesurée par l'indice d'activité des services de transport, se contracte légèrement au premier trimestre 2022 (- 0,6 %). Elle avait fortement progressé les deux trimestres précédents (+ 9,7 % au troisième trimestre 2021, + 4,0 % au quatrième). La plupart des composantes de ces services sont affectées. La baisse est sensible dans les services auxiliaires de transport aérien (- 4,9 %) après de vives hausses les trimestres précédents, en lien avec la reprise de l'activité aérienne. Les activités de manutention, de stockage et entreposage et les services auxiliaires aux transports terrestres sont également en recul. À l'inverse, l'activité de la messagerie, fret express et organisation du transport, premier secteur des autres activités de services, continue sa croissance (+ 0,4 %), pour le septième trimestre consécutif. Les services auxiliaires au transport maritime sont également en hausse (+ 1,0 %).

Au premier trimestre 2022, les prix de la messagerie fret express augmentent de nouveau (+ 1,2 %), après avoir déjà augmenté au quatrième trimestre 2021 (+ 2,1 %). Les prix de l'entreposage (+ 1,5 %) et de la manutention (+ 1,4 %) poursuivent également leur hausse.

LE MARCHÉ AUTOMOBILE NEUF POURSUIT SA BAISSÉ

Les immatriculations de voitures neuves baissent pour le sixième trimestre consécutif (- 4,9 % au premier trimestre 2022, après - 7,8 % au quatrième trimestre 2021, - 2,5 % au troisième trimestre 2021), les constructeurs étant

encore confrontés à des difficultés d'approvisionnement en composants qui augmentent les délais de livraison des véhicules neufs. Le conflit en Ukraine introduit notamment de nouvelles contraintes, ce pays étant un producteur important de faisceaux de câbles entrant dans la production de véhicules.

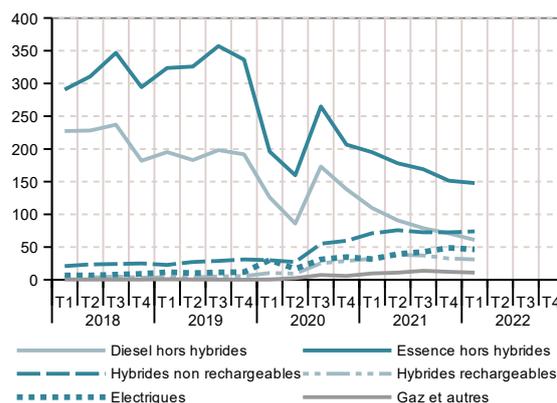
Cette baisse continue concerne principalement les motorisations thermiques : - 2,8 % au premier trimestre 2022 pour les essences, - 14,7 % pour les ventes de diesels dont le déclin se poursuit. Les immatriculations de voitures hybrides rechargeables reculent également de 4,9 %, après un repli déjà observé le trimestre précédent (- 14,0 %). Le marché des hybrides non rechargeables est le seul segment en légère progression ce trimestre (+ 1,6 %).

Les ventes de voitures électriques diminuent au premier trimestre 2022 (- 5,0 %) mais après de fortes hausses les trois trimestres précédents. Avec un peu plus de 46 000 véhicules électriques immatriculés au premier trimestre 2022, les ventes restent soutenues et représentent près de 13 % de part de marché des voitures neuves. Les motorisations au gaz, principalement des bicarburations essence + GPL, enregistrent un deuxième trimestre consécutif de baisse (- 11,4 %) et représentent ce trimestre près de 11 000 immatriculations.

Graphique 9 : immatriculations de voitures particulières neuves

(CVS-CJO)

Nombre de véhicules, en milliers



Champ : France entière

Source : SDES, RSVERO

LES LIVRAISONS DE CARBURANT POURSUIVENT LEUR RECU

Les livraisons de carburant, en tonnes équivalent pétrole, reculent pour le deuxième trimestre consécutif. Celles de gazole, diminuent de 1,4 % au premier trimestre 2022, après - 0,4 % au précédent trimestre. Les livraisons d'essence diminuent davantage (- 2,6 %, après - 1,2 %). La hausse des prix de l'énergie pèse sur le pouvoir d'achat

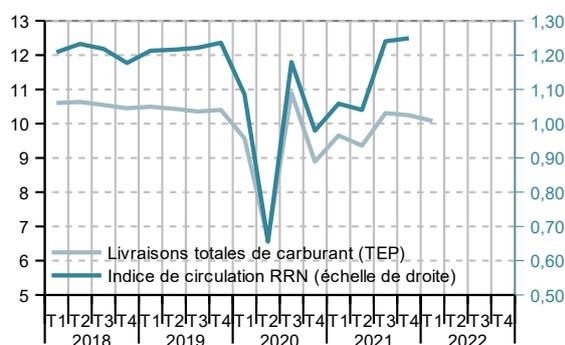
L'activité de transport marque le pas au premier trimestre 2022

des ménages, renchérissant le coût des déplacements automobiles. Le prix moyen du baril de Brent atteint 89,4 € au premier trimestre 2022, contre 69,6 € au quatrième trimestre 2021 et 50,5 € un an auparavant.

Graphique 10 : circulation routière et livraison de carburant en tonnes équivalent pétrole

(CVS-CJO)

Millions de tonnes équivalent pétrole, indice de circulation base 1 en 2001 en moyenne annuelle



Sources : SDES, d'après Cerema ; Asfa ; CPDP

LES CRÉATIONS ET LES DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES DIMINUENT

Les créations « classiques » d'entreprises, hors immatriculations de micro-entrepreneurs, diminuent au premier trimestre 2022 (- 15,0 %), poursuivant la tendance observée au trimestre précédent, et s'établissent à 3 599 nouvelles entreprises classiques. Cette baisse est impulsée principalement par le secteur des autres activités de poste et de courrier puis par le secteur des transports de voyageurs par taxis (et VTC). Ces deux secteurs sont les principaux contributeurs à la création d'entreprises de transport.

83,6 % de l'ensemble des créations sont des micro-entreprises. Cette part rebondit après trois trimestres consécutifs, en raison d'une nette diminution des créations « classiques ».

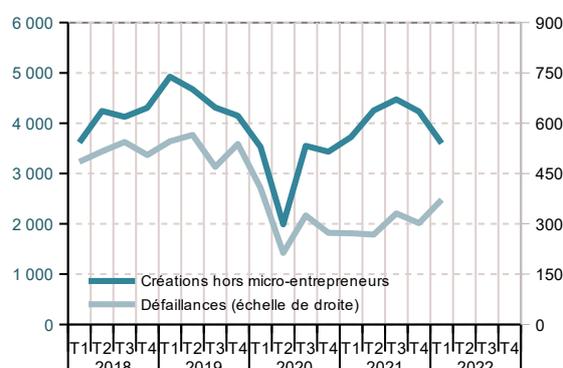
Au premier trimestre 2022, les défaillances d'entreprises repartent nettement à la hausse (+ 23,2 %), pour s'élever à 372 unités. Les transports routiers de fret interurbains (49.41A) et de proximité (49.41B) ainsi que les transports de voyageurs par taxis (et VTC) (49.32Z) sont les principaux secteurs contributeurs à cette augmentation. L'interruption progressive des dispositifs de soutien gouvernementaux (gel de la date des cessations de paiement, mise en place du fonds de solidarité et du prêt garanti par l'État, ou encore l'exonération ou le report de cotisations) explique en partie cette hausse.

Avertissement : depuis janvier 2022, les créations d'entreprises sont calculées selon un dispositif rénové. L'historique des créations d'entreprises a donc été révisé, essentiellement en niveau. Pour plus d'informations : Insee - Créations d'entreprises - janvier 2022

Graphique 11 : démographie des entreprises de transport

(CVS-CJO)

Nombre d'entreprises



Sources : Insee ; Banque de France

L'EMPLOI SALARIÉ FLÉCHIT DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE FRET (- 0,3 %) AU PREMIER TRIMESTRE 2022

Entre fin décembre 2021 et fin mars 2022, l'emploi salarié hors intérim du secteur des transports et de l'entreposage est stable après avoir augmenté aux troisième (+ 0,5 %) et quatrième trimestres 2021 (+ 0,4 %). Dans l'ensemble du secteur privé, l'emploi salarié hors intérim augmente de 0,4 % au premier trimestre 2022, soit une création nette de 83 300 emplois.

Au premier trimestre 2022, les créations nettes d'emploi sont dynamiques dans la manutention et l'entreposage (+ 1,0 %, + 1 400 emplois), l'organisation du transport de fret (+ 0,7 %, + 800 emplois) et le transport terrestre de voyageurs non ferroviaires (+ 0,6 %, + 1 500 emplois). Seuls ces trois sous-secteurs ont augmenté leur niveau d'emploi par rapport au trimestre précédent.

Le transport routier de fret, plus gros employeur du secteur des transports, compte 428 000 salariés au premier trimestre 2022, soit 1 200 emplois de moins que le trimestre précédent (- 0,3 %). Cette baisse intervient après sept trimestres de hausse ininterrompue.

Les effectifs du transport ferroviaire repartent à la baisse ce trimestre (- 0,3 %, - 300 emplois) après une stabilité au trimestre précédent.

Dans le transport aérien, les effectifs diminuent ce trimestre (- 0,4 %, soit une perte de 200 emplois). Depuis fin 2019, dernier trimestre d'avant-crise, le transport aérien a perdu 6 100 emplois.

L'activité de transport marque le pas au premier trimestre 2022

Au premier trimestre 2022, l'exploitation des infrastructures perd 800 emplois (- 0,7 %). L'emploi salarié dans les activités de poste et de courrier continue de reculer (- 1,0 %, - 2 000 emplois).

En moyenne au premier trimestre 2022, en France métropolitaine, 565 100 personnes inscrites à Pôle emploi recherchaient un emploi dans les métiers du transport et de la logistique et étaient immédiatement disponibles pour l'occuper (catégories A, B, C). Parmi elles, 326 000 n'avaient pas travaillé, même une heure, au cours du dernier mois (catégorie A).

Avertissement : pour cette publication de l'emploi salarié au premier trimestre 2022, les estimations trimestrielles d'emploi sont révisées sur le passé, davantage que d'habitude à cette période de l'année, car elles bénéficient de plusieurs changements méthodologiques (voir [note méthodologique](#)).

DES PERSPECTIVES GÉNÉRALES TRÈS INCERTAINES

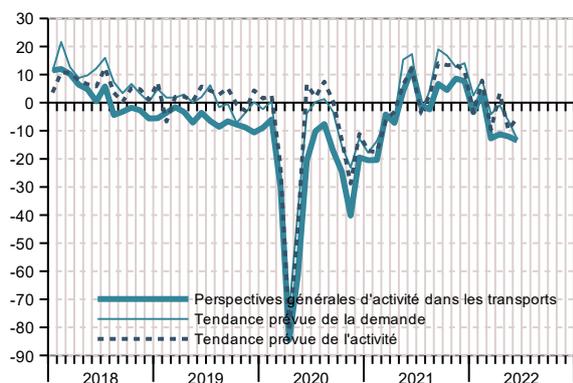
Les déclarations d'embauche de plus d'un mois par les entreprises de transport reculent au premier trimestre 2022 (- 5,5 %).

En mars 2022, 22 000 salariés du secteur des transports et de l'entreposage, soit 2,5 % de l'effectif du secteur, resteraient placés en activité partielle ([Dares, le chômage partiel, estimations au 10-06-2022](#)).

Graphique 14 : conjoncture dans le transport routier de marchandises et la messagerie

(indices CVS-CJO)

Soldes d'opinion en %



Source : Insee, enquête mensuelle de conjoncture dans les services

Selon les chefs d'entreprise interrogés en juin 2022, le climat des affaires se dégrade légèrement dans les services. Dans le transport routier de marchandises, l'indicateur du climat des affaires est quasi stable en juin 2022, au-dessus de sa moyenne de long terme.

Cependant, les perspectives générales d'activité et le solde d'opinion sur la demande prévue se dégradent.

Selon le dernier point de conjoncture du 24 juin 2022 de l'Insee, le PIB français s'est contracté de 0,2 % au premier trimestre 2022, le début d'année 2022 ayant été affecté par les restrictions liées à la vague Omicron, puis par les premières répercussions de la guerre en Ukraine. Le deuxième trimestre reste marqué par les conséquences économiques du conflit, avec notamment des problèmes d'approvisionnement qui persistent et qui s'accompagnent de la hausse des prix la plus rapide depuis plusieurs décennies. Dans ce contexte, le PIB français augmenterait faiblement au deuxième trimestre 2022, d'environ 0,2 %. L'activité du secteur des transports et de l'entreposage resterait dynamique au deuxième trimestre 2022 (+ 0,7 %, après + 0,8 % au premier trimestre), dépassant le niveau d'avant-crise (+ 1,2 %), tandis que les matériels de transport resteraient pénalisés par les difficultés d'approvisionnement. L'industrie automobile apparaît nettement plus exposée aux difficultés d'approvisionnement en lien avec la guerre en Ukraine, avec 45 % des entreprises concernées, par exemple du fait des pénuries de faisceaux de câbles produits dans ce pays ([Insee note de conjoncture juin 2022](#)).

L'activité de transport marque le pas au premier trimestre 2022

Séries statistiques des transports de marchandises

Données et évolutions CVS-CJO sauf mention contraire, signalée par un astérisque et/ou par la couleur bleu soutenu	Niveaux		Évolutions (en %)					
	2021	2022 T1	2021	Trimestrielles (T / T-1)				
				2021				2022 T1
				T1	T2	T3	T4	
Transport intérieur de marchandises (1)								
Total fret terrestre intérieur	208,3	49,9	4,4	- 0,2	0,0	0,4	0,2	- 4,4
National	185,6	44,0	4,0	0,2	- 0,7	0,6	0,3	- 5,4
International	22,6	5,9	7,3	- 4,0	5,9	- 0,7	- 0,3	3,6
Fret routier intérieur total	165,9	39,3	2,7	0,2	- 1,5	0,4	0,0	- 5,0
<i>Routier national</i>	159,3	37,7	2,6	0,1	- 1,6	0,2	- 0,2	- 5,0
<i>Routier international</i>	6,6	1,7	5,4	1,6	1,0	5,6	6,0	- 5,1
<i>Routier compte d'autrui</i>	145,1	34,7	2,8	- 1,0	- 1,4	2,4	- 1,0	- 4,6
<i>Routier compte propre</i>	20,8	4,7	2,0	9,3	- 1,8	- 12,5	7,7	- 8,3
<i>Courte distance (moins de 150 km)</i>	39,3	9,4	8,5	8,1	- 3,7	0,5	- 4,4	- 0,4
<i>Longue distance (150 km et plus)</i>	126,6	30,0	1,0	- 2,1	- 0,8	0,4	1,4	- 6,4
Fret ferroviaire intérieur total (yc opérateurs privés)	35,5	9,0	13,0	- 1,2	6,7	0,3	- 0,9	0,3
Ferroviaire national	21,7	5,4	15,2	2,1	6,4	1,6	1,4	- 3,6
Ferroviaire international	13,8	3,6	9,6	- 6,0	7,2	- 1,5	- 4,5	6,9
				<i>Trimestrielles (T/T-4)</i>				
Fluvial intérieur total *	6,8	1,6	4,0	1,9	6,3	0,5	7,2	- 1,6
Fluvial national	4,6	1,0	6,5	8,3	2,3	3,5	11,8	- 11,1
Fluvial international	2,2	0,6	- 0,8	- 9,0	14,2	- 5,4	- 1,7	17,6
Transport maritime total (2a) : activité portuaire	279,3	73,1	3,0	- 0,2	0,8	0,5	4,3	1,0
Entrées	181,0	48,3	5,4	1,6	4,5	- 2,8	5,5	2,8
Sorties	98,3	24,8	- 1,2	- 3,2	- 5,6	7,1	2,1	- 2,4
Fret aérien (2b)	2,4	0,5	16,7	6,2	1,9	2,6	4,3	- 13,0
				<i>Trimestrielles (T/T-4)</i>				
Transports de pétrole brut/produits raffinés par oléoducs* (3)	7 136	1 942	11,7	- 14,3	16,3	21,8	32,0	11,8

(1) Sources : SDES, TRM – Insee ; SDES, tous opérateurs ferroviaires ; VNF / unité : milliards de tonnes-kilomètres, transport intérieur.

(2a) Sources : DGITM puis SDES depuis 2016 / unité : millions de tonnes.

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

(3) Source : DGEC / unité : millions de tonnes-kilomètres (données brutes en glissement annuel). Cette série ne comprend que les trois principaux réseaux d'oléoducs et diffère donc de celle publiée par le SDES dans les comptes annuels.

Avertissement : les modèles de corrections des variations saisonnières ont été révisés, comme chaque année à cette période. Ces révisions peuvent donner lieu à des révisions plus importantes qu'habituellement des données précédemment publiées.

L'activité de transport marque le pas au premier trimestre 2022

Séries statistiques des transports de voyageurs

Données et évolutions CVS-CJO sauf mention contraire, signalée par un astérisque et/ou par la couleur bleu soutenu	Niveaux		Évolutions (en %)					
	2021	2022	2021	Trimestrielles (T / T-1)				
		T1		2021				2022
				T1	T2	T3	T4	T1
Transports collectifs terrestres (4)	87,7	25,5	33,5	20,8	6,1	35,2	3,5	- 2,3
Transport en commun Île-de-France	21,2	6,0	24,5	4,6	6,1	34,8	1,6	- 3,6
RATP total	11,9	3,4	27,5	7,4	10,3	38,2	1,6	- 3,8
RATP métro et RER	9,1	2,7	32,7	8,9	14,3	44,3	1,9	- 4,4
RATP autobus (y.c. tramway)	2,8	0,8	13,4	3,7	- 0,3	20,1	0,4	- 1,5
Trains et RER (hors RATP) sous convention Île-de-France mobil	9,3	2,6	20,7	1,6	1,3	30,4	1,6	- 3,4
Transport ferroviaire hors Île-de-France	66,5	19,6	37,9	27,1	6,1	35,4	4,2	- 1,9
Trains à grande vitesse	48,7	14,8	37,2	34,4	6,5	35,6	4,0	1,5
Trains interurbains (hors trains à grande vitesse)	3,0	0,9	35,4	46,6	- 12,3	28,0	10,9	5,2
Trains sous convention Conseils régionaux de province	14,8	3,8	40,5	4,4	9,1	36,1	3,5	- 14,6

(4) Sources : SDES, tous opérateurs ferroviaires, dont SNCF ; RATP / unités : milliards de voyageurs-km.

Données et évolutions CVS-CJO sauf mention contraire, signalée par un astérisque et/ou par la couleur bleu soutenu	Niveaux		Évolutions (en %)					
	2021	2022	2021	Trimestrielles (T / T-1)				
		T1		2021				2022
				T1	T2	T3	T4	T1
Trafic aérien France entière (PAX) (5)	68,4	26,8	16,6	-10,9	15,8	158,7	18,0	-3,5
Trafic intérieur	20,0	6,2	25,3	-4,6	9,1	90,2	1,8	-7,8
Métropole intérieur	15,5	4,7	28,7	0,4	17,6	94,0	-0,3	-10,4
dont liaisons radiales (Paris-province)	8,5	2,7	21,9	3,5	9,9	90,8	3,5	-5,4
dont liaisons transversales (province-province)	7,0	1,9	38,1	-3,7	28,2	97,8	-4,6	-16,6
Trafic international	48,8	20,8	13,4	-14,6	20,3	200,4	24,2	-2,1
Métropole-international	48,4	20,6	14,3	-14,2	19,9	201,9	23,8	-2,2
dont au départ de Paris	30,0	12,7	16,8	-3,5	14,8	159,0	26,1	0,2
dont au départ de la province	18,4	7,9	10,5	-33,1	33,0	296,9	20,6	-5,9

(5) Sources : ADP ; DGAC / unités : millions de passagers.

L'activité de transport marque le pas au premier trimestre 2022

Autres séries statistiques des transports

Données et évolutions CVS-CJO sauf mention contraire, signalée par un astérisque et/ou par la couleur bleu soutenu	Niveaux		Évolutions (en %)					
	2021	2022	2021	Trimestrielles (T / T-1)				
				2021				2022
				T1	T2	T3	T4	
Automobiles (6)								
Immatriculations neuves	1 688	369	-1,9	-4,7	-4,2	-2,5	-7,8	-4,9
Dont moteurs à essence (hors hybrides)	694	147	-15,8	-5,1	-9,2	-3,2	-11,9	-2,8
Dont moteurs diesel (hors hybrides)	351	60	-32,8	-20,2	-17,7	-11,5	-11,6	-14,7
Dont hybrides non rechargeables	292	73	70,2	19,5	6,0	-2,5	-1,6	1,6
Dont hybrides rechargeables	141	31	91,0	12,8	17,4	-0,5	-14,0	-4,9
Dont électriques	163	46	44,6	-8,1	23,3	11,2	12,0	-5,0
Dont gaz et autres motorisations	47	11	183,0	62,0	12,2	29,0	-12,4	-11,4
Transactions de voitures particulières d'occasion	-	-	-	-	-	-	-	-
Livraisons de carburants (7)								
Essence	8,5	2,2	20,2	11,4	-2,7	20,7	-1,2	-2,6
Gazole	30,6	7,7	7,3	7,9	-3,2	7,2	-0,4	-1,4
Circulation routière (8)								
Indice du réseau routier national	4,6	-	17,6	8,0	-1,7	19,2	0,7	-
Trafic du réseau routier national concédé	91,0	-	21,3	8,6	-1,5	24,6	2,5	-
Entreprises du transport-entreposage (9)								
Créations d'entreprises	16 685	3 599	33,5	8,5	14,2	5,1	-5,4	-15,0
Défaillances d'entreprises	1 173	372	-3,7	-0,4	-1,5	23,5	-8,8	23,2
La production marchande (10)								
Indice de production de services (Insee) - Transports et entreposage	102,7	110,5	9,5	1,3	1,3	4,4	5,2	1,1
Indice de chiffre d'affaires en valeur - Transports et entreposage	124,8	145,1	21,1	5,5	2,0	9,7	9,5	3,5
Véhicules utilitaires (11)								
Immatriculations de poids lourds neufs	45,9	11,7	4,1	-2,4	-4,3	0,4	-3,5	5,4
Immatriculation de véhicules utilitaires légers neufs	440,7	90,7	4,8	1,8	-5,4	-6,7	-6,7	-8,8
Immatriculations de poids lourds d'occasion	-	-	-	-	-	-	-	-
Immatriculation de véhicules utilitaires légers d'occasion	-	-	-	-	-	-	-	-
Autobus et autocars neufs	6,8	1,7	7,2	-1,4	-19,9	29,3	-11,2	3,4

(6) Source : SDES / unité : milliers / champ : France entière. La publication des immatriculations de véhicules d'occasion est suspendue ce trimestre.

(7) Source : CPDP / unité : millions de tonnes.

(8) Sources : Cerema / indice base 1 en 2001 ; Asfa / unité : milliards de véhicules-km.

(9) Sources : Insee ; Banque de France.

(10) Sources : Insee / base 100 en 2015 / données au 30 septembre 2021.

(11) Source : SDES / unité : milliers / champ : France entière.. La publication des immatriculations de véhicules d'occasion est suspendue ce trimestre.

L'activité de transport marque le pas au premier trimestre 2022

Indice d'activité des services de transport (CVS-CJO)*

Pondération		Indices		Evolutions					
		2021	2022-T1	2021	2021-T1	2021-T2	2021-T3	2021-T4	2022-T1
1 000	Ensemble transport	104,2	114,3	12,1	1,2	0,3	12,4	4,6	-0,1
257,0	Transport de marchandises	100,1	97,4	5,8	-0,6	-0,2	2,5	-0,1	-3,7
232,8	Transport terrestre de marchandises	103,7	100,2	4,9	-1,2	0,2	1,9	-0,6	-3,9
	dont terrestre national	102,4	97,9	4,5	-0,9	-0,5	2,2	-0,5	-5,0
	dont terrestre international	112,4	117,2	7,9	-3,4	5,6	-0,3	-0,8	3,5
	49.41 Transport routier intérieur (compte d'autrui)	101,9	97,4	3,0	-1,0	-1,4	2,4	-1,0	-4,6
	dont routier national	104,6	99,7	2,9	-1,3	-1,5	2,2	-1,2	-4,5
	dont routier international	64,8	65,6	7,0	4,2	-0,3	7,4	4,6	-5,4
	49.20 Transport ferroviaire de marchandises	116,4	118,1	13,2	-1,2	6,7	0,3	-0,9	0,3
	dont ferroviaire national	93,0	92,7	15,5	2,1	6,4	1,6	1,4	-3,6
	dont ferroviaire international	192,9	201,2	10,0	-6,0	7,2	-1,5	-4,5	6,9
	50.40 Transport fluvial de marchandises	84,8	79,7	3,9	-5,7	2,5	0,4	10,5	-13,5
	dont fluvial national	89,7	76,1	6,4	-5,0	-2,5	7,8	11,9	-24,4
	dont fluvial international	76,1	86,0	-0,9	-7,2	12,5	-12,6	7,6	11,1
13,1	49.50 Transport par oléoducs	49,9	54,8	12,5	12,0	-15,6	28,6	8,6	-5,2
11,1	51.21 Transport aérien de marchandises par les compagnies françaises	83,1	89,1	35,9	8,5	-0,4	2,0	5,4	2,3
334,0	Transport de voyageurs	84,4	106,5	16,7	-0,2	4,1	28,0	9,4	3,2
189,0	49.3 Transport routier de voyageurs et réseaux urbains	99,8	118,7	8,2	-4,6	4,1	13,5	7,4	4,8
	49.31 Transports urbains et suburbains de voyageurs	118,2	136,8	7,2	2,8	0,3	6,9	7,2	6,1
	49.31 Voyageurs trains sous convention STIF	70,9	79,5	29,9	1,6	1,3	30,4	1,6	-3,4
	49.32 Transports de voyageurs par taxis	131,6	156,4	14,6	-0,9	0,4	13,2	9,0	4,6
	49.39 Autres transports terrestres de voyageurs n.c.a	76,5	100,1	0,1	-24,1	18,7	21,0	9,6	6,4
59,1	49.10 Transport ferroviaire de voyageurs (hors Île-de-France)	87,5	104,5	51,8	27,1	6,1	35,4	4,2	-1,9
3,3	50.10 Transport maritime de voyageurs	34,4	57,5	7,8	5,0	-20,0	44,5	14,4	33,1
82,5	51.10 Transport aérien de voyageurs par les compagnies françaises	46,5	82,0	69,2	-5,2	1,7	116,3	22,9	2,3
409,0	Services auxiliaires de transport	122,7	131,2	13,9	2,9	-1,2	9,7	4,0	-0,6
58,9	52.10 Entreposage et stockage	150,3	153,4	10,0	2,8	-2,2	4,1	3,8	-2,2
13,1	52.24 Services de manutention	126,3	127,4	10,7	2,5	-0,4	1,8	3,5	-2,4
179,6	52.29 Messagerie, fret express, affrètement, organisation. des transports	130,7	139,3	14,4	1,1	5,5	4,2	3,5	0,4
126,8	52.21 Services auxiliaires des transports terrestres	112,1	120,6	16,3	6,6	-11,8	17,3	3,8	-0,4
6,1	52.22 Services auxiliaires des transports maritimes	89,1	93,2	3,0	-0,2	0,8	0,5	4,3	1,0
24,5	52.23 Services auxiliaires des transports aériens	52,9	84,4	55,3	-5,8	12,4	121,4	12,8	-4,9

Note : l'indice d'activité des services de transport (IAST) 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.

Avertissements :

* Chaque trimestre, les séries corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables sont révisées en raison de l'intégration de nouvelles valeurs des séries brutes dans le calcul des profils saisonniers. En raison des différents chocs conjoncturels liés à la pandémie de Covid-19, cette correction des variations saisonnières et des jours ouvrables entraîne de plus fortes révisions des données d'un trimestre à l'autre sur la période récente.

Champ : ensemble des services marchands de transport (compte d'autrui) réalisés par les entreprises résidentes (divisions 49 à 52 de la nomenclature d'activité française NAF rev. 2, à l'exception des transports spatiaux, du transport maritime de marchandises (en raison du secret statistique) et des activités de poste et de courrier.

Source : SDES

L'activité de transport marque le pas au premier trimestre 2022

Emploi salarié par secteur d'activité

Données CVS ; niveaux en milliers en fin de trimestre

	Niveau 2022	Évolutions T/T-1 (en %)				
		2021				2022
		T1	T2	T3	T4	T1
Transports et entreposage (hors intérim) - (HZ)	1 420,7	0,6	0,0	0,5	0,4	0,0
49. Transports terrestres et transports par conduites	777,2	0,8	0,4	0,6	0,7	0,0
Transport ferroviaire (49.1, 49.2)	91,5	-0,7	-1,2	-0,6	0,1	-0,3
Autres transports terrestres de voyageurs (49.3)	252,7	0,2	0,7	0,5	0,4	0,6
<i>dont Transport urbain de voyageurs (49.31Z, 49.32Z)</i>	137,1	0,7	0,2	0,7	0,4	0,4
<i>dont Transport routier de voyageurs (49.39A, 49.39B)</i>	101,1	-0,3	0,1	0,6	-0,3	1,2
Transport routier de fret et par conduites (49.4, 49.5)	433,0	1,5	0,6	0,9	1,1	-0,3
<i>dont Transports routiers de fret (49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z)</i>	428,0	1,5	0,6	0,9	1,1	-0,3
50. Transports par eau	17,4	2,9	-3,3	1,7	1,7	3,3
51. Transports aériens	57,0	-1,7	-1,4	-0,2	0,0	-0,4
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	377,9	1,0	0,5	1,0	0,9	0,4
Manutention, entreposage (52.1, 52.24)	138,9	2,4	1,7	1,5	1,3	1,0
Services auxiliaires (52.21Z, 52.22Z, 52.23Z)	122,0	-0,6	-1,0	0,3	0,4	-0,7
Organisation du transport de fret (52.29A, 52.29B)	117,1	1,1	0,6	1,2	0,8	0,7
53. Activités de poste et de courrier	191,1	-0,6	-1,4	-0,8	-1,5	-1,0
<i>Intérim utilisé dans "Transports et entreposage" (HZ)</i>	115,4	-1,2	3,2	0,5	5,6	-5,6
Transports et entreposage y.c. intérim	1 536,1	0,4	0,3	0,5	0,8	-0,5
Ensemble secteur privé	20 599,8	0,9	1,5	0,9	0,8	0,3
<i>dont intérim utilisé</i>	819,1	2,6	2,0	1,5	5,8	-1,7

Champ : France (hors Mayotte).

Sources : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Acooss-Urssaf, Dares, Insee ; SNCF

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 des données et études statistiques (SDES), ainsi que des données produites par plusieurs directions du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires (DGAC, DGITM) et différents acteurs des transports (opérateurs ferroviaires (OPF), RATP, Air France, ADP, VNF...). Sont aussi mobilisées, sur le champ des transports, les données produites par l'Insee (enquête de conjoncture dans les services, indices de chiffres d'affaires des entreprises des secteurs des transports...), la Dares, Pôle emploi et l'Acoss (pour le marché du travail), la Banque de France (défaillances).

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.

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 associées à cette note de conjoncture sont disponibles sur le site internet du SDES : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr, rubrique Transports/Conjoncture.

Carlo COLUSSI, SDES
Sébastien DEFRANCE, SDES
Marie-Madeleine DEVINEAU, SDES
Laurence JALUZOT, SDES
Benoît PENTINAT, SDES
François RAGEAU, SDES
Cyril RIZK, SDES

Directrice de publication : Béatrice Sédillot

Dépôt légal : juillet 2022

ISSN : 2557-8510 (en ligne)

Commissariat général au développement durable

Service des données et études statistiques

Sous-direction des statistiques des transports

Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex

Courriel : diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

