

# L'activité de transport est quasi stable au troisième trimestre 2024

JANVIER 2025

Au troisième trimestre 2024, le volume de la production marchande de transport est quasiment stable par rapport au deuxième trimestre (- 0,1 %, après - 0,5 %). L'activité se replie de nouveau dans le transport de marchandises (- 1,1 %), soit une baisse identique à celle du deuxième trimestre. Elle croît modérément dans le transport de voyageurs (+ 0,4 %), en progression pour le sixième trimestre consécutif. Dans les autres services de transport, elle rebondit de 0,7 %, après s'être repliée de 0,5 % au deuxième trimestre.

Au troisième trimestre 2024, l'emploi salarié hors intérim du secteur des transports et de l'entrepôt augmente de nouveau (+ 0,2 %, après + 0,2 % au deuxième trimestre 2024). L'emploi intérimaire mobilisé par le secteur rebondit (+ 2,0 %, après - 2,0 % au deuxième trimestre 2024). L'effectif total du secteur s'établit à 1 563 500 salariés. Dans l'ensemble du secteur privé, les effectifs salariés augmentent légèrement au troisième trimestre 2024 (+ 0,2 %), tandis que l'intérim continue de diminuer (- 0,9 %) pour le septième trimestre consécutif.

Sur le marché du travail, le nombre de demandeurs d'emploi (catégories A, B, C) dans les métiers du transport et de la logistique rebondit au troisième trimestre 2024 (+ 0,9 %, après - 1,1 % au deuxième trimestre 2024). Le nombre total de demandeurs d'emploi (catégories A, B, C) augmente légèrement au troisième trimestre 2024 (+ 0,2 %).

## LA PRODUCTION MARCHANDE DE TRANSPORT EST QUASI STABLE AU TROISIÈME TRIMESTRE 2024

Au troisième trimestre 2024, la production de services de transport par les entreprises résidentes, mesurée par l'indice d'activité des services de transport (IAST), est quasiment stable (- 0,1 %) par rapport au deuxième trimestre.

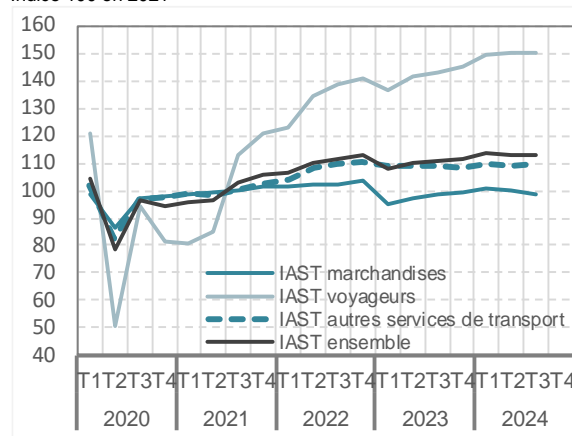
L'activité est de nouveau morose dans les services de transport de marchandises, en baisse de 1,1 % pour le deuxième trimestre consécutif. En revanche, celle des services de transport de voyageurs poursuit sa croissance (+ 0,4 %), à un rythme légèrement accéléré par rapport au trimestre précédent (+ 0,2 %). Cette branche d'activité, qui avait été la plus impactée par la crise sanitaire en 2020, est en croissance quasi ininterrompue depuis le deuxième trimestre 2021, à l'exception du premier trimestre 2023, en

raison des mouvements sociaux contre la réforme des retraites. L'activité des services auxiliaires de transport rebondit au troisième trimestre (+ 0,7 %, après - 0,5 % au deuxième trimestre).

L'activité des services de transport s'établit à 96,7 % de son niveau du troisième trimestre 2019, avant la crise sanitaire et les mouvements sociaux contre la réforme des retraites. Celle des services de transport de marchandises est la plus éloignée de sa situation d'avant-crise (94,1 %).

## Graphique 1 : indice d'activité de services de transport

(indices CVS-CJO)  
Indice 100 en 2021



Source : SDES

Au troisième trimestre 2024, le produit intérieur brut (PIB) accélère en volume, à + 0,4 % par rapport au deuxième trimestre 2024, après + 0,2 % au trimestre précédent. Cette accélération est portée par le soutien ponctuel des Jeux olympiques et paralympiques de Paris (JOP). La consommation des ménages rebondit (+ 0,6 %, après + 0,0 % au deuxième trimestre), mais leurs dépenses liées au transport n'en bénéficient pas : les achats de matériel de transport se contractent (- 2,4 %) après avoir rebondi au trimestre précédent (+ 1,3 %). Les achats de services de transport par les ménages diminuent au troisième trimestre (- 0,4 %), interrompant une croissance qui durait depuis un peu plus de trois ans.

## L'activité de transport est quasi stable au troisième trimestre 2024

### LE FRET TERRESTRE INTÉRIEUR AUGMENTE LÉGÈREMENT AU TROISIÈME TRIMESTRE 2024

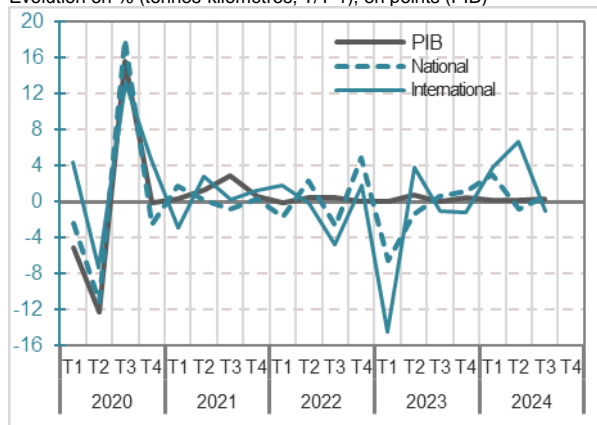
Le fret terrestre intérieur, exprimé en tonnes-kilomètres, s'accroît au troisième trimestre 2024 (+ 0,4 %), après avoir stagné au deuxième trimestre (+ 0,0 %). Le rebond du fret routier intérieur conjugué à la poursuite de la croissance du fret ferroviaire compense la chute du trafic fluvial de marchandises ce trimestre.

Le transport national, qui représente 89,1 % du trafic intérieur ce trimestre, rebondit (+ 0,6 %, après - 0,8 % au deuxième trimestre). En revanche, le transport international se replie de 1,0 %, après avoir nettement augmenté au trimestre précédent (+ 6,7 %).

#### Graphique 2 : fret terrestre

(indices CVS-CJO)

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



Sources : SDES ; Insee

### L'ACTIVITÉ DE TRANSPORT ROUTIER REBONDIT AU TROISIÈME TRIMESTRE 2024

L'activité intérieure de transport routier de marchandises des véhicules immatriculés en France s'accroît de 0,9 % au troisième trimestre 2024, en données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables (CVS-CJO). Ce rebond fait suite à une baisse modérée de 0,6 % observée au deuxième trimestre (données révisées). L'activité intérieure repasse ainsi au-dessus du seuil de 42 milliards de tonnes-kilomètres effectuées sur le territoire métropolitain. Mesurée précisément à 42,2 milliards, elle oscille autour de 42 milliards depuis le début 2024 (42,1 milliards au premier trimestre puis à 41,8 milliards au deuxième).

Le transport routier intérieur de marchandises opéré pour compte d'autrui augmente de près de 3,0 % au troisième trimestre 2024, après - 2,5 % au deuxième trimestre 2024 (données révisées). Il atteint près de 37,7 milliards de tonnes-kilomètres, soit son niveau le plus élevé depuis le début 2023. Le transport pour compte propre se replie très nettement : - 13,2 %, après + 15,0 % au deuxième trimestre 2024 (données révisées). Sa part au sein de l'activité intérieure du pavillon français revient à son niveau du premier trimestre 2024, soit 10,8 %.

Le nombre de tonnes-kilomètres réalisées entre une origine et une destination situées sur le territoire national représente 95,6 % de l'activité de transport routier intérieur de marchandises au troisième trimestre 2024. Ce transport dit « national » rebondit de 1,1 %, après - 1,2 % au deuxième trimestre (données révisées).

La partie intérieure de l'activité de transport international du pavillon français baisse de 1,7 %, après une forte hausse, de 13,5 %, au deuxième trimestre 2024. Environ 1,9 milliard de tonnes-kilomètres ont été parcourues sur le territoire français dans le cadre d'un transport international, à comparer à 40,4 milliards pour le transport national.

Près de 78 % de l'activité de transport routier intérieur de marchandises est réalisée lors de parcours de moyennes et longues distances (150 kilomètres ou plus). Au troisième trimestre 2024, l'activité augmente de 1,7 % pour ces distances. Il s'agit de la quatrième hausse trimestrielle consécutive, après + 0,2 % au deuxième trimestre, + 3,1 % au premier trimestre et + 1,9 % au dernier trimestre 2023 (données révisées). Le transport routier intérieur de marchandises sur moyennes et longues distances est passé de 30,7 milliards de tonnes-kilomètres au troisième trimestre 2023 à plus de 32,8 milliards au troisième trimestre 2024.

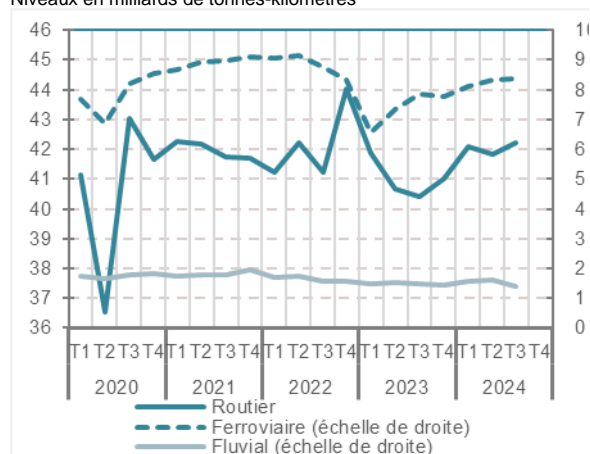
L'activité lors de trajets sur de plus courtes distances (moins de 150 kilomètres) recule à nouveau : - 1,6 %, après - 3,4 % au deuxième trimestre 2024.

L'activité du fret ferroviaire augmente au troisième trimestre 2024 (+ 0,5 %), à un rythme ralenti par rapport aux trimestres précédents (+ 4,4 %, puis + 3,0 %). Elle s'établit à 8,4 milliards de tonnes-kilomètres, en données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables. Le trafic conserve une dynamique positive sur les trajets internationaux y compris transit (+ 1,5 %, après + 2,1 %) alors qu'il stagne sur les trajets nationaux (- 0,1 %, après + 3,6 %). Le fret ferroviaire avait atteint un niveau bas au premier trimestre 2023, perturbé par les grèves contre la réforme des retraites. Il est en hausse quasi continue depuis, mais reste inférieur à son niveau trimestriel moyen de 2022 (8,8 milliards de tonnes-kilomètres).

#### Graphique 3 : fret terrestre par mode

(CVS-CJO)

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres



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

Le transport fluvial intérieur, y compris fluviomaritime, diminue fortement au troisième trimestre (- 13,3 %), après deux trimestres de croissance. Ce recul concerne à la fois le transport national (- 14,7 %) et le transport international (- 11,3 %). La faible récolte céréalière de 2024 due à des conditions climatiques défavorables à la production agricole a entraîné une chute des tonnes-kilomètres de produits agricoles sur le réseau fluvial (- 35,8 % par rapport au deuxième trimestre). Les produits agricoles ne représentent que 23,2 % du trafic fluvial ce trimestre,

## L'activité de transport est quasi stable au troisième trimestre 2024

contre plus de 30 % un an auparavant. Le trafic fluvial a été également pénalisé ponctuellement par la fermeture du réseau sur une partie de la Seine lors des Jeux olympiques, en juillet et août 2024.

Dans le transport routier, le prix de revient du transport longue distance (pour un ensemble articulé jusqu'à 44 tonnes) diminue de 1,4 % au troisième trimestre, après - 0,8 % au deuxième trimestre. Cette baisse est quasi exclusivement due à la diminution de l'indice du gazole professionnel (- 5,3 %). Les autres composantes de l'indice sont soit quasi stables (« matériel », « infrastructures », « frais de déplacement longue distance », « conducteur longue distance »), soit en légère augmentation (jusqu'à + 0,9 % pour la maintenance).

Après un peu plus de deux ans de hausse, les prix du transport ferroviaire de marchandises se replient légèrement au troisième trimestre 2024 (- 0,2 %, après + 0,7 %). Cette baisse concerne aussi bien le transport national que l'international.

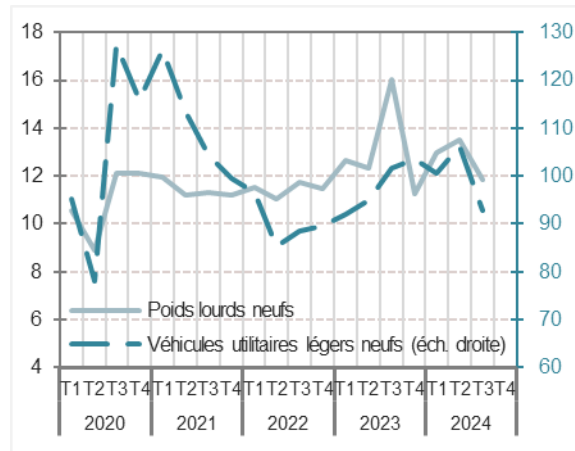
### LE MARCHÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS ET DES POIDS LOURDS RECULE NETTEMENT

Au troisième trimestre 2024, 92 700 véhicules utilitaires légers neufs ont été immatriculés, soit une baisse de 12,8 % (données CVS-CJO). Ce niveau est bien en dessous de la moyenne trimestrielle sur les dix dernières années (102 500 immatriculations).

Les ventes de poids lourds neufs diminuent également, de 12,5 %, à 11 800 unités. Ce repli est plus marqué pour les tracteurs routiers (- 15,4 %) que pour les camions (- 9,6 %). Les immatriculations de bus et cars sont en baisse prononcée au troisième trimestre (- 18,7 %), après un fort rebond le trimestre précédent (+ 25,2 %). L'investissement en matériel de transport a été réduit ce trimestre en raison de l'entrée en vigueur de la nouvelle norme européenne GSR-2 (*General safety regulation*), en particulier pour les véhicules lourds, qui a généré des immatriculations anticipées au deuxième trimestre.

#### Graphique 4 : immatriculations de véhicules utilitaires neufs

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



Champ : France.

Source : SDES, RSVERO

### L'ACTIVITÉ PORTUAIRE SE REPLIE NETTEMENT

Au troisième trimestre 2024, le trafic de marchandises transitant par les grands ports de commerce métropolitains diminue nettement (- 7,7 %, données CVS-CJO) par rapport au trimestre précédent, et s'établit à 66,3 millions de tonnes (Mt). Ce tonnage est le plus faible enregistré depuis 2014, à l'exception des deuxième et troisième trimestres 2020, au cœur de la crise sanitaire.

La diminution du trafic sortant est marquée : il recule de 10,8 % par rapport au deuxième trimestre, qui était déjà en repli de 5,4 %. Cette baisse est en grande partie la conséquence de la chute des exportations de vracs solides (- 39,0 % au troisième trimestre, après - 24,2 % au deuxième). La mauvaise campagne 2024 de céréales, qui représentent les deux tiers des sorties de vracs solides, la concurrence des blés en provenance de la mer Noire et une parité euro/dollar défavorable expliquent en grande partie le faible niveau du trafic sortant ce trimestre. Les autres grands types de trafic, vracs liquides (- 10,2 %), rouliers (- 2,7 %), conteneurs (- 0,3 %), se replient également par rapport au trimestre précédent.

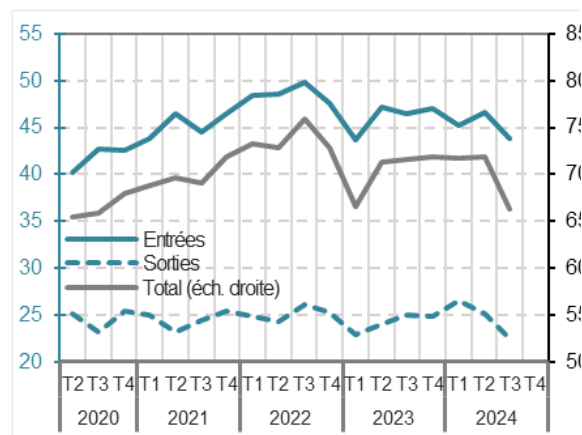
Les entrées dans les ports reculent au troisième trimestre 2024 (- 6,0 %), après un rebond au deuxième trimestre (+ 3,3 %). Cette baisse s'explique par la diminution des volumes entrants de vracs liquides (- 8,1 %), qui représentent plus de la moitié du tonnage total entrant. Les importations de gaz naturel liquéfié (GNL) ont notamment fortement baissé. Les autres trafics entrants diminuent également ce trimestre : les vracs solides se contractent de 5,4 %, les conteneurs de 1,2 % et les rouliers de 2,0 %.

Au troisième trimestre 2024, le trafic se replie dans l'ensemble des ports français de métropole. Dunkerque (- 11,3 %), Nantes Saint-Nazaire (- 28,2 %), Marseille (- 7,2 %) et Haropa (- 1,9 %), qui disposent de terminaux méthaniers, ont été affectés par le recul des importations de GNL. La Rochelle (- 9,3 %) et de nouveau Haropa ont été pénalisés par la baisse des exportations de céréales. Le trafic des ports de Bordeaux (- 6,1 %) et de Calais (- 1,1 %) se replie également au troisième trimestre.

#### Graphique 5 : ports maritimes

(CVS-CJO)

Niveaux en millions de tonnes



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

Dans le transport maritime, les prix poursuivent leur hausse (+ 11,1 %), soit un troisième trimestre consécutif de forte progression. Cette nouvelle hausse est toujours la

## L'activité de transport est quasi stable au troisième trimestre 2024

conséquence des tensions en mer Rouge, qui ont conduit les compagnies maritimes à dérouter leurs navires par le cap de Bonne-Espérance pour éviter le passage par le canal de Suez. Cela a pour conséquence un net allongement des temps de parcours, d'où une moindre disponibilité des moyens de transport qui se répercute sur les prix. La sécheresse au canal de Panama et la hausse de la demande mondiale du transport maritime participent également à cette augmentation.

### LE FRET AÉRIEN FLÉCHIT

Avec 0,6 million de tonnes transportées, le fret aérien recule au troisième trimestre 2024 (- 0,9 %), après un peu plus d'un an de croissance modérée. Le transport d'hydrocarbures par oléoduc rebondit fortement au troisième trimestre 2024 (+ 14,1 %), après deux trimestres en nette diminution (- 7,7 % puis - 9,7 %), en raison du redémarrage de plusieurs raffineries qui avait été arrêtées au cours du premier semestre.

Les prix du transport aérien de fret se contractent ce trimestre (- 2,1 %), après une stabilité au deuxième trimestre 2024 (+ 0,0 %).

### LE TRANSPORT COLLECTIF TERRESTRE DE VOYAGEURS AUGMENTE

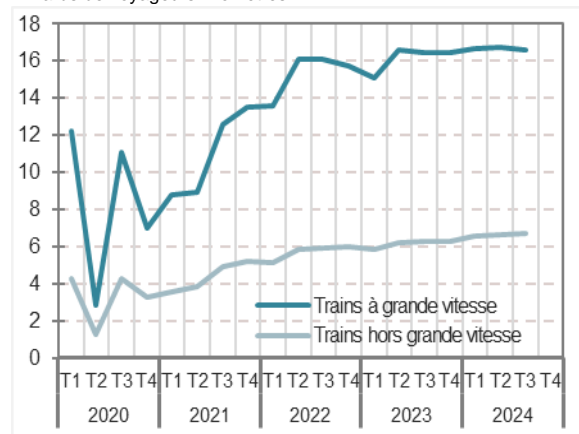
Le transport collectif terrestre intérieur de voyageurs (hors transports en commun urbains de province et transports routiers de voyageurs par autocar) s'accroît légèrement au troisième trimestre 2024 (+ 0,8 %), après une faible hausse au deuxième trimestre 2024 (+ 0,3 %).

Le nombre de voyageurs-kilomètres transportés par voie ferroviaire hors Île-de-France est quasiment stable au troisième trimestre 2024 (- 0,1 %), après une légère hausse au deuxième trimestre (+ 0,3 %). Cette évolution est le résultat d'une baisse de 0,7 % du trafic sur les lignes à grande vitesse, conjuguée à une hausse de 1,7 % sur les lignes classiques (intercity et trains sous convention des conseils régionaux). Le nombre de voyageurs-kilomètres transportés en France, qui avait atteint un niveau inédit au deuxième trimestre à la fois sur les lignes à grande vitesse et sur les autres lignes, reste néanmoins à un très haut niveau depuis plus d'un an.

### Graphique 6 : transport ferré de voyageurs hors Île-de-France

(CVS-CJO)

Milliards de voyageurs-kilomètres



Source : SDES, d'après tous opérateurs ferroviaires

En Île-de-France, le transport collectif de voyageurs augmente vivement au troisième trimestre 2024 (+ 3,3 %). Il avait faiblement progressé (+ 0,2 %) au trimestre précédent.

Cette croissance du trafic est de nouveau portée par la hausse de la fréquentation sur le réseau des trains sous convention Île-de-France Mobilités opérés par la SNCF : elle s'accroît vivement au troisième trimestre (+ 5,6 %), après + 2,6 % au deuxième trimestre. La tenue des Jeux olympiques de Paris en juillet et août a pu contribuer à cette forte croissance de la fréquentation des trains et RER durant l'été.

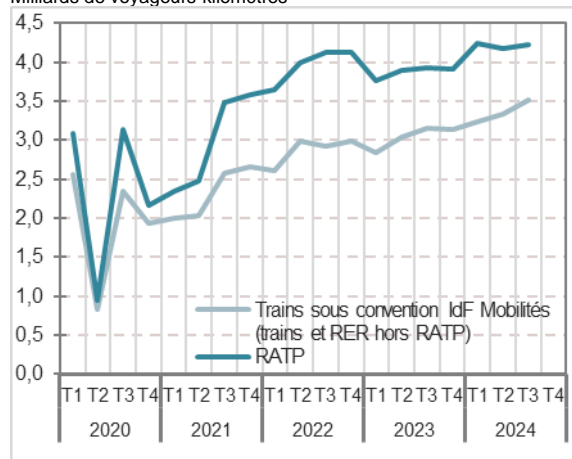
Sur le réseau RATP, le nombre de voyageurs-kilomètres progresse également au troisième trimestre, à un rythme plus modéré (+ 1,4 %). La fréquentation est en hausse sur le réseau ferré (métro et RER) avec + 1,9 % ce trimestre par rapport au trimestre précédent. Cette hausse est plus sensible sur le réseau RER (+ 4,0 %) que sur le réseau des métros (+ 0,4 %).

En revanche, le trafic diminue de nouveau sur le réseau des bus et tramways au troisième trimestre 2024 (- 0,8 %, après - 2,2 %).

### Graphique 7 : transport en commun urbain en Île-de-France

(CVS-CJO)

Milliards de voyageurs-kilomètres



Source : SDES, d'après RATP, SNCF

### LE TRANSPORT AÉRIEN DE VOYAGEURS AUGMENTE MODÉRÉMENT AU TROISIÈME TRIMESTRE 2024

Avec 43,9 millions de voyageurs transportés, en données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables, la croissance du transport aérien de voyageurs ralentit au troisième trimestre 2024 (+ 0,4 %), après un net rebond au deuxième trimestre (+ 1,8 %). Des effets d'évictions lors des Jeux olympiques et les impacts persistants du conflit israélo-palestinien sur le transport aérien expliquent l'essentiel de cette moindre hausse du trafic.

Le nombre de voyageurs aériens augmente de nouveau sur les liaisons internationales (+ 0,4 %), davantage au départ ou à l'arrivée des aéroports parisiens (+ 0,6 %) que des aéroports de province, où le trafic est quasi stable (+ 0,1 %). Sur les liaisons intérieures, le trafic est stable ce trimestre (+ 0,0 %), après trois diminutions consécutives (- 2,1 % au deuxième trimestre). Le nombre de passagers sur les lignes entre Paris et la province



## L'activité de transport est quasi stable au troisième trimestre 2024

rebondit de 1,7 %, alors que celui sur les liaisons entre aéroports de province métropolitaine diminue de 2,7 %.

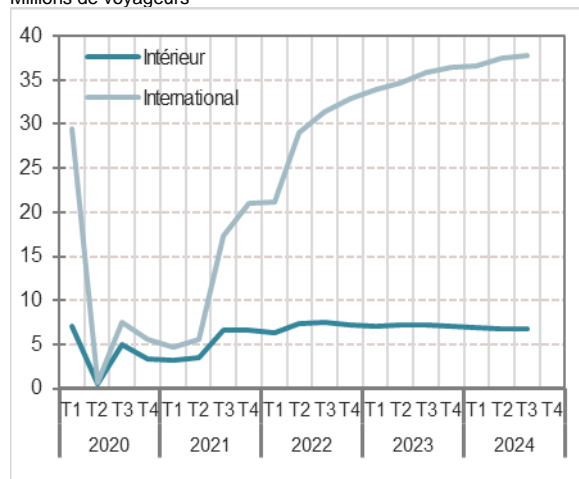
Au troisième trimestre 2024, le nombre de voyageurs transportés s'établit à 98,9 % de son niveau du quatrième trimestre 2019, avant la crise sanitaire. Le trafic international dépasse ce niveau de 3,0 %. Le trafic international passant par les aéroports de province métropolitaine est supérieur de 6,7 % au niveau d'avant-crise, alors que celui des aéroports parisiens le dépasse légèrement (+ 0,9 %).

En revanche, le trafic intérieur reste nettement en dessous de son niveau d'avant-crise, à 80,8 % au troisième trimestre 2024. Sur le trafic intérieur à la métropole il n'atteint que 76,1 % de ce trafic.

### Graphique 8 : transport aérien de voyageurs

(CVS-CJO)

Millions de voyageurs



Sources : SDES, d'après DGAC ; ADP

### L'ACTIVITÉ DES AUTRES SERVICES DE TRANSPORT AUGMENTE AU TROISIÈME TRIMESTRE 2024

L'activité des services auxiliaires de transport, mesurée par l'indice d'activité des services de transport, augmente de 0,7 % au troisième trimestre 2024, après avoir reculé de 0,5 % au deuxième trimestre 2024. Dans ce domaine des services de transport, l'activité est quasiment au même niveau que deux ans auparavant, au troisième trimestre 2022.

La hausse est forte au troisième trimestre 2024 dans les services de manutention (+ 8,4 %), après un net repli au trimestre précédent (- 7,4 %). L'activité rebondit dans les services auxiliaires au transport terrestre (+ 5,0 %, après - 0,8 %). Elle croît de nouveau dans les services annexes au transport aérien (+ 1,0 %, faisant suite à + 1,4 %), en lien avec la croissance du trafic aérien.

À l'inverse, l'activité de la messagerie, fret express et organisation des transports de fret, première composante des autres services de transport, recule de 1,1 % ce trimestre après avoir augmenté légèrement au deuxième trimestre (+ 0,4 %). Dans l'entreposage et stockage, l'activité est également orientée à la baisse (- 1,0 %), soit un deuxième recul consécutif. Excepté au premier trimestre 2024, l'activité de l'entreposage diminue depuis près de deux ans. Celle des services auxiliaires des transports maritimes pâtit de la baisse du trafic maritime ce trimestre.

Au troisième trimestre 2024, la hausse des prix de la messagerie-fret express ralentit (+ 0,4 %), après avoir augmenté de 1,8 % au deuxième trimestre. La hausse des prix de l'entreposage est également plus faible qu'au trimestre précédent (+ 0,3 %, après + 1,1 %). Il en est de même pour les prix de la manutention (+ 0,4 %, après + 1,2 % au deuxième trimestre).

### LE MARCHÉ AUTOMOBILE NEUF BAISSÉ ENCORE

Les immatriculations de voitures neuves sont en baisse au troisième trimestre (- 6,2 %), pour le quatrième trimestre consécutif. Près de 417 000 voitures particulières neuves ont été immatriculées ce trimestre.

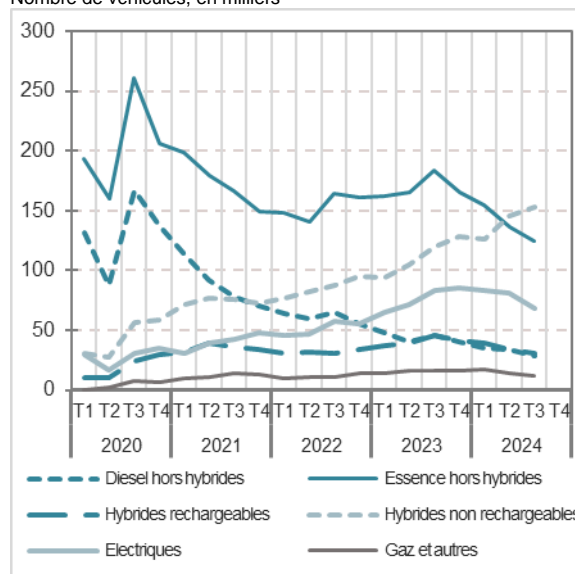
Les motorisations essence (hors hybrides), diesel (hors hybrides) et hybride rechargeable diminuent (respectivement - 9,3 %, - 15,2 % et - 8,8 %). Les immatriculations de véhicules électriques chutent ce trimestre (- 15,5 %). Les immatriculations de véhicules au gaz, principalement des bicarburations essence + GPL diminuent (- 10,5 %). Seules les motorisations hybrides non rechargeables sont en hausse, de 4,9 %.

68 500 voitures électriques ont été immatriculées ce trimestre, soit 16,4 % des voitures neuves.

### Graphique 9 : immatriculations de voitures particulières neuves

(CVS-CJO)

Nombre de véhicules, en milliers



Champ : France.

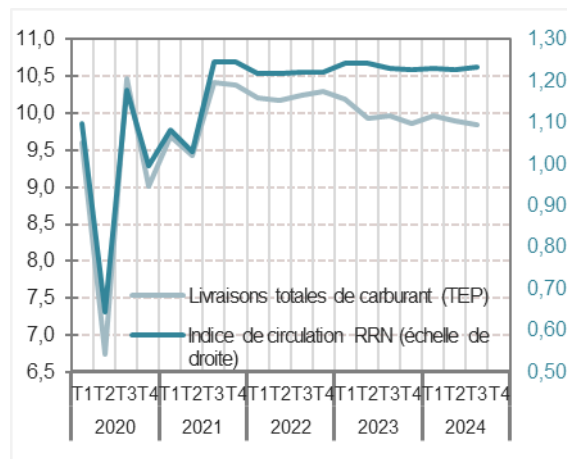
Source : SDES, RSVERO

### LES LIVRAISONS DE CARBURANT SE REPLIENT

Les livraisons de carburant, en tonnes équivalent pétrole, diminuent au troisième trimestre 2024 (- 0,6 %), soit une deuxième baisse consécutive. Les livraisons d'essence augmentent encore (+ 1,9 %, après + 0,6 % au deuxième trimestre) tandis que le recul des livraisons de gazole se poursuit (- 1,6 %, après - 1,2 % au deuxième trimestre). Les livraisons d'essence s'accroissent sans discontinuer depuis le deuxième trimestre 2022, alors que celles de gazole se replient depuis trois ans, à l'exception d'une hausse ponctuelle au premier trimestre 2024.

**Graphique 10 : circulation routière et livraisons de carburant en tonnes équivalent pétrole**  
(CVS-CJO)

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



RRN = réseau routier national.

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

Au troisième trimestre 2024, le prix du baril de *Brent* exprimé en euros reflue (- 7,6 % en moyenne sur le trimestre), après un rebond de 2,9 % au trimestre précédent. Il s'établit ainsi à 72,70 € en moyenne ce trimestre, soit 6,60 € de moins que le trimestre précédent. Les tensions au Moyen-Orient contribuent à la volatilité des cours de l'énergie en 2024.

### LES CRÉATIONS CLASSIQUES ET LES DÉFAILLANCES DIMINUENT AU TROISIÈME TRIMESTRE 2024

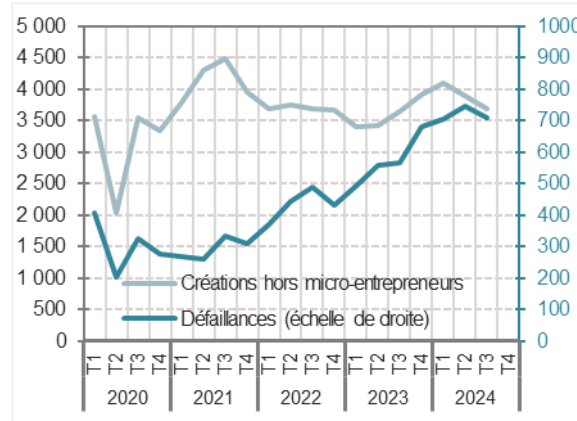
Les créations « classiques » d'entreprises dans le secteur des transports et de l'entreposage, hors immatriculations de micro-entrepreneurs, diminuent au troisième trimestre 2024 (- 5,3 %) pour le deuxième trimestre consécutif. Elles s'établissent à 3 688 nouvelles entreprises. Dans l'ensemble des secteurs, la création d'entreprises recule également, de 3,5 % ce trimestre.

Au troisième trimestre 2024, les défaillances d'entreprises diminuent de 4,7 % dans les transports et l'entreposage, après six trimestres consécutifs de hausse. 712 défaillances ont été déclarées dans le secteur, un niveau qui reste très nettement supérieur à sa moyenne de longue période. Dans l'ensemble des secteurs d'activité, le nombre de défaillances se replie également (- 7,4 % au troisième trimestre 2024).

**Avertissement :** les évolutions des créations d'entreprises enregistrées depuis le début de l'année 2023 doivent être interprétées avec prudence. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023, les formalités de création d'entreprises doivent obligatoirement s'effectuer sur le guichet électronique des formalités d'entreprises. Ce changement important a fragilisé le suivi conjoncturel des créations d'entreprises en 2023, en raison notamment d'une modification des délais d'enregistrement des déclarations dans le répertoire Sirene. Pour plus d'informations : [Insee - Créations d'entreprises - janvier 2023](#).

**Graphique 11 : démographie des entreprises de transport**  
(CVS-CJO)

Nombre d'entreprises



Sources : Insee ; Banque de France

### L'EMPLOI SALARIÉ HORS INTÉRIM DU SECTEUR DES TRANSPORTS ET DE L'ENTREPOSAGE AUGMENTE DE NOUVEAU (+ 0,2 %)

Au troisième trimestre 2024, l'emploi salarié hors intérim du secteur des transports et de l'entreposage augmente de nouveau (+ 0,2 %, après + 0,2 % au deuxième trimestre 2024). L'effectif du secteur (hors intérimaires) s'établit à 1 451 000 salariés.

Les créations nettes d'emploi restent dynamiques dans les activités de manutention et d'entreposage (+ 1,2 %, soit + 1 700 emplois) pour le quatrième trimestre consécutif.

La hausse de l'emploi se poursuit dans l'exploitation des infrastructures (+ 0,2 %, soit + 200 emplois) et dans l'organisation du transport de fret (+ 0,2 %, soit + 300 emplois). Les effectifs salariés sont quasi stables dans le transport ferroviaire (+ 0,1 %, soit + 100 emplois) et dans les transports terrestres de voyageurs (hors ferroviaire) (+ 0,1 %, soit + 300 emplois).

Les effectifs du transport routier de fret (TRF), plus gros employeur du secteur avec 427 800 salariés, sont de nouveau quasi stables ce trimestre (+ 0,1 %, + 500 emplois). Les créations d'emploi dans le TRF, auparavant très dynamiques y compris pendant la crise sanitaire, marquent le pas depuis le premier trimestre 2022.

L'emploi fléchit légèrement dans le transport aérien (- 0,2 %, soit - 100 emplois), après neuf trimestres de hausse. Les effectifs salariés des activités de poste et de courrier continuent de s'amenuiser au troisième trimestre 2024 (- 0,6 %, soit - 1 100 emplois).

Au troisième trimestre 2024, dans le secteur des transports et de l'entreposage, le nombre des déclarations d'embauche de plus d'un mois hors intérim augmente de nouveau (+ 1,4 %, après + 1,6 % au deuxième trimestre 2024). Sur un an, le nombre des déclarations d'embauche de plus d'un mois hors intérim augmente de 4,2 % (données brutes).

Le taux d'emplois vacants – rapport entre les emplois vacants d'une part, et la somme des postes occupés et des emplois vacants d'autre part – s'établit à 1,7 % (contre 2,5 % dans l'ensemble du secteur privé).

## L'activité de transport est quasi stable au troisième trimestre 2024

Le coût horaire du travail dans le secteur des transports et entreposage, mesuré par l'indice du coût du travail ICT – coût horaire, augmente de 4,0 % au troisième trimestre 2024 par rapport au troisième trimestre 2023. Il avait augmenté de 3,8 % au trimestre précédent, en glissement annuel.

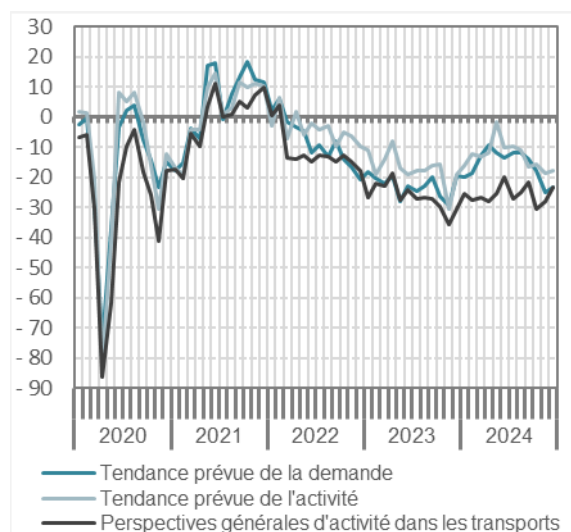
### LES TENDANCES PRÉVUES DE LA DEMANDE ET DE L'ACTIVITÉ S'AMÉLIORENT EN DÉCEMBRE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Dans le transport routier de marchandises, les perspectives générales d'activité et les soldes d'opinion sur la tendance prévue de l'activité et de la demande rebondissent en décembre, mais restent nettement en dessous de leur niveau de long terme. Le climat des affaires se redresse légèrement en décembre 2024, après avoir atteint un niveau très faible en novembre. Il reste bien en dessous de sa moyenne de longue période.

La tendance prévue pour les investissements se dégrade fortement et atteint son plus bas niveau depuis janvier 2014.

#### Graphique 12 : 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

## L'activité de transport est quasi stable au troisième trimestre 2024

### 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 %)					
			Annuelle	Trimestrielles (T / T-1)				
	2023	2024		2023		2024		
		T3	2023	T3	T4	T1	T2	T3
<b>Transport intérieur de marchandises (1)</b>								
<b>Total fret terrestre intérieur</b>	<b>199,4</b>	<b>52,0</b>	<b>- 5,3</b>	<b>0,5</b>	<b>1,0</b>	<b>3,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,4</b>
National	178,6	46,3	- 4,3	0,7	1,2	3,0	- 0,8	0,6
International	20,8	5,7	- 13,6	- 1,0	- 1,2	3,8	6,7	- 1,0
<b>Fret routier intérieur total</b>	<b>163,9</b>	<b>42,2</b>	<b>- 2,8</b>	<b>- 0,6</b>	<b>1,5</b>	<b>2,6</b>	<b>- 0,6</b>	<b>0,9</b>
Routier national	157,1	40,4	- 2,7	- 0,6	1,5	2,8	- 1,2	1,1
Routier international	6,8	1,9	- 6,4	- 1,0	1,9	- 1,5	13,5	- 1,7
Routier compte d'autrui	144,9	37,7	- 2,2	0,6	1,7	2,6	- 2,5	3,0
Routier compte propre	19,1	4,5	- 7,4	- 9,5	0,0	2,3	15,0	- 13,2
Courte distance (moins de 150 km)	39,0	9,4	- 1,4	- 0,4	0,3	1,0	- 3,4	- 1,6
Longue distance (150 km et plus)	124,9	32,8	- 3,3	- 0,7	1,9	3,1	0,2	1,7
<b>Fret ferroviaire intérieur total (yc opérateurs privés)</b>	<b>29,5</b>	<b>8,4</b>	<b>- 16,3</b>	<b>7,0</b>	<b>- 1,1</b>	<b>4,4</b>	<b>3,0</b>	<b>0,5</b>
Ferroviaire national	17,7	5,1	- 15,4	9,9	- 0,1	4,1	3,6	- 0,1
Ferroviaire international	11,8	3,2	- 17,7	2,6	- 2,6	4,8	2,1	1,5
<b>Fret fluvial intérieur total *</b>	<b>5,9</b>	<b>1,4</b>	<b>- 10,2</b>	<b>- 0,8</b>	<b>- 4,2</b>	<b>9,8</b>	<b>1,9</b>	<b>- 13,3</b>
Fluvial national	3,7	0,8	- 9,5	11,6	- 5,1	6,5	- 4,2	- 14,7
Fluvial international	2,2	0,6	- 11,5	- 18,5	- 2,6	16,0	12,4	- 11,3
<b>Transport maritime total (2a) : activité portuaire</b>	<b>281,3</b>	<b>66,3</b>	<b>- 4,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>	<b>- 0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>- 7,7</b>
Entrées	184,4	43,9	- 5,1	- 1,5	1,1	- 3,9	3,3	- 6,0
Sorties	96,8	22,4	- 3,8	3,9	- 0,9	7,2	- 5,4	- 10,8
<b>Fret aérien (2b)</b>	<b>2,2</b>	<b>0,6</b>	<b>- 1,4</b>	<b>2,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,8</b>	<b>0,2</b>	<b>- 0,9</b>
<b>Transport de pétrole brut / produits raffinés par oléoducs* (3)</b>	<b>7 826</b>	<b>1 970</b>	<b>2,2</b>	<b>6,1</b>	<b>0,0</b>	<b>- 7,7</b>	<b>- 9,7</b>	<b>14,1</b>

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

(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. Cette série ne comprend que les trois principaux réseaux d'oléoducs et diffère donc de celle publiée par le SDES dans les comptes annuels.



## L'activité de transport est quasi stable au troisième trimestre 2024

### 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 %)					
			Annuelle	Trimestrielles (T / T-1)				
	2023	2024	2023	2023		2024		
		T3		T3	T4	T1	T2	T3
<b>Transports collectifs terrestres (4)</b>	<b>116,6</b>	<b>31,0</b>	<b>4,5</b>	<b>0,3</b>	<b>- 0,4</b>	<b>3,4</b>	<b>0,3</b>	<b>0,8</b>
<b>Transport en commun Île-de-France</b>	<b>27,7</b>	<b>7,7</b>	<b>1,0</b>	<b>2,2</b>	<b>- 0,7</b>	<b>6,3</b>	<b>0,2</b>	<b>3,3</b>
<b>RATP total</b>	<b>15,5</b>	<b>4,2</b>	<b>- 2,5</b>	<b>1,0</b>	<b>- 0,7</b>	<b>8,7</b>	<b>- 1,7</b>	<b>1,4</b>
RATP métro et RER	12,4	3,4	- 3,7	1,1	- 1,1	9,9	- 1,6	1,9
RATP autobus (y.c. tramway)	3,1	0,8	2,6	0,6	1,0	3,7	- 2,2	- 0,8
<b>Trains et RER (hors RATP) sous convention Île-de-France mobilités</b>	<b>12,2</b>	<b>3,5</b>	<b>5,8</b>	<b>3,7</b>	<b>- 0,7</b>	<b>3,4</b>	<b>2,6</b>	<b>5,6</b>
<b>Transport ferroviaire hors Île-de-France</b>	<b>89,0</b>	<b>23,3</b>	<b>5,6</b>	<b>- 0,2</b>	<b>- 0,3</b>	<b>2,5</b>	<b>0,3</b>	<b>- 0,1</b>
Trains à grande vitesse **	64,4	16,6	4,9	- 0,7	- 0,3	1,5	0,3	- 0,7
Trains hors grande vitesse	24,5	6,7	7,7	1,1	- 0,3	5,3	0,3	1,7

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

\*\* Série fortement révisée en 2024 en raison d'un changement de concept pour les distances utilisées : le nombre de voyageurs-kilomètres sur les lignes à grande vitesse a ainsi été révisé à la baisse (- 10 % en moyenne en 2023).

Données et évolutions CVS-CJO sauf mention contraire, signalée par un astérisque et/ou par la couleur bleu soutenu	Niveaux		Évolutions (en %)					
			Annuelle	Trimestrielles (T / T-1)				
	2023	2024	2023	2023		2024		
		T3		T3	T4	T1	T2	T3
<b>Trafic aérien France entière (PAX) (5)</b>	<b>166,9</b>	<b>43,9</b>	<b>18,5</b>	<b>2,8</b>	<b>1,1</b>	<b>0,0</b>	<b>1,8</b>	<b>0,4</b>
<b>Trafic intérieur</b>	<b>28,5</b>	<b>6,8</b>	<b>0,1</b>	<b>- 0,5</b>	<b>- 2,6</b>	<b>- 0,8</b>	<b>- 2,1</b>	<b>0,0</b>
Métropole intérieur	21,2	5,0	- 1,1	- 0,5	- 2,8	- 1,4	- 2,3	- 0,2
dont liaisons radiales (Paris-province)	12,3	2,9	- 1,9	- 2,8	- 2,4	1,5	- 4,0	1,7
dont liaisons transversales (province-province)	8,9	2,1	0,0	2,8	- 3,3	- 5,2	0,2	- 2,7
<b>Trafic international</b>	<b>140,9</b>	<b>37,7</b>	<b>23,0</b>	<b>3,5</b>	<b>1,9</b>	<b>0,2</b>	<b>2,6</b>	<b>0,4</b>
Métropole-international	138,4	37,1	22,7	3,5	1,9	0,2	2,7	0,4
dont au départ de Paris	82,6	21,7	20,5	3,0	1,4	- 0,8	2,4	0,6
dont au départ de la province	55,8	15,3	26,2	4,2	2,8	1,5	3,0	0,1

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

## L'activité de transport est quasi stable au troisième trimestre 2024

### 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 %)					
			Annuelle	Trimestrielles (T / T-1)				
	2023	2024	2023	2023		2024		
		T3		T3	T4	T1	T2	T3
<b>Automobiles (6)</b>								
<b>Immatriculations neuves</b>	<b>1 830</b>	<b>416,9</b>	<b>15,9</b>	<b>12,8</b>	<b>- 3,3</b>	<b>- 4,6</b>	<b>- 2,3</b>	<b>- 6,2</b>
Dont moteurs à essence (hors hybrides)	677	124,1	10,3	10,6	- 9,5	- 7,0	- 11,3	- 9,3
Dont moteurs diesel (hors hybrides)	175	28,7	- 28,3	11,4	- 11,5	- 12,7	- 3,8	- 15,2
Dont hybrides non rechargeables	446	152,6	30,4	13,8	7,3	- 1,1	15,1	4,9
Dont hybrides rechargeables	163	30,6	28,9	18,5	- 9,6	- 6,3	- 13,8	- 8,8
Dont électriques	306	68,5	48,5	17,0	3,0	- 2,9	- 2,7	- 15,5
Dont gaz et autres motorisations	63	12,4	35,4	0,7	- 3,1	7,1	- 19,2	- 10,5
<b>Livraisons de carburants (7)</b>	<b>39,9</b>	<b>9,8</b>	<b>-2,4</b>	<b>0,3</b>	<b>-1,1</b>	<b>1,2</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,6</b>
Essence	10,4	2,8	5,5	2,4	0,5	2,9	0,6	1,9
Gazole	29,0	6,9	- 5,0	- 0,5	- 1,8	0,5	- 1,2	- 1,6
<b>Circulation routière (8)</b>								
Indice du réseau routier national	1,24	1,2	1,2	- 1,0	- 0,3	0,4	- 0,3	0,5
Trafic du réseau routier national concédé	100,4	25,2	1,9	- 1,4	- 0,5	- 0,7	1,9	0,2
Dont véhicules légers	85,2	21,4	2,1	- 1,6	- 0,5	- 0,4	1,6	0,5
Dont véhicules poids lourds	15,2	3,8	0,6	- 0,4	- 0,6	- 2,6	3,6	- 1,3
<b>Entreprises du transport-entrepasage (9)</b>								
Créations d'entreprises (hors micro-entrepreneurs)	14 399	3 688	- 2,8	6,1	7,4	4,6	- 4,9	- 5,3
Défaillances d'entreprises	2 304	712	32,3	1,2	20,1	3,2	6,1	- 4,7
<b>La production marchande (10)</b>								
Indice de production de services - Transports et entreposage	109,6	113,1	- 0,6	- 0,5	2,5	- 1,6	2,7	0,9
Indice de chiffre d'affaires (valeur) - Transports et entreposage	115,1	123,4	- 4,7	- 0,9	2,0	0,7	3,7	2,3
<b>Immatriculations de véhicules utilitaires (11)</b>								
Poids lourds neufs	52,2	11,8	14,2	29,8	- 29,8	15,3	4,4	- 12,5
Dont camions et VASP	22,2	6,1	12,1	8,3	- 23,3	24,2	13,5	- 9,6
Dont tracteurs routiers	30,0	5,8	15,8	48,4	- 33,9	8,8	- 3,3	- 15,4
Véhicules utilitaires légers neufs	392,3	92,7	9,0	7,0	1,9	- 2,8	5,6	- 12,8
Autobus et autocars neufs	6,5	1,6	0,7	- 13,3	5,7	4,9	25,2	- 18,7

(6) Source : SDES / unité : milliers / champ : France entière.

(7) Source : CPDP / unité : millions de tonnes. Livraisons totales en millions de tonnes équivalent pétrole.

(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 2021.

(11) Source : SDES / unité : milliers / champ : France entière.

## L'activité de transport est quasi stable au troisième trimestre 2024

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

Pondération		Indices		2023	Évolutions				
		2023	2024 T3		2023 T3	T4	T1	T2	T3
1 000	<b>Ensemble transport</b>	<b>110,2</b>	<b>112,7</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>	<b>1,9</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,1</b>
4 23,6	<b>Transport de marchandises</b>	<b>97,6</b>	<b>98,7</b>	<b>-4,5</b>	<b>1,2</b>	<b>0,8</b>	<b>1,5</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,1</b>
257,6	Transport terrestre de marchandises	95,3	100,2	-4,7	1,5	1,1	3,1	-1,6	2,1
	dont terrestre national	96,2	101,0	-3,5	1,9	1,3	2,9	-2,1	2,5
	dont terrestre international	88,5	94,5	-13,7	-1,9	0,0	4,5	2,8	-0,7
206,6	49.41 Transport routier intérieur (compte d'autrui)	98,5	102,5	-2,2	0,6	1,7	2,6	-2,5	3,0
	dont routier national	98,3	102,3	-1,9	0,8	1,6	2,7	-2,7	3,2
	dont routier international	102,2	105,0	-7,4	-3,5	4,9	1,1	1,2	-0,8
42,6	49.20 Transport ferroviaire de marchandises	82,6	94,1	-16,5	7,0	-1,1	4,4	3,0	0,5
	dont ferroviaire national	83,3	97,0	-15,7	9,9	-0,1	4,1	3,6	-0,1
	dont ferroviaire international	81,6	89,9	-17,7	2,6	-2,6	4,8	2,1	1,5
8,4	50.40 Transport fluvial de marchandises	81,5	76,5	-10,1	-0,8	-4,2	9,8	1,9	-13,3
	dont fluvial national	79,2	69,8	-9,5	11,6	-5,1	6,5	-4,2	-14,7
	dont fluvial international	85,1	88,8	-10,8	-18,5	-2,6	16,0	12,4	-11,3
10,9	49.50 Transport par oléoducs	109,4	110,4	2,1	6,1	0,0	-7,7	-9,7	14,1
148,3	50.20 Transports maritimes de marchandises	100,7	95,0	-4,6	0,3	0,4	-0,1	0,1	-7,7
6,7	51.21 Transport aérien de marchandises par les compagnies françaises	98,1	101,7	-0,5	4,0	-0,2	-3,1	2,8	1,7
18 4, 8	<b>Transport de voyageurs</b>	<b>141,8</b>	<b>150,6</b>	<b>5,7</b>	<b>0,9</b>	<b>1,6</b>	<b>2,9</b>	<b>0,2</b>	<b>0,4</b>
132,1	49.3 Transport routier de voyageurs et réseaux urbains	125,4	134,6	2,6	0,8	2,3	3,7	0,2	0,4
78,8	49.31 Transports urbains et suburbains de voyageurs	123,5	130,9	-2,1	-0,8	0,6	7,0	-1,7	-0,1
20,1	49.32 Transports de voyageurs par taxis	140,5	149,5	9,0	4,3	1,4	2,4	0,6	-0,3
33,2	49.39 Autres transports terrestres de voyageurs n.c.a	120,8	134,2	11,3	2,1	7,2	-3,1	4,5	2,0
29,8	49.10 Transport ferroviaire de voyageurs (hors Île-de-France)	145,4	152,1	5,8	-0,2	-0,3	2,5	0,3	-0,1
4,2	50.10 Transport maritime de voyageurs	212,0	214,5	23,2	1,1	3,0	3,2	-4,1	-0,9
18,7	51.10 Transport aérien de voyageurs par les compagnies françaises	235,7	247,0	15,8	2,3	0,8	0,5	1,2	1,1
3 9 1, 6	<b>Services auxiliaires de transport</b>	<b>108,9</b>	<b>109,9</b>	<b>0,7</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,8</b>	<b>1,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>0,7</b>
77,5	52.10 Entreposage et stockage	99,0	96,6	-4,4	-1,1	-1,5	2,6	-1,8	-1,0
11,0	52.24 Services de manutention	105,9	112,2	-1,5	-1,3	-0,7	5,1	-7,4	8,4
18 1, 2	52.29 Messagerie, fret express, affrètement, organisation des transports	106,1	104,4	0,9	-0,3	-0,4	-0,3	0,4	-1,1
96,2	52.21 Services auxiliaires des transports terrestres	109,1	117,4	2,2	-0,6	-1,8	4,4	-0,8	5,0
12,7	52.22 Services auxiliaires des transports maritimes	100,7	95,0	-4,6	0,3	0,4	-0,1	0,1	-7,7
13,0	52.23 Services auxiliaires des transports aériens	214,6	223,9	14,3	2,4	1,0	-0,4	1,4	1,0

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 :

L'indice d'activité des services de transport a fait l'objet de plusieurs évolutions à partir de cette publication :

- Son champ a été élargi au transport maritime de marchandises. Les pondérations ont été actualisées : leur calcul repose sur les données des comptes nationaux de valeur ajoutée des branches aux prix de base. Celles-ci sont dorénavant calculées en base 2021 (2010 précédemment). L'IAST est diffusé en référence 100 en 2021 à compter de cette publication.
- Le suivi de certaines séries a été amélioré par prise en compte de nouvelles données.

\* 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 et des activités de poste et de courrier).

Source : SDES

## L'activité de transport est quasi stable au troisième trimestre 2024

### Emploi salarié par secteur d'activité

Données CVS ; niveaux en milliers en fin de trimestre

	Niveau	Évolutions T/T-1 (en %)				
	2024	2023		2024		
	T3	T3	T4	T1	T2	T3
<b>Transports et entreposage (hors intérim) - (HZ)</b>	<b>1 451,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>
<b>49. Transports terrestres et transports par conduites</b>	<b>793,4</b>	<b>0,1</b>	<b>0,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>
Transport ferroviaire (49.1, 49.2)	94,0	0,4	0,6	-0,8	0,5	0,1
Autres transports terrestres de voyageurs (49.3)	266,6	0,4	1,2	0,8	0,6	0,1
<i>dont Transport urbain de voyageurs (49.31Z, 49.32Z)</i>	<i>147,7</i>	<i>0,4</i>	<i>1,5</i>	<i>0,3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,6</i>
<i>dont Transport routier de voyageurs (49.39A, 49.39B)</i>	<i>105,5</i>	<i>0,6</i>	<i>0,7</i>	<i>1,4</i>	<i>0,9</i>	<i>-0,6</i>
Transport routier de fret et par conduites (49.4, 49.5)	432,8	-0,1	-0,3	-0,3	-0,1	0,1
<i>dont Transports routiers de fret (49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z)</i>	<i>427,8</i>	<i>-0,1</i>	<i>-0,3</i>	<i>-0,3</i>	<i>-0,1</i>	<i>0,1</i>
<b>50. Transports par eau</b>	<b>19,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-1,1</b>	<b>1,1</b>	<b>0,5</b>	<b>1,6</b>
<b>51. Transports aériens</b>	<b>62,2</b>	<b>1,2</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	<b>1,1</b>	<b>-0,2</b>
<b>52. Entreposage et services auxiliaires des transports</b>	<b>400,4</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,6</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>
Manutention, entreposage (52.1, 52.24)	149,5	0,0	0,6	0,8	0,7	1,2
Services auxiliaires (52.21Z, 52.22Z, 52.23Z)	130,0	0,3	0,0	0,7	0,5	0,2
Organisation du transport de fret (52.29A, 52.29B)	120,8	0,0	-0,1	0,2	0,2	0,2
<b>53. Activités de poste et de courrier</b>	<b>176,0</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,6</b>
<i>Intérim utilisé dans "Transports et entreposage" (HZ)</i>	<i>112,5</i>	<i>-2,6</i>	<i>-1,5</i>	<i>1,9</i>	<i>-2,0</i>	<i>2,0</i>
<b>Transports et entreposage y.c. intérim</b>	<b>1 563,5</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>	<b>0,3</b>
<b>Ensemble secteur privé</b>	<b>21 118,9</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,1</b>
<i>dont intérim utilisé</i>	<i>729,5</i>	<i>-2,3</i>	<i>-1,3</i>	<i>-0,7</i>	<i>-2,3</i>	<i>-0,9</i>

Champ : France hors Mayotte.

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

### 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 pôle ministériel (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, France Travail et l'Acoess (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](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr), rubrique Transports/Conjoncture.

Sébastien DEFRANCE, SDES  
Marie-Madeleine DEVINEAU, SDES  
François LIMOUSIN, SDES  
François RAGEAU, SDES  
Cyril RIZK, SDES

Directrice de publication : Béatrice Sédillot

Dépôt légal : janvier 2025

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](mailto:diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr)

[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr)