



URF
UNION ROUTIÈRE DE FRANCE



FAITS & CHIFFRES

2015 | STATISTIQUES DES TRANSPORTS EN FRANCE ET EN EUROPE

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS



Données économiques générales.....	102
Dépense de transport.....	109
Compte de la route.....	117
Compte du ferroviaire.....	126
Compte des transports en commun urbains.....	128

5

Données économiques générales

Produit intérieur brut et consommation des ménages

► Produit intérieur brut (milliards d'euros)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
PIB en prix courants	1 711	1 772	1 853	1 946	1 996	1 939	1 998	2 059	2 087	2 117	2 132
PIB prix chaînés base 2010	1 893	1 923	1 969	2 015	2 019	1 960	1 998	2 040	2 044	2 057	2 061
PIB évaluation par la demande (pourcentages du PIB)											
Consommation finale (*)	78%	78%	78%	77%	78%	80%	80%	79%	80%	80%	80%
Investissements (**)	22%	22%	23%	24%	24%	21%	22%	23%	23%	22%	22%
plus exportations	26%	26%	27%	27%	27%	24%	26%	28%	29%	29%	29%
moins importations	25%	27%	28%	28%	29%	25%	28%	30%	31%	30%	31%
Exportations - importations	1%	0%	-1%	-1%	-2%	-1%	-2%	-3%	-2%	-2%	-2%

(*) des ménages et des administrations (**) ou formation brute de capital fixe (FBCF)

PIB évaluation par les revenus (pourcentages du PIB)

Salaires et charges	51%	51%	51%	50%	51%	52%	52%	52%	52%	52%	53%
Excédents brut d'exploitation	36%	36%	36%	36%	37%	35%	35%	35%	34%	34%	34%

PIB évaluation par la production (pourcentages du PIB)

Valeur ajoutée	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
Impôts sur les produits (dont TICPE, TVA, etc.)	11%	11%	11%	11%	11%	10%	11%	11%	11%	11%	11%

Dépenses de consommation des ménages (milliards d'euros)

En prix courants	906	946	987	1 033	1 067	1 051	1 082	1 107	1 120	1 133	1 139
En prix chaînés base 2010	985	1 011	1 033	1 058	1 063	1 064	1 082	1 087	1 084	1 088	1 095
Consommation des ménages / PIB	53%	53%	53%	53%	53%	54%	54%	54%	54%	54%	53%

Source : INSEE

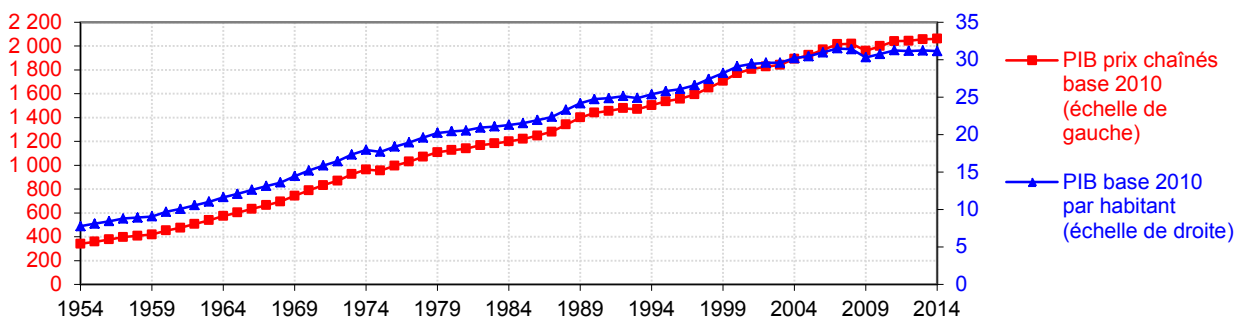
Les données de la comptabilité nationale sont fournies, soit en euros courants, soit en « prix chaînés base 2010 », c'est à dire en éliminant la variation des prix ou encore (en simplifiant) en euros constants : les variations d'une année à une autre sont dites respectivement « en valeur » et « en volume ».

Le produit intérieur brut (PIB) peut être évalué selon trois acceptions : demande, revenu, production. Quelle que soit l'acception utilisée,

la structure du PIB est remarquablement constante dans le temps. Le commerce extérieur ne participe au PIB que par son solde (exportations – importations) qui est très faible en pourcentage car les exportations et les importations ont le même ordre de grandeur. Toutefois ce solde peut varier de façon importante d'une année à l'autre (basculant par exemple du positif au négatif) et peut donc influencer notablement sur l'évolution du PIB (voir page 108).

► Produit intérieur brut en volume base 2010

(milliards d'euros et milliers d'euros par habitant, euros constants)



Source : INSEE

La courbe du PIB national et celle du PIB par habitant, toutes deux exprimées « en volume », présentaient depuis un demi-siècle une allure générale sensiblement rectiligne, en dépit des variations conjoncturelles. Considérée sur longue période, l'augmentation d'une année à la suivante était donc constante en valeur absolue et régulièrement décroissante en pourcentage : en 1960, elle était de l'ordre de 6% par an ; elle n'était plus que de 1,5 à 2% en

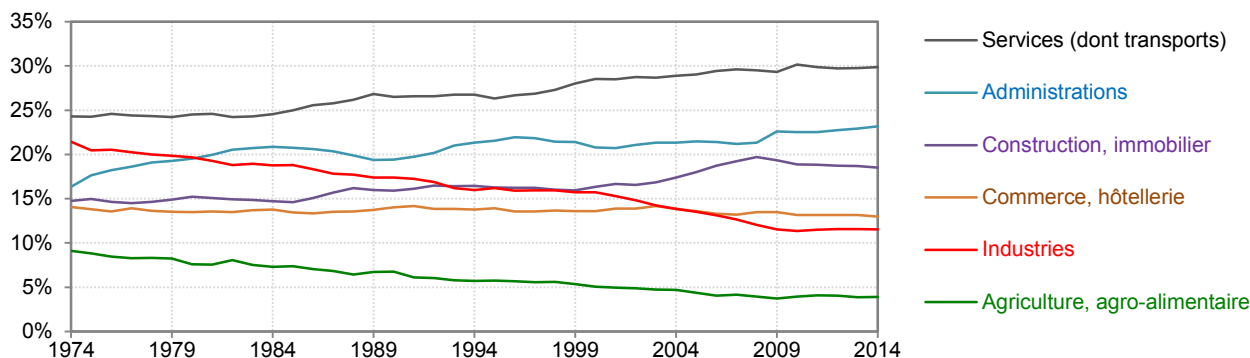
2007. A partir du second semestre de 2008, la crise financière et économique mondiale a inversé la tendance : l'année 2009 a connu la récession la plus importante depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Malgré une certaine reprise en 2010, le PIB n'a retrouvé ni son niveau ni sa tendance antérieurs : il reste d'ailleurs quasiment stable depuis cette date.

Produit intérieur brut et branches d'activité

Dans l'approche « production », le PIB comporte la somme des valeurs ajoutées des différentes branches d'activité. Les trois graphiques ci-dessous donnent un aperçu de l'évolution sur quarante ans des contributions des branches en pourcentages du PIB, en allant du général au détaillé.

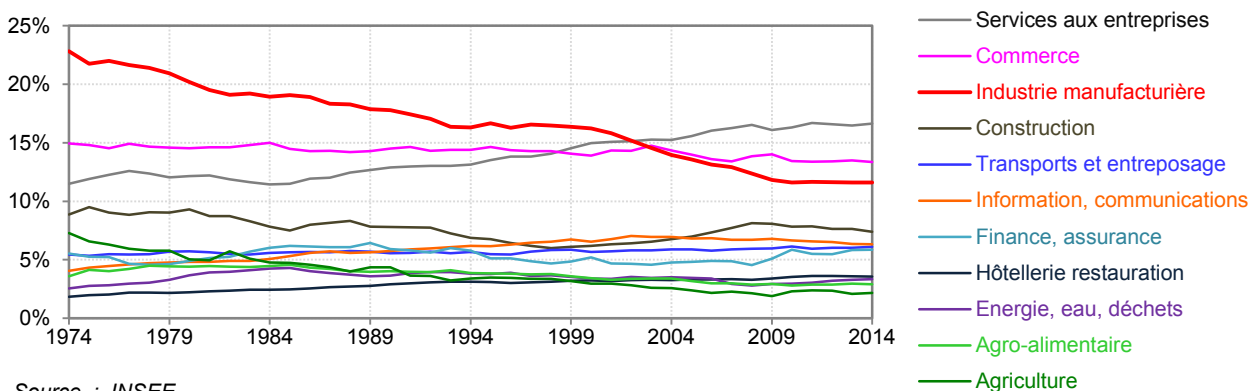
Il s'agit bien ici de **pourcentages du PIB, et non de valeurs absolues**. Dans l'interprétation économique, il faut donc tenir compte du fait que **le PIB par habitant, en monnaie constante, a été multiplié par 1,7** entre 1974 et 2014, et le PIB total (compte tenu de la croissance de la population) par 2,1.

► Branches d'activités : pourcentage de la valeur ajoutée totale



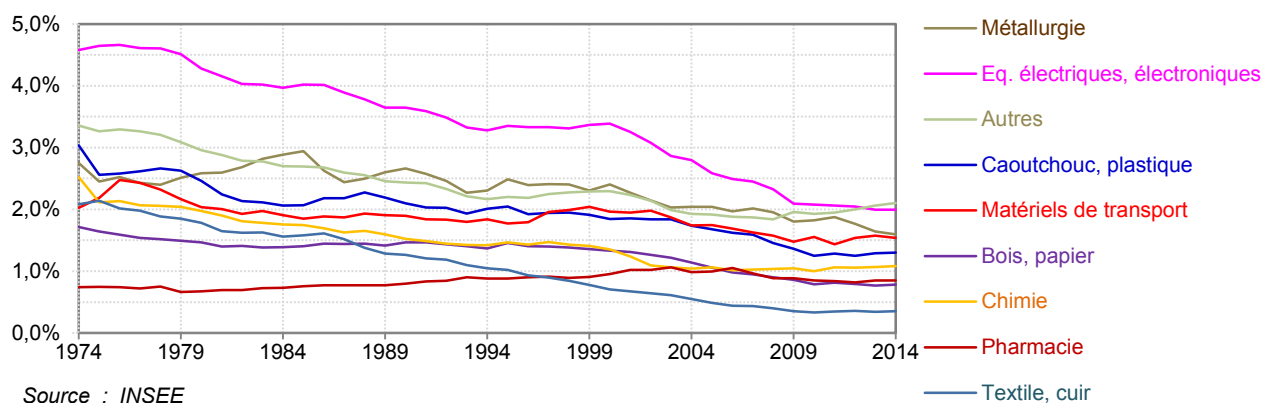
Source : INSEE

► Branches d'activités : pourcentage de la valeur ajoutée marchande (branches marchandes)



Source : INSEE

► Branches d'activités : pourcentage de la valeur ajoutée marchande : détail des industries (sélection)



Source : INSEE

Premier graphique. Il concerne l'ensemble de l'économie. Les services des administrations et les services marchands ont pris une importance croissante, à l'inverse de l'industrie qui ne représente plus que 12% de la valeur ajoutée totale.

Second graphique. Il concerne la seule valeur ajoutée marchande (donc hors administrations). Certaines branches ont peu évolué (commerce, construction malgré quelques fluctuations, transports,

finance) ; d'autres ont fortement augmenté (services aux entreprises) ; enfin l'industrie manufacturière a diminué de moitié.

Troisième graphique. Il concerne la valeur ajoutée des industries. Au cours des 30 dernières années, tous les secteurs de la production industrielle ont décliné, à des rythmes divers.

Données économiques générales

Produit intérieur brut (PIB)

Le PIB, agrégat économique codifié de façon précise, est universellement utilisé. Ramené au PIB par habitant, il permet des comparaisons entre les États.

La façon dont il est calculé permet d'additionner sans doubles comptes les PIB de tels ou tels ensembles d'États (UE 15, UE 28, zone euro, etc.) à condition de les exprimer dans une unité monétaire commune.

Les variations d'une année à l'autre du PIB « en volume » constituent la « croissance ».

Le PIB peut en outre être exprimé :

- soit en monnaie nationale, éventuellement convertie dans une monnaie de référence, par exemple le dollar US ou l'euro,

- soit à parité de pouvoir d'achat, en « standard de pouvoir d'achat » ou SPA, unité de compte conventionnelle qui tient compte des prix des produits ou des services courants pratiqués dans chaque État, et qui reflète donc les niveaux de vie de façon plus fidèle.

Le tableau et le graphique ci-dessous fournissent les données pour l'année 2014, respectivement en euros courants et en SPA courants par habitant.

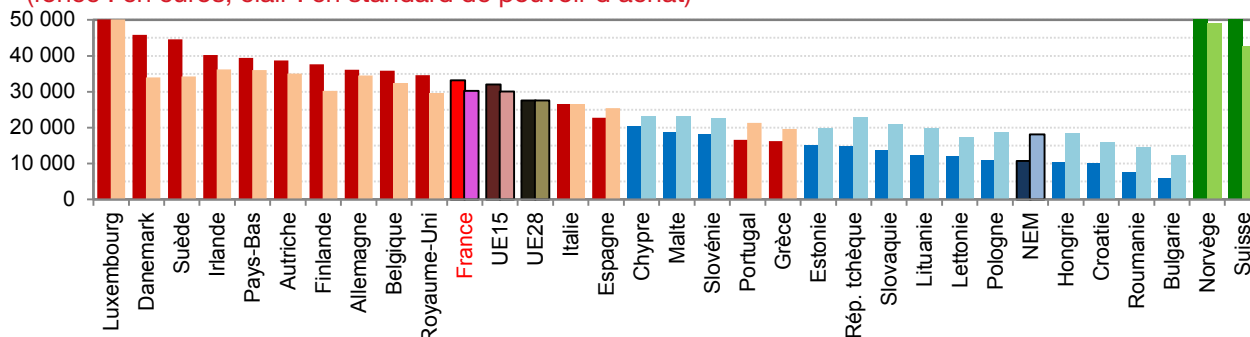
► Union européenne : produit intérieur brut en 2014

zone euro	sigle		Population (millions d'habitants)	PIB par habitant (euros)	PIB (milliards d'euros)	PIB par habitant (SPA)	PIB (milliards de SPA)	taux TVA (*)
X	BE	Belgique	11,2	35 882	402	32 331	362	21,0%
	BG	Bulgarie	7,2	5 798	42	12 296	89	20,0%
	CZ	République tchèque	10,5	14 720	155	22 962	241	21,0%
	DK	Danemark	5,6	45 805	258	33 958	191	25,0%
X	DE	Allemagne	80,8	36 099	2 916	34 505	2 787	19,0%
X	EE	Estonie	1,3	15 171	20	19 873	26	20,0%
X	IE	Irlande	4,6	40 259	185	36 172	167	23,0%
X	EL	Grèce	11,0	16 291	179	19 649	216	23,0%
X	ES	Espagne	46,5	22 757	1 058	25 442	1 183	21,0%
X	FR	France	64,2	33 214	2 132	30 256	1 943	20,0%
	HR	Croatie	4,2	10 145	43	16 012	68	25,0%
X	IT	Italie	60,8	26 591	1 616	26 491	1 610	22,0%
X	CY	Chypre	0,9	20 404	18	23 211	20	19,0%
X	LV	Lettonie	2,0	12 021	24	17 528	35	21,0%
X	LT	Lituanie	2,9	12 335	36	20 026	59	21,0%
X	LU	Luxembourg	0,5	89 922	49	75 430	41	17,0%
	HU	Hongrie	9,9	10 450	103	18 458	182	27,0%
X	MT	Malte	0,4	18 669	8	23 204	10	18,0%
X	NL	Pays-Bas	16,8	39 382	663	36 052	607	21,0%
X	AT	Autriche	8,5	38 709	329	35 024	298	20,0%
	PL	Pologne	38,0	10 867	413	18 782	714	23,0%
X	PT	Portugal	10,4	16 595	173	21 333	222	23,0%
	RO	Roumanie	19,9	7 521	150	14 627	292	24,0%
X	SI	Slovénie	2,1	18 099	37	22 608	47	22,0%
X	SK	Slovaquie	5,4	13 888	75	20 844	113	20,0%
X	FI	Finlande	5,5	37 639	205	30 265	165	24,0%
	SE	Suède	9,6	44 610	430	34 254	330	25,0%
	UK	Royaume-Uni	64,3	34 567	2 223	29 719	1 911	20,0%
	UE 15	Union européenne à 15	400,4	32 017	12 820	30 054	12 034	
	NEM	Nouveaux Etats membres (13)	104,9	10 723	1 124	18 080	1 896	
	UE 28	Union européenne à 28	505,3	27 597	13 944	27 569	13 930	
	NO	Norvège	5,1	73 808	377	49 258	252	25,0%
	CH	Suisse	8,1	63 394	516	42 733	348	8,0%

Sources : Communauté européenne, Eurostat, traitements URF (*) Taux normal

► Union européenne : produit intérieur brut par habitant en 2014

(foncé : en euros; clair : en standard de pouvoir d'achat)

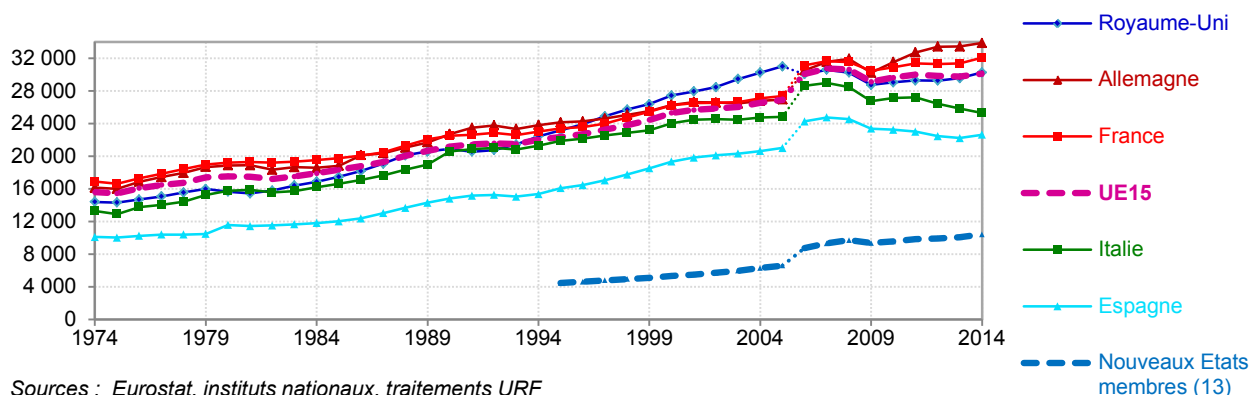


Sources : Communauté européenne, Eurostat, traitements URF

Données économiques générales

Evolution du PIB pour quelques États ou groupes d'États

► Union européenne : PIB par habitant : quelques évolutions en volume aux prix en 2010 (euros constants par habitant)



Sources : Eurostat, instituts nationaux, traitements URF

Données manquantes pour certains États en débuts de séries :

UE15 : données partielles entre 1973 et 1989

NEM : données partielles entre 1991 et 1995

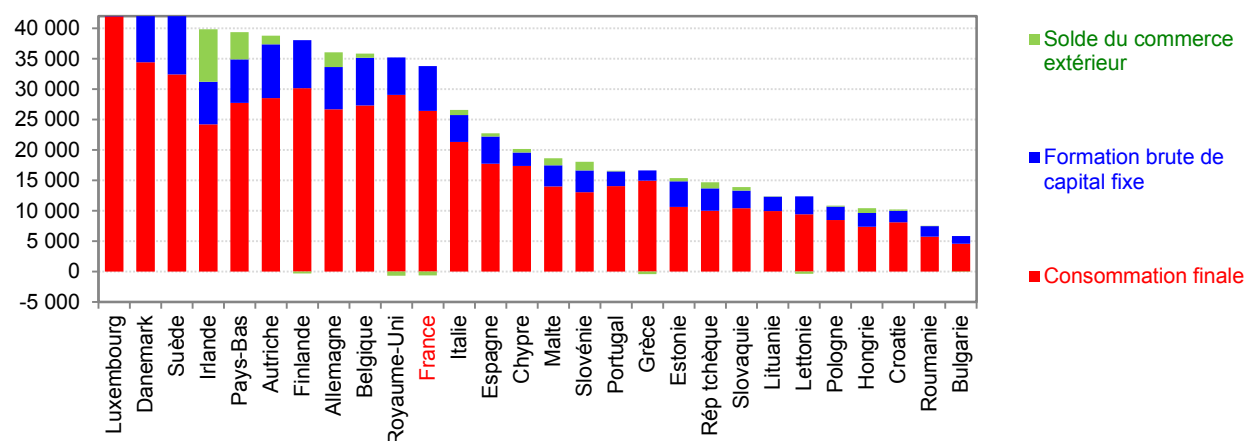
Ce graphique montre l'évolution depuis 1973 du PIB par habitant « en volume base 2010 » dans l'UE (UE 15 et NEM) ainsi que dans quelques pays de l'UE 15. Sur longue période et jusqu'à une période récente, les courbes s'écartaient peu d'une tendance linéaire. Pour l'UE 15 dans son ensemble, la croissance en volume d'une année à l'autre était de l'ordre de 3% par an en 1970. En 2007, elle était encore de l'ordre de 1,5% par an (pourcentages auxquels s'ajoute évidemment la croissance de la population). Dans

les nouveaux États membres qui sont en phase de rattrapage, elle dépassait 5% par an.

La crise financière a interrompu cette tendance et entraîné en 2008 et 2009 une récession sans précédent dans tous les États de l'UE. Les années suivantes n'ont pas permis de retrouver les tendances antérieures, et la plupart des pays, hormis l'Allemagne, ont connu une stagnation, voire une décroissance.

Décomposition simplifiée du PIB en 2014

► Union européenne : composantes (simplifiées) du PIB en 2014 (euros courants par habitant)



Sources : Eurostat, instituts nationaux, traitements URF

(Le Luxembourg est hors d'échelle)

Ce graphique indique la répartition du PIB entre les trois grandes composantes de l'approche « demande » : consommation finale des ménages et des administrations, formation brute de capital fixe (investissement) et solde du commerce extérieur (exportations moins importations), ce dernier pouvant être positif ou négatif.

Sauf dans quelques cas particuliers, la consommation finale varie entre 75 et 80% du PIB et l'investissement entre 15 et 20%.

Comme les États de l'UE commercent principalement entre eux, leurs PIB respectifs ne sont pas indépendants, les exportations des uns étant des importations pour les autres.

Données économiques générales

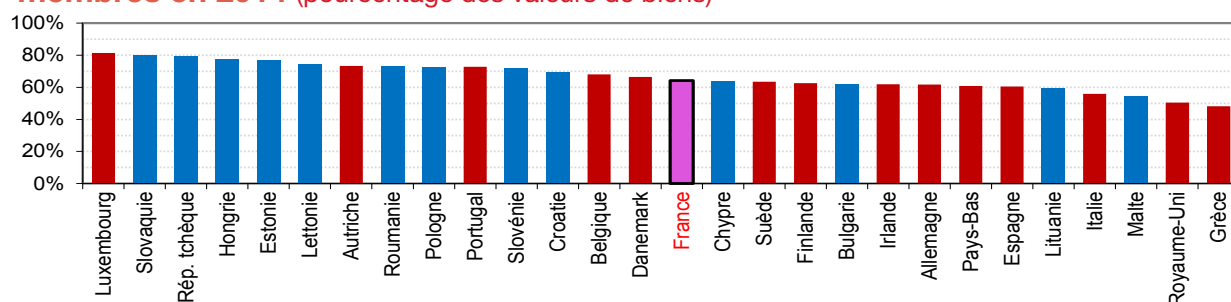
Commerce extérieur en Europe : part de l'Union européenne

► Echanges de biens en 2014 (milliards d'euros)

		Importations			Exportations			Balance commerciale		
		de l'UE 28	des pays tiers	part de l'UE	vers l'UE 28	vers pays tiers	part de l'UE	avec UE 28	avec pays tiers	totale
BE	Belgique	223	117	66%	251	104	71%	28	-13	14
BG	Bulgarie	16	10	62%	14	8	62%	-2	-2	-4
CZ	République tchèque	89	26	77%	108	23	82%	19	-3	16
DK	Danemark	52	23	69%	53	30	64%	1	7	9
DE	Allemagne	600	315	66%	657	477	58%	57	162	220
EE	Estonie	11	3	82%	9	3	72%	-2	1	-2
IE	Irlande	37	17	69%	48	40	55%	12	24	35
EL	Grèce	23	25	49%	13	14	48%	-10	-10	-21
ES	Espagne	154	116	57%	156	89	64%	2	-27	-25
FR	France	348	162	68%	264	174	60%	-84	13	-72
HR	Croatie	13	4	76%	6	4	63%	-6	0	-7
IT	Italie	203	152	57%	218	180	55%	15	28	43
CY	Chypre	4	1	71%	1	1	56%	-3	-1	-4
LV	Lettonie	11	3	80%	7	3	68%	-3	1	-2
LT	Lituanie	17	10	64%	13	11	55%	-4	1	-2
LU	Luxembourg	16	4	80%	12	3	83%	-4	-1	-6
HU	Hongrie	59	20	75%	67	17	80%	7	-3	4
MT	Malte	3	2	61%	1	1	48%	-2	-1	-3
NL	Pays-Bas	203	239	46%	384	122	76%	180	-117	63
AT	Autriche	105	32	77%	94	40	70%	-12	9	-3
PL	Pologne	114	51	69%	126	37	77%	11	-14	-2
PT	Portugal	44	15	75%	34	14	71%	-10	-1	-11
RO	Roumanie	44	14	75%	37	15	71%	-7	1	-6
SI	Slovénie	18	8	69%	20	7	75%	3	-1	2
SK	Slovaquie	47	15	76%	55	10	84%	8	-5	3
FI	Finlande	39	18	68%	32	24	57%	-7	5	-2
SE	Suède	84	38	69%	72	51	58%	-12	13	1
UK	Royaume-Uni	273	242	53%	182	198	48%	-91	-43	-134
UE 28	Union européenne à 28	2 850	1 681	63%	2 935	1 703	63%	84	22	107

Sources : Eurostat, traitements URF

► Part des échanges de biens au sein de l'UE dans le commerce extérieur des Etats membres en 2014 (pourcentage des valeurs de biens)



Sources : Eurostat, traitements URF

En commerce extérieur, on distingue traditionnellement les échanges de marchandises ou de « biens » qui nécessitent des moyens de transports, et les échanges de « services » par définition immatériels (services aux entreprises dont les services de transport, voyages, services financiers, d'assurance, de communication, etc.). Les échanges de biens peuvent être exprimés, soit en valeurs des marchandises transportées, soit dans une unité physique, le plus souvent la tonne malgré l'extrême diversité des marchandises et de leurs conditionnements (depuis les pondéreux jusqu'aux matériels électroniques). Les échanges de services sont évidemment exprimés en valeurs.

Le tableau et le graphique ci-dessus montrent que les États membres échangent des biens entre eux pour près des deux-tiers de leurs échanges, importations comme exportations (en valeurs). Par définition, les échanges entre les États de l'UE devraient être équilibrés, puisqu'ils sont « internes » à l'UE. La différence provient du mode de comptabilisation des importations, évaluées « coût assurance fret » ou CAF, et des exportations, évaluées « franco à bord » ou FAB, ainsi que de quelques divergences statistiques.

Le solde des échanges de l'UE avec le reste du monde est globalement bénéficiaire.

Les deux tableaux triangulaires ci-contre donnent les échanges de biens entre États (ou États regroupés pour alléger les tableaux). Les quantités ou valeurs échangées dépendent évidemment des poids économiques et démographiques respectifs, mais aussi de l'éloignement géographique : les États échangent préférentiellement avec leurs voisins immédiats, comme on peut le voir sur les tableaux. À titre d'exemple, le commerce entre l'Allemagne, la France et le Benelux représente 26% des échanges intérieurs à l'UE en valeur et 37% en tonnage (influence des grands ports).

On notera enfin que les marchandises échangées au sein de l'UE « valent » actuellement en moyenne environ 1 662 euros par tonne ; cette moyenne cache évidemment de grandes disparités, comme le montre le tableau ci-contre, relatif aux échanges de la France en 2006 (ces chiffres ne sont plus disponibles depuis cette date, mais les rapports entre eux n'ont pas dû évoluer de façon notable).

Données économiques générales

Commerce extérieur en Europe : structure

► Echanges de biens entre Etats de l'Union européenne en 2014 (milliards d'euros)

	Royaume-Uni Irlande	France	Espagne Portugal	Benelux	Allemagne	Autriche Croatie Slovénie	Italie Malte	Suède Danemark	Tchéquie Slovaquie Hongrie	Grèce Chypre	Finlande pays baltes	Pologne	Roumanie Bulgarie
Royaume-Uni Irlande	35	60	37	135	131	8	35	29	19	3	9	16	5
France			77	153	173	13	72	17	23	3	6	16	8
Espagne Portugal				45	73	6	39	9	12	3	5	9	6
Benelux					116	304	17	59	42	32	5	19	27
Allemagne						108	105	65	143	7	24	88	27
Autriche Croatie Slovénie							10	28	5	37	1	2	8
Italie Malte								1	12	22	7	5	17
Suède Danemark									18	10	1	26	13
R. tchèque Slovaquie Hongrie										34	1	4	33
Grèce Chypre											2	0	1
Finlande pays baltes												14	10
Pologne													5
Roumanie Bulgarie													

Total environ 2 885 milliards d'euros

Sources : Eurostat, traitements URF

► Echanges de biens entre Etats de l'Union européenne en 2014 (millions de tonnes)

	Royaume-Uni Irlande	France	Espagne Portugal	Benelux	Allemagne	Autriche Croatie Slovénie	Italie Malte	Suède Danemark	Tchéquie Slovaquie Hongrie	Grèce Chypre	Finlande pays baltes	Pologne	Roumanie Bulgarie
Royaume-Uni Irlande	25	22	19	76	49	2	8	22	3	1	8	6	1
France			48	124	65	3	34	6	5	2	4	5	2
Espagne Portugal				28	23	21	2	20	5	3	3	4	4
Benelux					142	303	7	19	22	8	3	15	12
Allemagne						49	40	39	50	2	14	52	6
Autriche Croatie Slovénie							11	29	2	33	1	1	6
Italie Malte								1	5	12	5	3	6
Suède Danemark									12	2	1	26	8
R. tchèque Slovaquie Hongrie										27	1	2	36
Grèce Chypre											1	0	1
Finlande pays baltes												16	10
Pologne													3
Roumanie Bulgarie													

Total environ 1 736 millions de tonnes

Sources : Eurostat, traitements URF

► France : aperçus des prix moyens de la tonne transportée en 2006 (euros par tonne transportée)

	Route	Fer	Fluvial	Maritime	Aérien
Au sein de l' UE	1 715	1 320	205	1 109	ns
Importations hors UE	4 519	414	113	586	100 373
Exportations hors UE	2 898	1 083	93	1 781	119 737

Source : SOeS, base de données Sitram

Données économiques générales

Commerce extérieur

Les graphiques ci-dessous fournissent quelques aperçus sur le commerce extérieur de la France. Il s'agit ici surtout des échanges de « biens », qui caractérisent la compétitivité des industries françaises à l'égard de la concurrence internationale. Les pourcentages et ratios ont trait à la **valeur** des biens (et non à leur tonnage).

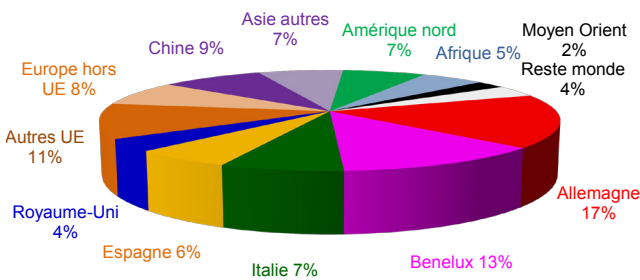
En 2014, les importations de biens s'élèvent à 497 milliards

d'euros et les exportations de biens à 427 milliards d'euros. La balance commerciale (*) est donc déficitaire de 70 milliards d'euros.

(*) Au sens de la comptabilité nationale française, la « balance commerciale » ne concerne que les échanges de biens ; certains pays y incluent aussi les échanges de services.

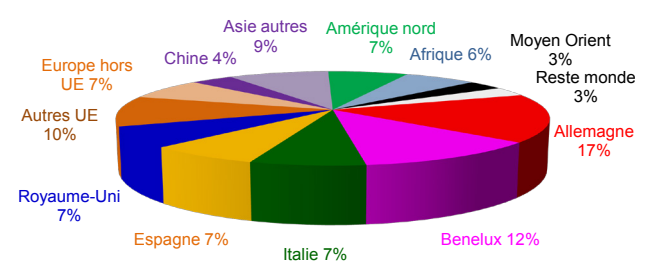
► Structures des échanges de biens par pays et par produits en valeur : année 2014

Structure géographique des importations



Source : Douane

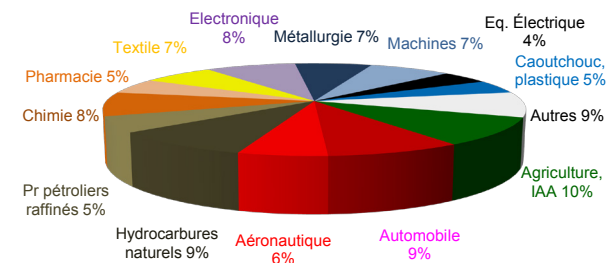
Structure géographique des exportations



Source : Douane

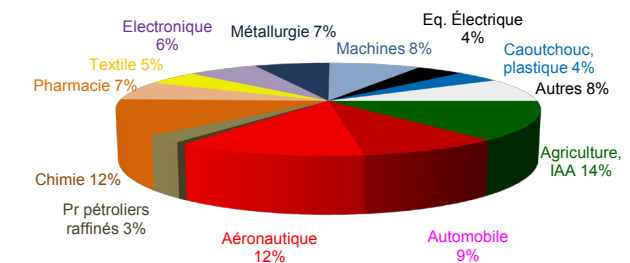
Que ce soit en importations ou en exportations, la France échange environ 50% des biens avec les pays frontaliers.

Structure des importations par produits



Source : Douane

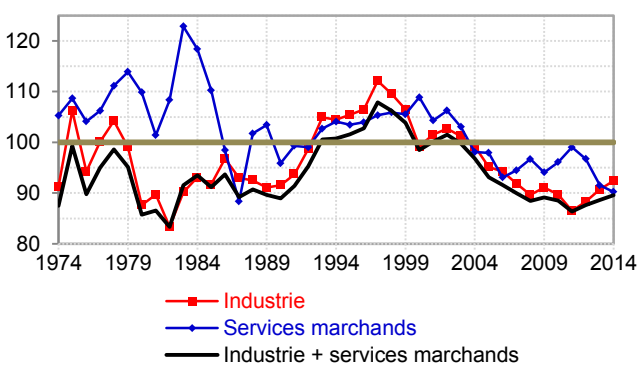
Structure des exportations par produits



Source : Douane

Les importations énergétiques représentent 70 milliards d'euros, soit un montant voisin du déficit de la balance commerciale.

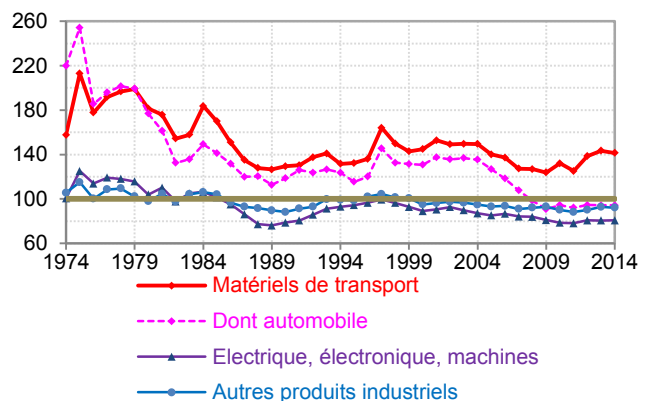
Taux de couverture



Sources : INSEE, Douane

Ces deux graphiques représentent pour différents secteurs économiques le « **taux de couverture** », c'est-à-dire le **rapport entre les exportations et les importations en valeur. La valeur 100 correspond à l'équilibre**, une valeur inférieure à 100 correspond à un déficit de la balance commerciale et inversement. Les échanges de services sont à peu près équilibrés, alors que l'industrie dans

Taux de couverture : détail industrie



Sources : INSEE, Douane

son ensemble présente un taux de couverture de 92. En détaillant plus précisément, on constaterait que trois secteurs de l'industrie dépassent 100 : la construction aéronautique (182), la chimie (126) et la pharmacie (107). Tous les autres secteurs industriels ont un taux de couverture inférieur à 100, du textile (62) aux machines et à la construction automobile (94).

Contribution du transport au produit intérieur brut

Le système ESANE (Élaboration des statistiques annuelles d'entreprises) se substitue à partir de 2009 (pour l'exercice 2008) à l'EAE (enquête annuelle d'entreprise), l'INSEE étant désormais le seul maître d'œuvre de la collecte de données. En outre, le changement

de nomenclature entraîne une modification du périmètre. Dans les transports les secteurs sont très peu modifiés ; cependant le secteur courrier et poste y est maintenant intégré. Les tableaux ci-après correspondent à l'ancien périmètre.

► Valeur ajoutée du transport dans l'économie (milliards d'euros constants)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Transport routier de marchandises	15,6	16,8	17,9	20,0	20,6	17,3	17,3	17,2	17,4	18,3	18,4
Transport routier et urbain de voyageurs	11,2	11,5	11,9	12,6	12,8	13,5	13,6	13,6	14,0	14,3	14,2
Transport ferroviaire	5,7	6,2	6,1	6,2	6,2	5,8	5,4	6,0	5,9	6,2	6,3
Transport fluvial et maritime	1,8	2,1	1,3	1,5	1,8	0,6	3,4	1,2	2,5	1,6	1,3
Transport aérien	5,6	6,0	5,0	5,3	6,1	6,0	7,2	7,1	7,4	7,6	7,9
Auxiliaires de transport et autres	21,3	22,1	25,0	26,6	28,1	28,3	30,0	31,4	31,5	31,6	32,1
Total valeur ajoutée branche transports	61	65	67	72	76	72	77	77	79	80	80
Transport routier de marchandises pour compte propre des entreprises	6	6	19	19	19	21	23	25	25	27	28
Transport routier de voyageurs pour compte propre des entreprises (*)	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Transport individuel en automobile (compte propre des ménages)	117	124	127	133	137	126	130	137	135	132	132
Dépenses des administrations	43	45	47	49	49	52	52	54	56	57	56
Valeur ajoutée totale du transport	228	241	262	276	282	273	284	295	296	298	298
Produit intérieur brut (PIB)	1 656	1 718	1 798	1 887	1 933	1 939	1 998	2 059	2 087	2 117	2 132

(*) chiffre provisionnel pour mémoire

Sources : INSEE, SOeS (comptes satellites 1992, 1996 et 1998) et estimations URF pour le compte propre des entreprises (branche transports : rupture de séries en 2006 et 2009 : passage de la base 2000 à la base 2005, puis à la base 2010)

► Contribution au PIB (pourcentages)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Total valeur ajoutée branche transports	3,7%	3,8%	3,7%	3,8%	3,9%	3,7%	3,8%	3,7%	3,8%	3,8%	3,8%
Transport routier de marchandises pour compte propre des entreprises	0,4%	0,4%	1,1%	1,0%	1,0%	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%	1,3%	1,3%
Transport routier de voyageurs pour compte propre des entreprises	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Transport individuel en automobile (compte propre des ménages)	7,1%	7,2%	7,1%	7,1%	7,1%	6,5%	6,5%	6,7%	6,5%	6,2%	6,2%
Dépenses des administrations	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,5%	2,7%	2,6%	2,6%	2,7%	2,7%	2,6%
Valeur ajoutée totale	13,8%	14,0%	14,6%	14,6%	14,6%	14,1%	14,2%	14,3%	14,2%	14,1%	14,0%

Sources : INSEE, SOeS (comptes satellites 1992, 1996 et 1998) et estimations URF pour le compte propre des entreprises

Les estimations des dépenses de transport (tableau en page 114) comportent nécessairement des doubles comptes, puisque les chiffres d'affaires de certains producteurs sont des marges de transports (consommations intermédiaires) pour d'autres.

Si l'on considère les valeurs ajoutées, on élimine la plupart des doubles comptes. Les tableaux ci-dessus retracent en valeur absolue et en pourcentage par rapport au PIB :

- la valeur ajoutée de la branche des transports (donnant lieu à facturation) ;
- la valeur ajoutée estimée des transports pour compte propre des entreprises (ne donnant pas lieu à facturation à ce titre) ;

- les dépenses de transports individuels des ménages (acquisition et utilisation des automobiles) ;
- les dépenses des administrations.

Les doubles comptes qui subsistent (part des transports facturés dans les dépenses automobiles des ménages et les dépenses des administrations) sont probablement compensés par d'autres dépenses affectées de fait aux transports mais non comptabilisées à ce titre (dépenses régaliennes de police, etc.)

La contribution des transports au PIB évaluée de cette façon était en 2014 de l'ordre de 14%, pourcentage stable depuis dix ans.

Dépense nationale de transport

Dépense de consommation des ménages en transport

► Dépense de consommation des ménages en transports individuels, TVA incluse (milliards d'euros courants)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Achats des véhicules	41,0	42,7	42,7	45,3	43,2	45,1	44,6	46,2	42,6	39,9	40,5
Automobiles	36,5	37,9	37,6	39,8	37,7	40,0	39,6	41,1	37,9	35,4	36,0
Autres véhicules (*)	4,5	4,8	5,2	5,5	5,5	5,1	5,0	5,1	4,8	4,5	4,6
Utilisation des véhicules	67,4	72,0	75,0	78,2	82,9	75,2	79,2	84,1	85,1	84,1	83,4
Pièces détachées, accessoires	2,3	2,4	2,5	2,7	2,8	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,8
Carburants et lubrifiants	30,0	32,7	34,0	34,9	38,1	31,3	34,7	38,9	40,2	38,4	37,0
Entretien et réparations	26,6	28,0	29,2	30,8	31,9	30,7	30,8	31,1	30,5	31,0	31,4
Autres services	8,6	8,9	9,3	9,9	10,2	10,5	11,0	11,4	11,8	12,0	12,3
Assurances automobile	4,4	5,0	5,3	5,7	6,0	6,0	6,1	6,6	7,2	7,6	7,7
Total transports individuels	112,8	119,8	123,0	129,2	132,1	126,2	130,0	137,0	135,0	131,6	131,7

(*) y compris autocaravanes et caravanes

Source : INSEE

► Dépense de consommation des ménages en transports en commun, TVA incluse (milliards d'euros courants)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Transport ferroviaire	3,8	4,0	4,2	4,4	4,8	4,8	4,8	5,1	5,2	5,2	5,1
Transport en commun par route	4,2	4,4	4,6	4,9	5,1	5,1	5,3	5,3	5,4	5,3	5,4
dont taxis	1,0	1,1	1,1	1,2	1,2	1,1	1,2	1,1	1,2	1,2	1,3
Transport aérien	6,1	6,7	7,4	7,8	8,6	8,7	8,6	9,1	9,5	9,7	9,9
Transports urbains	3,2	3,4	3,5	3,7	3,9	4,0	4,1	4,4	4,6	4,8	5,1
Autres transports en commun	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0
Total transports en commun	18,3	19,4	20,7	21,8	23,4	23,7	23,9	24,9	25,7	26,0	26,5

Source : INSEE

► Dépense de transport par rapport à la dépense de consommation finale (pourcentage, milliards d'euros courants)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Dépense de consommation finale des ménages (Mrd€)	906	946	987	1 033	1 067	1 051	1 082	1 107	1 120	1 133	1 139
Dépense de consommation en transports individuels	12,5%	12,7%	12,5%	12,5%	12,4%	12,0%	12,0%	12,4%	12,1%	11,6%	11,6%
Dépense de consommation en transports en commun	2,0%	2,1%	2,1%	2,1%	2,2%	2,3%	2,2%	2,3%	2,3%	2,3%	2,3%
Dépense de consommation en transports	14,5%	14,7%	14,6%	14,6%	14,6%	14,3%	14,2%	14,6%	14,4%	13,9%	13,9%

Source : INSEE

► Dépense de transport par ménage (milliards d'euros courants)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Population (millions)	60,7	61,2	61,6	62,0	62,3	62,6	62,9	63,2	63,5	63,8	64,1
Nombre de ménages (millions)	25,6	25,9	26,2	26,5	26,7	27,0	27,2	27,5	27,7	28,0	28,1
Personnes par ménage	2,4	2,4	2,4	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
Dépense de transport individuel	4,4	4,6	4,7	4,9	4,9	4,7	4,8	5,0	4,9	4,7	4,7
Achats des véhicules (*)	1,6	1,6	1,6	1,7	1,6	1,7	1,6	1,7	1,5	1,4	1,4
Utilisation des véhicules	2,6	2,8	2,9	3,0	3,1	2,8	2,9	3,1	3,1	3,0	3,0
Assurance automobile	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3
Dépense de transport en commun	0,7	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
Dépense de transport totale	5,1	5,4	5,5	5,7	5,8	5,6	5,7	5,9	5,8	5,6	5,6

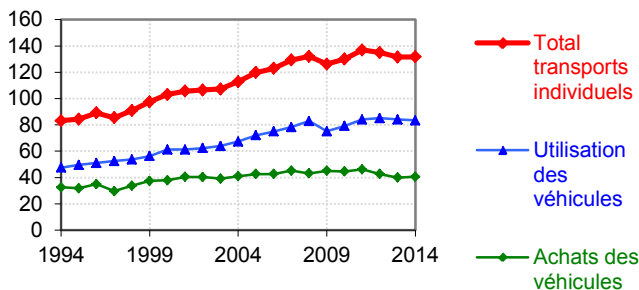
(*) y compris autocaravanes et caravanes

Source : INSEE

Dépense nationale de transport

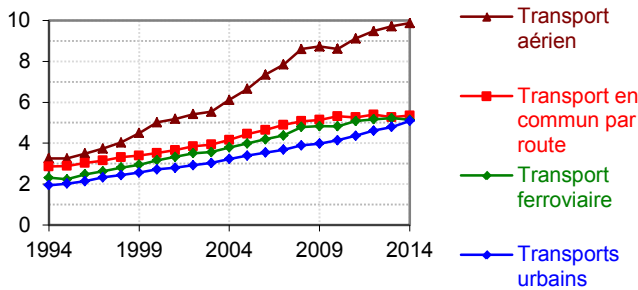
Dépense de consommation des ménages en transport

► Dépense de consommation des ménages en transports individuels (milliards d'euros)



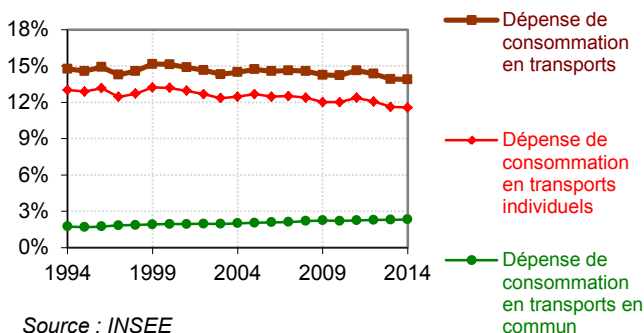
Source : INSEE

► Dépense de consommation des ménages en transports en commun (milliards d'euros)



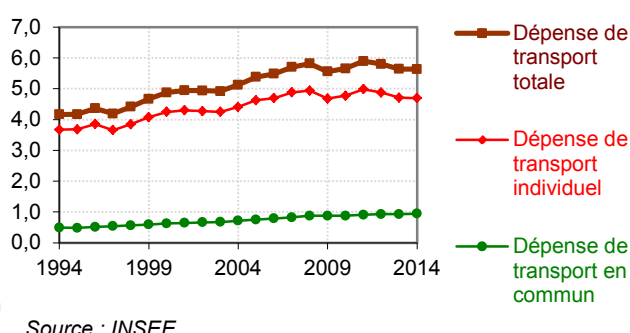
Source : INSEE

► Part dans la dépense de consommation totale (milliards d'euros)



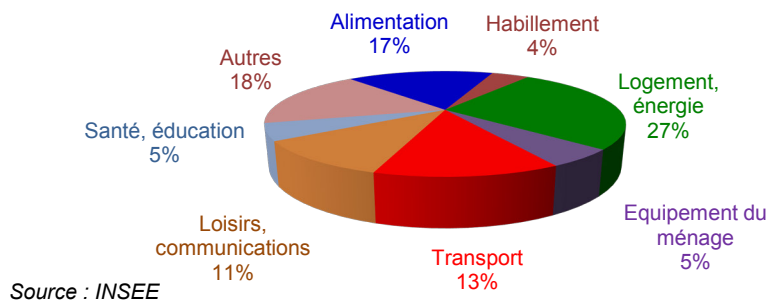
Source : INSEE

► Dépense de consommation par ménage (milliards d'euros)



Source : INSEE

► Structure de la dépense de consommation des ménages en 2014



Source : INSEE

Les chiffres qui sont retracés sur les tableaux et les graphiques concernent uniquement les dépenses que les ménages consacrent à leurs propres déplacements. Ils sont loin de représenter la part réelle des transports dans leurs dépenses, puisque presque tous les services ou marchandises achetés par les particuliers comportent des coûts d'acheminement qui sont évidemment inclus dans les prix de vente.

Les dépenses en **transports individuels** comportent :

- les achats de véhicules (neufs ou d'occasion) qui en comptabilité publique ne sont pas considérés comme des investissements mais comme des dépenses courantes,
- les dépenses d'utilisation (la catégorie « autres services » comporte entre autres les péages, les redevances de stationnement, les locations de voitures, les auto-écoles),
- les assurances : différence entre les primes et les remboursements de sinistres.

Les dépenses en **transports en commun** donnent lieu au paiement à des entreprises de « transport public de voyageurs », qu'elles soient publiques ou privées : SNCF, RATP, sociétés de transports routiers de voyageurs, taxis, compagnies aériennes, compagnies maritimes, remontées mécaniques, sociétés de déménagement, transports urbains de voyageurs (autobus, métros, tramways).

Les dépenses de transports sont ici rapportées à la « dépense de consommation finale » des ménages, c'est-à-dire l'ensemble des sommes déboursées par les ménages (*)

La part de la dépense des ménages en transports représente, par rapport à leur dépense de consommation finale, environ 14% (« coefficient budgétaire » des transports).

(*) à distinguer de la « consommation finale effective » qui comporte, en plus de la dépense de consommation, les consommations en nature de services publics, encore désignés par « transferts sociaux ».

Dépense nationale de transport

Dépenses des administrations publiques en transport

► Dépense des administrations publiques centrales pour le transport

Administrations publiques centrales (APUC) : l'Etat et ses organismes centraux
(milliards d'euros courants TTC)

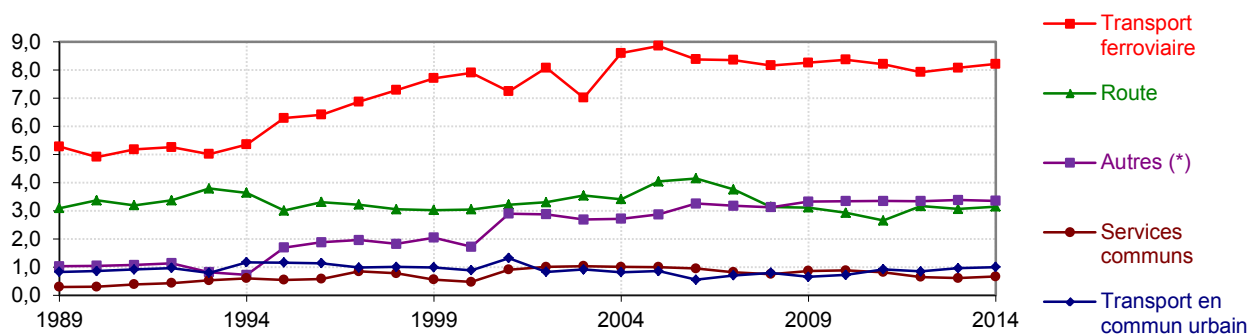
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
APUC dépenses de fonctionnement en transport											
Transport en commun urbain	0,8	0,8	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7
Route	1,9	2,0	2,5	2,3	1,6	1,3	1,3	1,3	1,4	1,3	1,3
Transport ferroviaire	5,9	5,9	5,3	5,7	5,6	7,3	7,4	7,5	7,6	7,5	7,5
Autres (*)	2,0	2,1	2,4	2,4	2,5	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,5
Services communs	0,7	0,7	0,9	0,8	0,7	0,8	0,8	0,8	0,6	0,6	0,6
Total	11,2	11,5	11,5	11,6	11,0	12,5	12,7	12,7	12,8	12,6	12,6
APUC dépenses d'investissement en transport											
Transport en commun urbain	0,0	0,0	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,4	0,2	0,3	0,3
Route	1,5	2,1	1,7	1,4	1,5	1,8	1,6	1,3	1,8	1,8	1,9
Transport ferroviaire	2,7	3,0	3,1	2,7	2,6	1,0	0,9	0,7	0,3	0,6	0,7
Autres (*)	0,7	0,8	0,9	0,8	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8
Services communs	0,3	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1
Total	5,3	6,1	5,8	5,2	5,0	3,7	3,5	3,2	3,1	3,5	3,8
APUC dépenses totales en transport											
Transport en commun urbain	0,8	0,9	0,5	0,7	0,8	0,7	0,7	0,9	0,8	1,0	1,0
Route	3,4	4,0	4,1	3,8	3,1	3,1	2,9	2,7	3,2	3,1	3,1
Transport ferroviaire	8,6	8,9	8,4	8,4	8,2	8,3	8,4	8,2	7,9	8,1	8,2
Autres (*)	2,7	2,9	3,3	3,2	3,1	3,3	3,3	3,3	3,3	3,4	3,4
Services communs	1,0	1,0	0,9	0,8	0,7	0,9	0,9	0,8	0,6	0,6	0,7
Total	16,6	17,6	17,3	16,8	16,0	16,2	16,2	15,9	15,9	16,1	16,4
Dont charges de retraite incluses dans les dépenses de fonctionnement											
RATP	0,0	0,2	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6
Route (Carcept + Fongecfa)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
SNCF	2,5	2,6	2,6	2,9	2,9	3,0	3,1	3,3	3,4	3,4	3,4
Dont service d'amortissement de la dette SNCF incluse dans les dépenses d'investissements jusqu'en 2007											
SAAD	0,7	0,7	0,6	0,4							

Sources : DGFIP, SOeS

(à partir de 2009, les subventions à RFF sont regroupées en fonctionnement)

(*) fluvial, maritime, aérien ; les versements à l'établissement national des invalides de la Marine (ENIM) ne figurent pas dans ce tableau

► Dépenses - fonctionnement et investissement - des administrations publiques centrales en transports (milliards d'euros courants)



Sources : DGFIP, SOeS

(*) fluvial, maritime, aérien

Les **dépenses de fonctionnement** (ou « dépenses courantes ») sont les salaires et charges du personnel, l'entretien courant, les réparations, le petit matériel, les services, les frais financiers, etc. ; Les **dépenses d'investissements** (ou dépenses en capital ou encore formation brute de capital fixe) sont les acquisitions

d'immobilisations en général : infrastructures, gros matériel dont les véhicules de transport.

En 2014, les dépenses de l'État pour le ferroviaire représentent environ 50% du total et pour la route 19%. En vingt ans, l'État a dépensé environ 2,4 fois plus pour le ferroviaire que pour la route.

Dépense nationale de transport

Dépenses des administrations publiques en transport

► Dépense des administrations publiques locales pour le transport

Administrations publiques locales (APUL) : les collectivités territoriales (régions, départements, communes, organismes locaux à comptabilité distincte, ainsi que le syndicat des transports d'Ile de France STIF)
(milliards d'euros courants TTC)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
APUL dépenses courantes en transport											
Transport en commun (*)	12,5	13,3	14,0	14,5	15,5	16,7	17,2	18,5	19,0	20,0	20,4
Route	3,4	3,3	3,3	3,4	3,7	4,1	5,0	5,2	5,3	5,4	5,3
Transport ferroviaire et autres (**)	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,7	0,6	0,6
Total	16,5	17,2	18,0	18,6	19,9	21,6	23,0	24,4	25,0	26,0	26,3
APUL dépenses en capital en transport											
Transport en commun (*)	3,1	2,9	3,6	4,0	3,4	2,6	2,9	3,4	3,8	4,0	3,8
Route	8,3	8,5	9,4	10,5	10,2	10,2	9,3	9,5	9,7	10,0	8,7
Transport ferroviaire et autres (**)	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	1,0	0,8	0,9	1,1	1,2	1,1
Total	12,0	12,1	13,8	15,3	14,4	13,9	13,0	13,7	14,6	15,3	13,6
APUL dépenses totales en transport											
Transport en commun (*)	15,5	16,2	17,6	18,5	18,9	19,3	20,2	21,8	22,8	24,0	24,1
Route	11,7	11,7	12,7	13,9	14,0	14,4	14,3	14,6	15,0	15,4	14,0
Transport ferroviaire et autres (**)	1,2	1,3	1,4	1,5	1,5	1,8	1,6	1,7	1,8	1,9	1,7
Total	28,5	29,3	31,7	33,9	34,4	35,5	36,0	38,2	39,6	41,3	39,9

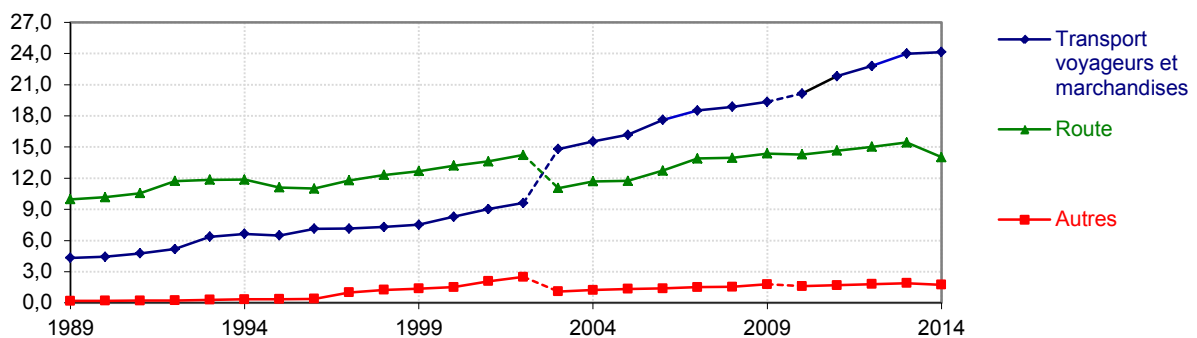
(*) y compris marchandises à partir de 2010 ; y compris transport scolaire (2,6 Mrd euros en 2014)

(**) changement de définition en 2010

Les nomenclatures comptables ont été profondément réformées en 2004 (réropolation pour 2003)

Sources : DGFIP, SOeS

► Dépenses - fonctionnement et investissement - des administrations publiques locales en transports (milliards d'euros courants)



Sources : DGFIP, SOeS

En raison des modifications apportées à la comptabilité des collectivités locales, leurs dépenses ont été réaffectées depuis 2003. Le chapitre « voirie », recouvre maintenant les seules dépenses effectivement consacrées à la route. Les chiffres ont été réropolés, d'où une rupture de série en 2003.

Les collectivités locales gèrent plus d'1 million de kilomètres de routes et de rues sans compter les chemins ruraux (voir page 8), et consacrent environ 35% de leurs dépenses de transport à l'entretien et à la modernisation de ce réseau. Les départements se sont vus transférer environ 16 000 km de routes nationales ; ce transfert a eu lieu entre 2006 et 2008.

L'État compense les dépenses nouvelles correspondantes par des dotations ou des transferts de fiscalité.

Par ailleurs, l'année 1997 avait été marquée par la régionalisation partielle des trains express régionaux. Celle-ci est devenue totale au 1er janvier 2002. L'État compense les dépenses nouvelles imposées aux régions par ce transfert de compétences et de charges, au titre du « contrat de croissance et de solidarité », par un abondement des dotations générales de décentralisation, indexées sur les prix à la consommation (et partiellement sur le PIB jusqu'en 2006).

Dépense nationale de transport

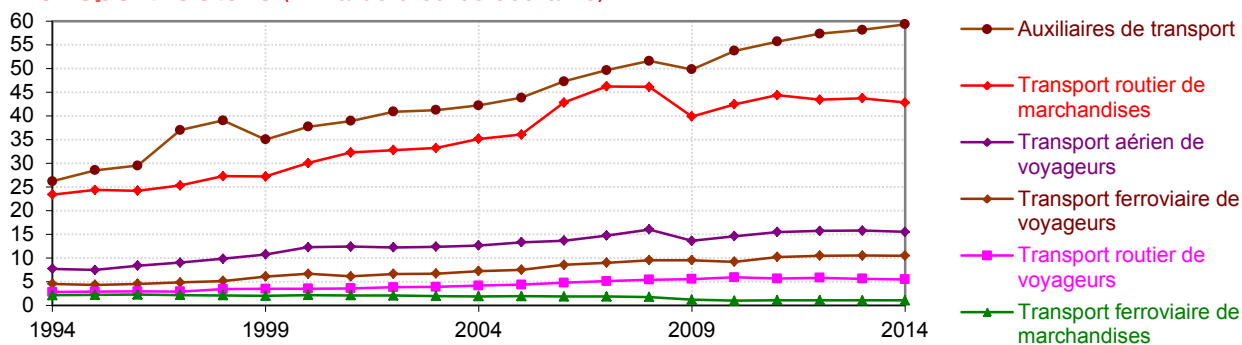
Dépense de transport dans l'économie

► Dépense de transport dans l'économie (compte d'autrui et compte propre, milliards d'euros courants)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Transport routier de marchandises	35,1	36,0	42,8	46,2	46,1	39,9	42,4	44,3	43,4	43,7	42,8
Autres transports de marchandises	1,8	3,0	3,5	3,8	3,9	3,9	4,2	4,3	4,3	4,2	4,0
Transport ferroviaire de marchandises	1,9	1,9	1,8	1,9	1,8	1,2	1,0	1,1	1,1	1,0	1,0
Transport fluvial	0,5	0,5	0,7	0,7	0,8	0,6	0,7	0,7	0,6	0,7	0,7
Transport maritime	7,1	8,0	9,6	11,4	12,1	9,8	12,5	12,5	13,8	13,7	14,2
Transport aérien de marchandises	2,1	2,5	2,6	2,7	2,8	3,1	3,3	3,7	4,1	3,8	3,7
Transport facturé de marchandises	49	52	61	67	68	59	64	67	67	67	66
Transport routier de voyageurs	4,2	4,4	4,8	5,1	5,4	5,6	5,9	5,6	5,8	5,6	5,5
Transport urbain de voyageurs	8,8	8,9	8,9	9,4	9,8	10,2	10,6	10,7	11,3	11,7	11,9
Transports de voyageurs autres (taxis)	3,4	3,4	3,7	3,7	3,7	4,0	4,2	4,0	4,2	4,3	4,3
Transport ferroviaire de voyageurs	7,2	7,5	8,5	9,0	9,5	9,5	9,2	10,2	10,5	10,5	10,5
Transport aérien de voyageurs	12,6	13,3	13,7	14,7	16,0	13,6	14,6	15,5	15,7	15,8	15,5
Transport facturé de voyageurs	36	37	40	42	44	43	45	46	47	48	48
Auxiliaires de transport	42	44	47	50	52	50	54	56	57	58	59
Total transport facturé (compte d'autrui)	127	133	148	158	164	151	162	168	172	173	173
Transport routier de marchandises pour compte propre des entreprises	17	18	19	19	19	21	23	25	25	27	28
Transport routier de voyageurs pour compte propre des entreprises	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Transport individuel en automobile (compte propre des ménages)	117	124	127	133	137	126	130	137	135	132	132
Dépenses des administrations	44	46	47	49	49	52	52	54	56	57	56
Dépenses des APUC	16	17	17	17	16	16	16	16	16	16	16
Dépenses des APUL	28	28	30	32	33	36	36	38	40	41	40

Sources : INSEE, SOeS (CCTN et comptes satellites 1992, 1996 et 1998), estimations URF (compte propre des entreprises)
(transport facturé : rupture de séries en 2006 et en 2009 : passage de la base 2000 à la base 2005, puis à la base 2010)

► Transport facturé (milliards d'euros courants)



Sources : INSEE, SOeS et estimations URF

Le **transport facturé** (ou transport effectué pour le «compte d'autrui») regroupe les prestations de toutes natures, matérielles et immatérielles, qui donnent lieu à facturation de la part des entreprises de la branche des transports. Il s'agit, soit de «marges de transport» (consommations intermédiaires) pour les prestations facturées aux entreprises des autres branches, soit de «consommations finales» pour les prestations facturées aux particuliers (ménages) ou aux administrations.

La catégorie des «auxiliaires de transport» désigne des prestataires de services tels que les agences de voyages, organisateurs de collecte et de transport de fret, messagerie, ainsi que les gestionnaires d'infrastructures (sociétés d'autoroutes, de parkings, d'aéroports, etc., et RFF depuis 1997).

Le **transport pour «compte propre»** désigne :

- les transports effectués par leurs propres moyens par les entreprises n'appartenant pas à la branche des transports ; ces transports ne sont pas appréhendés comme tels par les comptes nationaux. Ils sont évalués, non sans difficulté, dans le cadre des «comptes satellites» : dans le tableau ci-dessus les chiffres ont été déterminés par interpolation et extrapolation, en utilisant quelques points connus, ils sont donc approximatifs ;
- les déplacements effectués par les particuliers, c'est à dire leurs dépenses d'acquisition et d'utilisation de véhicules personnels.

Les chiffres ci-dessus ne doivent pas être additionnés, car ils comportent des doubles comptes en raison des facturations croisées, de la sous-traitance, etc.

Dépense nationale de transport

Investissements publics en infrastructures

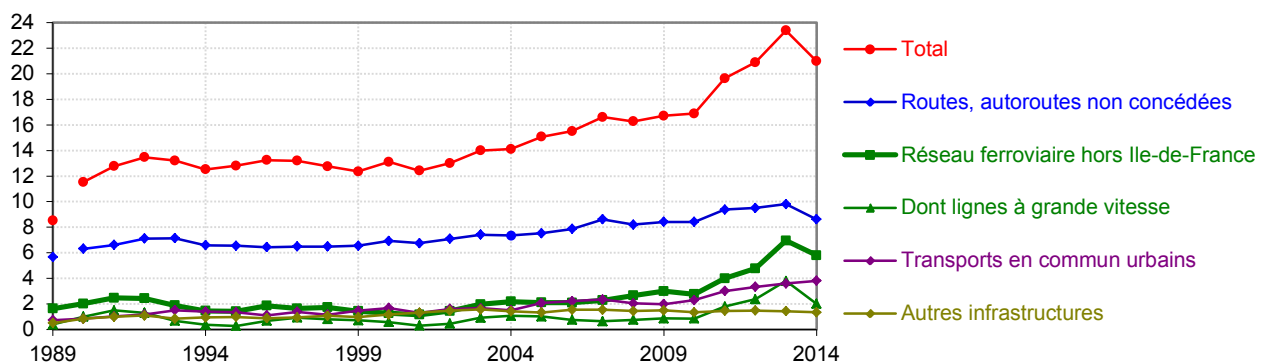
► Investissements publics en infrastructures (milliards d'euros courants)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Routes, autoroutes non concédées	7,4	7,5	7,9	8,6	8,2	8,4	8,4	9,4	9,5	9,8	8,6
Routes nationales, autoroutes non concédées	1,7	1,8	1,9	1,5	1,6	1,6	1,3	1,1	1,0	1,0	1,0
Routes départementales et locales	5,7	5,7	5,9	7,1	6,6	6,8	7,1	8,3	8,5	8,8	7,6
Réseau ferroviaire hors Ile-de-France	2,2	2,1	2,1	2,3	2,7	3,0	2,8	4,0	4,8	7,0	5,8
Lignes à grande vitesse	1,1	1,0	0,8	0,6	0,7	0,9	0,9	1,8	2,4	3,8	2,0
Réseau principal hors LGV	1,1	1,1	1,3	1,6	1,9	2,1	1,9	2,2	2,4	3,2	3,8
Transports en commun urbains	1,5	2,1	2,2	2,3	2,0	2,0	2,3	3,0	3,3	3,6	3,8
Transilien (RFF Ile-de-France)	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,5	0,5	0,6	0,9	1,0
RATP	0,4	0,6	0,5	0,5	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,9
TCU de province	0,8	1,3	1,4	1,6	1,1	0,9	1,2	1,7	1,9	2,0	1,9
Autres infrastructures (*)	1,4	1,3	1,5	1,5	1,4	1,5	1,3	1,5	1,5	1,4	1,3
Total infrastructures de transport	14,1	15,1	15,5	16,6	16,3	16,7	16,9	19,7	20,9	23,4	21,0

(*) ports, aéroports, voies navigables

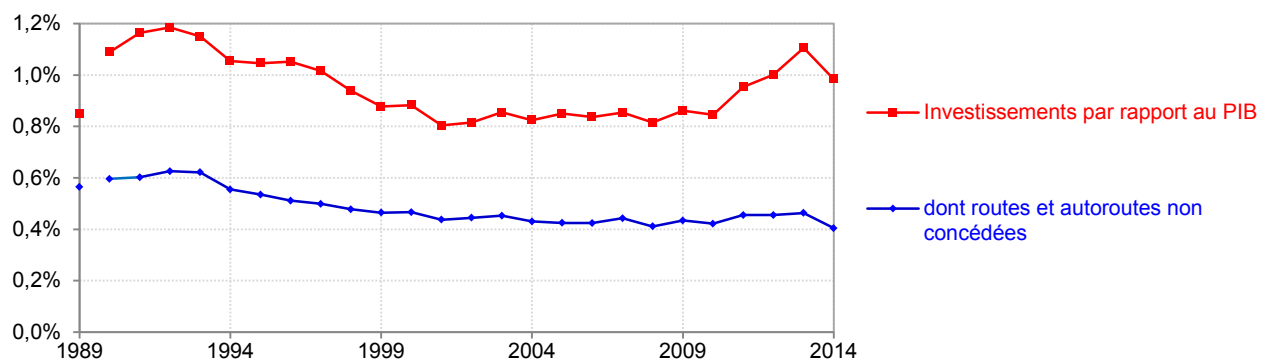
Sources : DGFIP, SOeS, divers

► Investissements publics en infrastructures de transport (milliards d'euros)



Sources : DGFIP, SOeS, divers (séries modifiées à partir de 1990)

► Investissements publics en infrastructures de transport (pourcentage du PIB)



Sources : DGFIP, SOeS, divers (séries modifiées à partir de 1990)

En moyenne, les administrations publiques, Etat et collectivités locales consacrent aux infrastructures de transports entre 0,8% et 1% du PIB par an, dont environ 50% à 60% pour les routes (on retrouve des proportions du même ordre pour l'ensemble des pays de l'OCDE).

Le réseau concédé n'est pas pris en compte dans ces chiffres, puisque les investissements correspondants sont exclusivement financés par les usagers via les péages ; à titre indicatif, les investissements correspondants représentent actuellement environ 0,1% du PIB par an.

Dépense nationale de transport

Emploi direct dans les transports

► Emploi direct dans les transports [salariés et non salariés] hors intérim (milliers de personnes)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Transport ferroviaire (SNCF et privés)	184	179	176	173	173	171	169	165	163	162	159
Transport urbain et routier de voyageurs (**)	221	223	224	232	233	241	246	255	260	266	271
<i>dont taxis (***)</i>	38	39	41	43	43	46	47	47	48	50	50
Transports routiers de marchandises (*)	352	352	361	377	377	368	374	381	378	376	375
Transports maritime et fluvial	16	16	16	17	16	17	17	17	17	17	17
Transport aérien	75	76	76	76	77	74	72	71	70	66	65
Auxiliaires des transports	262	263	264	270	271	262	264	263	262	262	263
<i>dont manutention entreposage</i>	83	83	86	91	96	91	94	97	97	98	101
<i>dont gestion infrastructures</i>	62	62	61	63	63	63	66	65	66	66	65
<i>dont organisation de transport de fret</i>	116	117	115	114	110	106	102	99	97	96	95
Agences de voyage	47	47	48	49	48	45	45	45	45	45	45
Total emplois directs	1 157	1 156	1 165	1 194	1 195	1 178	1 186	1 197	1 195	1 195	1 195
Intérimaires	nd	nd	54	56	47	48	56	54	54	59	64

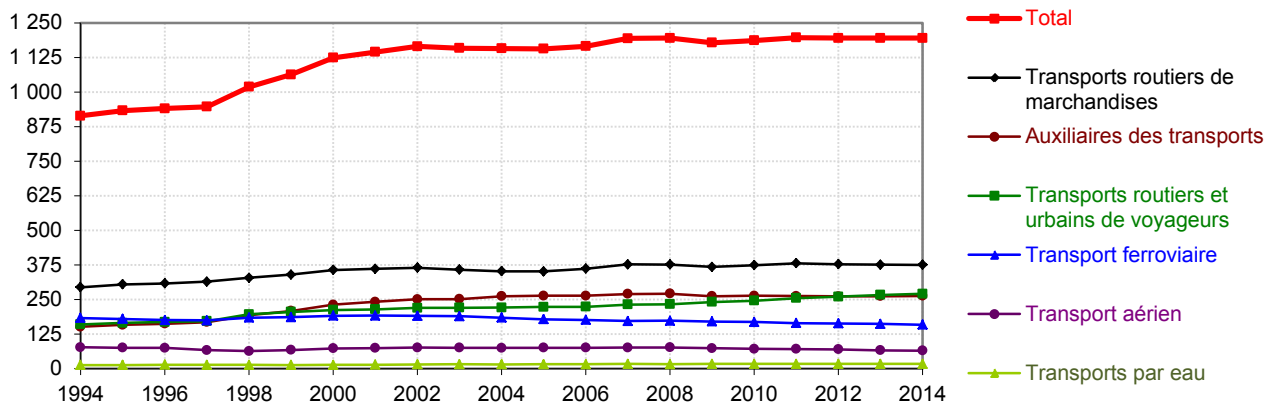
(*) compte d'autrui seul

(**) y compris RATP (43 200 en 2014)

(***) estimation approximative

Sources : INSEE, SOeS, Pôle Emploi, Unistatis, estimations URF

► Emploi direct dans les transports [salariés et non salariés] hors intérim (milliers de personnes)



Sources : Pôle emploi, INSEE, SOeS, estimations URF

Les chiffres du tableau précédent sont approximatifs ; ils diffèrent selon les sources. En outre, il y a eu en 2008 des changements de nomenclatures. On peut cependant estimer que, hors administrations publiques, l'emploi direct dans les transports s'établit fin 2014 à plus de 1 200 000 personnes (avec les intérimaires) réparties à peu près par moitié entre sédentaires et « roulants ». Sur le total, environ 1 140 000 sont salariés et 60 000 sont non-salariés (7% à 8% des chauffeurs routiers et 65% des chauffeurs de taxis sont des artisans).

En une quinzaine d'années, l'effectif total consacré directement aux transports avait augmenté de plus de 25%. Il avait diminué en 2009, surtout dans les transports routiers de marchandises

et les activités auxiliaires ; il est stable depuis 2011 et a retrouvé son niveau de 2008.

Les chiffres des emplois directs sont à comparer au total des emplois en France, soit environ 26,5 millions (salariés et non-salariés) ; le transport professionnel occupe donc environ 4,5% des personnes ayant un emploi.

A cet effectif, il conviendrait d'ajouter le personnel régulièrement ou occasionnellement consacré aux transports pour compte propre des marchandises (probablement plus de 100 000 salariés), des différents services (difficile à apprécier) et des administrations.

Au total et sur longue période, les transports sont créateurs d'emplois, à la différence d'autres secteurs de l'économie.

Emplois liés à la route

► **Emploi liés à la route en 2014** (milliers de personnes)

activités de production	541	matières premières et services	315	industrie manufacturière, énergie	175
				services	140
	industrie automobile	226		construction automobile	125
				équipements, accessoires	78
				carrosserie, remorques, caravanes	24
	usage de l'automobile	635	ventes, réparation, démolition, recyclage, contrôle technique, location courte durée		
assurances, experts, crédits			83		
auto-écoles, permis de conduire			24		
sport, presse, édition, divers			13		
vente de carburants			30		
transport	985	transports routiers de marchandises et de voyageurs, auxiliaires de transports			951
		police, enseignement, santé, administration			34
infrastructures	127	construction et entretien des routes			127
TOTAL	2 288	près de 2,3 millions de personnes			

Source : CCFA, CNPA, SESSI, INSEE, SOeS

Comptes de la route

Recettes spécifiques des administrations

► Recettes spécifiques des administrations provenant de la route (milliards d'euros courants)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Certificats d'immatriculation (cartes grises)	1,5	1,6	1,8	1,9	2,0	1,9	1,9	2,1	2,1	2,0	2,1
Vignettes (1)	0,1	0,1	0,0								
Taxes sur l'assurance automobile	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,3	3,4	3,2	3,2	3,3
Taxe sécurité sociale sur l'assurance automobile (2)	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0
Taxe sur les voitures de sociétés	0,8	0,9	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0	0,9	1,0	0,9	0,8
Taxe à l'essieu	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Taxes sur les carburants : TICPE et TVA sur TICPE	29,6	28,9	29,3	29,0	28,5	28,2	28,2	28,6	28,2	28,4	28,2
Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) (3)		0,02	0,00	0,32	0,31	0,4	0,5	0,5	0,6	0,8	0,7
Fonds d'investissement routier et transports (DOM)	0,5	0,49	0,48	0,48	0,46	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Redevance domaniale (autoroutes concédées) (4)	0,15	0,15	0,16	0,17	0,17	0,18	0,19	0,19	0,20	0,30	0,31
Taxe d'aménagement du territoire (aut. concédées) (5)	0,49	0,50	0,51	0,53	0,52	0,53	0,54	0,54	0,54	0,54	0,57
Total fiscalité automobile spécifique	37,7	37,2	37,9	38,0	37,4	37,1	37,3	38,0	37,4	37,8	37,6
Dividendes des sociétés mixtes d'autoroutes	0,14	0,30									
Amendes forfaitaires de la circulation (6)	0,64	0,71	0,53	0,67	0,74	0,93	0,96	1,51	1,63	1,67	1,58

(1) Au profit des départements ; totalement supprimée en 2006 ; une taxe à l'achat a été instituée en 2008

(2) versée au budget général en 2004, à la Sécurité sociale à partir de 2005

(3) En fonction du taux d'incorporation d'agrocarburant

(4) Au profit de l'AFITF à partir de 2005

(5) Au profit de l'AFITF à partir de 2006

(6) Les amendes forfaitaires sont reversées en général aux communes, et en Ile-de-France aux communes, à la région et au STIF

Les amendes au titre du contrôle-sanction automatisé sont partiellement versées à l'AFITF (voir tableau ci-dessous)

Sources : SOeS, CPDP, FFSA, CCFA, DGR, calculs et estimations URF

Les recettes spécifiques sont surtout liées à l'usage de l'automobile et dans une moindre mesure à sa possession. Elles proviennent à plus de 75% des accises sur les carburants : taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE ex-TIPP, voir pages 120 et 121) et autres taxes : redevance au fonds de soutien aux hydrocarbures, taxe parafiscale de l'Institut français du pétrole, taxe sur les huiles de base, timbre douanier, etc., la TICPE et la

plupart des autres taxes étant elles-mêmes assujetties à la TVA au taux plein, ce qui confère ipso facto un caractère spécifique à la TVA sur les taxes spécifiques.

Au total, les recettes spécifiques apportées par la route aux administrations publiques (État et collectivités locales) s'établissent en 2014 à environ 38 milliards d'euros.

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)

L'AFITF, établissement public à caractère administratif, a été créée en 2004 en vue de contribuer au financement des infrastructures de transport. Au titre de dotation en capital initial, elle a reçu 4 milliards

d'euros provenant de la cession par l'Etat des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes. Ses ressources et ses dépenses annuelles sont résumées dans le tableau ci-dessous.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Recettes (milliards d'euros)										
Dividendes des sociétés d'autoroutes	0,33									
Dotation privatisation (4 Mrd€ au total)		1,27	1,47	1,26						
Redevance domaniale	0,16	0,16	0,17	0,17	0,18	0,19	0,19	0,20	0,30	0,31
Taxe d'aménagement du territoire		0,51	0,53	0,52	0,53	0,54	0,54	0,54	0,54	0,57
Amendes radar		0,10	0,10	0,12	0,12	0,13	0,18	0,27	0,17	0,20
Subvention budgétaire					1,60	1,25	0,97	0,90	0,56	0,66
Divers		0,06	0,00		0,15					
Produits exceptionnels					0,01	0,02	0,40	0,00	0,00	0,00
Total	0,49	2,11	2,26	2,08	2,58	2,12	2,29	1,91	1,57	1,74
Dépenses (milliards d'euros)										
Routes	0,45	0,97	0,98	0,81	1,06	0,77	0,87	0,76	0,66	0,70
Ferroviaire	0,44	0,53	0,81	0,92	1,01	1,05	0,69	0,64	0,73	0,67
Transport en commun urbain	0,00	0,12	0,30	0,28	0,26	0,19	0,27	0,32	0,35	0,27
Autres	0,02	0,06	0,09	0,10	0,14	0,14	0,16	0,14	0,17	0,07
Total	0,91	1,69	2,17	2,11	2,47	2,16	1,98	1,86	1,91	1,71

Sources : AFITF ; Sénat

Dépenses des administrations

► Dépenses des administrations pour la route (milliards d'euros courants)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
APUC dépenses de fonctionnement	1,9	2,0	2,5	2,3	1,6	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
APUL dépenses de fonctionnement (*)	3,4	3,3	3,3	3,4	3,7	4,1	5,0	5,2	5,3	5,4	5,3
APU dépenses de fonctionnement	5,2	5,2	5,8	5,7	5,4	5,5	6,3	6,5	6,6	6,7	6,5
APUC dépenses d'investissement	1,5	2,1	1,7	1,4	1,5	1,8	1,6	1,3	1,6	1,3	1,9
dont infrastructures routières	1,7	1,8	1,9	1,5	1,6	1,6	1,3	1,1	1,0	1,0	1,0
APUL dépenses d'investissement (*)	8,3	8,5	9,4	10,5	10,2	10,2	9,3	9,5	9,7	10,0	8,7
dont infrastructures routières (*)	8,3	8,5	9,4	10,5	10,2	10,2	9,3	9,5	9,7	10,0	8,7
APU dépenses d'investissement	9,9	10,6	11,1	11,9	11,7	12,0	10,9	10,8	11,3	11,4	10,6
dont infrastructures routières	10,0	10,3	11,4	12,1	11,8	11,9	10,6	10,5	10,7	11,0	9,7
APU DÉPENSES TOTALES	15,1	15,8	16,9	17,6	17,1	17,5	17,2	17,3	17,9	18,1	17,2
APUC dépenses totales	3,4	4,0	4,1	3,8	3,1	3,1	2,9	2,7	2,8	2,7	3,1
APUL dépenses totales	11,7	11,7	12,7	13,9	14,0	14,4	14,3	14,6	15,0	15,4	14,0

(*) APUL : séries modifiées à partir de 2003

Sources : DGFIP et SOeS

Par suite de changements dans les règles de comptabilité des collectivités locales (voir page 113), les séries présentent une rupture en 2003 ; il semble que les affectations nouvelles rendent mieux compte des dépenses consacrées spécifiquement à la route. Les dépenses ainsi retracées sont exprimées TVA incluse. Elles ne tiennent pas compte des dépenses régaliennes telles que la police de la route, ni de la quote-part des dépenses communes aux différents services du ministère chargé des transports. En contrepartie, certaines dépenses de voirie n'ont pas particulièrement pour objet de favoriser la circulation automobile, mais au contraire de lui apporter des restrictions et des entraves.

Enfin, le financement des routes revêt une certaine complexité.

- L'État : gestionnaire de son réseau, il se paye à lui-même la TVA sur les travaux routiers ; il alimente par ailleurs les finances des départements par les «dotations globales» de fonctionnement et d'équipement (au titre du « contrat de croissance et de solidarité »).
- Les régions, qui ne sont pas gestionnaires de voiries, contribuent aux investissements nationaux par les contrats de projets État-région (CPER) et acquittent donc la TVA sur ces travaux sans

pouvoir la récupérer ; elles subventionnent des travaux sur routes départementales d'intérêt régional.

- Les départements, gestionnaires de voiries, récupèrent la TVA sur leurs travaux, mais avec retard et par le biais du fonds de compensation (FCTVA ; les reversements de TVA ont d'ailleurs été anticipés au titre du plan de relance) ; ils font parfois des apports à l'État au titre des CPER ; ils subventionnent certains travaux sur voiries communales.

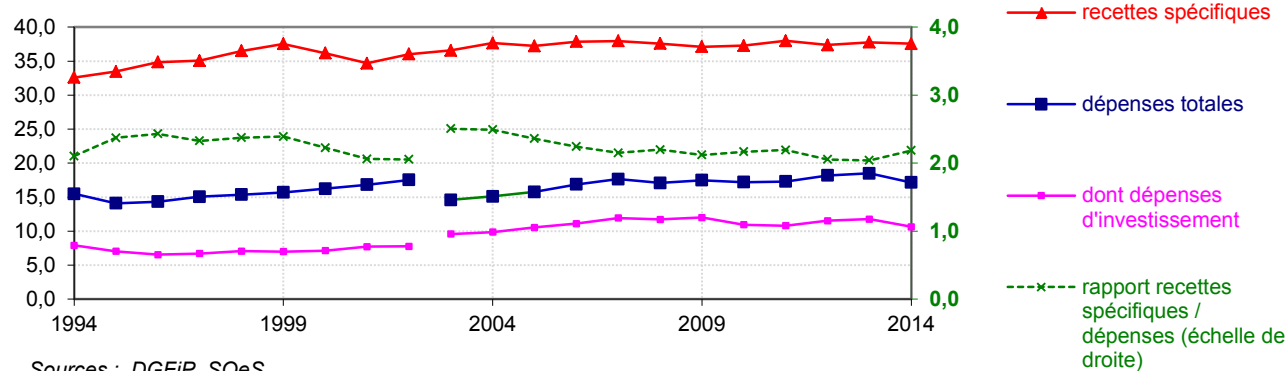
- Les communes sont gestionnaires de voiries.

Il existe donc des doubles comptes dans les dépenses enregistrées par la comptabilité nationale, et des prises en compte indues de TVA.

Faute de mieux, on considérera qu'il y a compensation entre les omissions, les doubles comptes et les dépenses non spécifiquement «routières».

En 2014, les dépenses pour la route, ainsi évaluées, se seraient élevées à environ 17 milliards d'euros, soit en baisse de 1 milliard d'euros par rapport à 2013.

► Recettes spécifiques et dépenses des administrations publiques pour la route (milliards d'euros courants, séries modifiées à partir de 2003)



Sources : DGFIP, SOeS

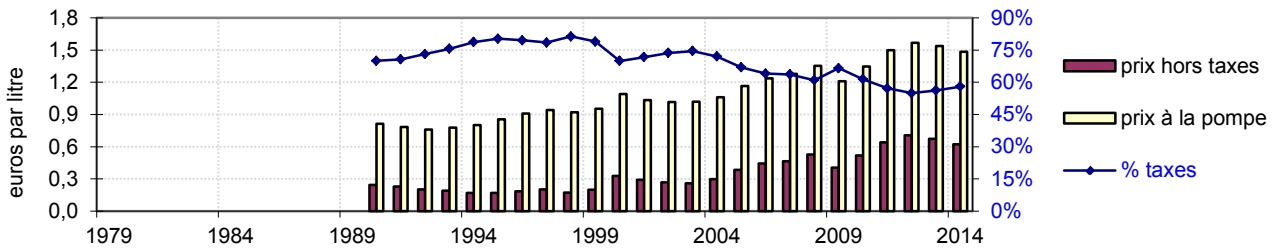
Le graphique ci-dessus montre que les administrations publiques, année après année, **reçoivent de la route en recettes spécifiques** plus de 2 fois plus qu'elles ne lui consacrent de dépenses,

ou encore que l'excédent apporté par la route s'élève à environ **20 milliards d'euros**.

Comptes de la route

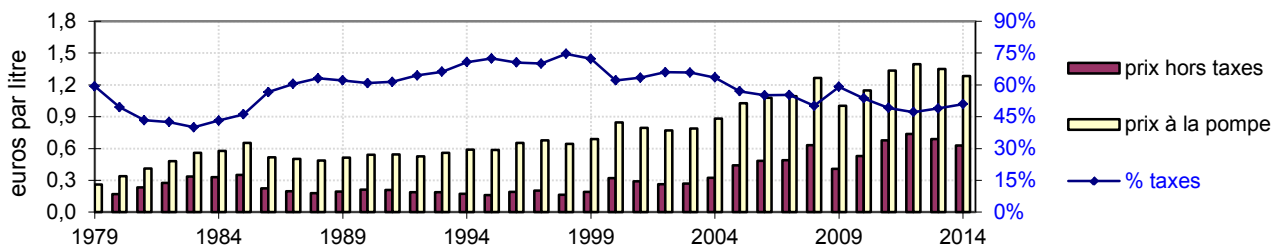
Carburants

► Supercarburant sans plomb 95 : évolution des prix en moyenne annuelle (euros courants par litre et pourcentages de taxes)



Source : CPDP

► Gazole : évolution des prix en moyenne annuelle (euros courants par litre et pourcentages de taxes)



Source : CPDP

La « **taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques** » (**TICPE**) est l'ancienne TIPP.

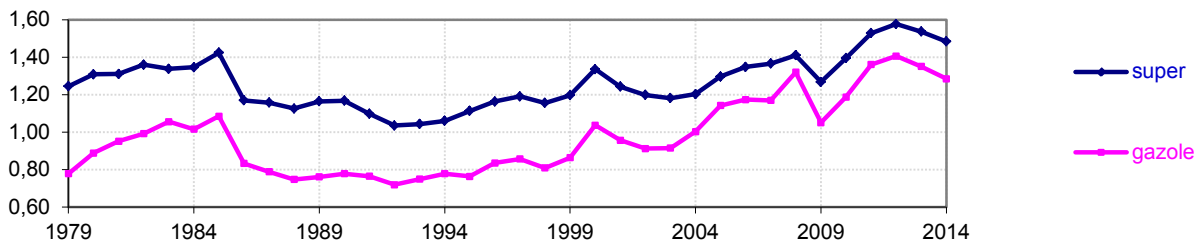
Les prix et les pourcentages de taxes retracés sur les graphiques sont des **moyennes annuelles**.

Les prix des carburants en euros constants (prix déflatés de l'indice des prix à la consommation) n'ont pratiquement pas cessé de croître depuis plus de 10 ans pour atteindre des niveaux record

en 2012 ; depuis cette date, on observe une baisse du prix des carburants.

La TICPE est fixée par produit pour une période donnée ; la TVA de 20% s'applique à la fois sur le prix hors taxes et sur la TICPE (taxe sur la taxe). Le pourcentage de taxes dans le prix à la pompe varie donc à peu près en raison inverse du prix hors taxes, donc du prix du pétrole brut.

► Carburant : prix à la pompe en monnaie constante, moyennes annuelles (euros par litre)



Source : CPDP ; calculs URF, coefficient déflateur : indice de prix du PIB (INSEE)

► Consommation moyenne des véhicules en France (litres / 100 km)

		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
voitures particulières	essence	7,8	7,8	7,7	7,7	7,7	7,8	7,8	7,6	7,7	7,5	7,4
	gazole	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6	6,5	6,4	6,2	6,2
véhicules utilitaires légers	essence	8,7	8,6	8,4	8,3	8,4	8,4	8,4	8,3	8,3	8,1	8,0
	gazole	9,4	9,3	9,3	9,3	9,3	9,4	9,4	9,2	9,2	9,0	9,0
véhicules industriels	gazole	36,3	36,2	36,0	36,0	35,3	35,1	35,3	35,1	35,0	34,8	34,6
bus et cars	gazole	32,6	32,6	32,6	32,6	32,5	32,8	33,0	32,8	32,8	32,5	32,1

Sources : Ademe, panel Secodip, SOeS

Carburants

► Structure des prix des carburants routiers (prix moyens en 2014, euros par litre)

	Supercarburant sans plomb 95	Gazole	GPLc
Prix du carburant routier			
Prix hors taxes	0,62	0,63	0,65
TVA sur prix hors taxes (20%)	0,12	0,13	0,13
Taxes spécifiques (2)	0,74	0,53	0,07
dont TICPE (1)	0,61	0,44	0,06
dont TVA sur TICPE (20%)	0,12	0,09	0,01
Total des taxes	0,86	0,65	0,20
Prix de vente à la pompe	1,48	1,28	0,86
Part des taxes dans le prix de vente (pourcentages)			
Taxes spécifiques (2)	50%	41%	8%
Toutes les taxes	58%	51%	24%
Incidence des taxes sur le prix hors TVA			
(à titre de comparaison avec le taux normal de TVA de 19,6%)			
Taxes spécifiques (2)	118%	84%	11%
Toutes les taxes	138%	104%	31%

(1) Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques ; pour le gazole, TICPE de 0,4419 euros / litre, soit environ 0,41 euros / litre compte tenu des remboursements aux transporteurs

(2) y compris TVA sur TICPE

Sources : CPDP et calculs URF

► Recettes des administrations publiques provenant des taxes sur les carburants routiers - 2014 (milliards d'euros)

	supercarburant			gazole				total général
	voitures	utilitaires légers	total	voitures	utilitaires légers	poids lourds	total	
TICPE totale	6,0	0,1	6,1	8,9	3,8	4,7	17,4	23,5
TVA sur TICPE	1,2	0,0	1,2	1,8	0,8	0,9	3,5	4,7
dont déductible				0,3	0,5	0,9	1,7	1,7
dont non déductible	1,2	0,0	1,2	1,5	0,2	0,0	1,7	2,9
TVA sur prix hors taxes	1,2	0,0	1,2	2,5	1,0	1,3	4,8	6,0
dont déductible				0,4	0,7	1,3	2,4	2,4
dont non déductible	1,2	0,03	1,2	2,1	0,3	0,0	2,4	3,6
Total taxes	8,3	0,2	8,5	13,2	5,6	6,9	25,7	34,2
Dont taxes spécifiques (1)	7,2	0,2	7,3	10,7	4,5	5,6	20,9	28,2

Sources : CPDP et calculs URF

(1) TICPE + TVA sur TICPE

Hypothèses : environ 85% des voitures et 40% des VUL appartiennent à des particuliers ; cependant les véhicules professionnels effectuent des kilométrages supérieurs.

Le régime fiscal applicable en 2014 aux carburants est le suivant (code général des impôts) :

- la TVA sur les essences n'est pas déductible ;
- la TVA sur le gazole est déductible en totalité pour les véhicules utilitaires (véhicules ouvrant droit à déduction) utilisés par des professionnels : transporteurs, entreprises, indépendants ; elle est déductible à 80% pour les voitures (véhicules exclus du droit à déduction) utilisées par des professionnels.
- La TICPE est partiellement remboursée aux taxis (TICPE résiduelle : 35,9 c€/litre de super et 30,2 c€/litre de gazole) ;
- la TICPE sur le gazole est partiellement remboursée aux transporteurs routiers (à raison de 2,5 à 5 c€/litre selon les régions) pour leurs camions de PTAC ≥ 7,5 t (TICPE résiduelle : 39,19 c€/litre) ;

- la SNCF et la navigation intérieure bénéficient d'une TICPE réduite (celle du fioul domestique, soit 5,7c€/l).

Des régimes spéciaux plus favorables sont applicables aux véhicules alimentés au GPLc, au GNV et aux biocarburants.

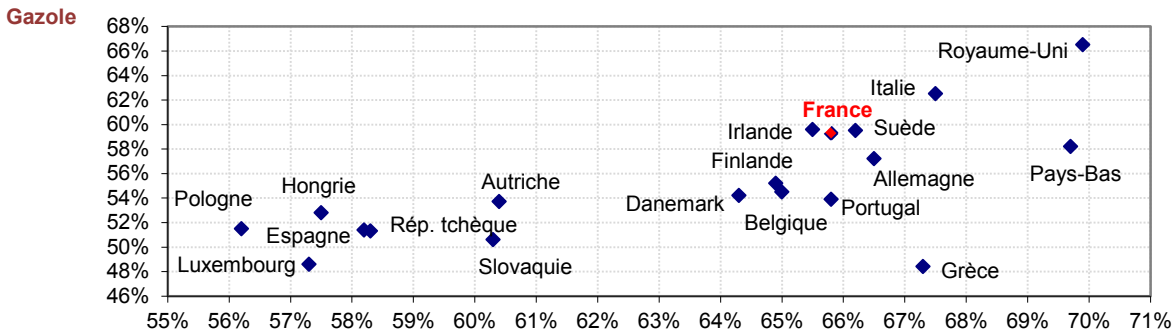
Une distinction doit être faite entre la TVA appliquée aux prix hors taxes, qui est de droit commun, et la TVA appliquée à la TICPE, qui est spécifique (taxe sur la taxe).

- Les taux nationaux de TICPE peuvent être majorés par les régions et à leur profit, jusqu'aux plafonds suivants : super : 1,77 c€/l + 0,73 c€/l ; gazole : 1,15 c€/l + 1,35 c€/l. La seconde majoration, instituée en 2011, est destinée à financer de grands projets d'infrastructures de transport alternatifs à la route.

Comptes de la route

Carburants

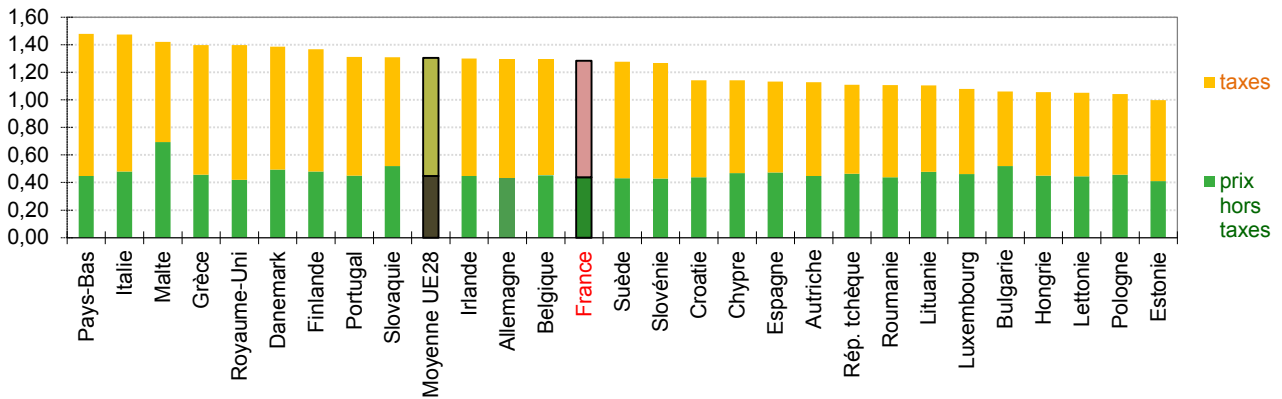
► Carburants en Union européenne : pourcentages des taxes dans les prix à la pompe (situation en janvier 2015)



Source : CPDP

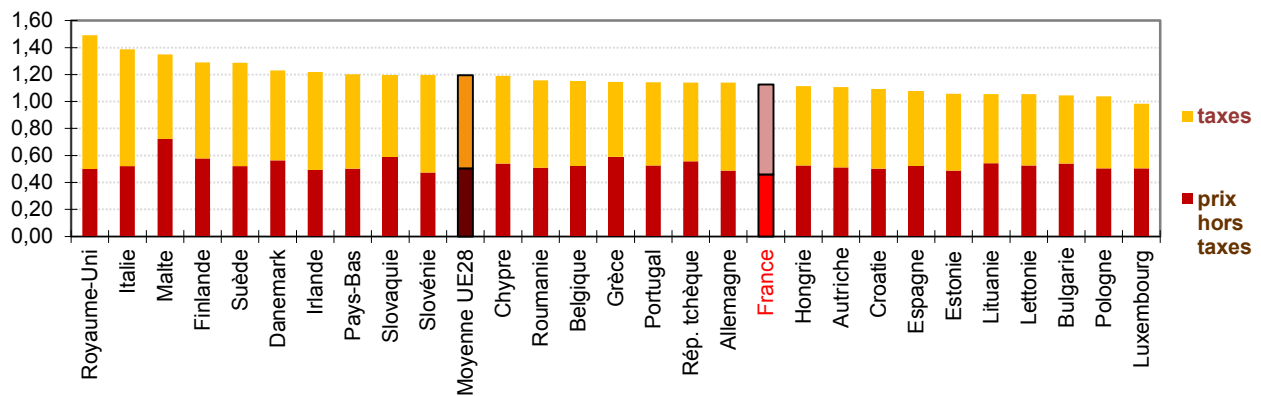
Eurosuper-95

► Eurosuper-95 : prix et taxes (situation en janvier 2015, euros par litre)



Source : CPDP

► Gazole : prix et taxes (situation en janvier 2015, euros par litre)



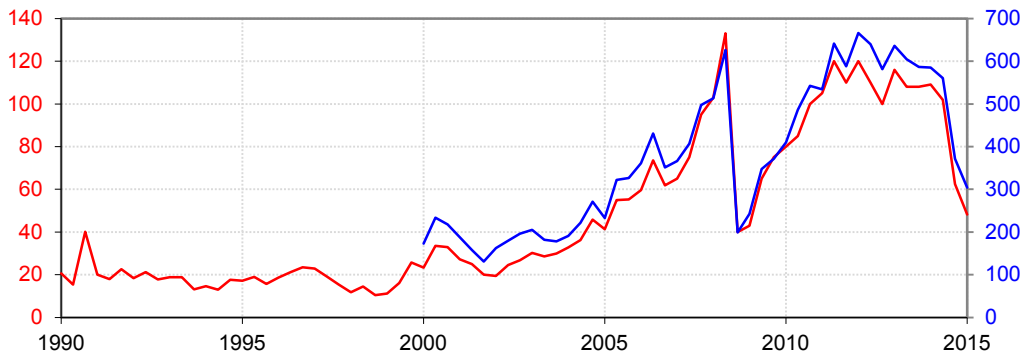
Source : CPDP

Les prix des carburants en France sont inférieurs à la moyenne européenne, notamment grâce à des prix hors taxes parmi les plus bas. Certains des pays frontaliers de la France, et en particulier le Luxembourg, bénéficient de prix de carburants nettement inférieurs, ce qui entraîne des distorsions d'achats aux frontières, notamment de la part des transporteurs routiers étrangers.

Les taxes considérées dans ces graphiques englobent à la fois la taxe intérieure de consommation (TICPE en France) et la TVA qui est différente selon les pays.

Carburants : pétrole brut

► Prix du pétrole brut Brent (dollars US par baril et euros par tonne)

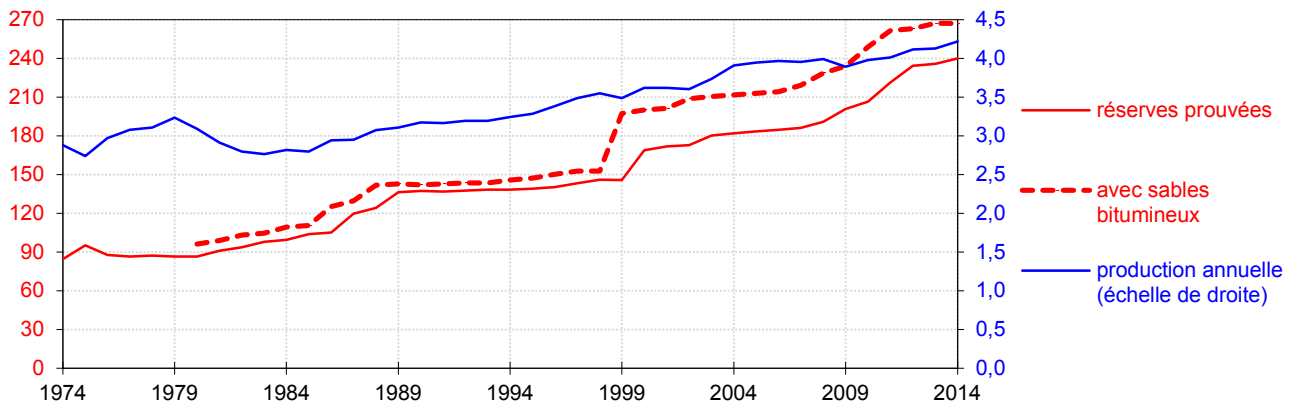


Sources : CPDP, ministère chargé de l'énergie
Les dates indiquées correspondent aux début d'années Brent daté.

Entre 2002 et début 2008, le prix du pétrole brut (Brent) était passé de 20 à plus de 100 US\$ par baril (il y avait eu auparavant trois pointes à plus de 30 US\$ au moment de la guerre Iran-Iraq en 1980, de la guerre dite «du Golfe» en 1990, ainsi qu'en 2000). L'année 2004 avait déjà connu une forte hausse du coût du pétrole

brut, atténuée en Europe par la dépréciation du dollar par rapport à l'euro. Le prix est monté jusqu'à 140 US\$ à l'été 2008, redescendu à 40 US\$ fin 2008, puis remonté en 2009-2011 jusqu'à 120 US\$ début 2012. En 2015, il est redescendu à environ 48 US\$.

► Pétrole brut : réserves prouvées et production annuelle (milliards de tonnes)



Source : BP Statistical review world energy 2015

Ce second graphique fournit des indications sur les évolutions respectives des réserves «prouvées» (*) et de la production annuelle pour le monde entier.

L'échelle choisie ici pour les réserves correspond à 60 fois celle de la production. On voit que, depuis la forte réévaluation des réserves opérée par l'OPEP en 1987 et jusqu'en 1999, les réserves étaient restées évaluées à 40 ans de production.

A partir de 1999, le Canada a pris en compte dans ses réserves les sables et schistes bitumineux, ce qui a augmenté les réserves prouvées d'environ 20 milliards de tonnes. Les réserves du bassin de l'Orénoque au Venezuela ont par ailleurs été réévaluées. Les réserves prouvées sont maintenant évaluées à environ 60 ans de production.

La production annuelle est restée sensiblement stagnante depuis 2005, à environ 4 milliards de tonnes.

(*) les « réserves prouvées » peuvent être définies sommairement comme celles dont l'exploitation est, soit en cours, soit d'ores et déjà décidée et programmée sur la base d'un jeu d'hypothèses économiques à long terme ; cette notion est donc à la fois technique et économique. Les réserves prouvées ont tendance à augmenter avec le cours du pétrole brut, puisque certains gisements deviennent exploitables aux nouvelles conditions économiques : c'est le cas du bassin de l'Orénoque.

Comptes de la route

Sociétés concessionnaires d'autoroutes

Les autoroutes interurbaines françaises sont le plus souvent construites et gérées sous le régime de la concession.

Autoroutes en service en 2014 :

- **6 sociétés privatisées** (anciennement d'économie mixte) réparties en **3 groupes** :

- Autoroutes du sud de la France (ASF) et Société des autoroutes Esterel, Côte-d'Azur, Provence, Alpes (Escota, filiale à 99,29% d'ASF). ASF a été privatisée partiellement en mars 2002 puis totalement en 2006.

- Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) et Société des autoroutes Rhône-Alpes (AREA, filiale à 99,84% d'APRR). APRR a été privatisée partiellement en novembre 2004 puis totalement en 2006.

- Société des autoroutes du nord et de l'est de la France (Sanef) et Société des autoroutes Paris-Normandie (SAPN, filiale à 99,92% de Sanef). Sanef a été privatisée partiellement en mars 2005 puis totalement en 2006.

- 6 sociétés privées :

- Cofiroute.

- Alis (Routalis exploitant) (autoroute A28 Rouen-Alençon mise en service en octobre 2005)

- Adelaç (AREA exploitant) (autoroute A41-nord, Annecy-Genève, mise en service en décembre 2008)

- Alicorne (Routalis exploitant) (autoroute A88 Falaise-Sées mise en service totalement en août 2010)

- Arcour (Cofiroute exploitant) (autoroute A19 Artenay-Courtenay mise en service en juin 2009).

- A'liénor (Sanef Aquitaine exploitant) (autoroute A65 Langon-Pau mise en service en décembre 2010).

- Atlantes (Egis Exploitation Aquitaine exploitant) : autoroute A63 mise en service en 2013

- **2 sociétés publiques** dont l'Etat français détient la majorité du capital :

- Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF) (État 99,94% depuis sa recapitalisation en novembre 2004)

- Autoroutes et tunnel du Mont Blanc (ATMB) (État 67,29%)

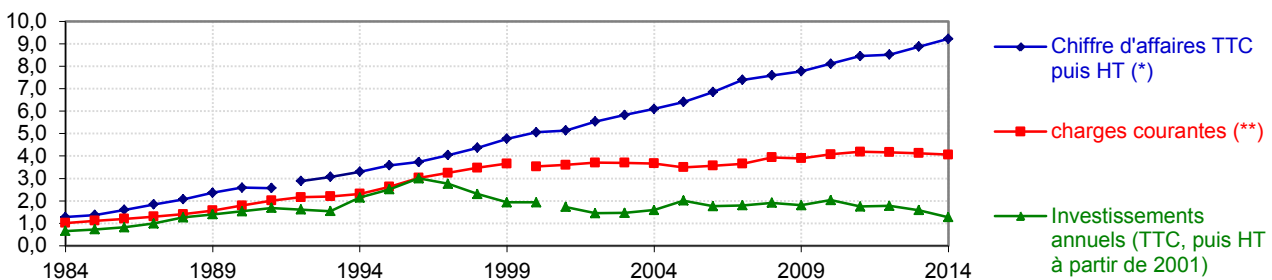
A fin 2014, ces sociétés gèrent au total environ 9 050 km d'autoroutes et d'ouvrages à péage et emploient environ 14 300 personnes.

Tunnels, grands ouvrages d'art, autoroutes urbaines :

Certaines sociétés d'autoroutes et d'autres concessionnaires sont titulaires de concessions particulières concernant des sections urbaines ou des grands ouvrages : tunnel Maurice Lemaire (Sainte-Marie-aux-Mines) (APRR), tunnel du Puymorens (ASF), tunnel du Mont-Blanc (ATMB), tunnel du Fréjus (SFTRF), tunnel Prado-Carénage à Marseille (SMTPC), ponts de Tancarville et de Normandie (CCI du Havre), tunnel Duplex A86 à l'ouest de Paris (Cofiroute), viaduc de Millau (CEVM), périphérique de Lyon (ASF), autoroute A14 à l'ouest de Paris (SE14 filiale de SAPN).

La carte de la page 9 schématise le réseau concédé en service à la fin de 2014.

► Sociétés concessionnaires d'autoroutes : paramètres économiques (milliards d'euros courants)



(*) série rétropolée à partir de 1991 (**) Y compris TAT.

Changement de règles comptables à partir de 2000

Source : ASFA

Sociétés concessionnaires d'autoroutes

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes est constitué uniquement de recettes commerciales : les péages (environ 96%) et les recettes annexes provenant notamment des sous-concessions (redevances des stations-service, restaurants et hôtels) ; les sociétés d'autoroutes ne reçoivent aucune subvention des administrations publiques.

Le chiffre d'affaires est en 2014 de 9,2 milliards d'euros hors TVA.

Les charges courantes (personnel, fonctionnement, entretien et réparations, frais financiers, impôts et taxes) s'élèvent en 2014 à environ 4,1 milliards d'euros, dont 0,29 Mrd€ de contribution territoriale, 0,32 Mrd€ de taxe spécifique dite « redevance domaniale » et 0,59Mrd€ de taxe spécifique dite d' « aménagement du territoire » (TAT). La TAT est prélevée depuis 1995 sur les recettes des sociétés ; elle alimente depuis 2006 l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF, voir page 118). Elle est utilisée pour financer des investissements sur le réseau autoroutier non concédé, sur le réseau ferroviaire et sur le réseau de voies navigables.

Les investissements

Les sociétés d'autoroutes dans leur ensemble investissent dans l'extension de leur réseau (travaux neufs) ainsi que dans l'amélioration du réseau existant (investissements complémentaires sur autoroutes en service ou ICAS) : élargissements, agrandissements d'aires, mises aux normes environnementales des autoroutes les plus anciennes, etc.

En 2014, les investissements se sont élevés à environ 1,3

milliards d'euros, dont 0,24 Mrd€ d'autoroutes nouvelles et 1 Mrd€ d'ICAS.

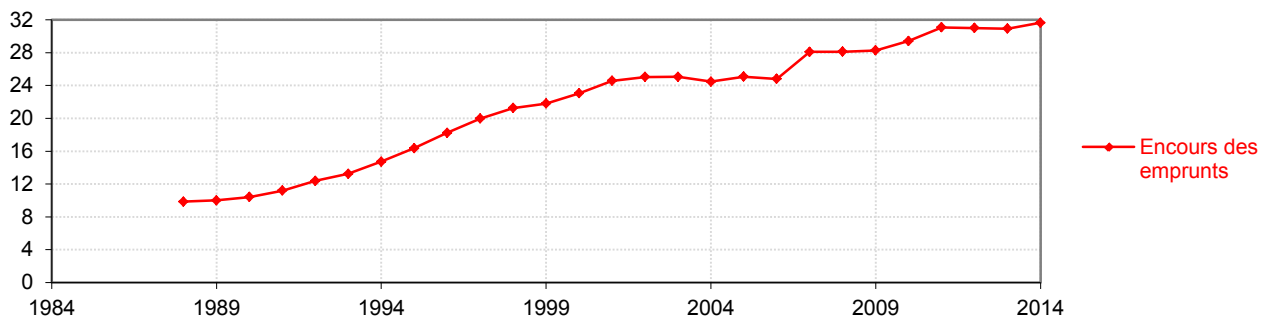
En 2001, les concessions ont été prorogées jusqu'en 2050 pour SFTRF, 2032 pour AREA, ASF et APRR, 2030 pour Cofiroute, 2028 pour SANEF et SAPN, 2026 pour ESCOTA, 2050 pour ATMB (dont la concession a été complétée par la N205 du Fayet à Chamonix). Enfin, les nouvelles concessions d'ouvrages ou d'autoroutes sont attribuées après appels d'offres pour des durées de l'ordre de 55 à 65 ans selon les cas (40 ans pour la concession de A63 ex-N10).

Par ailleurs, l'année 2010 a été celle de la mise en place des programmes de relance dits « paquets verts » étudiés en 2009. Ces programmes visent à mettre en place sur une durée très brève (trois ans) des investissements de mise à niveau environnementale des sections autoroutières les plus anciennes ; ils sont financés par des prolongements de la durée des concessions. Ainsi, les concessions ont été prorogées jusqu'en 2033 pour ASF, 2031 pour Cofiroute, 2027 pour Escota et 2029 pour Sanef et SAPN.

L'endettement

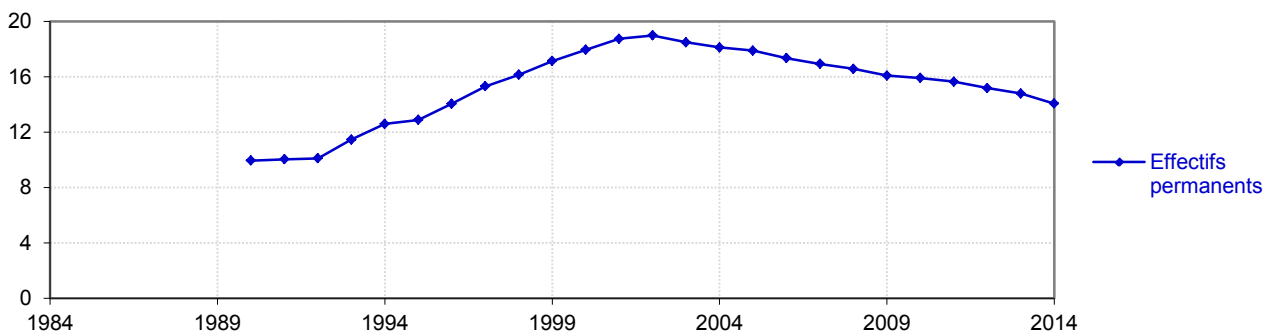
Au 31 décembre 2014, l'encours des emprunts contractés sur le marché financier pour la construction du réseau autoroutier était d'environ 32 milliards d'euros. Ces emprunts ne sont pas garantis par l'État et sont donc contractés aux seuls risques et périls des concessionnaires.

► Sociétés concessionnaires d'autoroutes : endettement cumulé (milliards d'euros courants)



Source : ASFA

► Sociétés concessionnaires d'autoroutes : effectifs permanents (milliers de personnes)



Source : ASFA

Comptes du ferroviaire

Recettes commerciales

Les «recettes commerciales» comportent la vente des billets et des abonnements aux voyageurs, les facturations de transports de marchandises, et toutes les activités annexes (locations, concessions commerciales, emplacements publicitaires, etc.) qui relèvent

du secteur marchand, à l'exclusion de toute subvention. L'ordre de grandeur des recettes commerciales a été en 2014 de 10 milliards d'euros dont 0,9 milliard pour le fret.

► SNCF : recettes commerciales (milliards d'euros courants)

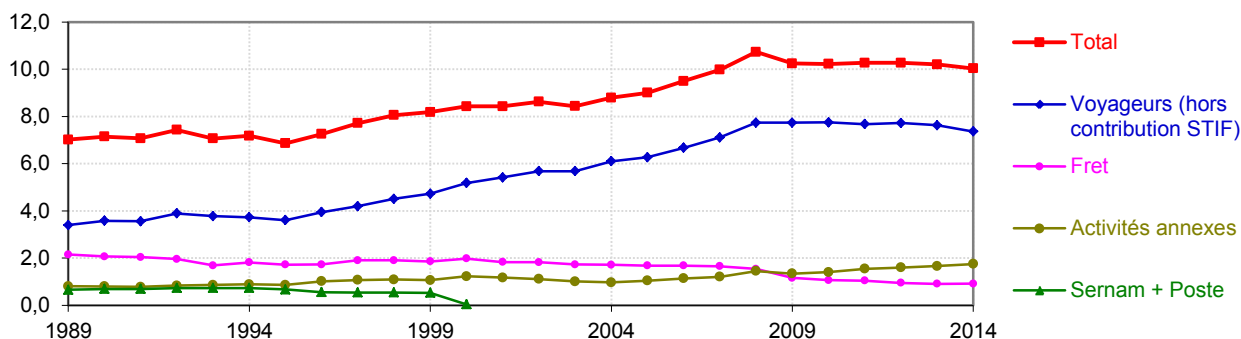
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Voyageurs (*)	6,1	6,3	6,7	7,1	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,6	7,4
Fret	1,7	1,7	1,7	1,7	1,5	1,2	1,1	1,0	1,0	0,9	0,9
Activités annexes (**)	1,0	1,0	1,1	1,2	1,5	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8
Total	8,8	9,0	9,5	10,0	10,7	10,2	10,2	10,3	10,3	10,2	10,0

(*) produits du trafic hors contributions tarifaires du STIF

(**) regroupe "produits annexes au trafic", "autres produits", "autres travaux pour tiers"

Source : SNCF

► SNCF : recettes commerciales (milliards d'euros courants)



Source : SNCF

RFF gestionnaire du réseau et la SNCF utilisateur principal, procèdent à des facturations croisées : RFF rémunère la SNCF aux termes d'une « convention de gestion » du réseau et des travaux d'entretien ; la SNCF paye à RFF des redevances d'infrastructures pour l'utilisation du réseau. Les sommes correspondantes,

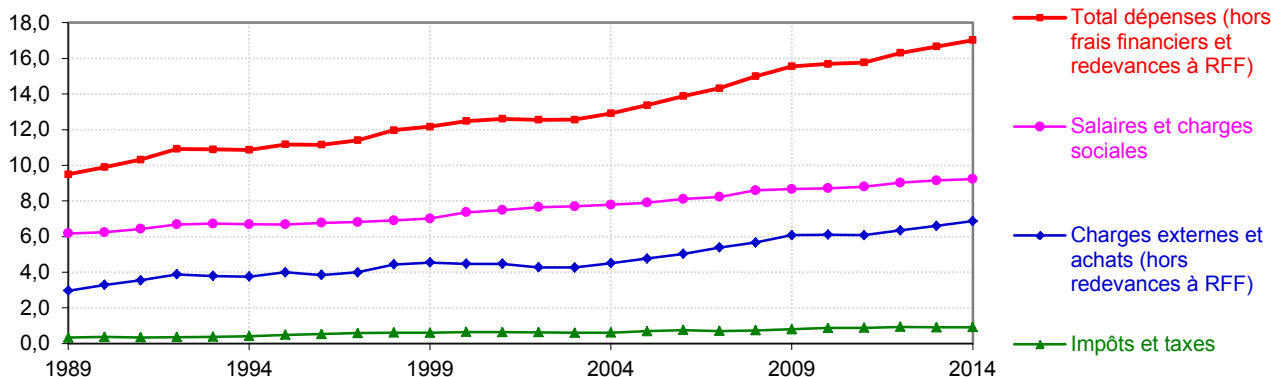
considérées comme internes au système ferroviaire, ne sont retracées ici ni dans les recettes ni dans les dépenses. À titre indicatif, en 2014, RFF a versé 5,4 milliards d'euros à la SNCF (3,3 pour la gestion du réseau et 2,1 pour des travaux spécifiques) et la SNCF a acquitté 3,7 milliards d'euros de redevance d'infrastructure.

Dépenses d'exploitation

Les dépenses d'exploitation s'établissent en 2014, hors frais financiers, à environ 17 milliards d'euros, dont 9,2 milliards d'euros de frais de personnel (154 300 salariés en 2014). Les « impôts et

taxes » sur production correspondent essentiellement à la taxe professionnelle et aux autres impôts locaux.

► SNCF : dépenses d'exploitation (milliards d'euros courants)

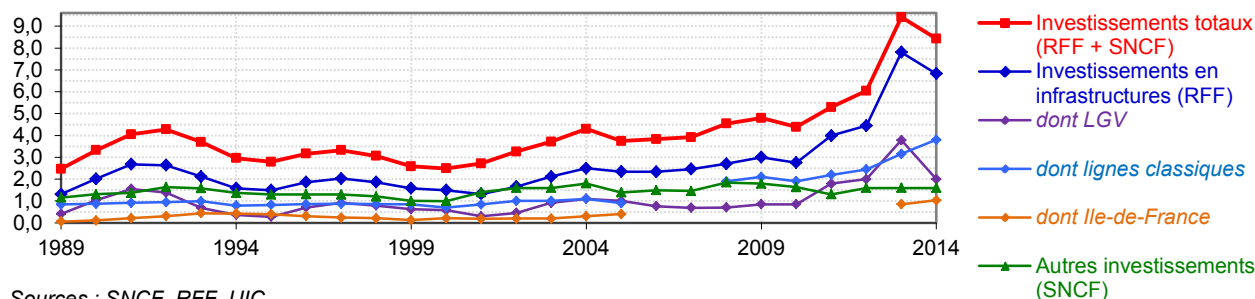


Source : SNCF

Dépenses d'investissements

Les montants des investissements annuels se sont élevés en 2014 à environ 8,4 milliards d'euros dont 6,8 Mrd€ pour les infrastructures.

► Ferroviaire : investissements (milliards d'euros courants)



Sources : SNCF, RFF, UIC

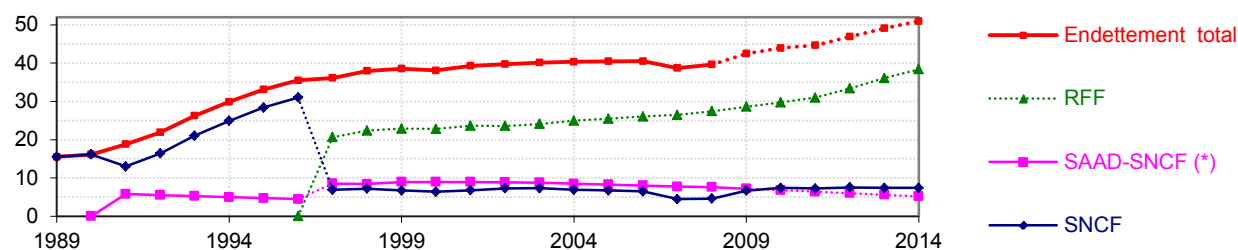
Endettement

La dette de la SNCF a été allégée de 39 milliards d'euros :

- en 1991, par création du «Service annexe d'amortissement de la dette de la SNCF» (SAAD) financé par l'État, qui a repris 5,8 Mrd€ (sur les 16 Mrd€ de dette à fin 1990) ;
- en 1997, par création de RFF, qui a repris 20,5 Mrd€, ainsi que par une reprise supplémentaire de 4,3 Mrd€ par le SAAD.

- en 1999 par une reprise supplémentaire de 0,6 Mrd€ par le SAAD.
 - en 2008 par la reprise totale du SAAD par l'État (8 Mrd€).
- Fin 2014, l'endettement cumulé RFF + SNCF s'établit à environ 45,8 milliards d'euros, somme à laquelle s'ajoute la dette SAAD (environ 5,2 Mrd€).

► SNCF, RFF et services annexe d'amortissement de la dette SNCF : endettement cumulé (milliards d'euros constants)



Sources : SNCF, RFF ; la dette SAAD est supposée diminuer de 0,4 Mrd€ par an.

(*) dette reprise par l'Etat en 2008

Concours publics au secteur ferroviaire

Les concours annuels des finances publiques au transport ferroviaire sont destinés à combler la différence entre les recettes commerciales et les dépenses (exploitation, investissements, frais

financiers, etc.), soit environ 13,8 milliards d'euros en 2014. Ils sont retracés dans le tableau ci-dessous.

(milliards d'euros courants)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
SNCF											
Contributions liées à l'exploitation	3,22	3,38	3,56	3,69	3,94	4,11	4,26	4,63	4,91	4,83	5,21
dont Etat	0,28	0,28	0,27	0,27	0,26	0,27	0,28	0,45	0,54	0,51	0,49
dont régions	1,78	1,87	1,95	2,05	2,22	2,31	2,44	2,57	2,67	2,70	2,86
dont STIF (*)	1,16	1,24	1,33	1,38	1,45	1,53	1,54	1,61	1,70	1,61	1,87
Subventions de fonctionnement (Etat)	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,04	0,04	0,03	0,10	0,05
SAAD	0,68	0,68	0,63	0,40							
Dotation plan fret		0,25	0,45								
Subventions d'investissements	0,57	0,74	0,85	1,06	1,35	1,13	0,92	0,55	0,69	0,92	1,10
Total partiel	4,50	5,07	5,51	5,17	5,31	5,27	5,21	5,21	5,63	5,84	6,36
Charges de retraite	2,44	2,55	2,64	2,81	2,84	2,87	3,03	3,21	3,31	3,34	3,36
Surcompensation régimes spéciaux	0,38	0,33	0,28	0,23	0,17	0,16	0,07	0,03	0,05	nd	nd
Total général SNCF	7,32	7,95	8,42	8,21	8,32	8,30	8,31	8,45	8,99	9,18	9,72
RFF											
Contribution aux charges d'infrastructures	1,10	1,04	0,98	0,83	0,66		0,95	0,79	0,28	0,11	0,11
Dotation en capital											
Contribution au désendettement	0,80	0,80	0,73	0,69	0,69						
Subvention aux travaux de régénération	0,67	0,90	0,97	0,99	0,81						
Subvention d'exploitation (**)					[2,15]	2,33	2,40	2,29	2,19	2,05	2,23
Subventions d'investissement	1,04	1,00	1,09	1,20	1,34	2,20	2,23	1,71	1,92	2,01	1,85
Total général RFF	3,60	3,73	3,77	3,71	3,49	4,52	4,63	4,00	4,11	4,06	4,09
SNCF + RFF											
Total général ferroviaire SNCF + RFF	10,9	11,7	12,2	11,9	11,8	12,8	12,9	12,4	13,1	13,2	13,8

(*) Syndicat des transports en Ile-de-France

(**) Subvention unique à partir de 2009

Sources : SOeS d'après SNCF, RFF

Comptes des transports en commun urbains

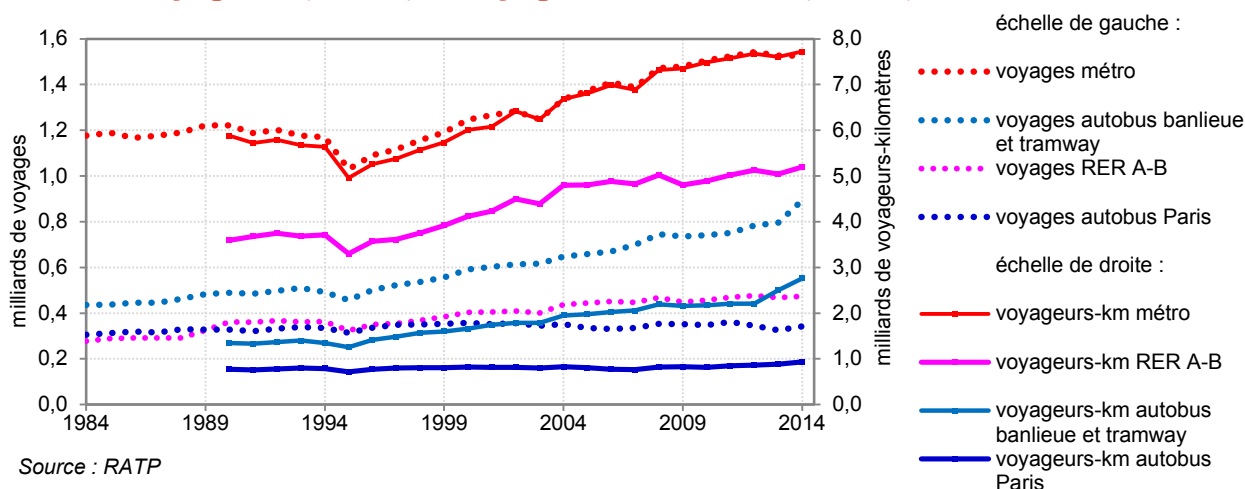
RATP

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Longueur des lignes exploitées (kilomètres)											
méto (*)	200	200	200	201	202	202	202	203	203	205	206
RER A et B	115	115	115	115	115	115	115	115	115	115	116
autobus Paris	568	573	586	597	597	597	598	603	603	603	594
autobus banlieue	2 202	2 243	2 587	2 644	2 650	2 657	2 646	2 678	2 678	2 678	2 497
tramway								53	53	73	95
Effectif moyen (milliers)											
salariés	44,6	44,7	44,8	45,0	45,3	45,5	44,8	43,1	42,9	42,9	43,2
Voyages effectués (milliards)											
méto	1,25	1,34	1,37	1,41	1,39	1,47	1,48	1,51	1,52	1,54	1,53
RER A et B	0,40	0,44	0,44	0,45	0,45	0,47	0,45	0,46	0,47	0,48	0,47
autobus Paris	0,35	0,35	0,34	0,33	0,34	0,35	0,35	0,35	0,36	0,38	0,35
autobus banlieue et tramway	0,62	0,65	0,66	0,67	0,70	0,75	0,74	0,74	0,75	0,75	0,85
Voyageurs-kilomètres (milliards)											
méto	6,7	6,8	7,0	6,9	7,3	7,4	7,5	7,6	7,7	7,6	7,7
RER A et B	4,8	4,8	4,9	4,8	5,0	4,8	4,9	5,0	5,1	5,0	5,2
autobus Paris	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9
autobus banlieue et tramway	1,9	2,0	2,0	2,1	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,5	2,8

Source : RATP

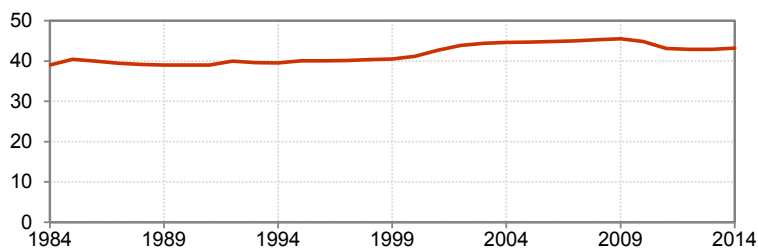
(*) voies de garage et de retournement exclues

► RATP : voyageurs (milliards) et voyageurs-kilomètres (milliards)



Source : RATP

► RATP : effectif moyen annuel (milliers de personnes)



Source : RATP

Le tableau et le graphique ci-dessus retracent quelques éléments physiques concernant la Régie autonome des transports parisiens (RATP), qui exploite le métro parisien et ses prolongements en petite couronne, la ligne A du RER à l'est de Nanterre, la ligne B du RER au sud de la Gare du Nord, les lignes de tramway T1, T2 et T3, les lignes d'autobus parisiens et la grande majorité des lignes d'autobus de la petite couronne.

Le matériel utilisé comporte 1 242 rames de métro, RER et tramways et environ 4 520 autobus.

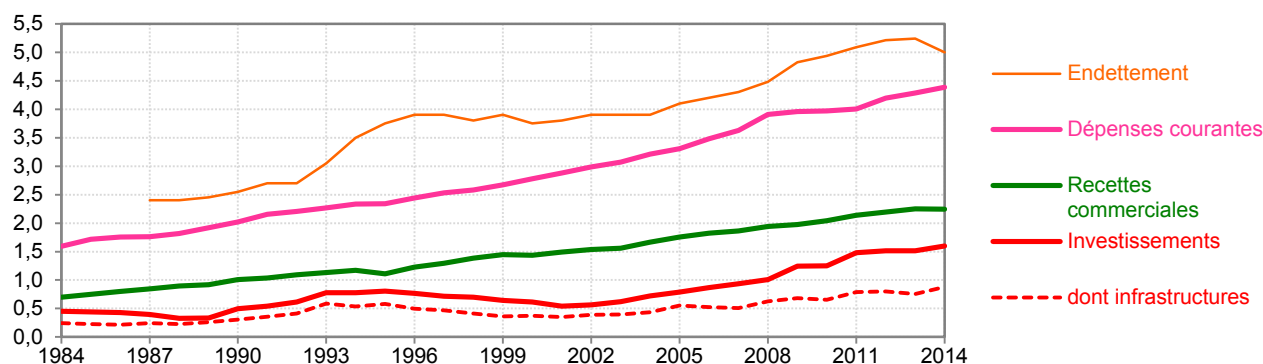
Le nombre de voyageurs-kilomètres se déduit du nombre de voyages en multipliant ceux-ci par des longueurs moyennes de trajets parcourus selon les réseaux (légèrement révisées à plusieurs reprises en fonction de l'allongement des réseaux). Actuellement ces trajets moyens quotidiens sont les suivants :

Métro : 5 km
 RER : 10,8 km
 Autobus Paris : 2,8 km
 Autobus banlieue : 3 km

Comptes des transports en commun urbains

RATP

► RATP : paramètres économiques (milliards d'euros)



Source : RATP

► Concours publics à la RATP (milliards d'euros courants)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fonctionnement (STIF seul à partir de 2005) (*)											
Subvention de fonctionnement											
Contribution forfaitaire d'exploitation	0,68	0,69	0,75	0,90	0,90	0,86	0,81	0,81	0,98	0,97	1,01
Contribution incitative à la vente	0,10	0,11									
Bonus / malus qualité de service	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,00	0,01	0,00
Compensation tarifaire	1,08	1,12									
Part des risques voyageurs				0,00	0,01	0,04	0,06	0,08	-0,01	0,00	0,00
Contribution forfaitaire d'investissement			0,70	0,70	0,76	0,79	0,84	0,89	0,89	0,91	0,93
Contribution taxe professionnelle et foncière			0,18	0,15	0,15	0,16	0,11	0,10	0,11	0,11	0,12
Total partiel	1,87	1,92	1,63	1,76	1,83	1,87	1,84	1,90	1,97	2,00	2,05
Charges de retraite (**)	0,44	0,46	0,39	0,41	0,56	0,50	0,51	0,53	0,58	0,61	0,62
Total général fonctionnement	1,87	1,92	2,02	2,17	2,39	2,37	2,35	2,43	2,55	2,61	2,67
Aides aux investissements											
Région	0,08	0,08	0,06	0,05	0,07	0,08	0,13	0,24	0,28	0,26	0,21
Etat	0,02	0,02	0,03	0,03	0,04	0,05	0,04	0,06	0,08	0,05	0,06
Autres CT	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,02	0,02	0,05	0,03	0,05	0,08
STIF	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,05	0,11	0,11	0,18	0,27	0,27
Total subventions du programme	0,12	0,12	0,12	0,10	0,15	0,20	0,30	0,46	0,57	0,64	0,62
Région	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,01	0,01	0,01	0,02	0,00
Etat	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Autres CT	0,01	0,01	0,02	0,01	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02	0,00	0,00
STIF	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00
Total subvention hors programme	0,05	0,06	0,07	0,06	0,05	0,05	0,03	0,03	0,03	0,02	0,00
Total aides aux investissements	0,16	0,17	0,19	0,17	0,19	0,25	0,33	0,49	0,60	0,65	0,62
Total général RATP	2,03	2,09	2,21	2,34	2,58	2,62	2,68	2,92	3,14	3,26	3,29

(*) Syndicat des transports en Ile-de-France

(**) Caisse de retraite autonome à partir de 2006

Sources : RATP, DGFIP par SOeS

En 2014, les recettes commerciales de la RATP (ventes au public des tickets et abonnements, autres recettes diverses) se sont élevées à environ 2,2 milliards d'euros, à rapprocher de 4,4 milliards d'euros de dépenses de fonctionnement (dont 3,2 Mrd€ de frais de personnel) et 1,6 milliards d'euros d'investissements (dont 0,9 Mrd€ d'infrastructures).

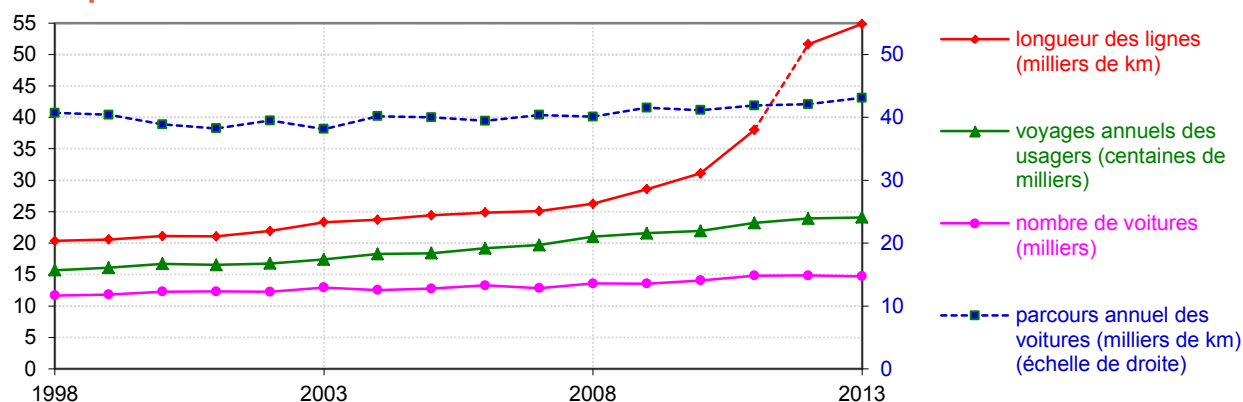
L'excédent des dépenses sur les recettes commerciales est financé par les contributions publiques et un accroissement de l'endettement.

Comptes des transports en commun urbains

Province : dépenses et recettes commerciales

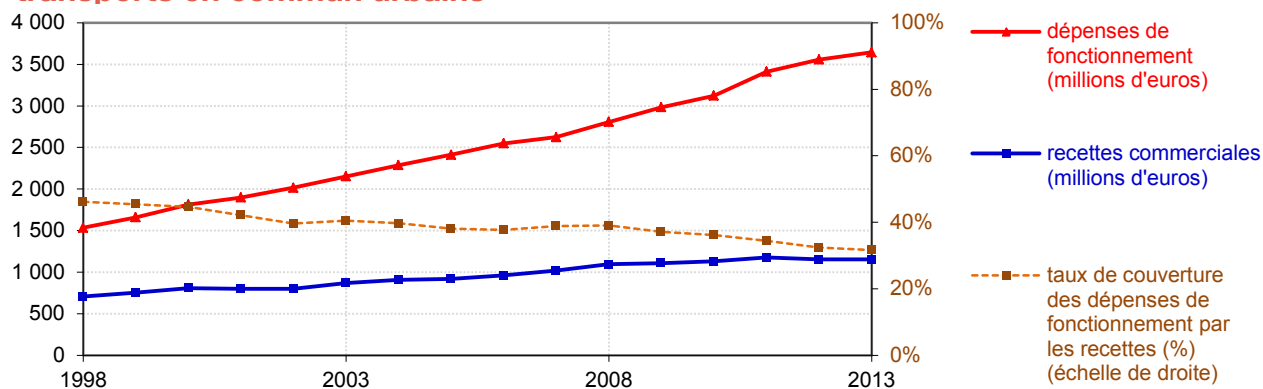
Les graphiques ci-dessous sont relatifs aux transports en commun dans une soixantaine d'agglomérations de plus de 100 000 habitants en France métropolitaine entre 1994 et 2013.

► Agglomérations de plus de 100 000 habitants (64 agglomérations hors Ile-de-France) : transports en commun urbains



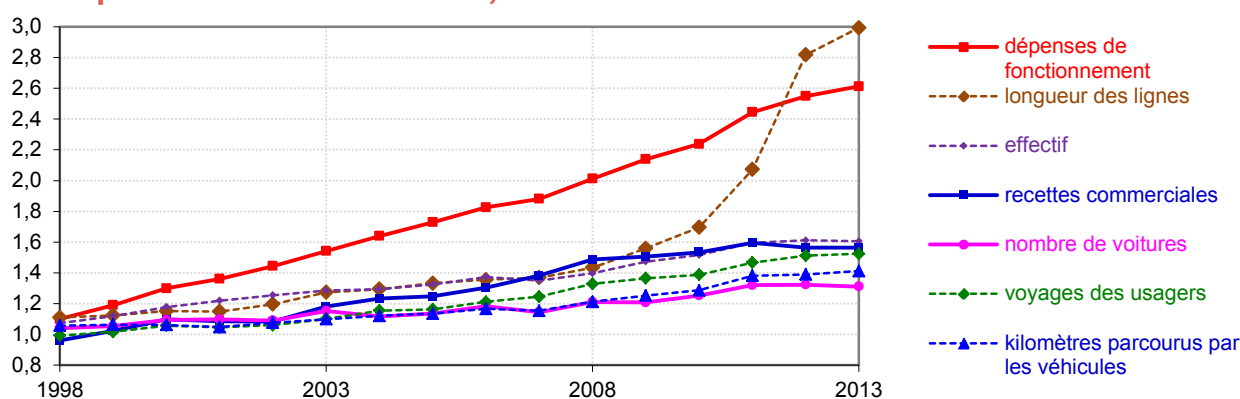
Source : UTP - À partir de 2012, les longueurs des lignes intègrent les transports scolaires

► Agglomérations de plus de 100 000 habitants (64 agglomérations hors Ile-de-France) : transports en commun urbains



Source : UTP

► Agglomérations de plus de 100 000 habitants (64 agglomérations hors Ile-de-France) : transports en commun urbains; indicateurs base 1 en 1994



Source : UTP - À partir de 2012, les longueurs des lignes intègrent les transports scolaires

On constate une divergence croissante entre l'offre de transport (mesurée par des indicateurs physiques et financiers : longueur des lignes, effectifs des compagnies de transport, dépenses de fonctionnement) et la demande de transport (mesurée par le nombre de voyages effectués par les clients et les recettes commerciales). Le taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes est actuellement de 32%. Cette divergence est due notamment au fait que les périmètres desservis s'étendent progressivement à

des secteurs périurbains de moins en moins denses, donc moins adaptés à ce type de transport. Selon l'UTP, la « population desservie » totale est passée de 15 millions d'habitants en 1994 à 18,4 millions en 2013.

Les dépenses d'investissements et les déficits d'exploitation sont essentiellement financés par le « versement transport » (voir page ci-contre).

Comptes des transports en commun urbains

Versement transport

Le versement transport (VT) a été institué par la loi du 12 juillet 1971, initialement pour la région Ile-de-France, étendue aux agglomérations de province de plus de 300 000 habitants par la loi du 11 juillet 1973, puis par des lois successives qui ont progressivement abaissé le seuil de population (maintenant 10 000 habitants depuis 1999). Il est régi par le code général des collectivités territoriales (articles L2531 pour l'Ile-de-France, L2333 pour la province).

Il s'agit d'un impôt (décision du Conseil constitutionnel, 1991) destiné à financer les dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports en commun au sein des périmètres de transport urbain (PTU). Il est dû par les employeurs privés et publics (y compris les trois fonctions publiques) employant au moins 10 salariés et exerçant dans le PTU. Il est recouvré principalement par les URSSAF et reversé : en Ile-de-France au syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), en province aux autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) qui sont en général des regroupements de communes.

L'assiette du VT est constituée par les salaires payés (dans la limite du plafond annuel de la sécurité sociale jusqu'en 1992, déplafonnement en 1993). Les taux d'imposition sont décidés par les AOTU

dans des limites variables selon les tailles d'agglomérations, selon le barème suivant (taux plafonds) :

Ile-de-France :

- Paris et Hauts-de-Seine :	2,60%
- Reste de la petite couronne :	1,70%
- Grande couronne :	1,40%

Province : agglomérations de :

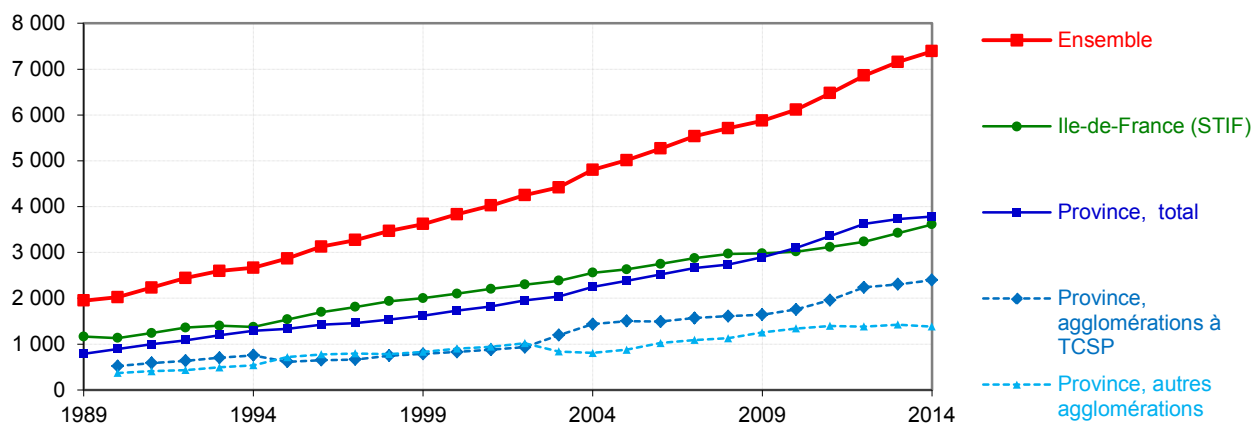
- plus de 100 000 h avec TCSP (*) :	1,75%
- plus de 100 000 habitants :	1,00%
- 50 000 à 100 000 h avec TCSP :	0,85%
- 10 000 à 100 000 habitants :	0,55%

(*) TCSP : transport en commun en site propre, qui emprunte une voie ou un espace qui lui est exclusivement réservé.

Avec majoration possible de 0,05% pour les communautés d'agglomérations et de 0,2% pour les communes touristiques.

Dans la pratique, la majorité des AOTU appliquent les taux plafonds. En Ile-de-France, l'application des taux plafonds est de droit.

► Versement transport (millions d'euros)



Source : SOeS d'après CERTU, STIF

Depuis son institution, le versement transport n'a cessé de croître, en raison des augmentations de salaires, mais aussi du nombre d'agglomérations concernées, de l'extension des périmètres, enfin des augmentations des taux plafonds (qui ont été fixés pour la

dernière fois en 1993 pour la province et 2003 pour l'Ile-de-France). En 2014, il s'est élevé à 7,4 milliards d'euros, répartis sensiblement moitié-moitié entre l'Ile-de-France et la province (49%-51%).