

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

5

Données économiques générales.....	104
Dépense de transport.....	111
Comptes de la route.....	119
Comptes du ferroviaire.....	128
Comptes des transports en commun urbains.....	130

Données économiques générales

Produit intérieur brut et consommation des ménages

► Produit intérieur brut (milliards d'euros)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
PIB en prix courants	1 941	1 992	1 936	1 995	2 058	2 089	2 117	2 150	2 198	2 229	2 292
PIB prix chaînés base 2014	2 080	2 086	2 026	2 065	2 111	2 117	2 129	2 150	2 174	2 199	2 247

PIB évaluation par la demande (pourcentages du PIB)

Consommation finale (*)	77%	77%	79%	79%	79%	79%	79%	78%	78%	78%	78%
Investissements (**)	24%	24%	21%	22%	23%	23%	22%	23%	23%	23%	23%
plus exportations	28%	28%	25%	27%	28%	29%	29%	30%	31%	30%	31%
moins importations	29%	29%	26%	28%	30%	30%	30%	31%	31%	31%	32%
Exportations - importations	-1%	-1%	-1%	-1%	-2%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%

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

PIB évaluation par les revenus (pourcentages du PIB)

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

PIB évaluation par la production (pourcentages du PIB)

Valeur ajoutée	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	89%	89%	89%
Impôts sur les produits (dont TICPE, TVA, etc.)	11%	11%	10%	11%	11%	11%	11%	11%	11%	12%	12%

Dépenses de consommation des ménages (milliards d'euros)

En prix courants	1 015	1 049	1 034	1 065	1 091	1 101	1 113	1 123	1 142	1 165	1 191
En prix chaînés base 2014	1 081	1 087	1 088	1 108	1 114	1 109	1 115	1 123	1 139	1 163	1 175
Consommation des ménages / PIB	52%	53%	53%	53%	53%	53%	53%	52%	52%	52%	52%

Source : INSEE

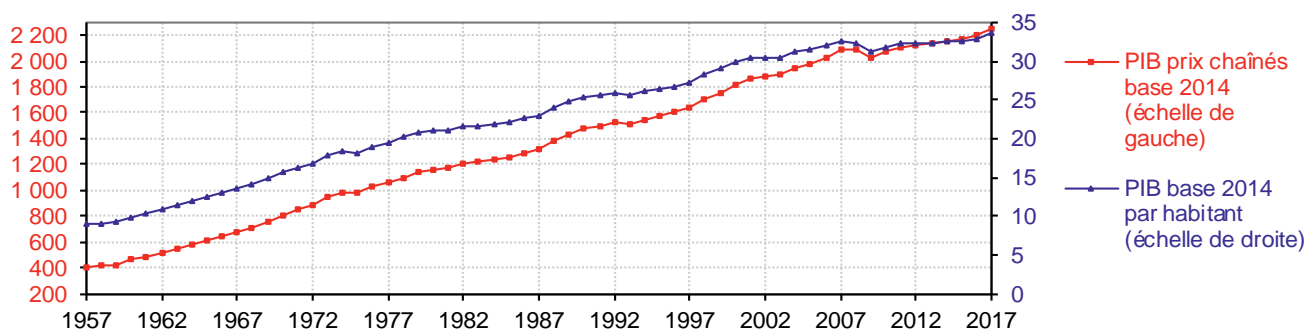
Les données de la comptabilité nationale sont fournies, soit en euros courants, soit en « prix chaînés base 2014 », c'est à dire en éliminant la variation des prix ou encore (en simplifiant) en euros constants : les variations d'une année à une autre sont dites respectivement « en valeur » et « en volume ».

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 110).

► Produit intérieur brut en volume base 2014

(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

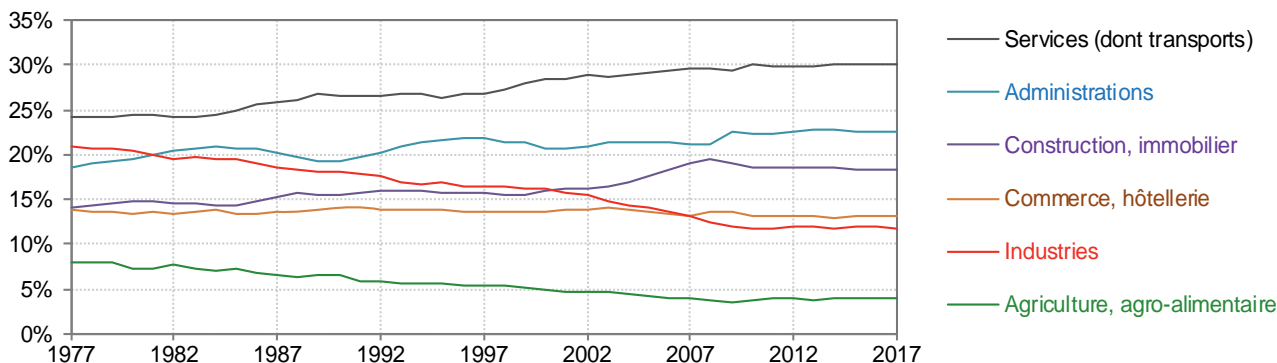
2007. A partir du second semestre de 2008, la crise financière et économique mondiale a inversé la tendance : l'année 2009 a connu la récession la plus importante depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Malgré une certaine reprise en 2010, le PIB par habitant n'a retrouvé ni son niveau ni sa tendance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

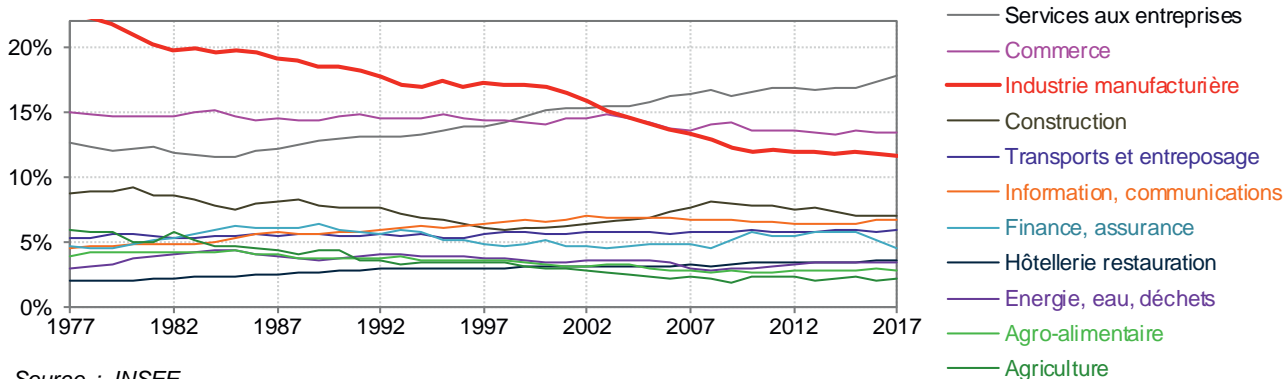
Il s'agit bien ici de **pourcentages du PIB, et non de valeurs absolues**. Dans l'interprétation économique, il faut donc tenir compte du fait que **le PIB par habitant, en monnaie constante, a été multiplié par 1,7** entre 1977 et 2017 et le PIB total (compte tenu de la croissance de la population) par 2,1.

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



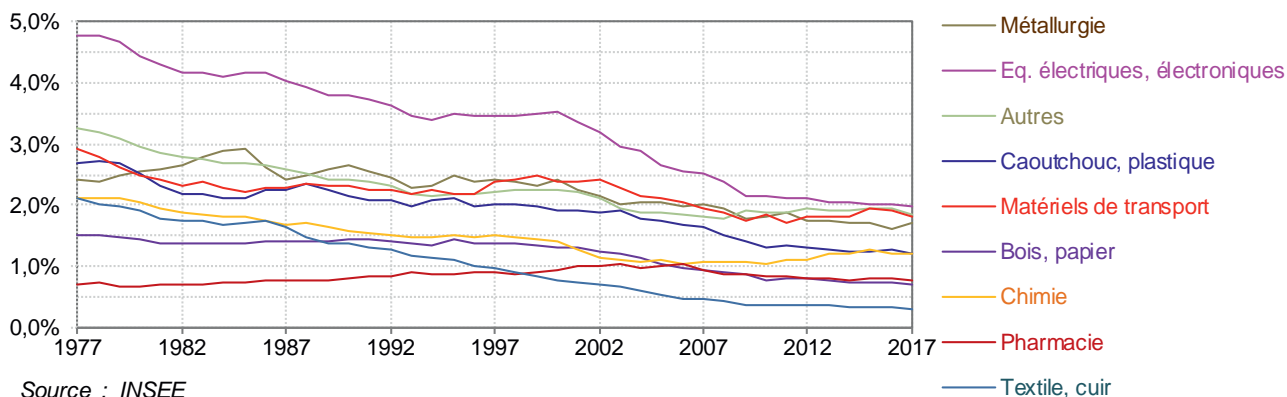
Source : INSEE

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



Source : INSEE

► Branches d'activités : pourcentages 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). Le poids de chaque branche est relativement constant, hormis les services aux entreprises qui ont

progressé de 41% en 40 ans alors que l'industrie manufacturière a quasiment diminué de moitié. Malgré quelques fluctuations, aucune branche n'a significativement évolué depuis 2009.

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 2017, respectivement en euros courants et en SPA courants par habitant.

► Union européenne : produit intérieur brut en 2017

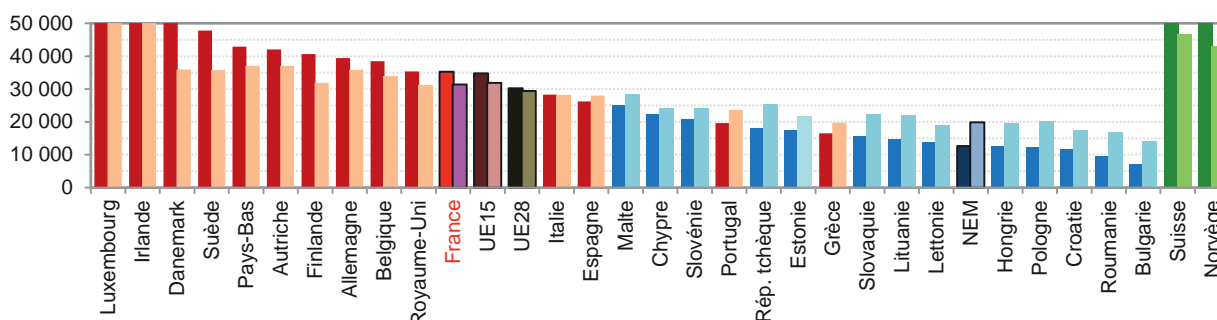
zone euro	sigle		Population (millions d'habitants)	PIB par habitant (euros)	PIB (milliards d'euros)	PIB par habitant (SPA)	PIB (milliards de SPA)	taux TVA (*)
X	BE	Belgique	11,4	38 467	437	34 058	387	21,0%
	BG	Bulgarie	7,1	7 101	50	14 214	101	20,0%
	CZ	République tchèque	10,6	18 151	192	25 544	270	21,0%
	DK	Danemark	5,7	50 163	288	35 954	207	25,0%
X	DE	Allemagne	82,8	39 412	3 263	35 824	2 966	19,0%
X	EE	Estonie	1,3	17 484	23	21 893	29	20,0%
X	IE	Irlande	4,8	62 023	296	52 325	250	23,0%
X	EL	Grèce	10,8	16 522	178	19 732	212	23,0%
X	ES	Espagne	44,3	26 265	1 164	28 034	1 242	21,0%
X	FR	France	64,9	35 270	2 288	31 381	2 035	20,0%
	HR	Croatie	4,2	11 717	49	17 535	73	25,0%
X	IT	Italie	60,6	28 337	1 717	28 264	1 713	22,0%
X	CY	Chypre	0,9	22 477	19	24 109	21	19,0%
X	LV	Lettonie	2,0	13 772	27	18 922	37	21,0%
X	LT	Lituanie	2,8	14 697	42	22 135	63	21,0%
X	LU	Luxembourg	0,6	93 754	55	74 252	44	17,0%
	HU	Hongrie	9,8	12 605	123	19 684	193	27,0%
X	MT	Malte	0,4	25 222	11	28 416	13	18,0%
X	NL	Pays-Bas	17,1	42 922	733	37 084	633	21,0%
X	AT	Autriche	8,8	42 086	369	37 029	325	20,0%
	PL	Pologne	38,0	12 261	466	20 150	765	23,0%
X	PT	Portugal	9,8	19 620	193	23 679	233	23,0%
	RO	Roumanie	19,6	9 566	188	17 019	334	24,0%
X	SI	Slovénie	2,1	20 949	43	24 073	50	22,0%
X	SK	Slovaquie	5,4	15 636	85	22 399	122	20,0%
X	FI	Finlande	5,5	40 616	224	31 879	175	24,0%
	SE	Suède	10,0	47 809	478	35 733	357	25,0%
	UK	Royaume-Uni	65,8	35 319	2 324	31 292	2 059	20,0%
	UE 15	Union européenne à 15	402,8	34 776	14 007	31 875	12 839	
	NEM	Nouveaux Etats membres (13)	104,2	12 658	1 318	19 871	2 070	
	UE 28	Union européenne à 28	506,9	30 232	15 326	29 409	14 909	
	NO	Norvège	5,3	66 865	352	43 085	227	25,0%
	CH	Suisse	8,4	71 399	601	46 767	394	8,0%

Sources : Eurostat, traitements URF

(*) Taux normal

► Union européenne : produit intérieur brut par habitant en 2017

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

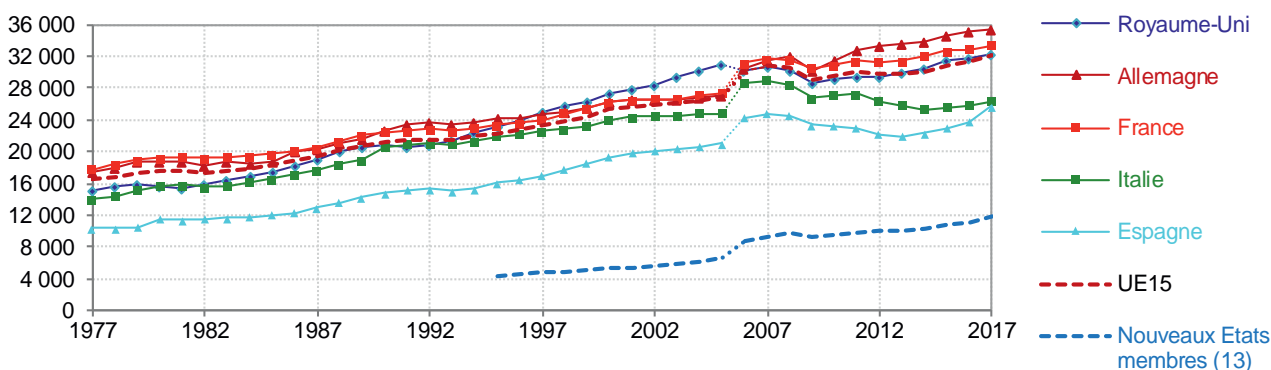


Sources : Eurostat, traitements URF

le Luxembourg, l'Irlande, le Danemark, la Suisse et la Norvège sont hors d'échelle

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

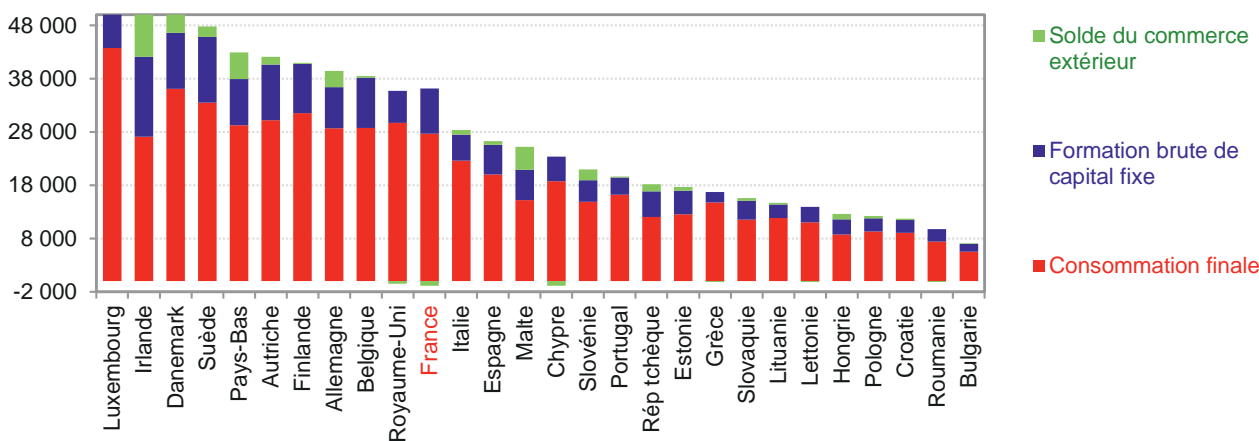
Ce graphique montre l'évolution depuis 1977 du PIB par habitant « en volume base 2010 » dans l'UE (UE 15 et NEM) ainsi que dans quelques pays de l'UE 15. Sur longue période et jusqu'à une période récente, les courbes s'écartaient peu d'une tendance linéaire. Pour l'UE 15 dans son ensemble, la croissance 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, la plupart des pays connaissant une stagnation, voire une décroissance. En 2017, on constate à nouveau une légère croissance variable selon les pays.

Décomposition simplifiée du PIB

► **Union européenne : composantes (simplifiées) du PIB en 2017 (euros courants par habitant)**



Sources : Eurostat, instituts nationaux, traitements URF

(Le Luxembourg, l'Irlande et le Danemark sont 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 70 et 80% du PIB et l'investissement entre 20 et 25%. 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

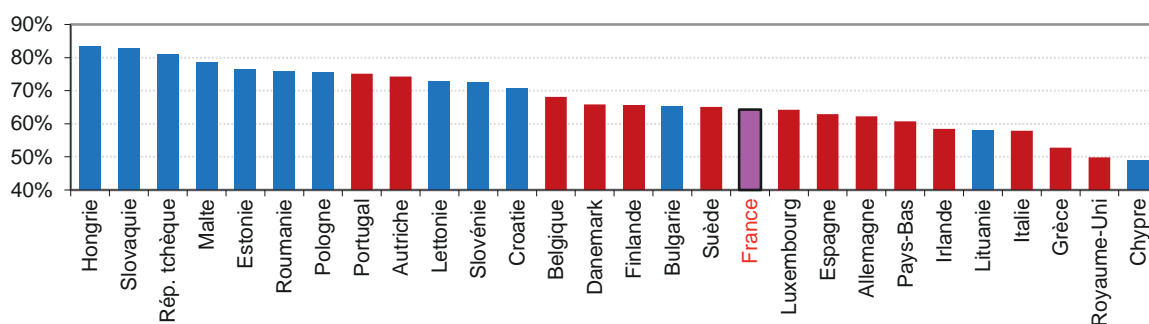
Commerce extérieur en Europe : part de l'Union européenne

► Echanges de biens en 2017 (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	232	129	64%	274	107	72%	43	-22	21
BG	Bulgarie	19	11	64%	18	9	66%	-2	-2	-4
CZ	République tchèque	112	31	78%	134	26	84%	21	-5	16
DK	Danemark	58	25	70%	56	35	62%	-1	10	8
DE	Allemagne	682	351	66%	750	532	58%	68	181	249
EE	Estonie	12	3	81%	9	4	72%	-3	1	-2
IE	Irlande	51	26	66%	62	59	51%	12	33	44
EL	Grèce	26	24	52%	15	13	54%	-11	-11	-21
ES	Espagne	185	126	59%	188	96	66%	3	-30	-27
FR	France	386	167	70%	279	195	59%	-107	28	-79
HR	Croatie	17	5	78%	9	5	64%	-8	0	-8
IT	Italie	241	160	60%	249	199	56%	8	39	47
CY	Chypre	5	3	60%	1	2	38%	-4	-1	-5
LV	Lettonie	12	3	79%	8	4	67%	-4	1	-3
LT	Lituanie	3	2	62%	1	1	54%	-2	-1	-3
LU	Luxembourg	20	9	70%	15	11	58%	-5	2	-2
HU	Hongrie	17	3	83%	12	2	84%	-5	-1	-6
MT	Malte	72	23	76%	82	19	81%	9	-4	6
NL	Pays-Bas	235	273	46%	434	143	75%	198	-129	69
AT	Autriche	120	35	77%	106	43	71%	-14	7	-7
PL	Pologne	145	59	71%	163	42	80%	17	-17	0
PT	Portugal	53	16	76%	41	14	74%	-12	-2	-14
RO	Roumanie	57	18	76%	47	15	76%	-10	-3	-13
SI	Slovénie	22	10	69%	26	8	76%	4	-2	2
SK	Slovaquie	59	15	80%	64	11	86%	5	-4	1
FI	Finlande	45	18	72%	36	24	60%	-9	7	-2
SE	Suède	97	40	71%	80	55	59%	-17	16	-1
UK	Royaume-Uni	296	275	52%	189	205	48%	-107	-69	-177
UE 28	Union européenne à 28	3 277	1 858	64%	3 347	1 879	64%	70	21	91

Sources : Eurostat, traitements URF

► Part des échanges de biens au sein de l'UE dans le commerce extérieur des Etats membres en 2017 (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 24% des échanges intérieurs à l'UE en valeur et 36% en tonnage (influence des grands ports).

On notera enfin que les marchandises échangées au sein de l'UE « valent » actuellement en moyenne environ 1 739 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 2017 (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	39	72	41	147	140	9	40	27	23	3	9	20	6
France			89	160	173	14	81	17	28	3	7	20	10
Espagne Portugal			34	55	91	8	50	10	16	3	5	12	8
Benelux				117	341	20	67	49	40	6	21	35	11
Allemagne						125	122	74	175	8	30	114	37
Autriche Croatie Slovénie						12	31	6	43	1	2	11	7
Italie Malte							2	14	29	8	6	22	19
Suède Danemark								20	11	1	28	16	2
R. tchèque Slovaquie Hongrie									39	2	5	42	19
Grèce Chypre										2	1	1	5
Finlande pays baltes											15	11	1
Pologne													7
Roumanie Bulgarie													4

Total environ 3 305 milliards d'euros

Sources : Eurostat, traitements URF

► Echanges de biens entre Etats de l'Union européenne en 2017 (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	27	23	22	93	35	2	9	19	7	2	8	6	2
France			52	136	64	4	34	5	5	2	4	6	3
Espagne Portugal			28	32	23	2	24	6	3	3	4	6	7
Benelux				157	330	9	27	27	10	3	19	15	5
Allemagne						54	41	40	54	2	15	56	7
Autriche Croatie Slovénie						14	31	2	37	1	1	6	3
Italie Malte							2	5	15	5	3	7	7
Suède Danemark								15	3	1	26	8	1
R. tchèque Slovaquie Hongrie									30	1	2	41	12
Grèce Chypre										2	0	1	7
Finlande pays baltes											17	11	1
Pologne													4
Roumanie Bulgarie													6

Total environ 1 901 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 : SDES, base de données Sitram

Données économiques générales

Commerce extérieur de la France

Les graphiques ci-dessous fournissent quelques aperçus sur le commerce extérieur de la France. Il s'agit ici surtout des échanges de « biens », hors matériel militaire, 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).

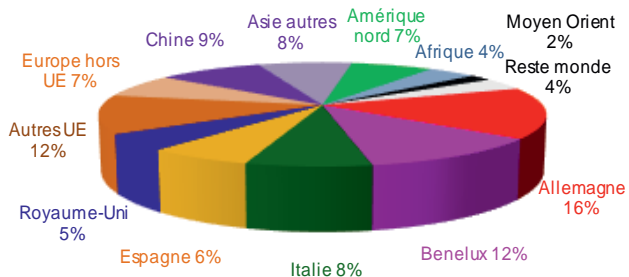
En 2017, les importations de biens s'élèvent à 543 milliards

d'euros et les exportations de biens à 463 milliards d'euros. La balance commerciale (*) est donc déficitaire de 80 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.

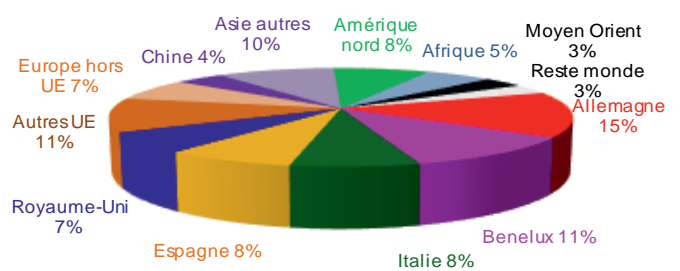
► Structures des échanges de biens par pays et par produits en valeur : année 2017

Structure géographique des importations



Source : Douanes

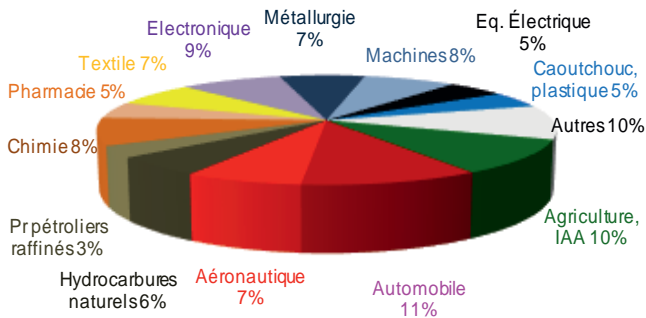
Structure géographique des exportations



Source : Douanes

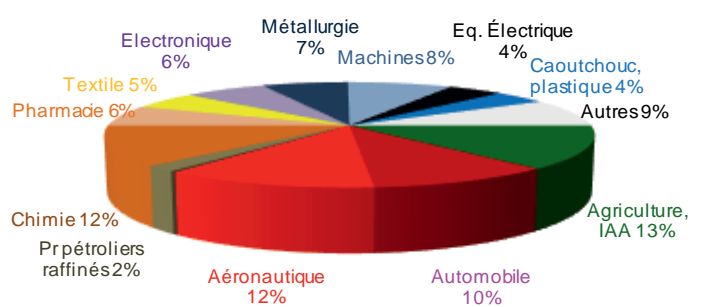
Que ce soit en importations ou en exportations, la France échange environ 50% des biens avec les pays frontaliers (respectivement 49 et 51%).

Structure des importations par produits



Source : Douanes

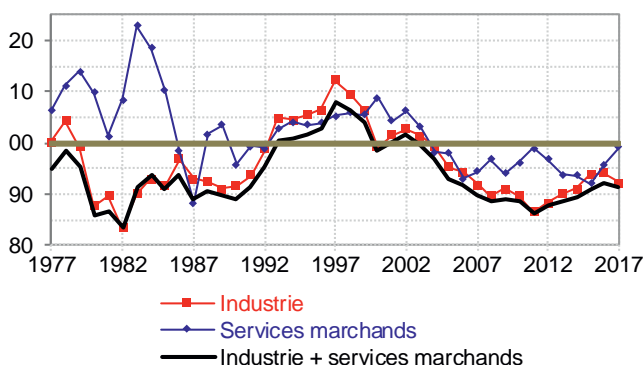
Structure des exportations par produits



Source : Douanes

Les importations énergétiques représentent environ 53 milliards d'euros, en forte hausse par rapport à 2016, du fait de la hausse du prix du pétrole..

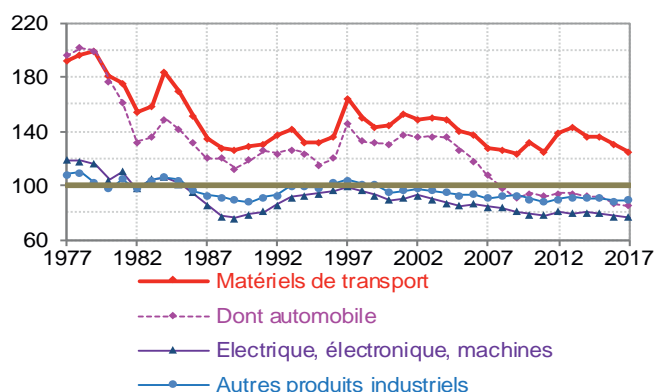
Taux de couverture



Sources : INSEE, Douanes

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, Douanes

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 (145), la chimie (128) et la pharmacie (113). Tous les autres secteurs industriels ont un taux de couverture inférieur à 100, du textile (64) aux machines (90) et à la construction automobile (83).

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)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Transport routier de marchandises	20,0	20,6	17,3	17,3	17,2	17,4	20,5	21,1	22,1	22,8	24,1
Transport routier et urbain de voyageurs	12,6	12,8	13,5	13,6	13,6	14,0	14,2	14,3	14,8	15,6	16,2
Transport ferroviaire	6,2	6,2	5,8	5,4	6,0	5,9	5,5	5,6	5,7	5,4	5,6
Transport fluvial et maritime	1,5	1,8	0,6	3,4	1,2	2,5	1,6	2,1	2,2	0,2	1,2
Transport aérien	5,3	6,1	6,0	7,2	7,1	7,4	6,1	6,2	7,4	6,7	6,8
Auxiliaires de transport et autres	26,6	28,1	28,3	30,0	31,4	31,5	28,8	30,0	30,3	29,7	30,3
Total valeur ajoutée branche transports	72	76	72	77	77	79	77	79	82	81	84
Transport routier de marchandises pour compte propre des entreprises	22	23	23	25	28	27	29	31	34	37	38
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)	130	133	127	131	138	136	133	132	132	137	145
Dépenses des administrations	49	49	48	49	50	52	53	52	51	50	52
Valeur ajoutée totale du transport	275	282	272	284	294	295	294	297	302	306	321
Produit intérieur brut (PIB)	1 941	1 992	1 936	1 995	2 058	2 089	2 117	2 150	2 198	2 229	2 292

Sources : INSEE, SDES et estimations URF pour le compte propre des entreprises

(branche transports : rupture de séries en 2009 et 2013 : passage de la base 2005 à la base 2010, puis à la base 2014)

► Contribution au PIB (pourcentages)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Total valeur ajoutée branche transports	3,7%	3,8%	3,7%	3,8%	3,7%	3,8%	3,6%	3,7%	3,8%	3,6%	3,7%
Transport routier de marchandises pour compte propre des entreprises	1,1%	1,2%	1,2%	1,3%	1,3%	1,3%	1,4%	1,5%	1,6%	1,7%	1,7%
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)	6,7%	6,7%	6,6%	6,5%	6,7%	6,5%	6,3%	6,1%	6,0%	6,2%	6,3%
Dépenses des administrations	2,5%	2,4%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,4%	2,3%	2,2%	2,3%
Valeur ajoutée totale	14,2%	14,2%	14,0%	14,2%	14,3%	14,1%	13,9%	13,8%	13,8%	13,8%	14,0%

Sources : INSEE, SDES et estimations URF pour le compte propre des entreprises

Les estimations des dépenses de transport (tableau en page 116) 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 2017 de 14%, pourcentage quasi 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)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Achats des véhicules	42,5	40,4	42,5	42,0	43,5	40,0	37,4	37,2	39,6	42,7	44,5
Automobiles	37,7	35,7	38,0	37,6	39,0	35,8	33,4	33,3	35,4	38,1	39,7
Autres véhicules (*)	4,8	4,7	4,4	4,4	4,4	4,2	3,9	4,0	4,2	4,6	4,8
Utilisation des véhicules	82,0	86,6	78,5	82,5	87,5	88,4	87,9	86,9	85,3	86,9	92,3
Pièces détachées, accessoires	5,2	5,2	4,9	4,8	4,9	4,7	4,7	4,8	4,9	5,1	5,3
Carburants et lubrifiants	35,0	38,2	31,4	34,8	39,0	40,3	38,8	37,4	34,5	33,6	36,9
Entretien et réparations	29,6	30,5	29,2	29,4	29,6	28,9	29,7	29,6	30,4	32,2	33,8
Autres services	12,2	12,6	12,9	13,5	14,0	14,4	14,7	15,1	15,4	15,9	16,3
Assurances automobile	5,7	6,0	6,0	6,1	6,6	7,2	7,6	7,7	7,6	7,5	7,7
Total transports individuels	130,2	132,9	127,0	130,6	137,6	135,5	132,9	131,8	132,5	137,1	144,6

(*) y compris camping-cars, caravanes et remorques

Source : INSEE

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Transport ferroviaire	4,4	4,8	4,8	4,8	5,1	5,2	5,2	5,1	5,0	4,6	4,9
Transport en commun par route	5,8	6,0	6,1	6,4	6,3	6,5	6,6	6,9	7,1	7,8	8,2
dont taxis	1,2	1,2	1,1	1,2	1,1	1,2	1,2	1,3	1,4	1,5	1,7
Transport aérien	7,8	8,6	8,7	8,6	9,1	9,5	9,7	10,0	10,3	10,0	10,9
Transports urbains	2,8	2,9	3,0	3,1	3,3	3,5	3,6	3,8	3,9	3,9	4,0
Autres transports en commun	1,2	1,2	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3
Total transports en commun	22,0	23,5	23,8	24,1	25,0	25,8	26,3	27,0	27,5	27,6	29,3

Source : INSEE

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Dépense de consommation finale des ménages (Mrd€)	1 015	1 049	1 034	1 065	1 091	1 101	1 113	1 123	1 142	1 165	1 191
Dépense de consommation en transports individuels	12,8%	12,7%	12,3%	12,3%	12,6%	12,3%	11,9%	11,7%	11,6%	11,8%	12,1%
Dépense de consommation en transports en commun	2,2%	2,2%	2,3%	2,3%	2,3%	2,3%	2,4%	2,4%	2,4%	2,4%	2,5%
Dépense de consommation en transports	15,0%	14,9%	14,6%	14,5%	14,9%	14,7%	14,3%	14,1%	14,0%	14,1%	14,6%

Source : INSEE

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Population (millions)	62,0	62,3	62,6	62,9	63,2	63,5	63,8	64,1	64,4	64,7	64,9
Nombre de ménages (millions)	26,5	26,7	27,0	27,2	27,5	27,7	27,9	28,1	28,3	28,6	28,9
Personnes par ménage	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,2
Dépense de transport individuel	4,9	5,0	4,7	4,8	5,0	4,9	4,8	4,7	4,7	4,8	5,0
Achats des véhicules (*)	1,6	1,5	1,6	1,5	1,6	1,4	1,3	1,3	1,4	1,5	1,5
Utilisation des véhicules	3,1	3,2	2,9	3,0	3,2	3,2	3,1	3,1	3,0	3,0	3,2
Assurance automobile	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Dépense de transport en commun	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0
Dépense de transport totale	5,7	5,9	5,6	5,7	5,9	5,8	5,7	5,6	5,6	5,8	6,0

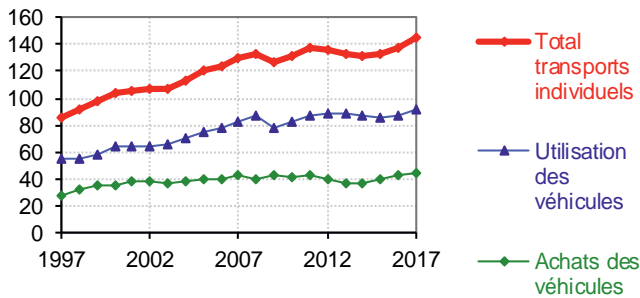
(*) y compris camping-cars, caravanes et remorques

Source : INSEE

Dépense nationale de transport

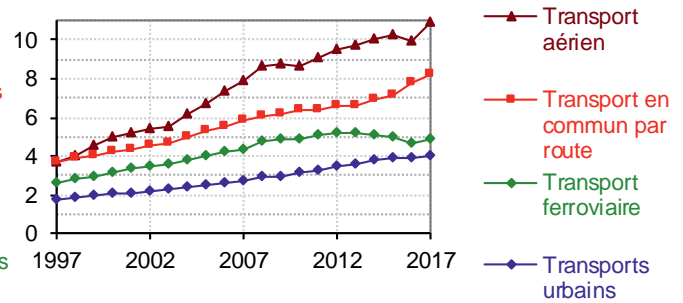
Dépense de consommation des ménages en transport

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



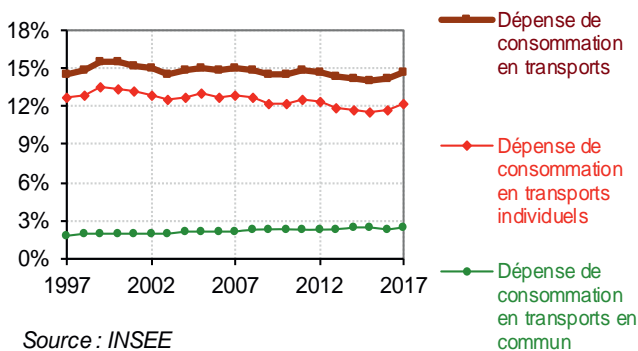
Source : INSEE

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



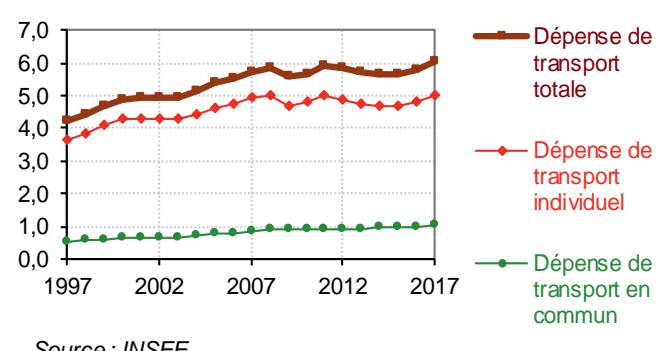
Source : INSEE

► Part dans la dépense de consommation totale (pourcentages)



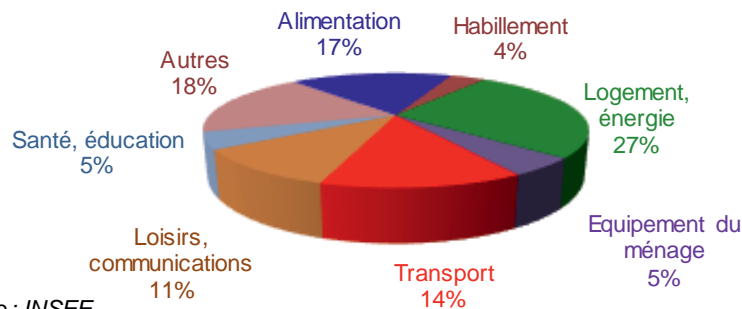
Source : INSEE

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



Source : INSEE

► Structure de la dépense de consommation des ménages en 2017



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 13,8% (« 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

► Dépenses des administrations publiques centrales pour le transport

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
APUC dépenses de fonctionnement en transport											
Transport en commun urbain	0,5	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7
Route	2,3	1,6	1,3	1,3	1,3	1,4	1,3	1,3	1,1	1,1	1,0
Transport ferroviaire	5,7	5,6	7,3	7,4	7,5	7,6	7,5	7,5	7,5	7,5	7,4
Autres (*)	2,4	2,5	2,6	2,6	2,6	2,6	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
Services communs	0,8	0,7	0,8	0,8	0,8	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,4
Total	11,6	11,0	12,5	12,7	12,7	12,8	12,6	12,6	12,3	12,3	12,1
APUC dépenses d'investissement en transport (**)											
Transport en commun urbain	0,2	0,2	0,1	0,2	0,4	0,2	0,5	0,3	0,3	0,2	0,3
Route	1,4	1,5	1,8	1,6	1,3	1,6	1,3	1,2	1,2	1,0	1,2
Transport ferroviaire	2,7	2,6	1,0	0,9	0,7	0,3	0,9	0,6	0,7	0,6	0,7
Autres (*)	0,8	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	1,0	0,9	0,8	0,9
Services communs	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	5,2	5,0	3,7	3,5	3,2	2,9	3,5	3,2	3,1	2,6	3,2
APUC dépenses totales en transport											
Transport en commun urbain	0,7	0,8	0,7	0,7	0,9	0,8	1,1	1,0	0,9	0,9	1,0
Route	3,8	3,1	3,1	2,9	2,7	2,9	2,7	2,4	2,3	2,1	2,2
Transport ferroviaire	8,4	8,2	8,3	8,4	8,2	7,9	8,4	8,1	8,2	8,1	8,2
Autres (*)	3,2	3,1	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,6	3,4	3,3	3,5
Services communs	0,8	0,7	0,9	0,9	0,8	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,4
Total	16,8	16,0	16,2	16,2	15,9	15,7	16,1	15,8	15,4	14,9	15,3
Dont charges de retraite incluses dans les dépenses de fonctionnement											
RATP	0,4	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7
Route (Carcept + Fongecfa)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1
SNCF	2,9	2,9	3,0	3,1	3,3	3,4	3,4	3,4	3,3	3,3	3,3
Dont service d'amortissement de la dette SNCF incluse dans les dépenses d'investissements jusqu'en 2007											
SAAD	0,4										

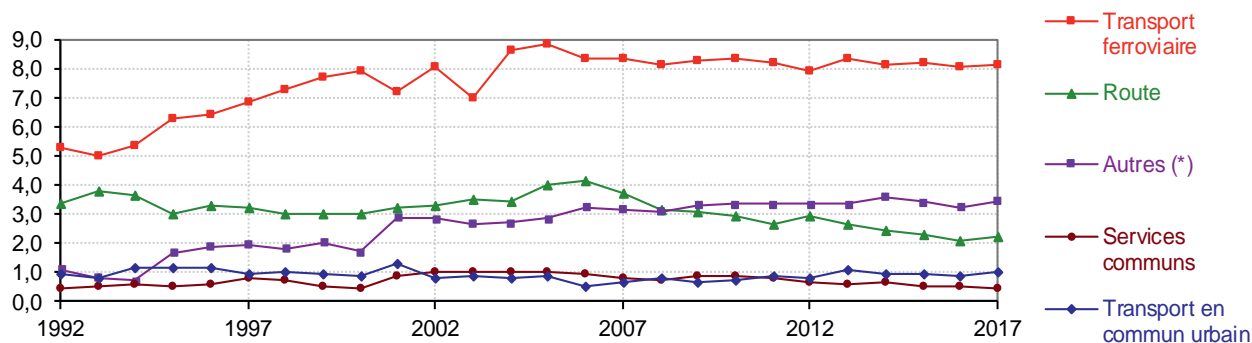
Sources : DGFIP, SDES

(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

(**) répartition des investissements estimée en 2016 et 2017

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



Sources : DGFIP, SDES ; estimations URF pour la répartition 2016 et 2017

(*) 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'investissement** (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 2017, les dépenses de l'État pour le ferroviaire représentent environ 53% du total et pour la route 14%. En vingt ans, l'État a dépensé plus de 2,7 fois plus pour le ferroviaire que pour la route.

Dépenses des administrations publiques en transport

► Dépenses des administrations publiques locales pour le transport

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

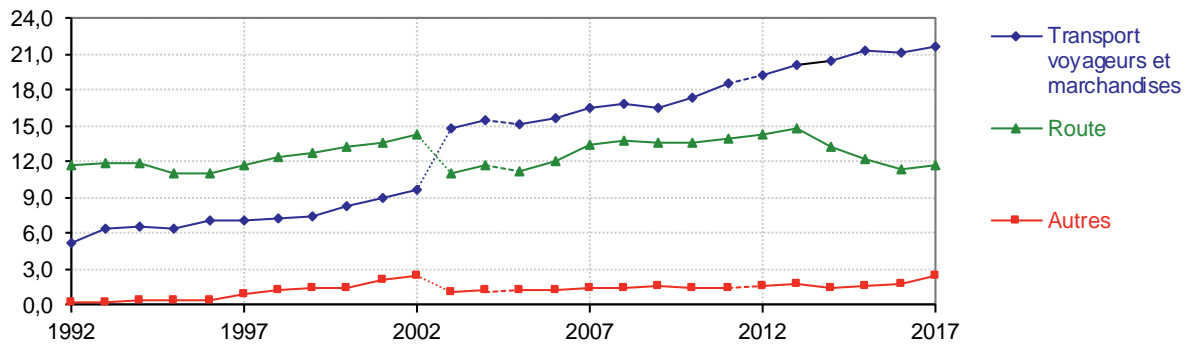
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
APUL dépenses courantes en transport											
Transport en commun (*)	13,0	13,8	14,4	15,0	15,9	16,2	16,8	17,3	17,8	17,8	18,4
Route	3,3	3,6	4,0	4,9	5,1	5,1	5,2	5,1	5,1	4,7	4,7
Transport ferroviaire et autres (**)	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6
Total	16,9	18,1	19,2	20,6	21,7	22,0	22,7	22,9	23,4	23,0	23,7
APUL dépenses en capital en transport											
Transport en commun (*)	3,6	3,1	2,1	2,4	2,7	3,0	3,3	3,1	3,5	3,3	3,3
Route	10,1	10,1	9,6	8,7	9,0	9,2	9,6	8,1	7,2	6,6	6,9
Transport ferroviaire et autres (**)	0,7	0,8	0,9	0,7	0,6	0,9	1,1	1,0	1,2	1,3	2,0
Total	14,4	13,9	12,6	11,8	12,3	13,2	14,0	12,2	11,9	11,2	12,3
APUL dépenses totales en transport											
Transport en commun (*)	16,6	16,9	16,5	17,4	18,6	19,3	20,2	20,4	21,3	21,1	21,7
Route	13,4	13,7	13,6	13,6	14,0	14,4	14,8	13,3	12,3	11,3	11,7
Transport ferroviaire et autres (**)	1,4	1,5	1,6	1,5	1,4	1,6	1,7	1,4	1,7	1,8	2,5
Total	31,3	32,0	31,8	32,4	34,0	35,2	36,7	35,1	35,2	34,2	35,9

(*) y compris marchandises à partir de 2010 ; y compris transport scolaire (2,09 Mrds euros en 2017)

(**) changement de définition en 2010

Sources : DGFIP, SDES

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



Sources : DGFIP, SDES

(chiffres hors transferts entre APUL, à partir de 2005)

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 rétopolés, 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 33% 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

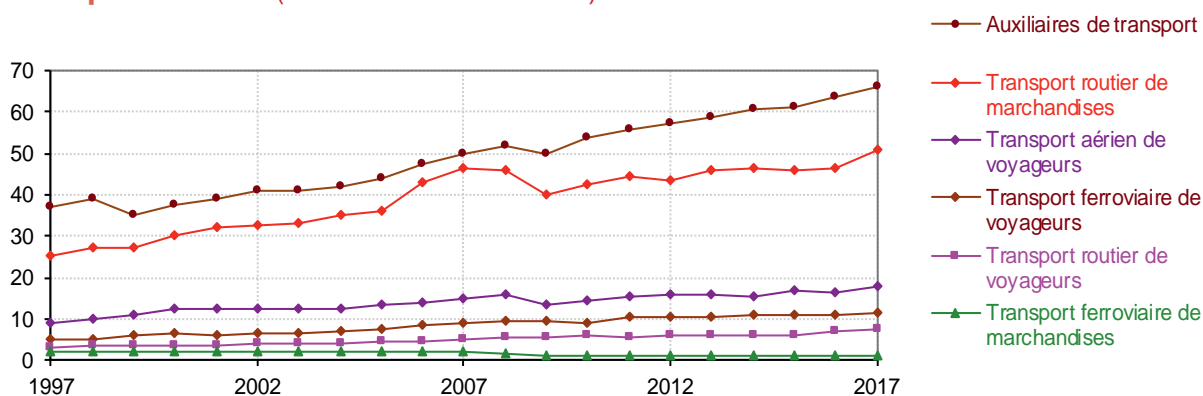
(compte d'autrui et compte propre, milliards d'euros courants)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Transport routier de marchandises	46,2	46,1	39,9	42,4	44,3	43,4	45,8	46,3	45,9	46,6	50,6
Autres transports de marchandises	3,8	3,9	3,9	4,2	4,3	4,3	2,6	2,5	2,6	2,7	3,0
Transport ferroviaire de marchandises	1,9	1,8	1,2	1,0	1,1	1,1	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0
Transport fluvial	0,7	0,8	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6	0,4	0,4	0,4	0,4
Transport maritime	11,4	12,1	9,8	12,5	12,5	13,8	13,5	14,1	15,0	15,3	17,5
Transport aérien de marchandises	2,7	2,8	3,1	3,3	3,7	4,1	3,8	4,0	3,8	3,4	3,4
Transport facturé de marchandises	67	68	59	64	67	67	67	68	69	69	76
Transport routier de voyageurs	5,1	5,4	5,6	5,9	5,6	5,8	6,0	6,0	6,2	7,1	7,4
Transport urbain de voyageurs	9,4	9,8	10,2	10,6	10,7	11,3	11,8	12,1	12,8	13,0	13,2
Transports de voyageurs autres (taxis)	3,7	3,7	4,0	4,2	4,0	4,2	4,3	4,3	4,6	4,9	5,2
Transport ferroviaire de voyageurs	9,0	9,5	9,5	9,2	10,2	10,5	10,6	10,7	11,2	10,9	11,6
Transport aérien de voyageurs	14,7	16,0	13,6	14,6	15,5	15,7	16,0	15,5	16,8	16,1	17,7
Transport facturé de voyageurs	42	44	43	45	46	47	49	49	52	52	55
Auxiliaires de transport	50	52	50	54	56	57	59	61	61	64	66
Total transport facturé (compte d'autrui)	158	164	151	162	168	172	175	178	182	185	197
Transport routier de marchandises pour compte propre des entreprises	22	23	23	25	28	27	29	31	34	37	38
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)	130	133	127	131	138	136	133	132	132	137	145
Dépenses des administrations	49	49	48	49	50	52	53	52	51	50	52
Dépenses des APUC	17	16	17	17	16	16	17	17	16	15	16
Dépenses des APUL	31	32	32	32	34	35	37	35	35	34	36

Sources : INSEE, SDES (CCTN), estimations URF (compte propre des entreprises)

(transport facturé : rupture de séries en 2006, 2009 et 2013 : passage de la base 2000 à la base 2005, puis à la base 2010 et à la base 2014)

► Transport facturé (milliards d'euros courants)



Sources : INSEE, SDES 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).

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

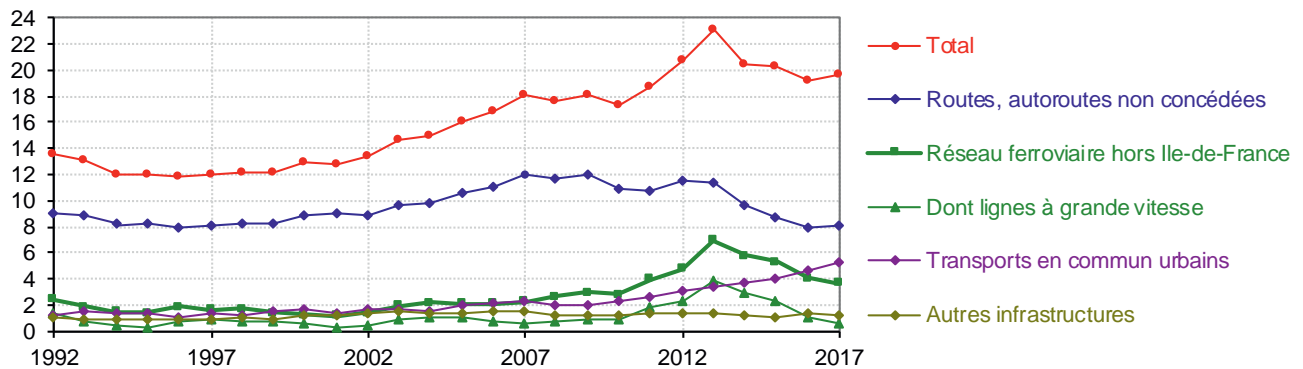
► Investissements publics en infrastructures (milliards d'euros courants)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Routes, autoroutes non concédées	11,9	11,7	12,0	10,9	10,8	11,5	11,4	9,7	8,7	8,0	8,0
Routes nationales, autoroutes non concédées	10,5	10,2	10,2	9,3	9,5	9,7	10,0	8,5	7,5	6,9	6,9
Routes départementales et locales	1,4	1,5	1,8	1,6	1,3	1,8	1,3	1,2	1,2	1,1	1,1
Réseau ferroviaire hors Ile-de-France	2,3	2,7	3,0	2,8	4,0	4,8	7,0	5,8	5,3	4,0	3,7
Lignes à grande vitesse	0,6	0,7	0,9	0,8	1,8	2,4	3,8	3,0	2,3	1,0	0,6
Réseau principal hors LGV	1,6	1,9	2,1	2,0	2,2	2,4	3,2	2,8	3,0	3,0	3,1
Transports en commun urbains	2,3	2,0	2,0	2,3	2,5	3,1	3,4	3,7	4,0	4,7	5,3
Transilien (RFF Ile-de-France)	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,6	0,9	1,0	0,9	1,2	1,7
RATP	0,5	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,9	1,1	1,3	1,3
Société de Grand Paris									0,2	0,4	0,7
TCU de province	1,6	1,1	0,9	1,2	1,2	1,7	1,8	1,8	1,0	1,3	1,6
Autres infrastructures (*)	1,6	1,3	1,2	1,2	1,4	1,4	1,3	1,2	1,0	1,3	1,2
Total infrastructures de transport	18,1	17,7	18,2	17,3	18,8	20,8	23,1	20,5	20,3	19,3	19,6

(*) ports, aéroports, voies navigables

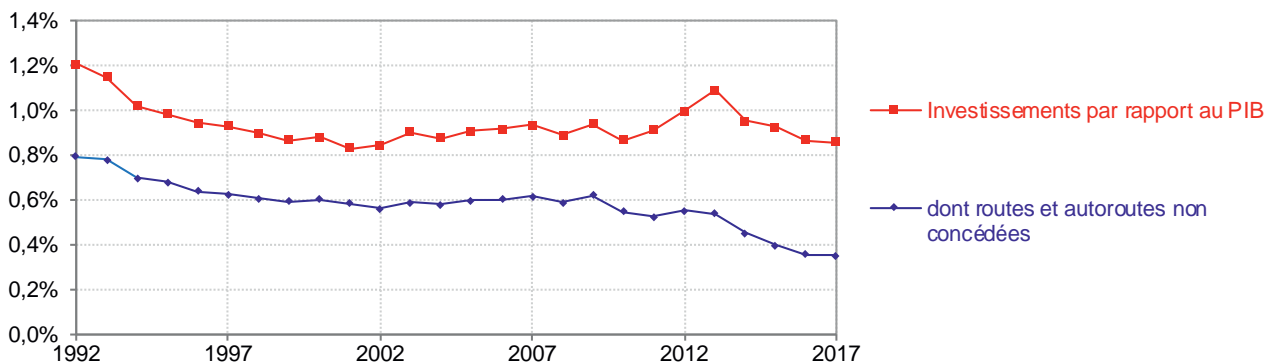
Sources : DGFIP, SDES, divers

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



Sources : DGFIP, SDES, divers

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



Sources : DGFIP, SDES, divers

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 35% à 50% pour les routes. Depuis 2013, on observe une baisse très nette de ces investissements, baisse particulièrement marquée pour les infrastructures routières.

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 0,07% 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)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Transport ferroviaire (SNCF et privés)	173	173	171	169	165	168	169	167	166	164	165
Transport urbain et routier de voyageurs (**)	232	233	244	247	257	258	264	270	275	280	285
<i>dont taxis (***)</i>	43	43	48	49	49	51	53	55	56	59	59
Transports routiers de marchandises (*)	377	377	365	371	378	374	370	366	372	383	383
Transports maritime et fluvial	6	9	9	9	9	8	8	9	8	7	7
Transport aérien	76	77	74	72	71	68	66	65	63	63	64
Auxiliaires des transports	270	271	262	264	262	262	263	265	269	275	283
<i>dont manutention entreposage</i>	91	96	91	94	97	98	100	103	106	109	115
<i>dont gestion infrastructures</i>	63	63	64	66	65	65	65	63	63	63	64
<i>dont organisation de transport de fret</i>	114	110	106	102	99	97	96	98	98	101	104
Agences de voyage	51	51	55	55	55	56	56	55	55	55	55
Total emplois directs	1 184	1 191	1 180	1 187	1 197	1 194	1 197	1 198	1 208	1 229	1 241
Intérimaires	57	48	49	57	51	53	57	63	70	83	99

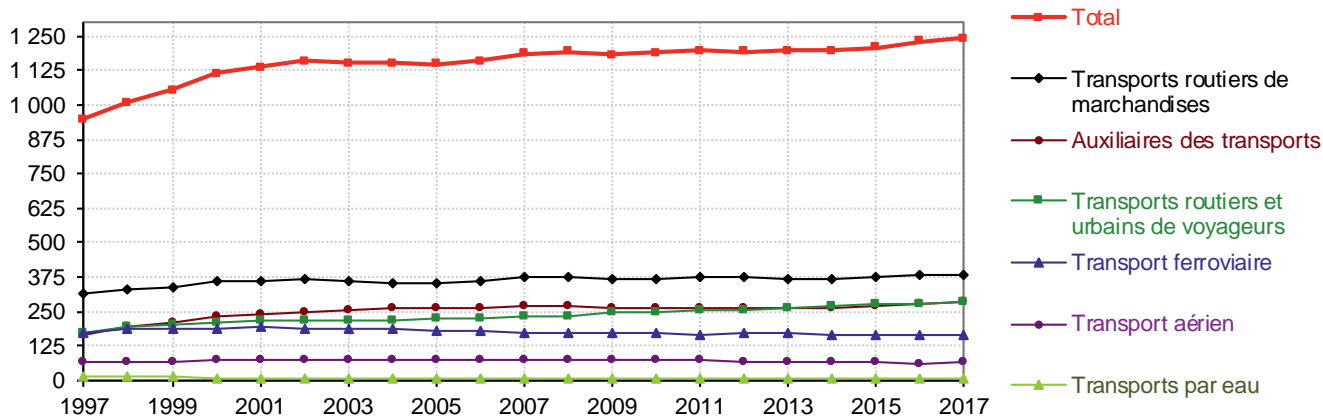
(*) compte d'autrui seul

(**) y compris RATP (44 054 en 2017)

(***) estimation

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

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



Sources : Pôle emploi, INSEE, SDES, 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 2017 à près de 1 340 000 personnes (avec les intérimaires) réparties à peu près par moitié entre sédentaires et « roulants ». Sur le total, environ 1 200 000 sont salariés et 140 000 sont non-salariés (5% des chauffeurs routiers et 60% des chauffeurs de taxis sont des indépendants).

Depuis 1998, l'effectif total consacré directement aux transports a augmenté de près de 23%. Il avait diminué en 2009, surtout dans les transports routiers de marchandises et les activités auxiliaires ; après 4 ans de stabilité, il recommence à croître depuis 4 ans.

Les chiffres des emplois directs sont à comparer au total des emplois en France, soit environ 27,9 millions (salariés et non-salariés) ; le transport professionnel occupe donc environ 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

► Emplois liés à la route en 2017 (milliers de personnes)

activités de production	510	matières premières et services	297	industrie manufacturière, énergie	160	
				services	137	
	industrie automobile	213			construction automobile	112
					équipements, accessoires	79
					carrosserie, remorques, caravanes	22
	usage de l'automobile	530			ventes de voitures, ventes d'équipements automobiles, réparation, démolition, recyclage, contrôle technique, location courte durée	400
assurances, experts, crédits, location longue durée (LLD)					92	
distribution de carburants (indépendants, auto entrepreneurs, etc.)					29	
sport, presse, édition, divers					9	
transport	1 039			transports routiers de marchandises et de voyageurs, auxiliaires de transports	1 006	
				police, enseignement, santé, administration	33	
infrastructures	111			construction et entretien des routes	111	
TOTAL	2 190	près de 2,2 millions de personnes				

Source : CCFA

Recettes spécifiques des administrations

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Certificats d'immatriculation (cartes grises)	1,9	2,0	1,9	1,9	2,1	2,1	2,0	2,1	2,1	2,2	2,2
Taxes sur l'assurance automobile	3,2	3,2	3,2	3,3	3,4	3,2	3,2	3,3	3,3	3,4	3,4
Taxe sécurité sociale sur l'assurance automobile (1)	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Taxe sur les voitures de sociétés	1,1	1,1	1,1	1,0	0,9	1,0	0,9	0,8	0,8	0,7	0,6
Taxe à l'essieu	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1
Taxes sur les carburants : TICPE et TVA sur TICPE	29,0	28,5	28,2	28,2	28,6	28,2	28,4	28,2	31,5	33,5	35,5
Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) (2)	0,3	0,31	0,39	0,51	0,52	0,6	0,8	0,7	0,6	0,6	0,6
Fonds d'investissement routier et transports (DOM)	0,5	0,46	0,46	0,47	0,48	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Redevance domaniale (autoroutes concédées) (3)	0,17	0,17	0,18	0,19	0,19	0,20	0,30	0,31	0,33	0,33	0,35
Taxe d'aménagement du territoire (aut. concédées) (4)	0,53	0,52	0,53	0,54	0,54	0,54	0,54	0,57	0,56	0,56	0,52
Total fiscalité automobile spécifique	38,0	37,4	37,1	37,3	38,0	37,4	37,8	37,6	40,8	42,9	44,9
Amendes forfaitaires de la circulation (5)	0,67	0,74	0,93	0,96	1,51	1,63	1,67	1,58	1,60	1,82	1,85

(1) versée à la Sécurité sociale depuis 2005

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

(3) Au profit de l'AFITF depuis 2005

(4) Au profit de l'AFITF depuis 2006

(5) Les amendes forfaitaires sont reversées en général aux communes, et en Ile-de-France aux communes, à la région et au IdF Mobilités. Les amendes au titre du contrôle-sanction automatisé sont partiellement versées à l'AFITF (voir tableau ci-dessous)

Sources : SDES, CPDP, FFA, 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 79% des accises sur les carburants : taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE ex-TIPP, voir pages 122 et 123) 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 2017 à environ 45 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.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Recettes (milliards d'euros)											
Dotation privatisation (4 Mrd€ au total)	1,47	1,26									
Redevance domaniale	0,17	0,17	0,18	0,19	0,19	0,20	0,30	0,31	0,31	0,33	0,35
Taxe d'aménagement du territoire	0,53	0,52	0,53	0,54	0,54	0,54	0,54	0,57	0,56	0,56	0,52
Amendes radar	0,10	0,12	0,12	0,13	0,18	0,27	0,17	0,20	0,23	0,36	0,41
Subvention budgétaire			1,60	1,25	0,97	0,90	0,56	0,66			
TICPE									1,14	0,72	1,12
Divers et Produits exceptionnels	0,00		0,16	0,02	0,40	0,00			0,10	0,10	
Total	2,26	2,08	2,58	2,12	2,29	1,91	1,57	1,74	2,34	2,07	2,40
Dépenses (milliards d'euros)											
Routes	0,98	0,81	1,06	0,77	0,87	0,76	0,66	0,70	0,75	0,78	0,81
Ferroviaire	0,81	0,92	1,01	1,05	0,69	0,64	0,73	0,67	0,76	0,85	0,97
Transport en commun urbain	0,30	0,28	0,26	0,19	0,27	0,32	0,35	0,27	0,19	0,21	0,18
Autres (*)	0,09	0,10	0,14	0,14	0,16	0,14	0,17	0,07	0,67	0,23	0,20
Total	2,17	2,11	2,47	2,16	1,98	1,86	1,91	1,71	2,37	2,07	2,16

Sources : AFITF

(*) en 2015, 0,528 Mrd€ de taxe nationale sur véhicules de transport de marchandises en 2016, 0,047 Mrd€ d'indemnité Ecomouv en 2017, 0,048 Mrd€ de taxe nationale sur véhicules de transport de marchandises

Dépenses des administrations

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
APUC dépenses de fonctionnement	2,3	1,6	1,3	1,3	1,3	1,4	1,3	1,3	1,1	1,1	1,0
APUL dépenses de fonctionnement	3,3	3,6	4,0	4,9	5,1	5,1	5,2	5,1	5,1	4,7	4,7
APU dépenses de fonctionnement	5,6	5,3	5,4	6,2	6,4	6,5	6,5	6,4	6,2	5,8	5,8
APUC dépenses d'investissement	1,4	1,5	1,8	1,6	1,3	1,6	1,3	1,2	1,2	1,0	1,2
APUL dépenses d'investissement	10,1	10,1	9,6	8,7	9,0	9,2	9,6	8,1	7,2	6,6	6,9
APU dépenses d'investissement	11,5	11,6	11,3	10,4	10,3	10,8	10,9	9,3	8,3	7,6	8,1
APU DÉPENSES TOTALES	17,1	16,8	16,7	16,5	16,7	17,3	17,5	15,7	14,6	13,4	13,9
APUC dépenses totales	3,8	3,1	3,1	2,9	2,7	2,9	2,7	2,4	2,3	2,1	2,2
APUL dépenses totales	13,4	13,7	13,6	13,6	14,0	14,4	14,8	13,3	12,3	11,3	11,7

Sources : DGFIP et SDES

Par suite de changements dans les règles de comptabilité des collectivités locales (voir page 115), 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.

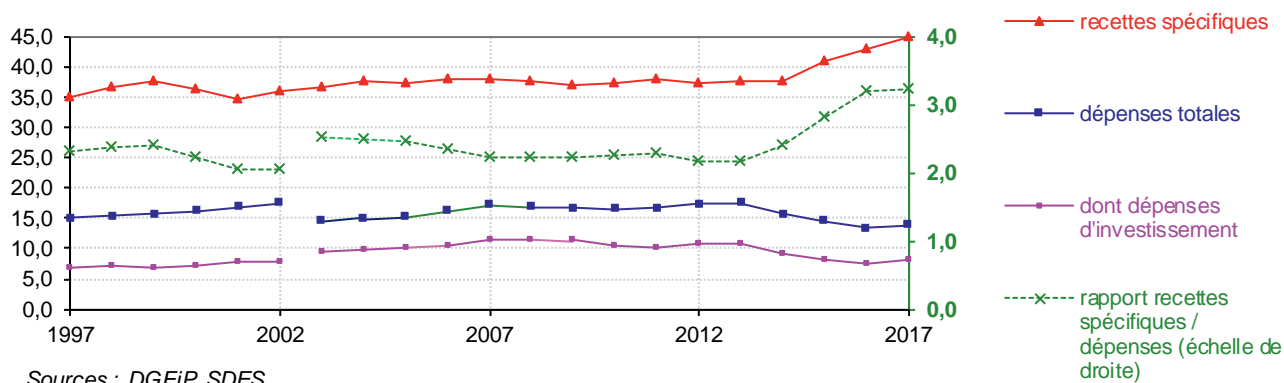
- Les communes sont gestionnaires de voiries.

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 2017, les dépenses pour la route, ainsi évaluées, se seraient élevées à environ 13,9 milliards d'euros, soit en baisse de 3,2 milliards d'euros (soit 19%) par rapport à 2007. En pourcentage du PIB, les dépenses pour la route diminuent de manière continue depuis 20 ans : alors qu'elles représentaient 1,2 % de PIB il y a 20 ans, elles ne représentent plus en 2017 que 0,6% du PIB.

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



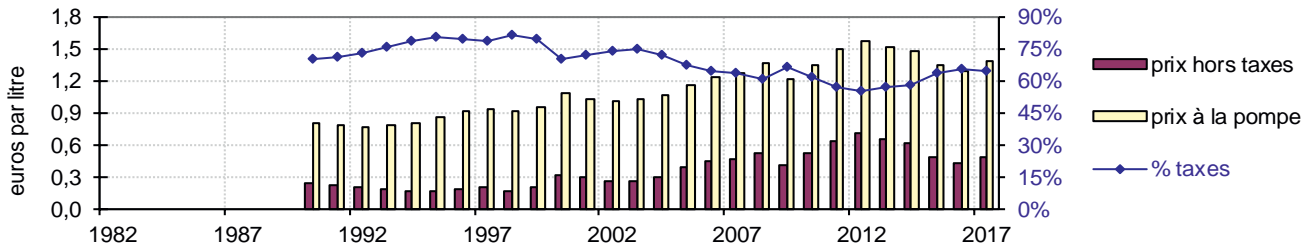
Sources : DGFIP, SDES

Le graphique ci-dessus montre que les administrations publiques, année après année, **reçoivent de la route en recettes spécifiques** plus de 3 fois plus qu'elles ne lui consacrent de dépenses

(en 2017, 3,2 fois), ou encore que l'excédent apporté par la route s'élève à **près de 31 milliards d'euros**.

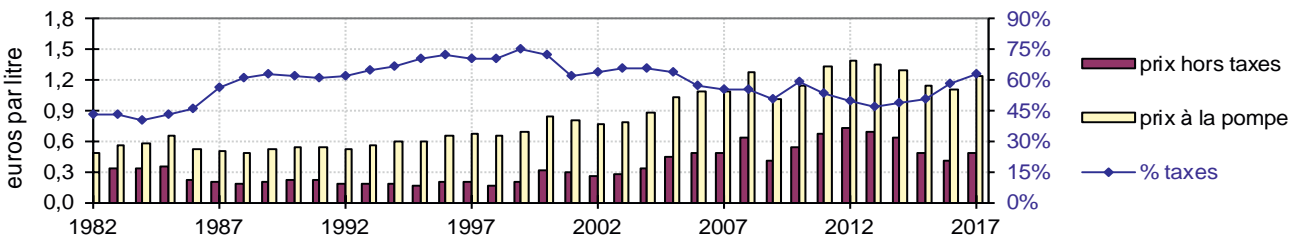
Carburants

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



Source : CPDP

► Gazole : évolution des prix en moyenne annuelle (euros courants par litre et pourcentages de taxes dans le prix à la pompe)



Source : CPDP

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

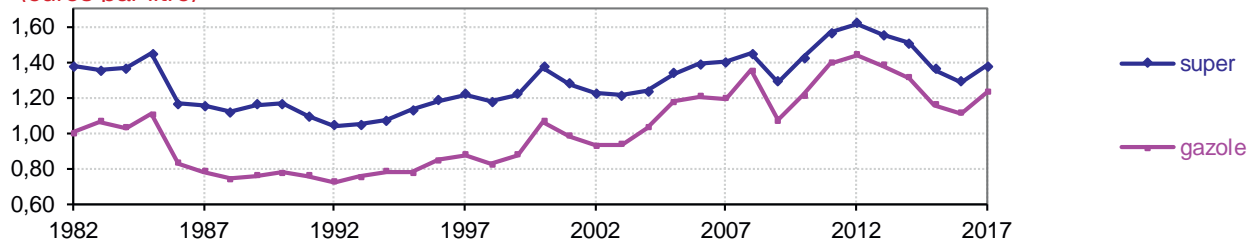
Les prix et les pourcentages de taxes retracés sur les graphiques sont des **moyennes annuelles**.

Les prix des carburants en euros constants (prix déflatés de l'indice des prix à la consommation) n'ont pratiquement pas cessé de croître pendant plus de 10 ans pour atteindre des niveaux record en 2013 ; depuis cette date, on observait une baisse du prix des

carburants. En 2017, on observe à nouveau une augmentation 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.

► Carburants : 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)

		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
voitures particulières	essence	7,7	7,7	7,8	7,8	7,6	7,7	7,5	7,4	7,4	7,3	7,4
	gazole	6,6	6,6	6,6	6,6	6,5	6,4	6,2	6,2	6,2	6,1	6,1
véhicules utilitaires légers	essence	8,3	8,4	8,4	8,4	8,3	8,3	8,1	8,0	8,0	7,9	7,9
	gazole	9,3	9,3	9,4	9,4	9,2	9,2	9,0	9,0	8,9	8,8	8,8
véhicules industriels	gazole	36,0	35,3	35,1	35,3	35,1	35,0	34,8	34,6	34,5	33,3	33,4
bus et cars	gazole	32,6	32,5	32,8	33,0	32,8	32,8	32,5	32,1	31,8	29,7	29,9

Sources : Ademe, panel Secodip, SDES

Carburants

► Structure des prix des carburants routiers (prix moyens en 2017, euros par litre)

	Supercarburant sans plomb 95	Gazole	GPLc
Prix du carburant routier			
Prix hors taxes	0,49	0,48	0,53
TVA sur prix hors taxes (20%)	0,10	0,10	0,11
Taxes spécifiques (2)	0,79	0,66	0,11
dont TICPE (1)	0,66	0,55	0,09
dont TVA sur TICPE (20%)	0,13	0,11	0,02
Total des taxes	0,89	0,75	0,22
Prix de vente à la pompe	1,38	1,23	0,74
Part des taxes dans le prix de vente (pourcentages)			
Taxes spécifiques (2)	57%	53%	15%
Toutes les taxes	65%	61%	29%
Incidence des taxes sur le prix hors TVA			
(à titre de comparaison avec le taux normal de TVA de 20%)			
Taxes spécifiques (2)	162%	137%	21%
Toutes les taxes	182%	157%	41%

(1) Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques ; pour le gazole, TICPE de 0,5442 euros / litre au 1^{er} juillet 2017 pour la majorité des régions, hormis pour la Corse (0,5307) et pour l'Île de France (0,5631)

(2) TICPE et TVA sur TICPE

Sources : CPDP et calculs URF

► Recettes des administrations publiques provenant des taxes sur les carburants routiers - 2017 (milliards d'euros)

	supercarburant			gazole				total général
	voitures	utilitaires légers	total	voitures	utilitaires légers	poids lourds	total	
TICPE totale	6,9	0,1	7,0	11,1	4,9	5,8	21,8	28,8
TVA sur TICPE	1,4	0,0	1,4	2,2	1,0	1,2	4,4	5,8
dont déductible				0,4	0,7	1,2	2,2	2,2
dont non déductible	1,4	0,0	1,4	1,9	0,3	0,0	2,2	3,6
TVA sur prix hors taxes	1,0	0,0	1,0	1,9	0,8	1,0	3,8	4,8
dont déductible				0,3	0,6	1,0	1,9	1,9
dont non déductible	1,0	0,02	1,0	1,6	0,3	0,0	1,9	2,9
Total taxes	9,3	0,1	9,4	15,2	6,7	8,0	29,9	39,3
Dont taxes spécifiques (1)	8,3	0,1	8,4	13,3	5,9	7,0	26,1	34,5

(1) TICPE + TVA sur TICPE

Sources : CPDP et calculs URF

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 2017 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 : de 33,90 à 35.90 c€/litre de super et 30,20 c€/litre de gazole).

- La TICPE sur le gazole est partiellement remboursée aux transporteurs routiers (à raison de 9,88 à 13,12 c€/litre selon les 43,19 c€/litre).

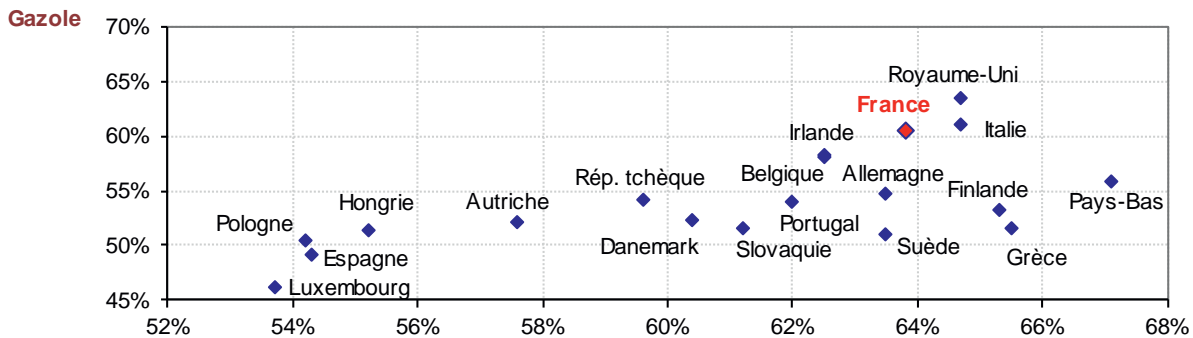
Des régimes spéciaux plus favorables sont applicables aux véhicules alimentés au GPLc, au GNV et aux biocarburants.

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).

Comptes de la route

Carburants

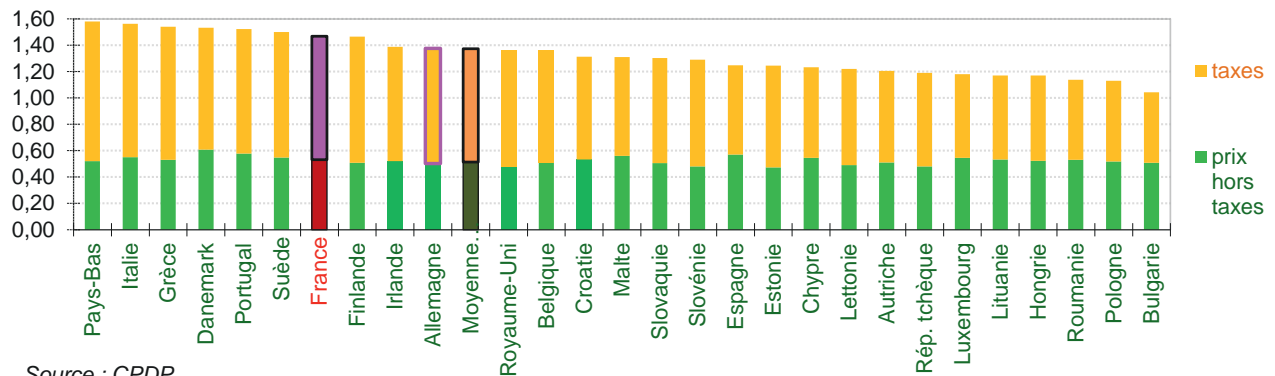
► Carburants en Union européenne : pourcentages des taxes dans les prix à la pompe (situation en janvier 2018)



Source : CPDP

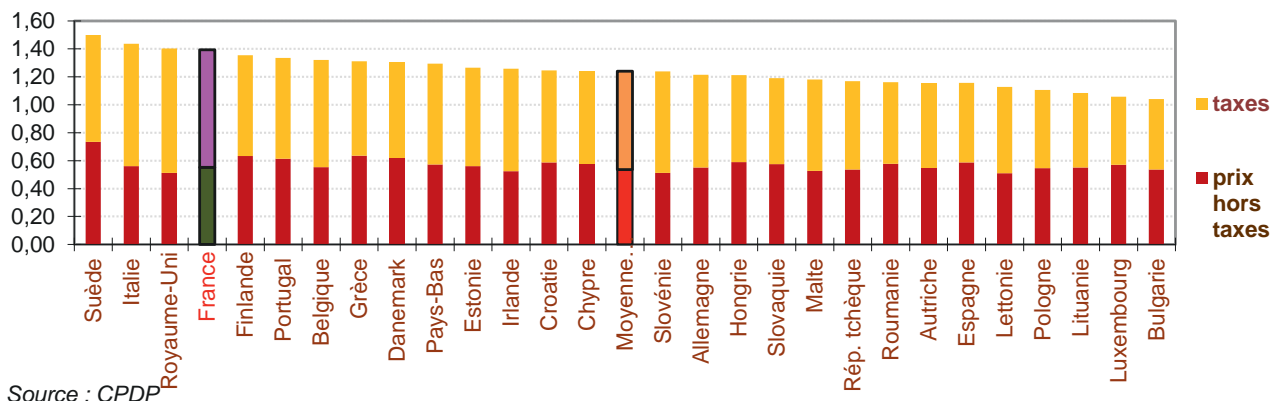
Eurosuper-95

► Eurosuper-95 : prix et taxes (situation en janvier 2018, euros par litre)



Source : CPDP

► Gazole : prix et taxes (situation en janvier 2018, euros par litre)



Source : CPDP

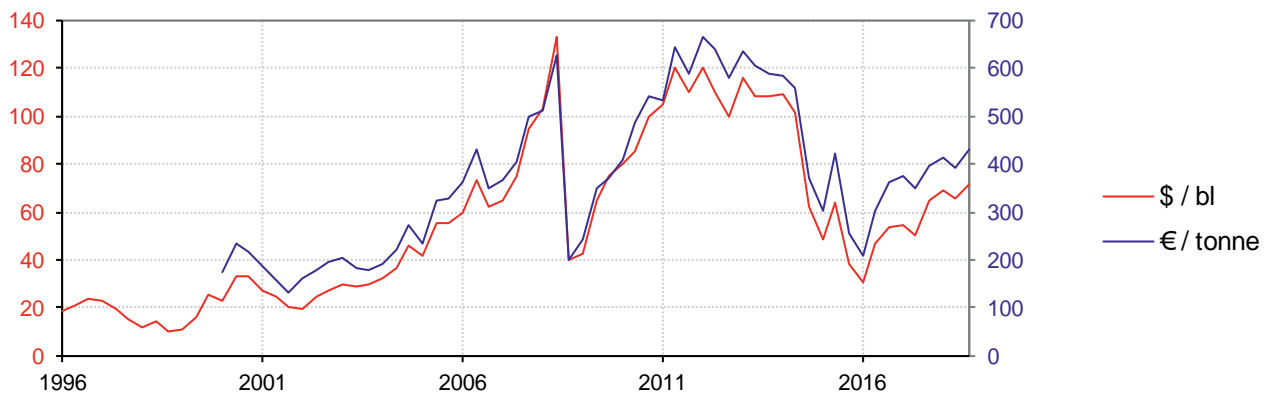
En France, le prix du super 95 est légèrement supérieur à la moyenne européenne, alors que le prix du gazole est très supérieur à la moyenne européenne, malgré des prix hors taxes parmi les plus bas. Certains des pays frontaliers de la France, et en particulier le Luxembourg, bénéficient de prix de carburants 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 sur les produits énergétiques (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)

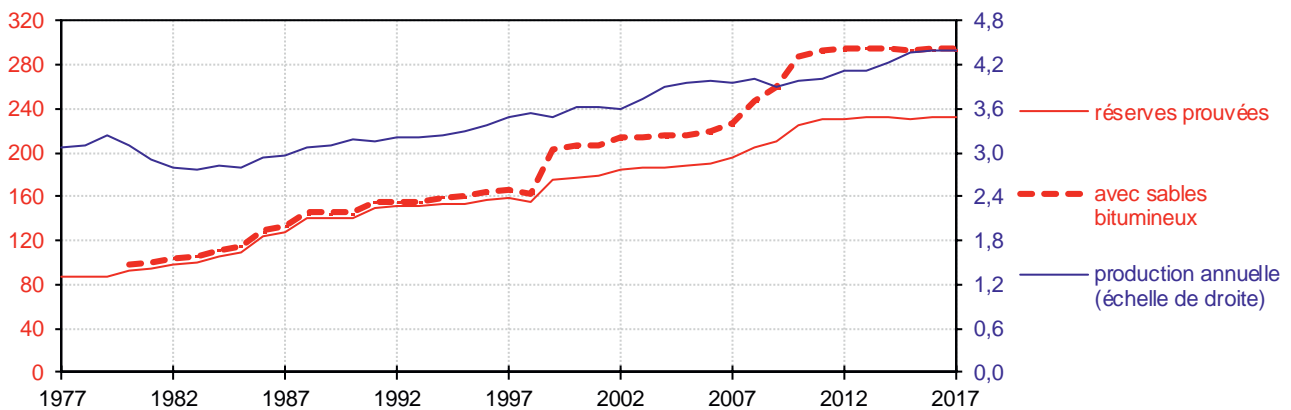


Source : CPDP

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 2009-2012 jusqu'à 120 US\$ début 2012. Début 2016, il est redescendu à environ 31 US\$. Depuis, il remonte et se situe actuellement autour de 72 US\$.

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



Source : BP Statistical review world energy 2018

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 près de 70 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 28 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 70 ans

de production.

Après une période de stagnation à environ 4 milliards de tonnes, la production annuelle croît légèrement et continuellement depuis 2012.

(*) 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.

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 2017 :

- 8 sociétés privées réparties en 3 groupes :

- Vinci Autoroutes regroupant Autoroutes du sud de la France (ASF), Société des autoroutes Estereel, Côte-d'Azur, Provence, Alpes (Escota, filiale à 99,29% d'ASF), Cofiroute et Arcour (autoroute A19 Artenay-Courtenay mise en service en juin 2009).
- Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) et Société des autoroutes Rhône-Alpes (AREA, filiale à 99,84% d'APRR).
- 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).

- 6 sociétés privées :

- 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)
- A'liénor (Sanef Aquitaine exploitant) (autoroute A65 Langon-Pau mise en service en décembre 2010).
- Atlandes (Egis Exploitation Aquitaine exploitant) : autoroute A63 mise en service en 2013
- Albea (autoroute A150 entre Barentin et Ecalles-Alix, mise en service en février 2015)

- **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%)

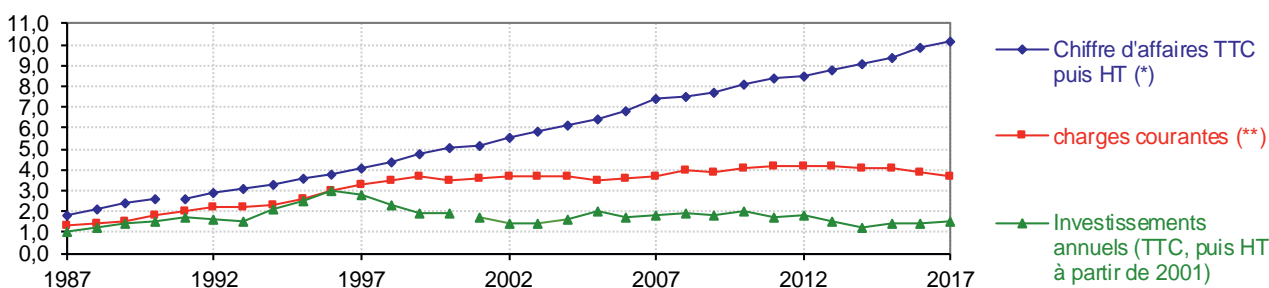
À fin 2017, ces sociétés gèrent au total environ 9 158 km d'autoroutes et d'ouvrages à péage et emploient environ 13 000 personnes

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 à 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 Seine Estuaire), tunnel Duplex A86 à l'ouest de Paris (Cofiroute), viaduc de Millau (CEVM), autoroute A14 à l'ouest de Paris (SAPN).

La carte de la page 9 schématise le réseau concédé en service à la fin de 2017.

► 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 98%) 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 2017 de 10,17 milliards d'euros hors TVA.

Les charges courantes (personnel, fonctionnement, entretien et réparations, frais financiers, impôts et taxes) s'élèvent en 2017 à 3,72 milliards d'euros, dont 1,33 Mrd€ de taxes diverses (taxe professionnelle, redevance domaniale et taxe 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 120). 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 2017, les investissements se sont élevés à environ 1,5 milliards d'euros.

Le principe de la concession a permis la réalisation du réseau actuel d'autoroutes concédées.

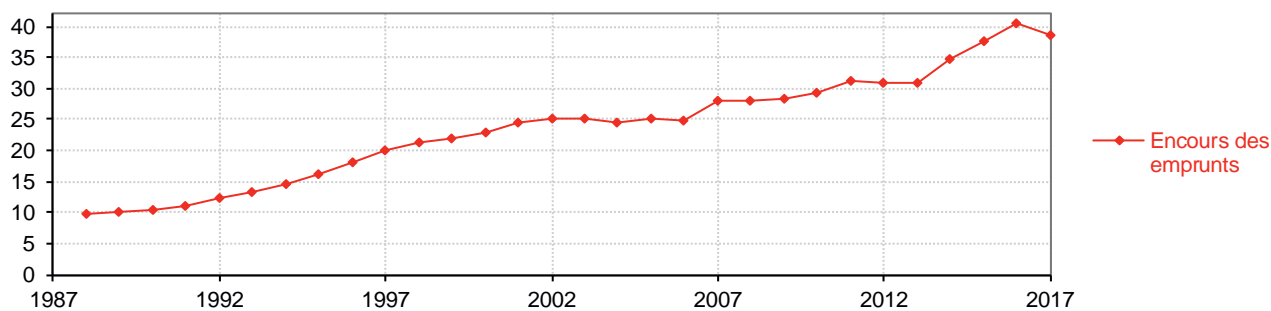
Les concessions sont attribuées, après appel d'offres, pour des durées de 55 à 65 ans ; à l'occasion de programmes de relance, ces durées peuvent éventuellement être prolongées pour compenser le financement d'investissements nouveaux sur certaines sections d'autoroutes.

D'après l'ARAFER, au 31/12/2015, la liste des sociétés concessionnaires d'autoroutes, avec la date de début de concession et la date théorique de fin de concession est la suivante : ADELAC (2005-2060), ALBEA (2011-2066), ALICORNE (2008-2063), A'LIENOR (2006-2066), ALIS (2001-2067), APRR (1963-2035), ARCOUR (2005-2070), AREA (1971-2036), ASF(1961-2036), ATLANDES (2011-2051), ATMB (1971-2050), CEVM (2001-2079), Cofiroute - concessions interurbaines (1970-2034), Cofiroute - Duplex A86 (1999-2086), Escota (1957-2032), Sanef (1963-2031), SAPN (1963-2033), SFTRF (1993-2050).

L'endettement

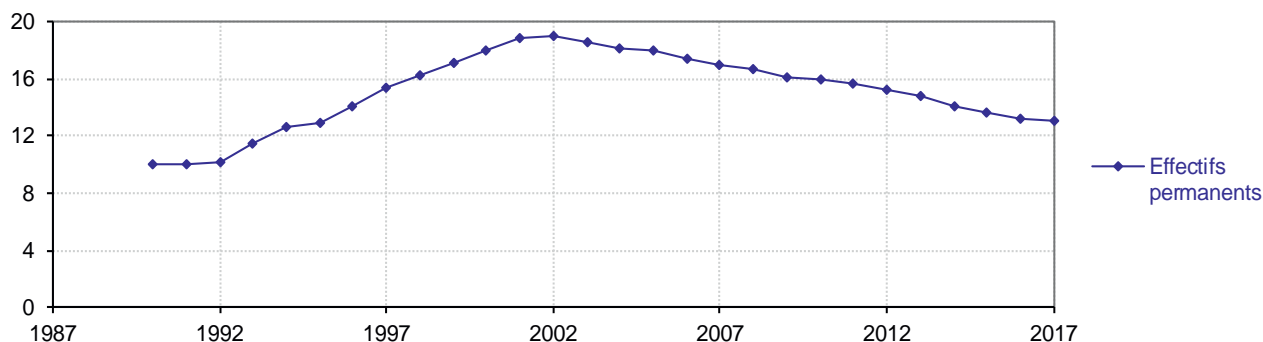
Au 31 décembre 2017, l'encours des emprunts contractés sur le marché financier pour la construction du réseau autoroutier était d'environ 38,5 milliards d'euros. Ces emprunts ne sont pas garantis par l'État et sont donc contractés aux seuls risques et périls des concessionnaires.

► 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

Restructuration de la SNCF

Suite à la loi n°2014-872 du 4 août 2014, l'organisation du système ferroviaire français a été profondément modifiée avec, au 1^{er} juillet 2015, la constitution du groupe public ferroviaire composé de 3 Epic : la SNCF, tête de groupe, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

SNCF Réseau est le gestionnaire d'infrastructure qui regroupe les

missions assurées antérieurement par RFF, SNCF Infra et DCF ; SNCF Mobilités est l'opérateur de mobilités qui assure les fonctions d'exploitant des services ferroviaires et qui est en charge de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs et des services rendus dans ces gares.

Recettes commerciales

Les « recettes commerciales » comportent la vente des billets et des abonnements aux voyageurs, les facturations de transports de marchandises. L'ordre de grandeur des recettes commerciales

(hors activités marchandes annexes) a été en 2017 de près de 9 milliards d'euros dont 0,8 milliard pour le fret.

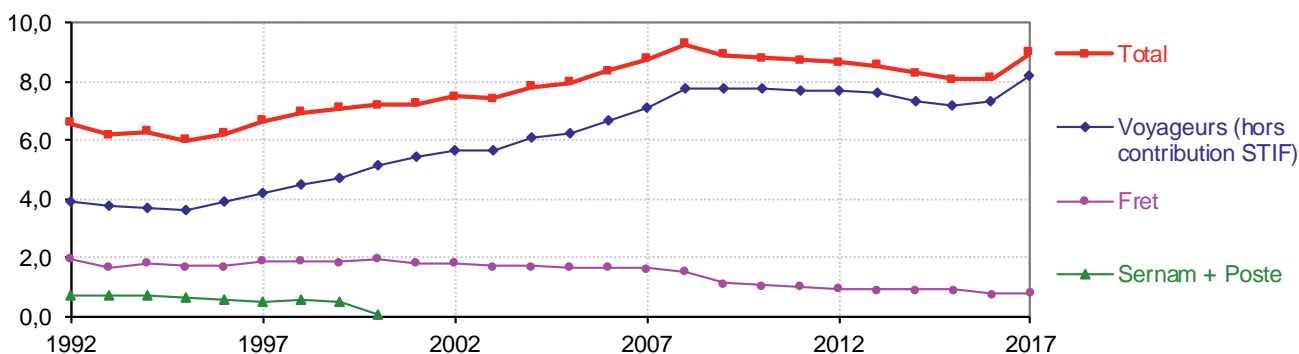
► SNCF : recettes commerciales (milliards d'euros courants)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Voyageurs (*)	7,1	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,6	7,4	7,2	7,3	8,2
Fret	1,7	1,5	1,2	1,1	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8
Total	8,8	9,3	8,9	8,8	8,7	8,7	8,5	8,3	8,1	8,1	9,0

(*) produits du trafic hors contributions tarifaires du STIF

Source : SNCF

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



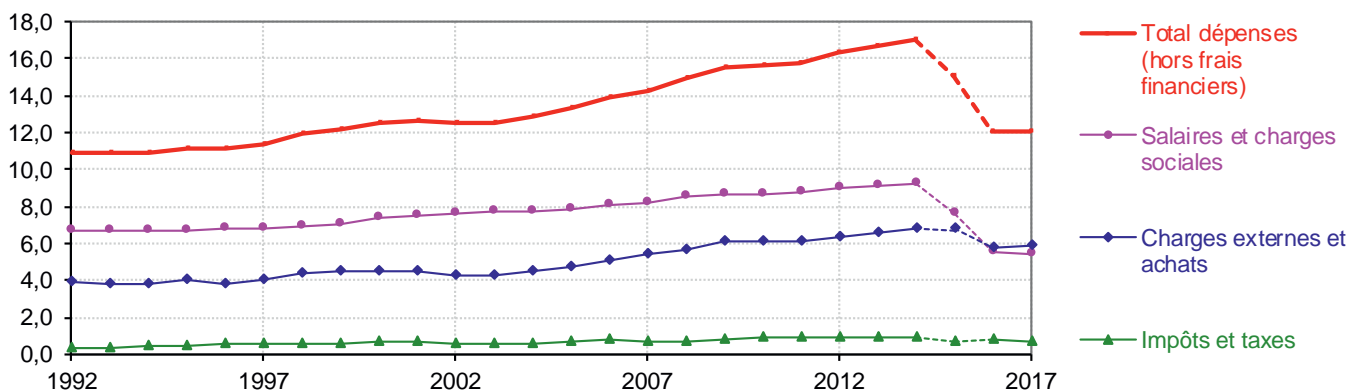
Source : SNCF

Dépenses d'exploitation

Les dépenses d'exploitation de SNCF Mobilités (non comparables à celles de l'Epic SNCF pour les années précédentes) s'établissent en 2017, hors frais financiers, à environ 12 milliards d'euros, dont

5,5 milliards d'euros de frais de personnel. 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)



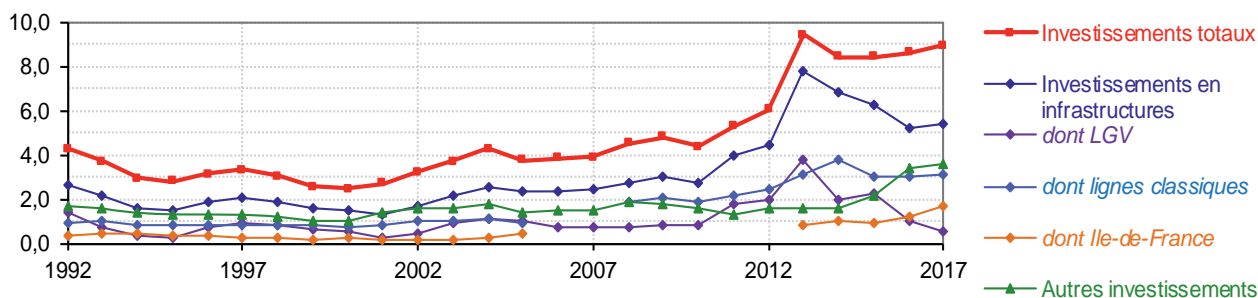
Source : SNCF

(SNCF Mobilités à partir de juillet 2015, Epic SNCF avant)

Dépenses d'investissements

Les montants des investissements annuels se sont élevés en 2017 à environ 8,8 milliards d'euros dont 5,4 Mrd€ pour les infrastructures.

► Ferroviaire : investissements (milliards d'euros courants)



Source : SNCF

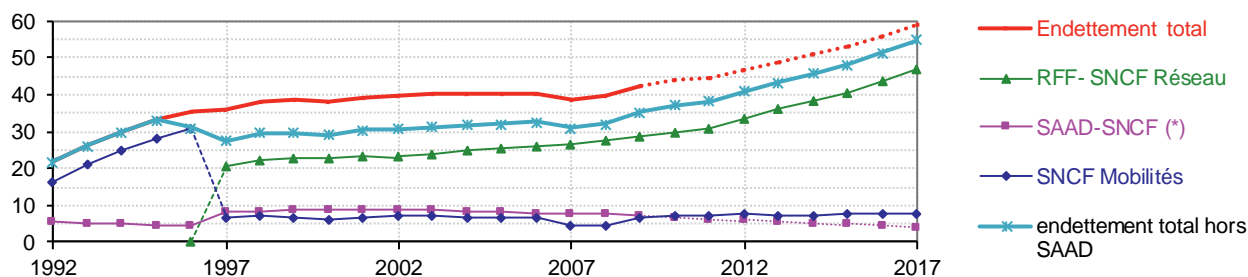
Endettement

Fin 2017, la dette cumulée de la SNCF s'établit à 55,1 milliards d'euros, somme à laquelle s'ajoutent environ 4 Mrd€ correspondant à la dette du Service annexe d'amortissement de la dette (SAAD). En 20 ans, l'endettement cumulé de la SNCF est passé de 31 milliards d'euros à près de 55 milliards d'euros, dont 47,2 logés

dans SNCF Réseau ; on pourrait d'ailleurs ajouter à cet endettement la dette (SAAD) qui a permis dès 1991 d'isoler une partie de la dette ferroviaire.

Les courbes ci-dessous montrent que le rythme annuel de croissance de cette dette s'est accentué depuis 2007.

► Endettement SNCF cumulé (milliards d'euros constants)



Sources : SNCF, 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 13,8 milliards d'euros en 2017. Ils sont retracés dans le tableau ci-dessous.

(milliards d'euros courants)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
SNCF - SNCF Mobilités											
Contributions liées à l'exploitation	3,69	3,94	4,11	4,26	4,63	4,91	4,83	5,21	5,42	5,71	5,73
<i>dont Etat</i>	0,27	0,26	0,27	0,28	0,45	0,54	0,51	0,49	0,50	0,56	0,51
<i>dont régions</i>	2,05	2,22	2,31	2,44	2,57	2,67	2,70	2,86	2,94	2,94	3,01
<i>dont STIF</i>	1,38	1,45	1,53	1,54	1,61	1,70	1,61	1,87	1,97	2,20	2,22
Subventions de fonctionnement (Etat)	0,02	0,02	0,03	0,04	0,04	0,03	0,10	0,05	0,04	0,04	0,02
SAAD	0,40										
Dotation plan fret											
Subventions d'investissements	1,06	1,35	1,13	0,92	0,55	0,69	0,92	1,10	1,30	1,49	1,32
Total partiel	5,17	5,31	5,27	5,21	5,21	5,63	5,84	6,36	6,76	7,23	7,07
Charges de retraite	2,81	2,84	2,87	3,03	3,21	3,31	3,34	3,36	3,32	3,30	3,30
Surcompensation régimes spéciaux	0,23	0,17	0,16	0,07	0,03	0,05	nd	nd	nd	nd	nd
Total général SNCF-SNCF Mobilités	8,21	8,32	8,30	8,31	8,45	8,99	9,18	9,72	10,08	10,53	10,37
RFF - SNCF Réseau											
Contribution aux charges d'infrastructures	0,83	0,66		0,95	0,79	0,28	0,11	0,11			
Contribution au désendettement	0,69	0,69									
Subvention aux travaux de régénération	0,99	0,81									
Subvention d'exploitation		[2,15]	2,33	2,40	2,29	2,19	2,05	2,23	2,05	1,84	1,59
Subventions d'investissement	1,20	1,34	2,20	2,23	1,71	1,92	2,01	1,85	1,77	1,61	1,87
Total général RFF - SNCF Réseau	3,71	3,49	4,52	4,63	4,00	4,11	4,06	4,09	3,83	3,45	3,46
SNCF (Mobilités et Réseau)											
Total général ferroviaire SNCF	11,9	11,8	12,8	12,9	12,4	13,1	13,2	13,8	13,9	14,0	13,8

Sources : SDES, epic SNCF, SNCF Réseau, SNCF Mobilités

Comptes des transports en commun urbains

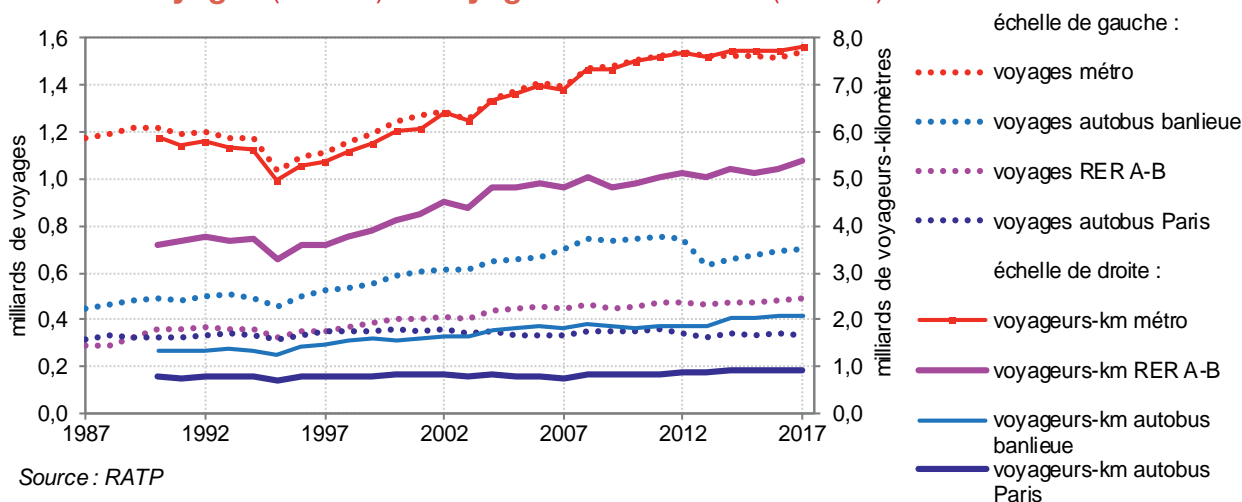
RATP

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Longueur des lignes exploitées (kilomètres)											
méto (*)	201	202	202	202	203	203	205	206	206	206	206
RER A et B	115	115	115	115	115	115	115	116	116	115	115
autobus Paris	597	597	597	598	603	603	603	594	591	594	564
autobus banlieue	2 644	2 650	2 657	2 646	2 678	2 678	2 678	2 497	2 472	2 403	2 530
tramway					41	65	83	104	105	105	105
Effectif moyen (milliers)											
salariés	45,0	45,3	45,5	44,8	43,1	42,9	42,9	43,2	43,5	44,0	44,1
Voyages effectués (milliards)											
méto	1,39	1,47	1,48	1,51	1,52	1,54	1,53	1,53	1,52	1,52	1,54
RER A et B	0,45	0,47	0,45	0,46	0,47	0,48	0,47	0,47	0,47	0,48	0,49
autobus Paris	0,34	0,35	0,35	0,35	0,36	0,34	0,32	0,34	0,34	0,34	0,33
autobus banlieue	0,70	0,75	0,74	0,74	0,75	0,74	0,63	0,66	0,67	0,69	0,70
tramway	1,03	1,10	1,09	1,09	1,11	1,09	0,96	1,00	1,01	1,03	1,03
Voyageurs-kilomètres (milliards)											
méto	6,9	7,3	7,4	7,5	7,6	7,7	7,6	7,7	7,7	7,7	7,8
RER A et B	4,8	5,0	4,8	4,9	5,0	5,1	5,0	5,2	5,1	5,2	5,4
autobus Paris	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
autobus banlieue	1,8	1,9	1,9	1,8	1,9	1,8	1,9	2,0	2,0	2,1	2,1
tramway	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,6	0,7	0,9	0,9	0,9

Source : RATP, SDES

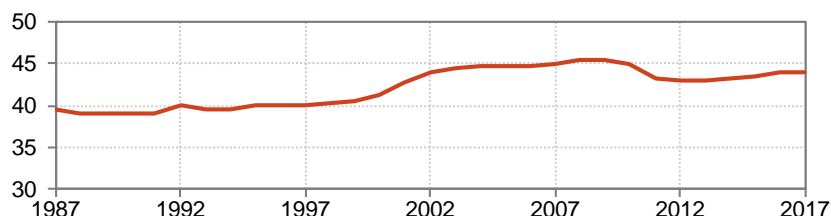
(*) voies de garage et de retournement exclues

► RATP : voyages (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, toutes les lignes de tramway (de T1 à T8), les lignes d'autobus parisiens et la grande majorité des lignes d'autobus de la petite couronne. En 2016, le matériel utilisé comportait 959 rames de métro, RER et tramways et environ 4 573 autobus.

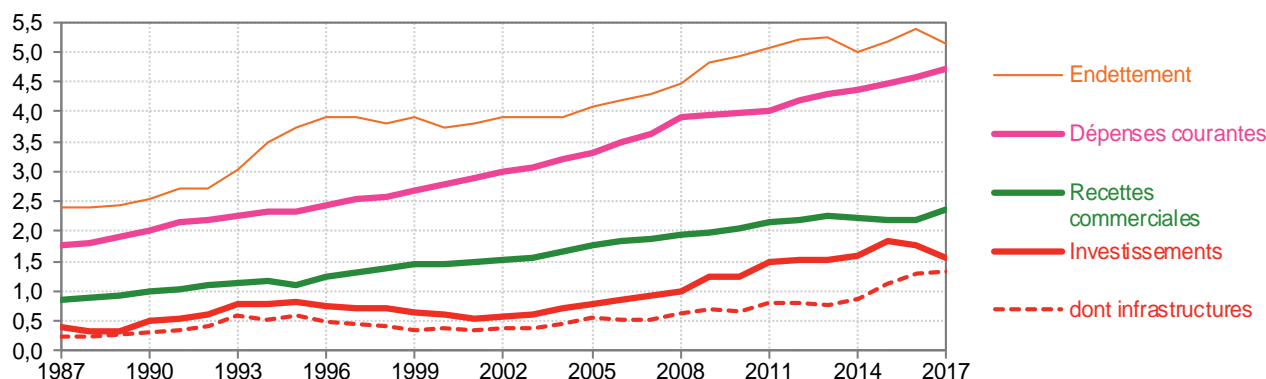
Le nombre de voyageurs-kilomètres se déduit du nombre de voyages en multipliant ceux-ci par des longueurs moyennes de trajets parcourus selon les réseaux. Actuellement ces trajets moyens quotidiens sont les suivants :

Méto : 5 km
 RER : 11 km
 Autobus Paris : 2,7 km
 Autobus banlieue : 3 km
 Tramway : 0,9 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)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fonctionnement											
Subvention de fonctionnement											
Contribution forfaitaire d'exploitation	0,90	0,90	0,86	0,81	0,81	0,98	0,97	1,01	1,06	1,07	0,96
Contribution incitative à la vente											
Bonus / malus qualité de service	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
Compensation tarifaire											
Part des risques voyageurs	0,00	0,01	0,04	0,06	0,08	-0,01	0,00	0,00	0,03	0,02	-0,02
Contribution forfaitaire d'investissement	0,70	0,76	0,79	0,84	0,89	0,89	0,91	0,93	0,96	0,91	0,94
Contribution taxe professionnelle et foncière	0,15	0,15	0,16	0,11	0,10	0,11	0,11	0,12	0,12	0,11	0,11
Total partiel	1,76	1,83	1,87	1,84	1,90	1,97	2,00	2,05	2,17	2,11	1,99
Charges de retraite (*)	0,41	0,56	0,50	0,51	0,53	0,58	0,61	0,62	0,62	0,64	0,68
Total général	2,17	2,39	2,37	2,35	2,43	2,55	2,61	2,67	2,79	2,75	2,67
Aides aux investissements											
Région	0,05	0,07	0,08	0,13	0,24	0,28	0,26	0,21	0,17	0,15	0,16
Etat	0,03	0,04	0,05	0,04	0,06	0,08	0,05	0,06	0,07	0,06	0,09
Autres CT	0,03	0,03	0,02	0,02	0,05	0,03	0,05	0,08	0,22	0,32	0,24
STIF	0,00	0,01	0,05	0,11	0,11	0,18	0,27	0,27	0,41	0,28	0,19
Total subventions du programme	0,10	0,15	0,20	0,30	0,46	0,57	0,64	0,62	0,88	0,81	0,68
Région	0,03	0,03	0,03	0,01	0,01	0,01	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00
Etat	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Autres CT	0,01	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
STIF	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total subvention hors programme	0,06	0,05	0,05	0,03	0,03	0,03	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00
Total aides aux investissements	0,17	0,19	0,25	0,33	0,49	0,60	0,65	0,62	0,88	0,81	0,68
Total général RATP	2,34	2,58	2,62	2,68	2,92	3,14	3,26	3,29	3,67	3,56	3,36

(*) Caisse de retraite autonome depuis 2006

Sources : RATP, DGFIP par SDES

En 2017, les recettes commerciales de la RATP (ventes au public des tickets et abonnements, autres recettes diverses) sont en hausse par rapport à 2016 : elles se sont élevées à environ 2,4 milliards d'euros, à rapprocher des 4,7 milliards d'euros de dépenses de fonctionnement (dont 3,3 Mrd€ de frais de personnel) et des

1,6 milliards d'euros d'investissements (dont 1,3 Mrd€ d'infrastructures). On a également cette année une baisse de l'endettement qui passe de 5,38 Mrd€ à 5,15 Mrd€.

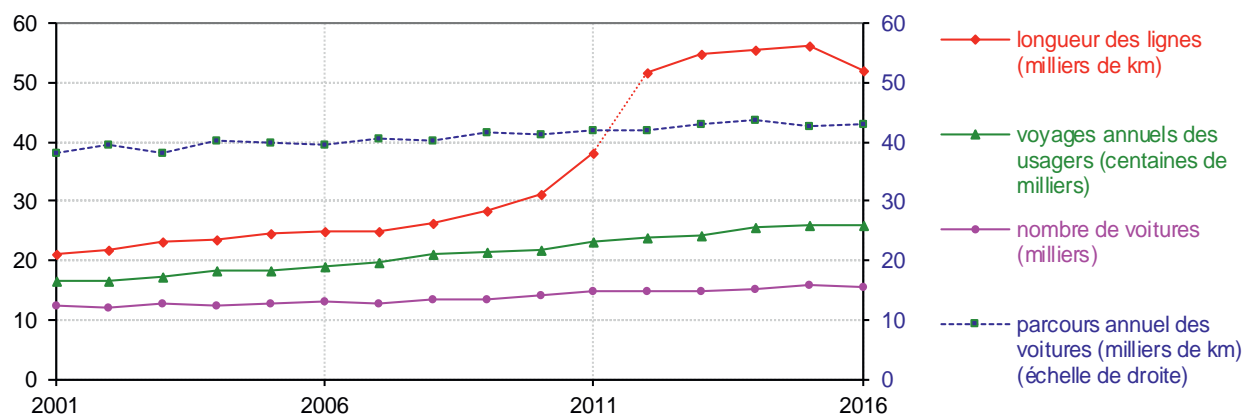
L'excédent des dépenses sur les recettes commerciales est financé par les contributions publiques.

Comptes des transports en commun urbains

Province : dépenses et recettes commerciales

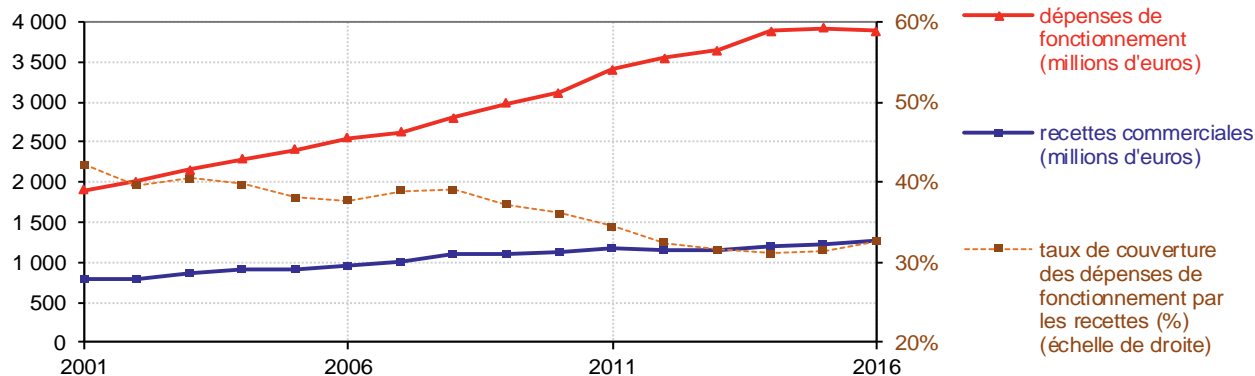
Les graphiques ci-dessous sont relatifs aux transports en commun dans soixante sept agglomérations de plus de 100 000 habitants en France métropolitaine entre 1994 et 2016.

► Agglomérations de plus de 100 000 habitants (67 agglomérations hors Ile-de-France en 2016) transports en commun urbains



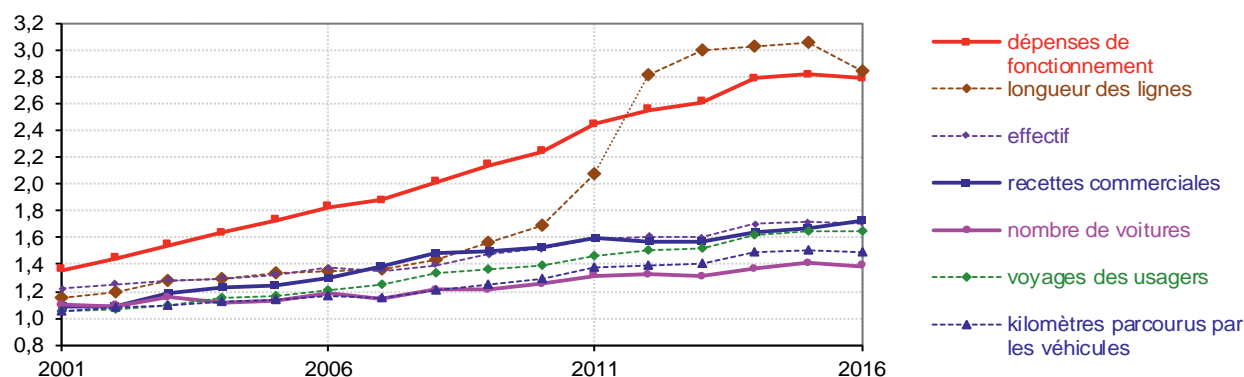
Source : UTP - À partir de 2012, les longueurs des lignes intègrent les transports scolaires

► Agglomérations de plus de 100 000 habitants (67 agglomérations hors Ile-de-France en 2016) transports en commun urbains



Source : UTP

► Agglomérations de plus de 100 000 habitants (67 agglomérations hors Ile-de-France en 2016) 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 33% alors qu'il était de 53% en 1994. 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 19,6 millions en 2016. Les dépenses d'investissements et les déficits d'exploitation sont essentiellement financés par le « versement transport » (voir page ci-contre).

Versement transport

Le versement transport (VT) a été institué par la loi du 12 juillet 1971, initialement pour la région Ile-de-France, étendu 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 2000). 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). Depuis le 01/01/16, il est dû par les employeurs privés et publics (y compris les trois fonctions publiques) employant plus de 11 salariés et exerçant dans le PTU. Il est recouvré principalement par les URSSAF et reversé : en Ile-de-France à Île de France Mobilités (ex-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 le barème suivant (taux plafonds) :

Ile-de-France :

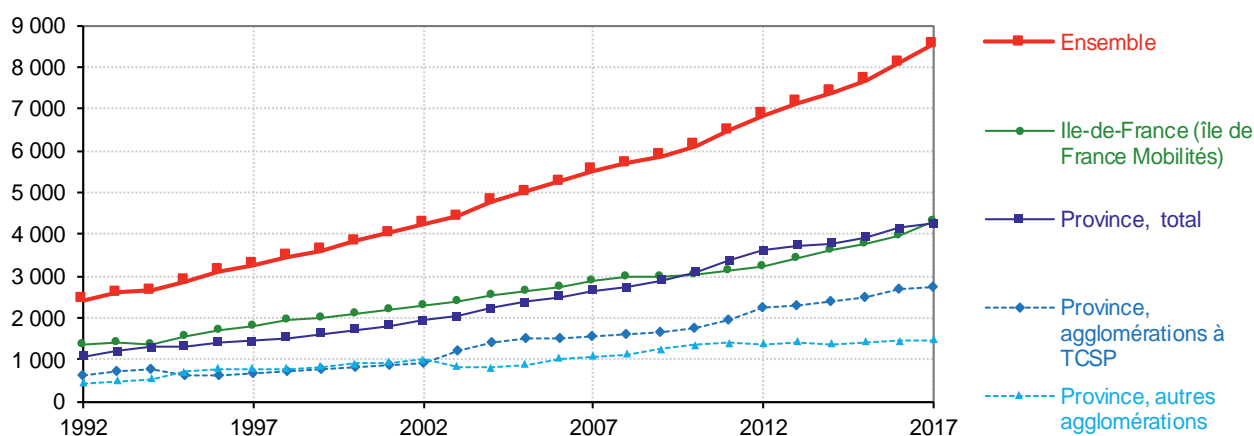
- Paris et Hauts-de-Seine :	2,85%
- Reste de la petite couronne :	1,91%
- Grande couronne :	1,50%

Province :

- de 0,2% à 2% selon les tailles d'agglomérations et selon la présence ou non de TCSP (transport en commun en site propre qui emprunte une voie ou un espace qui lui est exclusivement réservé)

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 : SDES d'après CERTU, Île de France Mobilités

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.

En 2017, il s'est élevé à 8,54 milliards d'euros, répartis sensiblement moitié-moitié entre l'Ile-de-France et la province (50,4%-49,6%).