

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

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



Données économiques générales

Produit intérieur brut et consommation des ménages

► Produit intérieur brut (milliards d'euros)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
PIB en prix courants	1 772	1 853	1 946	1 996	1 939	1 998	2 059	2 087	2 115	2 140	2 181
PIB prix chaînés base 2010	1 923	1 969	2 015	2 019	1 960	1 998	2 040	2 044	2 056	2 069	2 095
PIB évaluation par la demande (pourcentages du PIB)											
Consommation finale (*)	78%	78%	77%	78%	80%	80%	79%	80%	80%	79%	79%
Investissements (**)	22%	23%	24%	24%	21%	22%	23%	23%	22%	23%	22%
plus exportations	26%	27%	27%	27%	24%	26%	28%	29%	29%	29%	30%
moins importations	27%	28%	28%	29%	25%	28%	30%	31%	30%	31%	31%
Exportations - importations	0%	-1%	-1%	-2%	-1%	-2%	-3%	-2%	-2%	-2%	-1%

(*) 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%	50%	51%	52%	52%	52%	52%	52%	52%	52%
Excédents brut d'exploitation	36%	36%	36%	37%	35%	35%	35%	34%	34%	34%	35%

PIB évaluation par la production (pourcentages du PIB)

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

Dépenses de consommation des ménages (milliards d'euros)

En prix courants	946	987	1 033	1 067	1 051	1 082	1 107	1 120	1 132	1 141	1 156
En prix chaînés base 2010	1 011	1 033	1 058	1 063	1 064	1 082	1 087	1 084	1 090	1 097	1 113
Consommation des ménages / PIB	53%	53%	53%	53%	54%	54%	54%	54%	54%	53%	53%

Source : INSEE

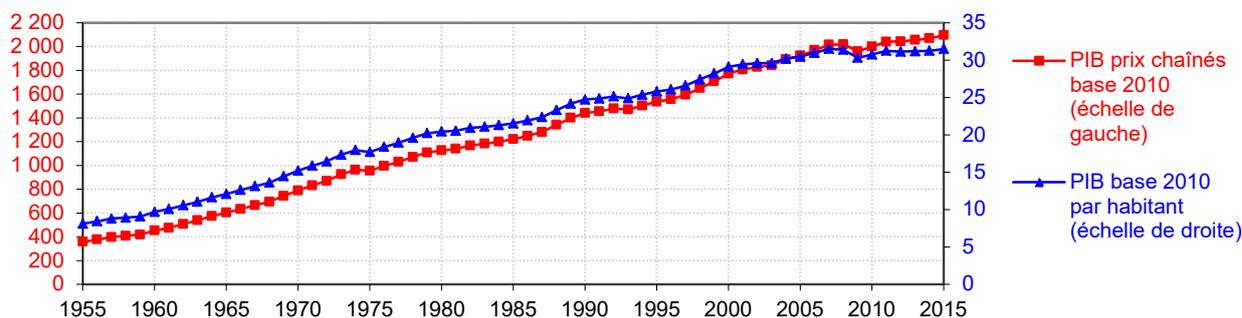
Les données de la comptabilité nationale sont fournies, soit en euros courants, soit en « prix chaînés base 2010 », c'est à dire en éliminant la variation des prix ou encore (en simplifiant) en euros constants : les variations d'une année à une autre sont dites respectivement « en valeur » et « en volume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

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 110).

► 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

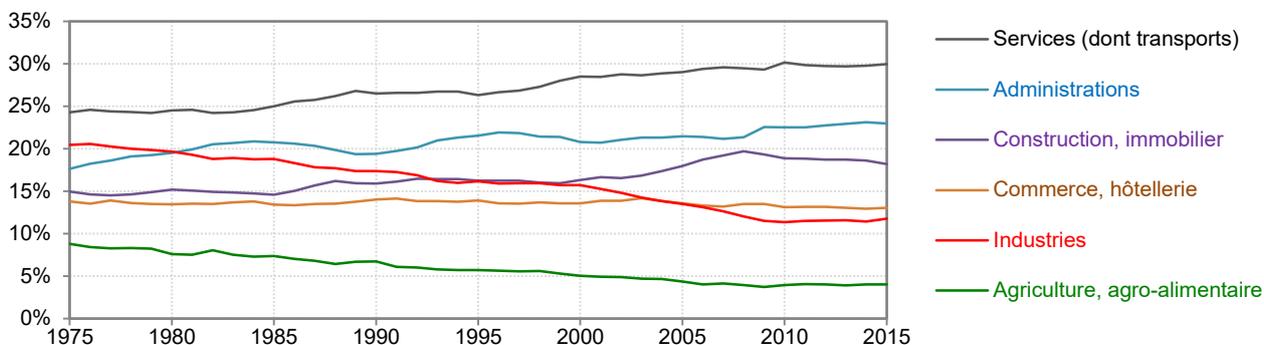
2007. A partir du second semestre de 2008, la crise financière et économique mondiale a inversé la tendance : l'année 2009 a connu la récession la plus importante depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Malgré une certaine reprise en 2010, le PIB n'a retrouvé ni son niveau ni sa tendance antérieurs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

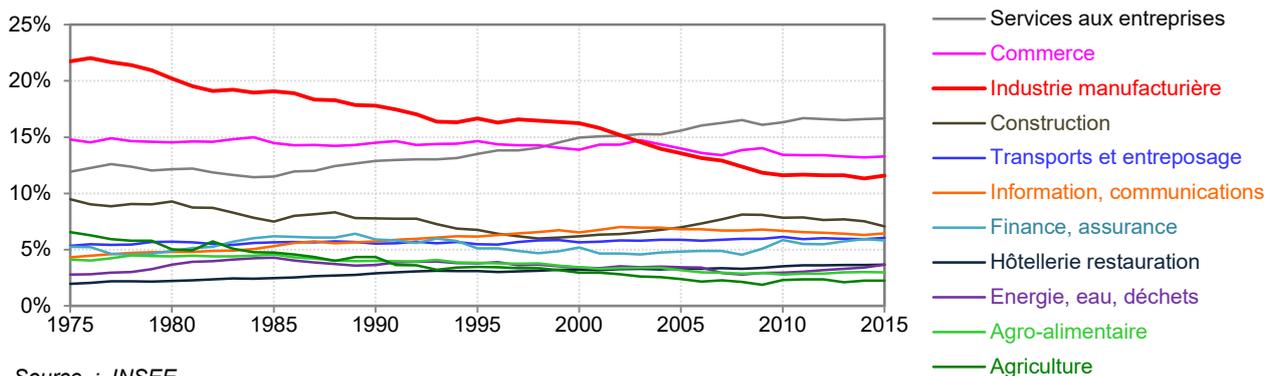
Il s'agit bien ici de **pourcentages du PIB, et non de valeurs absolues**. Dans l'interprétation économique, il faut donc tenir compte du fait que **le PIB par habitant, en monnaie constante, a été multiplié par 1,8** entre 1975 et 2015, et le PIB total (compte tenu de la croissance de la population) par 2,2.

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



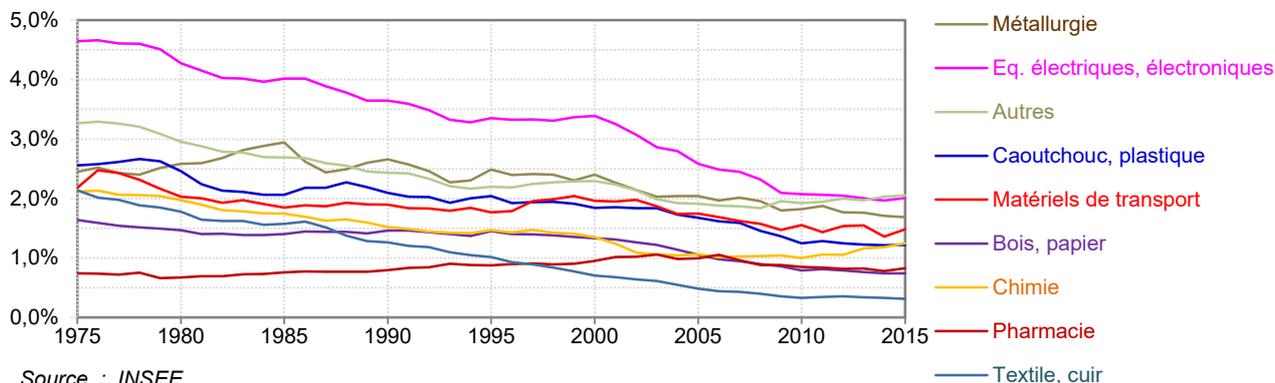
Source : INSEE

► 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). Le poids de chaque branche est relativement constant, hormis les services aux entreprises qui ont

progressé de 50% en 40 ans alors que l'industrie manufacturière a 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 2015, respectivement en euros courants et en SPA courants par habitant.

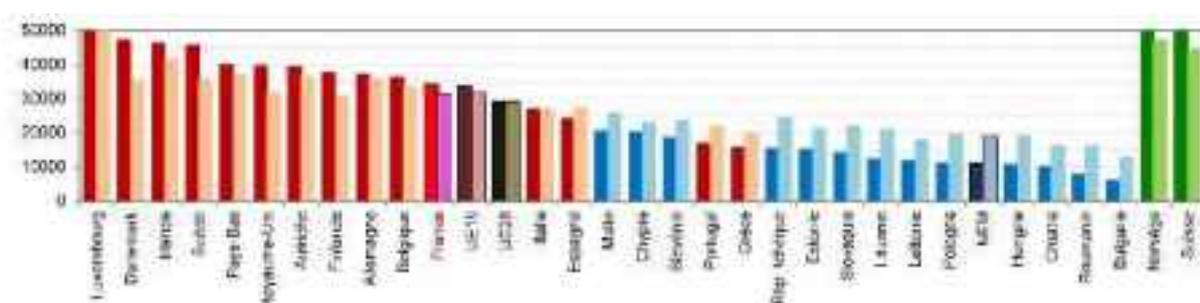
► Union européenne : produit intérieur brut en 2015

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	36 541	409	33 770	378	21,0%
	BG	Bulgarie	7,2	6 095	44	13 221	96	20,0%
	CZ	République tchèque	10,5	15 596	164	24 605	259	21,0%
	DK	Danemark	5,6	47 314	266	35 848	202	25,0%
X	DE	Allemagne	80,8	37 464	3 026	36 311	2 933	19,0%
X	EE	Estonie	1,3	15 550	20	21 348	28	20,0%
X	IE	Irlande	4,6	46 601	215	41 970	193	23,0%
X	EL	Grèce	10,9	16 109	176	20 141	220	23,0%
X	ES	Espagne	44,4	24 353	1 081	27 510	1 221	21,0%
X	FR	France	63,9	34 162	2 184	31 567	2 018	20,0%
	HR	Croatie	4,2	10 336	44	16 587	70	25,0%
X	IT	Italie	60,8	26 922	1 636	27 365	1 663	22,0%
X	CY	Chypre	0,9	20 304	17	22 973	20	19,0%
X	LV	Lettonie	2,0	12 180	24	18 295	37	21,0%
X	LT	Lituanie	2,9	12 612	37	20 856	61	21,0%
X	LU	Luxembourg	0,5	94 805	52	80 502	44	17,0%
	HU	Hongrie	9,9	11 010	109	19 431	192	27,0%
X	MT	Malte	0,4	20 679	9	25 813	11	18,0%
X	NL	Pays-Bas	16,8	40 321	679	37 165	625	21,0%
X	AT	Autriche	8,5	39 634	337	36 893	314	20,0%
	PL	Pologne	38,0	11 251	428	19 908	757	23,0%
X	PT	Portugal	10,4	17 203	179	22 096	230	23,0%
	RO	Roumanie	19,9	8 039	160	16 217	323	24,0%
X	SI	Slovénie	2,1	18 700	39	23 749	49	22,0%
X	SK	Slovaquie	5,4	14 415	78	22 040	119	20,0%
X	FI	Finlande	5,5	38 013	207	31 116	170	24,0%
	SE	Suède	9,6	46 059	444	35 972	347	25,0%
	UK	Royaume-Uni	64,3	39 947	2 569	31 899	2 051	20,0%
	UE 15	Union européenne à 15	397,9	33 826	13 461	31 689	12 611	
	NEM	Nouveaux Etats membres (13)	104,9	11 192	1 174	19 284	2 022	
	UE 28	Union européenne à 28	502,8	29 105	14 635	29 102	14 633	
	NO	Norvège	5,1	68 500	350	47 653	243	25,0%
	CH	Suisse	8,1	64 991	529	44 568	363	8,0%

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

► Union européenne : produit intérieur brut par habitant en 2015

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

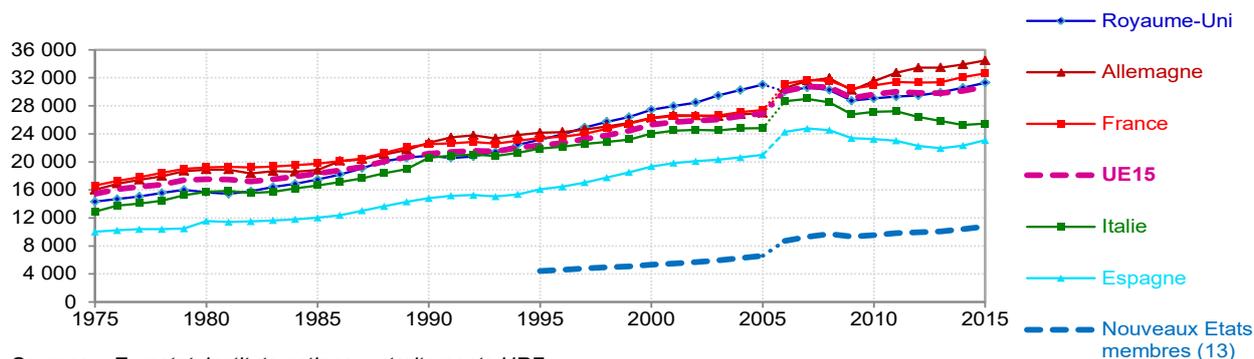


Sources : Communauté européenne, Eurostat, traitements URF

le Luxembourg, la Suisse et la Norvège sont hors 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

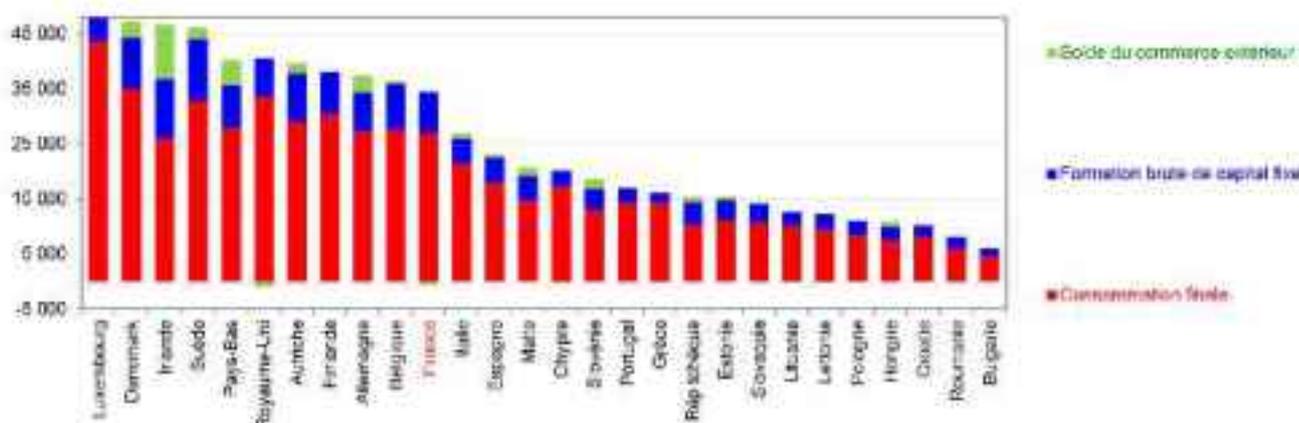
Ce graphique montre l'évolution depuis 1973 du PIB par habitant « en volume base 2010 » dans l'UE (UE 15 et NEM) ainsi que dans quelques pays de l'UE 15. Sur longue période et jusqu'à une période récente, les courbes s'écartaient peu d'une tendance linéaire. Pour l'UE 15 dans son ensemble, la croissance 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, la plupart des pays connaissant une stagnation, voire une décroissance. En 2015, on constate à nouveau une légère croissance variable selon les pays.

Décomposition simplifiée du PIB en 2015

► **Union européenne : composantes (simplifiées) du PIB en 2015 (euros courants par habitant)**



Sources : Eurostat, instituts nationaux, traitements URF

(le Luxembourg est hors 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 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

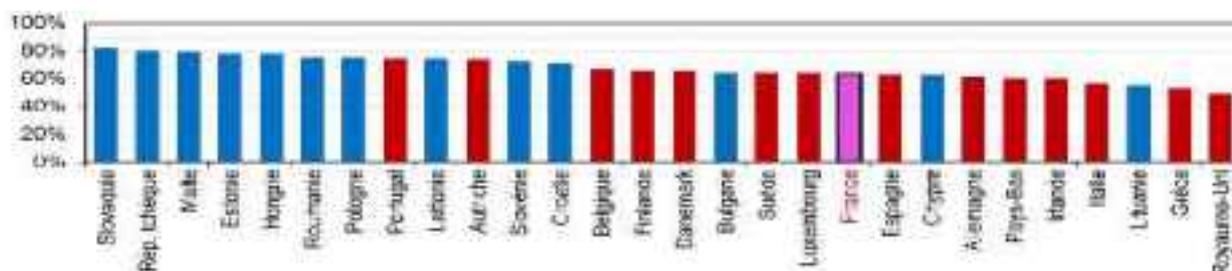
Commerce extérieur en Europe : part de l'Union européenne

► Echanges de biens en 2015 (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	213	126	63%	259	101	72%	46	-25	21
BG	Bulgarie	17	9	64%	15	8	64%	-2	-1	-3
CZ	République tchèque	98	29	77%	119	24	83%	21	-5	16
DK	Danemark	53	24	69%	53	33	61%	-1	10	9
DE	Allemagne	622	325	66%	694	504	58%	72	179	252
EE	Estonie	11	2	82%	9	3	75%	-2	1	-1
IE	Irlande	44	22	66%	59	52	53%	15	29	44
EL	Grèce	23	21	53%	14	12	54%	-9	-9	-18
ES	Espagne	170	111	61%	166	89	65%	-4	-22	-26
FR	France	353	163	68%	268	188	59%	-84	24	-60
HR	Croatie	14	4	78%	8	4	66%	-7	0	-7
IT	Italie	216	153	59%	227	187	55%	12	34	45
CY	Chypre	4	1	74%	1	1	52%	-3	-1	-3
LV	Lettonie	10	3	80%	8	3	69%	-3	1	-2
LT	Lituanie	3	2	65%	1	1	45%	-2	-1	-3
LU	Luxembourg	17	8	67%	14	9	61%	-3	1	-2
HU	Hongrie	15	6	72%	13	2	84%	-2	-3	-5
MT	Malte	64	20	76%	72	17	81%	9	-3	5
NL	Pays-Bas	208	248	46%	386	125	76%	178	-123	55
AT	Autriche	108	33	77%	97	41	70%	-11	9	-2
PL	Pologne	123	52	70%	142	37	79%	18	-15	4
PT	Portugal	46	14	76%	36	14	73%	-10	-1	-10
RO	Roumanie	49	14	77%	40	14	74%	-8	0	-8
SI	Slovénie	19	8	70%	22	7	76%	3	-1	2
SK	Slovaquie	52	14	79%	58	10	85%	6	-4	2
FI	Finlande	40	15	73%	32	22	59%	-8	7	0
SE	Suède	87	37	70%	74	52	59%	-13	15	2
UK	Royaume-Uni	302	262	54%	184	230	44%	-118	-31	-149
UE 28	Union européenne à 28	2 980	1 726	63%	3 070	1 791	63%	90	64	154

Sources : Eurostat, traitements URF

► Part des échanges de biens au sein de l'UE dans le commerce extérieur des Etats membres en 2015 (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 25% 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 1 722 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 2015 (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	66	43	142	142	9	38	27	21	3	9	18	5
France			81	150	174	12	74	16	25	3	6	17	9
Espagne Portugal			31	47	80	6	43	9	14	3	5	10	6
Benelux				106	310	17	64	43	34	5	19	29	10
Allemagne						112	109	67	155	7	26	98	29
Autriche Croatie Slovénie						10	28	5	38	1	2	9	6
Italie Malte							2	13	24	7	5	19	18
Suède Danemark								19	10	1	25	14	2
R. tchèque Slovaquie Hongrie									37	1	4	37	16
Grèce Chypre										2	1	1	5
Finlande pays baltes											13	10	1
Pologne													6
Roumanie Bulgarie													4

Total environ 3 020 milliards d'euros

Sources : Eurostat, traitements URF

► Echanges de biens entre Etats de l'Union européenne en 2015 (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	26	22	22	77	38	2	8	20	3	1	8	6	1
France			49	122	63	3	35	6	6	2	4	5	2
Espagne Portugal			28	25	22	2	20	5	3	2	4	4	5
Benelux				139	305	8	21	22	9	3	15	14	4
Allemagne						52	40	40	54	2	14	53	6
Autriche Croatie Slovénie						13	29	2	33	1	1	6	3
Italie Malte							2	5	12	5	3	6	6
Suède Danemark								14	2	1	24	8	0
R. tchèque Slovaquie Hongrie									29	1	2	38	12
Grèce Chypre										2	0	1	6
Finlande pays baltes											16	9	0
Pologne													4
Roumanie Bulgarie													6

Total environ 1 754 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 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 », 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).

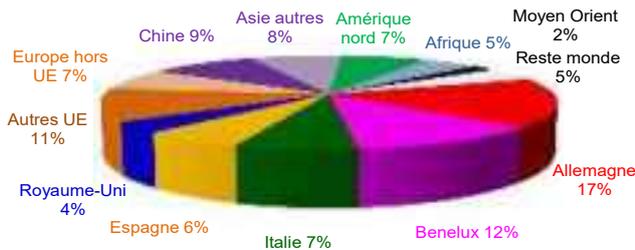
En 2015, les importations de biens s'élèvent à 506 milliards

d'euros et les exportations de biens à 445 milliards d'euros. La balance commerciale (*) est donc déficitaire de 61 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.

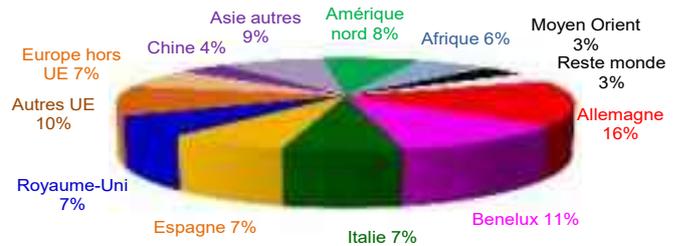
► Structures des échanges de biens par pays et par produits en valeur : année 2015

Structure géographique des importations



Source : Douanes

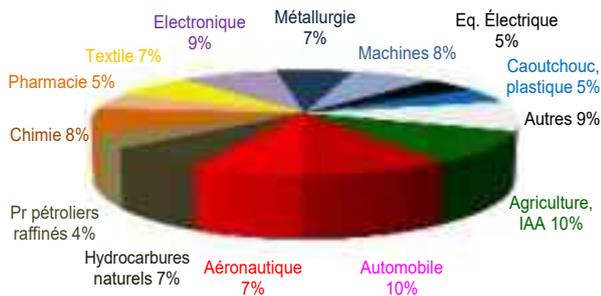
Structure géographique des exportations



Source : Douanes

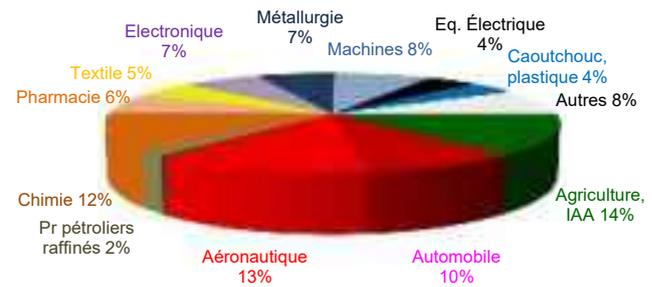
Que ce soit en importations ou en exportations, la France échange environ 50% des biens avec les pays frontaliers.

Structure des importations par produits



Source : Douanes

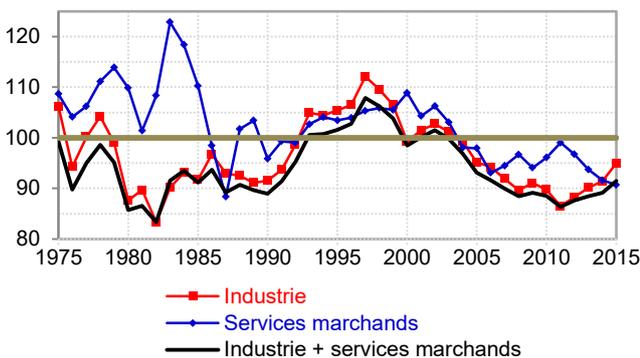
Structure des exportations par produits



Source : Douanes

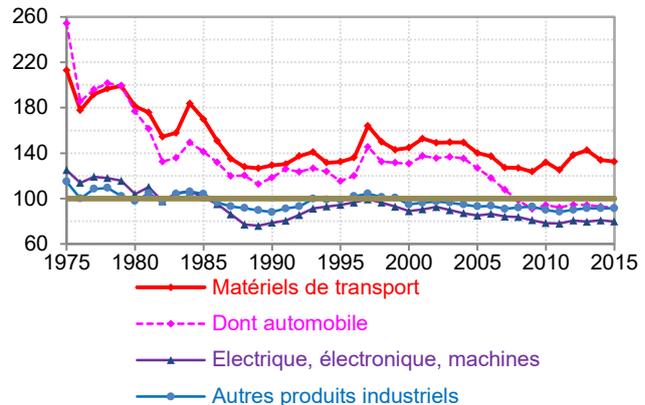
Les importations énergétiques représentent environ 53 milliards d'euros, soit un montant voisin du déficit de la balance commerciale.

Taux de couverture



Sources : INSEE, Douane

Taux de couverture : détail industrie



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

son ensemble présente un taux de couverture de 95. En détaillant plus précisément, on constaterait que trois secteurs de l'industrie dépassent 100 : la construction aéronautique (162), la chimie (127) et la pharmacie (113). Tous les autres secteurs industriels ont un taux de couverture inférieur à 100, du textile (62) aux machines et à la construction automobile (93).

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)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Transport routier de marchandises	16,8	17,9	20,0	20,6	17,3	17,3	17,2	17,4	18,3	17,5	18,6
Transport routier et urbain de voyageurs	11,5	11,9	12,6	12,8	13,5	13,6	13,6	14,0	14,3	14,7	15,4
Transport ferroviaire	6,2	6,1	6,2	6,2	5,8	5,4	6,0	5,9	6,2	6,0	6,2
Transport fluvial et maritime	2,1	1,3	1,5	1,8	0,6	3,4	1,2	2,5	1,6	2,3	2,5
Transport aérien	6,0	5,0	5,3	6,1	6,0	7,2	7,1	7,4	7,6	7,7	9,6
Auxiliaires de transport et autres	22,1	25,0	26,6	28,1	28,3	30,0	31,4	31,5	31,6	31,2	31,5
Total valeur ajoutée branche transports	65	67	72	76	72	77	77	79	80	79	84
Transport routier de marchandises pour compte propre des entreprises	18	19	19	19	21	23	25	25	27	28	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)	120	124	130	133	127	131	138	136	133	133	134
Dépenses des administrations	46	47	49	49	52	52	54	56	58	57	55
Valeur ajoutée totale du transport	251	259	272	278	273	285	295	297	299	300	303
Produit intérieur brut (PIB)	1 772	1 853	1 946	1 996	1 939	1 998	2 059	2 087	2 115	2 140	2 181

Sources : INSEE, SOeS 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)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Total valeur ajoutée branche transports	3,7%	3,6%	3,7%	3,8%	3,7%	3,8%	3,7%	3,8%	3,8%	3,7%	3,8%
Transport routier de marchandises pour compte propre des entreprises	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%	1,3%	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)	6,8%	6,7%	6,7%	6,7%	6,5%	6,5%	6,7%	6,5%	6,3%	6,2%	6,2%
Dépenses des administrations	2,6%	2,5%	2,5%	2,4%	2,7%	2,6%	2,6%	2,7%	2,7%	2,7%	2,5%
Valeur ajoutée totale	14,2%	14,0%	14,0%	13,9%	14,1%	14,2%	14,3%	14,2%	14,2%	14,0%	13,9%

Sources : INSEE, SOeS 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 2015 de l'ordre 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)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Achats des véhicules	40,3	40,1	42,5	40,4	42,5	42,0	43,5	40,0	37,4	38,0	40,6
Automobiles	36,1	35,6	37,7	35,7	38,0	37,6	39,0	35,8	33,4	34,0	36,4
Autres véhicules (*)	4,2	4,5	4,8	4,7	4,4	4,4	4,4	4,2	3,9	4,0	4,2
Utilisation des véhicules	74,9	78,3	82,0	86,6	78,5	82,5	87,5	88,4	87,9	87,5	85,5
Pièces détachées, accessoires	4,3	4,7	5,2	5,2	4,9	4,8	4,9	4,7	4,7	4,8	4,9
Carburants et lubrifiants	32,8	34,1	35,0	38,2	31,4	34,8	39,0	40,3	38,8	37,5	34,2
Entretien et réparations	26,9	28,0	29,6	30,5	29,2	29,4	29,6	28,9	29,7	30,0	30,7
Autres services	10,9	11,5	12,2	12,6	12,9	13,5	14,0	14,4	14,7	15,2	15,6
Assurances automobile	5,0	5,3	5,7	6,0	6,0	6,1	6,6	7,2	7,6	7,8	8,0
Total transports individuels	120,2	123,7	130,2	132,9	127,0	130,6	137,6	135,5	132,9	133,3	134,1

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

Source : INSEE

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Transport ferroviaire	4,0	4,2	4,4	4,8	4,8	4,8	5,1	5,2	5,2	5,2	5,4
Transport en commun par route	5,3	5,5	5,8	6,0	6,1	6,4	6,3	6,5	6,6	6,8	7,1
dont taxis	1,1	1,1	1,2	1,2	1,1	1,2	1,1	1,2	1,2	1,3	1,3
Transport aérien	6,7	7,4	7,8	8,6	8,7	8,6	9,1	9,5	9,7	10,0	10,2
Transports urbains	2,5	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1	3,3	3,5	3,6	3,8	3,9
Autres transports en commun	1,1	1,1	1,2	1,2	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Total transports en commun	19,6	20,8	22,0	23,5	23,8	24,1	25,0	25,8	26,3	27,0	27,7

Source : INSEE

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Dépense de consommation finale des ménages (Mrd€)	946	987	1 033	1 067	1 051	1 082	1 107	1 120	1 132	1 141	1 156
Dépense de consommation en transports individuels	12,7%	12,5%	12,6%	12,5%	12,1%	12,1%	12,4%	12,1%	11,7%	11,7%	11,6%
Dépense de consommation en transports en commun	2,1%	2,1%	2,1%	2,2%	2,3%	2,2%	2,3%	2,3%	2,3%	2,4%	2,4%
Dépense de consommation en transports	14,8%	14,6%	14,7%	14,7%	14,3%	14,3%	14,7%	14,4%	14,1%	14,0%	14,0%

Source : INSEE

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

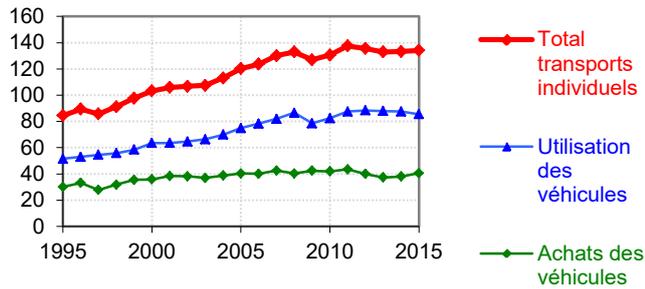
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Population (millions)	61,2	61,6	62,0	62,3	62,6	62,9	63,2	63,5	63,8	64,1	64,4
Nombre de ménages (millions)	25,9	26,2	26,5	26,7	27,0	27,2	27,5	27,7	27,9	28,1	28,3
Personnes par ménage	2,4	2,4	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
Dépense de transport individuel	4,6	4,7	4,9	5,0	4,7	4,8	5,0	4,9	4,8	4,7	4,7
Achats des véhicules (*)	1,6	1,5	1,6	1,5	1,6	1,5	1,6	1,4	1,3	1,4	1,4
Utilisation des véhicules	2,9	3,0	3,1	3,2	2,9	3,0	3,2	3,2	3,1	3,1	3,0
Assurance automobile	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3
Dépense de transport en commun	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0
Dépense de transport totale	5,4	5,5	5,7	5,9	5,6	5,7	5,9	5,8	5,7	5,7	5,7

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

Source : INSEE

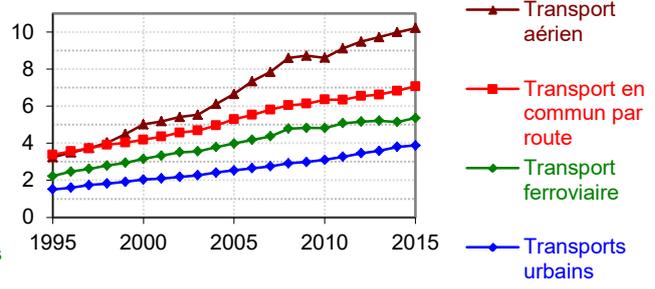
Dépense de consommation des ménages en transport

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



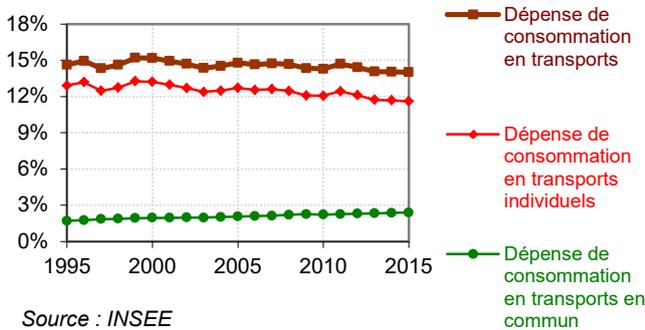
Source : INSEE

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



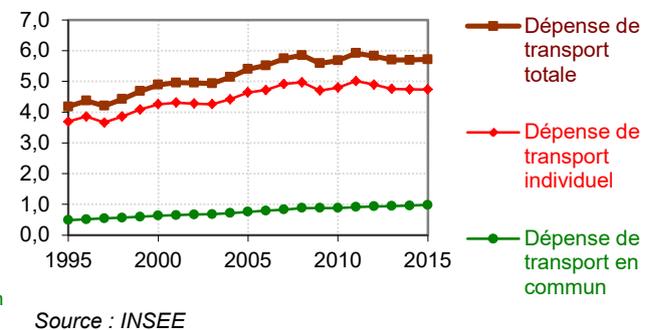
Source : INSEE

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



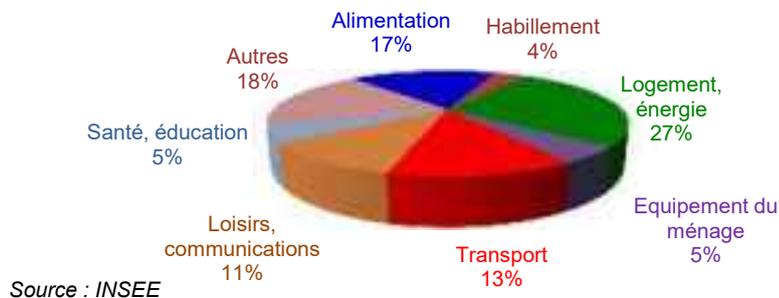
Source : INSEE

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



Source : INSEE

► Structure de la dépense de consommation des ménages en 2015



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% (« 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)

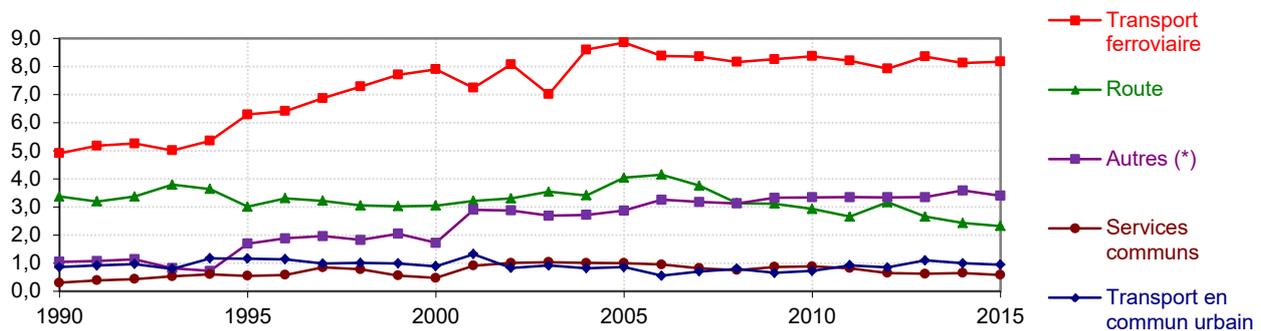
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
APUC dépenses de fonctionnement en transport											
Transport en commun urbain	0,8	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7
Route	2,0	2,5	2,3	1,6	1,3	1,3	1,3	1,4	1,3	1,3	1,2
Transport ferroviaire	5,9	5,3	5,7	5,6	7,3	7,4	7,5	7,6	7,5	7,5	7,5
Autres (*)	2,1	2,4	2,4	2,5	2,6	2,6	2,6	2,6	2,5	2,5	2,5
Services communs	0,7	0,9	0,8	0,7	0,8	0,8	0,8	0,6	0,6	0,6	0,5
Total	11,5	11,5	11,6	11,0	12,5	12,7	12,7	12,8	12,6	12,6	12,3
APUC dépenses d'investissement en transport											
Transport en commun urbain	0,0	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,4	0,2	0,5	0,3	0,3
Route	2,1	1,7	1,4	1,5	1,8	1,6	1,3	1,8	1,3	1,2	1,2
Transport ferroviaire	3,0	3,1	2,7	2,6	1,0	0,9	0,7	0,3	0,9	0,6	0,7
Autres (*)	0,8	0,9	0,8	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	1,0	0,9
Services communs	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	6,1	5,8	5,2	5,0	3,7	3,5	3,2	3,1	3,5	3,2	3,1
APUC dépenses totales en transport											
Transport en commun urbain	0,9	0,5	0,7	0,8	0,7	0,7	0,9	0,8	1,1	1,0	0,9
Route	4,0	4,1	3,8	3,1	3,1	2,9	2,7	3,2	2,7	2,4	2,3
Transport ferroviaire	8,9	8,4	8,4	8,2	8,3	8,4	8,2	7,9	8,4	8,1	8,2
Autres (*)	2,9	3,3	3,2	3,1	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,6	3,4
Services communs	1,0	0,9	0,8	0,7	0,9	0,9	0,8	0,6	0,6	0,6	0,6
Total	17,6	17,3	16,8	16,0	16,2	16,2	15,9	15,9	16,1	15,8	15,4
Dont charges de retraite incluses dans les dépenses de fonctionnement											
RATP	0,2	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	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	0,2	0,2
SNCF	2,6	2,6	2,9	2,9	3,0	3,1	3,3	3,4	3,4	3,4	3,3
Dont service d'amortissement de la dette SNCF incluse dans les dépenses d'investissements jusqu'en 2007											
SAAD	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 2015, les dépenses de l'État pour le ferroviaire représentent environ 50% du total et pour la route 15%. En vingt ans, l'État a dépensé environ 2,6 fois plus pour le ferroviaire que pour la route.

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)

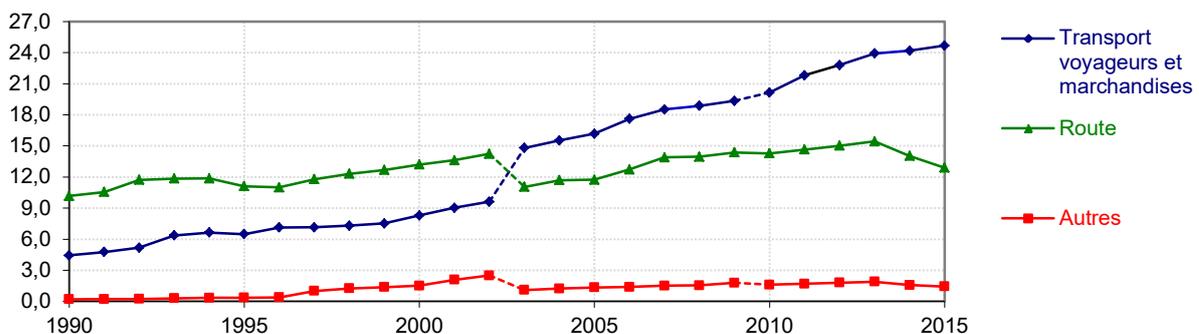
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
APUL dépenses courantes en transport											
Transport en commun (*)	13,3	14,0	14,5	15,5	16,7	17,2	18,5	19,0	19,9	20,4	20,7
Route	3,3	3,3	3,4	3,7	4,1	5,0	5,2	5,3	5,4	5,3	5,2
Transport ferroviaire et autres (**)	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,7	0,6	0,5	0,5
Total	17,2	18,0	18,6	19,9	21,6	23,0	24,4	25,0	25,9	26,2	26,5
APUL dépenses en capital en transport											
Transport en commun (*)	2,9	3,6	4,0	3,4	2,6	2,9	3,4	3,8	4,0	3,8	3,9
Route	8,5	9,4	10,5	10,2	10,2	9,3	9,5	9,7	10,0	8,7	7,7
Transport ferroviaire et autres (**)	0,7	0,7	0,8	0,8	1,0	0,8	0,9	1,1	1,2	1,1	0,9
Total	12,1	13,8	15,3	14,4	13,9	13,0	13,7	14,6	15,3	13,6	12,5
APUL dépenses totales en transport											
Transport en commun (*)	16,2	17,6	18,5	18,9	19,3	20,2	21,8	22,8	23,9	24,2	24,7
Route	11,7	12,7	13,9	14,0	14,4	14,3	14,6	15,0	15,4	14,0	12,9
Transport ferroviaire et autres (**)	1,3	1,4	1,5	1,5	1,8	1,6	1,7	1,8	1,9	1,6	1,4
Total	29,3	31,7	33,9	34,4	35,5	36,0	38,2	39,6	41,3	39,8	39,0

(*) y compris marchandises à partir de 2010 ; y compris transport scolaire (2,65 Mrds euros en 2015)

(**) changement de définition en 2010

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 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

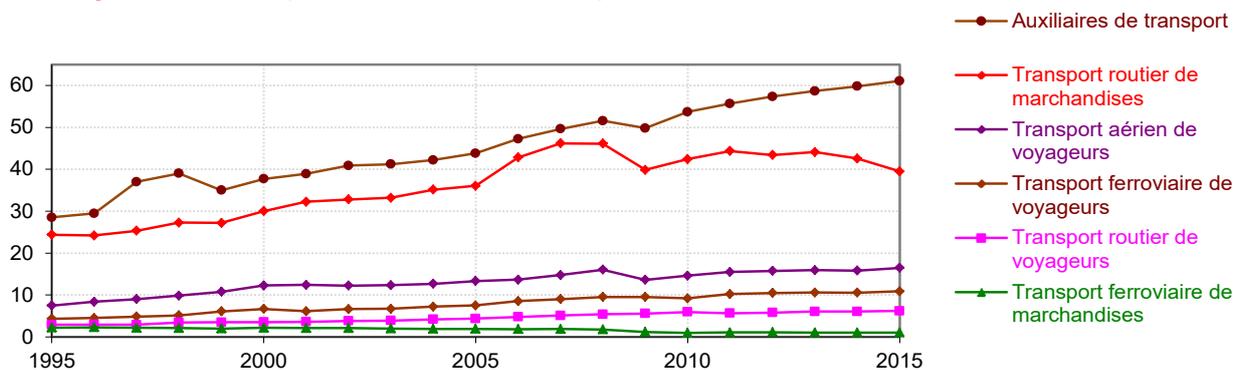
► Dépense de transport dans l'économie

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Transport routier de marchandises	36,0	42,8	46,2	46,1	39,9	42,4	44,3	43,4	44,1	42,6	39,5
Autres transports de marchandises	3,0	3,5	3,8	3,9	3,9	4,2	4,3	4,3	4,3	4,1	4,2
Transport ferroviaire de marchandises	1,9	1,8	1,9	1,8	1,2	1,0	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0
Transport fluvial	0,5	0,7	0,7	0,8	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6
Transport maritime	8,0	9,6	11,4	12,1	9,8	12,5	12,5	13,8	13,5	14,2	14,5
Transport aérien de marchandises	2,5	2,6	2,7	2,8	3,1	3,3	3,7	4,1	3,8	3,6	3,7
Transport facturé de marchandises	52	61	67	68	59	64	67	67	67	66	63
Transport routier de voyageurs	4,4	4,8	5,1	5,4	5,6	5,9	5,6	5,8	6,0	6,1	6,2
Transport urbain de voyageurs	8,9	8,9	9,4	9,8	10,2	10,6	10,7	11,3	11,8	12,0	12,4
Transports de voyageurs autres (taxis)	3,4	3,7	3,7	3,7	4,0	4,2	4,0	4,2	4,3	4,3	4,5
Transport ferroviaire de voyageurs	7,5	8,5	9,0	9,5	9,5	9,2	10,2	10,5	10,6	10,6	10,9
Transport aérien de voyageurs	13,3	13,7	14,7	16,0	13,6	14,6	15,5	15,7	15,9	15,8	16,5
Transport facturé de voyageurs	37	40	42	44	43	45	46	47	49	49	50
Auxiliaires de transport	44	47	50	52	50	54	56	57	59	60	61
Total transport facturé (compte d'autrui)	133	148	158	164	151	162	168	172	175	175	175
Transport routier de marchandises pour compte propre des entreprises	18	19	19	19	21	23	25	25	27	28	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)	120	124	130	133	127	131	138	136	133	133	134
Dépenses des administrations	46	47	49	49	52	52	54	56	58	57	55
Dépenses des APUC	17	17	17	16	16	16	16	16	17	17	16
Dépenses des APUL	28	30	32	33	36	36	38	40	41	40	39

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

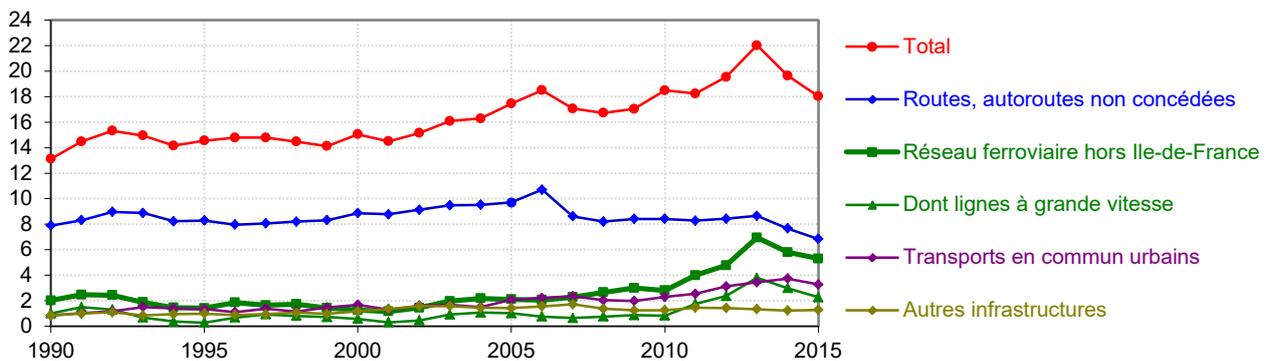
Investissements publics en infrastructures

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Routes, autoroutes non concédées	9,7	10,7	8,6	8,2	8,4	8,4	8,3	8,4	8,7	7,7	6,8
Routes nationales, autoroutes non concédées	1,8	1,9	1,5	1,6	1,6	1,3	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0
Routes départementales et locales	7,9	8,8	7,1	6,6	6,8	7,1	7,2	7,4	7,7	6,7	5,9
Réseau ferroviaire hors Ile-de-France	2,1	2,1	2,3	2,7	3,0	2,8	4,0	4,8	7,0	5,8	5,3
Lignes à grande vitesse	1,0	0,8	0,6	0,7	0,9	0,8	1,8	2,4	3,8	3,0	2,3
Réseau principal hors LGV	1,1	1,3	1,6	1,9	2,1	2,0	2,2	2,4	3,2	2,8	3,0
Transports en commun urbains	2,1	2,2	2,3	2,0	2,0	2,3	2,5	3,1	3,4	3,7	3,3
Transilien (RFF Ile-de-France)	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,6	0,9	1,0	0,9
RATP	0,6	0,5	0,5	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,9	1,1
TCU de province	1,3	1,4	1,6	1,1	0,9	1,2	1,2	1,7	1,8	1,8	1,2
Autres infrastructures (*)	1,4	1,6	1,7	1,4	1,2	1,2	1,5	1,4	1,3	1,2	1,3
Total infrastructures de transport	17,5	18,5	17,1	16,7	17,0	18,5	18,2	19,5	22,0	19,7	18,0

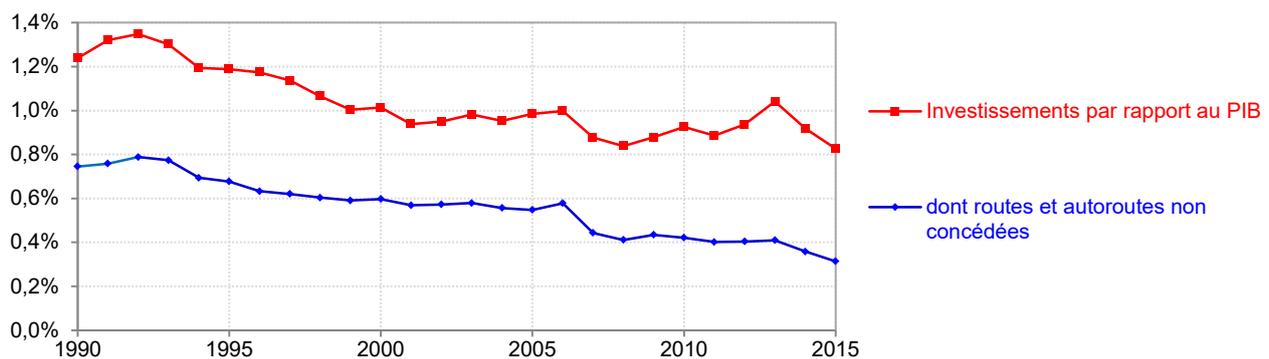
(*) ports, aéroports, voies navigables
Sources : DGFip, SOeS, divers

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



Sources : DGFip, SOeS, divers

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



Sources : DGFip, SOeS, 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 40% à 50% 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 0,07% 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)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Transport ferroviaire (SNCF et privés)	179	176	173	173	171	169	165	168	169	166	164
Transport urbain et routier de voyageurs (**)	223	224	232	233	244	247	257	258	264	271	278
<i>dont taxis (***)</i>	39	40	43	43	48	49	49	51	53	56	59
Transports routiers de marchandises (*)	352	361	377	377	368	374	381	377	374	373	379
Transports maritime et fluvial	6	6	6	9	9	9	9	8	8	9	8
Transport aérien	76	76	76	77	74	72	71	68	66	65	62
Auxiliaires des transports	264	264	270	271	262	264	262	262	263	265	269
<i>dont manutention entreposage</i>	83	86	91	96	91	94	97	98	100	102	105
<i>dont gestion infrastructures</i>	62	61	63	63	64	66	65	65	65	65	65
<i>dont organisation de transport de fret</i>	117	115	114	110	106	102	99	97	96	97	97
Agences de voyage	48	50	51	51	55	55	55	56	56	55	55
Total emplois directs	1 147	1 157	1 184	1 191	1 183	1 190	1 201	1 198	1 201	1 205	1 215
Intérimaires	nd	55	57	48	49	57	51	53	57	63	70

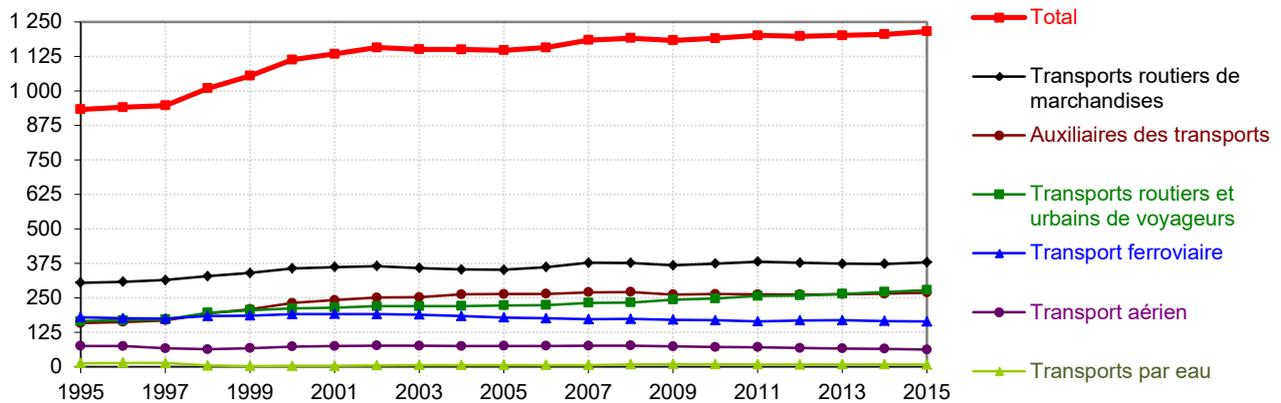
(*) compte d'autrui seul

(**) y compris RATP (43 500 en 2015)

(***) estimation approximative

Sources : INSEE, SOeS, Pôle Emploi, Unistat, 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 2015 à près de 1 300 000 personnes (avec les intérimaires) réparties à peu près par moitié entre sédentaires et « roulants ». Sur le total, environ 1 200 000 sont salariés et 61 000 sont non-salariés (6% des chauffeurs routiers et 60% des chauffeurs de taxis sont des indépendants).

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 ; après 4 ans de stabilité, il recommence à

croître et a retrouvé son niveau de 2008.

Les chiffres des emplois directs sont à comparer au total des emplois en France, soit environ 27 millions (salariés et non-salariés) ; le transport professionnel occupe donc environ 4,8% 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 2015** (milliers de personnes)

activités de production	532	matières premières et services	308	industrie manufacturière, énergie	170
				services	138
	industrie automobile	224		construction automobile	118
				équipements, accessoires	82
				carrosserie, remorques, caravanes	24
	usage de l'automobile	630	ventes, réparation, démolition, recyclage, contrôle technique, location courte durée		
assurances, experts, crédits			83		
auto-écoles, permis de conduire			25		
sport, presse, édition, divers			12		
vente de carburants			30		
transport	989	transports routiers de marchandises et de voyageurs, auxiliaires de transports			955
		police, enseignement, santé, administration			34
infrastructures	122	construction et entretien des routes			122
TOTAL	2 273	près de 2,3 millions de personnes			

Source : CCFA, CNPA, SESSI, INSEE, SOeS

Recettes spécifiques des administrations

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Certificats d'immatriculation (cartes grises)	1,6	1,8	1,9	2,0	1,9	1,9	2,1	2,1	2,0	2,1	2,1
Vignettes (1)	0,1	0,0									
Taxes sur l'assurance automobile	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,3	3,4	3,2	3,2	3,3	3,3
Taxe sécurité sociale sur l'assurance automobile (2)	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0
Taxe sur les voitures de sociétés	0,9	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0	0,9	1,0	0,9	0,8	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	28,9	29,3	29,0	28,5	28,2	28,2	28,6	28,2	28,4	28,2	31,5
Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) (3)	0,0	0,00	0,32	0,31	0,39	0,5	0,5	0,6	0,8	0,7	0,6
Fonds d'investissement routier et transports (DOM)	0,5	0,48	0,48	0,46	0,46	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Redevance domaniale (autoroutes concédées) (4)	0,15	0,16	0,17	0,17	0,18	0,19	0,19	0,20	0,30	0,31	0,33
Taxe d'aménagement du territoire (aut. concédées) (5)	0,50	0,51	0,53	0,52	0,53	0,54	0,54	0,54	0,54	0,57	0,56
Total fiscalité automobile spécifique	37,2	37,9	38,0	37,4	37,1	37,3	38,0	37,4	37,8	37,6	40,8
Dividendes des sociétés mixtes d'autoroutes	0,30										
Amendes forfaitaires de la circulation (6)	0,71	0,53	0,67	0,74	0,93	0,96	1,51	1,63	1,67	1,58	1,60

(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'agrocaburant

(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, 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 près 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 2015 à environ 41 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	2015
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	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	0,56
Amendes radar		0,10	0,10	0,12	0,12	0,13	0,18	0,27	0,17	0,20	0,23
Subvention budgétaire					1,60	1,25	0,97	0,90	0,56	0,66	
TICPE											1,14
Divers et Produits exceptionnels		0,06	0,00		0,16	0,02	0,40	0,00			0,10
Total	0,49	2,11	2,26	2,08	2,58	2,12	2,29	1,91	1,57	1,74	2,34
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	0,75
Ferroviaire	0,44	0,53	0,81	0,92	1,01	1,05	0,69	0,64	0,73	0,67	0,76
Transport en commun urbain	0,00	0,12	0,30	0,28	0,26	0,19	0,27	0,32	0,35	0,27	0,19
Autres (*)	0,02	0,06	0,09	0,10	0,14	0,14	0,16	0,14	0,17	0,07	0,67
Total	0,91	1,69	2,17	2,11	2,47	2,16	1,98	1,86	1,91	1,71	2,37

Sources : AFITF ; Sénat

(*) en 2015, 0,528 Mrd€ de taxe nationale sur véhicules de transport de marchandises

Dépenses des administrations

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
APUC dépenses de fonctionnement	2,0	2,5	2,3	1,6	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,2
APUL dépenses de fonctionnement	3,3	3,3	3,4	3,7	4,1	5,0	5,2	5,3	5,4	5,3	5,2
APU dépenses de fonctionnement	5,2	5,8	5,7	5,4	5,5	6,3	6,5	6,6	6,7	6,5	6,4
APUC dépenses d'investissement	2,1	1,7	1,4	1,5	1,8	1,6	1,3	1,6	1,3	1,2	1,2
dont infrastructures routières	1,8	1,9	1,5	1,6	1,6	1,3	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0
APUL dépenses d'investissement	8,5	9,4	10,5	10,2	10,2	9,3	9,5	9,7	10,0	8,7	7,7
dont infrastructures routières	8,5	9,4	10,5	10,2	10,2	9,3	9,5	9,7	10,0	8,7	7,7
APU dépenses d'investissement	10,6	11,1	11,9	11,7	12,0	10,9	10,8	11,3	11,4	9,9	8,8
dont infrastructures routières	10,3	11,4	12,1	11,8	11,9	10,6	10,5	10,7	11,0	9,7	8,7
APU DÉPENSES TOTALES	15,8	16,9	17,6	17,1	17,5	17,2	17,3	17,9	18,1	16,5	15,2
APUC dépenses totales	4,0	4,1	3,8	3,1	3,1	2,9	2,7	2,8	2,7	2,4	2,3
APUL dépenses totales	11,7	12,7	13,9	14,0	14,4	14,3	14,6	15,0	15,4	14,0	12,9

Sources : DGFIP et SOeS

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.

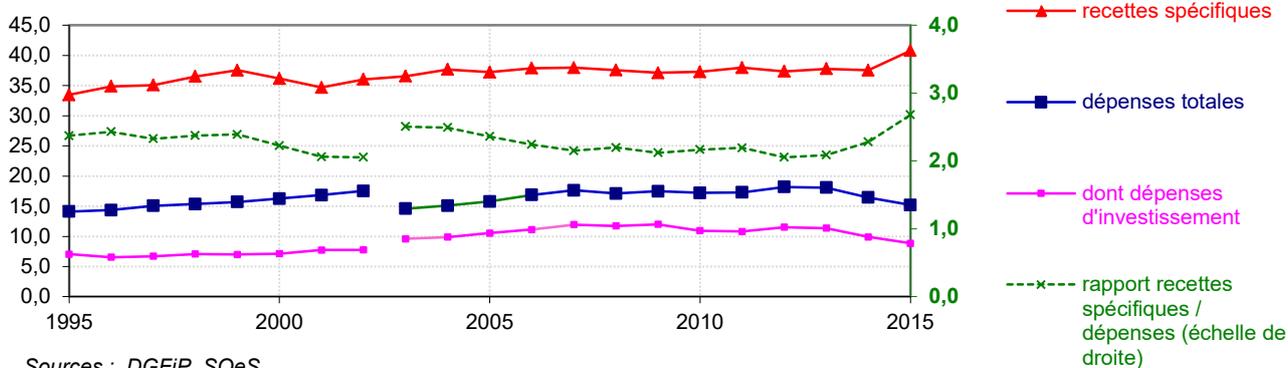
- Les départements, gestionnaires de voiries, récupèrent la TVA sur leurs travaux, mais avec retard et par le biais du fonds de compensation (FCTVA ; les reversements de TVA ont d'ailleurs été anticipés au titre du plan de relance) ; ils font parfois des apports à l'État au titre des CPER ; ils subventionnent 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 2015, les dépenses pour la route, ainsi évaluées, se seraient élevées à environ 15 milliards d'euros, soit en baisse de 1,3 milliard d'euros par rapport à 2014.

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



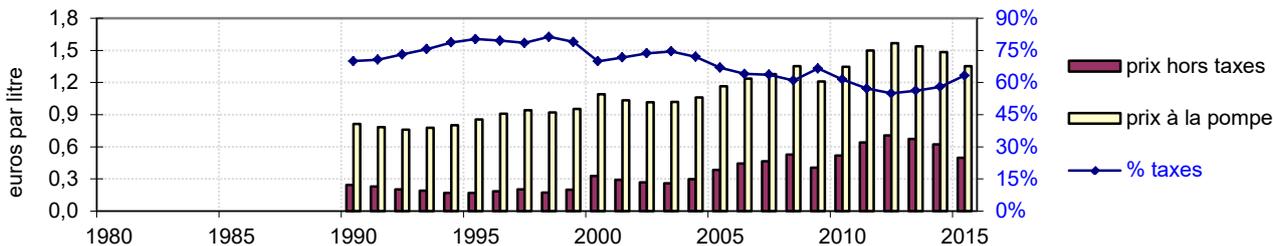
Sources : DGFIP, SOeS

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

(en 2015, 2,7 fois), ou encore que l'excédent apporté par la route s'élève à environ **26 milliards d'euros**.

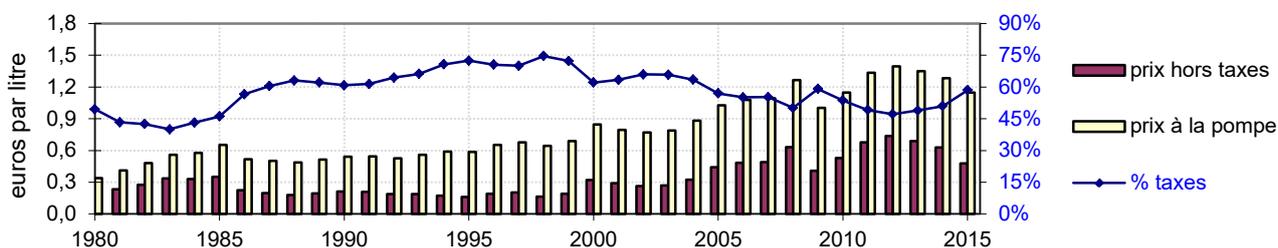
Carburants

► 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.

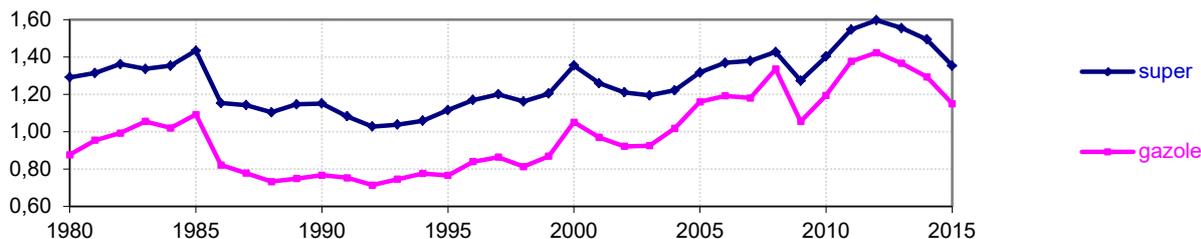
Les prix et les pourcentages de taxes retracés sur les graphiques sont des **moyennes annuelles**.

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

record en 2013 ; 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)

		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
voitures particulières	essence	7,8	7,7	7,7	7,7	7,8	7,8	7,6	7,7	7,5	7,4	7,4
	gazole	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6	6,5	6,4	6,2	6,2	6,2
véhicules utilitaires légers	essence	8,6	8,4	8,3	8,4	8,4	8,4	8,3	8,3	8,1	8,0	8,0
	gazole	9,3	9,3	9,3	9,3	9,4	9,4	9,2	9,2	9,0	9,0	8,9
véhicules industriels	gazole	36,2	36,0	36,0	35,3	35,1	35,3	35,1	35,0	34,8	34,6	34,5
bus et cars	gazole	32,6	32,6	32,6	32,5	32,8	33,0	32,8	32,8	32,5	32,1	31,8

Sources : Ademe, panel Secodip, SOeS

Carburants

► Structure des prix des carburants routiers (prix moyens en 2015, euros par litre)

	Supercarburant sans plomb 95	Gazole	GPLc
Prix du carburant routier			
Prix hors taxes	0,50	0,48	0,58
TVA sur prix hors taxes (20%)	0,10	0,10	0,12
Taxes spécifiques (2)	0,76	0,58	0,09
dont TICPE (1)	0,63	0,48	0,07
dont TVA sur TICPE (20%)	0,13	0,10	0,01
Total des taxes	0,86	0,67	0,20
Prix de vente à la pompe	1,35	1,15	0,79
Part des taxes dans le prix de vente (pourcentages)			
Taxes spécifiques (2)	56%	50%	11%
Toutes les taxes	63%	58%	26%
Incidence des taxes sur le prix hors TVA			
(à titre de comparaison avec le taux normal de TVA de 20%)			
Taxes spécifiques (2)	152%	121%	15%
Toutes les taxes	172%	141%	35%

(1) Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques ; pour le gazole, TICPE de 0,4817 euros / litre,

(2) y compris TVA sur TICPE

Sources : CPDP et calculs URF

► Recettes des administrations publiques provenant des taxes sur les carburants routiers - 2015 (milliards d'euros)

	supercarburant			gazole				total général
	voitures	utilitaires légers	total	voitures	utilitaires légers	poids lourds	total	
TICPE totale	6,4	0,1	6,5	10,2	4,3	5,1	19,7	26,2
TVA sur TICPE	1,3	0,0	1,3	2,0	0,9	1,0	3,9	5,2
dont déductible				0,3	0,6	1,0	2,0	2,0
dont non déductible	1,3	0,0	1,3	1,7	0,3	0,0	2,0	3,3
TVA sur prix hors taxes	1,0	0,0	1,0	1,9	0,8	1,0	3,7	4,7
dont déductible				0,3	0,6	1,0	1,8	1,8
dont non déductible	1,0	0,02	1,0	1,6	0,2	0,0	1,8	2,8
Total taxes	8,6	0,2	8,8	14,2	6,0	7,1	27,3	36,1
Dont taxes spécifiques (1)	7,7	0,2	7,8	12,3	5,2	6,2	23,6	31,5

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 2015 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 : 36,63 c€/litre de super et 31,55 c€/litre de gazole) ;
- la TICPE sur le gazole est partiellement remboursée aux transporteurs routiers (à raison de 2,48 à 4,98 c€/litre selon les régions)

pour leurs camions de PTAC ≥ 7,5 t (TICPE résiduelle : de 45,69 à 43,19 c€/litre) ;

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

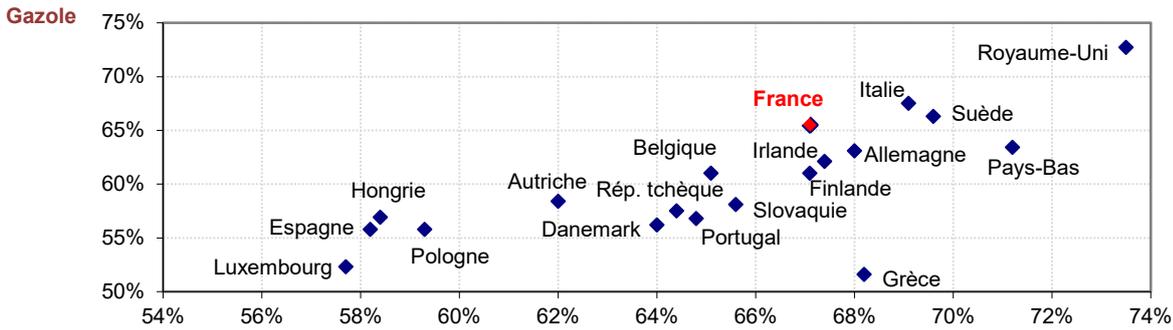
Une distinction doit être faite entre la TVA appliquée aux prix hors taxes, qui est de droit commun, et la TVA appliquée à la TICPE, qui est spécifique (taxe sur la taxe).

- 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

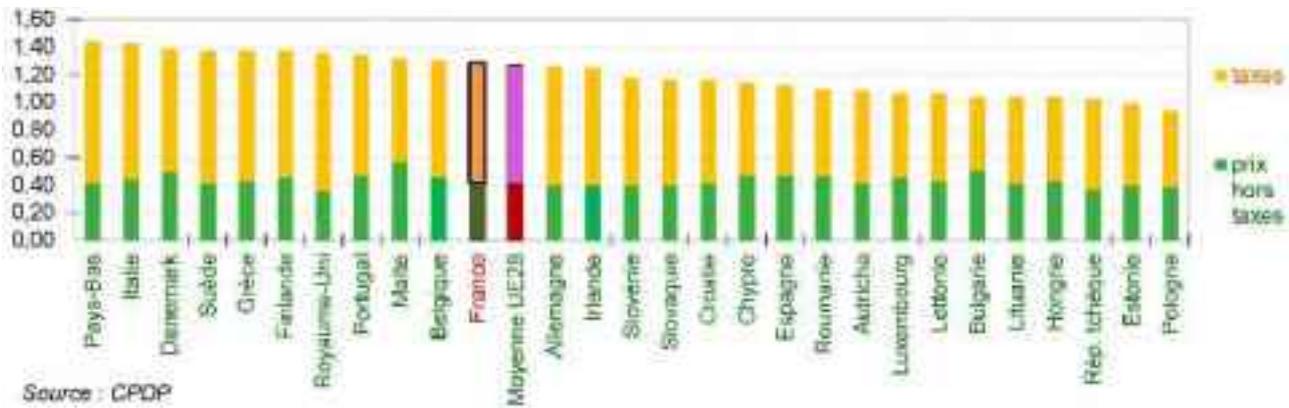
► Carburants en Union européenne : pourcentages des taxes dans les prix à la pompe (situation en janvier 2016)



Source : CPDP

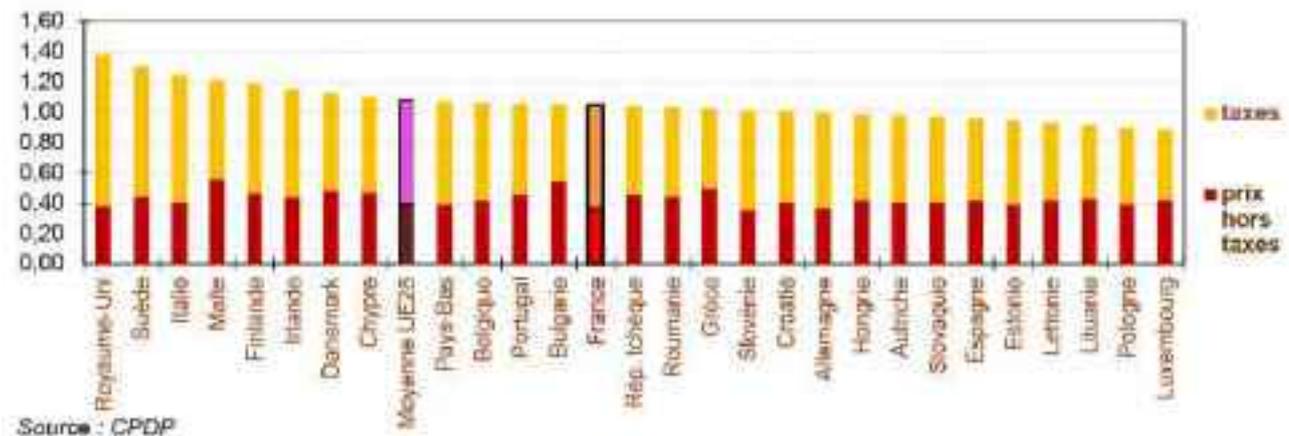
Eurosuper-95

► Eurosuper-95 : prix et taxes (situation en janvier 2016, euros par litre)



Source : CPDP

► Gazole : prix et taxes (situation en janvier 2016, euros par litre)



Source : CPDP

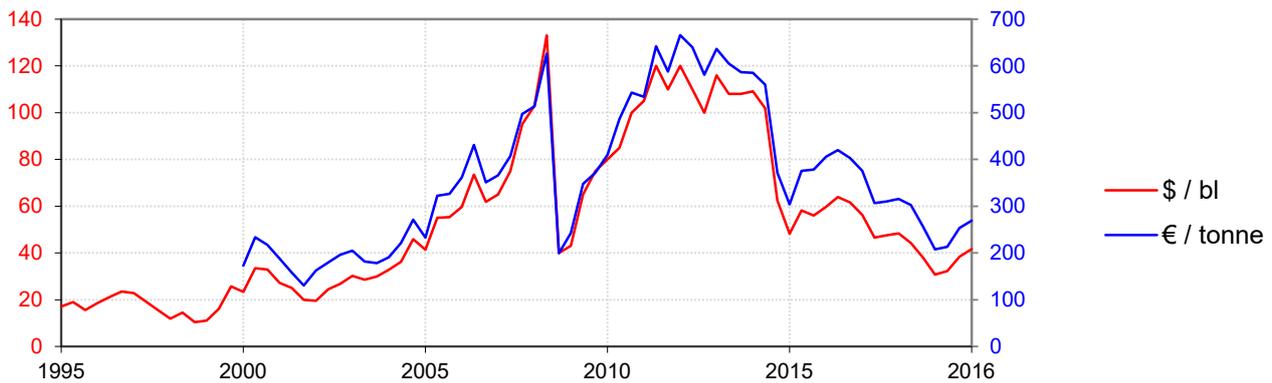
Les prix des carburants en France sont inférieurs ou égaux à la moyenne européenne, notamment grâce à des prix hors taxes parmi les plus bas. Certains des pays frontaliers de la France, et en particulier le Luxembourg, bénéficient de prix de carburants nettement inférieurs, ce qui entraîne des distorsions 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)

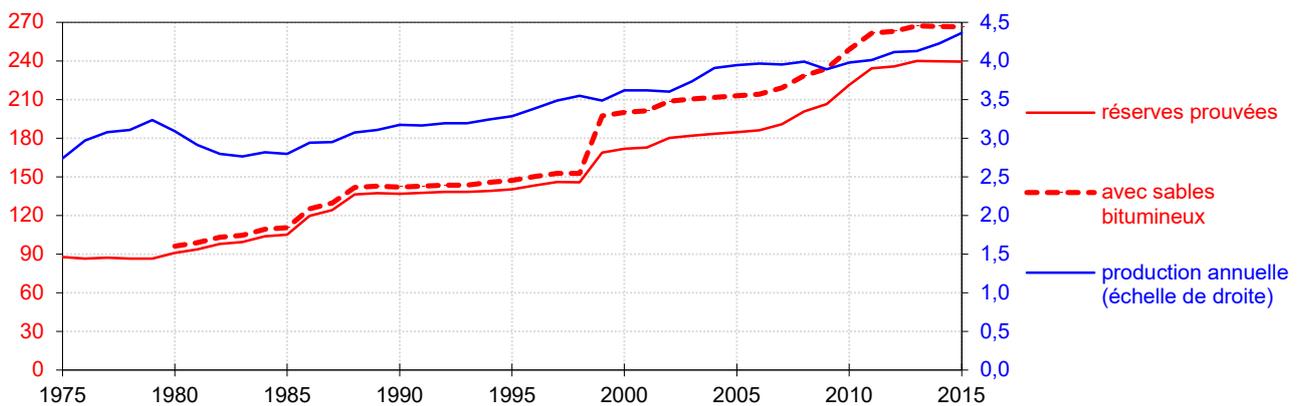


Source : CPDP

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 2009-2011 jusqu'à 120 US\$ début 2012. Début 2016, il est redescendu à environ 31 US\$.

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



Source : BP Statistical review world energy 2016

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 27 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.

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 2015 :

- **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 2015, ces sociétés gèrent au total environ 9 112 km d'autoroutes et d'ouvrages à péage et emploient environ 13 800 personnes.

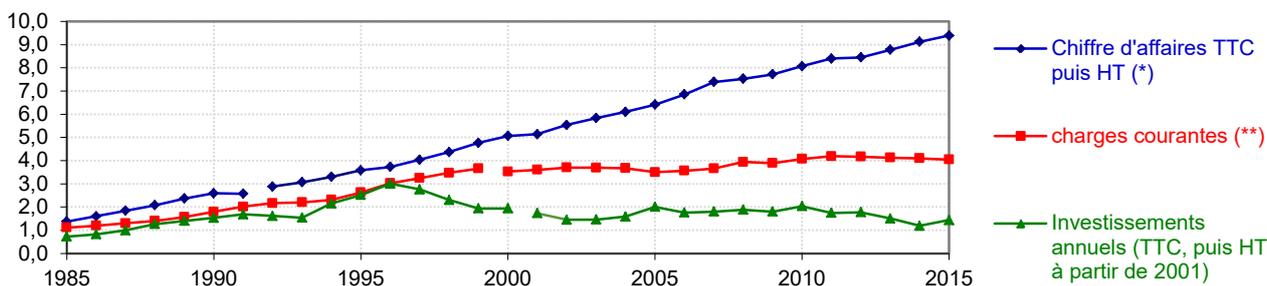
Tunnels, grands ouvrages d'art, autoroutes urbaines :

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 2015.

► 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 2015 de 9,4 milliards d'euros hors TVA.

Les charges courantes (personnel, fonctionnement, entretien et réparations, frais financiers, impôts et taxes) s'élèvent en 2015 à environ 4 milliards d'euros, dont 1,24 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 2015, les investissements se sont élevés à environ 1,4 milliards d'euros.

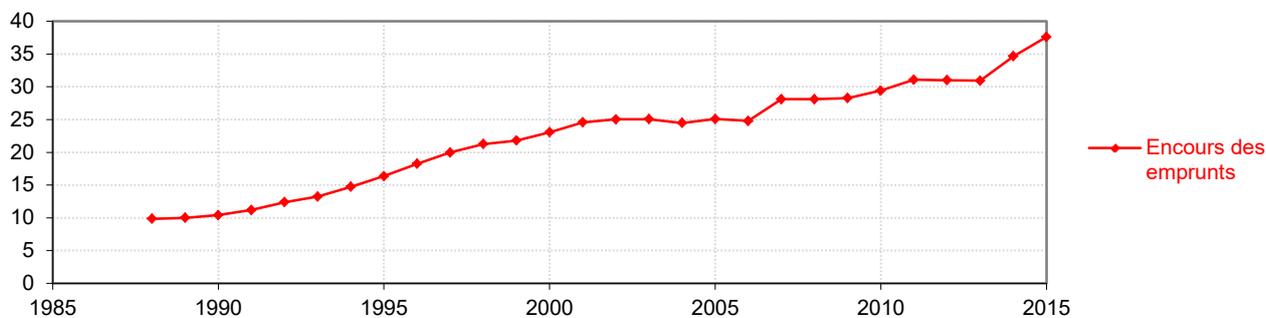
En 2001, les concessions ont été prorogées jusqu'en 2050 pour SFTRF, 2032 pour AREA, ASF et APRR, 2030 pour Cofiroute, 2028 pour SANEF et SAPN, 2026 pour ESCOTA, 2050 pour ATMB (dont la concession a été complétée par la N205 du Fayet à Chamonix). Enfin, les nouvelles concessions d'ouvrages ou d'autoroutes 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

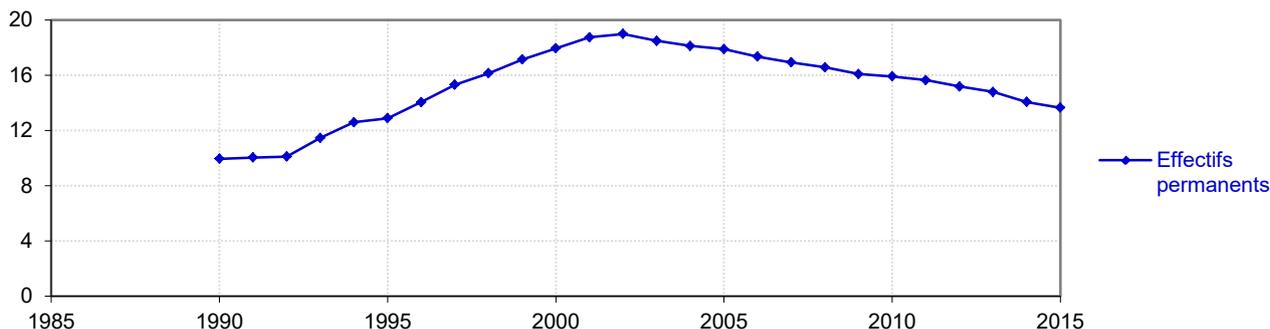
Au 31 décembre 2015, l'encours des emprunts contractés sur le marché financier pour la construction du réseau autoroutier était d'environ 38 milliards d'euros. Ces emprunts ne sont pas garantis par l'État et sont donc contractés aux seuls risques et périls des concessionnaires.

► 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 1er juillet 2015, la constitution du groupe public ferroviaire composé de 3 Epic : la SNCF, tête de groupe, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

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.

SNCF Réseau est le gestionnaire d'infrastructure qui regroupe les missions assurées antérieurement par RFF, SNCF Infra et DCF ;

Compte tenu de cette réorganisation mi 2015, les comptes de cette année ne sont pas comparables aux années précédentes.

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 2015 de 8 milliards d'euros dont 0,9 milliard pour le fret.

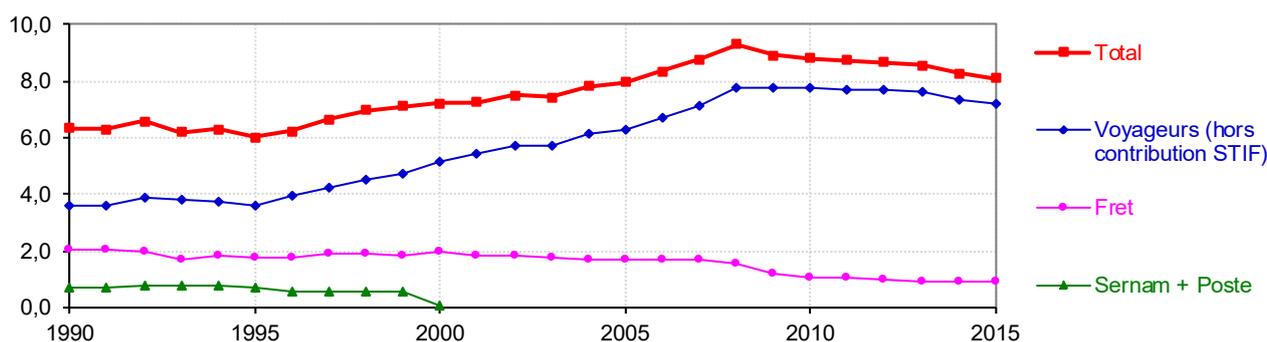
► SNCF : recettes commerciales (milliards d'euros courants)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Voyageurs (*)	6,3	6,7	7,1	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,6	7,4	7,2
Fret	1,7	1,7	1,7	1,5	1,2	1,1	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9
Total	8,0	8,4	8,8	9,3	8,9	8,8	8,7	8,7	8,5	8,3	8,1

(*) produits du trafic hors contributions tarifaires du STIF

Source : SNCF

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



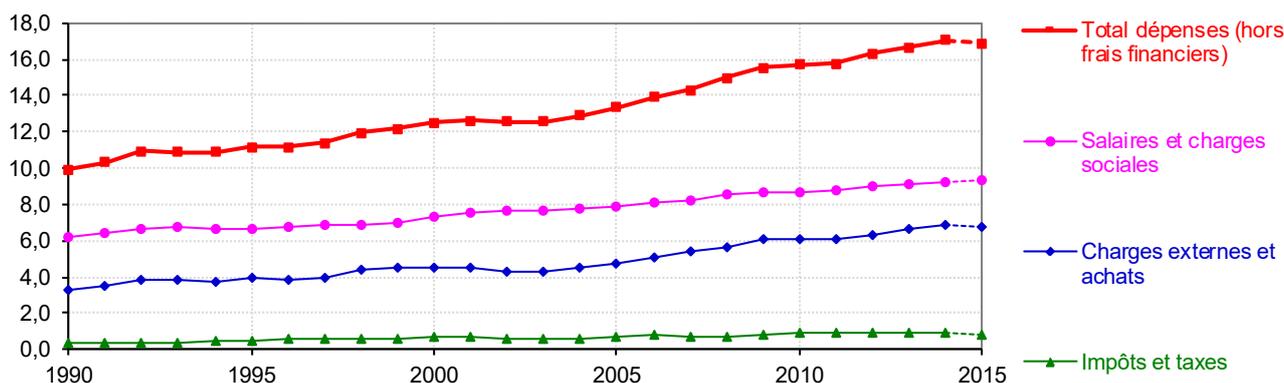
Source : SNCF

Dépenses d'exploitation

Les dépenses d'exploitation s'établissent en 2015, hors frais financiers, à environ 17 milliards d'euros, dont 9,3 milliards d'euros de frais de personnel (156 000 salariés en 2015). 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)

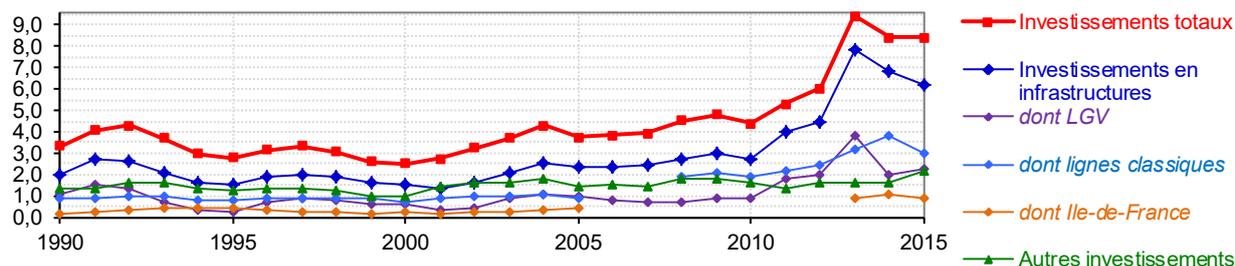


Source : SNCF

Dépenses d'investissements

Les montants des investissements annuels se sont élevés en 2015 à environ 8,4 milliards d'euros dont 6,2 Mrd€ pour les infrastructures.

► Ferroviaire : investissements (milliards d'euros courants)



Sources : SNCF

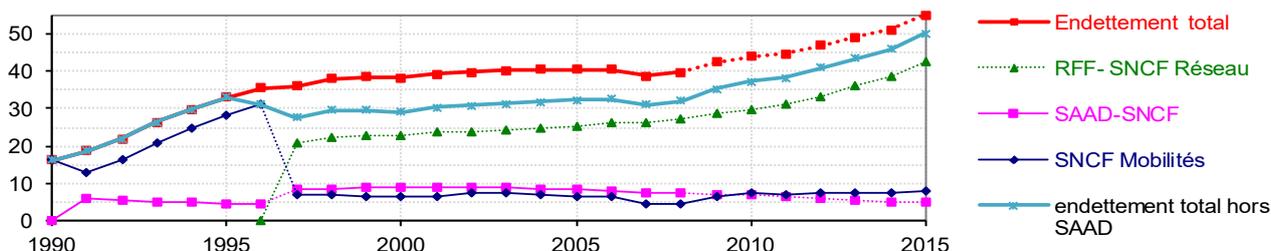
Endettement

Fin 2015, la dette cumulée de la SNCF s'établit à 50,1 milliards d'euros, somme à laquelle s'ajoute environ 4,8 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 30 milliards d'euros à plus de 50 milliards d'euros, dont 42,3 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 environ 14 milliards d'euros en 2015. Ils sont retracés dans le tableau ci-dessous.

(milliards d'euros courants)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
SNCF											
Contributions liées à l'exploitation	3,38	3,56	3,69	3,94	4,11	4,26	4,63	4,91	4,83	5,21	5,42
dont Etat	0,28	0,27	0,27	0,26	0,27	0,28	0,45	0,54	0,51	0,49	0,50
dont régions	1,87	1,95	2,05	2,22	2,31	2,44	2,57	2,67	2,70	2,86	2,94
dont STIF (*)	1,24	1,33	1,38	1,45	1,53	1,54	1,61	1,70	1,61	1,87	1,97
Subventions de fonctionnement (Etat)	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,04	0,04	0,03	0,10	0,05	0,04
SAAD	0,68	0,63	0,40								
Dotation plan fret	0,25	0,45									
Subventions d'investissements	0,74	0,85	1,06	1,35	1,13	0,92	0,55	0,69	0,92	1,10	1,30
Total partiel	5,07	5,51	5,17	5,31	5,27	5,21	5,21	5,63	5,84	6,36	6,76
Charges de retraite	2,55	2,64	2,81	2,84	2,87	3,03	3,21	3,31	3,34	3,36	3,32
Surcompensation régimes spéciaux	0,33	0,28	0,23	0,17	0,16	0,07	0,03	0,05	nd	nd	nd
Total général SNCF	7,95	8,42	8,21	8,32	8,30	8,31	8,45	8,99	9,18	9,72	10,08
RFF - SNCF Réseau											
Contribution aux charges d'infrastructures	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	0,73	0,69	0,69							
Subvention aux travaux de régénération	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	2,05
Subventions d'investissement	1,00	1,09	1,20	1,34	2,20	2,23	1,71	1,92	2,01	1,85	1,77
Total général RFF - SNCF Réseau	3,73	3,77	3,71	3,49	4,52	4,63	4,00	4,11	4,06	4,09	3,83
SNCF (Mobilités et Réseau)											
Total général ferroviaire SNCF	11,7	12,2	11,9	11,8	12,8	12,9	12,4	13,1	13,2	13,8	13,9

(*) 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

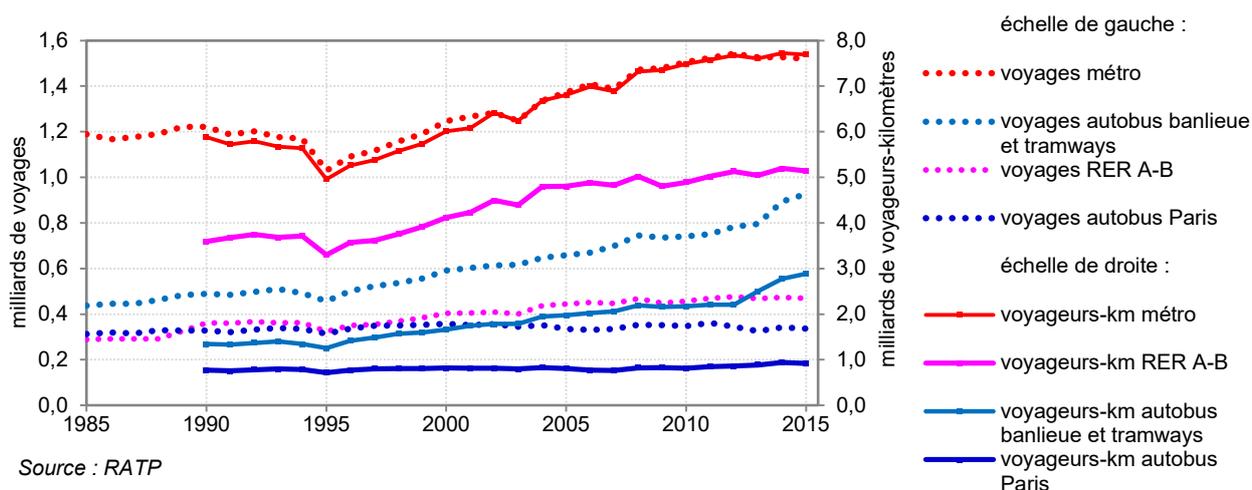
RATP

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Longueur des lignes exploitées (kilomètres)											
métro (*)	200	200	201	202	202	202	203	203	205	206	206
RER A et B	115	115	115	115	115	115	115	115	115	116	116
autobus Paris	573	586	597	597	597	598	603	603	603	594	591
autobus banlieue	2 243	2 587	2 644	2 650	2 657	2 646	2 678	2 678	2 678	2 497	2 472
tramway							53	53	73	95	95
Effectif moyen (milliers)											
salariés	44,7	44,8	45,0	45,3	45,5	44,8	43,1	42,9	42,9	43,2	43,5
Voyages effectués (milliards)											
métro	1,37	1,41	1,39	1,47	1,48	1,51	1,52	1,54	1,53	1,53	1,52
RER A et B	0,44	0,45	0,45	0,47	0,45	0,46	0,47	0,48	0,47	0,47	0,47
autobus Paris	0,34	0,33	0,34	0,35	0,35	0,35	0,36	0,34	0,32	0,34	0,34
autobus banlieue et tramway	0,66	0,67	0,70	0,75	0,74	0,74	0,75	0,78	0,80	0,89	0,93
Voyageurs-kilomètres (milliards)											
métro	6,8	7,0	6,9	7,3	7,4	7,5	7,6	7,7	7,6	7,7	7,7
RER A et B	4,8	4,9	4,8	5,0	4,8	4,9	5,0	5,1	5,0	5,2	5,1
autobus Paris	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
autobus banlieue et tramway	2,0	2,0	2,1	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,5	2,8	2,9

Source : RATP, SOeS

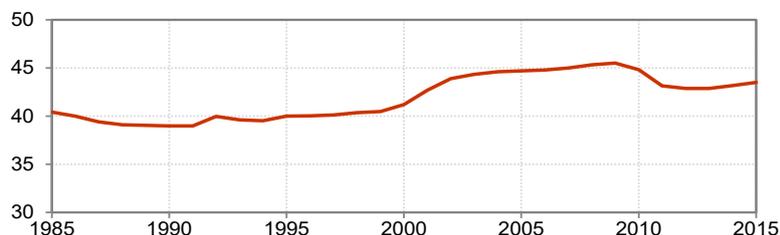
(*) voies de garage et de retournement exclues

► 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, 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.

Le matériel utilisé comporte 1 284 rames de métro, RER et tramways et environ 4 532 autobus.

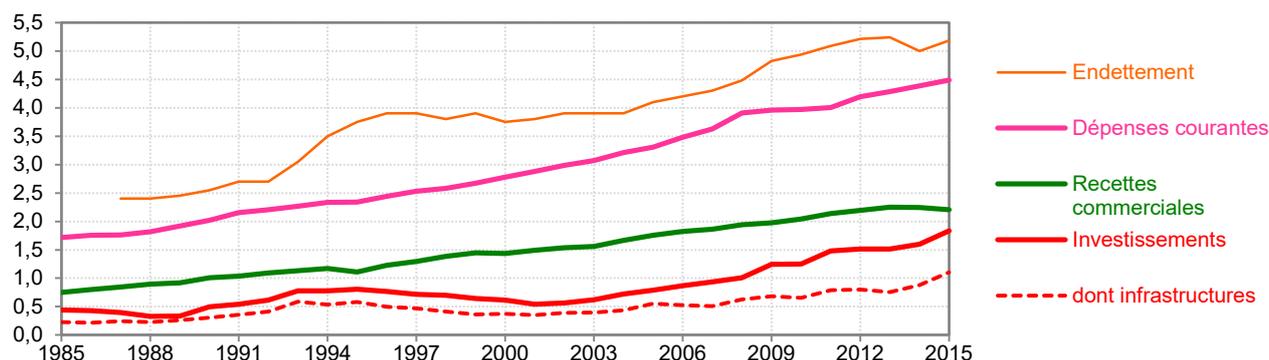
Le nombre de voyageurs-kilomètres se déduit du nombre de voyages en multipliant ceux-ci par des longueurs moyennes de trajets parcourus selon les réseaux (légèrement révisées à plusieurs reprises en fonction de l'allongement des réseaux). Actuellement ces trajets moyens quotidiens sont les suivants :

Métro : 5 km
 RER : 11 km
 Autobus Paris : 2,8 km
 Autobus banlieue : 3,1 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)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fonctionnement (STIF seul à partir de 2005) (*)											
Subvention de fonctionnement											
Contribution forfaitaire d'exploitation	0,69	0,75	0,90	0,90	0,86	0,81	0,81	0,98	0,97	1,01	1,06
Contribution incitative à la vente	0,11										
Bonus / malus qualité de service	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,00	0,01	0,00	0,00
Compensation tarifaire	1,12										
Part des risques voyageurs			0,00	0,01	0,04	0,06	0,08	-0,01	0,00	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	0,96
Contribution taxe professionnelle et foncière		0,18	0,15	0,15	0,16	0,11	0,10	0,11	0,11	0,12	0,12
Total partiel	1,92	1,63	1,76	1,83	1,87	1,84	1,90	1,97	2,00	2,05	2,14
Charges de retraite (**)	0,46	0,39	0,41	0,56	0,50	0,51	0,53	0,58	0,61	0,62	0,62
Total général	1,92	2,02	2,17	2,39	2,37	2,35	2,43	2,55	2,61	2,67	2,76
Aides aux investissements											
Région	0,08	0,06	0,05	0,07	0,08	0,13	0,24	0,28	0,26	0,21	0,15
Etat	0,02	0,03	0,03	0,04	0,05	0,04	0,06	0,08	0,05	0,06	0,07
Autres CT	0,02	0,02	0,03	0,03	0,02	0,02	0,05	0,03	0,05	0,08	0,22
STIF	0,00	0,00	0,00	0,01	0,05	0,11	0,11	0,18	0,27	0,27	0,44
Total subventions du programme	0,12	0,12	0,10	0,15	0,20	0,30	0,46	0,57	0,64	0,62	0,88
Région	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,01	0,01	0,01	0,02	0,00	0,00
Etat	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Autres CT	0,01	0,02	0,01	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02	0,00	0,00	0,00
STIF	0,02	0,02	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
Total subvention hors programme	0,06	0,07	0,06	0,05	0,05	0,03	0,03	0,03	0,02	0,00	0,00
Total aides aux investissements	0,17	0,19	0,17	0,19	0,25	0,33	0,49	0,60	0,65	0,62	0,88
Total général RATP	2,09	2,21	2,34	2,58	2,62	2,68	2,92	3,14	3,26	3,29	3,63

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

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

Sources : RATP, DGFIP par SOeS

En 2015, 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 4,5 milliards d'euros de dépenses de fonctionnement (dont 3,2 Mrd€ de frais de personnel) et des 1,8 milliards d'euros d'investissements (dont

1,1 Mrd€ d'infrastructures).

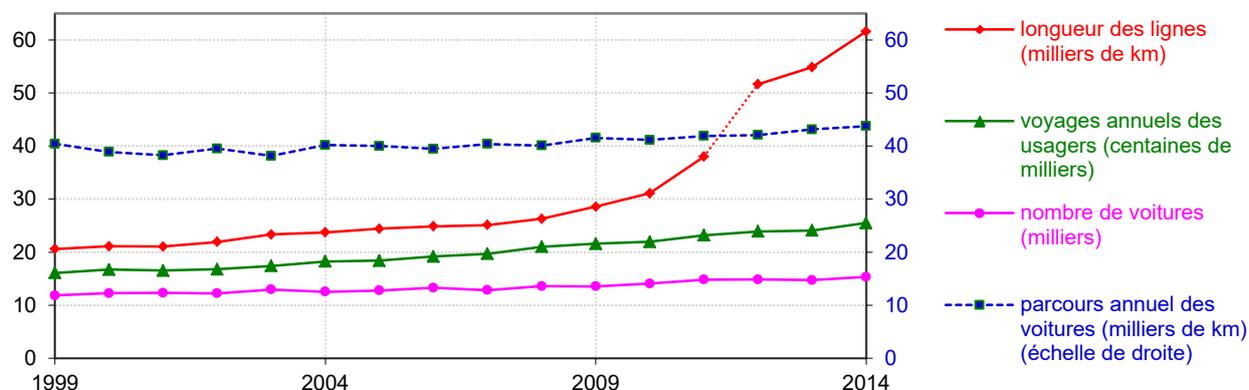
L'excédent des dépenses sur les recettes commerciales est financé par les contributions publiques et par un accroissement de l'endettement.

Comptes des transports en commun urbains

Province : dépenses et recettes commerciales

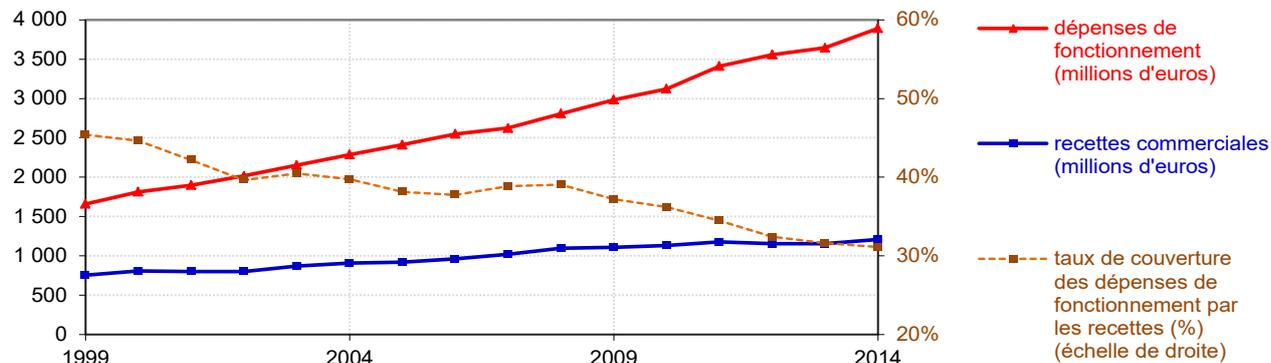
Les graphiques ci-dessous sont relatifs aux transports en commun dans une soixantaine d'agglomérations de plus de 100 000 habitants en France métropolitaine entre 1994 et 2014.

► Agglomérations de plus de 100 000 habitants (66 agglomérations hors Ile-de-France) : transports en commun urbains



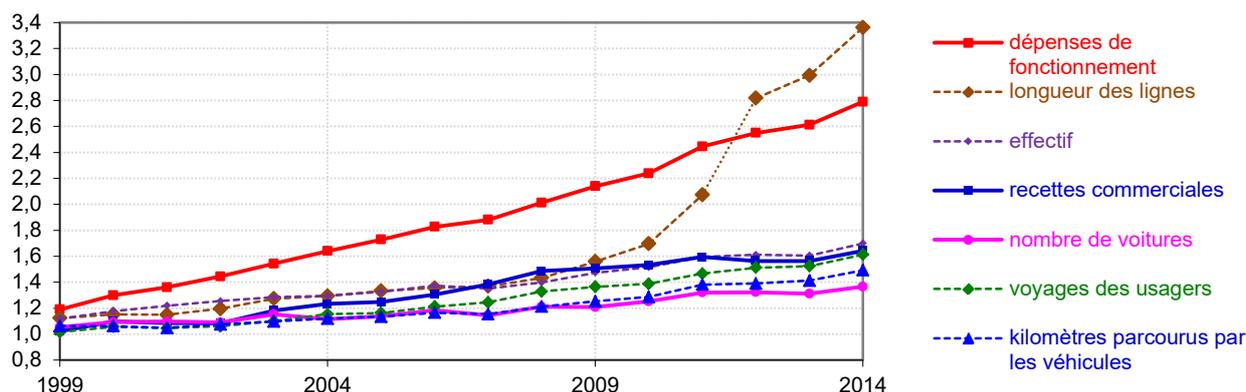
Source : UTP - À partir de 2012, les longueurs des lignes intègrent les transports scolaires

► Agglomérations de plus de 100 000 habitants (66 agglomérations hors Ile-de-France) : transports en commun urbains



Source : UTP

► Agglomérations de plus de 100 000 habitants (66 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 31%. 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 19,3 millions en 2014.

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 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 le barème suivant (taux plafonds) :

Ile-de-France :

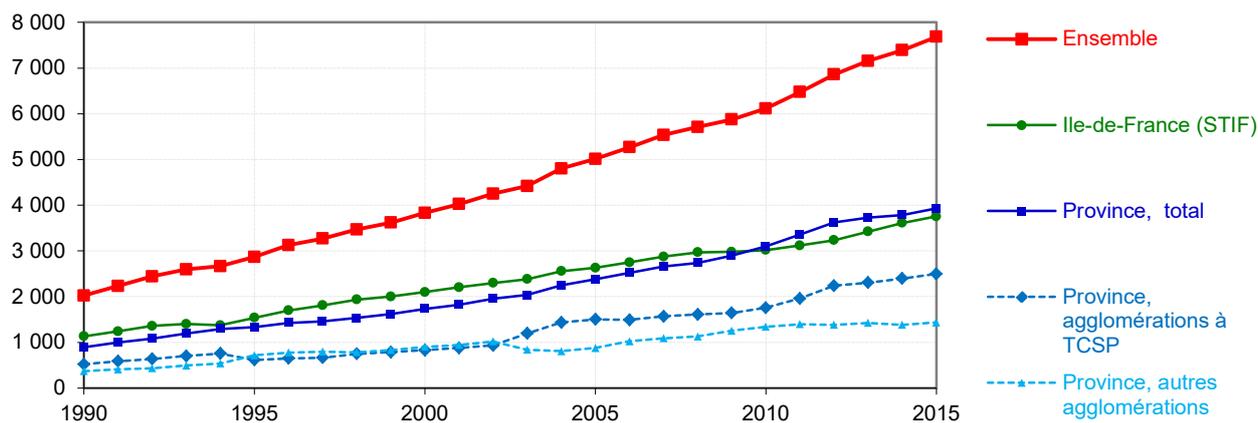
- Paris et Hauts-de-Seine :	2,85%
- Reste de la petite couronne :	1,91%
- Grande couronne :	1,50%

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 : 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.

En 2015, il s'est élevé à 7,7 milliards d'euros, répartis sensiblement moitié-moitié entre l'Ile-de-France et la province (49%-51%).