

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)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
PIB en prix courants	1 853	1 946	1 996	1 939	1 998	2 059	2 087	2 115	2 148	2 194	2 229
PIB prix chaînés base 2010	1 969	2 015	2 019	1 960	1 998	2 040	2 044	2 056	2 075	2 097	2 122
PIB évaluation par la demande (pourcentages du PIB)											
Consommation finale (*)	78%	77%	78%	80%	80%	79%	80%	80%	79%	79%	79%
Investissements (**)	23%	24%	24%	21%	22%	23%	23%	22%	23%	23%	23%
plus exportations	27%	27%	27%	24%	26%	28%	29%	29%	29%	30%	29%
moins importations	28%	28%	29%	25%	28%	30%	31%	30%	31%	31%	31%
Exportations - importations	-1%	-1%	-2%	-1%	-2%	-3%	-2%	-2%	-2%	-2%	-2%

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

PIB évaluation par les revenus (pourcentages du PIB)

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

PIB évaluation par la production (pourcentages du PIB)

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

Dépenses de consommation des ménages (milliards d'euros)

En prix courants	987	1 033	1 067	1 051	1 082	1 107	1 120	1 132	1 141	1 161	1 186
En prix chaînés base 2010	1 033	1 058	1 063	1 064	1 082	1 087	1 084	1 090	1 097	1 113	1 138
Consommation des ménages / PIB	53%	53%	53%	54%	54%	54%	54%	54%	53%	53%	53%

Source : INSEE

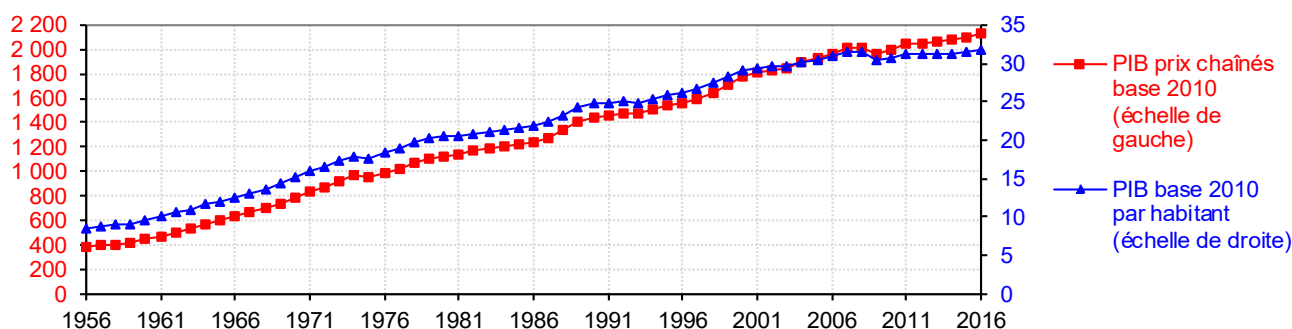
Les données de la comptabilité nationale sont fournies, soit en euros courants, soit en « prix chaînés base 2010 », c'est à dire en éliminant la variation des prix ou encore (en simplifiant) en euros constants : les variations d'une année à une autre sont dites respectivement « en valeur » et « en volume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

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

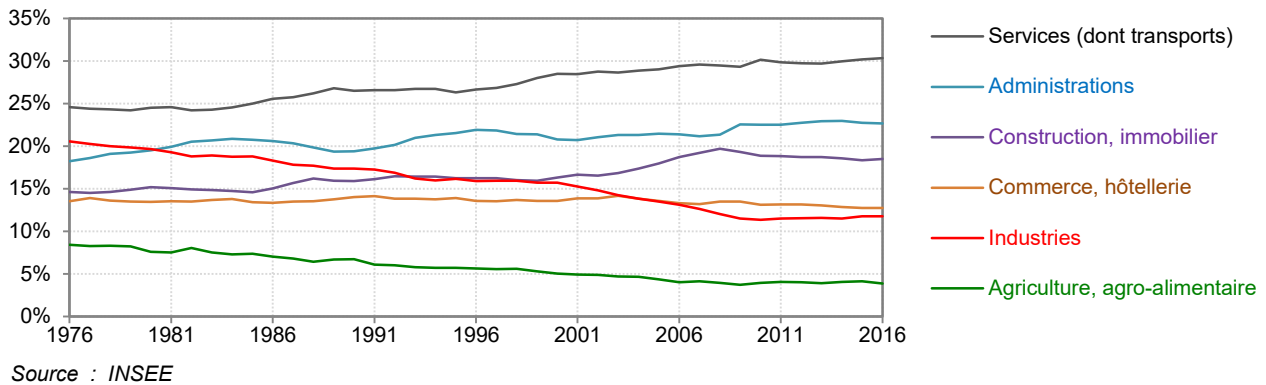
2007. A partir du second semestre de 2008, la crise financière et économique mondiale a inversé la tendance : l'année 2009 a connu la récession la plus importante depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Malgré une certaine reprise en 2010, le PIB par habitant n'a retrouvé ni son niveau ni sa tendance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

Produit intérieur brut et branches d'activité

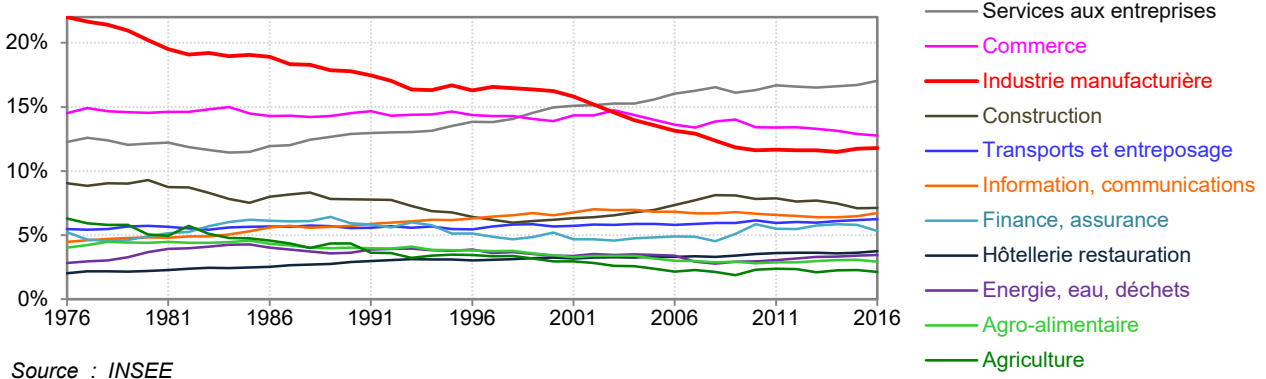
Dans l'approche « production », le PIB comporte la somme des valeurs ajoutées des différentes branches d'activité. Les trois graphiques ci-dessous donnent un aperçu de l'évolution sur quarante ans des contributions des branches en pourcentages du PIB, en allant du général au détaillé.

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 1976 et 2016, et le PIB total (compte tenu de la croissance de la population) par 2,1.

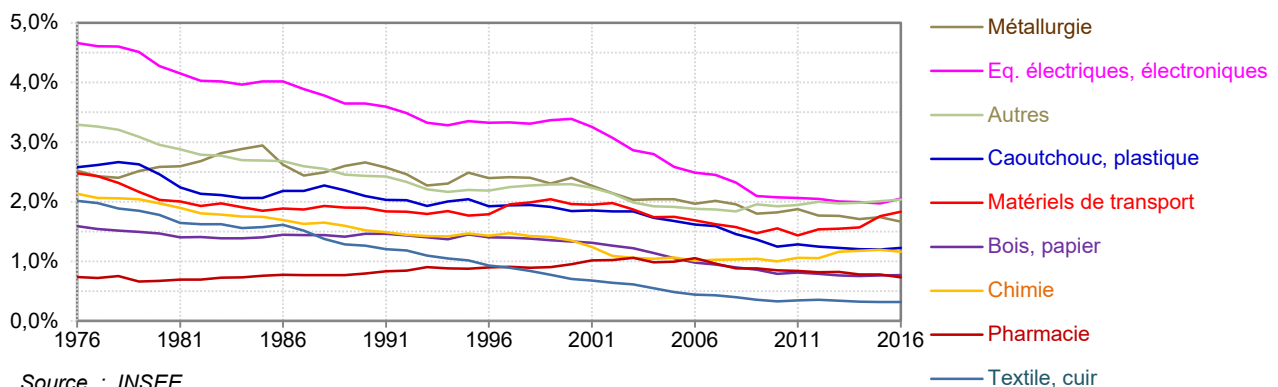
► Branches d'activités : pourcentage de la valeur ajoutée totale



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



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



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 40% 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 2016, respectivement en euros courants et en SPA courants par habitant.

► Union européenne : produit intérieur brut en 2016

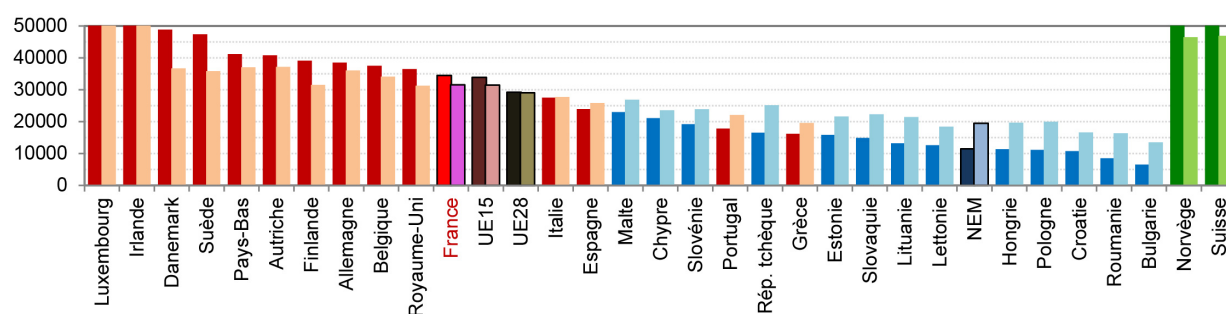
zone euro	sigle		Population (millions d'habitants)	PIB par habitant (euros)	PIB (milliards d'euros)	PIB par habitant (SPA)	PIB (milliards de SPA)	taux TVA (*)
X	BE	Belgique	11,2	37 519	422	34 159	384	21,0%
	BG	Bulgarie	7,2	6 576	47	13 566	98	20,0%
	CZ	République tchèque	10,5	16 550	174	25 208	266	21,0%
	DK	Danemark	5,7	48 908	277	36 718	208	25,0%
X	DE	Allemagne	81,2	38 581	3 133	36 047	2 927	19,0%
X	EE	Estonie	1,3	15 908	21	21 618	28	20,0%
X	IE	Irlande	4,6	57 429	266	51 268	237	23,0%
X	EL	Grèce	10,9	16 199	176	19 609	213	23,0%
X	ES	Espagne	46,4	23 980	1 114	25 900	1 203	21,0%
X	FR	France	64,5	34 493	2 225	31 555	2 036	20,0%
	HR	Croatie	4,2	10 782	46	16 688	71	25,0%
X	IT	Italie	60,8	27 509	1 672	27 781	1 689	22,0%
X	CY	Chypre	0,8	21 135	18	23 543	20	19,0%
X	LV	Lettonie	2,0	12 598	25	18 507	37	21,0%
X	LT	Lituanie	2,9	13 226	39	21 463	63	21,0%
X	LU	Luxembourg	0,6	96 268	54	78 708	44	17,0%
	HU	Hongrie	9,9	11 405	112	19 709	194	27,0%
X	MT	Malte	0,4	23 054	10	26 921	12	18,0%
X	NL	Pays-Bas	16,9	41 254	697	37 072	627	21,0%
X	AT	Autriche	8,6	40 751	349	37 136	318	20,0%
	PL	Pologne	38,0	11 163	424	20 038	762	23,0%
X	PT	Portugal	10,4	17 825	185	22 126	230	23,0%
	RO	Roumanie	19,9	8 534	170	16 417	326	24,0%
X	SI	Slovénie	2,1	19 278	40	23 869	49	22,0%
X	SK	Slovaquie	5,4	14 933	81	22 336	121	20,0%
X	FI	Finlande	5,5	39 121	214	31 603	173	24,0%
	SE	Suède	9,7	47 440	462	35 890	350	25,0%
	UK	Royaume-Uni	64,9	36 484	2 367	31 301	2 031	20,0%
	UE 15	Union européenne à 15	401,8	33 877	13 614	31 526	12 669	
	NEM	Nouveaux Etats membres (13)	104,7	11 527	1 207	19 541	2 046	
	UE 28	Union européenne à 28	506,5	29 258	14 820	29 049	14 714	
	NO	Norvège	5,2	64 829	335	46 521	240	25,0%
	CH	Suisse	8,2	72 393	596	46 909	386	8,0%

Sources : Eurostat, traitements URF

(*) Taux normal

► Union européenne : produit intérieur brut par habitant en 2016

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

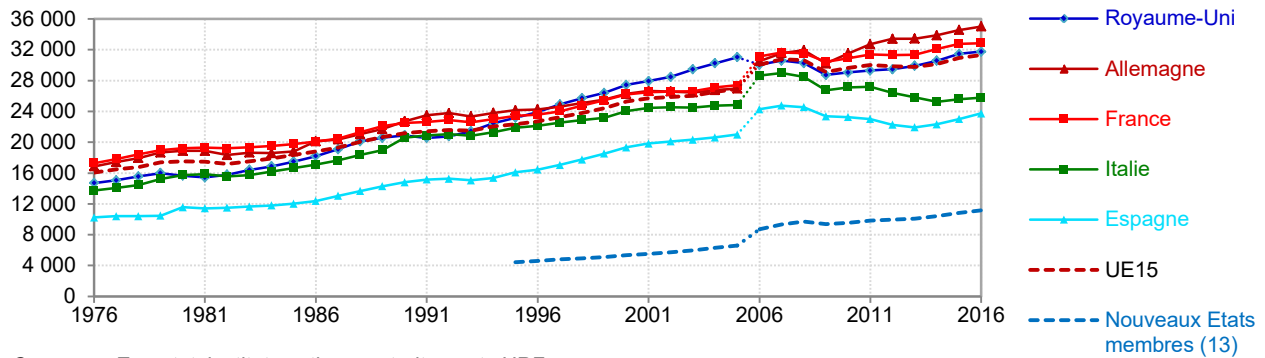


Sources : Eurostat, traitements URF

le Luxembourg, l'Irlande, 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

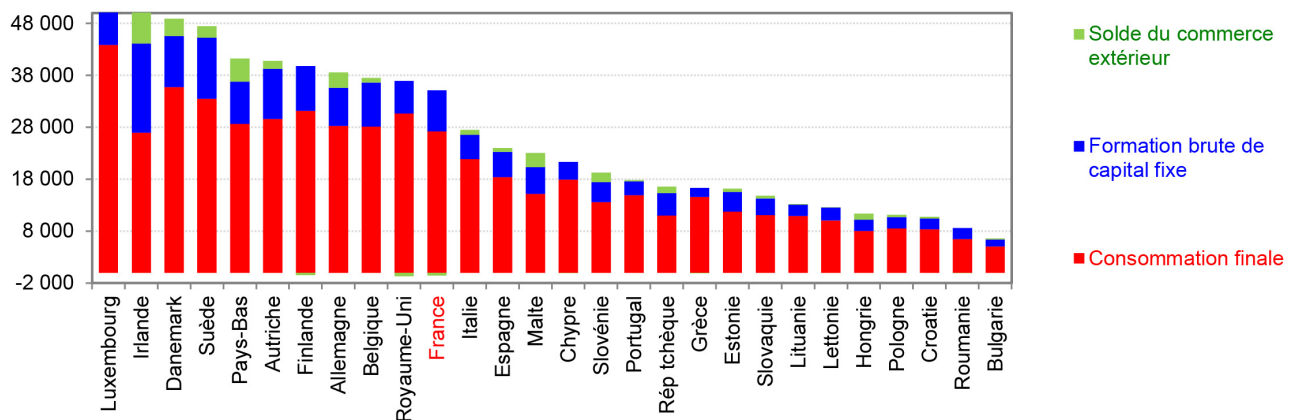
Ce graphique montre l'évolution depuis 1976 du PIB par habitant « en volume base 2010 » dans l'UE (UE 15 et NEM) ainsi que dans quelques pays de l'UE 15. Sur longue période et jusqu'à une période récente, les courbes s'écartaient peu d'une tendance linéaire. Pour l'UE 15 dans son ensemble, la croissance 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 2016, on constate à nouveau une légère croissance variable selon les pays.

Décomposition simplifiée du PIB

► **Union européenne : composantes (simplifiées) du PIB en 2016**
(euros courants par habitant)



Sources : Eurostat, instituts nationaux, traitements URF

(Le Luxembourg et l'Irlande 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 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

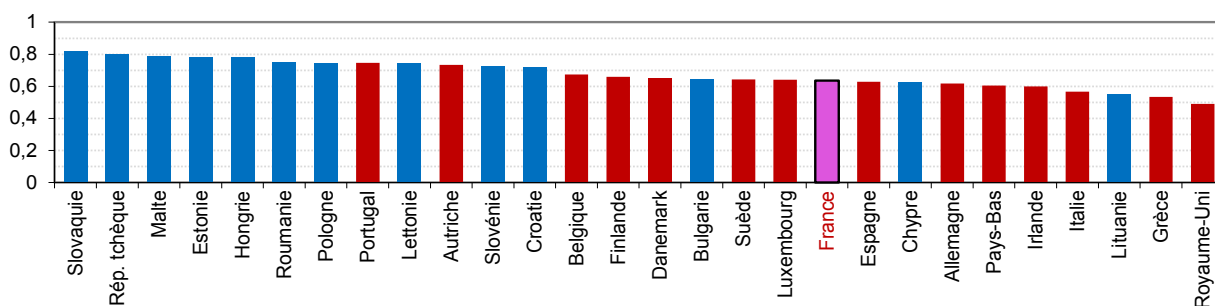
Commerce extérieur en Europe : part de l'Union européenne

► Echanges de biens en 2016 (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	209	123	63%	258	99	72%	49	-23	26
BG	Bulgarie	17	9	67%	16	8	68%	-1	-1	-3
CZ	République tchèque	102	27	79%	123	24	84%	21	-3	18
DK	Danemark	55	22	71%	53	33	62%	-2	11	9
DE	Allemagne	633	321	66%	708	501	59%	76	181	257
EE	Estonie	11	2	82%	9	3	74%	-2	1	-2
IE	Irlande	47	23	68%	59	57	51%	12	35	47
EL	Grèce	24	20	55%	14	11	56%	-10	-9	-19
ES	Espagne	173	107	62%	173	87	67%	1	-20	-20
FR	France	358	160	69%	269	184	59%	-89	24	-65
HR	Croatie	15	5	77%	8	4	66%	-7	0	-7
IT	Italie	221	144	61%	233	184	56%	12	40	51
CY	Chypre	4	2	74%	1	1	46%	-4	-1	-4
LV	Lettonie	10	3	81%	8	3	70%	-3	1	-2
LT	Lituanie	17	7	70%	14	9	61%	-4	2	-2
LU	Luxembourg	15	4	77%	12	2	83%	-3	-2	-5
HU	Hongrie	66	19	78%	75	17	81%	9	-2	8
MT	Malte	3	3	54%	1	2	39%	-2	-1	-3
NL	Pays-Bas	214	242	47%	389	126	76%	175	-116	59
AT	Autriche	111	31	78%	97	41	71%	-14	9	-5
PL	Pologne	129	50	72%	146	37	80%	17	-12	5
PT	Portugal	47	14	78%	38	12	75%	-10	-1	-11
RO	Roumanie	52	15	77%	43	14	75%	-9	-1	-10
SI	Slovénie	20	8	71%	22	7	75%	3	-1	2
SK	Slovaquie	55	14	80%	60	10	85%	5	-3	2
FI	Finlande	40	15	73%	31	22	59%	-9	7	-2
SE	Suède	91	37	71%	75	51	59%	-16	15	-1
UK	Royaume-Uni	290	284	51%	176	194	47%	-115	-90	-204
UE 28 Union européenne à 28		3 029	1 708	64%	3 110	1 745	64%	81	38	119

Sources : Eurostat, traitements URF

► Part des échanges de biens au sein de l'UE dans le commerce extérieur des Etats membres en 2016 (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 35% en tonnage (influence des grands ports).

On notera enfin que les marchandises échangées au sein de l'UE « valent » actuellement en moyenne environ 1 736 € 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 2016 (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	36	65	42	141	137	9	38	25	22	3	8	19	5
France			83	150	172	12	75	17	26	3	6	18	9
Espagne Portugal			31	50	83	7	45	10	15	3	5	11	7
Benelux				104	311	18	64	45	36	6	19	31	10
Allemagne						116	114	69	162	8	26	102	32
Autriche Croatie Slovénie						11	28	5	39	1	2	10	6
Italie Malte							2	13	26	7	6	19	18
Suède Danemark								19	10	1	26	15	2
R. tchèque Slovaquie Hongrie									37	1	5	38	17
Grèce Chypre										2	0	1	5
Finlande pays baltes											13	10	1
Pologne													6
Roumanie Bulgarie													4

Total environ 3 068 milliards d'euros

Sources : Eurostat, traitements URF

► Echanges de biens entre Etats de l'Union européenne en 2016 (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	21	21	82	37	3	9	19	5	2	9	6	1
France			48	122	63	3	34	5	5	2	4	6	3
Espagne Portugal			28	25	22	2	22	6	3	2	4	4	5
Benelux				132	295	7	22	25	9	3	16	14	4
Allemagne						55	41	42	54	3	14	53	7
Autriche Croatie Slovénie						14	30	2	34	1	1	6	3
Italie Malte							2	5	13	5	3	7	7
Suède Danemark								15	2	1	25	8	0
R. tchèque Slovaquie Hongrie									30	1	2	40	11
Grèce Chypre										1	0	1	6
Finlande pays baltes											16	10	0
Pologne													4
Roumanie Bulgarie													6

Total environ 1 767 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).

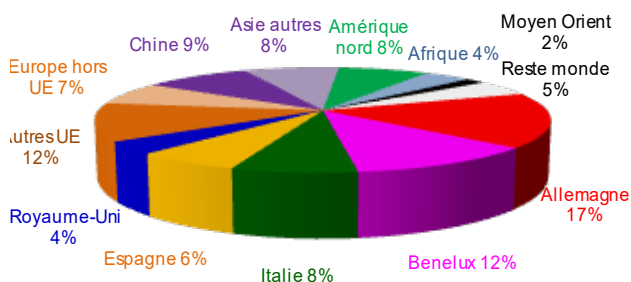
En 2016, les importations de biens s'élèvent à 507 milliards

d'euros et les exportations de biens à 442 milliards d'euros. La balance commerciale (*) est donc déficitaire de 65 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.

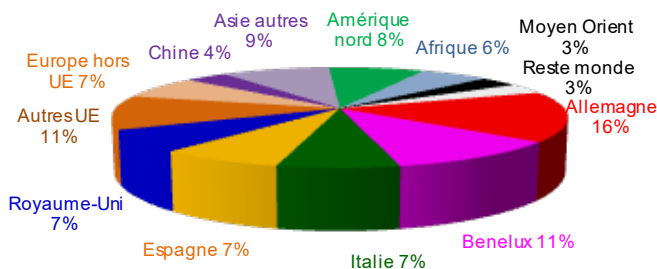
► Structures des échanges de biens par pays et par produits en valeur : année 2016

Structure géographique des importations



Source : Douanes

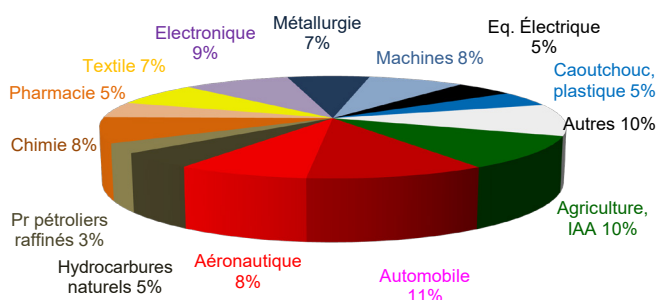
Structure géographique des exportations



Source : Douanes

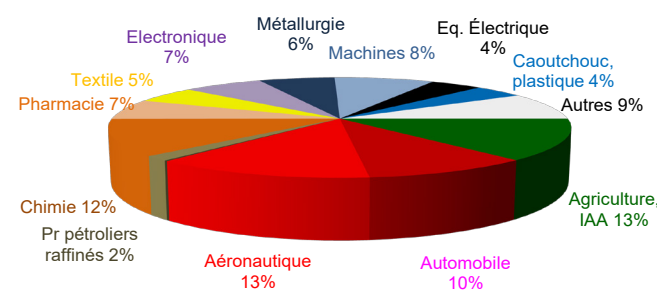
Que ce soit en importations ou en exportations, la France échange environ 50% des biens avec les pays frontaliers (respectivement 49 et 52%).

Structure des importations par produits



Source : Douanes

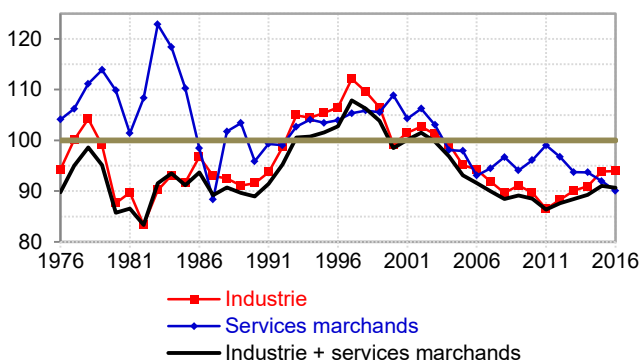
Structure des exportations par produits



Source : Douanes

Les importations énergétiques représentent environ 42 milliards d'euros, en forte baisse par rapport à 2015, du fait de la baisse des prix.

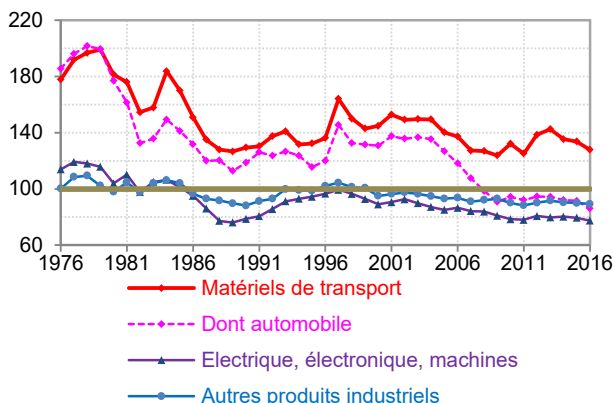
Taux de couverture



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 94. En détaillant plus précisément, on constaterait que trois secteurs de l'industrie dépassent 100 : la construction aéronautique (147), la chimie (127) et la pharmacie (115). Tous les autres secteurs industriels ont un taux de couverture inférieur à 100, du textile (63) aux machines (91) et à la construction automobile (86).

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)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Transport routier de marchandises	17,9	20,0	20,6	17,3	17,3	17,2	17,4	17,9	18,5	18,7	19,5
Transport routier et urbain de voyageurs	11,9	12,6	12,8	13,5	14,2	14,0	14,8	15,2	15,3	15,5	16,4
Transport ferroviaire	6,1	6,2	6,2	5,8	5,2	5,9	5,6	5,1	4,9	4,6	4,5
Transport fluvial et maritime	1,3	1,5	1,8	0,6	3,4	1,2	2,5	2,3	2,7	3,1	2,0
Transport aérien	5,0	5,3	6,1	6,0	7,2	7,1	7,4	7,5	7,6	8,7	8,5
Auxiliaires de transport et autres	25,0	26,6	28,1	28,3	30,0	31,4	31,5	31,0	32,5	33,0	34,5
Total valeur ajoutée branche transports	67	72	76	72	77	77	79	79	82	84	85
Transport routier de marchandises pour compte propre des entreprises	19	19	19	21	23	25	25	27	28	29	31
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)	124	130	133	127	131	138	136	133	132	133	137
Dépenses des administrations	47	49	49	52	52	54	56	58	57	55	52
Valeur ajoutée totale du transport	259	272	278	273	285	296	297	299	300	303	307
Produit intérieur brut (PIB)	1 853	1 946	1 996	1 939	1 998	2 059	2 087	2 115	2 148	2 194	2 229

Sources : INSEE, SDES 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)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total valeur ajoutée branche transports	3,6%	3,7%	3,8%	3,7%	3,9%	3,7%	3,8%	3,7%	3,8%	3,8%	3,8%
Transport routier de marchandises pour compte propre des entreprises	1,0%	1,0%	1,0%	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%	1,3%	1,3%	1,3%	1,4%
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%	6,7%	6,5%	6,5%	6,7%	6,5%	6,3%	6,1%	6,1%	6,1%
Dépenses des administrations	2,5%	2,5%	2,4%	2,7%	2,6%	2,6%	2,7%	2,7%	2,7%	2,5%	2,3%
Valeur ajoutée totale	14,0%	14,0%	13,9%	14,1%	14,3%	14,4%	14,2%	14,1%	14,0%	13,8%	13,8%

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 2016 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)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Achats des véhicules	40,1	42,5	40,4	42,5	42,0	43,5	40,0	37,4	37,2	39,6	42,5
Automobiles	35,6	37,7	35,7	38,0	37,6	39,0	35,8	33,4	33,3	35,4	38,0
Autres véhicules (*)	4,5	4,8	4,7	4,4	4,4	4,4	4,2	3,9	4,0	4,2	4,6
Utilisation des véhicules	78,3	82,0	86,6	78,5	82,5	87,5	88,4	87,9	86,9	85,7	86,8
Pièces détachées, accessoires	4,7	5,2	5,2	4,9	4,8	4,9	4,7	4,7	4,8	4,9	5,1
Carburants et lubrifiants	34,1	35,0	38,2	31,4	34,8	39,0	40,3	38,8	37,4	34,4	33,5
Entretien et réparations	28,0	29,6	30,5	29,2	29,4	29,6	28,9	29,7	29,6	30,9	32,1
Autres services	11,5	12,2	12,6	12,9	13,5	14,0	14,4	14,7	15,1	15,4	16,0
Assurances automobile	5,3	5,7	6,0	6,0	6,1	6,6	7,2	7,6	7,7	7,7	7,5
Total transports individuels	123,7	130,2	132,9	127,0	130,6	137,6	135,5	132,9	131,8	133,0	136,8

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

Source : INSEE

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Transport ferroviaire	4,2	4,4	4,8	4,8	4,8	5,1	5,2	5,2	5,1	5,0	4,8
Transport en commun par route	5,5	5,8	6,0	6,1	6,4	6,3	6,5	6,6	6,9	7,1	7,9
dont taxis	1,1	1,2	1,2	1,1	1,2	1,1	1,2	1,2	1,3	1,4	1,5
Transport aérien	7,4	7,8	8,6	8,7	8,6	9,1	9,5	9,7	10,0	10,3	10,1
Transports urbains	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1	3,3	3,5	3,6	3,8	3,9	4,0
Autres transports en commun	1,1	1,2	1,2	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3
Total transports en commun	20,8	22,0	23,5	23,8	24,1	25,0	25,8	26,3	27,0	27,5	28,1

Source : INSEE

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Dépense de consommation finale des ménages (Mrd€)	987	1 033	1 067	1 051	1 082	1 107	1 120	1 132	1 141	1 161	1 186
Dépense de consommation en transports individuels	12,5%	12,6%	12,5%	12,1%	12,1%	12,4%	12,1%	11,7%	11,5%	11,5%	11,5%
Dépense de consommation en transports en commun	2,1%	2,1%	2,2%	2,3%	2,2%	2,3%	2,3%	2,3%	2,4%	2,4%	2,4%
Dépense de consommation en transports	14,6%	14,7%	14,7%	14,3%	14,3%	14,7%	14,4%	14,1%	13,9%	13,8%	13,9%

Source : INSEE

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

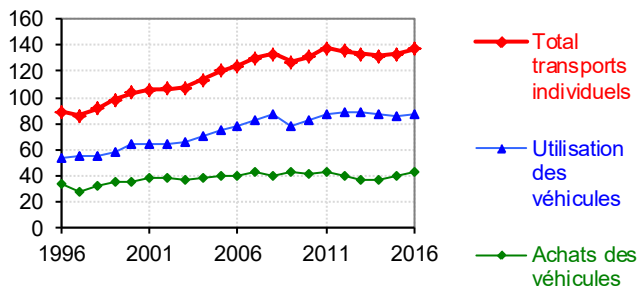
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Population (millions)	61,6	62,0	62,3	62,6	62,9	63,2	63,5	63,8	64,1	64,4	64,7
Nombre de ménages (millions)	26,2	26,5	26,7	27,0	27,2	27,5	27,7	27,9	28,1	28,3	28,5
Personnes par ménage	2,4	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
Dépense de transport individuel	4,7	4,9	5,0	4,7	4,8	5,0	4,9	4,8	4,7	4,7	4,8
Achats des véhicules (*)	1,5	1,6	1,5	1,6	1,5	1,6	1,4	1,3	1,3	1,4	1,5
Utilisation des véhicules	3,0	3,1	3,2	2,9	3,0	3,2	3,2	3,1	3,1	3,0	3,0
Assurance automobile	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Dépense de transport en commun	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0
Dépense de transport totale	5,5	5,7	5,9	5,6	5,7	5,9	5,8	5,7	5,6	5,7	5,8

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

Source : INSEE

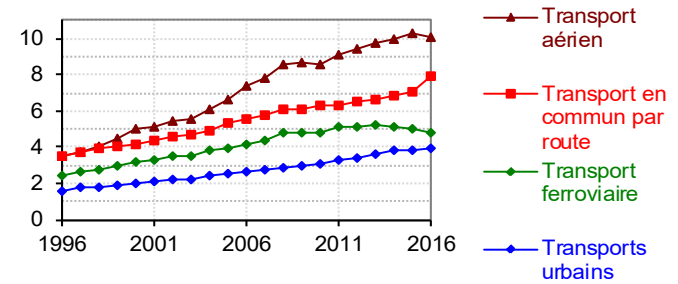
Dépense de consommation des ménages en transport

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



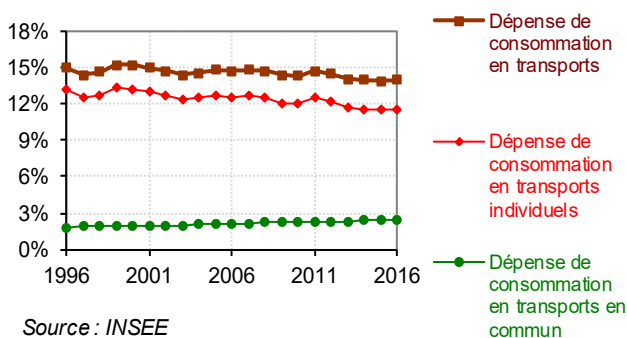
Source : INSEE

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



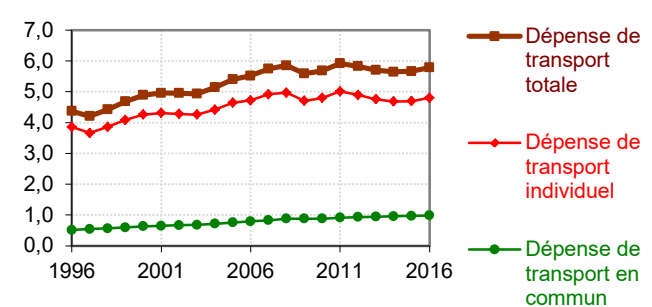
Source : INSEE

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



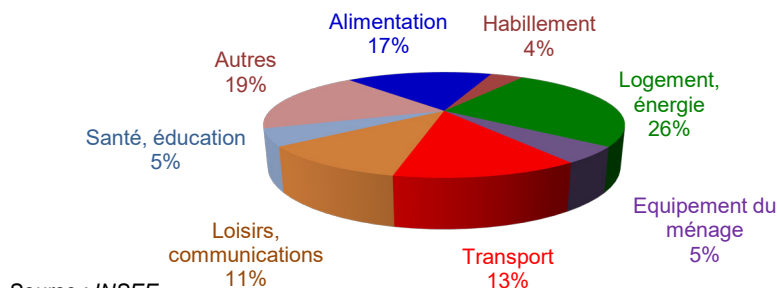
Source : INSEE

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



Source : INSEE

► Structure de la dépense de consommation des ménages en 2016



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 13,1% (« 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)

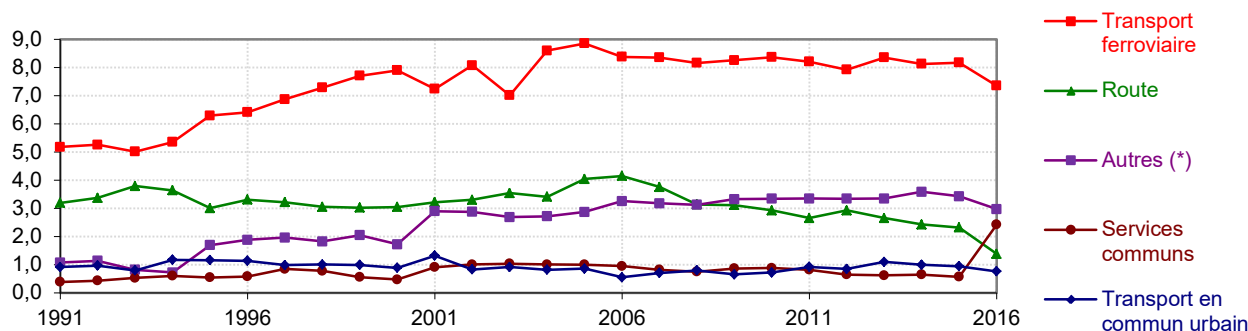
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
APUC dépenses de fonctionnement en transport											
Transport en commun urbain	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7
Route	2,5	2,3	1,6	1,3	1,3	1,3	1,4	1,3	1,3	1,1	1,1
Transport ferroviaire	5,3	5,7	5,6	7,3	7,4	7,5	7,6	7,5	7,5	7,5	7,5
Autres (*)	2,4	2,4	2,5	2,6	2,6	2,6	2,6	2,5	2,5	2,5	2,5
Services communs	0,9	0,8	0,7	0,8	0,8	0,8	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5
Total	11,5	11,6	11,0	12,5	12,7	12,7	12,8	12,6	12,6	12,3	12,3
APUC dépenses d'investissement en transport											
Transport en commun urbain	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,4	0,2	0,5	0,3	0,3	0,1
Route	1,7	1,4	1,5	1,8	1,6	1,3	1,6	1,3	1,2	1,2	0,3
Transport ferroviaire	3,1	2,7	2,6	1,0	0,9	0,7	0,3	0,9	0,6	0,7	-0,1
Autres (*)	0,9	0,8	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	1,0	0,9	0,5
Services communs	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	1,9
Total	5,8	5,2	5,0	3,7	3,5	3,2	2,9	3,5	3,2	3,1	2,6
APUC dépenses totales en transport											
Transport en commun urbain	0,5	0,7	0,8	0,7	0,7	0,9	0,8	1,1	1,0	0,9	0,8
Route	4,1	3,8	3,1	3,1	2,9	2,7	2,9	2,7	2,4	2,3	1,4
Transport ferroviaire	8,4	8,4	8,2	8,3	8,4	8,2	7,9	8,4	8,1	8,2	7,4
Autres (*)	3,3	3,2	3,1	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,6	3,4	3,0
Services communs	0,9	0,8	0,7	0,9	0,9	0,8	0,6	0,6	0,6	0,6	2,4
Total	17,3	16,8	16,0	16,2	16,2	15,9	15,7	16,1	15,8	15,4	14,9
Dont charges de retraite incluses dans les dépenses de fonctionnement											
RATP	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	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	0,2	0,2	0,1
SNCF	2,6	2,9	2,9	3,0	3,1	3,3	3,4	3,4	3,4	3,3	3,3
Dont service d'amortissement de la dette SNCF incluse dans les dépenses d'investissements jusqu'en 2007											
SAAD	0,6	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

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



Sources : DGFIP, SDES

(*) 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 2016, les dépenses de l'État pour le ferroviaire représentent environ 49% du total et pour la route 9%. En vingt ans, l'État a dépensé environ 2,7 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)

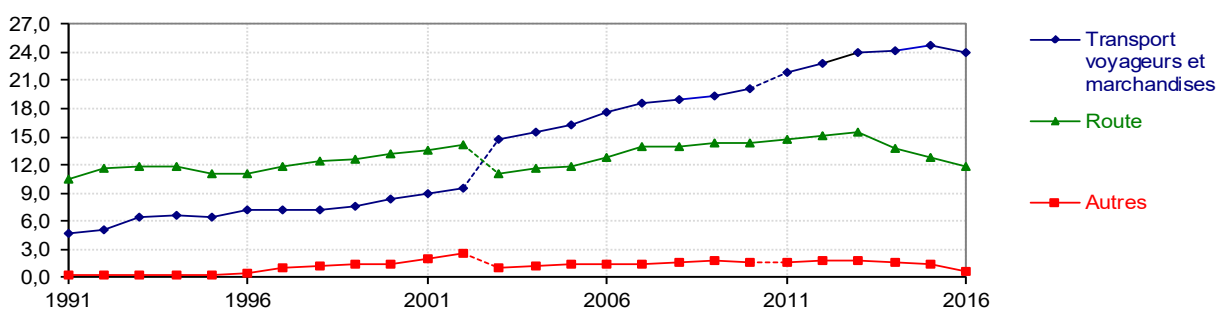
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
APUL dépenses courantes en transport											
Transport en commun (*)	14,0	14,5	15,5	16,7	17,2	18,5	19,0	19,9	20,4	20,8	20,1
Route	3,3	3,4	3,7	4,1	5,0	5,2	5,3	5,4	5,3	5,2	5,0
Transport ferroviaire et autres (**)	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,7	0,6	0,5	0,5	0,1
Total	18,0	18,6	19,9	21,6	23,0	24,4	25,0	25,9	26,2	26,5	25,2
APUL dépenses en capital en transport											
Transport en commun (*)	3,6	4,0	3,4	2,6	2,9	3,4	3,8	4,0	3,7	4,0	3,8
Route	9,4	10,5	10,2	10,2	9,3	9,5	9,7	10,0	8,5	7,5	6,9
Transport ferroviaire et autres (**)	0,7	0,8	0,8	1,0	0,8	0,9	1,1	1,2	1,1	0,9	0,6
Total	13,8	15,3	14,4	13,9	13,0	13,7	14,6	15,3	13,3	12,4	11,3
APUL dépenses totales en transport											
Transport en commun (*)	17,6	18,5	18,9	19,3	20,2	21,8	22,8	23,9	24,1	24,8	23,9
Route	12,7	13,9	14,0	14,4	14,3	14,6	15,0	15,4	13,8	12,7	11,9
Transport ferroviaire et autres (**)	1,4	1,5	1,5	1,8	1,6	1,7	1,8	1,9	1,6	1,4	0,7
Total	31,7	33,9	34,4	35,5	36,0	38,2	39,6	41,3	39,5	38,9	36,5

(*) y compris marchandises à partir de 2010 ; y compris transport scolaire (2,42 Mrds euros en 2016)

(**) 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

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

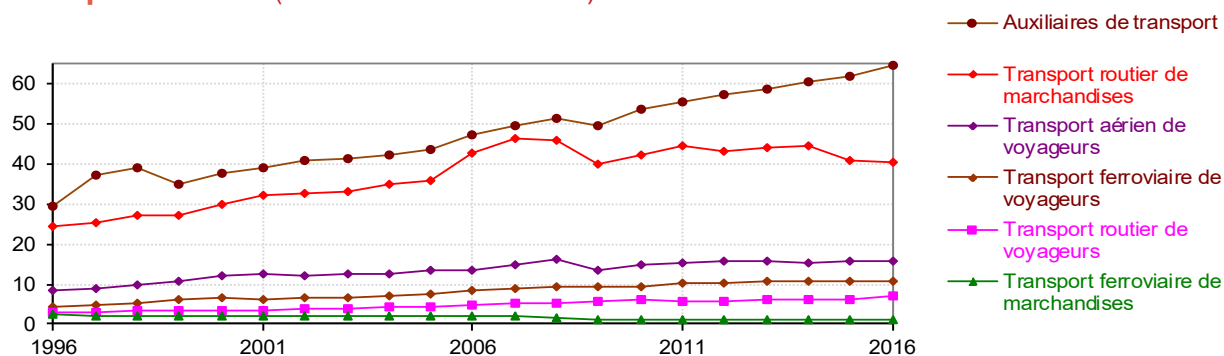
(compte d'autrui et compte propre, milliards d'euros courants)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Transport routier de marchandises	42,8	46,2	46,1	39,9	42,4	44,3	43,4	44,1	44,6	40,8	40,7
Autres transports de marchandises	3,5	3,8	3,9	3,9	4,2	4,3	4,3	4,3	4,2	4,3	4,4
Transport ferroviaire de marchandises	1,8	1,9	1,8	1,2	1,0	1,1	1,1	1,0	1,0	1,1	1,1
Transport fluvial	0,7	0,7	0,8	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6	0,4	0,4	0,3
Transport maritime	9,6	11,4	12,1	9,8	12,5	12,5	13,8	13,5	14,1	14,6	13,3
Transport aérien de marchandises	2,6	2,7	2,8	3,1	3,3	3,7	4,1	3,8	4,0	4,0	3,9
Transport facturé de marchandises	61	67	68	59	64	67	67	67	68	65	64
Transport routier de voyageurs	4,8	5,1	5,4	5,6	5,9	5,6	5,8	6,0	6,0	6,1	7,1
Transport urbain de voyageurs	8,9	9,4	9,8	10,2	10,6	10,7	11,3	11,8	12,1	12,5	12,9
Transports de voyageurs autres (taxis)	3,7	3,7	3,7	4,0	4,2	4,0	4,2	4,3	4,3	4,6	4,8
Transport ferroviaire de voyageurs	8,5	9,0	9,5	9,5	9,2	10,2	10,5	10,6	10,8	10,9	10,5
Transport aérien de voyageurs	13,7	14,7	16,0	13,6	14,6	15,5	15,7	15,9	15,5	15,9	15,7
Transport facturé de voyageurs	40	42	44	43	45	46	47	49	49	50	51
Auxiliaires de transport	47	50	52	50	54	56	57	59	61	62	64
Total transport facturé (compte d'autrui)	148	158	164	151	162	168	172	175	178	177	179
Transport routier de marchandises pour compte propre des entreprises	19	19	19	21	23	25	25	27	28	29	31
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)	124	130	133	127	131	138	136	133	132	133	137
Dépenses des administrations	47	49	49	52	52	54	56	58	57	55	52
Dépenses des APUC	17	17	16	16	16	16	16	17	17	16	15
Dépenses des APUL	30	32	33	36	36	38	40	41	40	39	37

Sources : INSEE, SDES (CCTN), 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, 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.

Investissements publics en infrastructures

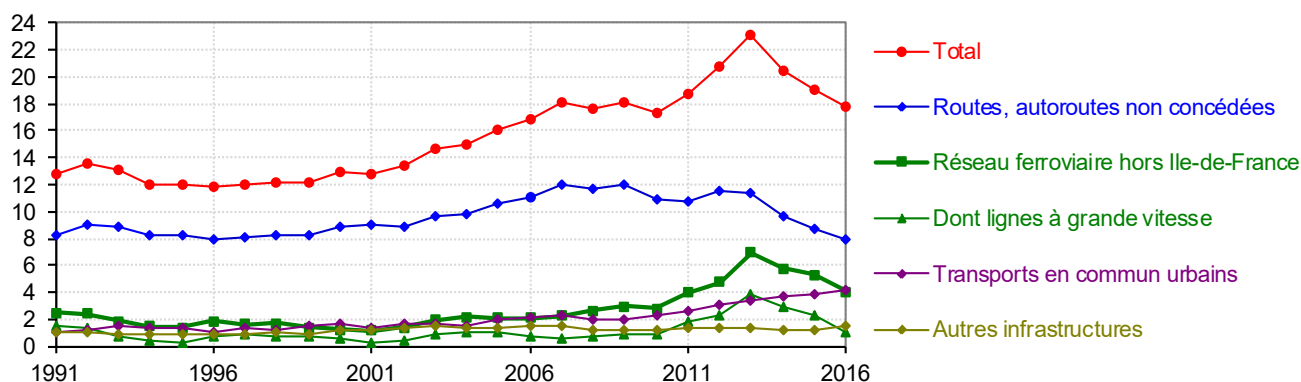
► Investissements publics en infrastructures (milliards d'euros courants)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Routes, autoroutes non concédées	11,1	11,9	11,7	12,0	10,9	10,8	11,5	11,4	9,7	8,7	8,0
Routes nationales, autoroutes non concédées	9,4	10,5	10,2	10,2	9,3	9,5	9,7	10,0	8,5	7,5	6,9
Routes départementales et locales	1,7	1,4	1,5	1,8	1,6	1,3	1,8	1,3	1,2	1,2	1,1
Réseau ferroviaire hors Ile-de-France	2,1	2,3	2,7	3,0	2,8	4,0	4,8	7,0	5,8	5,3	4,0
Lignes à grande vitesse	0,8	0,6	0,7	0,9	0,8	1,8	2,4	3,8	3,0	2,3	1,0
Réseau principal hors LGV	1,3	1,6	1,9	2,1	2,0	2,2	2,4	3,2	2,8	3,0	3,0
Transports en commun urbains	2,2	2,3	2,0	2,0	2,3	2,5	3,1	3,4	3,7	3,8	4,2
Transilien (RFF Ile-de-France)	0,2	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,6	0,9	1,0	0,9	1,2
RATP	0,5	0,5	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,9	1,1	1,3
TCU de province	1,4	1,6	1,1	0,9	1,2	1,2	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8
Autres infrastructures (*)	1,5	1,6	1,3	1,2	1,2	1,4	1,4	1,3	1,2	1,2	1,5
Total infrastructures de transport	16,9	18,1	17,7	18,2	17,3	18,8	20,8	23,1	20,5	19,0	17,8

(*) ports, aéroports, voies navigables

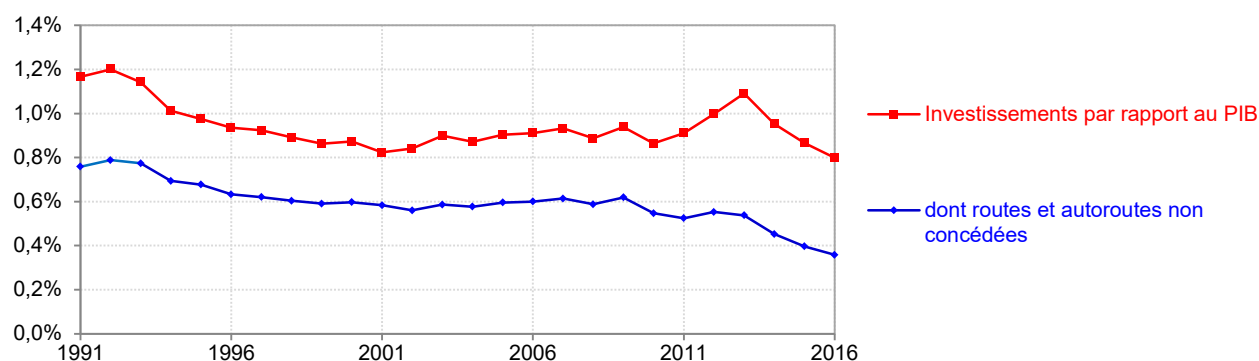
Sources : DGFIP, SDES, divers

► 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 40% à 50% pour les routes (on retrouve des proportions du même ordre pour l'ensemble des pays de l'OCDE). 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 0,06% 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)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Transport ferroviaire (SNCF et privés)	176	173	173	171	169	165	168	169	167	166	164
Transport urbain et routier de voyageurs (**)	224	232	233	244	247	257	258	264	270	275	280
dont taxis (***)	40	43	43	48	49	49	51	53	55	56	59
Transports routiers de marchandises (*)	362	377	377	365	371	378	374	370	366	372	383
Transports maritime et fluvial	6	6	9	9	9	9	8	8	9	8	7
Transport aérien	76	76	77	74	72	71	68	66	65	63	63
Auxiliaires des transports	264	270	271	262	264	262	262	263	265	269	275
dont manutention entreposage	86	91	96	91	94	97	98	100	103	106	109
dont gestion infrastructures	61	63	63	64	66	65	65	65	63	63	63
dont organisation de transport de fret	115	114	110	106	102	99	97	96	98	98	101
Agences de voyage	50	51	51	55	55	55	56	56	55	55	55
Total emplois directs	1 158	1 184	1 191	1 180	1 187	1 197	1 194	1 197	1 198	1 208	1 229
Intérimaires	55	57	48	49	57	51	53	57	63	70	83

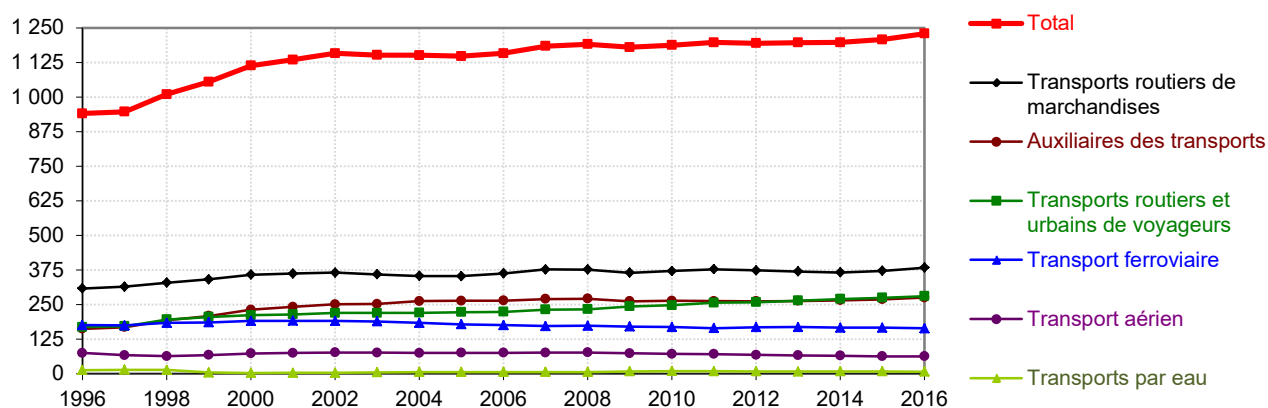
(*) compte d'autrui seul

(**) y compris RATP (43 981 en 2016)

(***) estimation approximative

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 2016 à près de 1 310 000 personnes (avec les intérimaires) réparties à peu près par moitié entre sédentaires et « roulants ». Sur le total, environ 1 200 000 sont salariés et 61 500 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 22%. 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 3 ans. Les

chiffres des emplois directs sont à comparer au total des emplois en France, soit environ 26.2 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

► **Emploi liés à la route en 2016** (milliers de personnes)

activités de production	520	matières premières et services	304	industrie manufacturière, énergie	164
				services	140
		industrie automobile	216	construction automobile	112
				équipements, accessoires	81
				carrosserie, remorques, caravanes	23
usage de l'automobile	535	ventes de voitures, ventes d'équipements automobiles, réparation, démolition, recyclage, contrôle technique, location courte durée		400	
		assurances, experts, crédits, location longue durée (LLD)		95	
		distribution de carburants (indépendants, auto entrepreneurs, etc.)		30	
		sport, presse, édition, divers		10	
transport	1 011	transports routiers de marchandises et de voyageurs, auxiliaires de transports		977	
		police, enseignement, santé, administration		34	
infrastructures	116	construction et entretien des routes		116	
TOTAL	2 182	près de 2,2 millions de personnes			

Source : CCFA, CNPA, SESSI, INSEE, SDES

Recettes spécifiques des administrations

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Certificats d'immatriculation (cartes grises)	1,8	1,9	2,0	1,9	1,9	2,1	2,1	2,0	2,1	2,1	2,2
Taxes sur l'assurance automobile	3,2	3,2	3,2	3,2	3,3	3,4	3,2	3,2	3,3	3,3	3,4
Taxe sécurité sociale sur l'assurance automobile (1)	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0
Taxe sur les voitures de sociétés	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0	0,9	1,0	0,9	0,8	0,8	0,7
Taxe à l'essieu	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Taxes sur les carburants : TICPE et TVA sur TICPE	29,3	29,0	28,5	28,2	28,2	28,6	28,2	28,4	28,2	31,5	33,5
Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) (2)	0,0	0,32	0,31	0,39	0,51	0,5	0,6	0,8	0,7	0,6	0,6
Fonds d'investissement routier et transports (DOM)	0,5	0,48	0,46	0,46	0,47	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Redevance domaniale (autoroutes concédées) (3)	0,16	0,17	0,17	0,18	0,19	0,19	0,20	0,30	0,31	0,33	0,33
Taxe d'aménagement du territoire (aut. concédées) (4)	0,51	0,53	0,52	0,53	0,54	0,54	0,54	0,54	0,57	0,56	0,56
Total fiscalité automobile spécifique	37,9	38,0	37,4	37,1	37,3	38,0	37,4	37,8	37,6	40,8	42,9
Amendes forfaitaires de la circulation (5)	0,53	0,67	0,74	0,93	0,96	1,51	1,63	1,67	1,58	1,60	1,86

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

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

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

(4) 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 : 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 2016 à environ 43 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.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Recettes (milliards d'euros)											
Dotation privatisation (4 Mrd€ au total)	1,27	1,47	1,26								
Redevance domaniale	0,16	0,17	0,17	0,18	0,19	0,19	0,20	0,30	0,31	0,31	0,33
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	0,56
Amendes radar	0,10	0,10	0,12	0,12	0,13	0,18	0,27	0,17	0,20	0,23	0,36
Subvention budgétaire				1,60	1,25	0,97	0,90	0,56	0,66		
TICPE										1,14	0,72
Divers et Produits exceptionnels	0,06	0,00		0,16	0,02	0,40	0,00			0,10	0,10
Total	2,11	2,26	2,08	2,58	2,12	2,29	1,91	1,57	1,74	2,34	2,07
Dépenses (milliards d'euros)											
Routes	0,97	0,98	0,81	1,06	0,77	0,87	0,76	0,66	0,70	0,75	0,78
Ferroviaire	0,53	0,81	0,92	1,01	1,05	0,69	0,64	0,73	0,67	0,76	0,85
Transport en commun urbain	0,12	0,30	0,28	0,26	0,19	0,27	0,32	0,35	0,27	0,19	0,21
Autres (*)	0,06	0,09	0,10	0,14	0,14	0,16	0,14	0,17	0,07	0,67	0,23
Total	1,69	2,17	2,11	2,47	2,16	1,98	1,86	1,91	1,71	2,37	2,07

Sources : AFITF ; PLF 2017

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

Dépenses des administrations

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
APUC dépenses de fonctionnement	2,5	2,3	1,6	1,3	1,3	1,3	1,4	1,3	1,3	1,1	1,1
APUL dépenses de fonctionnement	3,3	3,4	3,7	4,1	5,0	5,2	5,3	5,4	5,3	5,2	5,0
APU dépenses de fonctionnement	5,8	5,7	5,4	5,5	6,3	6,5	6,7	6,7	6,5	6,4	6,1
APUC dépenses d'investissement	1,7	1,4	1,5	1,8	1,6	1,3	1,6	1,3	1,2	1,2	0,3
APUL dépenses d'investissement	9,4	10,5	10,2	10,2	9,3	9,5	9,7	10,0	8,5	7,5	6,9
APU dépenses d'investissement	11,1	11,9	11,7	12,0	10,9	10,8	11,3	11,4	9,7	8,7	7,2
APU DÉPENSES TOTALES	16,9	17,6	17,1	17,5	17,2	17,3	18,0	18,1	16,3	15,1	13,3
APUC dépenses totales	4,1	3,8	3,1	3,1	2,9	2,7	2,9	2,7	2,4	2,3	1,4
APUL dépenses totales	12,7	13,9	14,0	14,4	14,3	14,6	15,0	15,4	13,8	12,7	11,9

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.

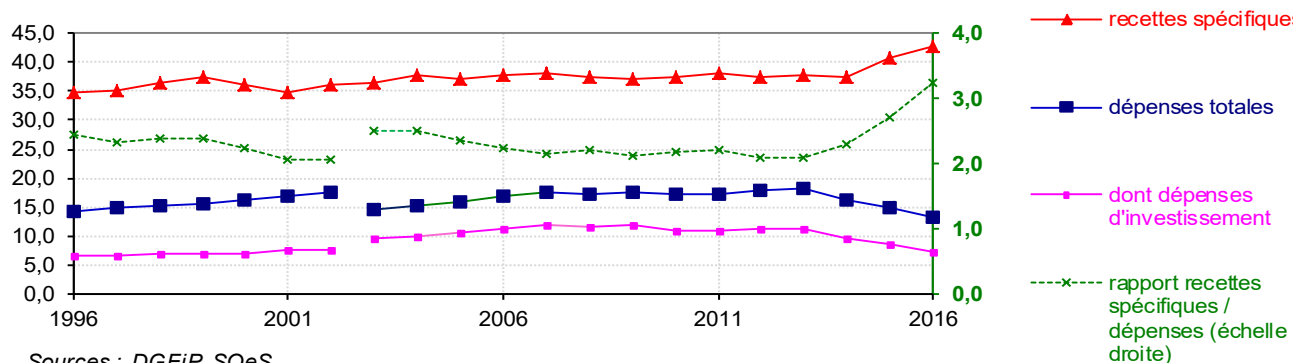
- Les départements, gestionnaires de voiries, récupèrent la TVA sur leurs travaux, mais avec retard et par le biais du fonds de compensation (FCTVA ; les reversements de TVA ont d'ailleurs été anticipés au titre du plan de relance) ; ils font parfois des apports à l'État au titre des CPER ; ils subventionnent 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 2016, les dépenses pour la route, ainsi évaluées, se seraient élevées à environ 13,3 milliards d'euros, soit en baisse de 1,8 milliard d'euros par rapport à 2015. 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 2016 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)



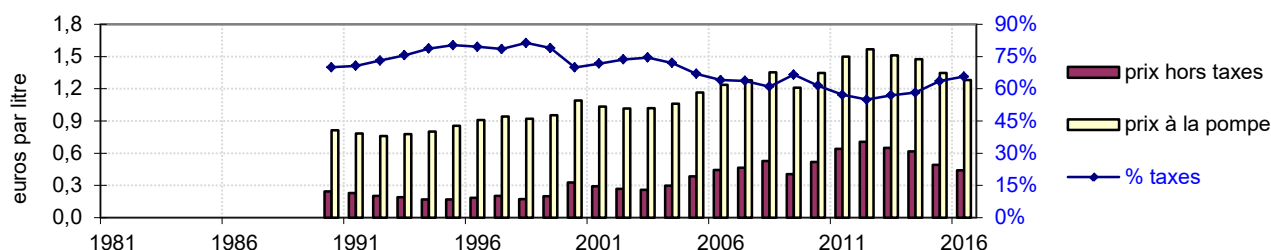
Sources : DGFIP, SOeS

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 2016, 3,2 fois), ou encore que l'excédent apporté par la route s'élève à **près de 31 milliards d'euros**.

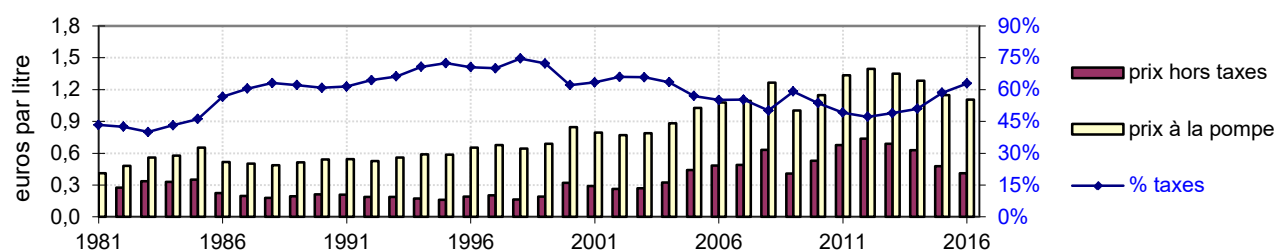
Carburants

► 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.

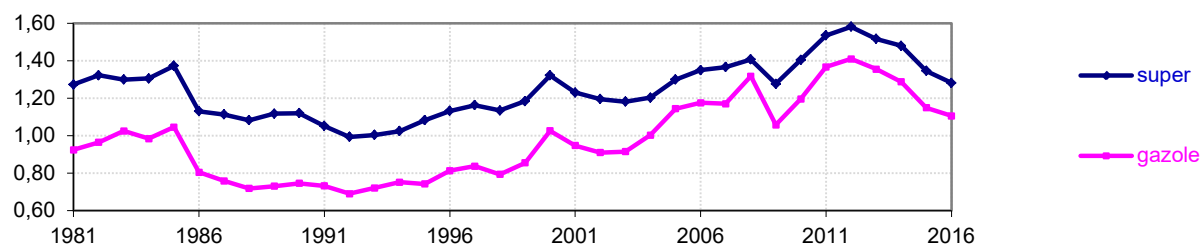
Les prix et les pourcentages de taxes retracés sur les graphiques sont des **moyennes annuelles**.

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 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.

► 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)

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
voitures particulières	essence	7,7	7,7	7,7	7,8	7,8	7,6	7,7	7,5	7,4	7,4	7,3
	gazole	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6	6,5	6,4	6,2	6,2	6,2	6,1
véhicules utilitaires légers	essence	8,4	8,3	8,4	8,4	8,4	8,3	8,3	8,1	8,0	8,0	7,9
	gazole	9,3	9,3	9,3	9,4	9,4	9,2	9,2	9,0	9,0	8,9	8,8
véhicules industriels	gazole	36,0	36,0	35,3	35,1	35,3	35,1	35,0	34,8	34,6	34,5	33,3
bus et cars	gazole	32,6	32,6	32,5	32,8	33,0	32,8	32,8	32,5	32,1	31,8	29,7

Sources : Ademe, panel Secodip, SDES

Carburants

► Structure des prix des carburants routiers (prix moyens en 2016, euros par litre)

	Supercarburant sans plomb 95	Gazole	GPLc
Prix du carburant routier			
Prix hors taxes	0,44	0,41	0,51
TVA sur prix hors taxes (20%)	0,09	0,08	0,10
Taxes spécifiques (2)	0,78	0,61	0,09
dont TICPE (1)	0,65	0,51	0,08
dont TVA sur TICPE (20%)	0,13	0,10	0,02
Total des taxes	0,86	0,69	0,20
Prix de vente à la pompe	1,30	1,11	0,71
Part des taxes dans le prix de vente (pourcentages)			
Taxes spécifiques (2)	60%	55%	13%
Toutes les taxes	66%	63%	28%
Incidence des taxes sur le prix hors TVA			
(à titre de comparaison avec le taux normal de TVA de 20%)			
Taxes spécifiques (2)	177%	149%	18%
Toutes les taxes	197%	169%	38%

(1) Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques ; pour le gazole, TICPE de 0,5116 euros / litre,

(2) TICPE et TVA sur TICPE

Sources : CPDP et calculs URF

► Recettes des administrations publiques provenant des taxes sur les carburants routiers - 2016 (milliards d'euros)

	supercarburant			gazole				total général
	voitures	utilitaires légers	total	voitures	utilitaires légers	poids lourds	total	
TICPE totale	6,7	0,1	6,8	11,0	4,6	5,5	21,1	27,9
TVA sur TICPE	1,3	0,0	1,4	2,2	0,9	1,1	4,2	5,6
dont déductible				0,4	0,6	1,1	2,1	2,1
dont non déductible	1,3	0,0	1,4	1,8	0,3	0,0	2,1	3,5
TVA sur prix hors taxes	0,9	0,0	0,9	1,7	0,7	0,8	3,2	4,1
dont déductible				0,3	0,5	0,8	1,6	1,6
dont non déductible	0,9	0,01	0,9	1,4	0,2	0,0	1,6	2,5
Total taxes	8,9	0,2	9,0	14,8	6,2	7,5	28,5	37,6
Dont taxes spécifiques (1)	8,0	0,1	8,2	13,2	5,5	6,6	25,3	33,5

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 2016 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 5,47 à 7,97 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.

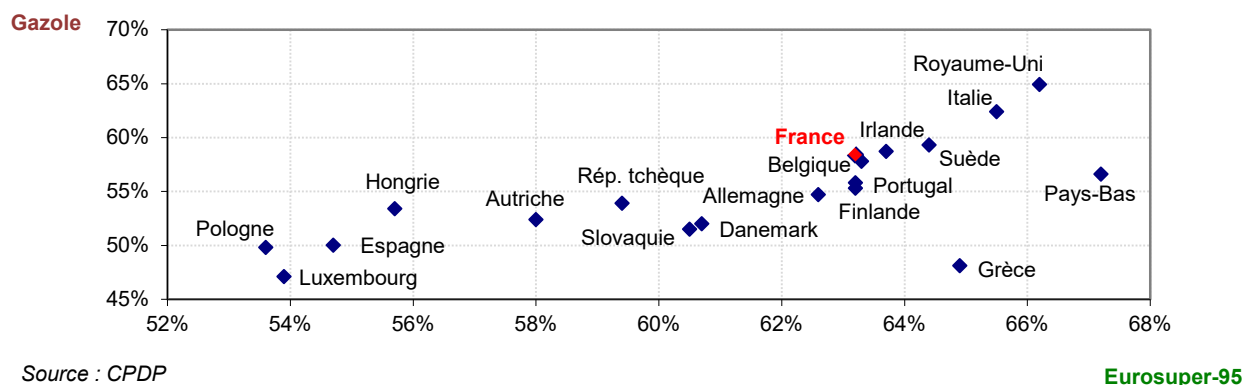
Une distinction doit être faite entre la TVA appliquée aux prix hors taxes, qui est de droit commun, et la TVA appliquée à la TICPE, qui est spécifique (taxe sur la taxe).

- 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.

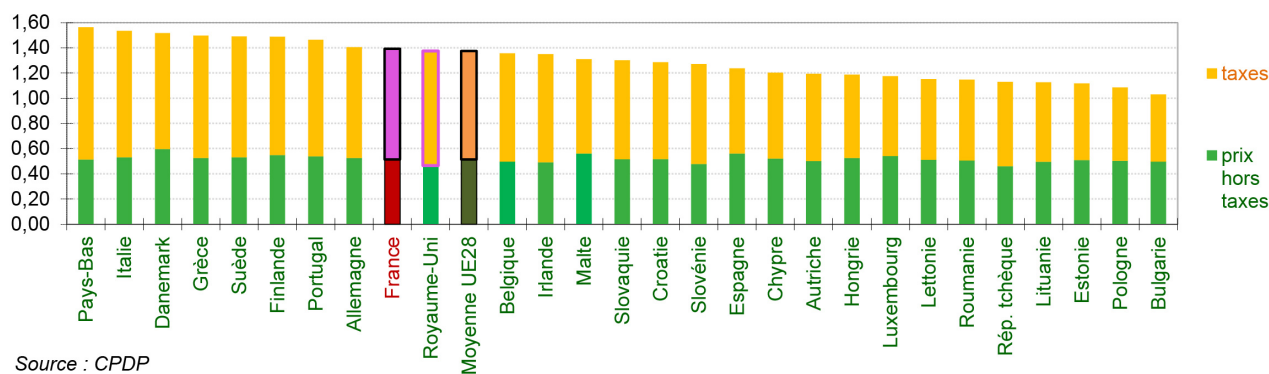
Comptes de la route

Carburants

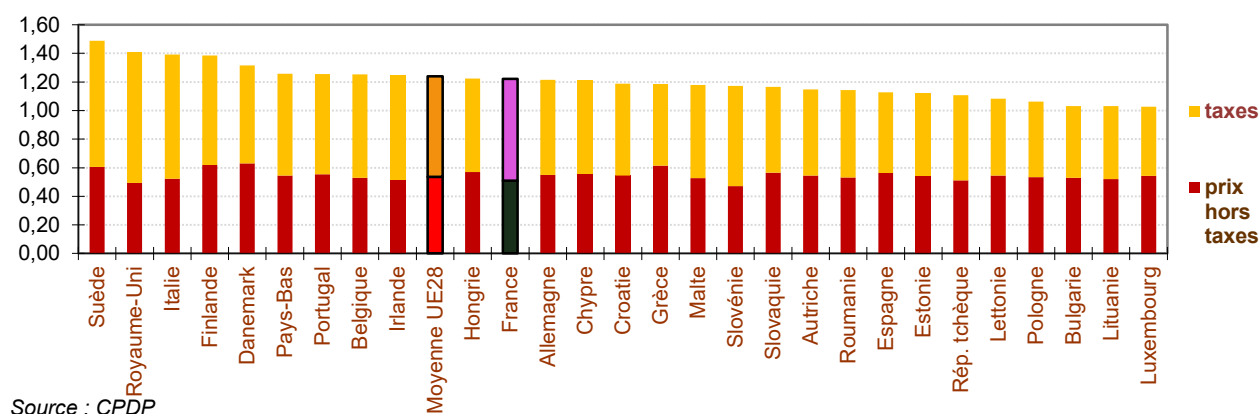
► Carburants en Union européenne : pourcentages des taxes dans les prix à la pompe (situation en janvier 2017)



► EurosUPER-95 : prix et taxes (situation en janvier 2017, euros par litre)



► Gazole : prix et taxes (situation en janvier 2017, euros par litre)



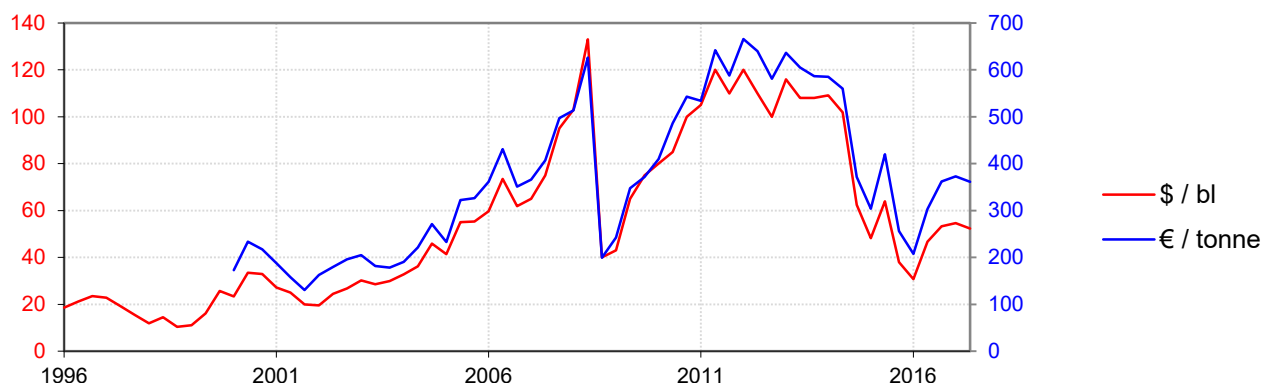
Le prix du super 95 est légèrement supérieur à la moyenne européenne, alors que le prix du gazole est inférieur à la moyenne européenne, notamment grâce à des prix hors taxes parmi les plus bas. Certains des pays frontaliers de la France, et en particulier le Luxembourg, bénéficient de prix de carburants 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 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)

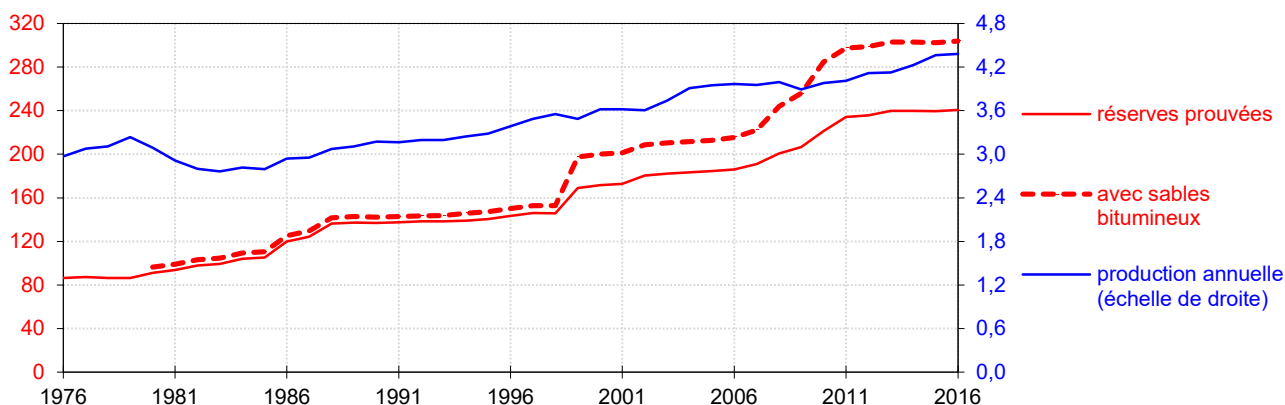


Source : CPDP

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\$. Il se situe actuellement autour de 53 US\$.

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



Source : BP Statistical review world energy 2017

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 2016 :

- 8 sociétés privées réparties en 3 groupes :

- Vinci Autoroutes regroupant Autoroutes du sud de la France (ASF), Société des autoroutes Estrel, 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%)

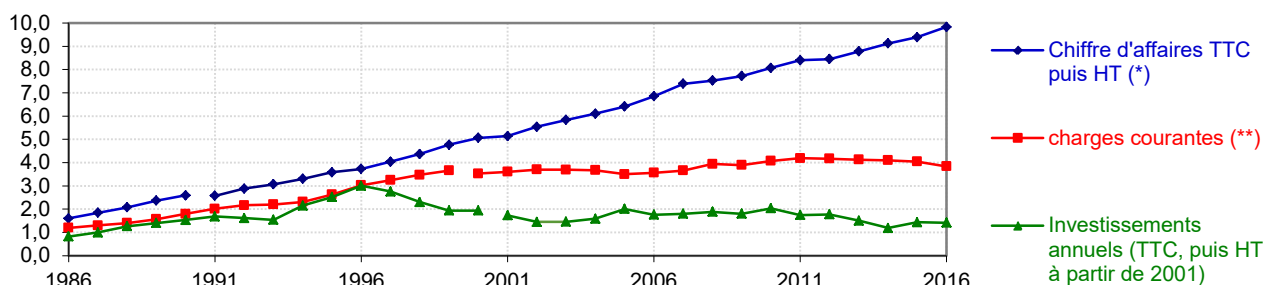
À fin 2016, ces sociétés gèrent au total environ 9 137 km d'autoroutes et d'ouvrages à péage et emploient environ 13 400 personnes

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 2016.

► 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 2016 de 9,83 milliards d'euros hors TVA.

Les charges courantes (personnel, fonctionnement, entretien et réparations, frais financiers, impôts et taxes) s'élèvent en 2016 à 3,84 milliards d'euros, dont 1,31 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 2016, les investissements se sont élevés à environ 1,4 milliards d'euros.

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

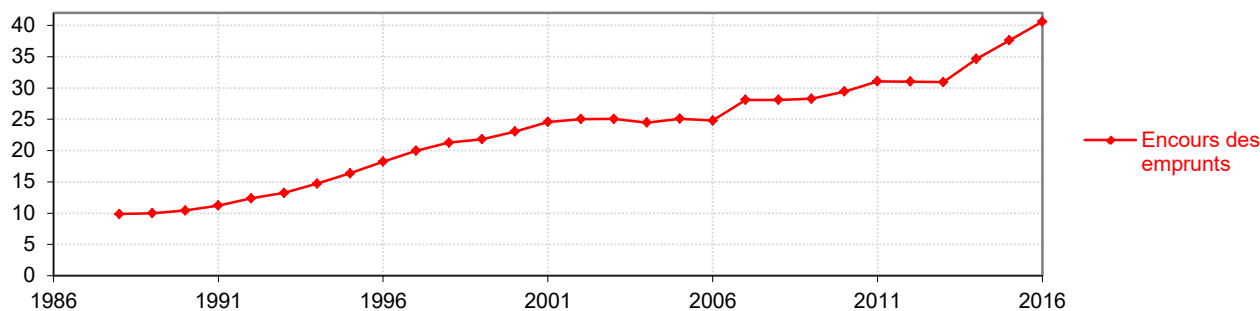
Les concessions sont attribuées, après appel d'offres, pour des durées de 55 à 65 ans ; à l'occasion de programmes de relance, ces durées peuvent éventuellement être prolongées pour compenser le financement d'investissements nouveaux sur certaines sections d'autoroutes.

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

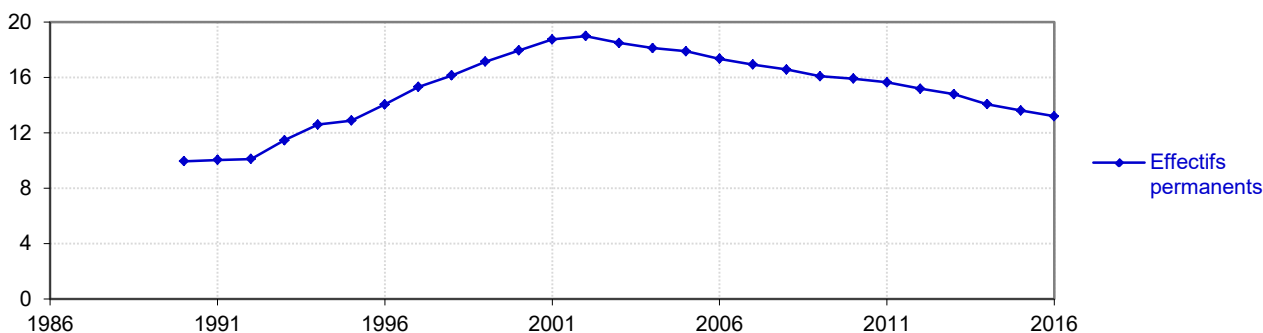
Au 31 décembre 2016, l'encours des emprunts contractés sur le marché financier pour la construction du réseau autoroutier était d'environ 41 milliards d'euros. Ces emprunts ne sont pas garantis par l'État et sont donc contractés aux seuls risques et périls des concessionnaires.

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



Source : ASFA

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



Source : ASFA

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 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.

Compte tenu de cette réorganisation mi 2015, les comptes présentés pour 2016 ne sont pas comparables à ceux des 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

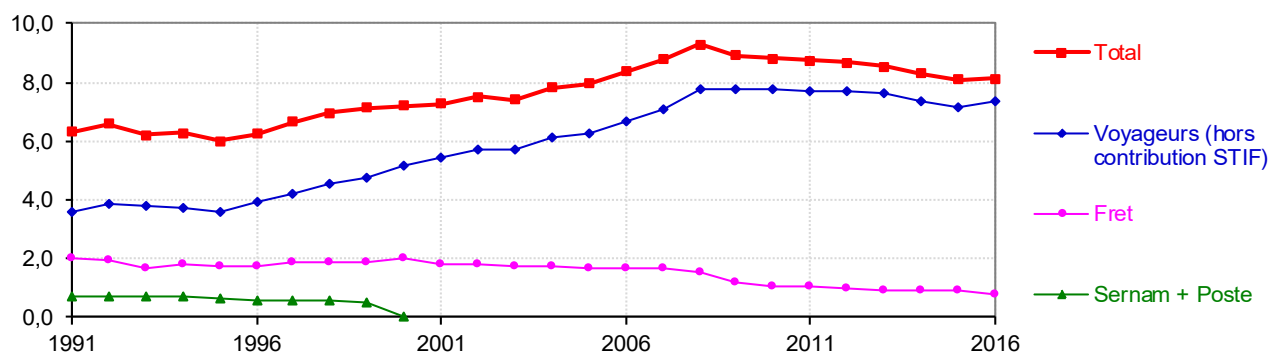
(hors activités marchandes annexes) a été en 2016 de 8,1 milliards d'euros dont 0,8 milliard pour le fret.

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Voyageurs (*)	6,7	7,1	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,6	7,4	7,2	7,3
Fret	1,7	1,7	1,5	1,2	1,1	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,8
Total	8,4	8,8	9,3	8,9	8,8	8,7	8,7	8,5	8,3	8,1	8,1

(*) produits du trafic hors contributions tarifaires du STIF
Source : SNCF

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



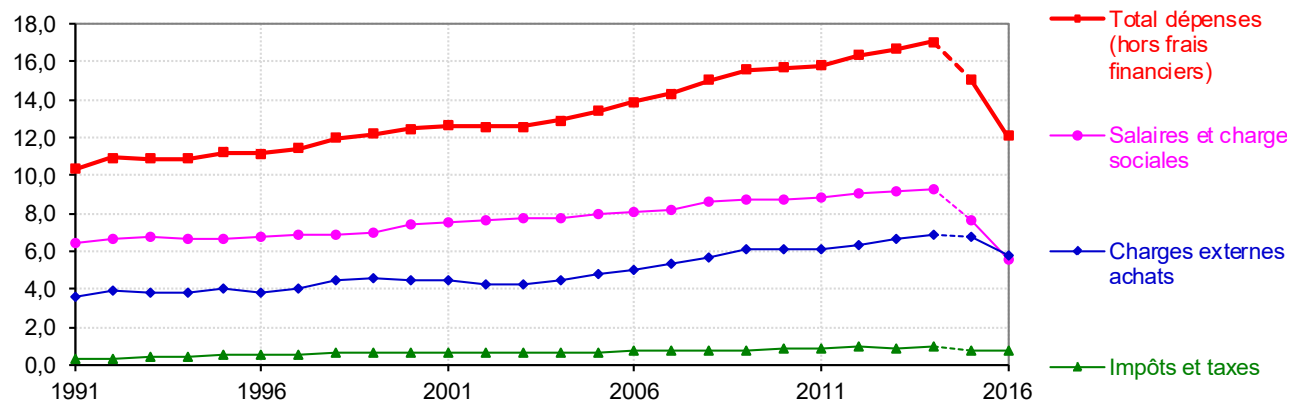
Source : SNCF

Dépenses d'exploitation

Les dépenses d'exploitation de SNCF Mobilités (non comparables à celles de l'Epic SNCF pour les années précédentes) s'établissent en 2016, hors frais financiers, à environ 12 milliards d'euros, dont

5,6 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)



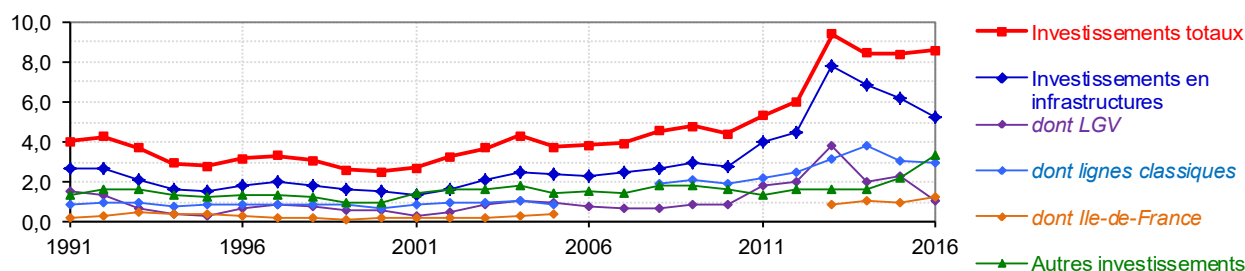
Source : SNCF

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

Dépenses d'investissements

Les montants des investissements annuels se sont élevés en 2016 à environ 8,6 milliards d'euros dont 5,2 Mrd€ pour les infrastructures.

► Ferroviaire : investissements (milliards d'euros courants)



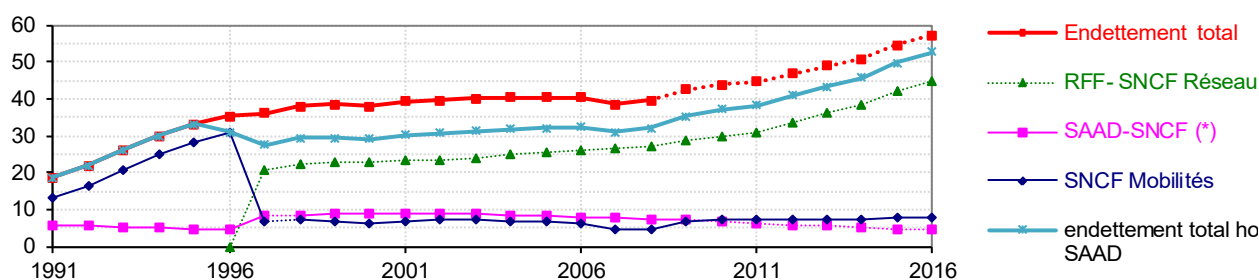
Source : SNCF

Endettement

Fin 2016, la dette cumulée de la SNCF s'établit à 52,9 milliards d'euros, somme à laquelle s'ajoutent environ 4,4 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 53 milliards d'euros, dont 44,9 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 200

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 14 milliards d'euros en 2016. Ils sont retracés dans le tableau ci-dessous.

(milliards d'euros courants)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
SNCF											
Contributions liées à l'exploitation	3,56	3,69	3,94	4,11	4,26	4,63	4,91	4,83	5,21	5,42	5,71
dont Etat	0,27	0,27	0,26	0,27	0,28	0,45	0,54	0,51	0,49	0,50	0,56
dont régions	1,95	2,05	2,22	2,31	2,44	2,57	2,67	2,70	2,86	2,94	2,94
dont STIF	1,33	1,38	1,45	1,53	1,54	1,61	1,70	1,61	1,87	1,97	2,20
Subventions de fonctionnement (Etat)	0,02	0,02	0,02	0,03	0,04	0,04	0,03	0,10	0,05	0,04	0,04
SAAD	0,63	0,40									
Dotation plan fret	0,45										
Subventions d'investissements	0,85	1,06	1,35	1,13	0,92	0,55	0,69	0,92	1,10	1,30	1,49
Total partiel	5,51	5,17	5,31	5,27	5,21	5,21	5,63	5,84	6,36	6,76	7,23
Charges de retraite	2,64	2,81	2,84	2,87	3,03	3,21	3,31	3,34	3,36	3,32	3,30
Surcompensation régimes spéciaux	0,28	0,23	0,17	0,16	0,07	0,03	0,05	nd	nd	nd	nd
Total général SNCF	8,42	8,21	8,32	8,30	8,31	8,45	8,99	9,18	9,72	10,08	10,53
RFF - SNCF Réseau											
Contribution aux charges d'infrastructures	0,98	0,83	0,66		0,95	0,79	0,28	0,11	0,11	0,11	
Dotation en capital											
Contribution au désendettement	0,73	0,69	0,69	0,69							
Subvention aux travaux de régénération	0,97	0,99	0,81	0,81							
Subvention d'exploitation			[2,15]	2,33	2,40	2,29	2,19	2,05	2,23	2,05	1,84
Subventions d'investissement	1,09	1,20	1,34	2,20	2,23	1,71	1,92	2,01	1,85	1,77	1,61
Total général RFF - SNCF Réseau	3,77	3,71	3,49	4,52	4,63	4,00	4,11	4,06	4,09	3,83	3,45
SNCF (Mobilités et Réseau)											
Total général ferroviaire SNCF	12,2	11,9	11,8	12,8	12,9	12,4	13,1	13,2	13,8	13,9	14,0

Sources : SDES, epic SNCF, SNCF Réseau

Comptes des transports en commun urbains

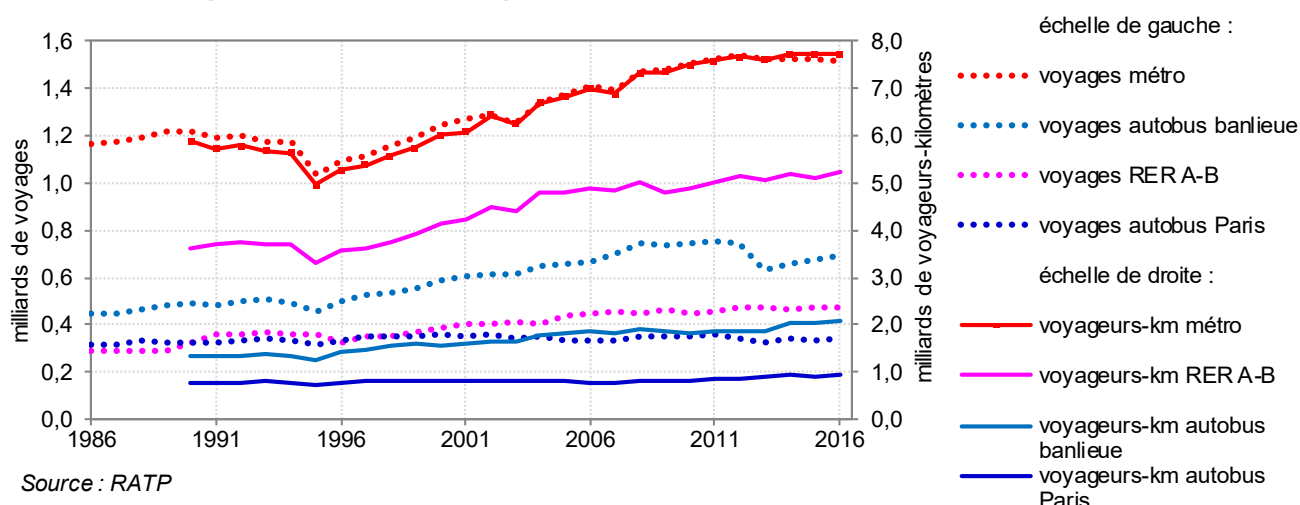
RATP

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Longueur des lignes exploitées (kilomètres)											
méto (*)	200	201	202	202	202	203	203	205	206	206	206
RER A et B	115	115	115	115	115	115	115	115	116	116	115
autobus Paris	586	597	597	597	598	603	603	603	594	591	594
autobus banlieue	2 587	2 644	2 650	2 657	2 646	2 678	2 678	2 678	2 497	2 472	2 403
tramway						53	53	73	95	95	96
Effectif moyen (milliers)											
salariés	44,8	45,0	45,3	45,5	44,8	43,1	42,9	42,9	43,2	43,5	44,0
Voyages effectués (milliards)											
méto	1,41	1,39	1,47	1,48	1,51	1,52	1,54	1,53	1,53	1,52	1,52
RER A et B	0,45	0,45	0,47	0,45	0,46	0,47	0,48	0,47	0,47	0,47	0,48
autobus Paris	0,33	0,34	0,35	0,35	0,35	0,36	0,34	0,32	0,34	0,34	0,34
autobus banlieue	0,67	0,70	0,75	0,74	0,74	0,75	0,74	0,63	0,66	0,67	0,69
tramway	1,00	1,03	1,10	1,09	1,09	1,11	1,09	0,96	1,00	1,01	1,03
Voyageurs-kilomètres (milliards)											
méto	7,0	6,9	7,3	7,4	7,5	7,6	7,7	7,6	7,7	7,7	7,7
RER A et B	4,9	4,8	5,0	4,8	4,9	5,0	5,1	5,0	5,2	5,1	5,2
autobus Paris	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
autobus banlieue	1,8	1,8	1,9	1,9	1,8	1,9	1,8	1,9	2,0	2,0	2,1
tramway	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,6	0,7	0,9	0,9

Source : RATP, SDES

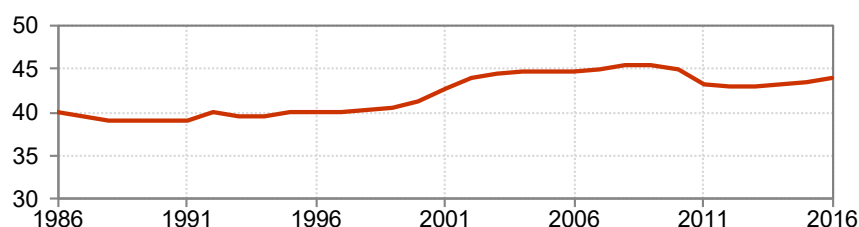
(*) voies de garage et de retournement exclues

► 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. Le matériel utilisé comporte 959 rames de métro, RER et tramways et environ 4 573 autobus.

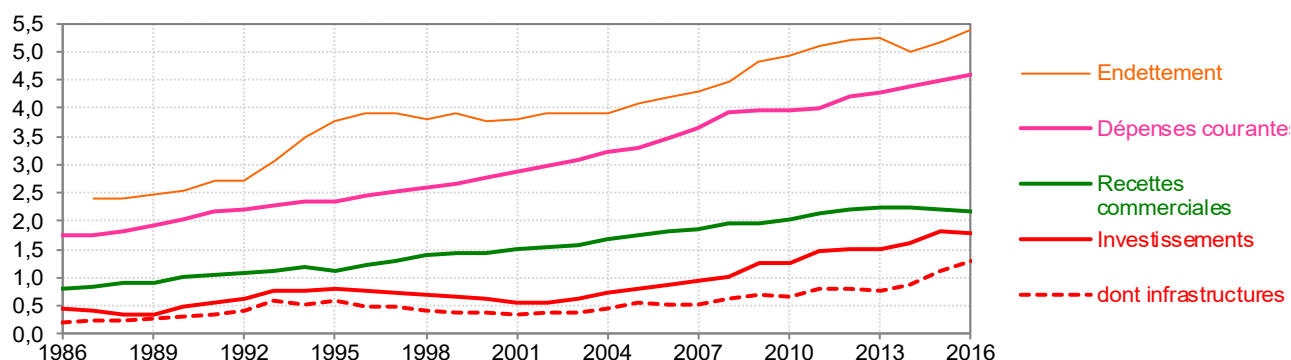
Le nombre de voyageurs-kilomètres se déduit du nombre de voyages en multipliant ceux-ci par des longueurs moyennes de trajets parcourus selon les réseaux. Actuellement ces trajets moyens quotidiens sont les suivants :

Métro : 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)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Fonctionnement (STIF seul à partir de 2005) (*)											
Subvention de fonctionnement											
Contribution forfaitaire d'exploitation	0,75	0,90	0,90	0,86	0,81	0,81	0,98	0,97	1,01	1,06	1,07
Contribution incitative à la vente											
Bonus / malus qualité de service	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,00	0,01	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
Contribution forfaitaire d'investissement	0,70	0,70	0,76	0,79	0,84	0,89	0,89	0,91	0,93	0,96	0,91
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	0,11
Total partiel	1,63	1,76	1,83	1,87	1,84	1,90	1,97	2,00	2,05	2,17	2,11
Charges de retraite (**)	0,39	0,41	0,56	0,50	0,51	0,53	0,58	0,61	0,62	0,62	0,64
Total général	2,02	2,17	2,39	2,37	2,35	2,43	2,55	2,61	2,67	2,79	2,75
Aides aux investissements											
Région	0,06	0,05	0,07	0,08	0,13	0,24	0,28	0,26	0,21	0,17	0,15
Etat	0,03	0,03	0,04	0,05	0,04	0,06	0,08	0,05	0,06	0,07	0,06
Autres CT	0,02	0,03	0,03	0,02	0,02	0,05	0,03	0,05	0,08	0,22	0,32
STIF	0,00	0,00	0,01	0,05	0,11	0,11	0,18	0,27	0,27	0,41	0,28
Total subventions du programme	0,12	0,10	0,15	0,20	0,30	0,46	0,57	0,64	0,62	0,88	0,81
Région	0,03	0,03	0,03	0,03	0,01	0,01	0,01	0,02	0,00	0,00	0,00
Etat	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Autres CT	0,02	0,01	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00
STIF	0,02	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total subvention hors programme	0,07	0,06	0,05	0,05	0,03	0,03	0,03	0,02	0,00	0,00	0,00
Total aides aux investissements	0,19	0,17	0,19	0,25	0,33	0,49	0,60	0,65	0,62	0,88	0,81
Total général RATP	2,21	2,34	2,58	2,62	2,68	2,92	3,14	3,26	3,29	3,67	3,56

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

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

Sources : RATP, DGFIP par SDES

En 2016, 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 4,6 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

1,3 Mrd€ d'infrastructures).

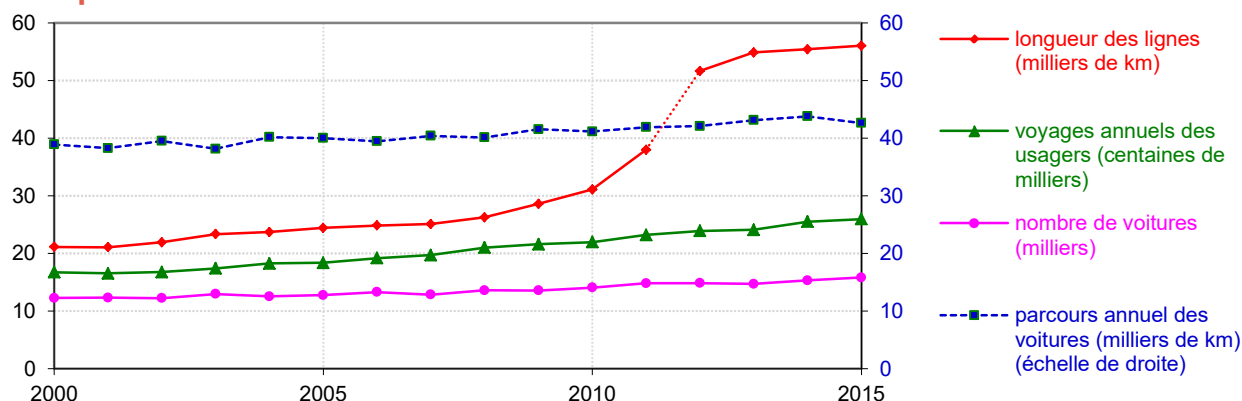
L'excédent des dépenses sur les recettes commerciales est financé par les contributions publiques et par un accroissement de l'endettement.

Comptes des transports en commun urbains

Province : dépenses et recettes commerciales

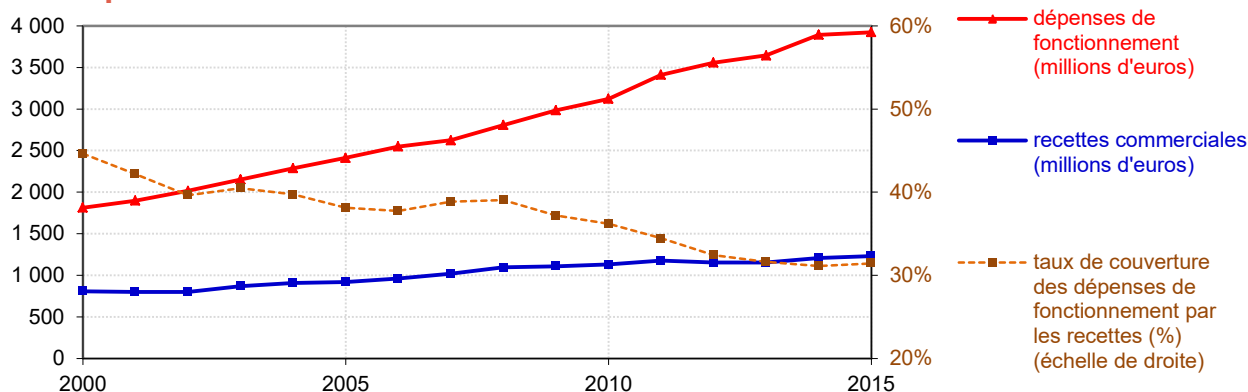
Les graphiques ci-dessous sont relatifs aux transports en commun dans soixante huit agglomérations de plus de 100 000 habitants en France métropolitaine entre 1994 et 2015.

► Agglomérations de plus de 100 000 habitants (68 agglomérations hors Ile-de-France) : transports en commun urbains



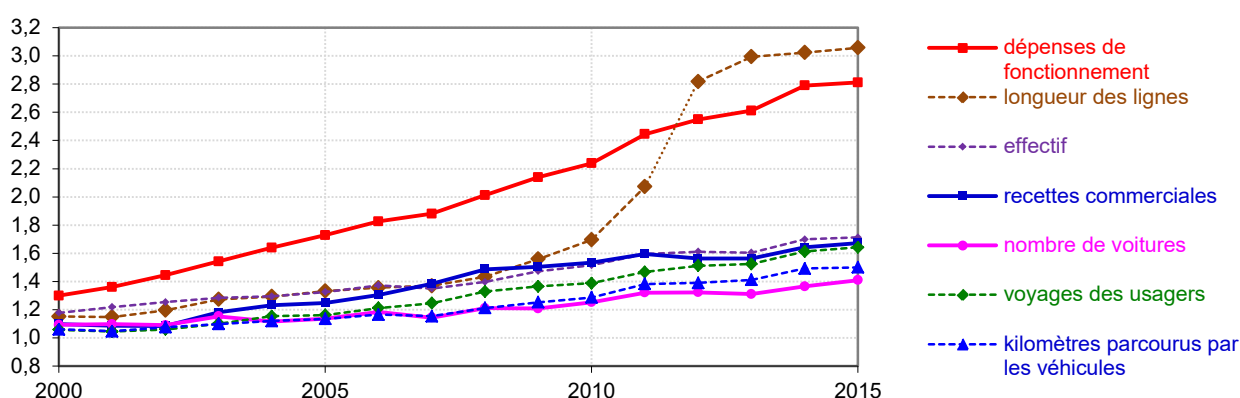
Source : UTP - À partir de 2012, les longueurs des lignes intègrent les transports scolaires

► Agglomérations de plus de 100 000 habitants (68 agglomérations hors Ile-de-France) : transports en commun urbains



Source : UTP

► Agglomérations de plus de 100 000 habitants (68 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% 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 2015. 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 :

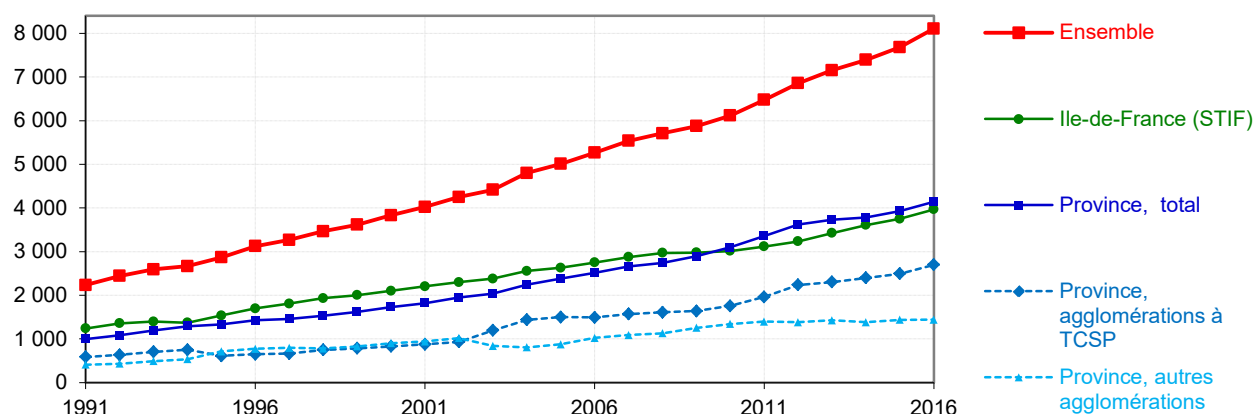
- Paris et Hauts-de-Seine :	2,85%
- Reste de la petite couronne :	1,91%
- Grande couronne :	1,50%

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 : SDES 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 2016, il s'est élevé à 8,1 milliards d'euros, répartis sensiblement moitié-moitié entre l'Ile-de-France et la province (49%-51%).