

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

Données économiques générales.....	108
Dépense nationale de transport.....	116
Comptes de la route.....	123
Comptes du ferroviaire.....	132
Comptes des transports en commun urbains.....	134

5

Produit intérieur brut et consommation des ménages

► Produit intérieur brut (milliards d'euros)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
PIB en prix courants	1 936	1 995	2 058	2 089	2 117	2 150	2 198	2 234	2 297	2 361	2 426
PIB prix chaînés base 2014	2 026	2 065	2 111	2 117	2 129	2 150	2 174	2 198	2 248	2 288	2 323
PIB évaluation par la demande (pourcentages du PIB)											
Consommation finale (*)	79%	79%	79%	79%	79%	78%	78%	78%	78%	77%	77%
Investissements (**)	21%	22%	23%	23%	22%	23%	23%	23%	23%	24%	24%
plus exportations	25%	27%	28%	29%	29%	30%	31%	30%	31%	32%	32%
moins importations	26%	28%	30%	30%	30%	31%	31%	31%	32%	33%	33%
Exportations - importations	-1%	-1%	-2%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%

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

PIB évaluation par les revenus (pourcentages du PIB)

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

PIB évaluation par la production (pourcentages du PIB)

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

Dépenses de consommation des ménages (milliards d'euros)

En prix courants	1 034	1 065	1 091	1 101	1 113	1 123	1 142	1 165	1 192	1 223	1 253
En prix chaînés base 2014	1 088	1 108	1 114	1 109	1 115	1 123	1 139	1 160	1 177	1 187	1 205
Consommation des ménages / PIB	53%	53%	53%	53%	53%	52%	52%	52%	52%	52%	52%

Source : INSEE

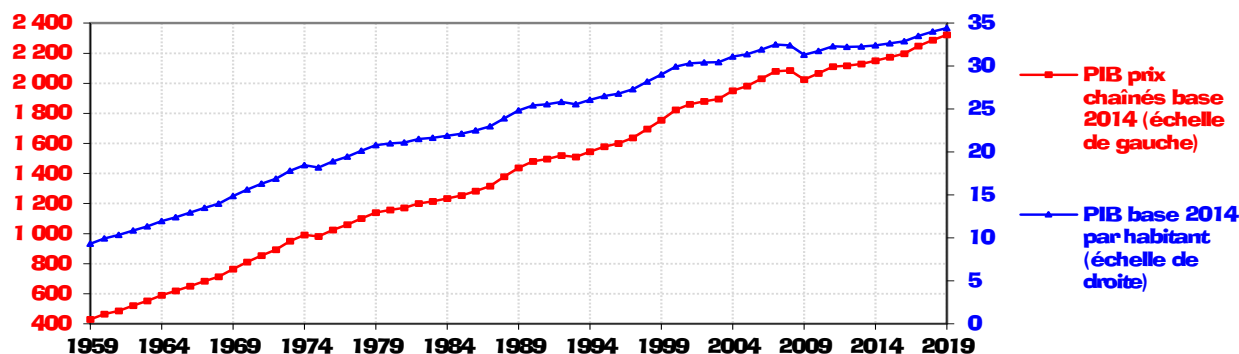
Les données de la comptabilité nationale sont fournies, soit en euros courants, soit en « prix chaînés base 2014 », c'est à dire en éliminant la variation des prix ou encore (en simplifiant) en euros constants : les variations d'une année à une autre sont dites respectivement « en valeur » et « en volume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

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

structure du PIB est remarquablement constante dans le temps. Le commerce extérieur ne participe au PIB que par son solde (exportations – importations) qui est très faible en pourcentage car les exportations et les importations ont le même ordre de grandeur. Toutefois ce solde peut varier de façon importante d'une année à l'autre (basculant par exemple du positif au négatif) et peut donc influencer notablement sur l'évolution du PIB (voir page 114).

► Produit intérieur brut en volume base 2014

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



Source : INSEE

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

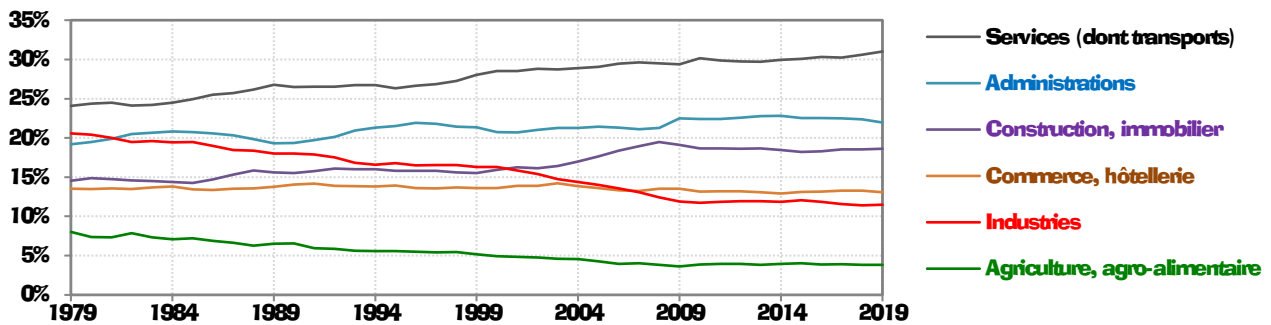
2007. A partir du second semestre de 2008, la crise financière et économique mondiale a inversé la tendance : l'année 2009 a connu la récession la plus importante depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Malgré une certaine reprise en 2010, le PIB par habitant n'a retrouvé ni son niveau ni sa tendance antérieurs : depuis cette date il n'a d'ailleurs augmenté que de moins de 1% par an.

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.

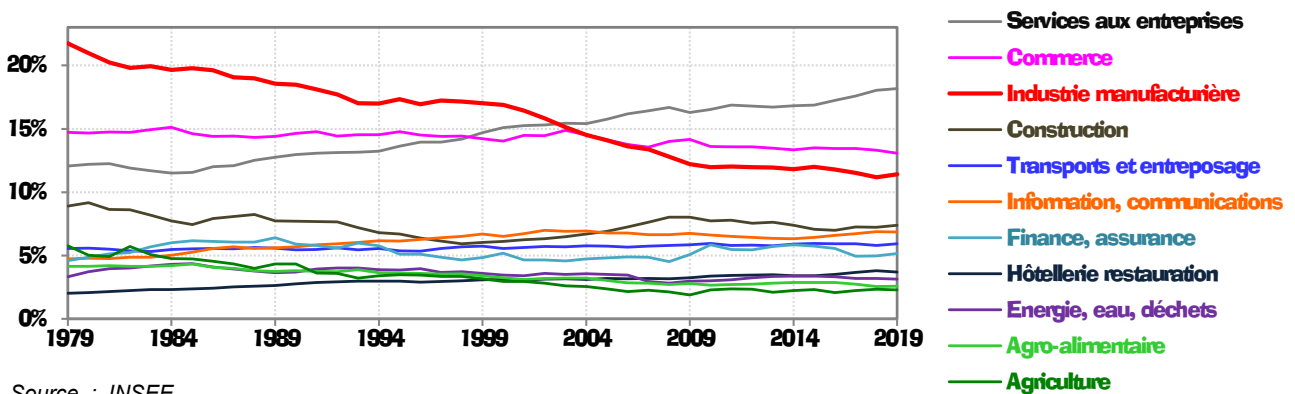
Il s'agit bien ici de **pourcentages du PIB, et non de valeurs absolues**. Dans l'interprétation économique, il faut donc tenir compte du fait que **le PIB par habitant, en monnaie constante, a été multiplié par 1,7** entre 1979 et 2019, et le PIB total (compte tenu de la croissance de la population) par 2.

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



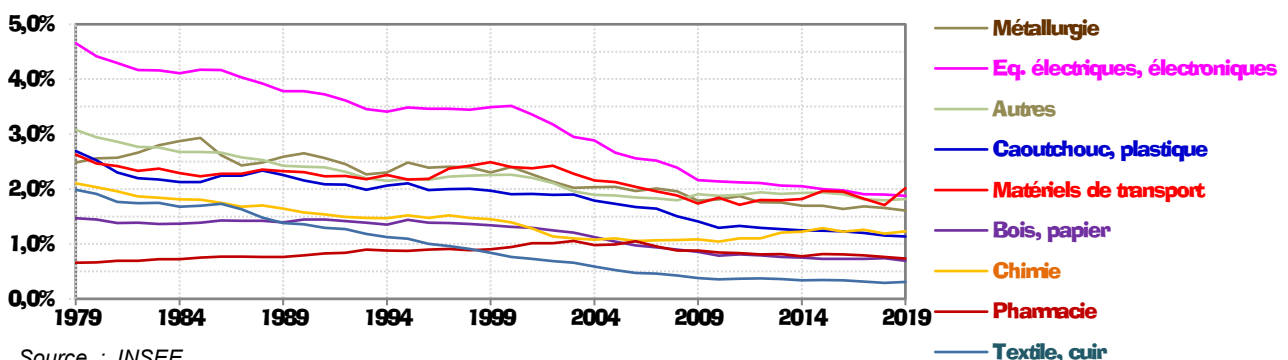
Source : INSEE

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



Source : INSEE

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



Source : INSEE

Premier graphique. Il concerne l'ensemble de l'économie. Les services des administrations et les services marchands ont pris une importance croissante, à l'inverse de l'industrie qui ne représente plus que 11% 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 51% en 40 ans alors que l'industrie manufacturière a quasiment diminué de moitié. Malgré quelques fluctuations, aucune branche, autre que le service, 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 2019, respectivement en euros courants et en SPA courants par habitant.

► Union européenne : produit intérieur brut en 2019

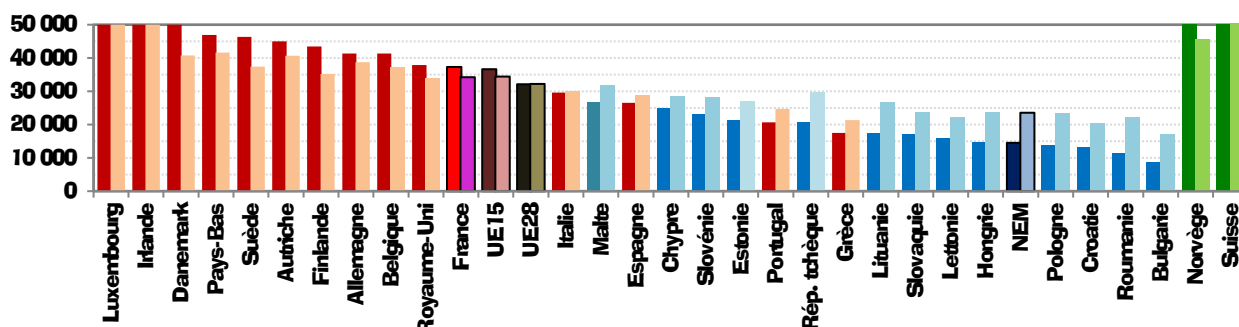
zone euro	sigle		Population (millions d'habitants)	PIB par habitant (euros)	PIB (milliards d'euros)	PIB par habitant (SPA)	PIB (milliards de SPA)	taux TVA (*)
X	BE	Belgique	11,5	41 346	474	37 251	427	21%
	BG	Bulgarie	7,0	8 668	61	17 067	119	20%
	CZ	République tchèque	10,6	20 648	220	29 615	315	21%
	DK	Danemark	5,8	53 491	311	40 805	237	25%
X	DE	Allemagne	83,0	41 385	3 436	38 741	3 216	19%
X	EE	Estonie	1,3	21 163	28	27 091	36	20%
X	IE	Irlande	4,9	70 799	347	62 284	305	23%
X	EL	Grèce	10,7	17 479	187	21 378	229	23%
X	ES	Espagne	46,9	26 520	1 245	28 979	1 360	21%
X	FR	France	64,8	37 323	2 419	34 216	2 218	20%
	HR	Croatie	4,1	13 232	54	20 434	83	25%
X	IT	Italie	60,4	29 617	1 788	30 082	1 816	22%
X	CY	Chypre	0,9	25 053	22	28 502	25	19%
X	LV	Lettonie	1,9	15 873	30	22 372	43	21%
X	LT	Lituanie	2,8	17 300	48	26 605	74	21%
X	LU	Luxembourg	0,6	103 465	64	84 824	52	17%
	HU	Hongrie	9,8	14 717	144	23 549	230	27%
X	MT	Malte	0,5	26 762	13	31 773	16	18%
X	NL	Pays-Bas	17,3	46 910	811	41 686	720	21%
X	AT	Autriche	8,9	44 986	399	40 662	360	20%
	PL	Pologne	38,0	13 879	527	23 382	888	23%
X	PT	Portugal	10,3	20 654	212	24 757	254	23%
	RO	Roumanie	19,4	11 439	222	22 118	429	24%
X	SI	Slovénie	2,1	23 070	48	28 097	58	22%
X	SK	Slovaquie	5,5	17 279	94	23 725	129	20%
X	FI	Finlande	5,5	43 509	240	35 168	194	24%
	SE	Suède	10,2	46 400	475	37 385	382	25%
	UK	Royaume-Uni	66,6	37 861	2 523	33 803	2 253	20%
	UE 15	Union européenne à 15	407,4	36 641	14 929	34 421	14 025	
	NEM	Nouveaux Etats membres (13)	103,8	14 559	1 512	23 570	2 447	
	UE 28	Union européenne à 28	511,3	32 157	16 441	32 218	16 472	
	NO	Norvège	5,3	67 398	359	45 644	243	25%
	CH	Suisse	8,5	73 510	628	50 421	431	8%

Sources : Eurostat, traitements URF

(*) Taux normal

► Union européenne : produit intérieur brut par habitant en 2019

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

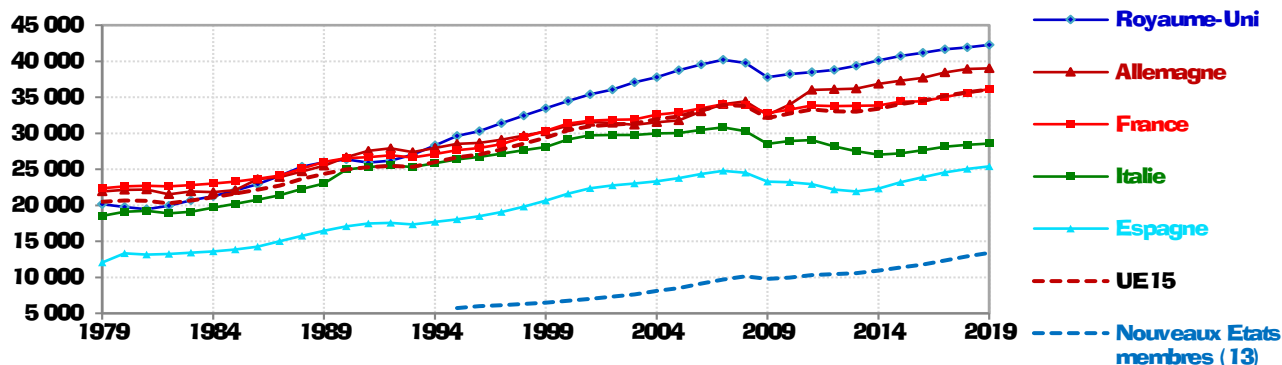


Sources : Eurostat, traitements URF

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

Evolution du PIB pour quelques États ou groupes d'États

► **Union européenne : PIB par habitant :**
quelques évolutions en volume aux prix en 2015 (euros constants par habitant)



Sources : Eurostat, 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

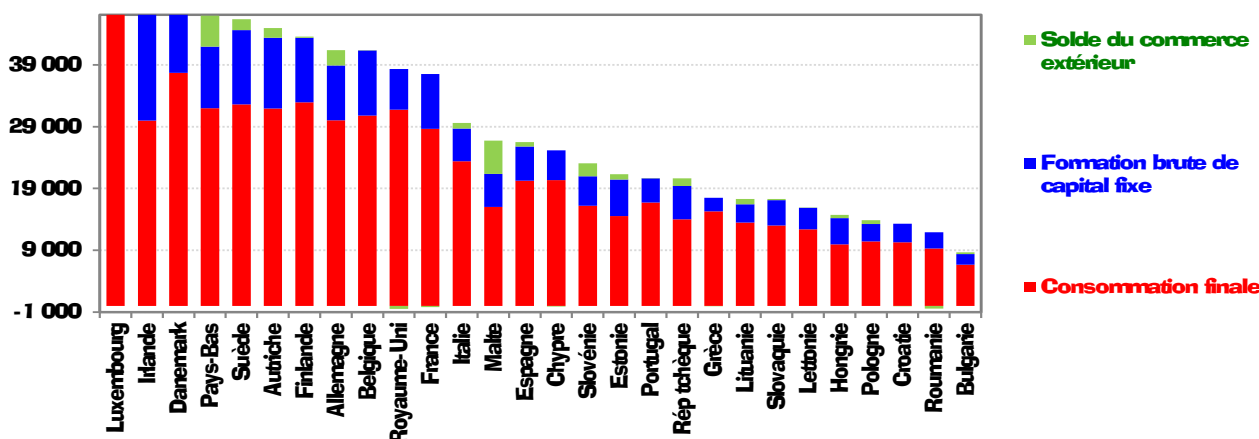
Ce graphique montre l'évolution depuis 1979 du PIB par habitant « en volume base 2015 » dans l'UE (UE 15 et NEM) ainsi que dans quelques pays de l'UE 15. Sur longue période et jusqu'à une période récente, les courbes s'écartaient peu d'une tendance linéaire. Pour l'UE 15 dans son ensemble, la croissance en volume d'une année à l'autre était de l'ordre de 3% par an en 1970. De 2000 à 2007, elle était encore de l'ordre de 2% 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, beaucoup de pays connaissant une stagnation, voire une décroissance. Depuis 2014, on constate à nouveau une légère croissance variable selon les pays.

Décomposition simplifiée du PIB

► **Union européenne : composantes (simplifiées) du PIB en 2018**
(euros courants par habitant)



Sources : Eurostat, traitements URF

(Le Luxembourg, l'Irlande et le Danemark sont hors d'échelle)

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

Sauf dans quelques cas particuliers, la consommation finale varie entre 70 et 80% du PIB et l'investissement entre 20 et 25%. Comme les États de l'UE commercent principalement entre eux, leurs PIB respectifs ne sont pas indépendants, les exportations des uns étant des importations pour les autres.

Données économiques générales

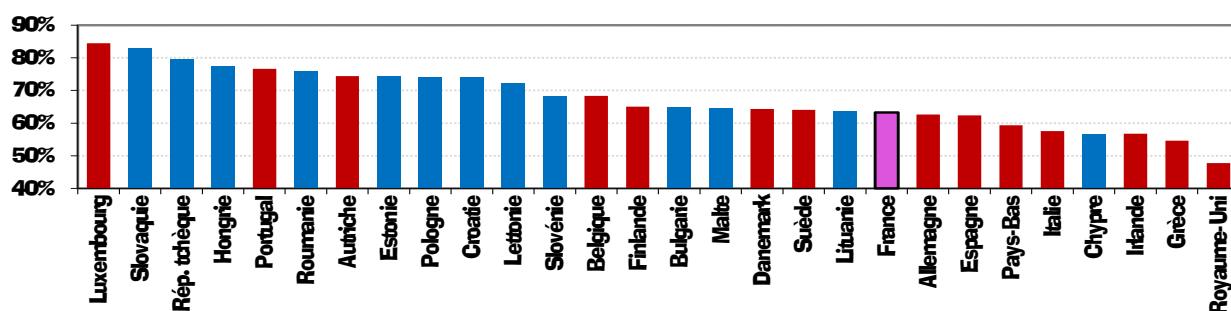
Commerce extérieur en Europe : part de l'Union européenne

► Echanges de biens en 2019 (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	244	136	64%	288	109	72%	43	-27	16
BG	Bulgarie	21	12	63%	20	10	67%	-1	-2	-3
CZ	République tchèque	121	39	76%	149	29	84%	28	-10	18
DK	Danemark	61	26	70%	58	41	58%	-3	15	12
DE	Allemagne	736	367	67%	777	553	58%	42	186	228
EE	Estonie	13	4	78%	10	4	70%	-2	1	-2
IE	Irlande	58	30	66%	72	80	47%	14	50	64
EL	Grèce	30	26	53%	19	15	56%	-11	-11	-22
ES	Espagne	194	139	58%	198	100	66%	4	-38	-34
FR	France	398	184	68%	296	213	58%	-102	29	-73
HR	Croatie	20	5	80%	11	5	68%	-9	0	-10
IT	Italie	251	172	59%	266	210	56%	15	38	53
CY	Chypre	5	3	67%	1	2	47%	-4	-1	-5
LV	Lettonie	13	4	77%	9	5	67%	-4	1	-3
LT	Lituanie	22	10	69%	17	12	59%	-4	2	-2
LU	Luxembourg	18	3	85%	12	2	84%	-6	-1	-7
HU	Hongrie	79	28	73%	90	20	82%	12	-8	3
MT	Malte	5	2	74%	1	1	56%	-3	0	-4
NL	Pays-Bas	257	311	45%	465	169	73%	208	-142	65
AT	Autriche	129	36	78%	113	47	71%	-16	10	-5
PL	Pologne	161	73	69%	188	48	80%	27	-26	2
PT	Portugal	61	19	76%	46	14	77%	-15	-5	-20
RO	Roumanie	64	22	75%	53	16	77%	-12	-6	-18
SI	Slovénie	25	14	63%	29	11	74%	5	-4	1
SK	Slovaquie	65	15	81%	68	12	85%	3	-3	0
FI	Finlande	47	19	71%	39	27	59%	-8	8	0
SE	Suède	100	42	70%	83	60	58%	-17	18	2
UK	Royaume-Uni	304	312	49%	194	225	46%	-110	-87	-197
UE 28 Union européenne à 28		3 499	2 053	63%	3 573	2 039	64%	73	-14	59

Sources : Eurostat, traitements URF

► Part des échanges de biens au sein de l'UE dans le commerce extérieur des Etats membres en 2019 (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 37% en tonnage (influence des grands ports).

On notera enfin que les marchandises échangées au sein de l'UE « valent » actuellement en moyenne environ 1 840 euros par tonne ; cette moyenne cache évidemment de grandes disparités, comme le montre le tableau ci-contre, relatif aux échanges de la France en 2019.

Données économiques générales

Commerce extérieur en Europe : structure

► Echanges de biens entre Etats de l'Union européenne en 2019 (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	40	73	43	157	141	10	42	27	23	4	9	21	6
France			97	166	175	15	87	18	30	4	7	23	11
Espagne Portugal			37	60	96	8	52	11	18	4	6	14	8
Benelux				125	366	23	71	51	45	7	22	39	13
Allemagne						132	128	74	189	9	31	129	41
Autriche Croatie Slovénie						13	35	6	46	2	3	14	8
Italie Malte							2	15	30	9	7	23	20
Suède Danemark								20	12	2	30	18	2
R. tchèque Slovaquie Hongrie									43	2	6	47	22
Grèce Chypre										2	1	2	6
Finlande pays baltes											17	13	1
Pologne													9
Roumanie Bulgarie													5

Total environ 3 528 milliards d'euros

Sources : Eurostat, traitements URF

► Echanges de biens entre Etats de l'Union européenne en 2019 (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	28	20	24	87	34	2	9	16	3	2	8	7	2
France			54	141	62	4	35	5	5	2	4	6	3
Espagne Portugal			29	30	23	2	23	6	3	3	4	5	6
Benelux				164	334	8	23	27	11	3	17	16	5
Allemagne						64	40	35	56	2	14	55	7
Autriche Croatie Slovénie						14	33	2	39	2	1	7	3
Italie Malte							2	5	14	7	3	7	7
Suède Danemark								13	3	1	29	9	1
R. tchèque Slovaquie Hongrie									29	1	2	40	14
Grèce Chypre										2	0	1	8
Finlande pays baltes											19	11	0
Pologne													4
Roumanie Bulgarie													7

Total environ 1 917 millions de tonnes

Sources : Eurostat, traitements URF

► France : aperçus des prix moyens de la tonne transportée en 2019 (euros par tonne transportée)

	Route	Fer	Fluvial	Maritime	Aérien
Au sein de l' UE	2 015	1 453	217	738	ns
Importations hors UE	5 311	456	120	389	110 160
Exportations hors UE	3 406	1 192	99	1 184	131 412

Source : SDDES, base de données Sitram en 2006 - estimations URF avec indices des prix du transport

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).

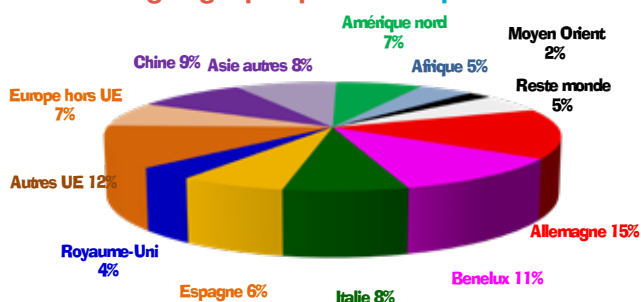
En 2019, les importations de biens s'élèvent à 576 milliards

d'euros et les exportations de biens à 497 milliards d'euros. La balance commerciale (*) est donc déficitaire de 79 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.

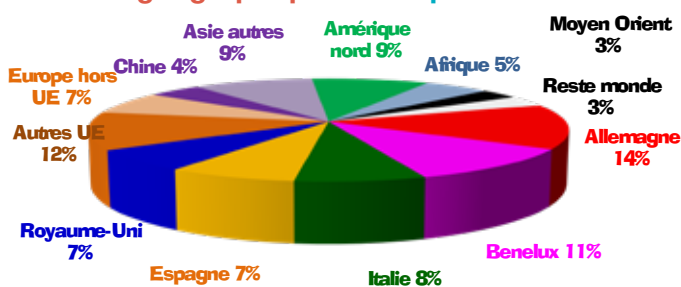
► Structures des échanges de biens par pays et par produits en valeur : année 2019

Structure géographique des importations



Source : Douanes

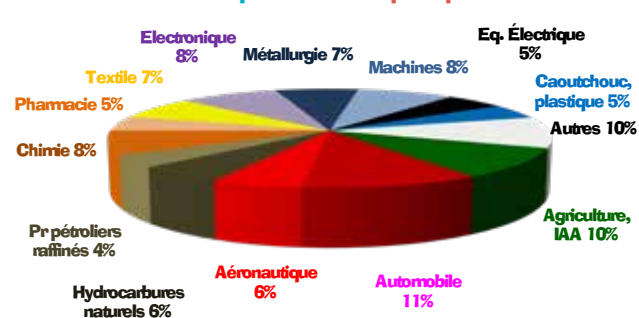
Structure géographique des exportations



Source : Douanes

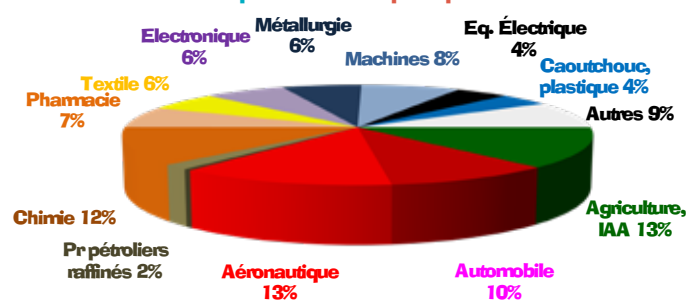
Que ce soit en importations ou en exportations, la France échange environ 50% des biens avec les pays frontaliers (respectivement 46 et 50%).

Structure des importations par produits



Source : Douanes

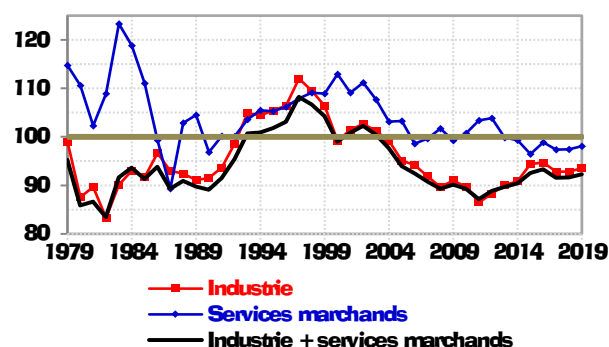
Structure des exportations par produits



Source : Douanes

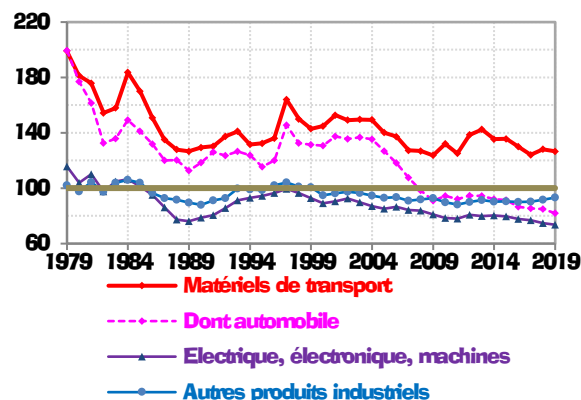
Les importations énergétiques représentent environ 57 milliards d'euros, en baisse par rapport à 2018, du fait de la baisse de l'activité de raffinage (moins d'approvisionnement en hydrocarbures naturels et plus d'importations de pétrole raffiné).

Taux de couverture



Sources : INSEE, Douanes

Taux de couverture : détail industrie



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

son ensemble présente un taux de couverture de 93. En détaillant plus précisément, on constaterait que trois secteurs de l'industrie dépassent 100 : la construction aéronautique (193), la chimie (133) et la pharmacie (122). Tous les autres secteurs industriels ont un taux de couverture inférieur à 100, du textile (70) aux machines (82) et à la construction automobile (77).

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 courants)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Transport routier de marchandises	20,9	19,5	19,8	19,7	19,9	20,5	21,1	22,1	22,8	23,7	23,7
Transport routier et urbain de voyageurs	12,4	13,1	13,2	13,2	13,6	14,2	14,3	14,8	15,1	15,6	15,9
Transport ferroviaire	6,1	5,4	5,0	5,5	5,6	5,5	5,6	5,7	5,8	5,8	5,5
Transport fluvial et maritime	1,3	0,4	2,4	0,8	1,7	1,6	2,1	2,2	1,3	1,7	1,1
Transport aérien	5,4	4,7	5,9	5,7	6,0	6,1	6,2	7,4	7,3	7,2	6,7
Auxiliaires de transport et autres	26,0	26,2	28,0	29,2	29,4	28,8	30,0	30,3	31,4	31,6	32,6
Total valeur ajoutée branche transports	72	69	74	74	76	77	79	82	84	86	85
Transport routier de marchandises pour compte propre des entreprises	24	23	25	28	27	29	31	34	38	39	43
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)	133	127	131	138	136	133	132	132	137	145	154
Dépenses des administrations	48	48	49	50	51	53	52	51	49	52	53
Valeur ajoutée totale du transport	279	269	281	291	292	294	296	302	310	323	338
Produit intérieur brut (PIB)	1 992	1 936	1 995	2 058	2 089	2 117	2 150	2 198	2 234	2 295	2 353

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

► Contribution au PIB (pourcentages)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total valeur ajoutée branche transports	3,6%	3,6%	3,7%	3,6%	3,6%	3,6%	3,7%	3,8%	3,7%	3,7%	3,6%
Transport routier de marchandises pour compte propre des entreprises	1,2%	1,2%	1,3%	1,3%	1,3%	1,4%	1,5%	1,6%	1,7%	1,7%	1,8%
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%	6,6%	6,5%	6,7%	6,5%	6,3%	6,1%	6,0%	6,1%	6,3%	6,6%
Dépenses des administrations	2,4%	2,5%	2,4%	2,4%	2,4%	2,5%	2,4%	2,3%	2,2%	2,2%	2,3%
Valeur ajoutée totale	14,0%	13,9%	14,1%	14,1%	14,0%	13,9%	13,8%	13,7%	13,9%	14,1%	14,4%

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

Les estimations des dépenses de transport (tableau en page 120) 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 2018 de plus 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)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Achats des véhicules	42,5	42,0	43,5	40,0	37,4	37,2	39,6	42,7	45,1	45,8	46,2
Automobiles	38,0	37,6	39,0	35,8	33,4	33,3	35,4	38,1	40,1	40,6	40,8
Autres véhicules (*)	4,4	4,4	4,4	4,2	3,9	4,0	4,2	4,6	5,0	5,2	5,4
Utilisation des véhicules	78,5	82,5	87,5	88,4	87,9	86,9	85,3	86,5	92,2	99,9	102,7
Pièces détachées, accessoires	4,9	4,8	4,9	4,7	4,7	4,8	4,9	5,1	5,4	5,6	5,9
Carburants et lubrifiants	31,4	34,8	39,0	40,3	38,8	37,4	34,5	33,6	36,5	41,1	41,5
Entretien et réparations	29,2	29,4	29,6	28,9	29,7	29,6	30,4	31,9	34,0	36,1	37,7
Autres services	12,9	13,5	14,0	14,4	14,7	15,1	15,4	15,9	16,4	17,1	17,6
Assurances automobile	6,0	6,1	6,6	7,2	7,6	7,7	7,6	7,8	7,9	8,4	8,6
Total transports individuels	127,0	130,6	137,6	135,5	132,9	131,8	132,5	137,0	145,2	154,1	157,5

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

Source : INSEE

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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Transport ferroviaire	4,8	4,8	5,1	5,2	5,2	5,1	5,0	4,9	5,4	5,3	5,4
Transport en commun par route	6,1	6,4	6,3	6,5	6,6	6,9	7,1	7,5	7,9	8,3	8,8
dont taxis	1,1	1,2	1,1	1,2	1,2	1,3	1,4	1,5	1,7	1,9	2,0
Transport aérien	8,7	8,6	9,1	9,5	9,7	10,0	10,3	10,0	10,8	11,6	12,2
Transports urbains	3,0	3,1	3,3	3,5	3,6	3,8	3,9	3,9	4,1	4,2	4,5
Autres transports en commun	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3
Total transports en commun	23,8	24,1	25,0	25,8	26,3	27,0	27,5	27,5	29,5	30,7	32,2

Source : INSEE

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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Dépense de consommation finale des ménages (Mrd€)	1 034	1 065	1 091	1 101	1 113	1 123	1 142	1 165	1 192	1 223	1 253
Dépense de consommation en transports individuels	12,3%	12,3%	12,6%	12,3%	11,9%	11,7%	11,6%	11,8%	12,2%	12,6%	12,6%
Dépense de consommation en transports en commun	2,3%	2,3%	2,3%	2,3%	2,4%	2,4%	2,4%	2,4%	2,5%	2,5%	2,6%
Dépense de consommation en transports	14,6%	14,5%	14,9%	14,7%	14,3%	14,1%	14,0%	14,1%	14,7%	15,1%	15,1%

Source : INSEE

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

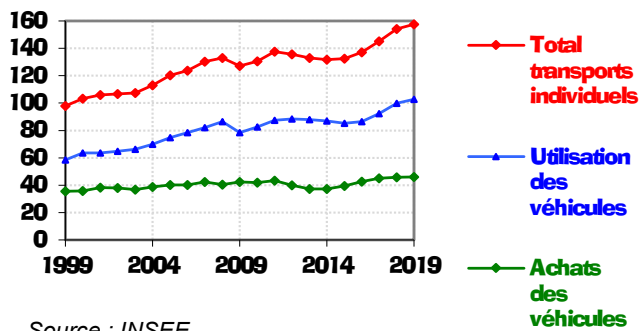
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Population (millions)	62,6	62,9	63,2	63,5	63,8	64,1	64,4	64,7	64,9	64,9	64,9
Nombre de ménages (millions)	27,0	27,2	27,5	27,7	27,9	28,2	28,4	28,6	28,8	29,0	29,3
Personnes par ménage	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,2	2,2
Dépense de transport individuel	4,7	4,8	5,0	4,9	4,8	4,7	4,7	4,8	5,0	5,3	5,4
Achats des véhicules (*)	1,6	1,5	1,6	1,4	1,3	1,3	1,4	1,5	1,6	1,6	1,6
Utilisation des véhicules	2,9	3,0	3,2	3,2	3,1	3,1	3,0	3,0	3,2	3,4	3,5
Assurance automobile	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Dépense de transport en commun	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1
Dépense de transport totale	5,6	5,7	5,9	5,8	5,7	5,6	5,6	5,7	6,1	6,4	6,5

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

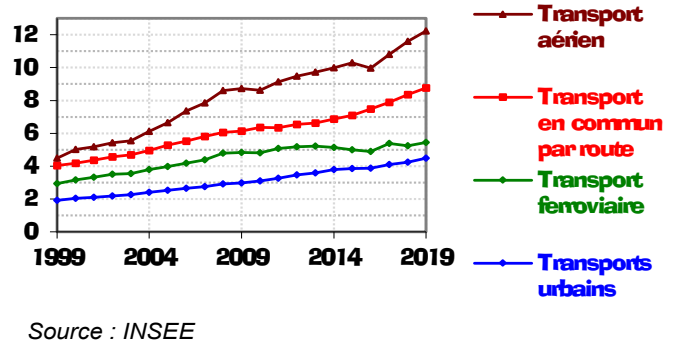
Source : INSEE

Dépense de consommation des ménages en transport

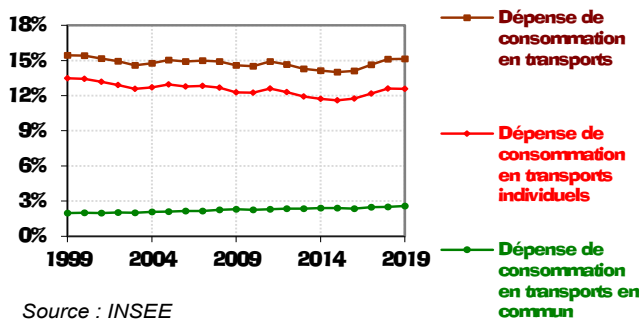
► Dépense de consommation des ménages en transports individuels (milliards d'euros)



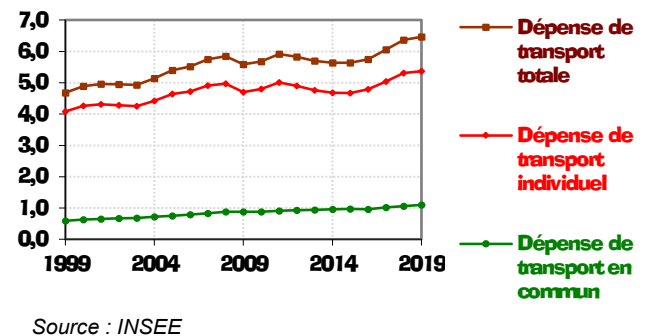
► Dépense de consommation des ménages en transports en commun (milliards d'euros)



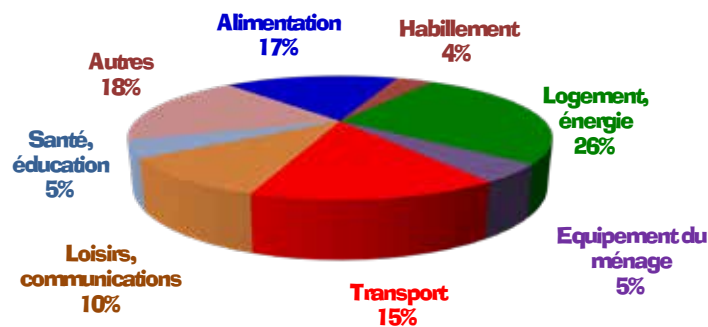
► Part dans la dépense de consommation totale (pourcentages)



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



► Structure de la dépense de consommation des ménages en 2019



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 15% (« coefficient budgétaire » des transports).

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

Dépense nationale de transport

Dépenses des administrations publiques en transport

► Dépenses des administrations publiques centrales pour le transport

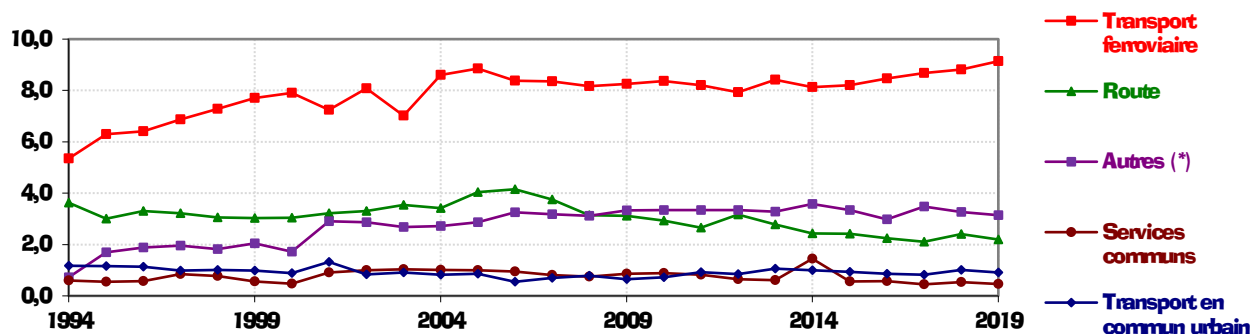
Administrations publiques centrales (APUC) : l'Etat et ses organismes centraux
(milliards d'euros courants TTC)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
APUC dépenses de fonctionnement en transport										
Transport en commun urbain	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Route	1,3	1,3	1,4	1,4	1,3	1,3	1,2	1,1	1,3	1,2
Transport ferroviaire	7,4	7,5	7,6	7,5	7,5	7,5	7,6	7,8	7,9	8,1
Autres (*)	2,6	2,6	2,6	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,6	2,6
Services communs	0,8	0,8	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4
Total	12,7	12,7	12,8	12,6	12,6	12,4	12,4	12,4	13,0	13,1
APUC dépenses d'investissement en transport										
Transport en commun urbain	0,2	0,4	0,2	0,4	0,3	0,3	0,2	0,1	0,3	0,2
Route	1,6	1,3	1,8	1,3	1,2	1,2	1,1	1,0	1,2	1,0
Transport ferroviaire	0,9	0,7	0,3	0,9	0,6	0,7	0,9	0,9	0,9	1,0
Autres (*)	0,7	0,8	0,8	0,8	1,0	0,9	0,5	1,0	0,7	0,6
Services communs	0,1	0,1	0,0	0,0	0,8	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0
Total	3,5	3,2	3,1	3,5	4,0	3,1	2,7	3,1	3,0	2,7
APUC dépenses totales en transport										
Transport en commun urbain	0,7	0,9	0,8	1,1	1,0	0,9	0,9	0,8	1,0	0,9
Route	2,9	2,7	3,2	2,8	2,4	2,4	2,2	2,1	2,4	2,2
Transport ferroviaire	8,4	8,2	7,9	8,4	8,1	8,2	8,5	8,7	8,8	9,1
Autres (*)	3,3	3,3	3,3	3,3	3,6	3,3	3,0	3,5	3,3	3,1
Services communs	0,9	0,8	0,6	0,6	1,4	0,6	0,6	0,4	0,5	0,5
Total	16,2	15,9	15,9	16,1	16,6	15,5	15,1	15,5	16,0	15,8
Dont charges de retraite incluses dans les dépenses de fonctionnement										
RATP	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7
Route (Carcept + Fongecfa)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
SNCF	3,1	3,3	3,4	3,4	3,4	3,3	3,3	3,3	3,4	3,3

Sources : DGFIP, SDES

(*) 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 ; estimations URF pour la répartition 2016 et 2017

(*) fluvial, maritime, aérien

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

En 2019, les dépenses de l'État pour le ferroviaire représentent environ 58% du total et pour la route 14%. Depuis 2014, les dépenses de l'Etat pour le ferroviaire n'ont fait que croître alors que toutes les autres dépenses stagnaient : ainsi, **au cours des dix dernières années, l'État a dépensé 3,3 fois plus pour le ferroviaire que pour la route**.

Dépenses des administrations publiques en transport

► Dépenses des administrations publiques locales pour le transport

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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
APUL dépenses courantes en transport											
Transport en commun (*)	14,4	15,0	15,9	16,2	16,8	17,3	17,8	17,8	18,4	18,4	18,9
Route	4,0	4,9	5,1	5,1	5,2	5,1	5,1	4,7	4,8	4,6	4,6
Transport ferroviaire et autres (**)	0,8	0,8	0,8	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6
Total	19,2	20,6	21,7	22,0	22,7	22,9	23,4	23,0	23,7	23,5	24,2
APUL dépenses en capital en transport											
Transport en commun (*)	2,1	2,4	2,7	3,0	3,3	3,1	3,5	3,3	3,3	4,0	4,6
Route	9,6	8,7	9,0	9,2	9,6	8,1	7,2	6,6	7,0	7,1	7,5
Transport ferroviaire et autres (**)	0,9	0,7	0,6	0,9	1,1	1,0	1,2	1,3	2,0	2,6	3,3
Total	12,6	11,8	12,3	13,2	14,0	12,2	11,9	11,2	12,3	13,7	15,4
APUL dépenses totales en transport											
Transport en commun (*)	16,5	17,4	18,6	19,3	20,2	20,4	21,3	21,1	21,8	22,4	23,5
Route	13,6	13,6	14,0	14,4	14,8	13,3	12,3	11,3	11,7	11,7	12,1
Transport ferroviaire et autres (**)	1,6	1,5	1,4	1,6	1,7	1,4	1,7	1,8	2,5	3,1	3,9
Total	31,8	32,4	34,0	35,2	36,7	35,1	35,2	34,2	36,0	37,2	39,6

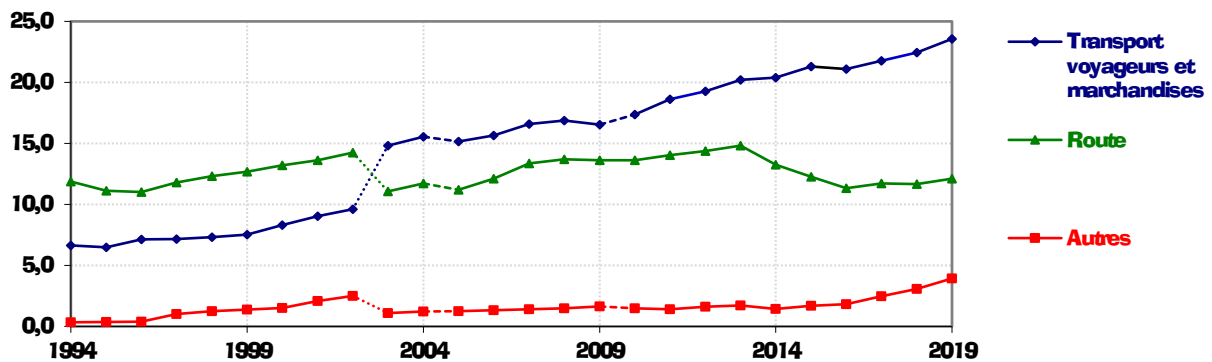
Les chiffres du tableau ci-dessus sont hors transferts entre APUL

(*) y compris marchandises à partir de 2010 ; y compris transport scolaire (1,83 Mrd euros en 2019)

(**) changement de définition en 2010

Sources : DGFIP, SDES

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



Sources : DGFIP, SDES

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

En raison des modifications apportées à la comptabilité des collectivités locales, leurs dépenses ont été réaffectées depuis 2003. Le chapitre « voirie », recouvre maintenant les seules dépenses effectivement consacrées à la route. Les chiffres ont été rétroajustés, 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 31% 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 1^{er} 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

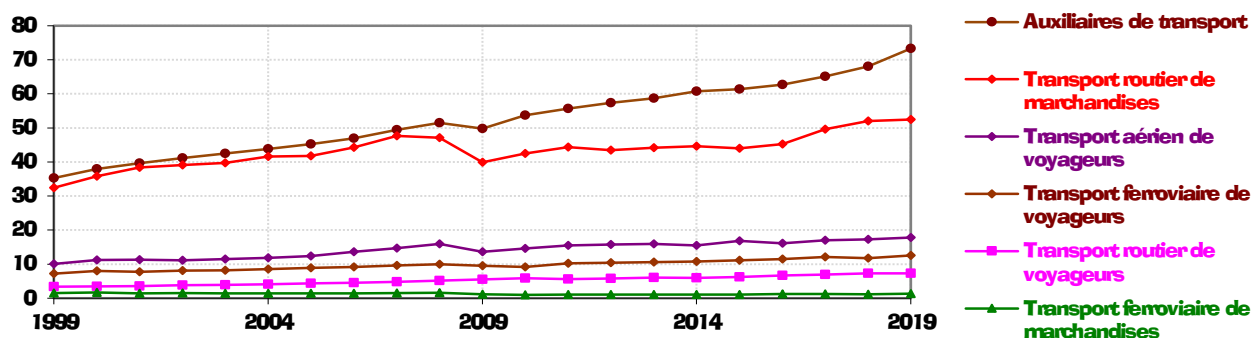
► Dépense de transport dans l'économie

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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Transport routier de marchandises	39,9	42,4	44,4	43,4	44,1	44,6	44,0	45,2	49,6	52,0	52,4
Autres transports de marchandises	3,9	4,2	4,3	4,3	4,3	4,2	4,6	4,8	4,9	5,0	5,1
Transport ferroviaire de marchandises	1,2	1,0	1,1	1,1	1,0	1,0	1,1	1,2	1,3	1,2	1,3
Transport fluvial	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,2
Transport maritime	9,8	12,5	12,5	13,8	13,5	14,1	15,1	13,3	16,4	18,1	17,8
Transport aérien de marchandises	3,1	3,3	3,7	4,1	3,8	4,0	3,8	3,5	3,4	3,5	3,3
Transport facturé de marchandises	59	64	67	67	67	68	69	68	76	80	80
Transport routier de voyageurs	5,6	5,9	5,6	5,8	6,0	6,0	6,2	6,7	6,9	7,3	7,3
Transport urbain de voyageurs	10,2	10,6	10,7	11,3	11,8	12,1	12,8	13,0	13,4	13,5	14,9
Transports de voyageurs autres (taxis)	4,0	4,2	4,0	4,2	4,3	4,3	4,6	4,6	5,0	5,2	6,4
Transport ferroviaire de voyageurs	9,5	9,2	10,2	10,5	10,6	10,7	11,2	11,5	12,1	11,7	12,6
Transport aérien de voyageurs	13,7	14,6	15,5	15,8	16,0	15,5	16,8	16,1	17,0	17,3	17,8
Transport facturé de voyageurs	43	45	46	47	49	49	51	52	54	55	59
Auxiliaires de transport	50	54	56	57	59	61	61	63	65	68	73
Total transport facturé (compte d'autrui)	151	162	168	172	175	178	182	183	195	203	212
Transport routier de marchandises pour compte propre des entreprises	23	25	28	27	29	31	34	38	39	43	nd
"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)"	127	131	138	136	133	132	132	137	145	154	157
Dépenses des administrations	48	49	50	51	53	52	51	49	52	53	55
Dépenses des APUC	16	16	16	16	16	17	15	15	16	16	16
Dépenses des APUL	32	32	34	35	37	35	35	34	36	37	40

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

► 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

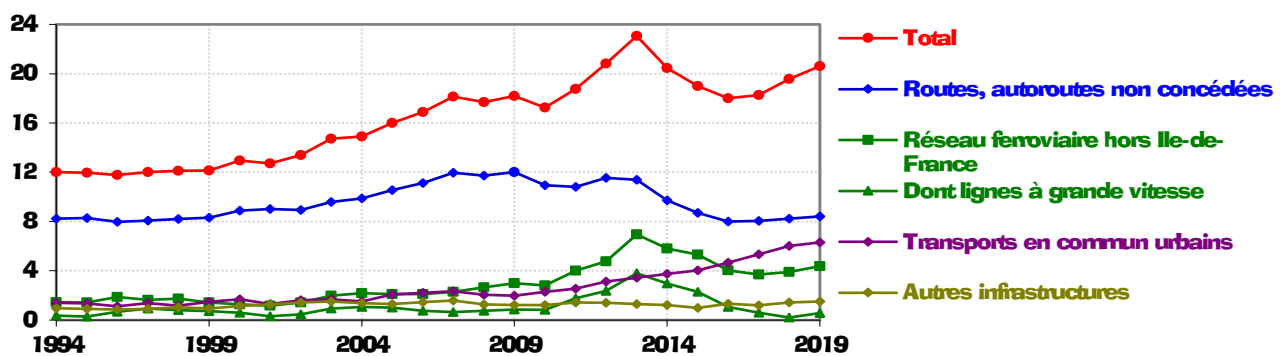
► Investissements publics en infrastructures (milliards d'euros courants)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Routes, autoroutes non concédées	12,0	10,9	10,8	11,5	11,4	9,7	8,7	8,0	8,0	8,2	8,4
Routes nationales, autoroutes non concédées	10,2	9,3	9,5	9,7	10,0	8,5	7,5	6,9	6,9	7,1	7,5
Routes départementales et locales	1,8	1,6	1,3	1,8	1,3	1,2	1,2	1,1	1,1	1,2	1,0
Réseau ferroviaire hors Ile-de-France	3,0	2,8	4,0	4,8	7,0	5,8	5,3	4,0	3,7	3,9	4,4
Lignes à grande vitesse	0,9	0,8	1,8	2,4	3,8	3,0	2,3	1,0	0,6	0,2	0,6
Réseau principal hors LGV	2,1	2,0	2,2	2,4	3,2	2,8	3,0	3,0	3,1	3,7	3,8
Transports en commun urbains	2,0	2,3	2,5	3,1	3,4	3,7	4,0	4,7	5,3	6,0	6,3
Transilien (RFF Ile-de-France)	0,4	0,5	0,6	0,6	0,9	1,0	0,9	1,2	1,7	1,2	1,3
RATP	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,9	1,1	1,3	1,3	1,3	1,5
Société de Grand Paris							0,2	0,4	0,7	1,9	2,7
TCU de province	0,9	1,2	1,2	1,7	1,8	1,8	1,0	1,3	1,6	1,6	1,8
Autres infrastructures (*)	1,2	1,2	1,4	1,4	1,3	1,2	1,0	1,3	1,2	1,4	1,5
Total infrastructures de transport	18,2	17,3	18,8	20,8	23,1	20,5	19,0	18,0	18,3	19,6	20,6

(*) ports, aéroports, voies navigables

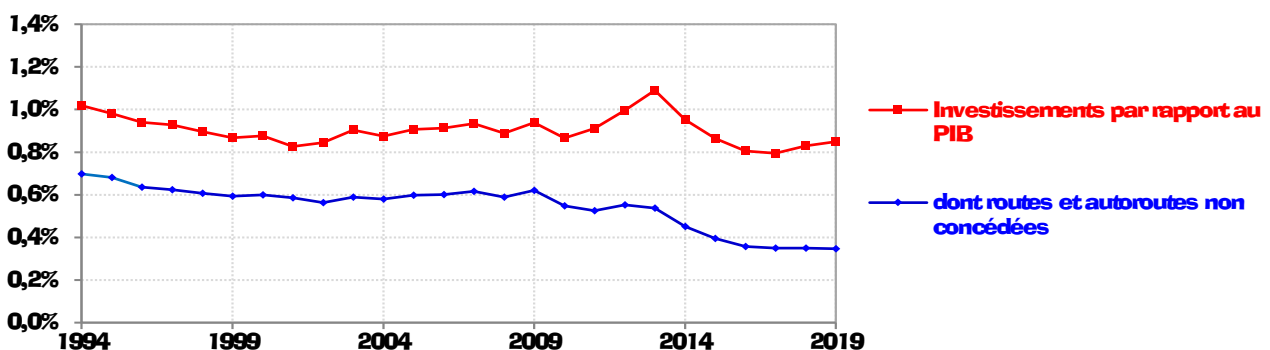
Sources : DGFIP, SDES, divers

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



Sources : DGFIP, SDES, divers

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



Sources : DGFIP, SDES, divers

En moyenne, les administrations publiques, État et collectivités locales consacrent aux infrastructures de transports entre 0,8% et 1% du PIB par an, dont environ 35% à 50% pour les routes. De 2013 à 2016, on a observé une baisse très nette de ces investissements, baisse particulièrement marquée pour les infrastructures routières ; depuis 2016, les investissements totaux ont recommencé

à croître, mais les investissements routiers sont restés stables.

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)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Transport ferroviaire (SNCF et privés)	171	169	165	168	169	167	166	164	165	160	158
Transport urbain et routier de voyageurs (**)	244	247	257	258	264	270	275	282	289	312	327
dont taxis (***)	48	49	49	51	53	55	56	61	63	84	102
Transports routiers de marchandises (*)	365	371	378	374	370	366	372	381	402	420	427
Transports maritime et fluvial	9	9	9	8	8	9	8	7	7	8	8
Transport aérien	74	72	71	68	66	65	63	63	64	64	64
Auxiliaires des transports	262	264	262	262	263	265	269	275	285	290	305
dont manutention entreposage	91	94	97	98	100	103	106	109	115	120	125
dont gestion infrastructures	64	66	65	65	65	63	63	63	64	67	67
dont organisation de transport de fret	106	102	99	97	96	98	98	101	104	101	112
Agences de voyage	24	24	24	25	26	27	27	28	29	29	29
Total emplois directs	1 149	1 156	1 165	1 164	1 167	1 169	1 180	1 202	1 241	1 283	1 318
Intérimaires	49	57	51	53	57	63	70	83	99	97	106

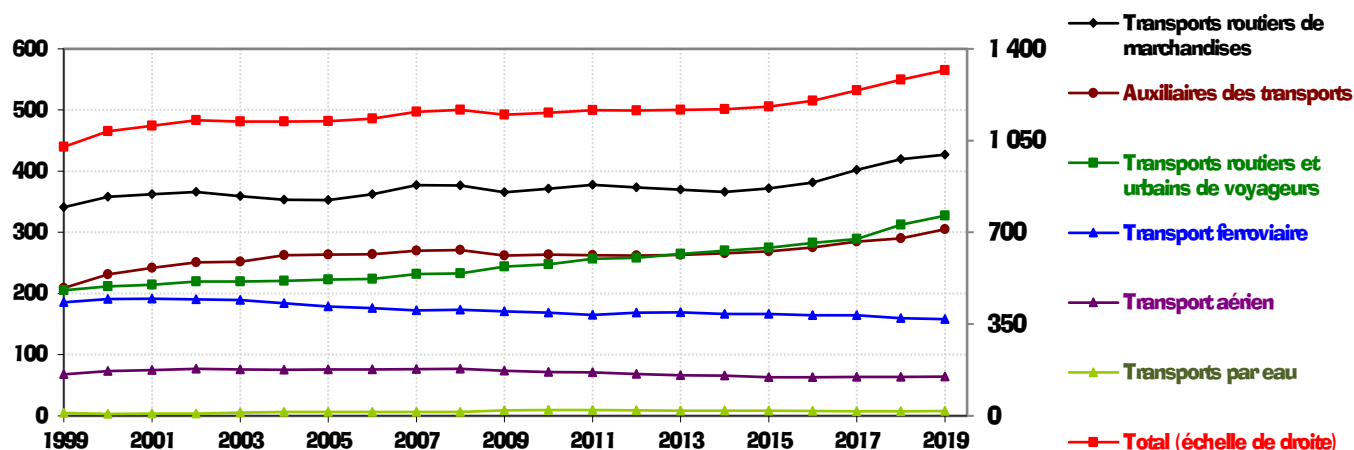
(*) compte d'autrui seul

(**) y compris RATP (44 635 en 2019)

(***) estimation salariés et non salariés

Sources : SDES, à partir INSEE, estimations URF

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



Sources : SDES, à partir INSEE, 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 et hors poste et courrier, l'emploi direct dans les transports s'établit fin 2019 à près de 1 400 000 personnes (avec les intérimaires) réparties à peu près par moitié entre sédentaires et « roulants ».

Sur le total, environ 1 200 000 sont salariés et 200 000 sont intérimaires ou non-salariés (5% des chauffeurs routiers et 75% des chauffeurs de taxis ou de VTC sont des indépendants). En vingt ans, l'effectif total consacré directement aux transports a augmenté de près de 31%. Après une légère baisse en 2009, surtout dans les transports routiers de marchandises et les activités auxiliaires, après 4 ans de stabilité, il recommence

à croître depuis 5 ans.

Les chiffres des emplois directs sont à comparer au total des emplois en France, soit environ 28,5 millions (salariés et non-salariés) ; le transport professionnel occupe donc environ 5% des personnes ayant un emploi.

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

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

Emplois liés à la route

► Emplois liés à la route en 2018 (milliers de personnes)

activités de production	498	matières premières et services	293	industrie manufacturière, énergie	158
				services	135
		industrie automobile	205	construction automobile	105
				équipements, accessoires	79
				carrosserie, remorques, caravanes	21
usage de l'automobile	526	ventes de voitures, ventes d'équipements automobiles, réparation, démolition, recyclage, contrôle technique, location courte durée			400
		assurances, experts, crédits, location longue durée (LLD)			90
		distribution de carburants (indépendants, auto entrepreneurs, etc.)			28
		sport, presse, édition, divers			8
transport	1 063	transports routiers de marchandises et de voyageurs, auxiliaires de transports			1 031
		police, enseignement, santé, administration			32
infrastructures	113	construction et entretien des routes			113
TOTAL	2 200	2,2 millions de personnes			

Source : CCFA

Recettes spécifiques des administrations

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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Certificats d'immatriculation (cartes grises)	1,9	1,9	2,1	2,1	2,0	2,1	2,1	2,2	2,2	2,3	2,3
Taxe sur les surfaces de stationnement	nc	nc	nc	nc	nc	nc	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Taxes sur l'assurance automobile	3,2	3,3	3,4	3,2	3,2	3,3	3,3	3,4	3,4	3,6	3,7
Taxe sécurité sociale sur l'assurance automobile (1)	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1
Taxe sur les voitures de sociétés	1,1	1,0	0,9	1,0	0,9	0,8	0,8	0,7	0,6	0,8	0,8
Taxe à l'essieu	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1
Taxes sur les carburants : TICPE et TVA sur TICPE	28,2	28,2	28,6	28,2	28,4	28,2	31,5	33,5	35,4	38,2	37,6
Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) (2)	0,4	0,51	0,52	0,61	0,76	0,7	0,6	0,6	0,6	0,4	0,4
Fonds d'investissement routier et transports (DOM)	0,5	0,47	0,48	0,48	0,50	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Redevance domaniale (autoroutes concédées) (3)	0,18	0,19	0,19	0,20	0,30	0,31	0,33	0,33	0,35	0,35	0,36
Taxe d'aménagement du territoire (aut. concédées) (4)	0,53	0,54	0,54	0,54	0,54	0,57	0,56	0,56	0,52	0,47	0,52
Total fiscalité automobile spécifique	37,1	37,3	38,0	37,4	37,8	37,6	40,9	43,0	44,9	47,9	47,5
Amendes forfaitaires de la circulation (5)	0,93	0,96	1,51	1,63	1,67	1,58	1,60	1,82	1,85	1,70	1,59

(1) versée à la Sécurité sociale depuis 2005

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

(3) Au profit de l'AFITF depuis 2005

(4) Au profit de l'AFITF depuis 2006

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

Sources : SDES, CPDP, FFA, 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 80% des accises sur les carburants : taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE ex-TIPP, voir pages 126 et 127) 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 2019 à 47,5 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.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Recettes (milliards d'euros)											
Redevance domaniale	0,18	0,19	0,19	0,20	0,30	0,31	0,31	0,33	0,35	0,35	0,36
Taxe d'aménagement du territoire	0,53	0,54	0,54	0,54	0,54	0,57	0,56	0,56	0,52	0,47	0,52
Amendes radar	0,12	0,13	0,18	0,27	0,17	0,20	0,23	0,36	0,41	0,25	0,23
Subvention budgétaire	1,60	1,25	0,97	0,90	0,56	0,66					
Contribution exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes										0,10	0,06
TICPE							1,14	0,72	1,12	1,03	1,21
Divers et Produits exceptionnels	0,16	0,02	0,40	0,00			0,10	0,10		0,04	0,09
Total	2,58	2,12	2,29	1,91	1,57	1,74	2,34	2,07	2,40	2,23	2,46
Dépenses (milliards d'euros)											
Routes	1,06	0,77	0,87	0,76	0,66	0,70	0,75	0,78	0,81	0,94	0,95
Ferroviaire	1,01	1,05	0,69	0,64	0,73	0,67	0,76	0,85	0,97	0,90	1,08
Transport en commun urbain	0,26	0,19	0,27	0,32	0,35	0,27	0,19	0,21	0,18	0,25	0,28
Autres (*)	0,14	0,14	0,16	0,14	0,17	0,07	0,67	0,23	0,20	0,48	0,16
Total	2,47	2,16	1,98	1,86	1,91	1,71	2,37	2,07	2,16	2,57	2,46

Sources : AFITF

(*) dont en 2015, 0,528 Mrd€ de taxe nationale sur véhicules de transport de marchandises
en 2016, 0,047 Mrd€ d'indemnité Ecomouv
en 2017, 0,048 Mrd€ de taxe nationale sur véhicules de transport de marchandises
en 2018, 0,326 Mrd€ de remboursement de la dette Ecomouv

Dépenses des administrations

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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
APUC dépenses de fonctionnement	1,3	1,3	1,3	1,4	1,4	1,3	1,3	1,2	1,1	1,3	1,2
APUL dépenses de fonctionnement	4,0	4,9	5,1	5,1	5,2	5,1	5,1	4,7	4,8	4,6	4,6
APU dépenses de fonctionnement	5,4	6,2	6,4	6,5	6,7	6,4	6,3	5,9	5,8	5,8	5,9
APUC dépenses d'investissement	1,8	1,6	1,3	1,8	1,3	1,2	1,2	1,1	1,0	1,2	1,0
APUL dépenses d'investissement	9,6	8,7	9,0	9,2	9,6	8,1	7,2	6,6	7,0	7,1	7,5
APU dépenses d'investissement	11,3	10,4	10,3	11,0	10,9	9,3	8,3	7,6	8,0	8,2	8,4
APU DÉPENSES TOTALES	16,7	16,5	16,7	17,5	17,6	15,7	14,7	13,6	13,8	14,1	14,3
APUC dépenses totales	3,1	2,9	2,7	3,2	2,8	2,4	2,4	2,2	2,1	2,4	2,2
APUL dépenses totales	13,6	13,6	14,0	14,4	14,8	13,3	12,3	11,3	11,7	11,7	12,1

Sources : DGFIP et SDES

Par suite de changements dans les règles de comptabilité des collectivités locales (voir page 119), 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.

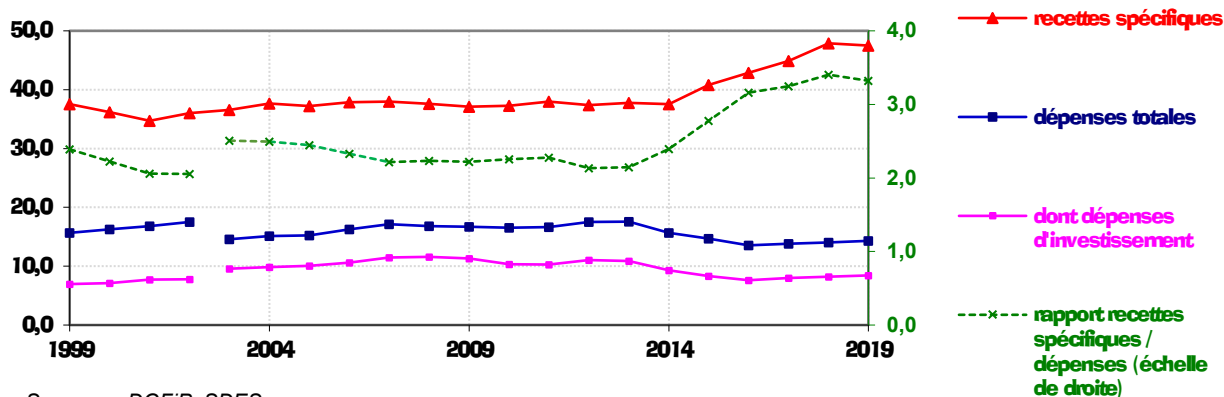
- Les communes sont gestionnaires de voiries.

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 2019, les dépenses pour la route, ainsi évaluées, se seraient élevées à environ 14,3 milliards d'euros, soit en baisse de 2,4 milliards d'euros (soit 15%) par rapport à 2009. En pourcentage du PIB, les dépenses pour la route diminuent de manière continue depuis 20 ans : alors qu'elles représentaient 1,1 % de PIB il y a 20 ans, elles ne représentent plus en 2019 que 0,6% du PIB.

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



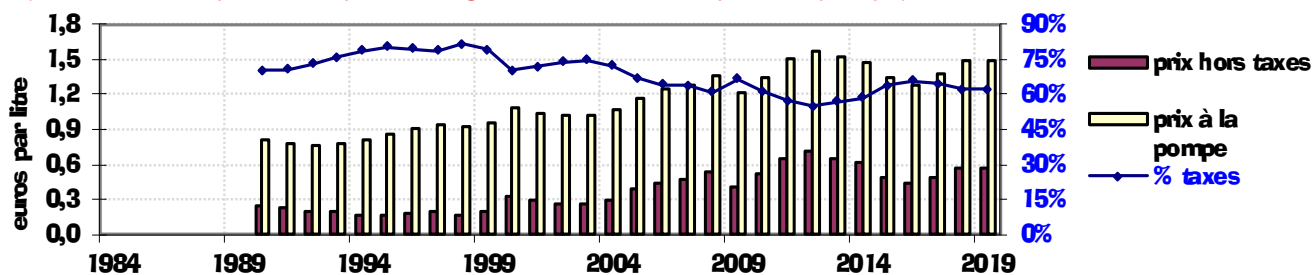
Sources : DGFIP, SDES

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

(en 2019, 3,3 fois), ou encore que l'excédent apporté par la route s'élève à **plus de 33 milliards d'euros**.

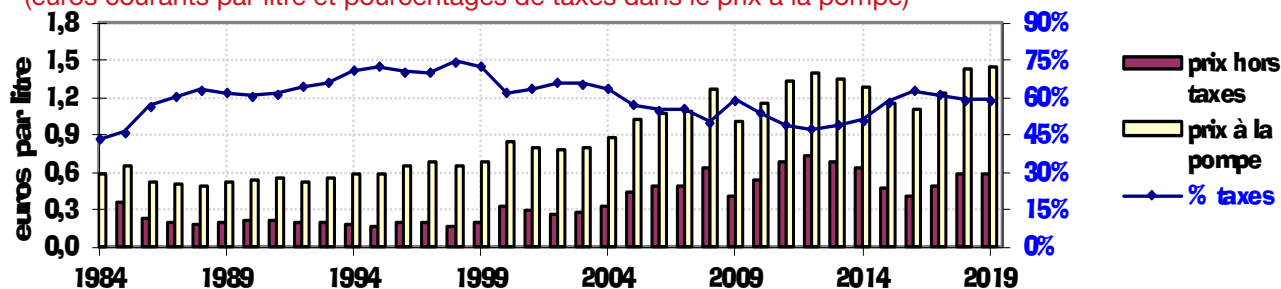
Carburants

► 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.

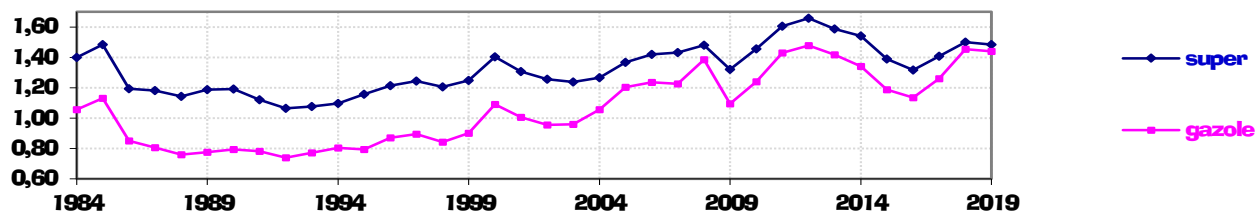
Les prix et les pourcentages de taxes retracés sur les graphiques sont des **moyennes annuelles**.

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 2012 ; entre cette date et 2016, on a constaté une baisse du prix des carburants. De 2016 à 2018, on a, à nouveau,

observé une augmentation du prix des carburants. En 2019, les prix moyens sont restés quasiment stables avec une diminution de l'écart essence-gazole.

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)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
voitures particulières	essence	7,8	7,8	7,6	7,7	7,5	7,4	7,4	7,3	7,3	7,2	7,1
	gazole	6,6	6,6	6,5	6,4	6,2	6,2	6,2	6,1	6,1	6,0	6,0
véhicules utilitaires légers	essence	8,4	8,4	8,3	8,3	8,1	8,0	8,0	7,9	7,9	7,8	7,7
	gazole	9,4	9,4	9,2	9,2	9,0	9,0	8,9	8,8	8,8	8,7	8,8
véhicules industriels	gazole	35,1	35,3	35,1	35,0	34,8	34,6	34,5	33,9	34,1	33,7	33,3
bus et cars	gazole	32,8	33,0	32,8	32,8	32,5	32,1	31,8	31,2	31,4	31,1	30,7

Source : SDES

Carburants

► Structure des prix des carburants routiers (prix moyens en 2019, euros par litre)

	Supercarburant sans plomb 95	Gazole	GPLc
Prix du carburant routier			
Prix hors taxes	0,56	0,59	0,60
TVA sur prix hors taxes (20%)	0,11	0,12	0,12
Taxes spécifiques (2)	0,81	0,73	0,14
dont TICPE (1)	0,67	0,61	0,12
dont TVA sur TICPE (20%)	0,13	0,12	0,02
Total des taxes	0,92	0,85	0,26
Prix de vente à la pompe	1,48	1,44	0,86
Part des taxes dans le prix de vente (pourcentages)			
Taxes spécifiques (2)	54%	51%	16%
Toutes les taxes	62%	59%	30%
Incidence des taxes sur le prix hors TVA (à titre de comparaison avec le taux normal de TVA de 20%)			
Taxes spécifiques (2)	143%	124%	23%
Toutes les taxes	163%	144%	43%

(1) Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques ; pour le gazole, TICPE de 0,6075 euros / litre au 1^{er} janvier 2019 pour la majorité des régions, hormis pour la Corse (0,594) pour l'Auvergne-Rhône-Alpes (0,6048) et pour l'Île-de-France (0,6264) ; pour le supercarburant, entre 0,6702 et 0,6902 euros / litre, hors Corse et Île-de-France.

(2) TICPE et TVA sur TICPE

Sources : CPDP et calculs URF

► Recettes des administrations publiques provenant des taxes sur les carburants routiers - 2019 (milliards d'euros)

	supercarburant			gazole				total général
	voitures	utilitaires légers	total	voitures	utilitaires légers	poids lourds	total	
TICPE totale	7,2	0,1	7,3	12,2	4,4	7,4	24,0	31,3
TVA sur TICPE	1,4	0,0	1,5	2,4	0,9	1,5	4,8	6,3
dont déductible				0,4	0,6	1,5	2,5	2,5
dont non déductible	1,4	0,0	1,5	2,1	0,3	0,0	2,3	3,8
TVA sur prix hors taxes	1,2	0,0	1,2	2,4	0,9	1,5	4,8	6,0
dont déductible				0,4	0,6	1,5	2,5	2,5
dont non déductible	1,2	0,02	1,2	2,0	0,3	0,0	2,3	3,5
Total taxes	9,8	0,1	10,0	17,1	6,2	10,3	33,6	43,6
Dont taxes spécifiques (1)	8,6	0,1	8,7	14,6	5,3	8,9	28,9	37,6

(1) TICPE + TVA sur TICPE

Sources : CPDP et calculs URF

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

Le régime fiscal applicable en 2019 aux carburants est le suivant (code général des impôts) :

- la TVA sur les essences n'est pas déductible ;
- la TVA sur le gazole est déductible en totalité pour les véhicules utilitaires (véhicules ouvrant droit à déduction) utilisés par des professionnels : transporteurs, entreprises, indépendants ; elle est déductible à 80% pour les voitures (véhicules exclus du droit à déduction) utilisées par des professionnels.
- La TICPE est partiellement remboursée aux taxis (TICPE résiduelle : de 33,90 à 35,90 c€/litre de super et 30,20 c€/litre de gazole).

- La TICPE sur le gazole est partiellement remboursée aux transporteurs routiers (à raison de 16,21 à 19,45 c€/litre selon les régions) pour leurs camions de PTAC ≥ 7,5 t (TICPE résiduelle : 43,19 c€/litre).

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

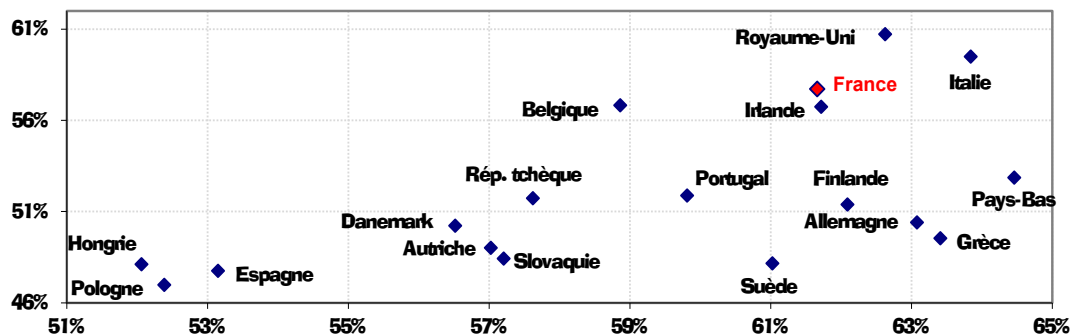
Une distinction doit être faite entre la TVA appliquée aux prix hors taxes, qui est de droit commun, et la TVA appliquée à la TICPE, qui est spécifique (taxe sur la taxe).

Comptes de la route

Carburants

► Carburants en Union européenne : pourcentages des taxes dans les prix à la pompe (situation en janvier 2020)

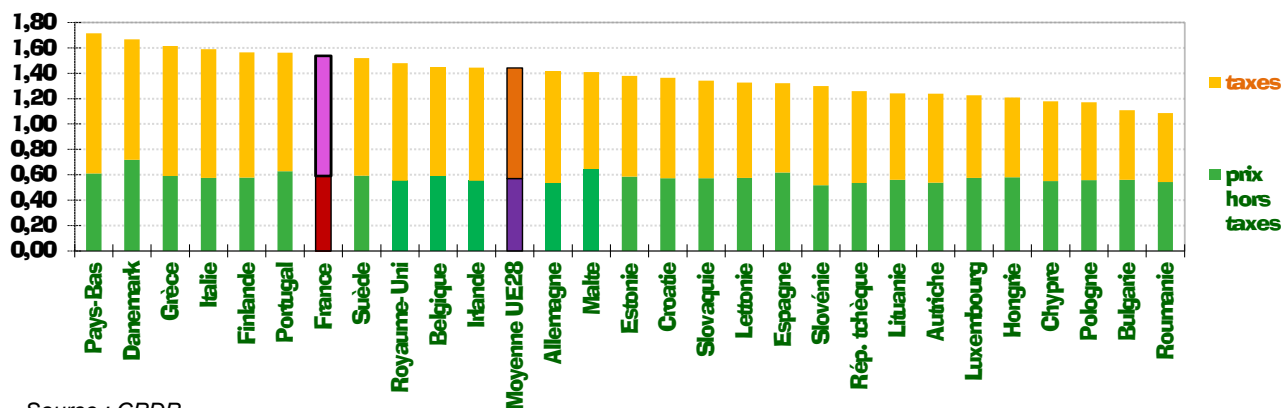
Gazole



Source : CPDP

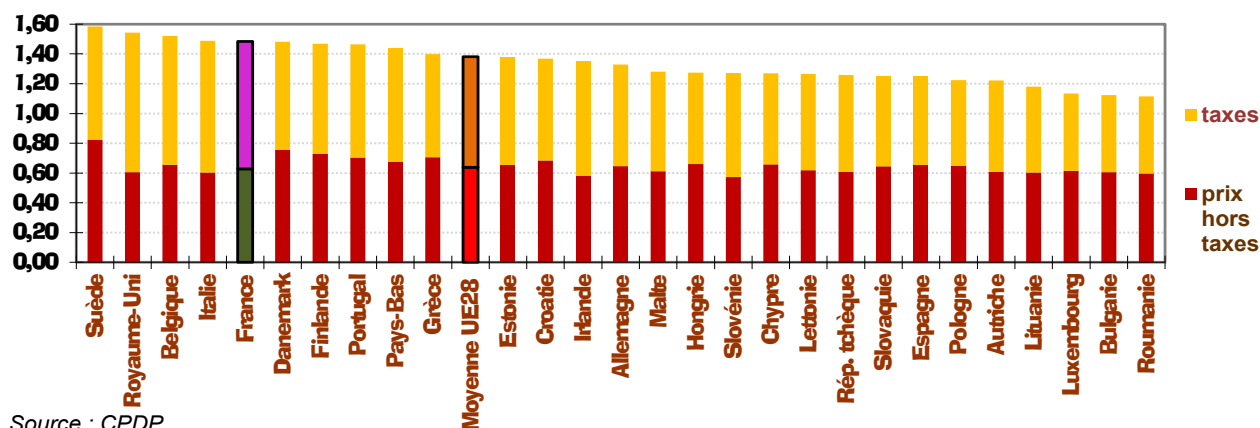
Eurosuper-95

► Eurosuper-95 : prix et taxes (situation en janvier 2020, euros par litre)



Source : CPDP

► Gazole : prix et taxes (situation en janvier 2020, euros par litre)



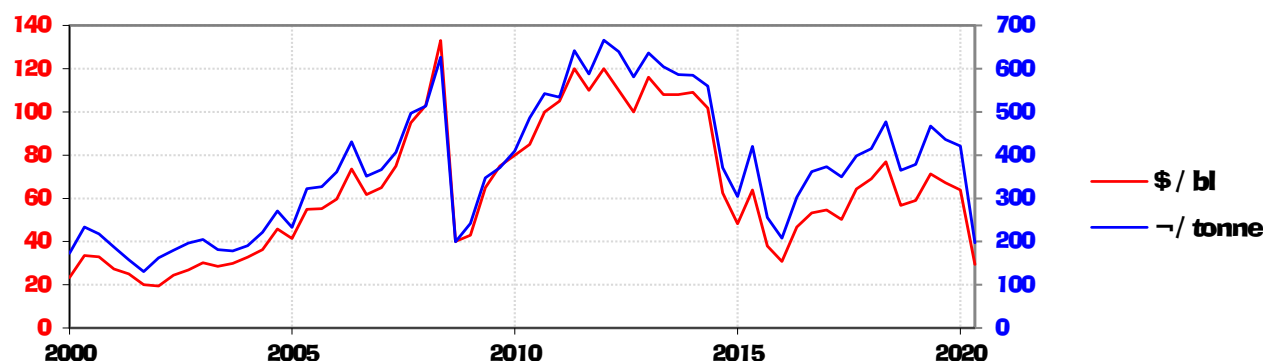
Source : CPDP

En France, le prix du super 95 et le prix du gazole sont très supérieurs à la moyenne européenne, malgré des prix hors taxes parmi les plus bas. Certains des pays frontaliers de la France, et en particulier le Luxembourg, bénéficient de prix de carburants nettement inférieurs, ce qui entraîne des distorsions d'achats aux frontières,

notamment de la part des transporteurs routiers étrangers. Les taxes considérées dans ces graphiques englobent à la fois la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE en France) et la TVA qui est différente selon les pays.

Carburants : pétrole brut

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

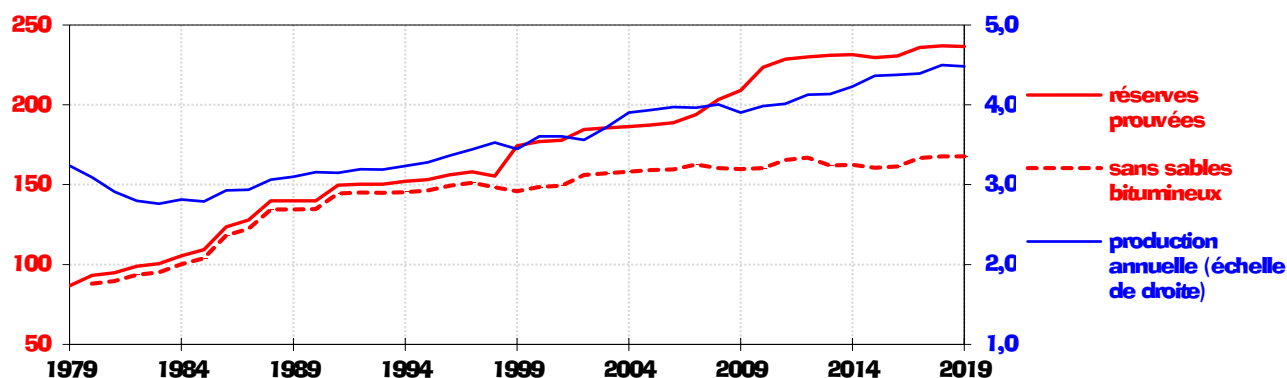


Source : CPDP

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

rapport à l'euro. Le prix est monté jusqu'à 140 US\$ à l'été 2008, redescendu à 40 US\$ fin 2008, puis remonté jusqu'à 120 US\$ début 2012. Début 2016, il est redescendu à environ 31 US\$. Après une nouvelle remontée pour atteindre 77US\$ en 2018, il a beaucoup chuté en 2020 pour descendre à 18US\$ en avril.

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



Source : BP Statistical review world energy 2020

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 50 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 22 milliards de tonnes. Les réserves du bassin de l'Orénoque au Venezuela ont par ailleurs été réévaluées à 36 milliards de tonnes. Les réserves prouvées sont maintenant

évaluées à plus de 50 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 2019 :

- 9 sociétés privées réparties en 3 groupes :

- Vinci Autoroutes regroupant Autoroutes du sud de la France (ASF), Société des autoroutes Estereel, Côte-d'Azur, Provence, Alpes (Escota, filiale à 99,29% d'ASF), Cofiroute et Arcour (autoroute A19 Artenay-Courtenay mise en service en juin 2009), ARCOS (contournement ouest-Strasbourg).
- 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)
- Adelac (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%)

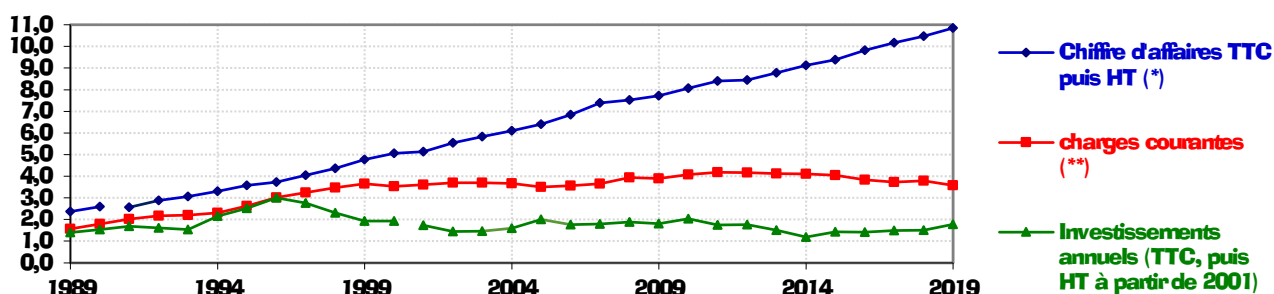
À fin 2019, ces sociétés gèrent au total environ 9 184 km d'autoroutes et d'ouvrages à péage et emploient environ 12 500 personnes.

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), tunnel Bd périphérique nord de Lyon (SE BPNL).

La carte de la page 9 schématise le réseau concédé en service à la fin de 2019.

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



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

Changement de règles comptables à partir de 2000

Source : ASFA

Sociétés concessionnaires d'autoroutes

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes est constitué uniquement de recettes commerciales : les péages (environ 98%) et les recettes annexes provenant notamment des sous-concessions (redevances des stations-service, restaurants et hôtels) ; les sociétés d'autoroutes ne reçoivent aucune subvention des administrations publiques.

Le chiffre d'affaires est en 2019 de 10,86 milliards d'euros hors TVA.

Les charges courantes (personnel, fonctionnement, entretien et réparations, frais financiers, impôts et taxes) s'élèvent en 2019 à 3,57 milliards d'euros, dont 1,37 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 124). 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 2019, les investissements se sont élevés à environ

1,79 milliards d'euros.

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

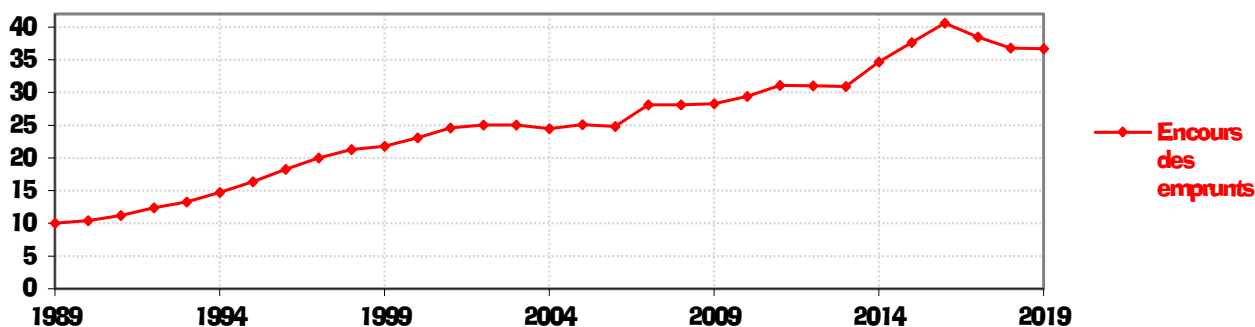
Les concessions sont attribuées, après appel d'offres, pour des durées de 55 à 65 ans ; à l'occasion de programmes de relance, ces durées peuvent éventuellement être prolongées pour compenser le financement d'investissements nouveaux sur certaines sections d'autoroutes.

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), ARCOS (2016-2070), 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

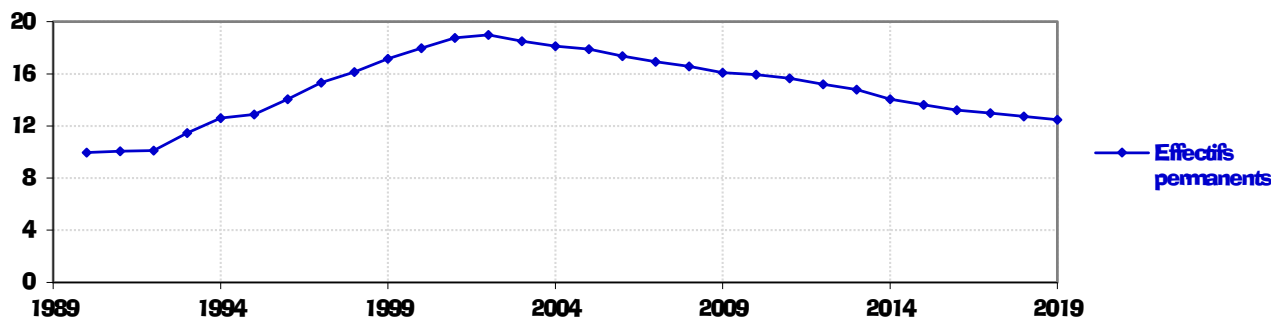
Au 31 décembre 2019, l'encours des emprunts contractés sur le marché financier pour la construction du réseau autoroutier était d'environ 36,7 milliards d'euros. Ces emprunts ne sont pas garantis par l'État et sont donc contractés aux seuls risques et périls des concessionnaires.

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

SNCF Réseau est le gestionnaire d'infrastructure qui regroupe les missions assurées antérieurement par RFF, SNCF Infra et DCF ; SNCF Mobilités est l'opérateur de mobilités qui assure les fonctions d'exploitant des services ferroviaires et qui est en charge de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs et des services

rendus dans ces gares.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, les Epic ont disparu au profit de 5 sociétés dont SNCF qui assure le pilotage stratégique et financier du Groupe, SNCF Fret, opérateur national de transport ferroviaire de marchandises, SNCF Gares & Connexion qui gère et exploite les gares de France, SNCF Réseau qui assure l'ingénierie, l'exploitation et l'entretien du réseau ferré français et SNCF Voyageurs qui rassemble l'ensemble des entreprises ferroviaires du Groupe dédiées au transport de voyageurs.

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 2019 de près de 8,8

milliards d'euros dont 0,76 milliard pour le fret ; ces recettes sont en hausse par rapport à celles de 2018 (+4,8% pour les voyageurs et pour le fret) malgré les grèves de fin d'année.

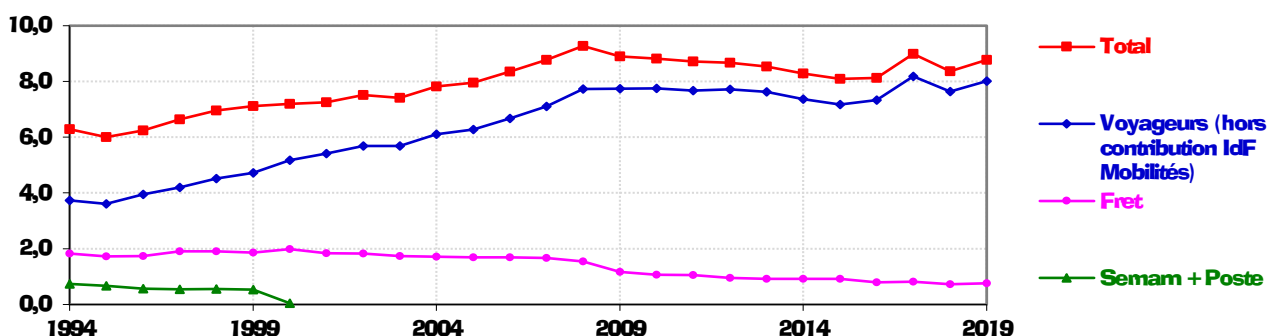
► SNCF : recettes commerciales (milliards d'euros courants)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Voyageurs (*)	7,7	7,7	7,7	7,7	7,6	7,4	7,2	7,3	8,2	7,6	8,0
Fret	1,2	1,1	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,7	0,8
Total	8,9	8,8	8,7	8,7	8,5	8,3	8,1	8,1	9,0	8,4	8,8

(*) produits du trafic hors contributions tarifaires du STIF

Source : SNCF

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



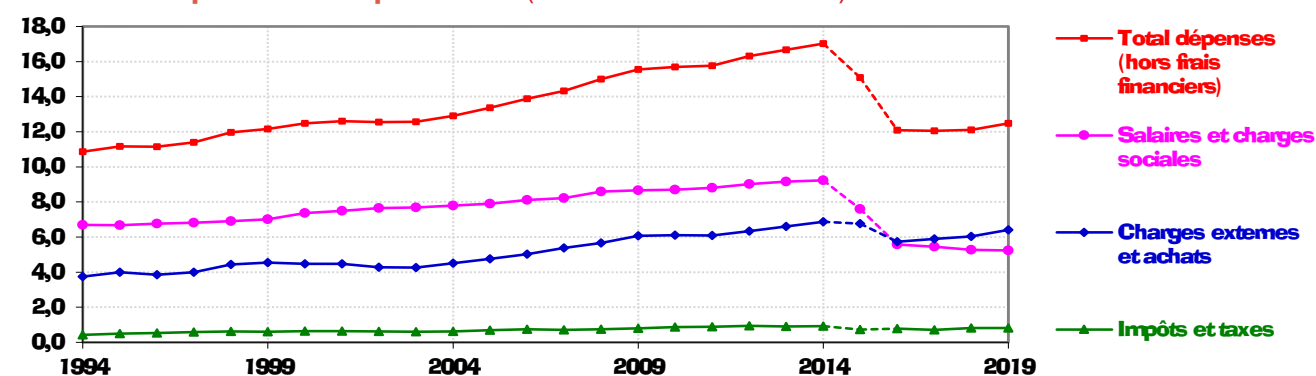
Source : SNCF

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 2019, hors frais financiers, à plus de 12,5 milliards d'euros,

dont 5,2 milliards d'euros de frais de personnel (hors retraites). 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)



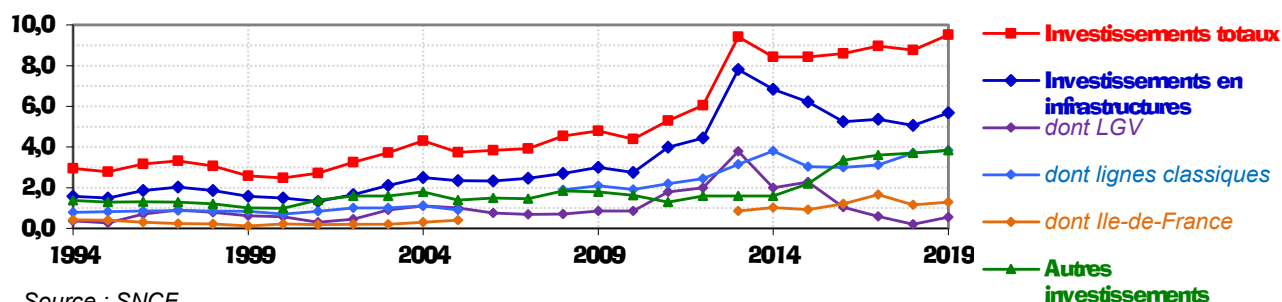
Source : SNCF

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

Dépenses d'investissements

Les montants des investissements annuels se sont élevés en 2019 à environ 9,5 milliards d'euros dont 5,7 Mrd€ pour les infrastructures.

► Ferroviaire : investissements (milliards d'euros courants)



Source : SNCF

Endettement

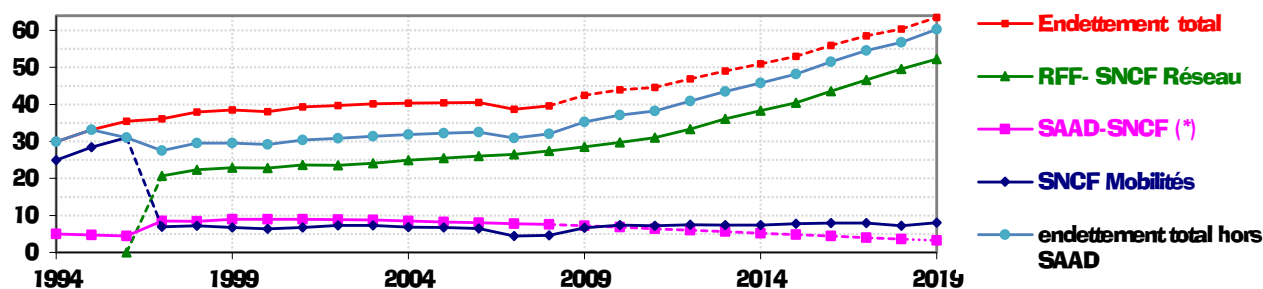
Fin 2019, la dette cumulée de la SNCF s'établit à 60,3 milliards d'euros, somme à laquelle s'ajoutent environ 3,2 Mrd€ correspondant à la dette du Service annexe d'amortissement de la dette (SAAD).

En 20 ans, l'endettement cumulé de la SNCF est passé de 30 milliards d'euros à près de 60 milliards d'euros, dont 56,3 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.

Afin d'assainir substantiellement la structure financière de l'entreprise, la loi de finance initiale 2020 a posé le principe d'une reprise de la dette de SNCF Réseau par l'État à hauteur de 25 Mrd€ à effet au 1^{er} janvier 2020 ; l'État a annoncé parallèlement que cette reprise serait suivie d'une reprise complémentaire à hauteur de 10 Mrd€ à effet du 1^{er} janvier 2022.

► Endettement SNCF cumulé (milliards d'euros courants)



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 plus de 14 milliards d'euros en 2019. Ils sont retracés dans le tableau ci-dessous.

(milliards d'euros courants)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
SNCF - SNCF Mobilités											
Contributions liées à l'exploitation	4,11	4,26	4,63	4,91	4,83	5,21	5,42	5,71	5,73	5,74	6,09
dont Etat	0,27	0,28	0,45	0,54	0,51	0,49	0,50	0,56	0,51	0,44	0,39
dont régions	2,31	2,44	2,57	2,67	2,70	2,86	2,94	2,94	3,01	3,08	3,36
dont STIF	1,53	1,54	1,61	1,70	1,61	1,87	1,97	2,20	2,22	2,22	2,34
Subventions de fonctionnement (Etat)	0,03	0,04	0,04	0,03	0,10	0,05	0,04	0,04	0,02	0,02	0,02
Subventions d'investissements	1,13	0,92	0,55	0,69	0,92	1,10	1,30	1,49	1,32	1,52	1,96
Total partiel	5,27	5,21	5,21	5,63	5,84	6,36	6,76	7,23	7,07	7,28	8,05
Charges de retraite	2,87	3,03	3,21	3,31	3,34	3,36	3,32	3,30	3,30	3,44	3,30
Surcompensation régimes spéciaux	0,16	0,07	0,03	0,05	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Total général SNCF-SNCF Mobilités	8,30	8,31	8,45	8,99	9,18	9,72	10,08	10,53	10,37	10,72	11,37
RFF - SNCF Réseau											
Contribution aux charges d'infrastructures		0,95	0,79	0,28	0,11	0,11					
Subvention d'exploitation	2,33	2,40	2,29	2,19	2,05	2,23	2,05	1,84	0,42	0,38	0,49
Subventions d'investissement	2,20	2,23	1,71	1,92	2,01	1,85	1,77	1,61	1,87	1,76	2,44
Total général RFF - SNCF Réseau	4,52	4,63	4,00	4,11	4,06	4,09	3,83	3,45	2,29	2,14	2,93
SNCF (Mobilités et Réseau)											
Total général ferroviaire SNCF	12,8	12,9	12,4	13,1	13,2	13,8	13,9	14,0	12,7	12,9	14,3

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

Comptes des transports en commun urbains

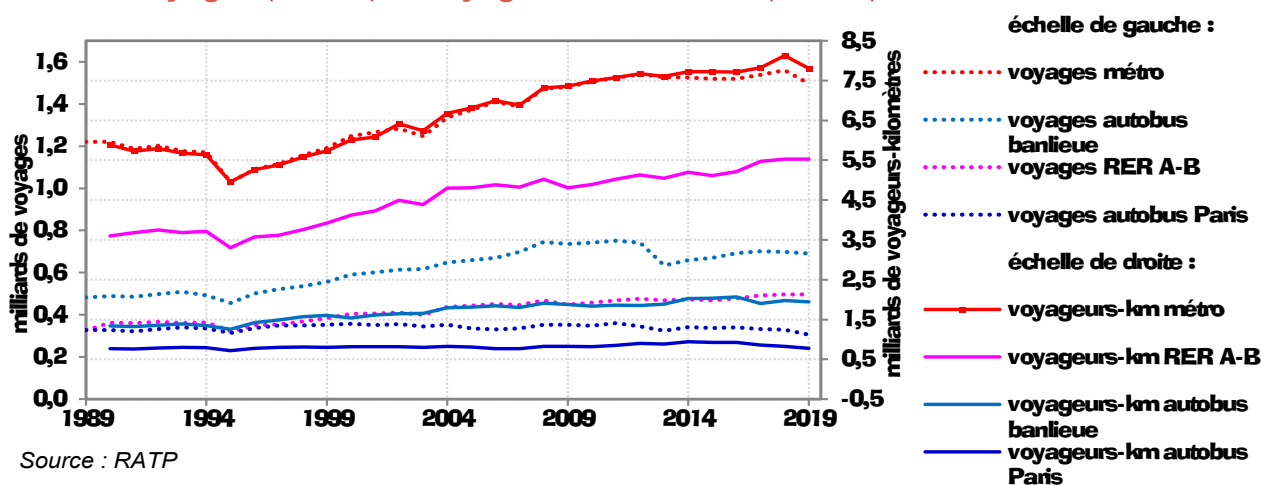
RATP

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Longueur des lignes exploitées (kilomètres)											
méto (*)	202	202	203	203	205	206	206	206	206	220	220
RER A et B	115	115	115	115	115	116	116	115	115	117	117
autobus Paris	597	598	603	603	603	594	591	594	564	581	581
autobus banlieue	2 657	2 646	2 678	2 678	2 678	2 497	2 472	2 403	2 530	2 472	2 472
tramway			41	65	83	104	105	105	105	115	126
Effectif moyen (milliers)											
salariés	45,5	44,8	43,1	42,9	42,9	43,2	43,5	44,0	44,1	44,4	44,6
Voyages effectués (milliards)											
méto	1,48	1,51	1,52	1,54	1,53	1,53	1,52	1,52	1,54	1,56	1,50
RER A et B	0,45	0,46	0,47	0,48	0,47	0,47	0,47	0,48	0,49	0,50	0,50
autobus Paris	0,35	0,35	0,36	0,34	0,32	0,34	0,34	0,34	0,33	0,33	0,31
autobus banlieue	0,74	0,74	0,75	0,74	0,63	0,66	0,67	0,69	0,70	0,70	0,69
tramway	0,00	0,01	0,01	0,04	0,19	0,23	0,26	0,28	0,29	0,30	0,33
Voyageurs-kilomètres (milliards)											
méto	7,4	7,5	7,6	7,7	7,6	7,7	7,7	7,7	7,8	8,1	7,8
RER A et B	4,8	4,9	5,0	5,1	5,0	5,2	5,1	5,2	5,5	5,5	5,5
autobus Paris	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8
autobus banlieue	1,9	1,8	1,9	1,8	1,9	2,0	2,0	2,1	1,9	2,0	1,9
tramway	0,3	0,3	0,3	0,4	0,6	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0

Source : RATP, SDES

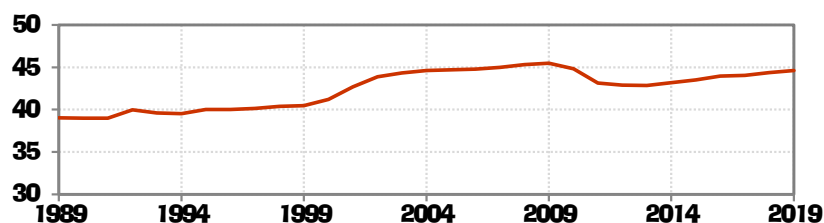
(*) voies de garage et de retournement exclues

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



Source : RATP

► RATP : effectif moyen annuel (milliers de personnes)



Source : RATP

Le tableau et le graphique ci-dessus retracent quelques éléments physiques concernant la Régie autonome des transports parisiens (RATP), qui exploite le métro parisien et ses prolongements en petite couronne, la ligne A du RER à l'est de Nanterre, la ligne B du RER au sud de la Gare du Nord, toutes les lignes de tramway (de T1 à T8), les lignes d'autobus parisiens et la grande majorité des lignes d'autobus de la petite couronne. En 2018, le matériel utilisé comportait 980 rames de métro, RER et tramways et environ 4 703 autobus.

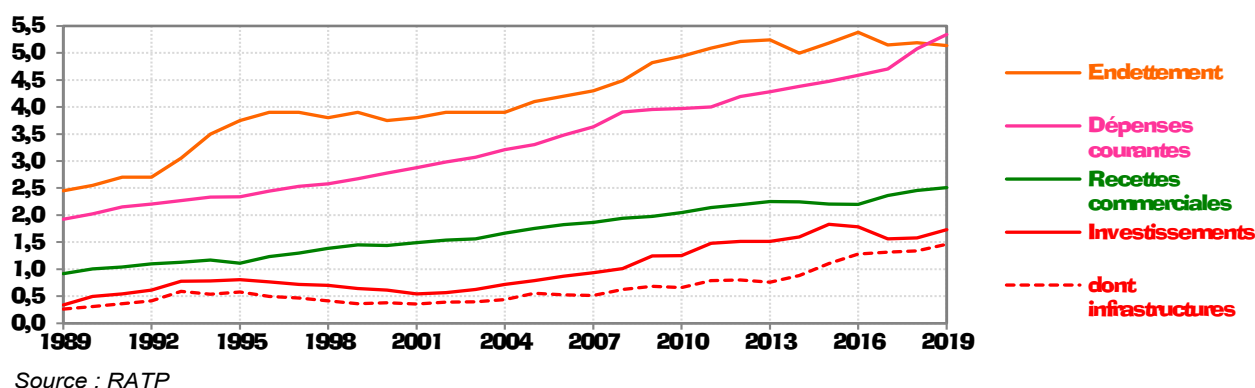
Le nombre de voyageurs-kilomètres se déduit du nombre de voyages en multipliant ceux-ci par des longueurs moyennes de trajets parcourus selon les réseaux. Actuellement ces trajets moyens quotidiens sont les suivants :

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

Comptes des transports en commun urbains

RATP

► RATP : paramètres économiques (milliards d'euros)



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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Aides au fonctionnement											
Contribution forfaitaire d'exploitation	0,86	0,81	0,81	0,98	0,97	1,01	1,06	1,07	0,96	0,93	1,00
Bonus / malus qualité de service	0,02	0,02	0,02	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Part des risques voyageurs	0,04	0,06	0,08	-0,01	0,00	0,00	0,03	0,02	-0,02	0,00	0,00
Contribution forfaitaire d'investissement	0,79	0,84	0,89	0,89	0,91	0,93	0,96	0,91	0,94	0,97	1,00
Contribution taxe professionnelle et foncière	0,16	0,11	0,10	0,11	0,11	0,12	0,12	0,11	0,11	0,11	0,13
Total partiel	1,87	1,84	1,90	1,97	2,00	2,05	2,17	2,11	1,99	2,00	2,14
Charges de retraite (*)	0,50	0,51	0,53	0,58	0,61	0,62	0,62	0,64	0,68	0,71	0,68
Total aides au fonctionnement	2,37	2,35	2,43	2,55	2,61	2,67	2,79	2,75	2,67	2,72	2,82
Aides aux investissements											
Région	0,08	0,13	0,24	0,28	0,26	0,21	0,17	0,15	0,16	0,08	0,00
Etat	0,05	0,04	0,06	0,08	0,05	0,06	0,07	0,06	0,09	0,16	0,10
Autres CT	0,02	0,02	0,05	0,03	0,05	0,08	0,22	0,32	0,24	0,11	0,32
Île-de-France Mobilités (ex STIF)	0,05	0,11	0,11	0,18	0,27	0,27	0,41	0,28	0,19	0,32	0,34
Total subventions du programme	0,20	0,30	0,46	0,57	0,64	0,62	0,88	0,81	0,68	0,68	0,76
Région	0,03	0,01	0,01	0,01	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Etat	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Autres CT	0,00	0,00	0,02	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Île-de-France Mobilités (ex STIF)	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total subvention hors programme	0,05	0,03	0,03	0,03	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total aides aux investissements	0,25	0,33	0,49	0,60	0,65	0,62	0,88	0,81	0,68	0,68	0,76
Total général aide publique à la RATP	2,62	2,68	2,92	3,14	3,26	3,29	3,67	3,56	3,36	3,39	3,58

(*) Caisse de retraite autonome depuis 2006

Sources : RATP, DGFIP par SDES

En 2019, les recettes commerciales de la RATP (ventes au public des tickets et abonnements, autres recettes diverses) sont légèrement en hausse par rapport à 2018, malgré une baisse du nombre de voyages imputable en grande partie aux manifestations de gilets jaunes et aux grèves de fin d'année : elles se sont élevées à environ 2,5 milliards d'euros, à rapprocher des 5,3 milliards

d'euros de dépenses de fonctionnement (dont 3,4 Mrd€ de frais de personnel) et des 1,7 milliards d'euros d'investissements (dont 1,5 Mrd€ d'infrastructures). On a également cette année l'endettement qui reste quasiment constant à 5,14 Mrd€.

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

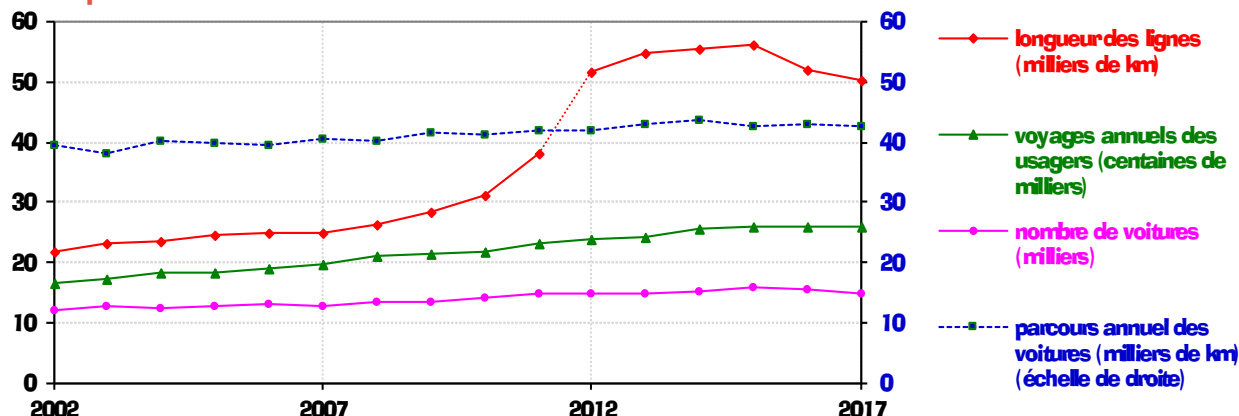
Comptes des transports en commun urbains

Province : dépenses et recettes commerciales

Les graphiques ci-dessous sont relatifs aux transports en commun dans plusieurs (entre cinquante sept et soixante huit)

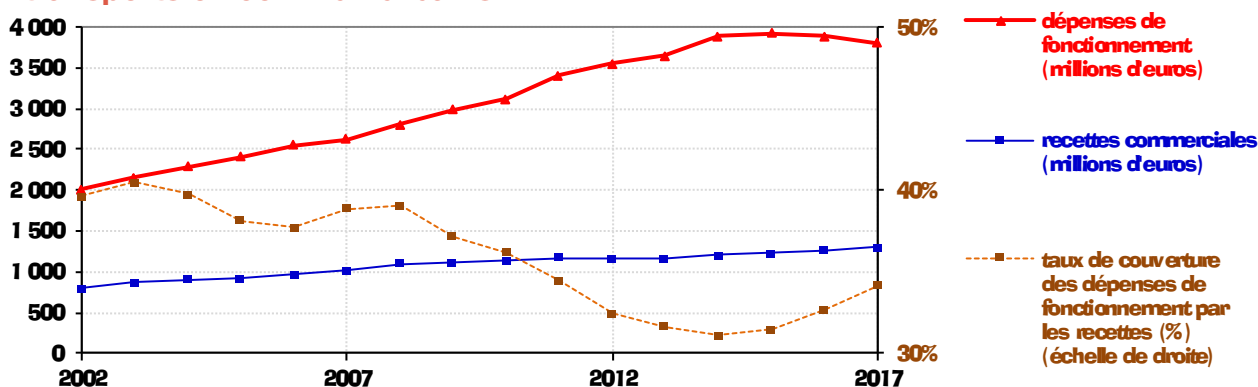
agglomérations de plus de 100 000 habitants en France métropolitaine entre 1994 et 2017.

► Agglomérations de plus de 100 000 habitants (64 agglomérations hors Ile-de-France en 2017) transports en commun urbains



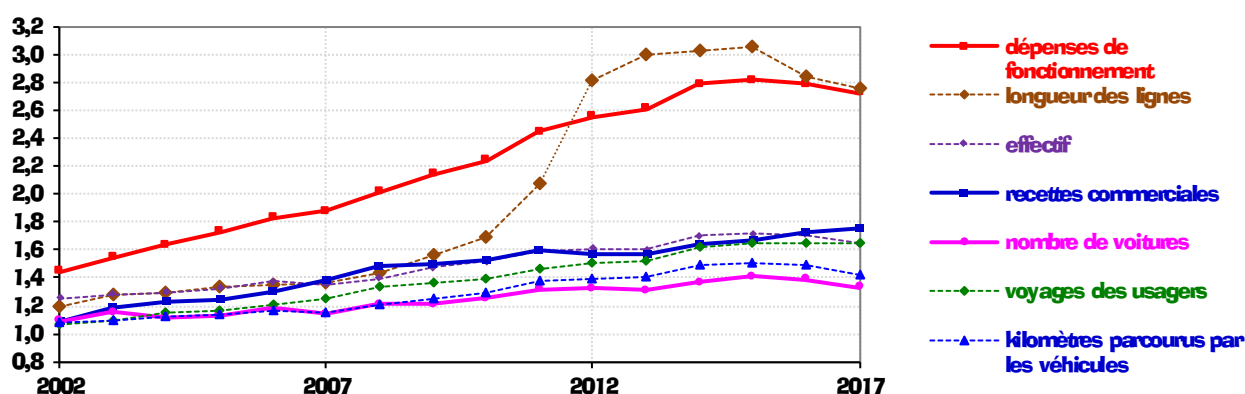
Source : UTP - À partir de 2012, les longueurs des lignes intègrent les transports scolaires

► Agglomérations de plus de 100 000 habitants (64 agglomérations hors Ile-de-France en 2017) transports en commun urbains



Source : UTP

► Agglomérations de plus de 100 000 habitants (64 agglomérations hors Ile-de-France en 2017) 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 34% 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 18,8 millions en 2017. Les dépenses d'investissements et les déficits d'exploitation sont essentiellement financés par le « versement transport » (voir page ci-contre).

Versement transport

Le versement transport (VT) a été institué par la loi du 12 juillet 1971, initialement pour la région Ile-de-France, étendu aux agglomérations de province de plus de 300 000 habitants par la loi du 11 juillet 1973, puis par des lois successives qui ont progressivement abaissé le seuil de population (maintenant 10 000 habitants depuis 2000). Il est régi par le code général des collectivités territoriales (articles L2531 pour l'Ile-de-France, L2333 pour la province).

Il s'agit d'un **impôt** (décision du Conseil constitutionnel, 1991) destiné à financer les dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports en commun au sein des périmètres de transport urbain (PTU). Depuis le 01/01/16, il est dû par les employeurs privés et publics (y compris les trois fonctions publiques) employant plus de 11 salariés et exerçant dans le PTU. Il est recouvré principalement par les URSSAF et reversé : en Ile-de-France à Ile de France Mobilités (ex-STIF), en province aux autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) qui sont en général des regroupements de communes.

L'assiette du VT est constituée par les salaires payés (dans la limite du plafond annuel de la sécurité sociale jusqu'en 1992, déplafonnement en 1993). Les taux d'imposition sont décidés par les AOTU dans des limites variables selon le barème suivant (taux plafonds) :

Ile-de-France :

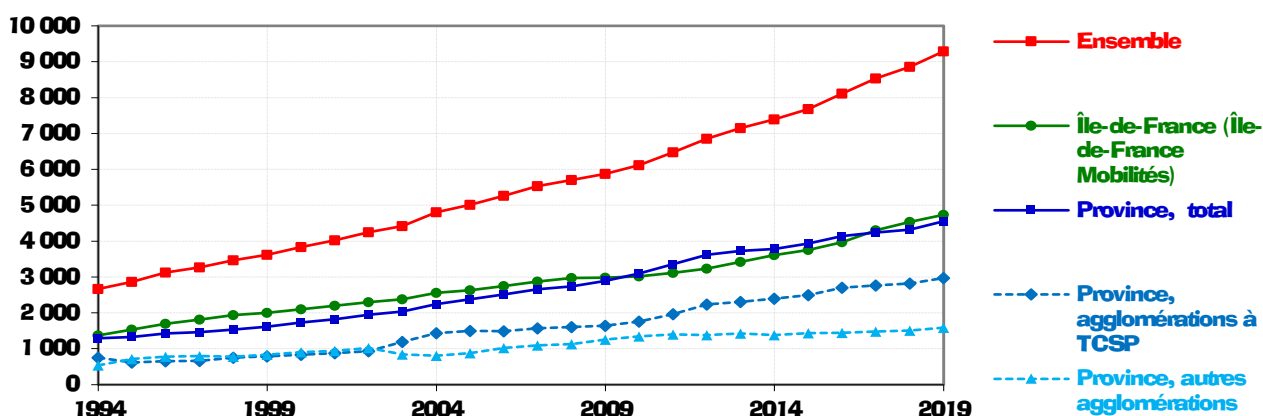
- Paris et Hauts-de-Seine :	2,85%
- Reste de la petite couronne :	1,91%
- Grande couronne :	1,50%

Province :

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

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

► Versement transport (millions d'euros)



Source : SDES

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 : +4,7% en moyenne annuelle

depuis 5 ans, avec une progression plus forte en Ile-de-France (+5,6%) qu'en province (+3,8%).

En 2019, il s'est élevé à 9,29 milliards d'euros, répartis sensiblement moitié-moitié entre l'Ile-de-France et la province (51% - 49%).