URF
UNION ROUTIÈRE DE FRANCE

FAITS & CHIFFRES 2020

STATISTIQUES DES MOBILITÉS EN FRANCE ET EN EUROPE

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

5

Données économiques générales.....110
Dépense nationale de transport.....118
Comptes de la route.....125
Comptes du ferroviaire.....134
Comptes des transports en commun urbains.....136

Produit intérieur brut et consommation des ménages

▶ Produit intérieur brut (milliards d'euros)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
PIB en prix courants	1 995	2 058	2 089	2 117	2 150	2 198	2 234	2 297	2 363	2 438	2 303
PIB prix chaînés base 2014	2 065	2 111	2 117	2 129	2 150	2 174	2 198	2 248	2 290	2 332	2 149
PIB évaluation par la demande (pourcentages du PIB)											
Consommation finale (*)	79%	79%	79%	79%	78%	78%	78%	78%	77%	77%	78%
Investissements (**)	22%	23%	23%	22%	23%	23%	23%	23%	24%	24%	24%
plus exportations	27%	28%	29%	29%	30%	31%	30%	31%	32%	32%	28%
moins importations	28%	30%	31%	30%	31%	31%	31%	32%	33%	33%	30%
Exportations - importations	-1%	-2%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-2%

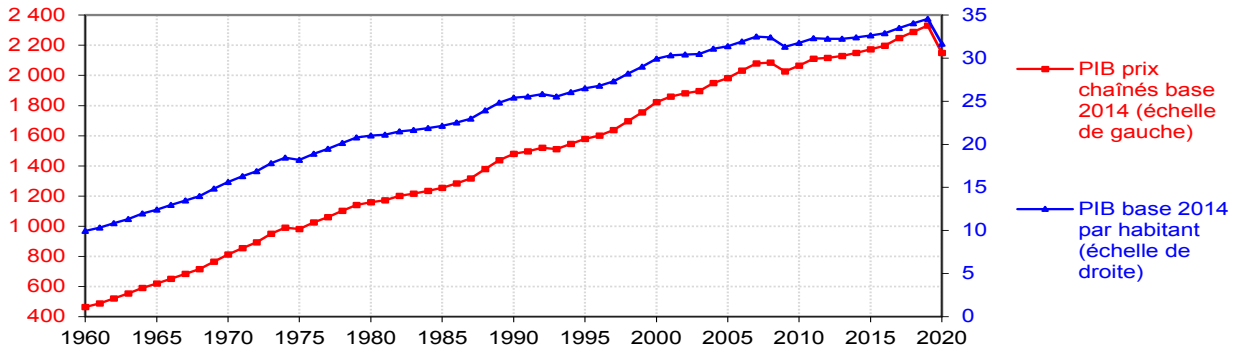
(*) des ménages et des administrations (**) ou formation brute de capital fixe (FBCF)

PIB évaluation par les revenus (pourcentages du PIB)											
Salaires et charges	52%	52%	52%	52%	52%	52%	52%	52%	52%	51%	52%
Excédents brut d'exploitation	35%	35%	34%	34%	34%	35%	35%	34%	34%	35%	35%
PIB évaluation par la production (pourcentages du PIB)											
Valeur ajoutée	90%	90%	90%	90%	90%	89%	89%	89%	89%	89%	89%
Impôts sur les produits (dont TICPE, TVA, etc.)	11%	11%	11%	11%	11%	11%	12%	12%	12%	12%	12%
Dépenses de consommation des ménages (milliards d'euros)											
En prix courants	1 065	1 091	1 101	1 113	1 123	1 142	1 165	1 192	1 225	1 257	1 175
En prix chaînés base 2014	1 108	1 114	1 109	1 115	1 123	1 139	1 160	1 177	1 189	1 210	1 124
Consommation des ménages / PIB	53%	53%	53%	53%	52%	52%	52%	52%	52%	52%	51%

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 influer notablement sur l'évolution du PIB (voir page 116).

▶ Produit intérieur brut en volume base 2014
(milliards d'euros et milliers d'euros par habitant, euros constants)



Source : INSEE

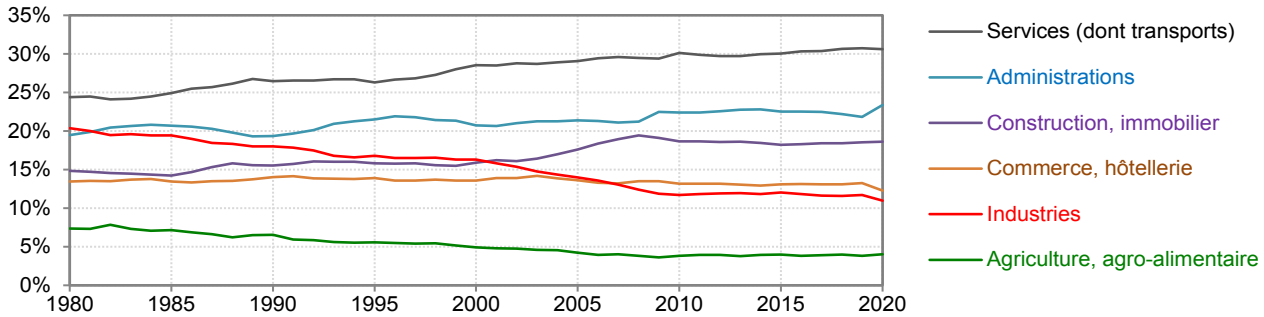
La courbe du PIB national et celle du PIB par habitant, toutes deux exprimées « en volume », présentaient depuis un demi-siècle une allure générale sensiblement rectiligne, en dépit des variations conjoncturelles. Considérée sur longue période, l'augmentation d'une année à la suivante était donc constante 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. Malgré une certaine reprise en 2010, le PIB par habitant n'a pas retrouvé sa croissance antérieure : depuis cette date, l'augmentation moyenne du PIB que l'on observait était inférieure à 1% par an. La crise sanitaire de 2020 a entrainé une chute du PIB de 7,9%, le ramenant, en euros constants, au niveau de celui de 2014.

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.

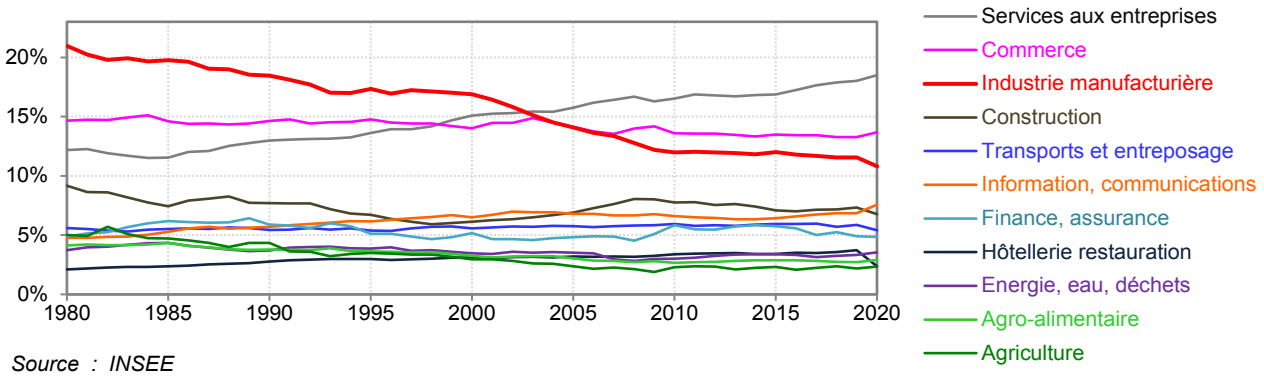
Il s'agit bien ici de **pourcentages du PIB, et non de valeurs absolues.** Dans l'interprétation économique, il faut donc tenir compte du fait que **le PIB par habitant, en monnaie constante, a été multiplié par 1,5** entre 1980 et 2020, et le PIB total (compte tenu de la croissance de la population) par1,9.

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



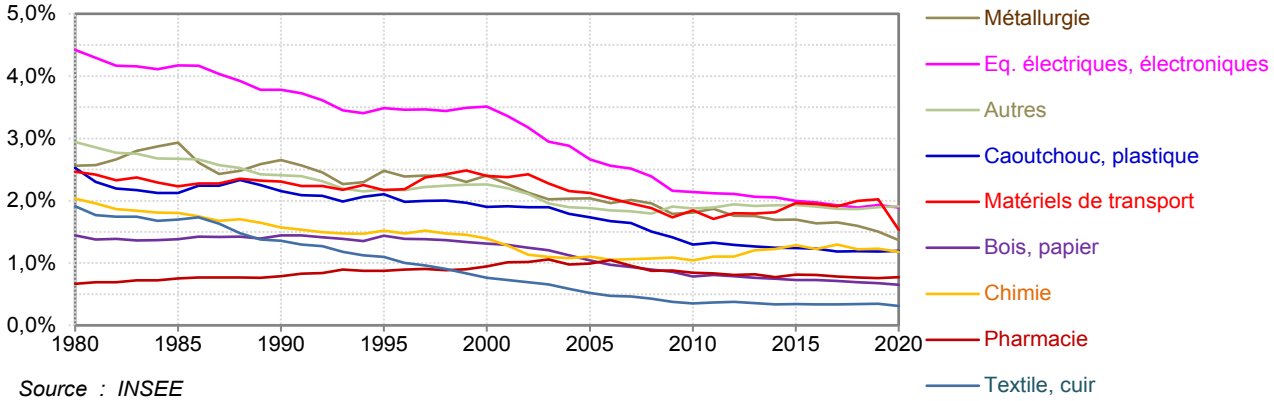
Source : INSEE

▶ 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

Les tendances générales sont celles que l'on observait depuis 40 ans. La crise sanitaire de 2020 a cependant eu des conséquences particulièrement notables sur certaines branches :

Premier graphique. Il concerne l'ensemble de l'économie. En 2020, les services des administrations ont pris une importance croissante, à l'inverse de l'industrie et du commerce et de l'hotellerie , qui ne représentent respectivement plus que 11% et 12% de la valeur ajoutée totale.

Second graphique. Il concerne la seule valeur ajoutée marchande (donc hors administrations). Le poids de chaque branche a évolué en 2020 : hormis les services aux entreprises qui ont progressé, l'industrie manufacturière a continué sa décroissance. A souligner la baisse en un an de près de 61% de l'hôtellerie-restauration.

Troisième graphique. Il concerne la valeur ajoutée de certains secteurs de la production industrielle qui a décliné à des rythmes divers au cours des 30 dernières années : en 2020, la baisse la plus importante est celle de la fabrication des matériels de transport qui atteint près de 30% par rapport à 2019.

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.

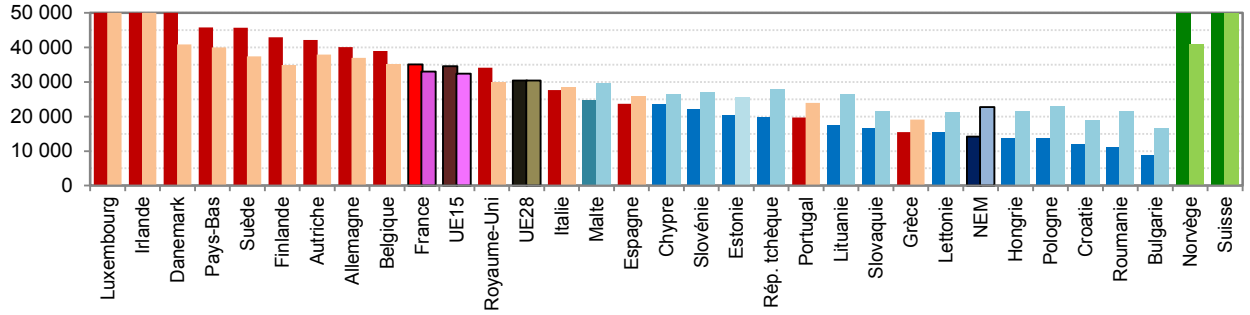
Le tableau et le graphique ci-dessous fournissent les données pour l'année 2020, respectivement en euros courants et en SPA courants par habitant.

▶ Union européenne : produit intérieur brut en 2020 (Le Royaume-Uni est encore considéré dans l'UE)

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	39 017	450	35 325	407	21%
	BG	Bulgarie	7,0	8 724	61	16 759	116	20%
	CZ	République tchèque	10,7	19 973	214	28 084	300	21%
	DK	Danemark	5,8	53 093	309	40 862	238	25%
X	DE	Allemagne	83,2	40 067	3 332	37 017	3 079	19%
X	EE	Estonie	1,3	20 442	27	25 699	34	20%
X	IE	Irlande	5,0	73 826	367	62 780	312	23%
X	EL	Grèce	10,7	15 471	166	19 155	205	23%
X	ES	Espagne	47,3	23 662	1 120	25 933	1 227	21%
X	FR	France	64,9	35 116	2 279	32 982	2 140	20%
	HR	Croatie	4,1	12 100	49	18 821	76	25%
X	IT	Italie	59,6	27 692	1 652	28 421	1 695	22%
X	CY	Chypre	0,9	23 649	21	26 657	24	19%
X	LV	Lettonie	1,9	15 377	29	21 242	41	21%
X	LT	Lituanie	2,8	17 463	49	26 590	74	21%
X	LU	Luxembourg	0,6	102 447	64	82 997	52	17%
	HU	Hongrie	9,8	13 873	136	21 618	211	27%
X	MT	Malte	0,5	24 922	13	29 656	15	18%
X	NL	Pays-Bas	17,4	45 780	797	39 988	696	21%
X	AT	Autriche	8,9	42 193	376	37 923	338	20%
	PL	Pologne	38,0	13 739	522	22 961	872	23%
X	PT	Portugal	10,3	19 688	203	23 947	247	23%
	RO	Roumanie	19,3	11 269	218	21 695	419	24%
X	SI	Slovénie	2,1	22 090	46	26 944	56	22%
X	SK	Slovaquie	5,5	16 692	91	21 659	118	20%
X	FI	Finlande	5,5	42 978	237	34 940	193	24%
	SE	Suède	10,3	45 728	472	37 425	387	25%
	UK	Royaume-Uni	67,0	34 172	2 290	30 090	2 017	20%
	UE 15	Union européenne à 15	408,2	34 576	14 113	32 417	13 232	
	NEM	Nouveaux Etats membres (13)	103,7	14 215	1 475	22 727	2 358	
	UE 28	Union européenne à 28	511,9	30 450	15 588	30 454	15 590	
	NO	*Norvège*	*5,4*	*59 223*	*318*	*41 000*	*220*	*25%*
	CH	*Suisse*	*8,6*	*76 223*	*656*	*50 178*	*432*	*8%*

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

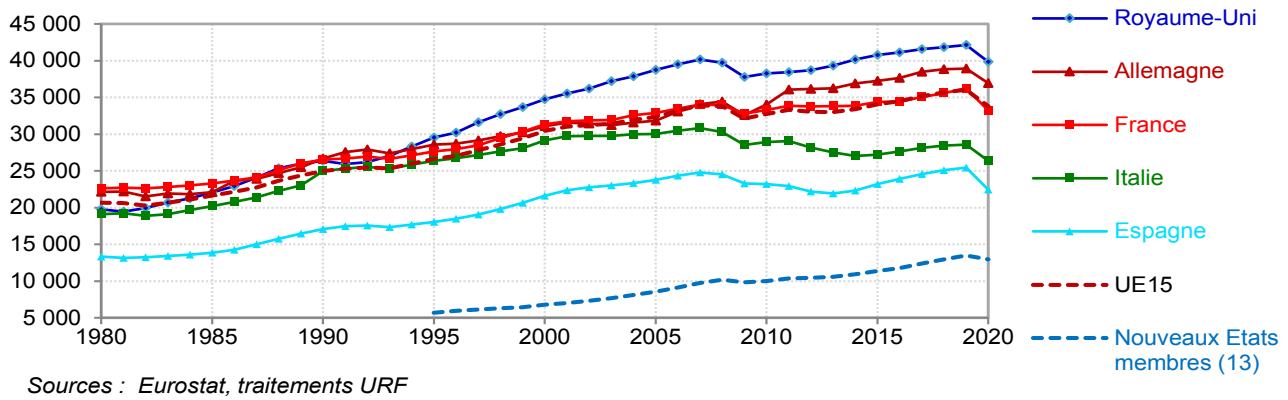
▶ Union européenne : produit intérieur brut par habitant en 2020
(foncé : en euros; clair : en standard de pouvoir d'achat)



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

Le Royaume-Uni est compté dans l'UE15 en 2020

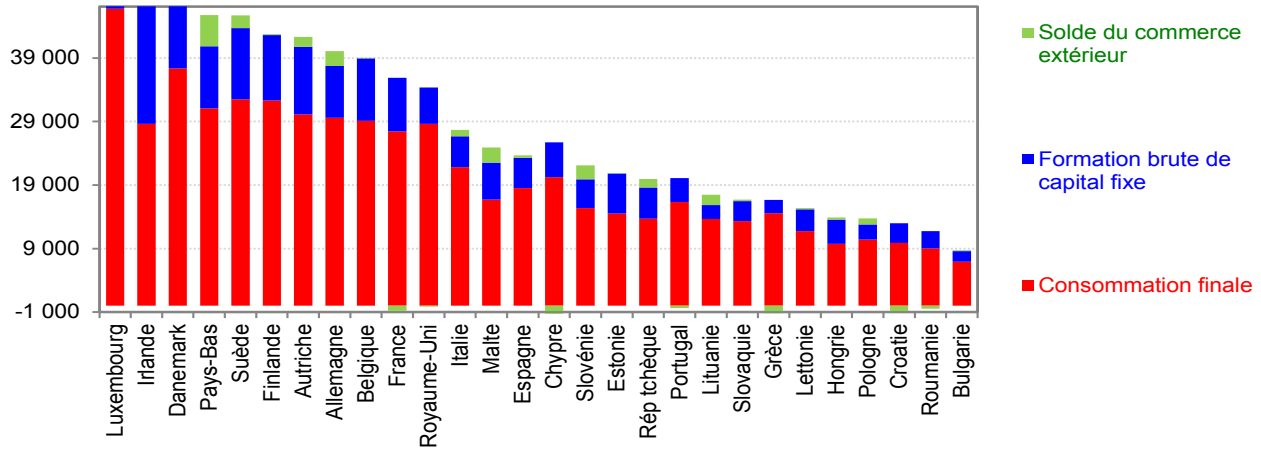
Ce graphique montre l'évolution depuis 1980 du PIB par habitant « en volume base 2015 » dans l'UE (UE 15 et NEM) ainsi que dans quelques pays de l'UE 15. Sur longue période et jusqu'à une période récente, les courbes s'écartaient peu d'une tendance linéaire. Pour l'UE 15 dans son ensemble, la croissance 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 constatait à nouveau une légère croissance variable selon les pays.

La crise de la Covid 19 en 2020 a entrainé une baisse très importante du PIB par habitant pour tous les pays européens: en moyenne, l'UE15 (avec le Royaume-Uni) a été plus touchée que les NEM (respectivement -6% et -4%), avec des baisses de prés de 12% pour l'Espagne, de plus de 8% pour la France et l'Italie et de 5% pour l'Allemagne.

Décomposition simplifiée du PIB

▶ Union européenne : composantes (simplifiées) du PIB en 2020 (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.

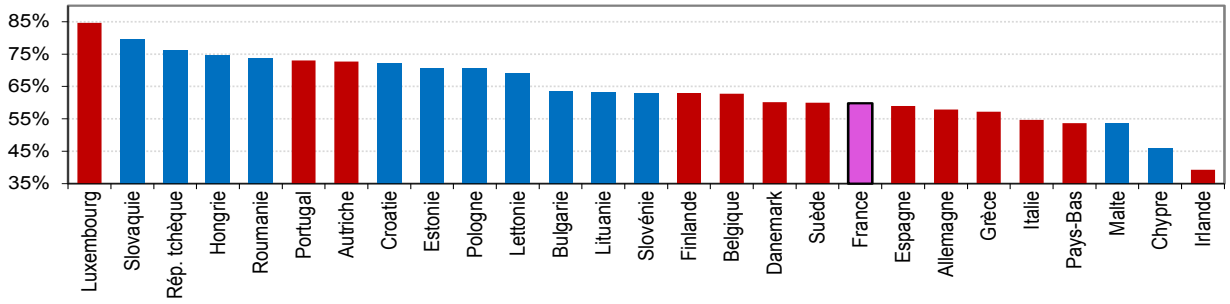
Commerce extérieur en Europe : part de l'Union européenne à 27

▶ Echanges de biens en 2020 (milliards d'euros)

		Importations				Exportations				Balance commerciale			
		de l'UE 27	des pays tiers	(dont UK)	part de l'UE	vers l'UE 27	vers pays tiers	(dont vers UK)	part de l'UE	avec UE 27	avec pays tiers	(dont avec UK)	totale
BE	Belgique	212	135	14	61%	237	131	28	64%	25	-4	14	21
BG	Bulgarie	19	12	0	61%	18	10	1	66%	0	-2	0	-3
CZ	République tchèque	108	41	3	73%	134	34	7	80%	25	-6	4	19
DK	Danemark	59	27	3	69%	49	46	5	52%	-10	19	2	9
DE	Allemagne	647	377	38	63%	635	572	67	53%	-12	195	29	183
EE	Estonie	11	4	0	75%	9	5	0	66%	-2	1	0	-1
IE	Irlande	33	53	24	38%	64	93	14	41%	31	40	-9	71
EL	Grèce	28	21	1	57%	18	13	1	57%	-10	-8	0	-18
ES	Espagne	162	123	10	57%	164	104	18	61%	2	-18	8	-16
FR	France	337	173	20	66%	229	198	27	54%	-108	25	8	-83
HR	Croatie	18	5	0	77%	10	5	0	67%	-8	0	0	-8
IT	Italie	215	155	8	58%	222	212	22	51%	6	57	14	64
CY	Chypre	4	3	1	58%	1	2	0	34%	-4	-1	0	-5
LV	Lettonie	12	4	0	76%	9	5	1	62%	-3	1	0	-2
LT	Lituanie	20	9	1	71%	16	13	1	56%	-4	4	0	0
LU	Luxembourg	16	2	0	89%	10	2	0	80%	-7	0	0	-6
HU	Hongrie	71	29	2	71%	82	23	3	78%	11	-7	2	4
MT	Malte	3	2	0	57%	1	1	0	50%	-1	-1	0	-2
NL	Pays-Bas	217	305	22	42%	388	202	45	66%	172	-103	23	69
AT	Autriche	116	35	2	77%	101	46	4	69%	-15	11	2	-3
PL	Pologne	151	74	5	67%	175	62	14	74%	24	-11	8	12
PT	Portugal	51	17	2	75%	38	15	3	71%	-12	-2	1	-14
RO	Roumanie	59	21	1	74%	46	16	2	74%	-13	-5	1	-19
SI	Slovénie	22	15	0	59%	26	13	1	67%	5	-2	0	2
SK	Slovaquie	59	14	1	80%	59	16	3	79%	0	1	2	1
FI	Finlande	43	17	2	72%	31	26	2	54%	-11	10	1	-2
SE	Suède	89	42	6	68%	71	65	7	52%	-18	23	1	5
UE 27	**Union européenne à 27**	**2 781**	**1 714**	**167**	**62%**	**2 843**	**1 932**	**278**	**60%**	**62**	**217**	**110**	**279**

Sources : Eurostat, traitements URF

▶ Part des échanges de biens au sein de l'UE dans le commerce extérieur des Etats membres en 2020 (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 de l'UE27 échangent des biens entre eux pour plus de 60% de leurs échanges (et pour 5% avec le Royaume-Uni), 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 ttitre d'exemple, le commerce entre l'Allemagne, la France et le Benelux représente 27% des échanges intérieurs à l'UE27 en valeur et 41% 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.

Commerce extérieur en Europe : structure

▶ Echanges de biens entre Etats de l'Union européenne en 2020 (milliards d'euros)

	Royaume-Uni	Irlande	France	Espagne Portugal	Benelux	Allemagne	Autriche croatie Slovénie	Italie Malte	Suède Danemark	R. tchéque Slovaquie Hongrie	Grèce Chypre	Finlande pays baltes	Pologne	Roumanie Bulgarie
Royaume-Uni		21	26	18	60	57	4	17	11	10	2	4	10	2
Irlande			13	5	35	27	1	7	3	3	2	1	2	1
France				86	150	151	13	76	17	28	4	6	22	10
Espagne Portugal				34	55	85	7	46	11	16	4	5	14	7
Benelux					111	337	22	70	50	43	7	21	40	12
Allemagne							122	117	70	176	9	29	130	38
Autriche Croatie Slovénie							12	29	6	42	2	3	14	8
Italie Malte								1	14	28	8	6	22	18
Suède Danemark									19	12	1	28	18	2
R. tchèque Slovaquie Hongrie										41	2	5	44	20
Grèce Chypre											2	1	2	5
Finlande pays baltes												16	12	1
Pologne														9
Roumanie Bulgarie														5

Sources : Eurostat, traitements URF *Total : 2808 milliards d'euros pour l'UE27 et 242 milliards d'euros pour l'UK avec l'UE27*

▶ Echanges de biens entre Etats de l'Union européenne en 2020 (millions de tonnes)

	Royaume-Uni	Irlande	France	Espagne Portugal	Benelux	Allemagne	Autriche croatie Slovénie	Italie Malte	Suède Danemark	R. tchéque Slovaquie Hongrie	Grèce Chypre	Finlande pays baltes	Pologne	Roumanie Bulgarie
Royaume-Uni		14	8	11	42	16	2	5	8	1	1	4	3	1
Irlande			2	2	5	2	0	1	1	0	0	1	0	0
France				51	125	56	3	31	6	5	2	4	6	3
Espagne Portugal				29	28	22	2	21	7	3	3	4	5	4
Benelux					155	313	8	22	28	10	3	18	15	5
Allemagne							55	36	34	53	2	13	55	7
Autriche Croatie Slovénie							14	30	2	41	2	1	7	4
Italie Malte								2	4	14	6	3	7	6
Suède Danemark									13	2	1	27	8	1
R. tchèque Slovaquie Hongrie										29	1	2	42	14
Grèce Chypre											2	0	1	8
Finlande pays baltes												21	11	0
Pologne														4
Roumanie Bulgarie														8

Sources : Eurostat, traitements URF *Total : 1605 millions de tonnes pour l'UE27 et 105 millions de tonnes pour l'UK avec l'UE27*

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

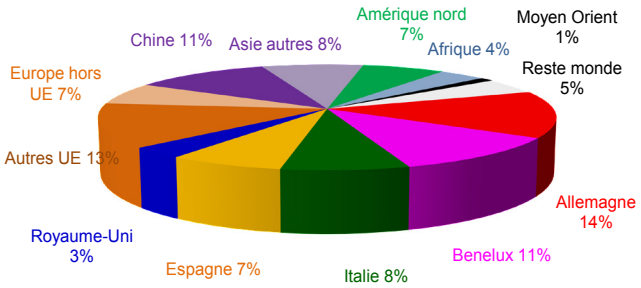
Commerce extérieur de la France

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 2020, les importations de biens s'élèvent à 500 milliards d'euros et les exportations de biens à 418 milliards d'euros. La balance commerciale (*) est donc déficitaire de 82 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.

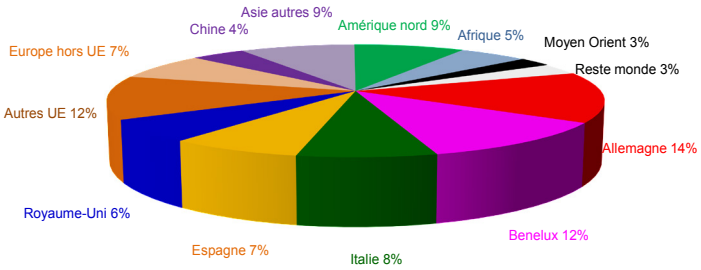
▶ Structures des échanges de biens par pays et par produits en valeur : année 2020

Structure géographique des importations



Source : Douanes

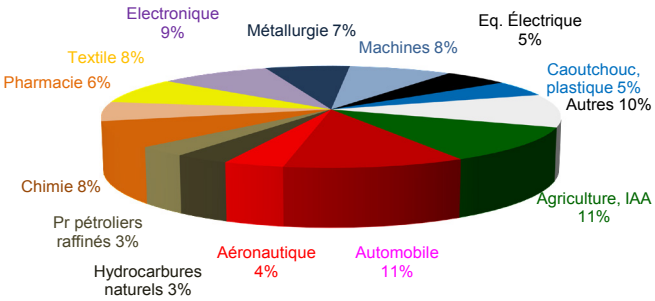
Structure géographique des exportations



Source : Douanes

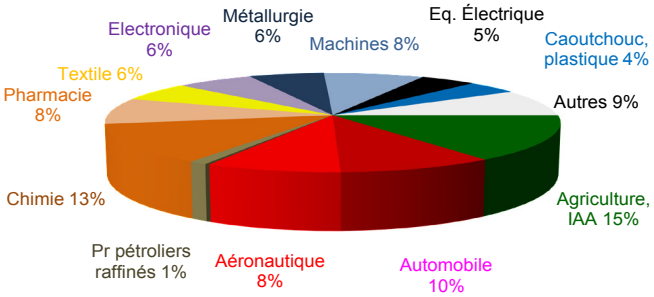
Que ce soit en importations ou en exportations, la France échange environ 50% des biens avec les pays frontaliers dont le Royaume-Uni (respectivement 46 et 51%).

Structure des importations par produits



Source : Douanes

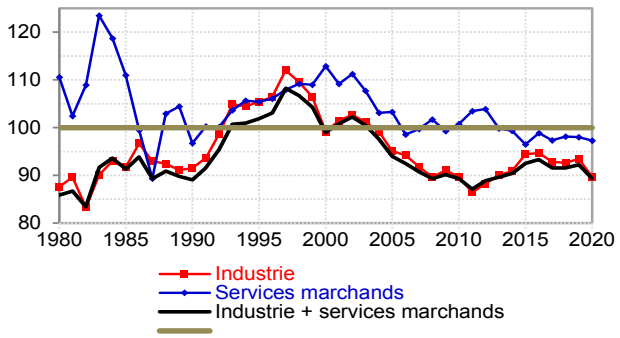
Structure des exportations par produits



Source : Douanes

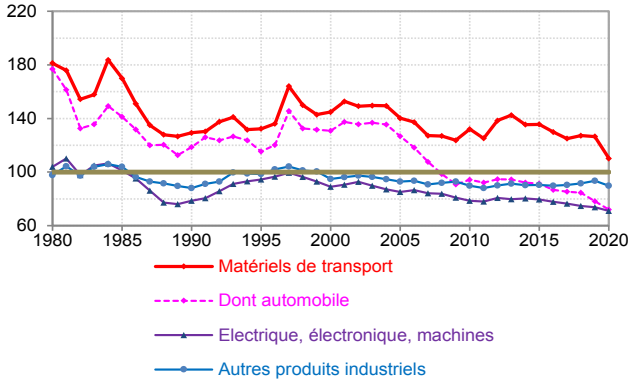
Les importations énergétiques représentent environ 38 milliards d'euros, en forte baisse par rapport à 2019, du fait de la baisse d'achats d'hydrocarbures naturels et de pétrole raffiné due à la baisse d'activité en 2020 liée à la crise sanitaire ; cette baisse en valeur a été accentuée cette année par la chute du prix du pétrole.

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 90. En détaillant plus précisément, on constaterait que trois secteurs de l'industrie dépassent 100 : la construction aéronautique (189), la chimie (131) et la pharmacie (117). Tous les autres secteurs industriels ont un taux de couverture inférieur à 100, du textile (62) aux machines (82) et à la construction automobile (72).

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)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Transport routier de marchandises	19,8	19,7	19,9	20,5	21,1	22,1	22,8	23,7	23,7	nd	nd
Transport routier et urbain de voyageurs	13,2	13,2	13,6	14,2	14,3	14,8	15,1	15,6	15,9	nd	nd
Transport ferroviaire	5,0	5,5	5,6	5,5	5,6	5,7	5,8	5,8	5,5	nd	nd
Transport fluvial et maritime	2,4	0,8	1,7	1,6	2,1	2,2	1,3	1,7	1,2	0,7	nd
Transport aérien	5,9	5,7	6,0	6,1	6,2	7,4	7,3	7,2	6,9	7,7	nd
Auxiliaires de transport et autres	28,0	29,2	29,4	28,8	30,0	30,3	31,4	31,6	33,5	36,1	nd
Total valeur ajoutée branche transports	74	74	76	77	79	82	84	86	87	92	81
Transport routier de marchandises pour compte propre des entreprises	25	28	27	29	31	34	38	39	27	27	26
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)	131	138	136	133	132	132	137	145	154	157	134
Dépenses des administrations	49	50	51	53	52	51	49	52	53	55	56
Valeur ajoutée totale du transport	**281**	**291**	**292**	**294**	**296**	**302**	**310**	**323**	**324**	**334**	**299**
Produit intérieur brut (PIB)	***1 995***	***2 058***	***2 089***	***2 117***	***2 150***	***2 198***	***2 234***	***2 295***	***2 363***	***2 438***	***2 303***

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

▶ Contribution au PIB (pourcentages)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total valeur ajoutée branche transports	3,7%	3,6%	3,6%	3,6%	3,7%	3,8%	3,7%	3,7%	3,7%	3,8%	3,5%
Transport routier de marchandises pour compte propre des entreprises	1,3%	1,3%	1,3%	1,4%	1,5%	1,6%	1,7%	1,7%	1,2%	1,1%	1,1%
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)	6,5%	6,7%	6,5%	6,3%	6,1%	6,0%	6,1%	6,3%	6,5%	6,5%	5,8%
Dépenses des administrations	2,4%	2,4%	2,4%	2,5%	2,4%	2,3%	2,2%	2,2%	2,3%	2,3%	2,4%
Valeur ajoutée totale	**14,1%**	**14,1%**	**14,0%**	**13,9%**	**13,8%**	**13,7%**	**13,9%**	**14,1%**	**13,7%**	**13,7%**	**13,0%**

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

Les estimations des dépenses de transport (tableau en page 122) 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 2020 de 13%, 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)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Achats des véhicules	42,0	43,5	40,0	37,4	37,2	39,6	42,7	45,1	46,4	46,6	**39,0**
Automobiles	*37,6*	*39,0*	*35,8*	*33,4*	*33,3*	*35,4*	*38,1*	*40,1*	*41,1*	*41,2*	*33,1*
Autres véhicules (*)	*4,4*	*4,4*	*4,2*	*3,9*	*4,0*	*4,2*	*4,6*	*5,0*	*5,2*	*5,5*	*5,8*
Utilisation des véhicules	82,5	87,5	88,4	87,9	86,9	85,3	86,5	92,2	99,8	102,5	**86,8**
Pièces détachées, accessoires	*4,8*	*4,9*	*4,7*	*4,7*	*4,8*	*4,9*	*5,1*	*5,4*	*5,6*	*5,9*	*5,6*
Carburants et lubrifiants	*34,8*	*39,0*	*40,3*	*38,8*	*37,4*	*34,5*	*33,6*	*36,5*	*41,1*	*40,8*	*31,0*
Entretien et réparations	*29,4*	*29,6*	*28,9*	*29,7*	*29,6*	*30,4*	*31,9*	*34,0*	*36,1*	*37,9*	*35,4*
Autres services	*13,5*	*14,0*	*14,4*	*14,7*	*15,1*	*15,4*	*15,9*	*16,4*	*17,0*	*17,9*	*14,7*
Assurances automobile	6,1	6,6	7,2	7,6	7,7	7,6	7,8	7,9	8,3	8,4	**8,7**
Total transports individuels	**130,6**	**137,6**	**135,5**	**132,9**	**131,8**	**132,5**	**137,0**	**145,2**	**154,4**	**157,5**	**134,4**

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

Source : INSEE

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

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Transport ferroviaire	4,8	5,1	5,2	5,2	5,1	5,0	4,9	5,4	5,3	5,4	**2,8**
Transport en commun par route	6,4	6,3	6,5	6,6	6,9	7,1	7,5	7,9	8,3	8,6	**5,5**
dont taxis	*1,2*	*1,1*	*1,2*	*1,2*	*1,3*	*1,4*	*1,5*	*1,7*	*1,9*	*2,0*	***1,5***
Transport aérien	8,6	9,1	9,5	9,7	10,0	10,3	10,0	10,8	11,6	12,3	**3,5**
Transports urbains	3,1	3,3	3,5	3,6	3,8	3,9	3,9	4,1	4,2	4,3	**2,4**
Autres transports en commun	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3	**0,9**
Total transports en commun	**24,1**	**25,0**	**25,8**	**26,3**	**27,0**	**27,5**	**27,5**	**29,5**	**30,7**	**31,8**	**15,0**

Source : INSEE

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

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Dépense de consommation finale des ménages (Mrd€)	1 065	1 091	1 101	1 113	1 123	1 142	1 165	1 192	1 225	1 257	**1 175**
Dépense de consommation en transports individuels	*12,3%*	*12,6%*	*12,3%*	*11,9%*	*11,7%*	*11,6%*	*11,8%*	*12,2%*	*12,6%*	*12,5%*	*11,4%*
Dépense de consommation en transports en commun	*2,3%*	*2,3%*	*2,3%*	*2,4%*	*2,4%*	*2,4%*	*2,4%*	*2,5%*	*2,5%*	*2,5%*	*1,3%*
Dépense de consommation en transports	**14,5%**	**14,9%**	**14,7%**	**14,3%**	**14,1%**	**14,0%**	**14,1%**	**14,7%**	**15,1%**	**15,1%**	**12,7%**

Source : INSEE

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

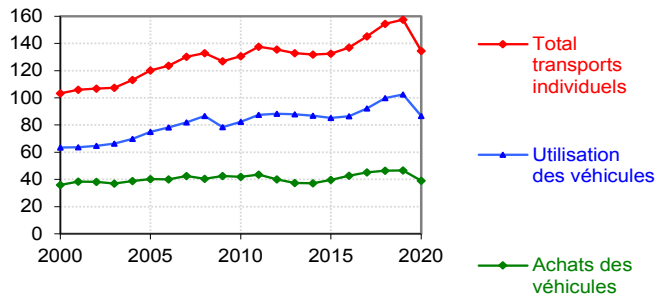
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Population (millions)	62,9	63,2	63,5	63,8	64,1	64,4	64,7	64,9	64,9	64,9	**65,1**
Nombre de ménages (millions)	***27,2***	***27,5***	***27,7***	***27,9***	***28,2***	***28,4***	***28,6***	***28,8***	***29,0***	***29,3***	***29,6***
Personnes par ménage	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,2	2,2	**2,2**
Dépense de transport individuel	**4,8**	**5,0**	**4,9**	**4,8**	**4,7**	**4,7**	**4,8**	**5,0**	**5,3**	**5,4**	**4,5**
Achats des véhicules (*)	*1,5*	*1,6*	*1,4*	*1,3*	*1,3*	*1,4*	*1,5*	*1,6*	*1,6*	*1,6*	*1,3*
Utilisation des véhicules	*3,0*	*3,2*	*3,2*	*3,1*	*3,1*	*3,0*	*3,0*	*3,2*	*3,4*	*3,5*	*2,9*
Assurance automobile	*0,2*	*0,2*	*0,3*	*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**	**1,0**	**1,0**	**1,0**	**1,0**	**1,1**	**1,1**	**0,5**
Dépense de transport totale	**5,7**	**5,9**	**5,8**	**5,7**	**5,6**	**5,6**	**5,7**	**6,1**	**6,4**	**6,5**	**5,1**

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

Source : INSEE

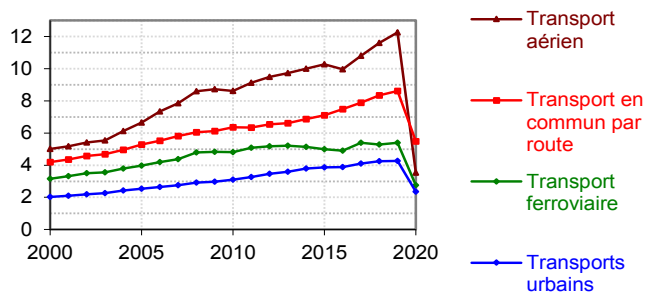
Dépense de consommation des ménages en transport

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



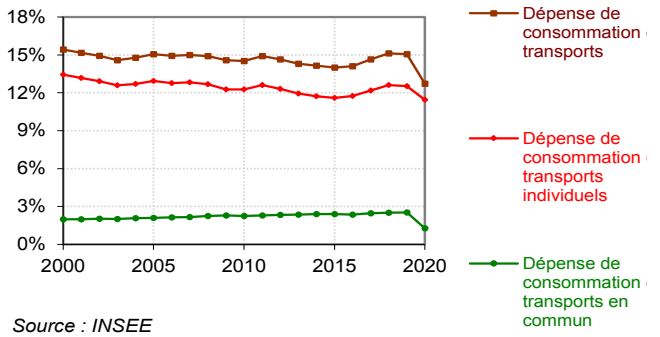
Source : INSEE

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



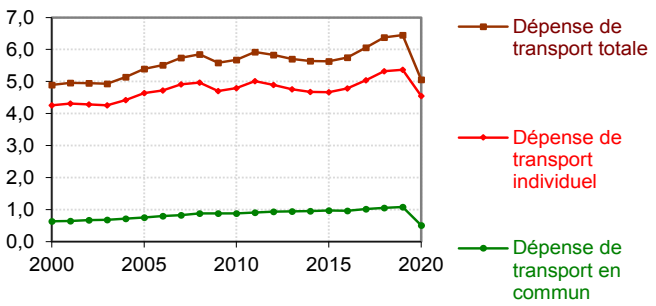
Source : INSEE

▶ Part dans la dépense de consommation totale (pourcentages)



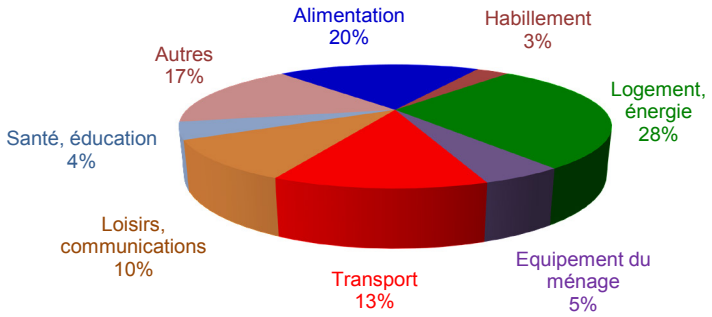
Source : INSEE

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



Source : INSEE

▶ Structure de la dépense de consommation des ménages en 2020



Source : INSEE

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

Les dépenses en **transports individuels** comportent :

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

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

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

La part de la dépense des ménages en transports représente, par rapport à leur dépense de consommation finale, environ 13 % (« coefficient budgétaire » des transports), en forte baisse par rapport à 2019.

(*) 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 « transfert sociaux ».

Dépense nationale de transport

Dépenses des administrations publiques en transport

▶ Dépenses des administrations publiques centrales pour le transport

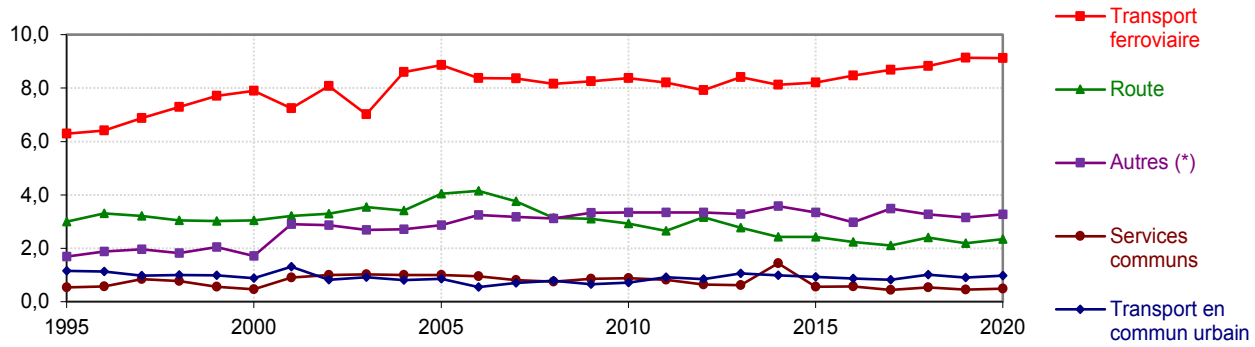
Administrations publiques centrales (APUC) : l'Etat et ses organismes centraux
(milliards d'euros courants TTC)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
APUC dépenses de fonctionnement en transport										
Transport en commun urbain	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	**0,7**
Route	1,3	1,4	1,4	1,3	1,3	1,2	1,1	1,3	1,2	**1,3**
Transport ferroviaire	7,5	7,6	7,5	7,5	7,5	7,6	7,8	7,9	8,1	**8,0**
Autres (*)	2,6	2,6	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,6	2,6	**2,6**
Services communs	0,8	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4	**0,5**
Total	**12,7**	**12,8**	**12,6**	**12,6**	**12,4**	**12,4**	**12,4**	**13,0**	**13,1**	**13,0**
APUC dépenses d'investissement en transport										
Transport en commun urbain	0,4	0,2	0,4	0,3	0,3	0,2	0,1	0,3	0,2	**0,2**
Route	1,3	1,8	1,3	1,2	1,2	1,1	1,0	1,2	1,0	**1,1**
Transport ferroviaire	0,7	0,3	0,9	0,6	0,7	0,9	0,9	0,9	1,0	**1,2**
Autres (*)	0,8	0,8	0,8	1,0	0,9	0,5	1,0	0,7	0,6	**0,7**
Services communs	0,1	0,0	0,0	0,8	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	**0,0**
Total	**3,2**	**3,1**	**3,5**	**4,0**	**3,1**	**2,7**	**3,1**	**3,0**	**2,7**	**3,2**
APUC dépenses totales en transport										
Transport en commun urbain	0,9	0,8	1,1	1,0	0,9	0,9	0,8	1,0	0,9	**1,0**
Route	2,7	3,2	2,8	2,4	2,4	2,2	2,1	2,4	2,2	**2,3**
Transport ferroviaire	8,2	7,9	8,4	8,1	8,2	8,5	8,7	8,8	9,1	**9,1**
Autres (*)	3,3	3,3	3,3	3,6	3,3	3,0	3,5	3,3	3,1	**3,3**
Services communs	0,8	0,6	0,6	1,4	0,6	0,6	0,4	0,5	0,5	**0,5**
Total	**15,9**	**15,9**	**16,1**	**16,6**	**15,5**	**15,1**	**15,5**	**16,0**	**15,8**	**16,2**
Dont charges de retraite incluses dans les dépenses de fonctionnement										
RATP	*0,5*	*0,6*	*0,6*	*0,6*	*0,6*	*0,6*	*0,7*	*0,7*	*0,7*	*0,7*
Route (Carcept + Fongecfa)	*0,1*	*0,1*	*0,1*	*0,2*	*0,2*	*0,1*	*0,1*	*0,1*	*0,1*	*0,1*
SNCF	*3,3*	*3,4*	*3,4*	*3,4*	*3,3*	*3,3*	*3,3*	*3,4*	*3,3*	*3,4*

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 2020, les dépenses de l'État pour le ferroviaire représentent environ 56% du total et pour la route 14%. Depuis 2014, les dépenses de l'Etat pour le ferroviaire n'ont fait que croitre alors que toutes les autres dépenses stagnaient : ainsi, **au cours des dix dernières années, l'État a dépensé 3,4 fois plus pour le ferroviaire que pour la route .**

Dépenses des administrations publiques en transport

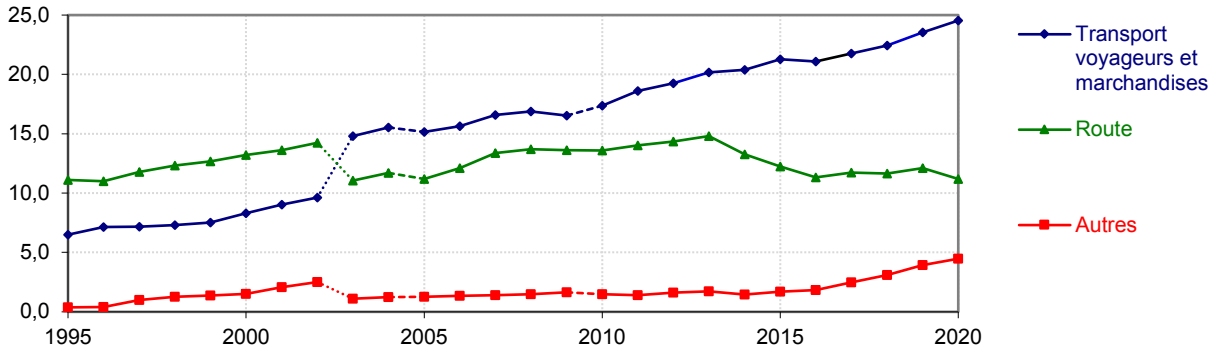
▶ Dépenses des administrations publiques locales pour le transport

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)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
APUL dépenses courantes en transport											
Transport en commun (*)	15,0	15,9	16,2	16,8	17,3	17,8	17,8	18,4	18,4	18,9	**19,6**
Route	4,9	5,1	5,1	5,2	5,1	5,1	4,7	4,8	4,6	4,6	**4,5**
Transport ferroviaire et autres (**)	0,8	0,8	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	**0,8**
Total	**20,6**	**21,7**	**22,0**	**22,7**	**22,9**	**23,4**	**23,0**	**23,7**	**23,5**	**24,2**	**24,9**
APUL dépenses en capital en transport											
Transport en commun (*)	2,4	2,7	3,0	3,3	3,1	3,5	3,3	3,3	4,0	4,6	**4,9**
Route	8,7	9,0	9,2	9,6	8,1	7,2	6,6	7,0	7,1	7,5	**6,7**
Transport ferroviaire et autres (**)	0,7	0,6	0,9	1,1	1,0	1,2	1,3	2,0	2,6	3,3	**3,7**
Total	**11,8**	**12,3**	**13,2**	**14,0**	**12,2**	**11,9**	**11,2**	**12,3**	**13,7**	**15,4**	**15,3**
APUL dépenses totales en transport											
Transport en commun (*)	17,4	18,6	19,3	20,2	20,4	21,3	21,1	21,8	22,4	23,5	**24,5**
Route	13,6	14,0	14,4	14,8	13,3	12,3	11,3	11,7	11,7	12,1	**11,2**
Transport ferroviaire et autres (**)	1,5	1,4	1,6	1,7	1,4	1,7	1,8	2,5	3,1	3,9	**4,5**
Total	**32,4**	**34,0**	**35,2**	**36,7**	**35,1**	**35,2**	**34,2**	**36,0**	**37,2**	**39,6**	**40,2**

Les chiffres du tableau ci-dessus sont hors transferts entre APUL
(*) y compris marchandises à partir de 2010 ; y compris transport scolaire (1,61 Mrd euros en 2020)
(**) 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 rétropolés, 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 6), et ont consacré en 2020 environ 28% de leurs dépenses de transport à l'entretien et à la modernisation de ce réseau. Les départements se sont vus transférer environ 16 000 km de routes nationales ; ce transfert a eu lieu entre 2006 et 2008. L'État compense les dépenses nouvelles correspondantes par des dotations ou des transferts de fiscalité.

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

Dépense nationale de transport

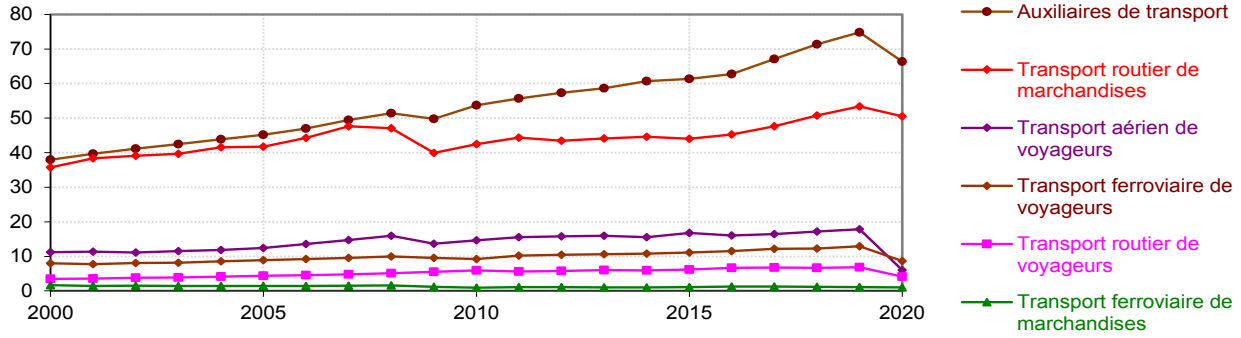
Dépense de transport dans l'économie

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

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Transport routier de marchandises	42,4	44,4	43,4	44,1	44,6	44,0	45,2	47,7	50,8	53,4	50,5
Autres transports de marchandises	4,2	4,3	4,3	4,3	4,2	4,6	4,8	4,7	4,8	5,4	5,1
Transport ferroviaire de marchandises	1,0	1,1	1,1	1,0	1,0	1,1	1,2	1,2	1,2	1,1	1,0
Transport fluvial	0,7	0,7	0,6	0,6	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3
Transport maritime	12,5	12,5	13,8	13,5	14,1	15,1	13,3	15,3	16,0	16,5	17,1
Transport aérien de marchandises	3,3	3,7	4,1	3,8	4,0	3,8	3,5	3,4	3,5	3,3	2,4
Transport facturé de marchandises	**64**	**67**	**67**	**67**	**68**	**69**	**68**	**73**	**77**	**80**	**76**
Transport routier de voyageurs	5,9	5,6	5,8	6,0	6,0	6,2	6,7	6,8	6,7	6,8	4,2
Transport urbain de voyageurs	10,6	10,7	11,3	11,8	12,1	12,8	13,0	13,3	13,4	13,6	10,7
Transports de voyageurs autres (taxis)	4,2	4,0	4,2	4,3	4,3	4,6	4,6	4,9	5,3	5,6	4,5
Transport ferroviaire de voyageurs	9,2	10,2	10,5	10,6	10,7	11,2	11,5	12,2	12,2	12,9	8,7
Transport aérien de voyageurs	14,6	15,5	15,8	16,0	15,5	16,8	16,1	16,5	17,2	17,8	6,0
Transport facturé de voyageurs	**45**	**46**	**47**	**49**	**49**	**51**	**52**	**54**	**55**	**57**	**34**
Auxiliaires de transport	**54**	**56**	**57**	**59**	**61**	**61**	**63**	**67**	**71**	**75**	**66**
Total transport facturé (compte d'autrui)	**162**	**168**	**172**	**175**	**178**	**182**	**183**	**194**	**203**	**212**	**177**
Transport routier de marchandises pour compte propre des entreprises	25	28	27	29	25	25	27	26	27	27	26
"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)"	131	138	136	133	132	132	137	145	154	157	134
Dépenses des administrations	49	50	51	53	52	51	49	52	53	55	56
Dépenses des APUC	*16*	*16*	*16*	*16*	*17*	*15*	*15*	*16*	*16*	*16*	16
Dépenses des APUL	*32*	*34*	*35*	*37*	*35*	*35*	*34*	*36*	*37*	*40*	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.

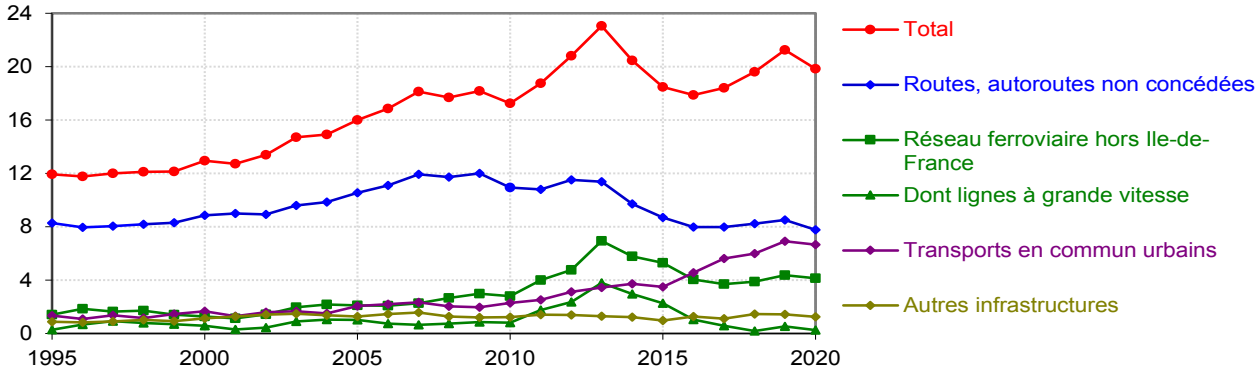
Investissements publics en infrastructures

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

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Routes, autoroutes non concédées	**10,9**	**10,8**	**11,5**	**11,4**	**9,7**	**8,7**	**8,0**	**8,0**	**8,2**	**8,5**	**7,8**
Routes nationales, autoroutes non concédées	*9,3*	*9,5*	*9,7*	*10,0*	*8,5*	*7,2*	*6,6*	*7,0*	*7,1*	*7,5*	*6,7*
Routes départementales et locales	*1,6*	*1,3*	*1,8*	*1,3*	*1,2*	*1,2*	*1,1*	*1,0*	*1,2*	*1,0*	*1,1*
Réseau ferroviaire hors Ile-de-France	**2,8**	**4,0**	**4,8**	**7,0**	**5,8**	**5,3**	**4,0**	**3,7**	**3,9**	**4,4**	**4,1**
Lignes à grande vitesse	*0,8*	*1,8*	*2,4*	*3,8*	*3,0*	*2,3*	*1,0*	*0,6*	*0,2*	*0,6*	*0,3*
Réseau principal hors LGV	*2,0*	*2,2*	*2,4*	*3,2*	*2,8*	*3,0*	*3,0*	*3,1*	*3,7*	*3,8*	*3,9*
Transports en commun urbains	**2,3**	**2,5**	**3,1**	**3,4**	**3,7**	**3,5**	**4,6**	**5,6**	**6,0**	**6,9**	**6,7**
Transilien (RFF Ile-de-France)	*0,5*	*0,6*	*0,6*	*0,9*	*1,0*	*0,9*	*1,2*	*1,7*	*1,2*	*1,3*	*1,1*
RATP	*0,7*	*0,8*	*0,8*	*0,8*	*0,9*	*1,1*	*1,3*	*1,3*	*1,3*	*1,5*	*1,4*
Société de Grand Paris						*0,4*	*0,8*	*1,2*	*1,9*	*2,4*	*2,5*
TCU de province	*1,2*	*1,2*	*1,7*	*1,8*	*1,8*	*1,0*	*1,3*	*1,5*	*1,6*	*1,8*	*1,6*
Autres infrastructures (*)	**1,2**	**1,4**	**1,4**	**1,3**	**1,2**	**1,0**	**1,3**	**1,1**	**1,5**	**1,4**	**1,2**
Total infrastructures de transport	**17,3**	**18,8**	**20,8**	**23,1**	**20,5**	**18,5**	**17,9**	**18,4**	**19,6**	**21,3**	**19,8**

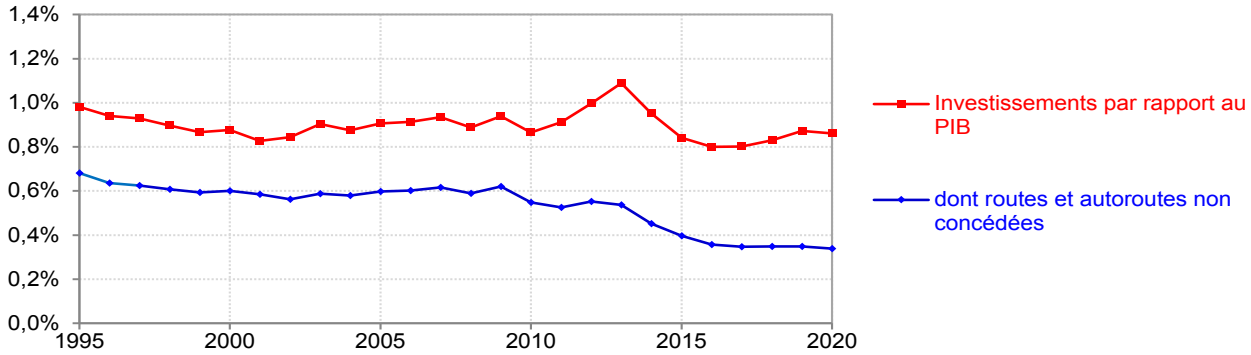
(*) ports, aéroports, voies navigables
Sources : DGFiP, SDES, divers

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



Sources : DGFiP, SDES, divers

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



Sources : DGFiP, SDES, divers

En moyenne, les administrations publiques, 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 recommençaient à croître, mais en 2020, ils ont à nouveau chuté. Les investissements routiers sont quant à eux restés stables depuis 2016.

Le réseau concédé n'est pas pris en compte dans ces chiffres, puisque les investissements correspondants sont exclusivement financés par les usagers via les péages ; à titre indicatif, les investissements correspondants représentent actuellement environ 0,06% du PIB par an.

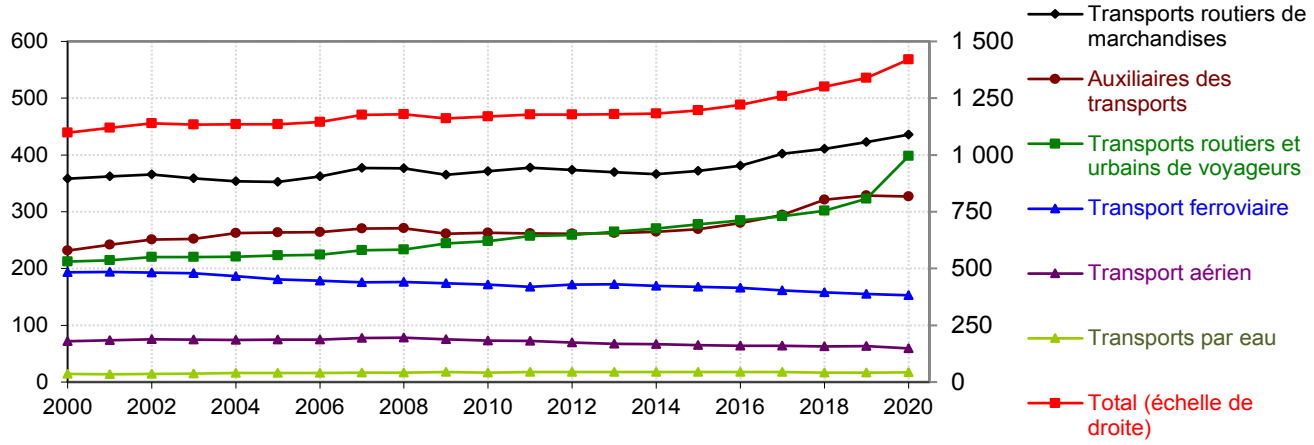
Emploi direct dans les transports

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

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Transport ferroviaire (SNCF et privés)	172	168	171	172	170	168	166	161	158	155	**153**
Transport urbain et routier de voyageurs (**)	248	257	259	265	271	278	285	292	302	323	**398**
dont taxis (***)	*50*	*50*	*52*	*54*	*56*	*59*	*63*	*65*	*84*	*96*	*100*
Transports routiers de marchandises (*)	350	356	352	349	347	352	363	383	391	402	**415**
Transports maritime et fluvial	17	18	17	18	18	17	17	16	17	18	**18**
Transport aérien	73	72	69	68	67	65	64	64	63	63	**60**
Auxiliaires des transports	263	262	261	262	265	269	280	294	321	329	**327**
dont manutention entreposage	*96*	*98*	*100*	*102*	*105*	*106*	*110*	*117*	*122*	*125*	*127*
dont gestion infrastructures	*67*	*66*	*66*	*66*	*64*	*65*	*65*	*65*	*65*	*66*	*64*
dont organisation de transport de fret	*104*	*101*	*98*	*98*	*99*	*99*	*104*	*104*	*109*	*112*	*111*
Agences de voyage	24	24	25	26	27	27	28	29	29	29	**29**
Total emplois directs	**1 168**	**1 178**	**1 177**	**1 180**	**1 182**	**1 196**	**1 220**	**1 259**	**1 300**	**1 339**	**1 420**
Intérimaires	59	55	55	59	65	72	88	105	96	104	**115**

(*) compte d'autrui seul
(**) y compris RATP (44 794 en 2020)
(***) 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 2020 à plus de 1 530 000 personnes (avec les intérimaires).
Sur le total, environ 1 300 000 sont salariés et 230 000 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 24%. Après plusieurs années de stabilité, il recommence à croître depuis 5 ans. surtout dans les transports routiers de marchandises et les activités auxiliaires.

Les chiffres des emplois directs sont à comparer au total des emplois en France, soit environ 26,6 millions (salariés et non-salariés) ; le transport professionnel occupe donc environ 6% 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 2019** (milliers de personnes)

activités de production	470	matières premières et services	246	industrie manufacturière, énergie	139
				services	107
		industrie automobile	224	construction automobile	107
				équipements, accessoires	96
				carrosserie, remorques, caravanes	21
usage de l'automobile	536	ventes de voitures, ventes d'équipements automobiles, réparation, démolition, recyclage, contrôle technique, location courte durée			410
		assurances, experts, crédits, location longue durée (LLD)			90
		distribution de carburants (indépendants, auto entrepreneurs, etc.)			28
		sport, presse, édition, divers			8
transport	1 091	transports routiers de marchandises et de voyageurs, auxiliaires de transports			1 060
		police, enseignement, santé, administration			31
infrastructures	119	construction et entretien des routes			119
TOTAL	**2 216**	**près de 2,2 millions de personnes**			

Source : CCFA

Recettes spécifiques des administrations

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

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Certificats d'immatriculation (cartes grises)	1,9	2,1	2,1	2,0	2,1	2,1	2,2	2,2	2,3	2,3	2,1
Taxe sur les surfaces de stationnement	nc	nc	nc	nc	nc	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Taxes sur l'assurance automobile	3,3	3,4	3,2	3,2	3,3	3,3	3,4	3,4	3,6	3,7	3,8
Taxe sécurité sociale sur l'assurance automobile (1)	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1
Taxe sur les voitures de sociétés	1,0	0,9	1,0	0,9	0,8	0,8	0,7	0,6	0,8	0,8	0,8
Taxe à l'essieu	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
Taxes sur les carburants : TICPE et TVA sur TICPE	28,2	28,6	28,2	28,4	28,2	31,5	33,5	35,4	38,2	37,6	31,2
Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) (2)	0,5	0,52	0,61	0,76	0,69	0,6	0,6	0,6	0,4	0,4	0,3
Fonds d'investissement routier et transports (DOM)	0,5	0,48	0,48	0,50	0,49	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Redevance domaniale (autoroutes concédées) (3)	0,19	0,19	0,20	0,30	0,31	0,33	0,33	0,35	0,35	0,36	0,36
Taxe d'aménagement du territoire (aut. concédées) (4)	**0,54**	**0,54**	**0,54**	**0,54**	**0,57**	**0,56**	**0,56**	**0,52**	**0,47**	**0,52**	**0,46**
Total fiscalité automobile spécifique	**37,3**	**38,0**	**37,4**	**37,8**	**37,6**	**40,9**	**43,0**	**44,9**	**47,9**	**47,5**	**40,9**
Amendes forfaitaires de la circulation (5)	**0,96**	**1,51**	**1,63**	**1,67**	**1,58**	**1,60**	**1,82**	**1,85**	**1,70**	**1,59**	**1,52**

(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 128 et 129) 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 2020 à 40,9 milliards d'euros, en baisse par rapport à 2019 du fait principalement de la consommation de carburant plus faible.

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.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Recettes (milliards d'euros)											
Redevance domaniale	0,19	0,19	0,20	0,30	0,31	0,33	0,33	0,35	0,35	0,36	0,37
Taxe d'aménagement du territoire	0,54	0,54	0,54	0,54	0,57	0,56	0,51	0,52	0,47	0,52	0,46
Amendes radar	0,13	0,18	0,27	0,17	0,20	0,23	0,35	0,41	0,25	0,23	0,17
Subvention budgétaire	1,25	0,97	0,90	0,56	0,66						0,25
Contribution exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes							0,10		0,10	0,06	0,06
TICPE						1,14	0,76	1,12	1,03	1,21	1,59
Divers et Produits exceptionnels	0,02	0,40	0,00	0,00	0,00	0,10			0,04	0,09	
Total	**2,12**	**2,29**	**1,91**	**1,57**	**1,74**	**2,36**	**2,06**	**2,40**	**2,23**	**2,46**	**2,89**
Dépenses (milliards d'euros)											
Routes	0,77	0,87	0,76	0,66	0,70	0,75	0,78	0,81	0,94	0,95	1,08
Ferroviaire	1,05	0,69	0,64	0,73	0,67	0,76	0,85	0,97	0,90	1,08	1,28
Transport en commun urbain	0,19	0,27	0,32	0,35	0,27	0,19	0,21	0,18	0,25	0,28	0,27
Autres (*)	0,14	0,16	0,14	0,17	0,07	0,67	0,23	0,20	0,48	0,16	0,20
Total	**2,16**	**1,98**	**1,86**	**1,91**	**1,71**	**2,37**	**2,07**	**2,16**	**2,57**	**2,46**	**2,82**

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)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
APUC dépenses de fonctionnement	*1,3*	*1,3*	*1,4*	*1,4*	*1,3*	*1,3*	*1,2*	*1,1*	*1,3*	*1,2*	*1,3*
APUL dépenses de fonctionnement	*4,9*	*5,1*	*5,1*	*5,2*	*5,1*	*5,1*	*4,7*	*4,8*	*4,6*	*4,6*	*4,5*
APU dépenses de fonctionnement	**6,2**	**6,4**	**6,5**	**6,7**	**6,4**	**6,3**	**5,9**	**5,8**	**5,8**	**5,9**	**5,7**
APUC dépenses d'investissement	1,6	1,3	1,8	1,3	1,2	1,2	1,1	1,0	1,2	1,0	**1,1**
APUL dépenses d'investissement	*8,7*	*9,0*	*9,2*	*9,6*	*8,1*	*7,2*	*6,6*	*7,0*	*7,1*	*7,5*	*6,7*
APU dépenses d'investissement	**10,4**	**10,3**	**11,0**	**10,9**	**9,3**	**8,3**	**7,6**	**8,0**	**8,2**	**8,4**	**7,8**
APU DÉPENSES TOTALES	**16,5**	**16,7**	**17,5**	**17,6**	**15,7**	**14,7**	**13,6**	**13,8**	**14,1**	**14,3**	**13,5**
APUC dépenses totales	**2,9**	**2,7**	**3,2**	**2,8**	**2,4**	**2,4**	**2,2**	**2,1**	**2,4**	**2,2**	**2,3**
APUL dépenses totales	**13,6**	**14,0**	**14,4**	**14,8**	**13,3**	**12,3**	**11,3**	**11,7**	**11,7**	**12,1**	**11,2**

Sources : DGFiP et SDES

Par suite de changements dans les règles de comptabilité des collectivités locales (voir page 121), 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.

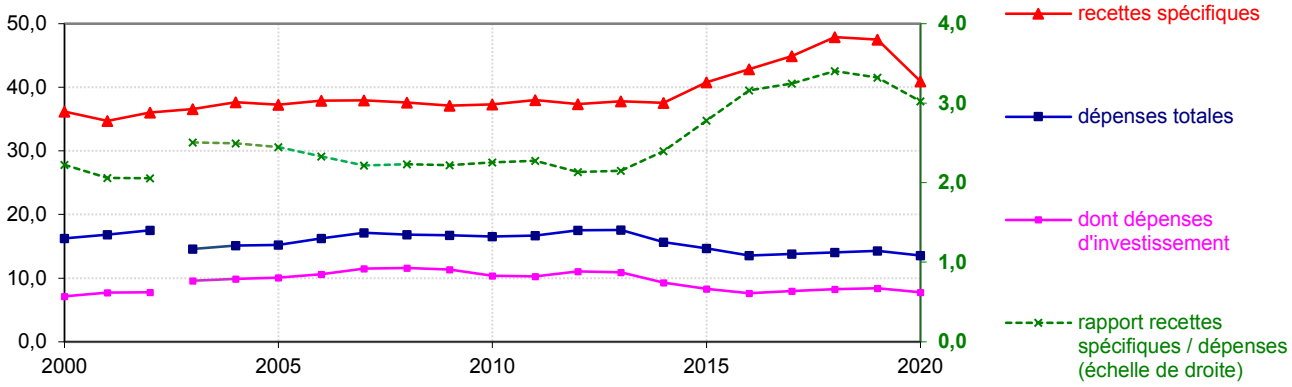
- L'État : gestionnaire de son réseau, il se paye à lui-même la TVA sur les travaux routiers ; il alimente par ailleurs les finances des départements par les «dotations globales» de fonctionnement et d'équipement (au titre du « contrat de croissance et de solidarité »).
- Les régions, qui ne sont pas 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 2020, les dépenses pour la route, ainsi évaluées, se seraient élevées à environ 13,5 milliards d'euros, soit en baisse de 3 milliards d'euros (soit 18%) par rapport à 2010. 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 2020 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)



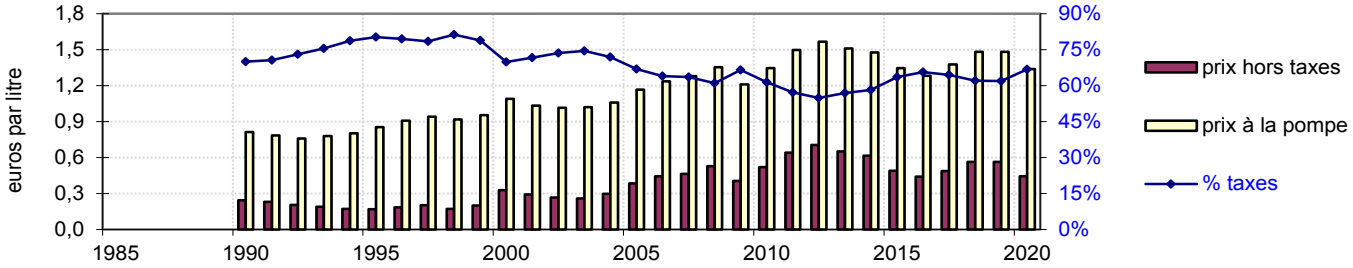
Sources : DGFiP, SDES

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 ou encore que l'excédent apporté par la route s'élève à **plus de 27 milliards d'euros**.

Comptes de la route

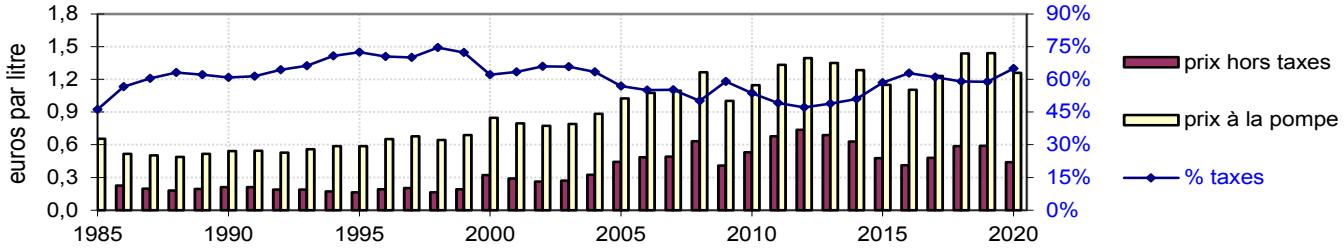
Carburants

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

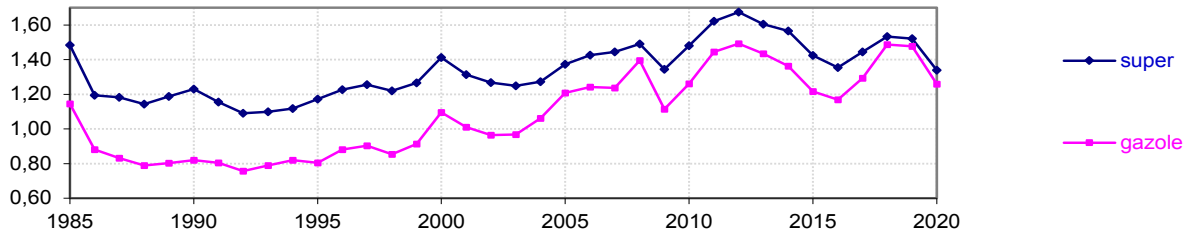


Source : CPDP

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 de la consommation) n'ont pratiquement pas cessé de croitre 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 2020, du fait du fort recul du prix du ptrole brut, les prix moyens ont à nouveau baissé (-10% pour l'essence et -13% pour le gazole), le pourcentage de taxes augmentant corrélativement.

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 de la consommation finale (INSEE)

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

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
voitures particulières	essence	7,8	7,6	7,6	7,4	7,3	7,3	7,1	7,1	7,0	6,9	**6,8**
	gazole	6,6	6,4	6,3	6,2	6,2	6,1	6,0	6,0	5,9	6,0	**5,9**
véhicules utilitaires légers	essence	8,0	8,0	7,9	7,9	7,8	7,8	7,7	7,7	7,6	7,6	**7,5**
	gazole	8,1	8,0	7,9	7,9	7,9	8,0	7,9	7,9	7,8	7,8	**7,8**
véhicules industriels	gazole	35,3	35,1	35,0	34,8	34,6	34,5	33,9	34,1	33,7	33,3	**33,0**
bus et cars	gazole	33,0	32,8	32,8	32,5	32,1	31,8	31,2	31,4	31,1	30,7	**30,4**

Source : SDES

Carburants

▶ Structure des prix des carburants routiers (prix moyens en 2020, euros par litre)

	Supercarburant sans plomb 95	Gazole	GPLc
Prix du carburant routier			
Prix hors taxes	**0,44**	**0,44**	**0,59**
TVA sur prix hors taxes (20%)	0,09	0,09	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	**0,89**	**0,82**	**0,26**
Prix de vente à la pompe	**1,34**	**1,26**	**0,84**
Part des taxes dans le prix de vente (pourcentages)			
Taxes spécifiques (2)	60%	58%	16%
Toutes les taxes	67%	65%	30%
Incidence des taxes sur le prix hors TVA (à titre de comparaison avec le taux normal de TVA de 20%)			
Taxes spécifiques (2)	182%	166%	24%
Toutes les taxes	202%	186%	44%

(1) Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques ; pour le gazole, TICPE de 0,6075 euros / litre au 1er 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 - 2020 (milliards d'euros)

	supercarburant			gazole				total général
	voitures	utilitaires légers	total	voitures	utilitaires légers	poids lourds	total	
TICPE totale	6,0	0,1	**6,0**	9,5	3,3	7,1	**20,0**	**26,0**
TVA sur TICPE	1,2	0,0	**1,2**	1,9	0,7	1,4	**4,0**	**5,2**
dont déductible				0,3	0,5	1,4	**2,2**	**2,2**
dont non déductible	1,2	0,0	**1,2**	1,6	0,2	0,0	**1,8**	**3,0**
TVA sur prix hors taxes	0,8	0,0	**0,8**	1,4	0,5	1,0	**2,9**	**3,7**
dont déductible				0,2	0,3	1,0	**1,6**	**1,6**
dont non déductible	0,8	0,01	**0,8**	1,2	0,1	0,0	**1,3**	**2,1**
Total taxes	**7,9**	**0,1**	**8,0**	**12,8**	**4,5**	**9,6**	**26,9**	**35,0**
Dont taxes spécifiques (1)	**7,1**	**0,1**	**7,2**	**11,4**	**4,0**	**8,6**	**24,0**	**31,2**

(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 2020 aux carburants est le suivant (code général des impôts) :

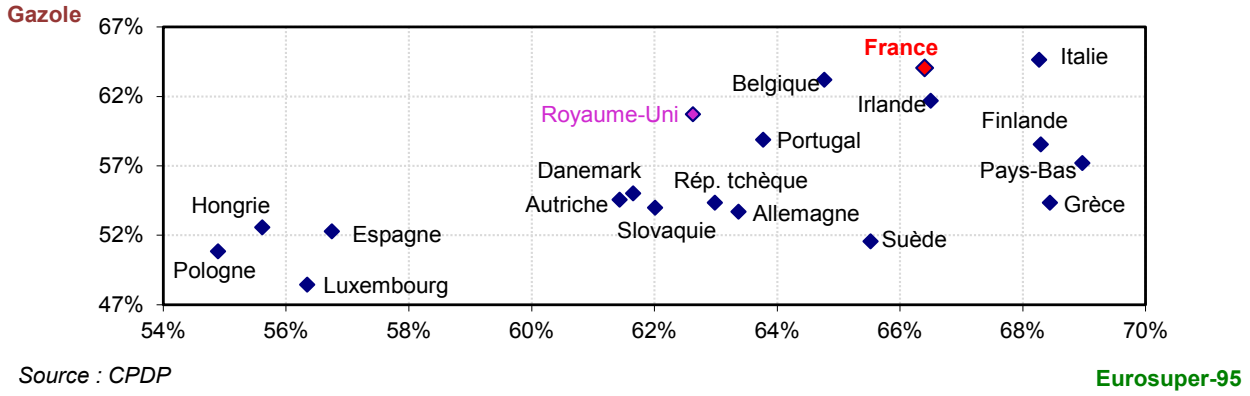
- la TVA sur les essences n'est pas déductible ;
- la TVA sur le gazole est déductible en totalité pour les véhicules utilitaires (véhicules ouvrant droit à déduction) utilisés par des professionnels : transporteurs, entreprises, indépendants ; elle est déductible à 80% pour les voitures (véhicules exclus 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).

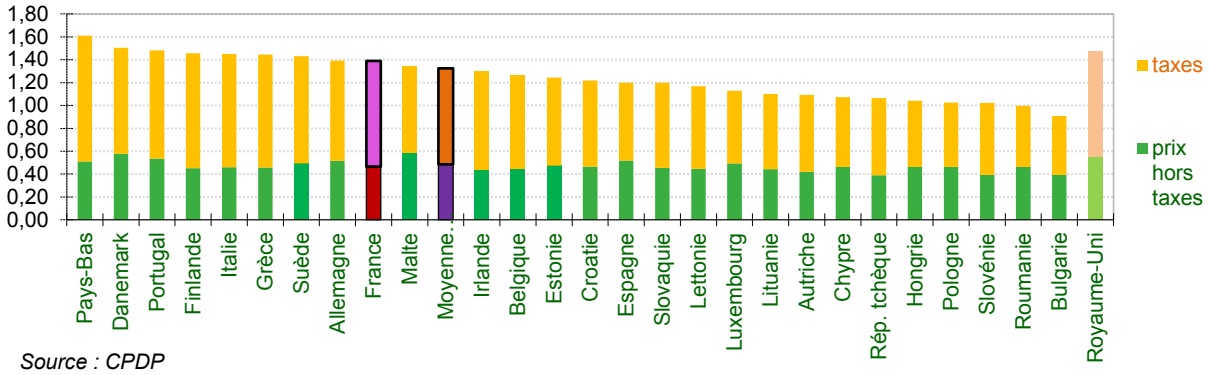
Carburants

Carburants en Union européenne : pourcentages des taxes dans les prix à la pompe (situation en janvier 2021)



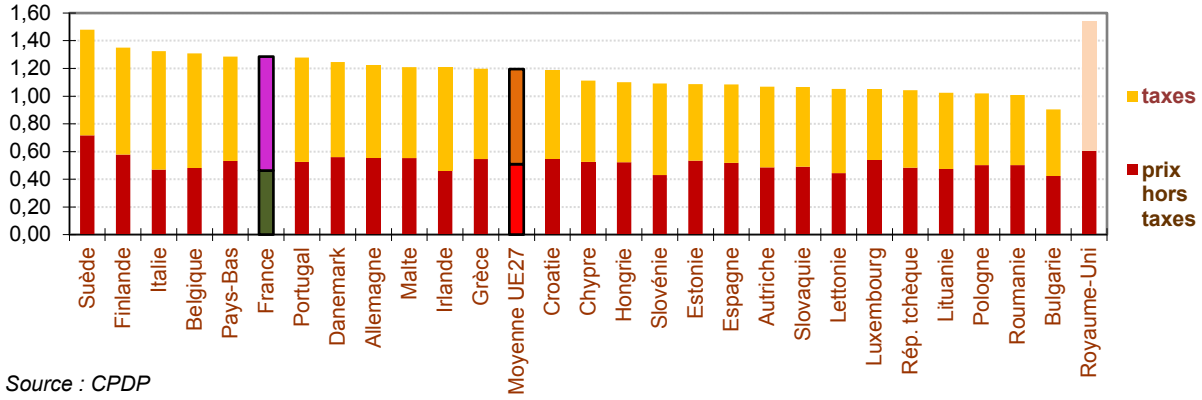
Source : CPDP

Eurosuper-95 : prix et taxes (situation en janvier 2021, euros par litre)



Source : CPDP

Gazole : prix et taxes (situation en janvier 2021, euros par litre)

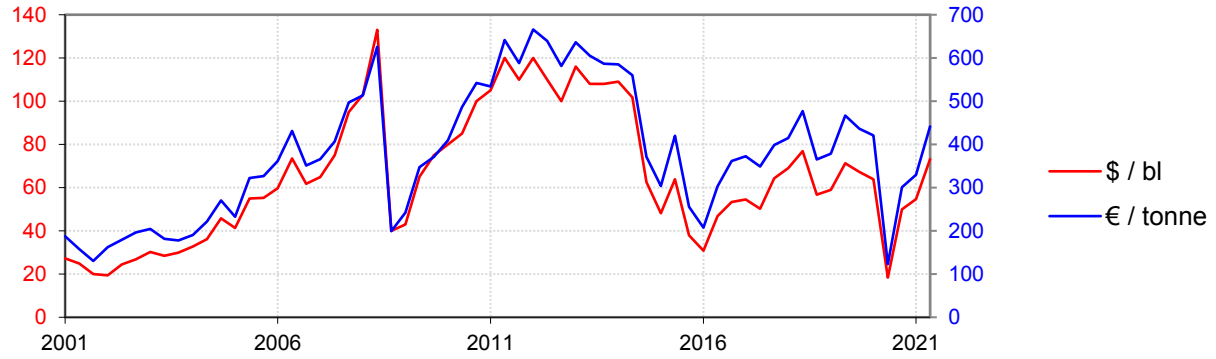


Source : CPDP

En France, le prix du super 95 et surtout 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

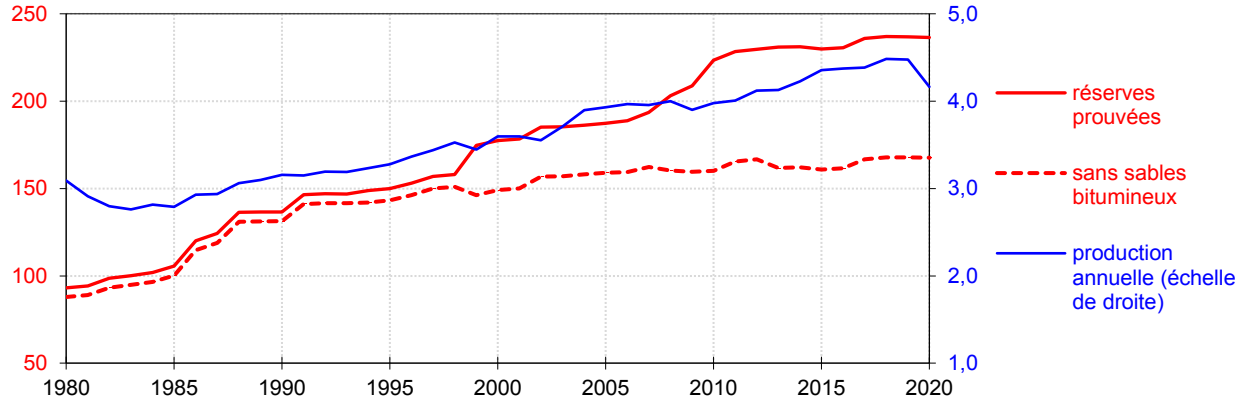
▶ Prix du pétrole brut Brent (dollars US par baril et euros par tonne)



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. Depuis, il remonte régulièrement.

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



Source : BP Statistical review world energy 2021

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 plus de 40 ans de production.

À 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 jusqu'en 2012, la production annuelle croîssait légèrement et continuement depuis. Avec la crise sanitaire, la production mondiale a chuté de 7%.

(*) 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 2020 :

- **9 sociétés privées** réparties en **3 groupes** :
  - Vinci Autoroutes regroupant Autoroutes du sud de la France (ASF) ,Société des autoroutes Esterel, 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)

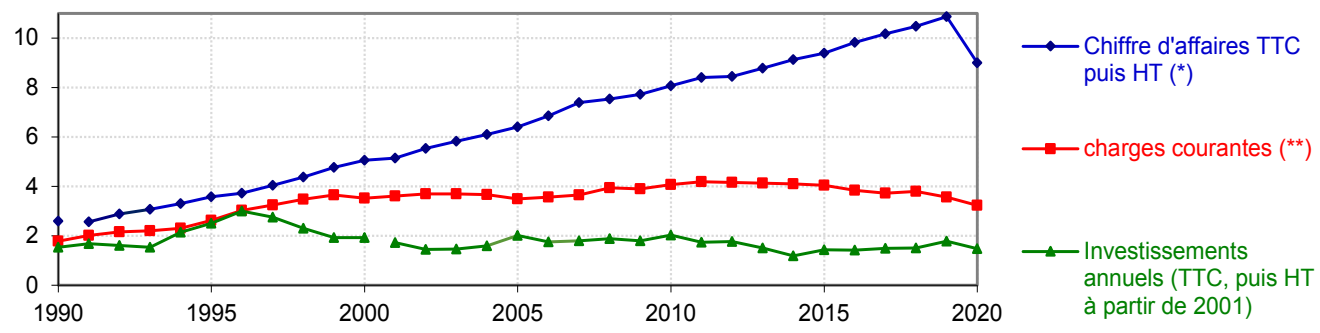
- **2 sociétés publiques** dont l'Etat français détient la majorité du capital :
  - Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF) (État 99,94% depuis sa recapitalisation en novembre 2004)
  - Autoroutes et tunnel du Mont Blanc (ATMB) (État 67,29%)

À fin 2020, ces sociétés gèrent au total environ 9 193 km d'autoroutes et d'ouvrages à péage et emploient environ 12 300 personnes.

Tunnels, grands ouvrages d'art, autoroutes urbaines :
Certaines sociétés d'autoroutes et d'autres concessionnaires sont titulaires de concessions particulières concernant des sections urbaines ou des grands ouvrages : tunnel Maurice Lemaire 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 7 schématise le réseau concédé en service à la fin de 2020.

▶ 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 2020 de près de 9 milliards d'euros hors TVA, en recul de plus de 17% par rapport à 2019.

Les charges courantes (personnel, fonctionnement, entretien et réparations, frais financiers, impôts et taxes) s'élèvent en 2020 à 3,24 milliards d'euros (en recul de 9% par rapport à 2019), dont 1,25 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 126). 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.

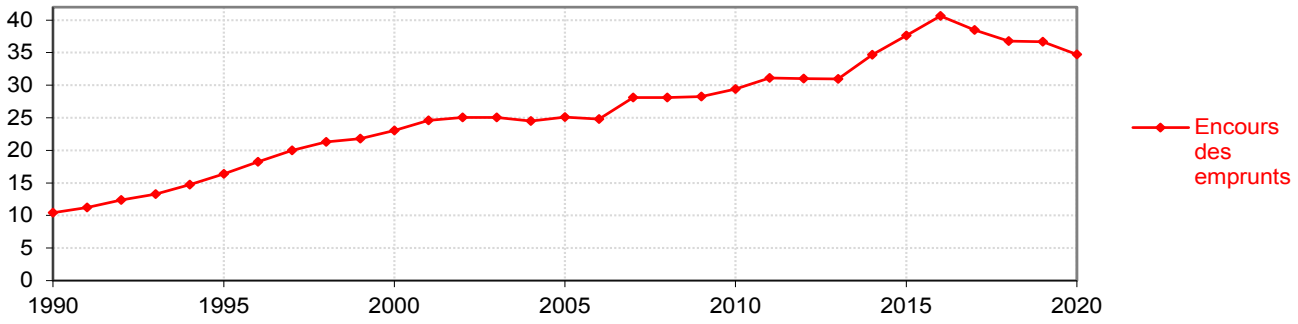
En 2020, les investissements se sont élevés à plus de 1,48 milliard d'euros

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).

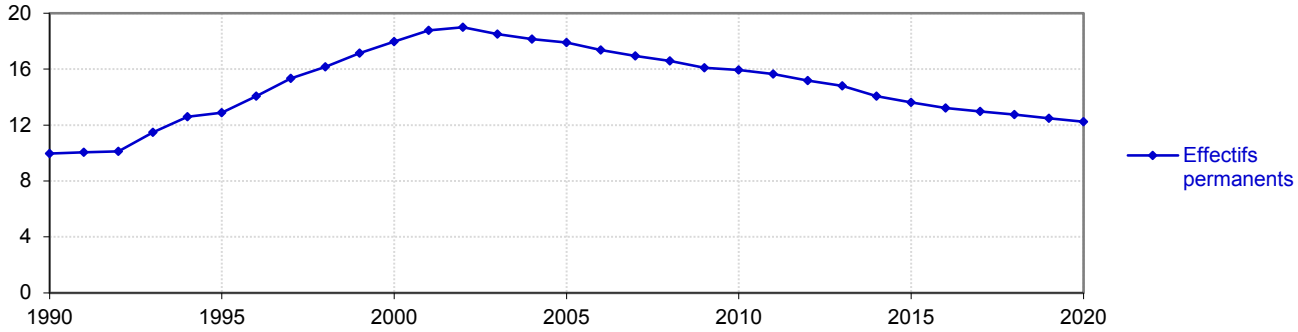
L'endettement
Au 31 décembre 2020, l'encours des emprunts contractés sur le marché financier pour la construction du réseau autoroutier était d'environ 34,7 milliards d'euros. Ces emprunts ne sont pas garantis par l'État et sont donc contractés aux seuls risques et périls des concessionnaires.

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



Source : ASFA

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



Source : ASFA

Comptes du ferroviaire

Restructuration de la SNCF

Suite à la loi n°2014-872 du 4 aout 2014, l'organisation du système ferroviaire français a été profondément modifiée avec, au 1er juillet 2015, la constitution du groupe public ferroviaire composé de 3 Epic : la SNCF, tête de groupe, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.
SNCF Réseau est le gestionnaire d'infrastructure qui regroupe les missions assurées antérieurement par RFF, SNCF Infra et DCF ; SNCF Mobilités est l'opérateur de mobilités qui assure les fonctions d'exploitant des services ferroviaires et qui est en charge de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs et des services rendus dans ces gares.
Depuis le 1er 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

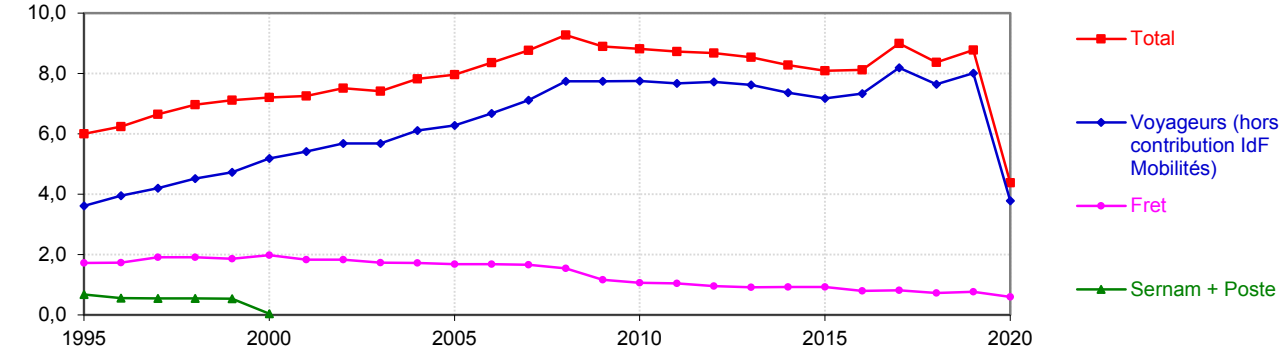
Les «recettes commerciales» comportent la vente des billets et des abonnements aux voyageurs, les facturations de transports de marchandises. L'ordre de grandeur des recettes commerciales (hors activités marchandes annexes) a été en 2020 de près de 4,4 milliards d'euros dont 0,59 milliard pour le fret ; ces recettes sont en forte baisse par rapport à celles de 2019 (-52,8 % pour les voyageurs et -22 % pour le fret) du fait de la crise sanitaire et dans une moindre mesure des grèves du début de l'année 2020.

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

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Voyageurs (*)	7,7	7,7	7,7	7,6	7,4	7,2	7,3	8,2	7,6	8,0	3,8
Fret	1,1	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,7	0,8	0,6
Total	**8,8**	**8,7**	**8,7**	**8,5**	**8,3**	**8,1**	**8,1**	**9,0**	**8,4**	**8,8**	**4,4**

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

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

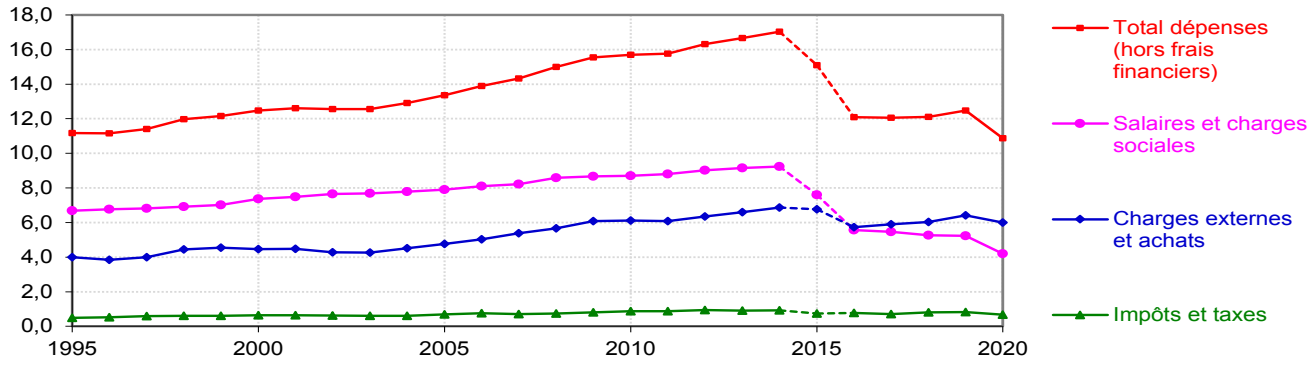


Source : SNCF

Dépenses d'exploitation

Les dépenses d'exploitation de SNCF Mobilités s'établissent en 2020, hors frais financiers, à plus de 12,7 milliards d'euros, dont 4,2 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)

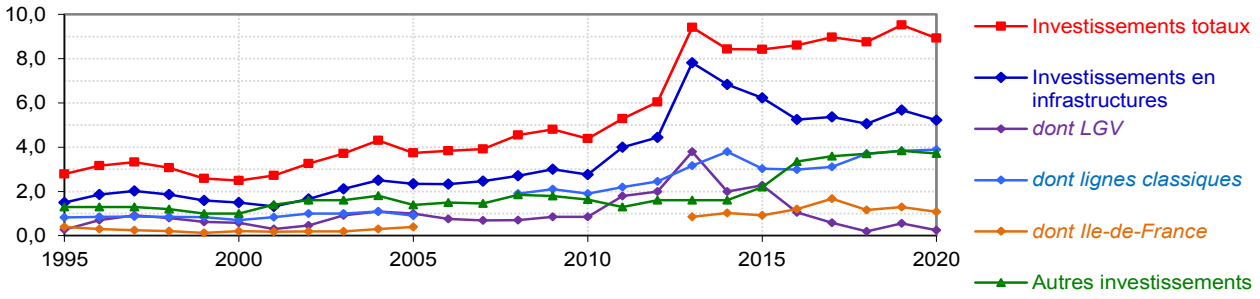


Source : SNCF *(Epic SNCF, puis SNCF Mobilités à partir de juillet 2015)*

Dépenses d'investissements

Les montants des investissements annuels se sont élevés en 2020 à environ 8,9 milliards d'euros dont 5,2 Mrd€ pour les infrastructures.

▶ Ferroviaire : investissements (milliards d'euros courants)



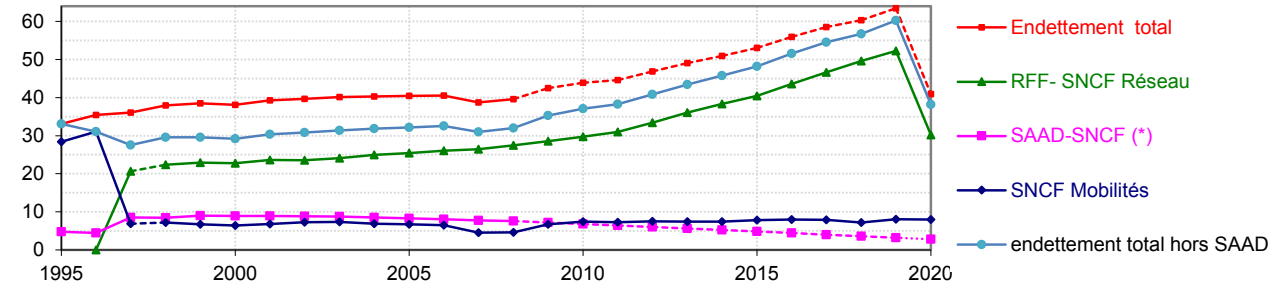
Source : SNCF

Endettement

Fin 2020, la dette cumulée de la SNCF s'établit à 38,15 milliards d'euros dont 30,2 logés dans SNCF Réseau , somme à laquelle s'ajoutent environ 2,8 Mrd€ correspondant à la dette du Service annexe d'amortissement de la dette (SAAD).
En 20 ans, l'endettement cumulé de la SNCF était passé de 30 milliards d'euros à près plus 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'était accentué depuis 2007.
Afin d'assainir substanciellement 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'Etat à hauteur de 25 Mrd€ à effet au 1er janvier 2020, ce qui explique la chute de l'endettement total; l'Etat a annoncé parallèlement que cette reprise serait suivie d'une reprise complémentaire à hauteur de 10 Mrd€ à effet du 1er 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 environ 15 milliards d'euros en 2020. Ils sont retracés dans le tableau ci-dessous.

(milliards d'euros courants)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
SNCF - SNCF Mobilités											
Contributions liées à l'exploitation	4,26	4,63	4,91	4,83	5,21	5,42	5,71	5,73	5,74	6,09	**7,01**
dont Etat	*0,28*	*0,45*	*0,54*	*0,51*	*0,49*	*0,50*	*0,56*	*0,51*	*0,44*	*0,39*	*0,33*
dont régions	*2,44*	*2,57*	*2,67*	*2,70*	*2,86*	*2,94*	*2,94*	*3,01*	*3,08*	*3,36*	*3,64*
dont STIF	*1,54*	*1,61*	*1,70*	*1,61*	*1,87*	*1,97*	*2,20*	*2,22*	*2,22*	*2,34*	*3,05*
Subventions de fonctionnement (Etat)	0,04	0,04	0,03	0,10	0,05	0,04	0,04	0,02	0,02	0,02	**0,01**
Subventions d'investissements	0,92	0,55	0,69	0,92	1,10	1,30	1,49	1,32	1,52	1,96	**1,99**
Total partiel	**5,21**	**5,21**	**5,63**	**5,84**	**6,36**	**6,76**	**7,23**	**7,07**	**7,28**	**8,05**	**9,02**
Charges de retraite	3,03	3,21	3,31	3,34	3,36	3,32	3,30	3,30	3,44	3,30	**3,41**
Surcompensation régimes spéciaux	0,07	0,03	0,05	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	**nd**
Total général SNCF-SNCF Mobilités	**8,31**	**8,45**	**8,99**	**9,18**	**9,72**	**10,08**	**10,53**	**10,37**	**10,72**	**11,37**	**12,43**
RFF - SNCF Réseau											
Contribution aux charges d'infrastructures	0,95	0,79	0,28	0,11	0,11						
Subvention d'exploitation	2,40	2,29	2,19	2,05	2,23	2,05	1,84	0,42	0,38	0,49	
Subventions d'investissement	2,23	1,71	1,92	2,01	1,85	1,77	1,61	1,87	1,76	2,44	**2,54**
Total général RFF - SNCF Réseau	**4,63**	**4,00**	**4,11**	**4,06**	**4,09**	**3,83**	**3,45**	**2,29**	**2,14**	**2,93**	**2,54**
SNCF (Mobilités et Réseau)											
Total général ferroviaire SNCF	**12,9**	**12,4**	**13,1**	**13,2**	**13,8**	**13,9**	**14,0**	**12,7**	**12,9**	**14,3**	**15,0**

Sources : SDES, SNCF

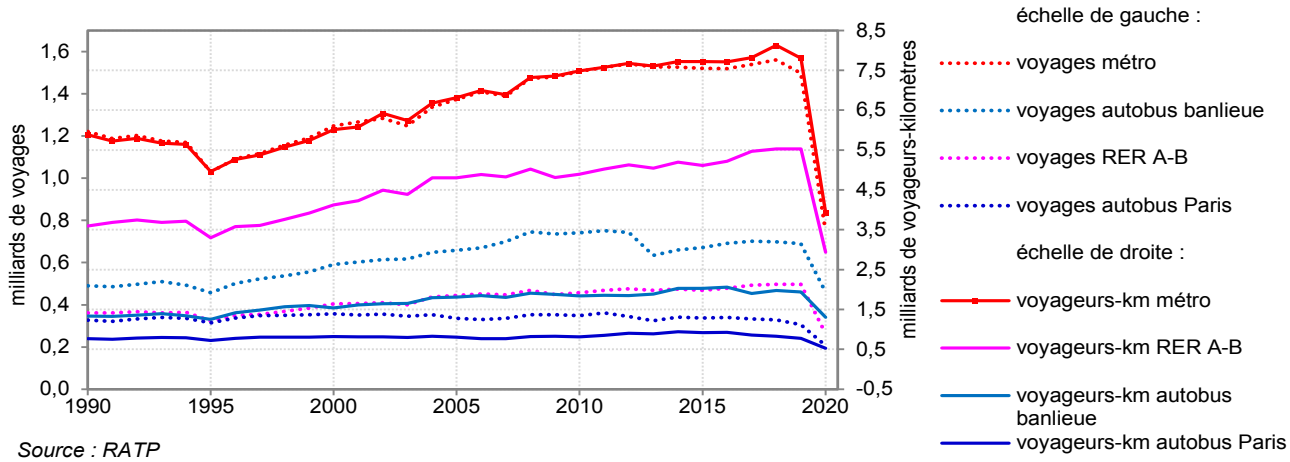
Comptes des transports en commun urbains

RATP

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Longueur des lignes exploitées (kilomètres)											
métro (*)	202	203	203	205	206	206	206	206	220	220	**226**
RER A et B	115	115	115	115	116	116	115	115	117	117	**117**
autobus Paris	598	603	603	603	594	591	594	564	581	581	**581**
autobus banlieue	2 646	2 678	2 678	2 678	2 497	2 472	2 403	2 530	2 472	2 472	**2 472**
tramway		41	65	83	104	105	105	105	115	126	**126**
Effectif moyen (milliers)											
salariés	44,8	43,1	42,9	42,9	43,2	43,5	44,0	44,1	44,4	44,6	**44,8**
Voyages effectués (milliards)											
métro	1,51	1,52	1,54	1,53	1,53	1,52	1,52	1,54	1,56	1,50	**0,75**
RER A et B	0,46	0,47	0,48	0,47	0,47	0,47	0,48	0,49	0,50	0,50	**0,26**
autobus Paris	0,35	0,36	0,34	0,32	0,34	0,34	0,34	0,33	0,33	0,31	**0,21**
autobus banlieue	0,74	0,75	0,74	0,63	0,66	0,67	0,69	0,70	0,70	0,69	**0,46**
tramway	0,01	0,01	0,04	0,19	0,23	0,26	0,28	0,29	0,30	0,33	**0,21**
Voyageurs-kilomètres (milliards)											
métro	7,5	7,6	7,7	7,6	7,7	7,7	7,7	7,8	8,1	7,8	**3,9**
RER A et B	4,9	5,0	5,1	5,0	5,2	5,1	5,2	5,5	5,5	5,5	**2,9**
autobus Paris	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	**0,5**
autobus banlieue	1,8	1,9	1,8	1,9	2,0	2,0	2,1	1,9	2,0	1,9	**1,3**
tramway	0,3	0,3	0,4	0,6	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	**0,6**

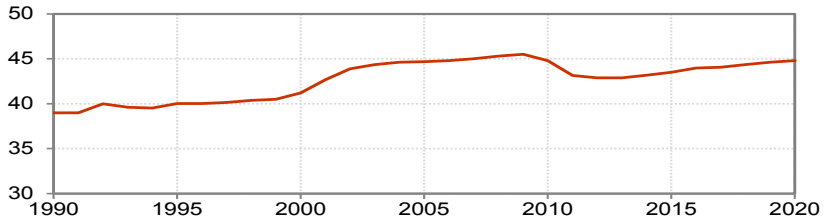
Source : RATP, SDES *(*) voies de garage et de retournement exclues*

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



Source : RATP

▶ RATP : effectif moyen annuel (milliers de personnes)



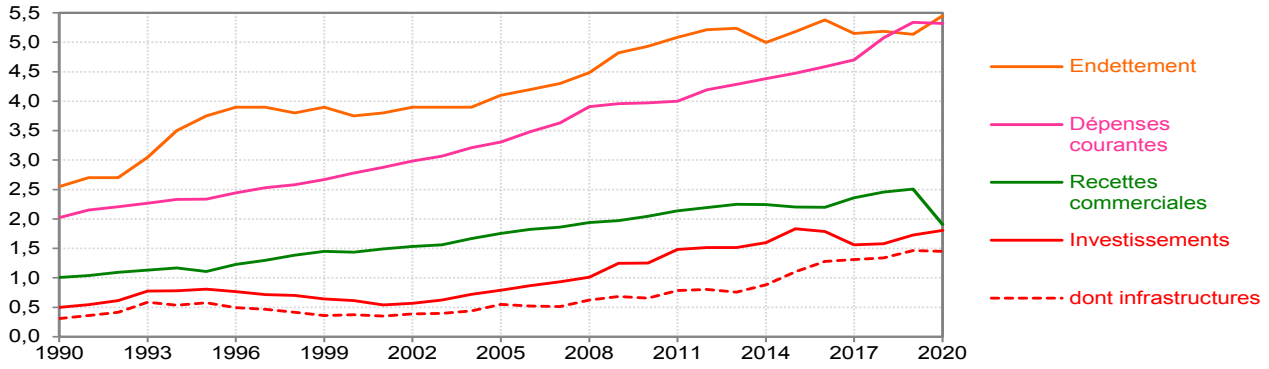
Source : RATP

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 2020, le matériel utilisé comportait 719 rames de métro, 341 de RER et 254 de tramways et environ 4 780 autobus dont 32% hybrides, électriques ou bio GNV.

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 km

RATP

▶ RATP : paramètres économiques (milliards d'euros)



Source : RATP

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

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Aides au fonctionnement											
Contribution forfaitaire d'exploitation	0,81	0,81	0,98	0,97	1,01	1,06	1,07	0,96	0,93	1,00	1,09
Bonus / malus qualité de service	0,02	0,02	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Part des risques voyageurs	0,06	0,08	-0,01	0,00	0,00	0,03	0,02	-0,02	0,00	0,00	0,61
Contribution forfaitaire d'investissement	0,84	0,89	0,89	0,91	0,93	0,96	0,91	0,94	0,97	1,00	1,02
Contribution taxe professionnelle et foncière	0,11	0,10	0,11	0,11	0,12	0,12	0,11	0,11	0,11	0,13	0,12
Total partiel	**1,84**	**1,90**	**1,97**	**2,00**	**2,05**	**2,17**	**2,11**	**1,99**	**2,00**	**2,14**	**2,85**
Charges de retraite (*)	0,51	0,53	0,58	0,61	0,62	0,62	0,64	0,68	0,71	0,68	0,71
Total aides au fonctionnement	**2,35**	**2,43**	**2,55**	**2,61**	**2,67**	**2,79**	**2,75**	**2,67**	**2,72**	**2,82**	**3,55**
Aides aux investissements											
Région	0,13	0,24	0,28	0,26	0,21	0,17	0,15	0,16	0,08	0,00	0,00
Etat	0,04	0,06	0,08	0,05	0,06	0,07	0,06	0,09	0,16	0,10	0,11
Autres CT	0,02	0,05	0,03	0,05	0,08	0,22	0,32	0,24	0,11	0,32	0,44
Île-de-France Mobilités (ex STIF)	0,11	0,11	0,18	0,27	0,27	0,41	0,28	0,19	0,32	0,34	0,33
Total subventions du programme	**0,30**	**0,46**	**0,57**	**0,64**	**0,62**	**0,88**	**0,81**	**0,68**	**0,68**	**0,76**	**0,88**
Région	0,01	0,01	0,01	0,02	0,00	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	0,02	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Île-de-France Mobilités (ex STIF)	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total subvention hors programme	**0,03**	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Total aides aux investissements	**0,33**	**0,49**	**0,60**	**0,65**	**0,62**	**0,88**	**0,81**	**0,68**	**0,68**	**0,76**	**0,88**
Total général aide publique à la RATP	**2,68**	**2,92**	**3,14**	**3,26**	**3,29**	**3,67**	**3,56**	**3,36**	**3,39**	**3,58**	**4,43**

(*) Caisse de retraite autonome depuis 2006

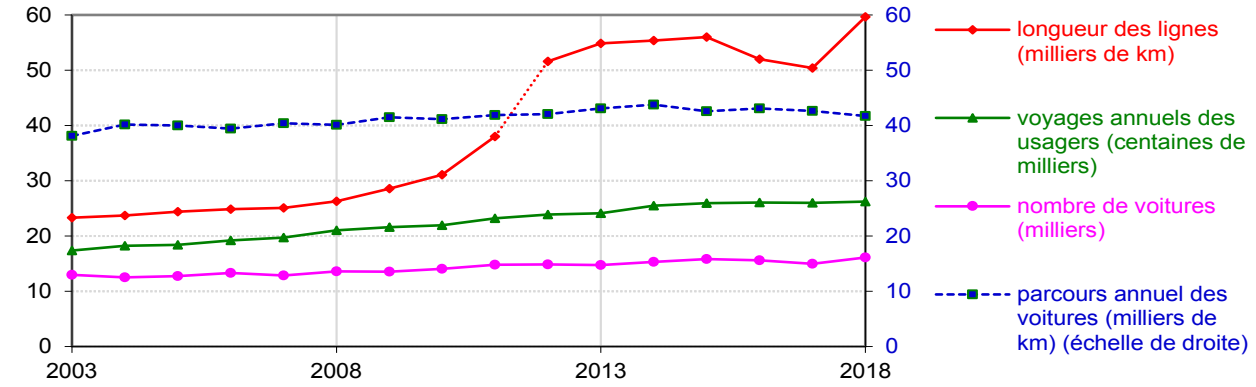
Sources : RATP, DGFiP par SDES

En 2020, les recettes commerciales de la RATP (ventes au public des tickets et abonnements, autres recettes diverses) sont en baisse de 24% par rapport à 2019, du fait de la crise sanitaire et ,dans une moindre mesure, des grèves de début d'année : elles se sont élevées à environ 1,9 milliard d'euros, à rapprocher des 5,3 milliards d'euros de dépenses de fonctionnement (dont 3,3 Mrd€ de frais de personnel) et des 1,8 milliards d'euros d'investissements (dont 1,5 Mrd€ d'infrastructures). On a également cette année un endettement en hausse de 6% par rapport à 2019, à 5,45 Mrd€. L'excédent des dépenses sur les recettes commerciales est financé par les contributions publiques.

Province : dépenses et recettes commerciales

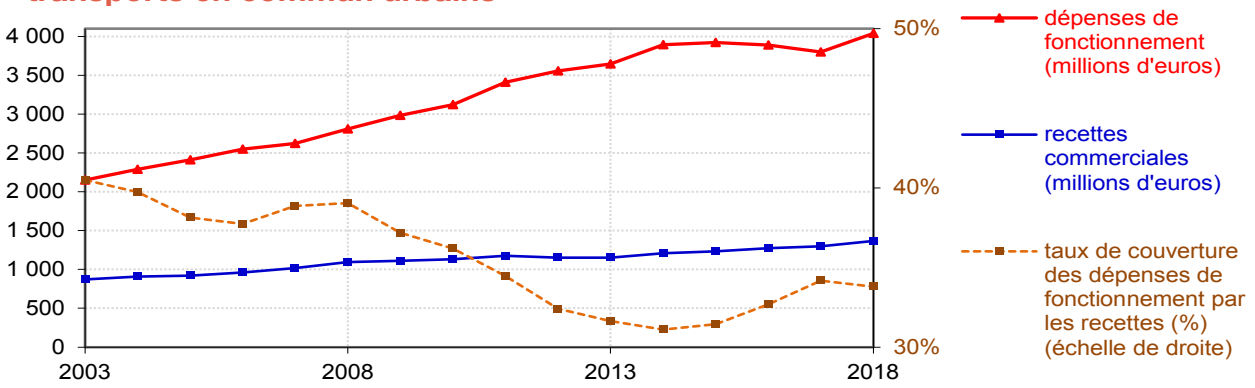
Les graphiques ci-dessous sont relatifs aux transports en commun dans plusieurs (entre cinquante sept et soixante huit) agglomérations de plus de 100 000 habitants en France métropolitaine entre 2003 et 2018.

▶ Agglomérations de plus de 100 000 habitants (67 agglomérations hors Ile-de-France en 2018) transports en commun urbains



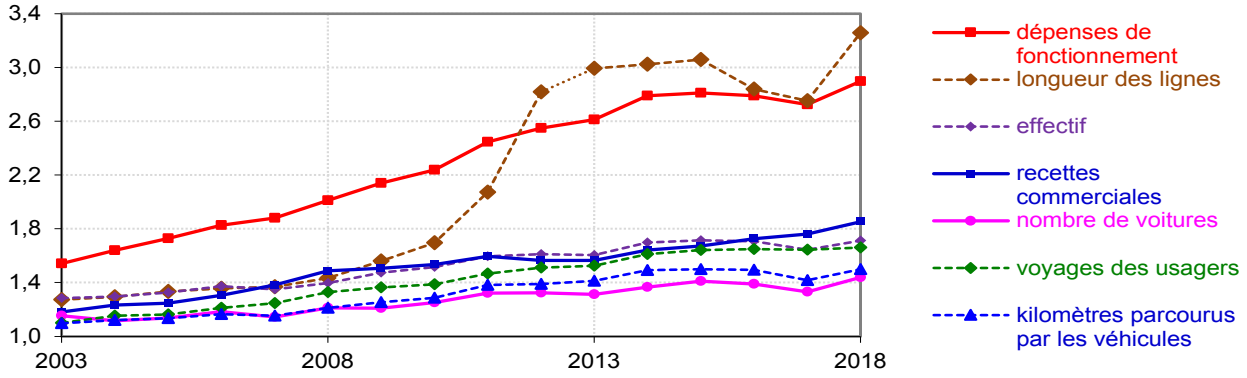
Source : UTP - À partir de 2012, les longueurs des lignes intègrent les transports scolaires

▶ Agglomérations de plus de 100 000 habitants (67 agglomérations hors Ile-de-France en 2018) transports en commun urbains



Source : UTP

▶ Agglomérations de plus de 100 000 habitants (67 agglomérations hors Ile-de-France en 2018) 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 20,2 millions en 2018.

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 :

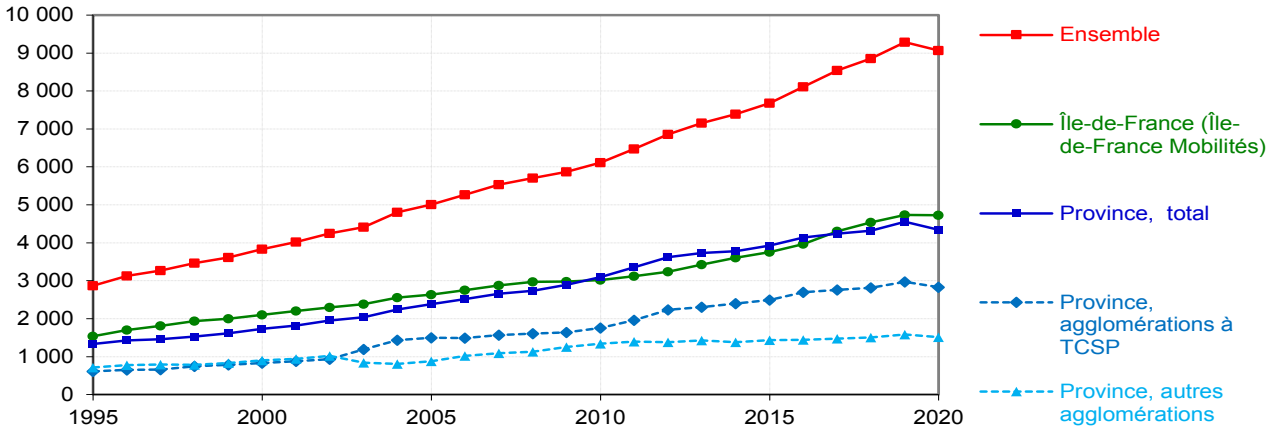
- Paris et Hauts-de-Seine :	2,85%
- Reste de la petite couronne :	1,91%
- Grande couronne :	1,50%

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

Jusqu'ici, et 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 ; avec la crise sanitaire, cette augmentation s'est arrêtée en 2020: on observe néanmoins une augmentation de +3,4% en moyenne annuelle depuis 5 ans, avec une progression plus forte en Ile-de-France (+4 ,7%) qu'en province (+2%),
En 2020, il s'est élevé à 9,1 milliards d'euros, répartis sensiblement moitié-moitié entre l'Ile-de-France et la province (52% - 48%).