

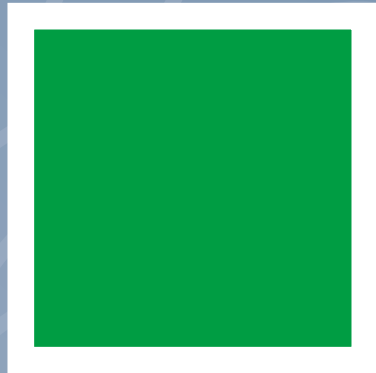
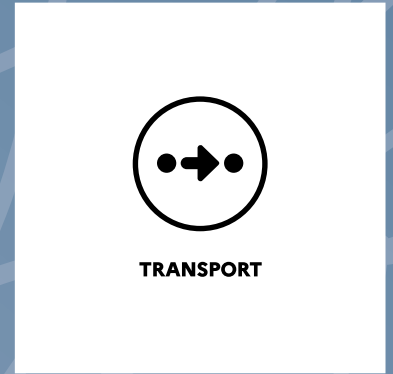


MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

D

A



T

A

L

A

B

# Bilan annuel des transports en 2019 : l'activité économique

NOVEMBRE 2020



# Transport et activité économique

— En 2019, la production de la branche transport croît de 2,2 % (en volume). La dépense totale de transport représente 18,1 % du PIB et augmente de 3,1 % en valeur en 2019. Les ménages sont les principaux contributeurs à la dépense courante, à hauteur de 48,2 %.

Les investissements en infrastructures progressent fortement (+ 6,1% en valeur), tous les modes sont en hausse.

Les recettes publiques liées au transport, 53,0 milliards d'euros dépassent les dépenses engagées par les administrations publiques (48,8 milliards d'euros). La TICPE représente 59,1 % des recettes publiques liées aux transports et le versement transport, 17,5 %.

Les entreprises françaises du secteur transports et entreposage détiennent des stocks d'investissements directs de 14,5 milliards d'euros à l'étranger (1,1 % des investissements totaux français à l'étranger). Le secteur transports et entreposage bénéficie de 15,6 milliards d'euros d'investissements directs étrangers fin 2019.

Les importations de transport ralentissent en 2019 (+1,4 % après + 7,8 % en 2018) tandis que les exportations rebondissent fortement (+ 7,7% après - 3,8 % en 2018) .

## Contributeurs :

Clotilde Sarron  
Jacques Lavertu  
Raphaëlle Rivalin  
Laurence Jaluzot  
Eric Hofstetter



## A1. Compte satellite des transports

La dépense totale de transport s'élève à 438,2 milliards d'euros en 2019. Elle s'accroît de 2,1 % en volume et de 3,1 % en valeur, à un rythme un peu plus lent que durant la période 2014-2019 lors de laquelle elle augmente de + 3,6 % par an en moyenne.

La dépense totale de transport (DTT) s'élève à 438,2 milliards d'euros en 2019 (*figure A1.1*) selon le Compte satellite des transports et représente 18,1 % du PIB. La dépense courante totale de transport (DCT) représente 86,8 % de ce montant, et la dépense d'investissement totale (DIT) 13,2 %.

Figure A1.1 **Dépense totale de transport (DTT) par secteur institutionnel financeur**

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019 (p)	2017	2018 (sd)	2019 (p)	2019/2014
<b>Dépense Totale de Transport (DTT)</b>	<b>438,2</b>	<b>5,7</b>	<b>5,6</b>	<b>3,1</b>	<b>3,6</b>
<b>Dépense Courante de Transport (DCT)</b>	<b>380,4</b>	<b>6,0</b>	<b>5,5</b>	<b>3,0</b>	<b>3,6</b>
<i>Ménages</i>	183,3	6,0	5,5	2,6	3,7
<i>dont production de transport (compte propre)</i>	153,3	5,7	5,7	2,2	3,7
Entreprises (hors secteur des transports)	124,9	8,0	4,9	4,1	3,6
<i>dont Production pour compte propre</i>	24,5	4,4	1,9	0,7	1,6
Administrations Publiques (APU)	32,0	0,0	0,8	0,3	1,2
Reste du monde (importations)	40,1	5,4	12,4	4,0	5,2
<b>Dépense d'Investissement de Transport (DIT)</b>	<b>57,8</b>	<b>3,9</b>	<b>5,9</b>	<b>3,7</b>	<b>3,6</b>
Entreprises de transport	15,8	-1,5	4,0	4,0	1,2
Entreprises (hors secteur des transports)	19,5	6,7	3,5	-0,6	4,5
APU	22,6	5,7	9,7	7,3	4,6
<b>Produit intérieur brut (PIB)</b>	<b>2 425,7</b>	<b>2,7</b>	<b>2,5</b>	<b>3,1</b>	<b>2,5</b>
Dépense d'investissement / DTT	13,2	-0,2	+0,0	+0,1	
Dépense totale des APU / DTT	12,5	-0,5	-0,2	-0,0	

Sources : SDES, *Compte satellite des transports* ; Insee, *Comptes nationaux base 2014*; (p) provisoire (sd) semi-définitif

En 2019, la dépense totale de transport croît de 3,1 % en valeur et de 2,1 % en volume, les prix des services de transport ayant crû de 0,9 % (*figure A1.2*). De même, en 2019, la dépense courante de transport croît de 3,0 % en valeur et de 2,0 % en volume, du fait d'une hausse des prix correspondants de 0,9 %. La dépense d'investissement connaissant une inflation de 0,9 %, augmente davantage en valeur (+ 3,7 %) qu'en volume (+ 2,8 %).

Figure A1.2 **Évolution en volume de la dépense totale de transport (DTT) par secteur institutionnel financeur**

Niveau en milliards d'euros courants et évolutions en %

	Niveaux		Évolutions 2019/2018		
	2019 (p)	2018 (sd)	Volume (p)	Prix (p)	Valeur (p)
<b>Dépense Totale de Transport (DTT)</b>	<b>438,2</b>	<b>425,0</b>	<b>+2,1</b>	<b>+0,9</b>	<b>+3,1</b>
<b>Dépense Courante de Transport (DCT)</b>	<b>380,4</b>	<b>369,2</b>	<b>+2,0</b>	<b>+0,9</b>	<b>+3,0</b>
<i>Ménages</i>	183,3	178,7	+1,8	+0,7	+2,6
<i>dont production de transport (compte propre)</i>	153,3	150,0	+1,4	+0,7	+2,2
Entreprises (hors secteur des transports)	124,9	120,1	+2,7	+1,3	+4,1
<i>dont Production pour compte propre</i>	24,5	24,3	+0,3	+0,4	+0,7
Administrations Publiques (APU)	32,0	31,9	+0,1	+0,2	+0,3
Reste du monde (Importations)	40,1	38,6	+2,8	+1,2	+4,0
<b>Dépense d'Investissement de Transport (DIT)</b>	<b>57,8</b>	<b>55,8</b>	<b>+2,8</b>	<b>+0,9</b>	<b>+3,7</b>
Entreprises de transport	15,8	15,2	+2,7	+1,2	+4,0
Entreprises (hors secteur des transports)	19,5	19,6	-1,5	+1,0	-0,6
APU	22,6	21,0	+6,8	+0,6	+7,3

Source : SDES, *Compte satellite des transports*; (p) provisoire (sd) semi-définitif

## l'activité économique dans les transports en 2019

Dans la dépense courante de transport, on distingue quatre secteurs institutionnels financeurs d'inégale importance : les ménages contribuent pour 48,2 %, les entreprises hors secteur des transports pour 32,8 %, les importations depuis le reste du monde pour 10,5 %, et les administrations publiques (APU) pour 8,4 %.

Figure A1.3 Dépense courante de transport (DCT) en 2019

En %

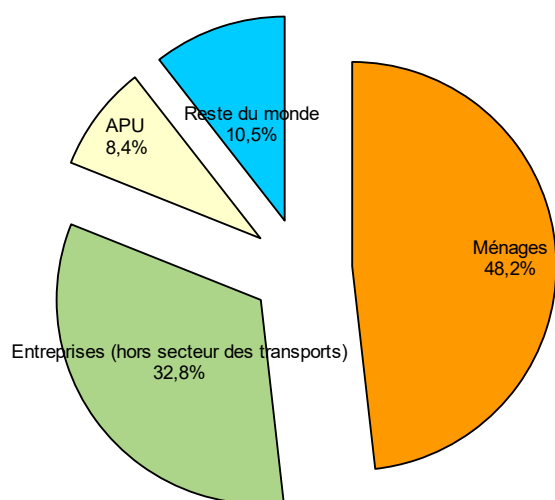
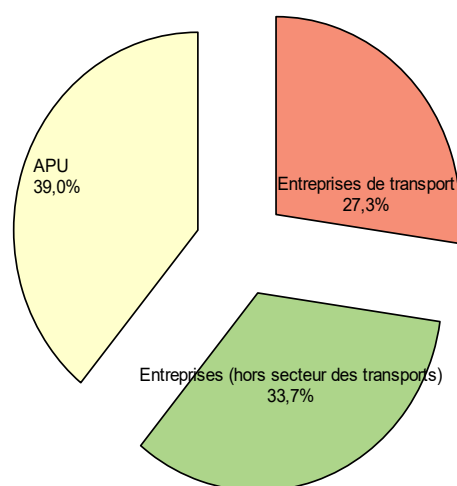


Figure A1.4 Dépense d'investissement de transport (DIT) en 2019

En %



Source : SDES, Compte satellite des transports

Source : SDES, Compte satellite des transports

### LES MÉNAGES SONT LES PLUS GROS CONTRIBUTEURS À LA DÉPENSE COURANTE DE TRANSPORT

Les ménages constituent de loin les plus gros contributeurs à la dépense courante de transport. Les services de transport qu'ils produisent eux-mêmes pour leur propre usage en conduisant leurs véhicules représentent 153,3 milliards d'euros en 2019, soit 83,6 % de leurs dépenses courantes de transport. Les achats de véhicules par les ménages (43,8 milliards d'euros en 2019) ne sont en effet pas considérés dans le Compte satellite des transports comme un investissement mais comme une dépense courante, tout comme dans les Comptes nationaux, qu'il s'agisse d'ailleurs d'automobiles, d'utilitaires ou de motos. La dépense des ménages pour compte propre, le plus gros poste de dépense, croît de 2,2 % en 2019, soit un peu moins que la croissance moyenne annuelle depuis 2014, de 3,7 %.

Les entreprises hors secteur du transport ont dépensé 124,9 milliards d'euros en services de transport en 2019 (hors investissements), mais elles n'en ont produit elles-mêmes que 19,6 %. En effet, les salariés utilisent en partie les véhicules appartenant à l'entreprise pour leurs déplacements professionnels ; les entreprises peuvent transporter leurs consommations intermédiaires ou les marchandises qu'elles produisent dans leurs propres poids lourds et véhicules utilitaires légers. Cependant, pour comparer cette proportion avec celle des ménages, il faut tenir compte du fait que les entreprises hors secteur du transport ont investi pour 19,5 milliards d'euros en automobiles, poids lourds et véhicules utilitaires légers en 2019, qui ne sont pas comptabilisés dans la dépense courante, mais dans l'investissement.

### LA DÉPENSE D'INVESTISSEMENT POURSUIT SA CROISSANCE EN 2019

La dépense d'investissement se répartit entre les entreprises hors secteur du transport (19,5 milliards d'euros), les APU (22,6 milliards d'euros) et les entreprises de transport (15,8 milliards d'euros). Concernant ces dernières, l'achat de matériel de transport est comptabilisé dans la dépense d'investissement de transport, et non dans leurs dépenses courantes, qui comprend la rémunération de leurs salariés par exemple.

La dépense d'investissement continue de croître en 2019, à + 3,7 % après + 5,9 % en 2018. Cette croissance est soutenue notamment par l'investissement des APU, + 7,3 % contre + 4,6 % en moyenne annuelle depuis 2014. Les dépenses d'investissement des APU sont constituées uniquement par le financement des infrastructures de transport.

## l'activité économique dans les transports en 2019

### LA ROUTE EST LE MODE DE TRANSPORT LARGEMENT DOMINANT

Occasionnant 72,0 % de la dépense de transport, soit 315,6 milliards d'euros, la route est le mode de transport largement dominant (*figure A1.5*). Le transport aérien, le transport ferroviaire, le transport maritime représentent chacun environ 7,0 % de la dépense totale tandis que les transports en commun urbains (auxquels sont ajoutés les autocars réguliers) en représentent 6,7 %. Le transport maritime est essentiellement consacré au transport de marchandises. Avec 0,3 % de la dépense totale, le transport fluvial reste marginal.

Figure A1.5 Les dépenses de transport par secteur institutionnel et par mode de transport en 2019

En milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
<b>Dépense Totale de Transport (DTT)</b>	<b>438,2</b>	<b>315,6</b>	<b>30,4</b>	<b>1,1</b>	<b>30,9</b>	<b>30,8</b>	<b>29,3</b>
<b>Dépense Courante de Transport (DCT)</b>	<b>380,4</b>	<b>280,7</b>	<b>22,3</b>	<b>0,9</b>	<b>27,0</b>	<b>29,0</b>	<b>20,6</b>
<i>Ménages</i>	183,3	157,7	5,4	0,1	12,2	0,3	7,5
<i>dont production de transport (compte propre)</i>	153,3	153,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Entreprises (hors secteur des transports)	124,9	84,6	6,1	0,2	6,2	19,1	8,6
<i>dont Production pour compte propre</i>	24,5	24,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Administrations Publiques (APU)	32,0	18,3	8,7	0,2	0,1	0,3	4,4
Reste du monde (importations)	40,1	20,1	2,1	0,3	8,4	9,2	0,0
<b>Dépense d'Investissement de Transport (DIT)</b>	<b>57,8</b>	<b>35,0</b>	<b>8,1</b>	<b>0,3</b>	<b>3,9</b>	<b>1,8</b>	<b>8,8</b>
Entreprises de transport	15,8	7,1	1,7	0,1	2,9	1,5	2,5
Entreprises (hors secteur des transports)	19,5	19,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
APU	22,6	8,4	6,3	0,2	1,0	0,3	6,3

Source : SDES, Compte satellite des transports

En 2019, la croissance du transport maritime est la plus forte, avec une augmentation de 6,8 % de la dépense totale en volume. Le transport ferroviaire est aussi très dynamique en volume (+ 6,3 %) en 2019, le mouvement social interprofessionnel initié en décembre 2019 ayant eu un impact moins important que la grève perlée de 39 jours qui a marqué l'année 2018 (*figure A1.6*). Le transport aérien et les transports en commun urbains (et autocars réguliers) connaissent également mais dans une moindre mesure une croissance soutenue de leur activité en 2019 (respectivement + 2,6 % et + 2,3 %). L'activité du transport routier se maintient (+ 1,3 %). Le transport fluvial est en perte de vitesse (- 2,1 % en volume en 2019). Il ne représente toutefois qu'une faible part de la DTT du transport par eau.

Figure A1.6 Évolution des dépenses de transport par type de dépense et par mode de transport en 2019

En %

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Évolutions en volume :							
Dépense totale en transport (DTT)	+2,1	+1,3	+6,3	-2,1	+2,6	+6,8	+2,3
Dépense courante totale (DCT)	+2,0	+1,5	+4,0	+2,9	+2,7	+6,6	+0,8
Dépense d'investissement totale (DIT)	+2,8	-0,2	+13,1	-14,9	+1,8	+10,6	+5,9
Évolutions en prix :							
Dépense totale en transport (DTT)	+0,9	+1,0	-0,3	-0,4	+1,6	+1,4	+0,4
Dépense courante totale (DCT)	+0,9	+1,0	-0,4	-0,4	+1,4	+1,5	+0,4
Dépense d'investissement totale (DIT)	+0,9	+1,1	-0,1	-0,3	+2,9	-0,7	+0,3
Évolutions en valeur :							
Dépense totale en transport (DTT)	+3,1	+2,3	+6,0	-2,5	+4,2	+8,1	+2,7
Dépense courante totale (DCT)	+3,0	+2,5	+3,7	+2,4	+4,1	+8,0	+1,2
Dépense d'investissement totale (DIT)	+3,7	+0,9	+13,0	-15,2	+4,7	+9,9	+6,2

Source : SDES, Compte satellite des transports

## l'activité économique dans les transports en 2019

### LE TRANSPORT GÉNÈRE 62,0 MILLIARDS D'EUROS DE MASSE SALARIALE

Les ménages sont bénéficiaires directs de la dépense courante de transport à hauteur de 71,5 milliards d'euros (figure A1.7). Leur ressource principale est la rémunération par les entreprises et les APU pour un montant de 62,0 milliards d'euros. Par ailleurs, on estime qu'ils perçoivent 9,5 milliards d'euros de revenus, réels ou imputés, de location d'emplacements de stationnement. Les APU bénéficient des contreparties de la DCT pour 73,9 milliards d'euros : 56,4 milliards d'euros en TVA et TICPE d'une part, et 17,6 milliards d'euros en taxes diverses spécifiques au transport (versement transport, amendes, etc.), impôts liés à la production et sur les bénéfices d'autre part. Les sociétés financières et compagnies d'assurances sont rémunérées par les intérêts portés par les prêts consentis, les loyers de crédit-bail des entreprises, et les primes d'assurance nettes des remboursements, pour un montant total de 20,0 milliards d'euros. Par ailleurs, les entreprises de transport françaises ont exporté pour 27,5 milliards de services de transport.

Figure A1.7 **Éléments des ressources générées par la dépense courante de transport (2019)**

En milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
<b>Ménages</b>	<b>71,5</b>	<b>45,9</b>	<b>5,5</b>	<b>0,8</b>	<b>6,1</b>	<b>4,0</b>	<b>9,2</b>
<i>dont rémunérations brutes</i>	<i>62,0</i>	<i>36,4</i>	<i>5,5</i>	<i>0,8</i>	<i>6,1</i>	<i>4,0</i>	<i>9,2</i>
<b>APU</b>	<b>73,9</b>	<b>59,9</b>	<b>3,4</b>	<b>0,1</b>	<b>1,2</b>	<b>0,3</b>	<b>9,1</b>
<i>dont TVA et TICPE (y.c. taxe spéciale DOM)</i>	<i>56,4</i>	<i>54,2</i>	<i>0,8</i>	<i>0,0</i>	<i>0,2</i>	<i>0,0</i>	<i>1,1</i>
<b>Sociétés financières et compagnies d'assurance</b>	<b>20,0</b>	<b>14,3</b>	<b>3,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>	<b>1,2</b>	<b>0,9</b>
<b>Reste du monde (exportations)</b>	<b>27,5</b>	<b>6,1</b>	<b>1,3</b>	<b>0,1</b>	<b>7,2</b>	<b>12,8</b>	<b>0,0</b>

Source: SDES, Compte satellite des transports

### Définitions

Le compte satellite regroupe l'ensemble des dépenses liées au transport. Il respecte la méthodologie des comptes satellites du système de comptabilité nationale. La dépense transport est présentée en distinguant financeurs et bénéficiaires monétaires. C'est une dépense dite « brute », comme le PIB, incluant les amortissements ou la consommation de capital fixe. La séparation entre modes repose sur les conventions utilisées dans le reste du rapport. Pour l'instant, le transport par conduite (oléoducs), les activités de poste et courrier et l'entreposage-manutention en sont exclus. Les dépenses d'investissement retracées dans le compte satellite sont les dépenses en formation brute de capital fixe (FBCF) ainsi que les acquisitions de terrains non bâtis lorsque ces terrains sont destinés à changer d'usage pour devenir le support d'infrastructures de transport.

### Le partage volume-prix

Un des rôles essentiels des comptes nationaux est de décomposer les évolutions des opérations sur biens et services en valeur en deux composantes : un facteur prix reflétant le mouvement des prix et un facteur volume mesurant l'évolution des « quantités » des agrégats à prix constants. Cette décomposition permet en particulier au niveau le plus agrégé de mesurer la croissance de l'économie, définie comme l'évolution du PIB en volume.

## A2. Activité marchande de la branche des transports en France

Avec une production de 225,6 milliards d'euros en 2019, la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) contribue pour 9,3 % au produit intérieur brut (PIB). La production de transport de marchandises représente 35,5 % de la production de la branche en valeur. Elle progresse de 3,5 % en volume en 2019, tandis que les prix augmentent de 0,8 %. La production de transport de voyageurs (26,2 % de la production de la branche en valeur) croît de 2,8 % en volume avec des prix quasi stables (+ 0,1 %). La production des autres services de transport hors activités de poste et de courrier progresse de 1,6 % en volume en 2019 ; les prix augmentent de 2,8 %. La production des activités de poste et de courrier (5,8 % de la production de la branche en valeur) continue de baisser en 2019 (- 4,6 %), à un rythme plus soutenu que les trois dernières années ; les prix s'accroissent de 4,4 %.

Figure A2-1 Production en valeur et partage volume prix de son évolution

Niveau en milliards d'euros (Hors Taxes Déductibles) courants, évolutions en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2019	2019/2018		2019/2014	
	Valeur	Volume	Prix	Valeur	Volume
<b>Transport de voyageurs</b>	<b>59,0</b>	<b>2,8</b>	<b>0,1</b>	<b>2,9</b>	<b>2,4</b>
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	12,6	4,0	-1,4	2,5	2,5
Transports urbains et suburbains de voyageurs	14,9	4,9	-2,1	2,8	2,6
Transports routiers de voyageurs	7,3	0,0	3,1	3,1	1,3
Transports aériens de passagers	17,8	2,2	1,0	3,2	2,4
Autres transports de voyageurs	6,4	0,1	2,5	2,6	3,4
<i>dont transports de voyageurs par taxis</i>	4,2	-0,3	3,2	2,8	3,8
<b>Transport de marchandises</b>	<b>80,2</b>	<b>3,5</b>	<b>0,8</b>	<b>4,3</b>	<b>3,1</b>
Transport ferroviaire de fret	1,3	5,7	-1,6	4,0	4,0
Transports routiers de fret et par conduite	57,6	2,5	1,6	4,2	2,4
<i>dont transports routiers de fret</i>	52,4	2,6	1,5	4,2	2,4
<i>dont déménagement</i>	2,0	-0,1	2,6	2,6	2,9
<i>dont transports par conduites</i>	3,1	2,5	2,3	4,8	2,4
Transports maritimes et côtiers de fret	17,8	8,6	-1,4	7,1	7,1
Transports fluviaux	0,2	9,7	1,4	11,2	-1,4
Transports aériens et transports spatiaux	3,3	-7,2	0,6	-6,7	-2,2
<b>Autres services de transport</b>	<b>73,3</b>	<b>1,6</b>	<b>2,8</b>	<b>4,5</b>	<b>2,4</b>
Entreposage et stockage, manutention	16,2	-18,6	28,1	4,3	-18,2
Services annexes des transports	36,0	13,5	-7,2	5,3	12,4
Messagerie, fret express, affrètement, organisation des transports	21,1	-2,8	6,3	3,3	0,6
<b>Activités de poste et de courrier</b>	<b>13,0</b>	<b>-4,6</b>	<b>4,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>-3,6</b>
<b>Ensemble transports</b>	<b>225,6</b>	<b>2,2</b>	<b>1,5</b>	<b>3,7</b>	<b>2,3</b>

Sources : Insee, Comptes nationaux, base 2014

### LA PRODUCTION MARCHANDE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES CROÎT EN 2019

En 2019, la production de transport de marchandises qui représente 35,5 % de la production de la branche en valeur, progresse de 3,5 % en volume. Seule la production de transports aériens et spatiaux chute (- 7,2 %). Les prix augmentent (+ 0,8 %) dans toutes les branches sauf dans le transport ferroviaire de fret (- 1,6 %) et les transports maritimes et côtiers de fret (- 1,4 %). La production des transports routiers de fret et par conduite augmente de 2,5 % en volume. Les prix augmentent de 1,6 % en 2019. Depuis 2014, la production du transport routier de fret et par conduite a gagné 2,4 % en moyenne annuelle en volume. Le transport routier de fret et par conduite représente 25,5 % de la branche en valeur en 2019. La production de transport de fret maritime croît fortement en 2019 (+ 8,6 %) tandis que les prix baissent (- 1,4 %). En moyenne depuis 2014, la production augmente de 7,1 % par an. La production de transport fluvial, qui ne représente qu'une faible part du transport,

## l'activité économique dans les transports en 2019

accélère en volume en 2019 (+ 9,7 %) après la hausse amorcée en 2018 faisant suite à cinq années de baisse ; en moyenne depuis 2014, la production baisse de 1,4 % par an. Le transport de fret ferroviaire augmente de 5,7 % en 2019 malgré les grèves de la SNCF à la fin du quatrième trimestre mais les prix continuent de baisser en 2019 (- 1,6 %) comme en 2018 ; sur les cinq dernières années, la production est en hausse de 4,0 % en moyenne annuelle.

### LE TRANSPORT DE VOYAGEURS EST EN HAUSSE

La production des transports de voyageurs, qui représente 26,2 % de la production de la branche en valeur augmente de 2,8 % en 2019. En moyenne sur les cinq dernières années, la production de transport de voyageurs s'accroît de 2,4 %.

Après une baisse en 2018 en raison des mouvements sociaux à la SNCF, la production de transports urbains et suburbains de passagers et celle du transport ferroviaire interurbain de voyageurs repartent à la hausse en 2019 (+ 4,9 % et + 4,0 % en volume respectivement). En revanche, les prix baissent respectivement de 2,1 % et 1,4 % Depuis 2014, le transport urbain et suburbain de voyageurs croît de 2,6 % en moyenne annuelle et le transport ferroviaire interurbain de voyageurs de 2,5 %.

En 2019, la production en volume de transports aériens de passagers poursuit également sa croissance (+ 2,2 %) tandis que celle de transport routier de voyageurs est stable et celle de transport de voyageurs par taxis et VTC baisse légèrement (- 0,3 %). En revanche, les prix du transport routier de voyageurs et du transport de voyageurs par taxis et VTC accélèrent (respectivement + 3,1 % et + 3,2 %).

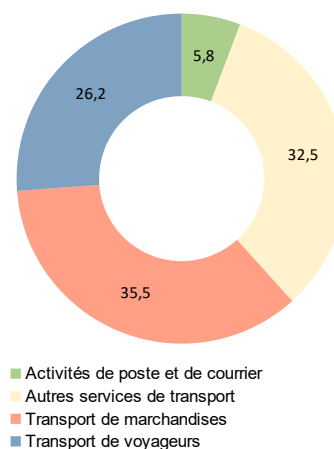
Figure A2-2 **Équilibre ressources-emplois de la branche transport \***

Niveau en milliards d'euros courants (HTD), évolutions annuelles en % (volume au prix de l'année n-1, 2014 pour la dernière colonne)

	Valeur 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019/ 2014
		(sd)	(p)	(p)	
<b>Production de la branche</b>	<b>225,6</b>	<b>3,9</b>	<b>2,7</b>	<b>2,2</b>	<b>2,3</b>
<i>dont sous-traitance</i>	16,7	4,7	2,4	2,5	2,3
<b>Importation totale</b>	50,3	5,1	3,5	0,1	2,8
<i>dont ajustement CAF/FAB</i>	-18,7	5,2	3,2	0,1	3,3
<b>Impôts sur les produits</b>	1,5	3,2	2,7	4,7	2,8
<b>Subventions sur les produits</b>	-10,1	3,4	1,0	-2,2	1,3
<b>Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)</b>	120,0	4,1	4,1	2,3	2,5
<b>Marge de transport</b>	34,0	1,2	10,2	-2,1	2,9
<b>Consommation finale</b>	48,1	3,3	2,7	2,7	2,0
<b>Exportation totale</b>	35,1	7,4	-7,1	5,5	1,8

Figure A2-3 **Production de transports, structure en 2019 (en valeur)**

En %



\* y compris services de poste et de courrier

sd : semi-définitif ; p : provisoire

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014

### LES AUTRES SERVICES DE TRANSPORT SONT EN HAUSSE DE 1,6 %

La production des autres services de transport hors activités de poste et de courrier (32,5 % de la production de la branche) croît de 1,6 % en 2019, portée par les services annexes des transports (3,8 %) qui représentent près de 50 % de ces services. La production des activités de poste et courrier poursuit sa baisse inexorable (- 4,6 % en 2019). Après trois années de moindre baisse, celle-ci s'amplifie à nouveau du fait, en partie, du ralentissement des autres activités de poste et courrier (livraison à domicile). Depuis 2014, la production des activités de poste et courrier a baissé en moyenne de 3,6 % par an.

### ÉQUILIBRE DE LA BRANCHE : REBOND DES EXPORTATIONS

La production de transport continue de ralentir avec une progression de + 2,2 % en 2019 après + 2,7 % en 2018 et + 3,9 % en 2017. Les importations totales se stabilisent (+ 0,1 %) en 2019 (après + 3,5 % en 2018) et les exportations redeviennent dynamiques (+ 5,5 %) en 2019 après avoir fortement régressé en 2018 (- 7,1 %).



## A3. Dépenses des ménages en transport

L'année 2019 est marquée par une légère baisse du prix du carburant ainsi que par un ralentissement des dépenses d'achats de carburants des ménages. Avec 178,8 milliards d'euros en 2019, les dépenses de transport des ménages hors assurance représentent 14,3 % de leurs dépenses de consommation en valeur. En 2019, elles progressent de 2,0 % en volume et les prix augmentent de 0,7 %. En moyenne annuelle sur cinq ans, les dépenses de transport des ménages ont augmenté en volume de 2,7 % et les prix de 0,9 %. Les dépenses des ménages en transport individuel (y c. achat de véhicules, hors assurance) s'élèvent à 146,6 milliards d'euros, soit 82,0 % des dépenses des ménages pour les transports hors assurance.

En 2019, les dépenses de consommation des ménages progressent de 2,5 % en valeur et de 1,5 % en volume, celles de transport de 2,7 % en valeur et de 2,0 % en volume. Les prix à la consommation augmentent de 0,9 %, ceux des transports de 0,7 %.

Figure A3-1 Consommation des ménages en transport en 2019 (valeur)

Niveau en milliards d'euros courants, évolution en valeur en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019/ 2014
<b>Déplacements individuels</b>	<b>146 564</b>	<b>6,2</b>	<b>6,1</b>	<b>2,3</b>	<b>3,7</b>
<b>Achat de véhicules</b>	<b>43 845</b>	<b>5,4</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>	<b>4,2</b>
<b>Dépenses d'utilisation des véhicules</b>	<b>102 720</b>	<b>6,6</b>	<b>8,4</b>	<b>2,8</b>	<b>3,4</b>
dont :					
<i>Carburants et lubrifiants (1)</i>	41 477	8,6	12,5	1,0	2,1
<i>Entretien et réparation de véhicules particuliers</i>	37 747	6,5	6,3	4,6	5,0
Assurance automobile	8 592	1,8	5,9	2,7	2,3
<b>Déplacements individuels y c. assurance</b>	<b>155 156</b>	<b>6,0</b>	<b>6,0</b>	<b>2,3</b>	<b>3,6</b>
<b>Déplacement en transport collectif</b>	<b>32 235</b>	<b>7,1</b>	<b>4,3</b>	<b>4,9</b>	<b>3,6</b>
<i>Ferroviaire (train, métro, tramway..)</i>	5 439	10,1	-2,6	3,6	1,2
<i>Routier (cars, bus, taxis...)</i>	8 773	5,4	5,8	5,1	5,0
<i>Aérien</i>	12 216	8,4	7,3	5,3	4,1
<i>Maritime et fluvial</i>	442	-4,6	-4,2	1,8	-0,2
<i>Combiné (2)</i>	4 478	5,6	3,6	5,4	3,4
<i>Autres (3)</i>	888	3,9	5,0	3,2	3,1
<b>Dépenses de transport hors assurance</b>	<b>178 799</b>	<b>6,4</b>	<b>5,8</b>	<b>2,7</b>	<b>3,6</b>
<b>Dépenses de transport y c. assurance</b>	<b>187 391</b>	<b>6,1</b>	<b>5,8</b>	<b>2,7</b>	<b>3,6</b>
<b>Consommation totale des ménages</b>	<b>1 253 208</b>	<b>2,3</b>	<b>2,6</b>	<b>2,5</b>	<b>2,2</b>

Figure A3-2 Coefficient budgétaire des dépenses de transport dans les dépenses de consommation des ménages

En % des dépenses de consommation des ménages

	1990	2000	2010	2019
<b>Déplacements individuels</b>	13,3	12,8	11,5	11,7
<b>Achat de véhicules</b>	5,6	4,5	3,8	3,5
<b>Dépenses d'utilisation des véhicules</b>	7,6	8,3	7,7	8,2
<i>Carburants et lubrifiants(1)</i>	3,7	3,9	3,3	3,3
<i>Entretien et réparation de véhicules particuliers</i>	2,7	2,8	2,8	3,0
Assurance automobile	0,5	0,5	0,6	0,7
<b>Déplacements individuels y c. assurance</b>	13,8	13,3	12,1	12,4
<b>Déplacement en transport collectif</b>	1,8	2,0	2,3	2,6
<i>Ferroviaire (train, métro, tramway..)</i>	0,4	0,4	0,5	0,4
<i>Routier (cars, bus, taxis...)</i>	0,5	0,5	0,6	0,7
<i>Aérien</i>	0,6	0,7	0,8	1,0
<i>Maritime et fluvial</i>	0,1	0,0	0,0	0,0
<i>Combiné (2)</i>	0,2	0,3	0,3	0,4
<i>Autres (3)</i>	0,1	0,1	0,1	0,1
<b>Dépenses de transport hors assurance</b>	15,1	14,8	13,8	14,3
<b>Dépenses de transport y c. assurance</b>	15,6	15,3	14,4	15,0
<b>Dépenses de consommation des ménages</b>	100,0	100,0	100,0	100,0

(1) Y compris les lubrifiants des réparations.

(2) Titres de transports combinés : au moins deux modes de transport, lorsqu'il n'est pas possible d'établir la part revenant à chaque mode de transport.

(3) téléphériques hors station de ski, agences de voyage, déménagement.

sd : semi-définitif ; p : provisoire.

Les coefficients budgétaires ont été recalculés pour ne prendre en compte que les dépenses de consommation directes des ménages (voir encadré).

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2020. Calculs : SDES

### LES DÉPENSES DE TRANSPORT INDIVIDUEL RALENTISSENT

Les dépenses de transport individuel, hors assurance, représentent 82,0 % des dépenses des ménages de transport en valeur. Les dépenses d'achat de véhicules qui représentent 29,9 % des dépenses de transport individuel en valeur progressent à la même vitesse en 2019 qu'en 2018 (+ 1,0 % en 2019 après + 1,1 % en 2018). En volume, les dépenses d'achats de véhicules croissent de + 1,4 % en 2019, tandis que les prix baissent de 0,4 %.

## l'activité économique dans les transports en 2019

Depuis 2014, les dépenses d'achats de véhicules augmentent de + 3,9 % en moyenne annuelle en volume et les prix ont progressé de 0,4 %. Les dépenses d'entretien et réparation (25,8 % des dépenses de transport individuel) progressent de 2,4 % en 2019 en volume tandis que les prix augmentent de 2,1 %. Elles ont progressé de 3,7 % en moyenne annuelle en volume depuis 2014, tandis que les prix se sont accrus de 1,3 % en moyenne par an.

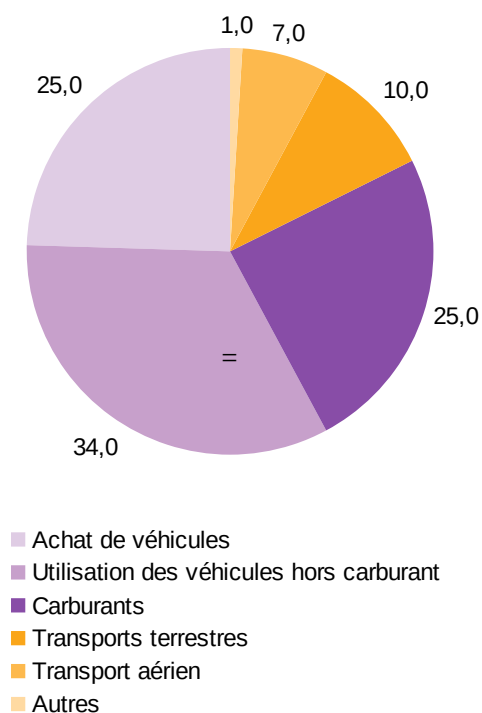
La dépense de consommation de carburants et lubrifiants ralentit fortement avec + 1,0 % en valeur en 2019 après + 12,5 % en 2018 en raison d'une stabilisation des prix (+ 0,1 % en 2019 après + 13,0 % en 2018). En volume, la consommation de carburants et lubrifiants augmente légèrement en 2019 (+ 0,9 %).

Depuis 2014, en moyenne annuelle, la consommation de carburants a augmenté de 0,8 % en volume, avec des prix en hausse de 1,3 %, ce qui se traduit par une augmentation des dépenses en carburants des ménages en valeur de 2,1 % en moyenne annuelle sur la période.

En 2019, les ménages ont dépensé 8,6 milliards en assurance automobile. Les dépenses d'assurance ont augmenté de 2,7 % en valeur sur un an (la dépense baisse de 0,3 % en volume en 2019 tandis que les prix progressent de 3,0 %).

Figure A3-3 **Structure des dépenses de transport des ménages (hors assurance) en 2019**

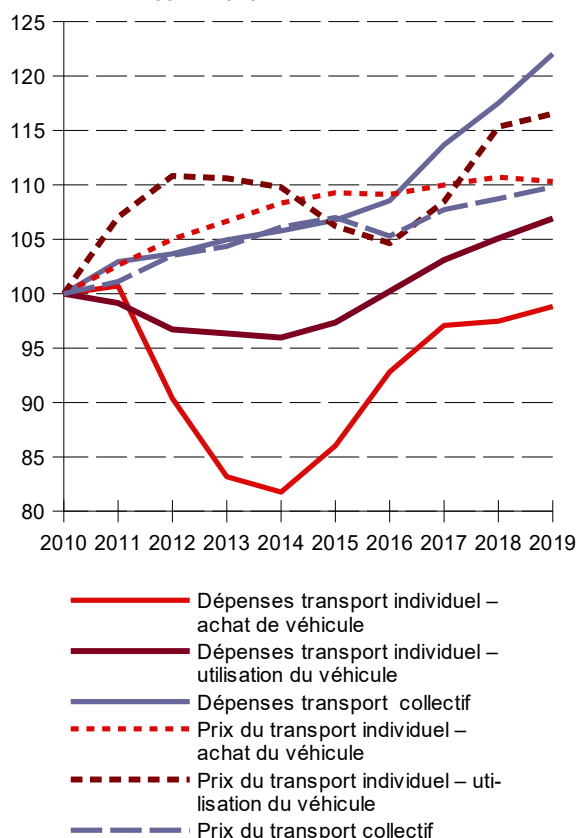
Part en % de la dépense (y compris TVA) en valeur



Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2020

Figure A3-4 **Évolution des dépenses en volume et des prix des transports individuels et collectifs**

En indice base 100 en 2010



Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2020

### LES DÉPENSES EN TRANSPORT COLLECTIF PROGRESSENT AU MÊME RYTHME QU'EN 2018

En 2019, les dépenses en volume en transport collectif progressent au même rythme qu'en 2018 (+ 3,8 % en 2019 après + 3,4 % en 2018), à un niveau supérieur à l'évolution en moyenne annuelle des cinq dernières années (+ 2,9 %). Les dépenses de transport collectif ne cessent de croître depuis 1990. Leur poids dans les dépenses de transport des ménages (hors assurances) est passé de 13,5 % en 2000 à 18,0 % en 2019.

## l'activité économique dans les transports en 2019

En 2019, les dépenses du transport routier (car, bus et taxis), augmentent de 2,6 % en volume. Cette évolution est notamment liée à la poursuite du développement du transport par autocars et des VTC.

Les dépenses en transport ferroviaire progressent de 4,0 % en volume malgré les grèves de fin d'année 2019 après une baisse de 2,7 % en 2018 en lien avec les grèves perlées du deuxième trimestre 2018. En 2019, les prix du transport ferroviaire baissent légèrement (- 0,4 %).

Les dépenses de transport urbain hors métro et tramways (désignées par « dépenses de transport combiné » par l'Insee) augmentent fortement (+ 5,9 %) en volume malgré les grèves de fin d'année avec des prix en légère baisse (- 0,5 %).

Les dépenses de transport aérien (37,9 % du transport collectif de voyageurs en valeur) ralentissent en 2019 (+ 4,3 % en volume après +6,8 % en 2018) tandis que les prix croissent de 0,9 % en 2019.

Figure A3-5 Évolution des dépenses de transport des ménages (volume et prix)

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2019	Volumes					Prix			
		Évolutions annuelles					Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019/ 2014	2019/ 2014	2017	2018	2019	2019/ 2014
<b>Achat de véhicules</b>	<b>43 057</b>	<b>4,6</b>	<b>0,4</b>	<b>1,4</b>	<b>3,9</b>	<b>0,8</b>	<b>0,7</b>	<b>-0,4</b>	<b>0,4</b>	
<b>Dépenses d'utilisation des véhicules</b>	<b>96 761</b>	<b>2,9</b>	<b>1,9</b>	<b>1,7</b>	<b>2,2</b>	<b>3,6</b>	<b>6,3</b>	<b>1,0</b>	<b>1,2</b>	
<i>Dont carburants et lubrifiants (1)</i>	38 909	-0,3	-0,4	0,9	0,8	8,9	13,0	0,1	1,3	
<i>Dont entretien et réparation de véhicules particuliers</i>	35 461	6,1	4,1	2,4	3,7	0,4	2,0	2,1	1,3	
<b>Assurances</b>	<b>7 734</b>	<b>0,4</b>	<b>2,6</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,1</b>	<b>1,4</b>	<b>3,2</b>	<b>3,0</b>	<b>2,1</b>	
<b>Déplacement en transport collectif</b>	<b>31 153</b>	<b>4,7</b>	<b>3,4</b>	<b>3,8</b>	<b>2,9</b>	<b>2,3</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>	<b>0,7</b>	
<i>Ferroviaire (train, métro, tramway..)</i>	5 285	9,7	-2,7	4,0	0,6	0,3	0,1	-0,4	0,6	
<i>Routier (cars, bus, taxis...)</i>	7 942	1,6	3,6	2,6	2,9	3,8	2,1	2,5	2,0	
<i>Aérien</i>	12 333	5,8	6,8	4,3	4,3	2,4	0,5	0,9	-0,2	
<i>Maritime et fluvial</i>	470	1,5	1,5	-0,7	1,0	-6,0	-5,7	2,6	-1,2	
<i>Combiné (2)</i>	4 333	2,4	2,6	5,9	2,7	3,2	1,0	-0,5	0,7	
<i>Autres (3)</i>	820	3,1	1,0	0,7	1,5	0,8	4,0	2,5	1,6	
<b>Dépenses de transport hors assurance</b>	<b>171 035</b>	<b>3,7</b>	<b>1,8</b>	<b>2,0</b>	<b>2,7</b>	<b>2,7</b>	<b>3,9</b>	<b>0,7</b>	<b>0,9</b>	
<b>Consommation totale des ménages</b>	<b>1 205 420</b>	<b>1,5</b>	<b>0,9</b>	<b>1,5</b>	<b>1,4</b>	<b>0,8</b>	<b>1,7</b>	<b>0,9</b>	<b>0,8</b>	

(1), (2), (3) voir notes en bas de tableau A3-1.

Sd : semi-définitif ; p : provisoire

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2020

### Consommation des ménages

En plus de leurs dépenses de consommation, les ménages bénéficient de services directement pris en charge par les administrations publiques et les institutions sans but lucratif au service des ménages, notamment dans les transports. La dépense de consommation des ménages présentée ici ne prend pas en compte.

Les dépenses d'assurance de véhicules ont été rajoutées aux dépenses de consommation des ménages en transport.

## A4. Dépenses des administrations publiques centrales et locales

En 2019, les dépenses totales consolidées des administrations publiques s'élèvent à 48,8 milliards d'euros. Elles progressent de 5,0 %. Les dépenses de fonctionnement s'accroissent de 3,3 % en 2019 alors qu'elles n'ont augmenté que de 1,3 % en moyenne annuelle au cours des cinq dernières années. De même, les dépenses d'investissement augmentent plus fortement en 2019 (+ 8,2 %) qu'en moyenne annuelle depuis 2014 (+ 2,3 %).

En 2019, les dépenses totales des administrations publiques centrales (Apuc) se maintiennent (- 0,1 %) alors qu'elles avaient crû de 2,9 % en 2018 et 3,6 % en 2017. Celles des administrations publiques locales (Apul), qui représentent 77,0 % des dépenses publiques totales non consolidées<sup>1</sup> en transport, croissent de 6,5 %, en 2019, après une progression de 3,4 % en 2018 et 5,1 % en 2017. Les dépenses des Apuc reculent de 1,1 % en moyenne annuelle au cours des cinq dernières années, tandis que celles des Apul, tirées en 2019 comme en 2018 et en 2017 par les investissements de la Société du Grand Paris, augmentent de 2,4 % par an sur la même période.

### LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CENTRALES (APUC) STAGNENT EN 2019

Les dépenses totales des Apuc en faveur des transports sont quasi stables en 2019 (11,8 milliards d'euros en 2019). Les dépenses d'investissement décroissent sensiblement (- 9,1 %), alors que les dépenses de fonctionnement (qui représentent 76,7 % des dépenses des Apuc) augmentent (+ 3,0 %).

Figure A4-1 Les dépenses en transport des administrations publiques centrales

Niveau en millions d'euros ; évolution annuelle en %

Administrations publiques centrales (Apuc)	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2019 p	Evolutions annuelles				Niveau 2019 p	Evolutions annuelles				Niveau 2019 p	Evolutions annuelles			
		2017 d	2018 sd	2019 p	2019/2014		2017 d	2018 sd	2019 p	2019/2014		2017 d	2018 sd	2019 p	2019/2014
<b>Total (hors charges de retraites)</b>	<b>9 049</b>	<b>0,1</b>	<b>5,1</b>	<b>3,0</b>	<b>1,4</b>	<b>2 742</b>	<b>14,1</b>	<b>-2,8</b>	<b>-9,1</b>	<b>-7,2</b>	<b>11 792</b>	<b>3,6</b>	<b>2,9</b>	<b>-0,1</b>	<b>-1,1</b>
Transport routier	1 138	-7,5	18,7	-1,8	0,8	953	-1,8	11,5	-17,3	-4,1	2 092	-4,7	15,0	-9,6	-1,6
Transport ferroviaire	4 841	5,1	0,2	7,6	3,0	1 024	-1,6	0,1	16,1	11,4	5 865	3,9	0,2	8,9	4,2
Transports collectifs urbains	40	1,0	24,1	37,8	5,3	192	-40,7	119,0	-28,3	-10,9	232	-36,4	103,7	-21,8	-9,0
Voies navigables	388	4,4	5,2	-0,3	1,7	179	39,1	-21,0	-21,9	1,2	567	17,2	-6,3	-8,3	1,5
Transport maritime	365	1,5	6,3	-2,4	-2,5	139	19,7	26,0	-11,2	0,0	504	5,7	11,4	-5,0	-1,8
Transport aérien	1 843	-0,2	2,8	1,3	0,8	234	203,5	-47,8	-22,4	-20,3	2 077	19,5	-9,6	-2,1	-3,7
Services communs	434	-27,7	36,2	-14,7	-6,6	22	19,8	-63,6	-18,9	-51,7	456	-22,5	19,6	-15,0	-20,6
Charges de retraites (1)	4 592	0,2	3,7	-4,0	-0,3						4 592	0,2	3,7	-4,0	-0,3

(1) Les charges de retraite consistent en subventions d'équilibre de l'État à des régimes de retraite spéciaux.

d : définitif ; sd : semi-définitif ; p : provisoire.

Source : DGFIP. Calculs : SDES

La dépense de fonctionnement des Apuc pour le transport routier recule de 1,8 % en 2019 après avoir augmenté très fortement en 2018, de 18,7 %, suite à la hausse conséquente de l'action « Routes développement » du programme « Infrastructures et service de transport » du budget de l'État. En revanche, en 2019, les dépenses de l'État augmentent de 7,6 % pour le ferroviaire (4,8 milliards d'euros en 2019), et de 1,3 % pour le transport aérien (1,8 milliard d'euros en 2019). Elles diminuent de 0,3 % pour les voies navigables et de 2,4 % pour le transport maritime qui recueillent chacun 0,4 milliard d'euros en 2019. Le transport collectif urbain est essentiellement soutenu par les Apul même s'il bénéficie d'une participation de 40 millions d'euros des Apuc en 2019 pour son fonctionnement.

En 2019, les dépenses d'investissement sont en fort recul dans tous les modes de transport à l'exception du ferroviaire, avec + 16,1 % après + 0,1 % en 2018. Ce dernier est avec le transport routier le mode de transport ayant donné lieu à l'investissement le plus élevé, environ 1,0 milliard d'euros chacun en 2019. L'investissement dans le routier baisse nettement (- 17,3 %) après avoir fortement augmenté en 2018 (+ 11,5 %). L'investissement des Apuc s'élève à 0,1 milliard d'euros dans le transport maritime et 0,2 milliard dans les transports en commun

1 Sans élimination des flux croisés entre les administrations centrales et locales.

## l'activité économique dans les transports en 2019

urbains, le fluvial et dans l'aérien en 2019. C'est dans les transports en commun urbains que l'investissement des Apuc subit la plus forte baisse, - 28,3 % après une hausse exceptionnelle de 119 % en 2018. Il baisse également dans les transports aériens (- 22,4 %), fluvial (- 21,9 %) et maritime (- 11,2 %). Sur la période 2014-2019, la dépense totale des Apuc pour le transport diminue de 1,1 % en moyenne annuelle. Les dépenses de fonctionnement croissent de 1,4 % par an sur la même période, tandis que les investissements diminuent de 7,2 % par an. En moyenne annuelle, entre 2014 et 2019, la dépense totale des Apuc est en baisse pour le transport routier (- 1,6 %), les transports en commun urbains (- 9,0 %), le transport maritime (- 1,8 %) et aérien (- 3,7 %). À l'inverse, les dépenses augmentent pour le transport ferroviaire (+ 4,2 %) et pour les voies navigables (+ 1,5 %).

### LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES LOCALES (APUL) AUGMENTENT DE 6,5 % EN 2019

Les dépenses des Apul croissent de 6,5 % en 2019. Les dépenses de fonctionnement des Apul progressent de 3,0 %, et les aides à l'investissement de 12,4 %. La dépense totale de transport des régions croît de 2,0 %, alors que celle des départements recule de 8,6 % en 2019. La compétence « transport » a été transférée des départements aux régions, conformément aux dispositions de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe). Le transfert des transports non urbains est effectif depuis le 1er janvier 2017. Le transfert des transports scolaires est entré en vigueur le 1er septembre 2017.

Figure A4-2 Les dépenses en transport des administrations publiques locales

Niveau en millions d'euros ; évolution annuelle en %

Administrations publiques locales (Apul)	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2019 p	Evolutions annuelles				Niveau 2019 p	Evolutions annuelles				Niveau 2019 p	Evolutions annuelles			
		2017 d	2018 sd	2019 p	2019/2014		2017 d	2018 sd	2019 p	2019/2014		2017 d	2018 sd	2019 p	2019/2014
<b>Administrations locales*</b>	<b>24 162</b>	<b>3,0</b>	<b>-1,0</b>	<b>3,0</b>	<b>1,1</b>	<b>15 403</b>	<b>9,4</b>	<b>11,8</b>	<b>12,4</b>	<b>4,8</b>	<b>39 565</b>	<b>5,1</b>	<b>3,4</b>	<b>6,5</b>	<b>2,4</b>
Voirie	4 632	0,4	-4,3	1,6	-2,1	7 470	5,8	2,0	5,3	-1,6	12 102	3,5	-0,6	3,9	-1,8
Autres infrastructures de transport	616	-2,6	4,1	17,9	5,0	3 301	50,9	29,9	29,1	28,1	3 917	35,7	24,7	27,2	22,2
Transports de voyageurs et marchandises	17 102	5,3	0,1	4,4	2,8	4 614	0,0	22,0	14,6	8,5	21 716	4,4	3,8	6,4	3,8
Transports scolaires	1 812	-6,8	-2,9	-9,6	-5,3	18	+32,3	-26,9	-23,1	-6,6	1 830	-6,3	-3,3	-9,8	-5,3
<b>Régions</b>	<b>7 290</b>	<b>+50,4</b>	<b>+8,1</b>	<b>+2,3</b>	<b>+11,6</b>	<b>2 308</b>	<b>-10,6</b>	<b>+2,5</b>	<b>+1,1</b>	<b>-3,2</b>	<b>9 598</b>	<b>+28,3</b>	<b>+6,7</b>	<b>+2,0</b>	<b>+6,7</b>
Voirie	406	54,2	30,4	165,1	50,0	233	-1,2	3,4	-64,5	-16,0	639	4,7	7,7	-21,0	0,9
Autres infrastructures de transport	62	-12,0	7,7	-3,1	3,9	535	12,7	-10,5	6,1	-7,0	597	9,8	-8,7	5,1	-6,1
Transports de voyageurs et marchandises	5 665	40,5	-5,8	1,0	6,7	1 534	-24,1	9,0	37,4	1,9	7 200	24,9	-3,7	7,0	5,5
Transports scolaires	1 157					5					1 162				
<b>Départements</b>	<b>2 934</b>	<b>-17,3</b>	<b>-26,4</b>	<b>-17,1</b>	<b>-13,6</b>	<b>3 220</b>	<b>5,3</b>	<b>1,0</b>	<b>0,7</b>	<b>-1,8</b>	<b>6 155</b>	<b>-9,6</b>	<b>-15,5</b>	<b>-8,6</b>	<b>-8,5</b>
Voirie	1 979	1,3	-1,6	-7,4	-2,9	2 827	1,2	2,0	0,9	-1,8	4 806	1,3	0,4	-2,7	-2,2
Autres infrastructures de transport	46	-11,5	3,5	-3,9	-3,0	115	-3,2	4,1	-9,0	-9,0	162	-5,6	3,9	-7,6	-7,5
Transports de voyageurs et marchandises	494	-23,5	-34,3	-45,6	-22,6	277	86,4	-8,3	2,7	2,9	771	-14,7	-29,8	-34,5	-17,5
Transports scolaires	414	-33,2	-63,1	-6,8	-26,7	1	-66,4	-84,1	135,7	-26,4	416	-33,4	-63,1	-6,6	-26,7
<b>Communes et EPCI (1)</b>	<b>3 339</b>	<b>2,7</b>	<b>-6,4</b>	<b>-0,9</b>	<b>-5,7</b>	<b>4 738</b>	<b>9,6</b>	<b>2,9</b>	<b>17,6</b>	<b>-0,9</b>	<b>8 077</b>	<b>6,2</b>	<b>-1,6</b>	<b>9,2</b>	<b>-3,1</b>
Voirie	2 460	0,3	-3,1	-1,0	-1,7	4 636	10,0	2,7	17,9	-0,8	7 096	5,9	0,4	10,6	-1,1
Transports de voyageurs et marchandises	576	9,8	-20,2	-0,5	-17,4	98	-3,5	12,4	6,4	-5,3	675	8,2	-16,9	0,4	-16,1
Transports scolaires	302	7,5	-1,3	-1,1	-1,0	3	19,2	-4,4	-10,3	-6,2	306	7,7	-1,4	-1,2	-1,0
<b>ODAL (2), syndicats, régies</b>	<b>13 009</b>	<b>0,1</b>	<b>0,8</b>	<b>6,6</b>	<b>2,6</b>	<b>6 154</b>	<b>28,0</b>	<b>31,4</b>	<b>18,9</b>	<b>23,7</b>	<b>19 163</b>	<b>5,8</b>	<b>8,4</b>	<b>10,2</b>	<b>7,2</b>
Voirie	177	-13,7	-7,5	-11,5	-8,1	65	-5,5	-15,8	38,5	-1,7	241	-12,1	-9,2	-2,0	-6,6
Autres infrastructures de transport	546	0,2	5,5	20,9	5,7	2 774	82,3	43,2	34,2	93,2	3 319	53,5	34,6	31,8	45,1
Transports de voyageurs et marchandises	12 089	1,2	1,7	6,6	3,1	3 306	9,1	26,3	8,5	11,4	15 395	2,5	6,1	7,0	4,6
Transports scolaires	198	-20,7	-30,5	-8,6	-11,7	9	84,7	-41,5	-42,1	-13,7	207	-16,9	-31,3	-10,8	-11,8

d : définitif ; sd : semi-définitif ; p : provisoire.

(1) EPCI : établissements publics de coopération intercommunale.

(2) Odal : organismes divers d'administration locale.

(\*) Total consolidé hors transferts entre Apul.

Source : DGFIP. Calculs : SDES

## l'activité économique dans les transports en 2019

La croissance soutenue des dépenses d'investissement des organismes divers d'administration locale (Odal) se poursuit, avec + 18,9 % en 2019 après + 31,4 % en 2018 et + 28,0 % en 2017. Il s'agit principalement de la montée en charge des investissements de la Société du Grand Paris<sup>2</sup> pour la réalisation de la ligne 15 Sud, du prolongement de la ligne 14 et la réalisation des lignes 16, 17 et 18 du projet « Grand Paris Express ».

Les dépenses d'investissement en voirie des Apul poursuivent leur trajectoire ascendante en 2019 (+ 5,3 %), principalement du fait de la hausse de l'investissement des communes et EPCI, de + 17,9 %.

Depuis 2014, la dépense des Apul en transport augmente de 2,4 % par an en moyenne. La dépense des Apul pour les « transports de voyageurs et de marchandises » progresse de 3,8 % par an, et celle destinée aux « autres infrastructures de transport », dopée par le projet du « Grand Paris », croît de 22,2 % en moyenne annuelle. Les dépenses liées à la voirie et celles des transports scolaires sont par contre en diminution, respectivement de 1,8 % et 5,3 % en moyenne annuelle sur cette période. En raison des forts investissements pour la réalisation du Grand Paris Express en fin de période, l'investissement des Apul s'accroît entre 2014 et 2019 (+ 4,8 % par an), alors que la dépense de fonctionnement progresse plus lentement (+ 1,1 % par an).

### LES DÉPENSES CONSOLIDÉES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CROISSENT DE 5,0 % EN 2019

Chaque année, on observe des transferts monétaires entre Apuc et Apul. En 2019, les Apuc (essentiellement l'État) ont versé 2,3 milliards d'euros aux collectivités locales. Inversement, les Apul ont versé 294 millions d'euros aux Apuc. Une grande partie du transfert entre APU est constituée des 1,8 milliards d'euros que l'État verse chaque année aux régions pour financer le fonctionnement du transport express régional (TER). Ce montant est stable depuis plusieurs années. Afin d'éviter de compter deux fois la même ligne budgétaire, on élimine ces transferts entre administrations publiques (APU), pour obtenir une dépense consolidée des APU. Celle-ci s'élève à 48,8 milliards d'euros en 2019. Elle croît de 5,0 % par rapport à 2018.

Figure A4-3 Les dépenses en transport des administrations publiques (hors doubles comptes)

Niveau en millions d'euros ; évolution annuelle en %

Total consolidé (hors transferts entre APU) Apuc et Apul hors charge de retraite	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2019 p	Evolutions annuelles				Niveau 2019 p	Evolutions annuelles				Niveau 2019 p	Evolutions annuelles			
		2017 d	2018 sd	2019 p	2019/2014		2017 d	2018 sd	2019 p	2019/2014		2017 d	2018 sd	2019 p	2019/2014
31 249	2,8	0,4	3,3	1,3	17 548	10,3	8,8	8,2	2,3	48 797	5,2	3,2	5,0	1,6	

d : définitif ; sd : semi-définitif ; p : provisoire.

Source : DGFIP. Calculs : SDES

### Champ des dépenses des administrations publiques

Les administrations publiques centrales comprennent l'État et les organismes divers d'administration centrale (Odac) : Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), Université Gustave Eiffel (ex-Ifsttar), Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF), Voies navigables de France (VNF), Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) et Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT). Le champ ne comprend pas les entreprises publiques de transport ou de gestion d'infrastructures (telles que SNCF Mobilités ou SNCF Réseau). La requalification de la dette de SNCF Réseau en septembre 2018 n'a pas d'impact sur cette fiche qui ne traite pas de la dette des administrations publiques. Les dépenses des Odac et celles réalisées à partir du budget général de l'État sont consolidées. Ainsi, le versement de subventions du budget général de l'État à l'AFITF, ainsi que le versement en sens inverse de fonds de concours, ne sont pas comptabilisés dans les dépenses totales.

Les administrations publiques locales comprennent les communes, départements et régions, les groupements de communes à fiscalité propre, les syndicats de communes et les syndicats mixtes, ainsi que les chambres de commerce et d'industrie. Les principaux organismes divers d'administration locale pris en compte sont : Île-de-France Mobilités, l'office des transports de Corse (OTC) et la Société du Grand Paris (prise en compte à partir de 2015).

<sup>2</sup> Les investissements provenant directement de la Société du Grand Paris sont comptabilisés dans la catégorie « Autres infrastructures de transport ». Les établissements publics territoriaux de la métropole du Grand Paris sont quant à eux classés dans le groupe des communes et EPCI comme en comptabilité nationale.

## A5.1 Transferts publics aux opérateurs de transport collectif de voyageurs (SNCF, RATP, TCU de province)

En 2019, les transferts des administrations publiques centrales et locales à destination des opérateurs de transport ferroviaire de voyageurs et du transport collectif urbain s'élevaient à 14,4 milliards d'euros. 51 % des montants sont consacrés au transport ferroviaire régional et aux transports collectifs urbains de province et 42 % au transport collectif urbain d'Île-de-France, le reste étant affecté aux grandes lignes. Tous réseaux confondus, 80 % des montants versés relèvent du fonctionnement (rémunération de la délégation de service public, compensations tarifaires et subventions d'exploitation) et 20 % sont des aides à l'investissement.

### LES TRANSFERTS VERS SNCF MOBILITÉS

En 2019, les transferts totaux (hors contributions aux charges de retraites) des administrations publiques au profit de SNCF Mobilités progressent de 10,8 % (ils croissent de 4,9 % en moyenne annuelle depuis 2014). Toutes activités confondues (trains grandes lignes, TER, Transilien), ils sont de 8,1 milliards d'euros.

Les transferts consistent essentiellement en contributions d'exploitation qui s'élevaient à 6,1 milliards d'euros en 2019 (+ 6,1 %). Celles-ci regroupent l'ensemble des compensations tarifaires et des contributions de service, tous réseaux confondus. En 2019, l'État a versé 391 millions d'euros à SNCF Mobilités pour l'exploitation des trains de grandes lignes, soit une baisse de 10,5 % par rapport à 2018. Les régions ont versé 3,4 milliards d'euros destinés aux TER, soit une hausse de 9,1 % en 2019 (+ 3,2 % en moyenne annuelle depuis 2014). 2,3 milliards d'euros ont été versés pour le Transilien, par Île-de-France Mobilités, montant en augmentation de 5,3 % en 2019 (+ 4,6 % en moyenne annuelle depuis 2014).

Les subventions d'investissement sont au total de 2,0 milliards d'euros en 2019. Elles sont en forte hausse en 2019 (+ 28,7 %). Depuis 2014, elles ont progressé de 12,2 % en moyenne par an. La contribution de l'État, qui représente 31,9 % du financement des investissements, croît de 90,0 % en 2019, celle d'Île-de-France Mobilités (45,2 % des investissements) est en hausse de 13,8 % et celles des régions (22,8 % des investissements) de 8,1 %. Afin de conduire sa mission de modernisation des infrastructures ferroviaires, SNCF accélère les investissements sur l'année 2019. Ils atteignent un niveau historique de près de 10 milliards d'euros pour l'ensemble du groupe SNCF (y compris SNCF Mobilités) dont 5,2 milliards d'euros financés en propre, pour les infrastructures ferroviaires et les matériels roulants.

Figure A5.1-1 Transferts des administrations publiques (hors retraite) par type de réseau

Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution annuelle en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019/ 2014
<b>Exploitation</b>	<b>11 444</b>	<b>-0,5</b>	<b>1,4</b>	<b>3,1</b>	<b>1,5</b>
Train grandes lignes	391	-9,3	-14,1	-10,5	-4,2
TER et TCUP	6 657	1,6	3,3	3,5	1,4
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	4 396	-2,3	0,4	3,9	2,2
<b>Investissement</b>	<b>2 914</b>	<b>-12,2</b>	<b>10,5</b>	<b>21,7</b>	<b>8,5</b>
Train grandes lignes	626	-9,9	-19,8	90,0	25,4
TER et TCUP	644	-26,6	15,6	5,5	-5,4
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	1 644	-5,0	18,4	13,0	13,1
<b>Total</b>	<b>14 358</b>	<b>-2,6</b>	<b>2,9</b>	<b>6,4</b>	<b>2,7</b>
Train grandes lignes	1 017	-9,6	-16,7	32,7	8,2
TER et TCUP	7 301	-1,3	4,3	3,7	0,7
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	6 040	-2,9	4,4	6,3	4,6

Source : SNCF ; RATP ; Cerema, données de l'année n-1 pour les TCUP

Figure A5.1-2 Transferts des administrations publiques vers SNCF Mobilités hors caisse de retraite

Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution annuelle en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019/ 2014
<b>Exploitation</b>	<b>6 087</b>	<b>0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>6,1</b>	<b>3,1</b>
- versés par l'Etat	391	-9,3	-14,1	-10,5	-4,2
- versés par les régions	3 357	2,1	2,4	9,1	3,2
- versés par Île de France Mobilités	2 339	0,8	0,1	5,3	4,6
<b>Investissements</b>	<b>1 961</b>	<b>-11,5</b>	<b>15,8</b>	<b>28,7</b>	<b>12,2</b>
- versés par l'Etat	626	-9,9	-19,8	90,0	25,4
- versés par les régions	448	-34,9	16,1	8,1	-6,7
- versés par Île de France Mobilités	887	13,7	42,4	13,8	27,2
<b>Total hors retraites</b>	<b>8 075</b>	<b>-2,2</b>	<b>3,0</b>	<b>10,8</b>	<b>4,9</b>

Source : SNCF Mobilités

## l'activité économique dans les transports en 2019

Figure A5.1-3 **Transferts des administrations publiques au profit de l'activité TER de la SNCF**

Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution annuelle en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles				2019/ 2014
		2017	2018	2019		
<b>Exploitation</b>	<b>3 291</b>	<b>2,2</b>	<b>2,1</b>	<b>7,3</b>	<b>2,9</b>	
<i>Exploitation des services</i>	3 281	6,3	16,7	8,0	6,7	
<i>Compensation tarifs sociaux</i>	10	-18,1	-92,7	-67,1	-54,3	
<b>Investissement</b>	<b>448</b>	<b>-34,9</b>	<b>16,1</b>	<b>8,1</b>	<b>-6,7</b>	
<b>Versements des régions à la SNCF pour le TER</b>	<b>3 739</b>	<b>-3,6</b>	<b>3,6</b>	<b>7,4</b>	<b>1,4</b>	
<b>Versements de l'État à la SNCF pour les tarifs militaires des TER</b>	<b>22</b>	<b>10,1</b>	<b>5,1</b>	<b>11,0</b>	<b>5,2</b>	

Source : SNCF mobilités

### LES TRANSFERTS VERS LA RATP

En 2019, la RATP a perçu des administrations publiques 2,8 milliards d'euros. Ce montant, en hausse en 2019 (+ 4,9 %) est en progression de 0,8 % en moyenne annuelle depuis 2014. Il est principalement constitué de subventions d'exploitation (2,1 milliards d'euros), qui sont en diminution de 0,2 % en moyenne annuelle depuis 2014 et en hausse en 2019 (+ 2,4 %). Les subventions d'investissement augmentent de 12,1 % en 2019 et de 4,0 % en moyenne annuelle depuis 2014. La contribution de la région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités s'accroît de 38,7 % en 2019.

### LES TRANSFERTS AUX TCU DE PROVINCE EN 2018

En 2018, les transports collectifs urbains de province ont reçu 3,6 milliards d'euros de subventions, dont 3,4 milliards d'euros pour le fonctionnement, et 0,2 milliard d'euros pour l'investissement. Les subventions de fonctionnement, versées aux entreprises effectuant le transport urbain progressent de 4,5 % en 2018, et augmentent de 1,5 % par an depuis 2013. Les subventions d'investissement reçues par les autorités organisatrices progressent de 14,5 % en 2018. Les subventions de l'État représentent 31 % des subventions totales d'investissement, celles des collectivités territoriales 65 %, et celles de l'Union européenne 4 %.

Figure A5.1-5 **Transferts des administrations publiques centrales et locales à la RATP**

Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution annuelle en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles				2019/ 2014
		2017	2018	2019		
<b>Exploitation (versés par Île de France Mobilités)</b>	<b>2 057</b>	<b>-5,6</b>	<b>0,7</b>	<b>2,4</b>	<b>-0,2</b>	
Contribution forfaitaire d'exploitation	1 004	-9,9	-3,4	8,3	0,0	
Contribution forfaitaire d'investissement	1 002	2,8	3,1	3,3	1,6	
Contribution taxe professionnelle et foncière	133	-2,7	-0,9	24,3	2,6	
Autres	3	n.s.	n.s.	-25,0	n.s.	
<b>Investissement</b>	<b>757</b>	<b>-16,1</b>	<b>-0,9</b>	<b>12,1</b>	<b>4,0</b>	
État	101	-35,0	-40,0	-9,0	-18,0	
Région et Île de France Mobilités	337	19,5	-4,0	38,7	4,7	
Autres collectivités territoriales	319	-22,9	32,1	-0,6	31,2	
<b>Total transferts publics</b>	<b>2 814</b>	<b>-8,5</b>	<b>0,3</b>	<b>4,9</b>	<b>0,8</b>	

Source : RATP

Figure A5.1-4 **Transferts des administrations publiques au profit de l'activité Transilien (SNCF)**

Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution annuelle en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles				2019/ 2014
		2017	2018	2019		
<b>Exploitation (versés pour l'Île-de-France)</b>	<b>2 339</b>	<b>0,8</b>	<b>0,1</b>	<b>5,3</b>	<b>4,6</b>	
dont contribution liées aux charges d'exploitation	2 007	0,3	0,3	6,6	4,4	
<b>Investissement</b>	<b>887</b>	<b>13,7</b>	<b>42,4</b>	<b>13,8</b>	<b>27,2</b>	
<b>Subventions au titre du programme CPER</b>	<b>310</b>	<b>62,6</b>	<b>-20,2</b>	<b>71,0</b>	<b>69,7</b>	
dont Région, départements et Île-de-France Mobilités	291	88,9	-28,0	84,1	67,6	
<b>Subventions hors CPER</b>	<b>577</b>	<b>-6,3</b>	<b>86,7</b>	<b>-3,6</b>	<b>18,8</b>	
<b>Total reçu par la SNCF pour le transilien</b>	<b>3 226</b>	<b>3,1</b>	<b>8,4</b>	<b>7,5</b>	<b>8,6</b>	

Source : SNCF Mobilités

Figure A5.1-6 **Subventions versées par les administrations publiques au profit du transport collectif urbain de province (TCUP)**

Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution annuelle en %

	Niveau 2018	Évolutions annuelles				2018 /2013
		2016	2017	2018(p)		
<b>Exploitation (perçues par les entreprises de TCUP)</b>	<b>3 367</b>	<b>-4,9</b>	<b>1,0</b>	<b>4,5</b>	<b>1,5</b>	
Compensations tarifaires versées par les AO	52	-16,4	-3,5	-23,2	-7,4	
Subvention d'exploitation versée par les AO	3 310	-4,6	1,1	5,1	1,7	
<b>Investissement (perçu par les AO)</b>	<b>196</b>	<b>-4,6</b>	<b>0,4</b>	<b>14,5</b>	<b>-6,6</b>	
État	61	-23,3	-33,0	20,7	-19,4	
Collectivités locales	127	48,7	39,1	10,1	11,3	
Union européenne	8	-50,9	-57,4	51,2	-18,5	
<b>Total</b>	<b>3 562</b>	<b>-4,9</b>	<b>1,0</b>	<b>5,0</b>	<b>1,0</b>	

Source : enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, DGITM, Gart, UTP), année 2018 ; calculs SDES



## A5.2 Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures

SNCF Réseau, qui assure la gestion des réseaux ferroviaires ferrés, est né de la fusion de Réseau ferré de France (RFF) en 2015 et de SNCF Infra. Voies navigables de France (VNF) est un établissement public administratif (Épa) en charge de la gestion de la majorité des voies navigables françaises. Les subventions publiques d'investissement destinées à SNCF Réseau augmentent de 38,1 % en 2019, celles destinées à VNF de 50,2 % pour atteindre 172,3 millions d'euros. La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) en charge depuis 2017 de la construction du canal qui reliera les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen, a bénéficié de 35,1 millions de subventions d'investissement en 2019.

### LA RÉFORME FERROVIAIRE DE 2015 ET DE 2020

Depuis 2015, SNCF Réseau regroupait en un seul établissement public les équipes de Réseau ferré de France et de la branche Infrastructure de la SNCF. Jusqu'au 31 décembre 2019, SNCF Réseau était l'un des trois établissements publics à caractère industriel et commercial (Epic) composant le groupe SNCF, avec SNCF Mobilités et SNCF. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, les Epic ont disparu au profit de 5 sociétés. Parmi elles, SNCF Réseau est responsable de la sécurité des lignes et garantit l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients (29 entreprises ferroviaires et 12 entreprises autorisées).

Figure A5.2-1 Transferts des administrations publiques au profit de SNCF Réseau

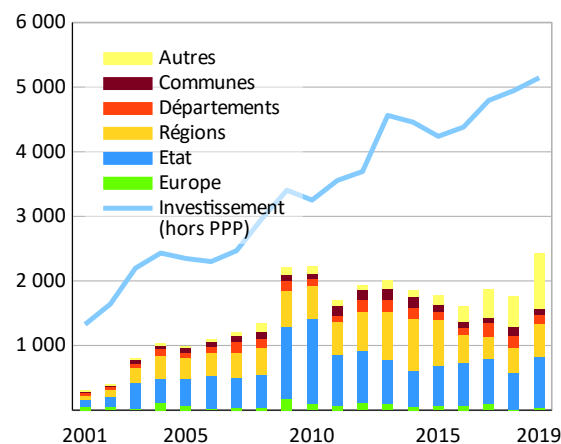
Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau	Evolution annuelle			
	2019	2017	2018	2019	2019/ 2014
<b>Subventions d'investissement</b>	<b>2 435</b>	<b>15,8</b>	<b>-5,7</b>	<b>38,1</b>	<b>5,6</b>
Communauté européenne	43	68,8	-95,6	866,7	-3,8
Etat +AFITF	777	1,2	-16,8	36,2	6,9
État (hors AFITF)	284	14,6	42,9	5,5	9,2
AFITF	493	-3,1	-39,4	63,7	5,7
Collectivités territoriales et autres	1 615	23,5	9,6	36,0	5,4
Régions	525	-17,3	10,3	35,3	-8,4
Départements	123	81,1	-9,9	-37,0	-5,6
Communes	106	-12,3	63,9	-20,3	-8,2
Autres	861	80,8	8,6	82,7	52,6

Source : SNCF Réseau

Figure A5.2-2 Évolution des investissements (hors PPP\*) et des subventions d'investissement reçues par SNCF Réseau selon leur origine

En millions d'euros



\*Partenariat public-privé

Source : SNCF Réseau

### HAUSSE DES TRANSFERTS PUBLICS

Avec 2,4 milliards d'euros en 2019, le montant des subventions d'investissement reçues par SNCF s'accroît de 38,1 %. Entre 2014 et 2019, il augmente de 5,6 % en moyenne annuelle.

Les subventions d'investissement de l'État (y compris AFITF) – (32 % des subventions totales) sont en hausse de 36,2 % en 2019. Entre 2014 et 2019, elles ont crû de 6,9 % en moyenne annuelle.

En 2019, les collectivités territoriales et les autres organismes ont versé 66 % des subventions d'investissement. Elles croissent de 36,0 % en 2019, et de 5,4 % par an depuis 2014.

La part des organismes divers d'administration locale (Odal) et autres financeurs territoriaux, tels que la Métropole du Grand Paris, augmente ; elle est de 7 % en 2013, 27 % en 2018 et 35 % en 2019. Les subventions en provenance de l'UE, qui constituaient 15,5 % des subventions d'investissement en 2001, n'en représentent plus que 1,8 % en 2019 ; elles décuplent en 2019 par rapport à 2018.

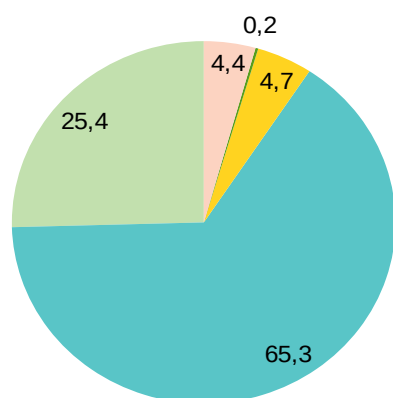
## l'activité économique dans les transports en 2019

### LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT DE VNF AUGMENTENT DE MOITIÉ EN 2019

Les subventions de fonctionnement de Voies Navigables de France (VNF) (258,5 millions d'euros) progressent de 1,9 % en 2019. Les subventions d'investissement reçues par VNF augmentent cette année de 50,2 % pour atteindre 172,3 millions d'euros dont 112,5 millions provenant de l'État (y compris l'AFITF), 8,1 millions des régions et 43,8 millions de l'Union européenne. La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) était jusqu'au 31 mars 2020 un Epic, créé le 1<sup>er</sup> mai 2017 par l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 et placé sous la tutelle du ministre chargé des transports. Le 1<sup>er</sup> avril 2020, la SCSNE est devenue un établissement public local. Elle a pour mission principale de réaliser l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, dénommée « Canal Seine-Nord Europe ». Un partage de moyens en termes de comptabilité, ressources humaines, moyens logistiques est réalisé avec VNF. La SCSNE a bénéficié de 35,1 millions de subventions d'investissement en 2019 : 5,2 millions provenant de l'État, 5,4 millions des régions, 13,4 des départements et 11,1 millions de l'Union européenne.

Figure A5.2-3 Origine des subventions d'investissement versées à VNF en 2019

En %



- Union Européenne
- État, AFITF
- Régions
- Départements
- Autres

Source : VNF

Figure A5.2-4 Transferts des administrations publiques au profit de VNF

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019/ 2014
<b>Subventions de fonctionnement</b>	<b>258,5</b>	<b>0,8</b>	<b>2,3</b>	<b>1,9</b>	<b>0,0</b>
État	254,6	0,4	2,3	1,5	-0,1
autres (régions, départements, communes, CCl...)	3,5	29,3	14,1	18,7	9,1
<b>Subventions d'investissement</b>	<b>172,3</b>	<b>-15,4</b>	<b>20,2</b>	<b>50,2</b>	<b>16,5</b>
État et AFITF	112,5	-10,2	15,4	39,0	25,7
Régions	8,1	-60,6	4,9	-18,0	-18,1
Départements	0,4	-63,1	574,5	-87,3	47,2
Union européenne	43,8	-64,5	343,8	387,6	20,4
Autres (communes, CCl...)	7,5	250,5	-12,4	-36,1	8,4
<b>Total</b>	<b>430,8</b>	<b>-4,3</b>	<b>7,3</b>	<b>16,9</b>	<b>5,0</b>

Source : VNF

Figure A5.2-5 Transferts des administrations publiques au profit de la SCSNE

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles	
		2018	2019
<b>Subventions d'investissement</b>	<b>35,1</b>	<b>123,0</b>	<b>24,0</b>
État	5,2	-17,5	-21,1
Départements	13,4	n.s.	n.s.
Régions	5,4	n.s.	-34,5
Union européenne	11,1	185,7	-17,3

ns : non significatif.

Source : VNF

## A6 Recettes publiques liées au transport

**En 2019, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 53,0 milliards d'euros. Elles se stabilisent en 2019 (- 0,2 % après + 5,7 % en 2018). La TICPE représente à elle seule 59,1 % des recettes des administrations publiques liées au transport.**

### LES TAXES ET REDEVANCES DUES PAR LES PRODUCTEURS ET USAGERS

Les redevances sont des recettes perçues en échange de l'utilisation d'une infrastructure gérée par un organisme public. Ainsi, les compagnies aériennes versent en 2019 à l'aviation civile 1,6 milliard d'euros de redevances (soit 75 % des recettes du Budget annexe de contrôle et d'exploitation aériens - BACEA) pour les services de navigation aérienne ou d'atterrissage. Par ailleurs, des taxes sont payées par les usagers ou les producteurs de transport. Elles constituent des versements sans contrepartie directe, versées au budget général des administrations ou affectées au financement d'une action particulière. Dans le cas du transport aérien, il s'agit principalement de la taxe de l'aviation civile, également affectée au BACEA, d'un montant de 487 millions d'euros. Le produit fiscal le plus élevé provient de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE), avec 31,3 milliards d'euros, en baisse de 1,8 %. La TICPE, sans être une taxe spécifique sur les transports, grève principalement, parmi les carburants, ceux destinés à un usage routier (*cf. encadré*). Depuis 2005, les régions et les départements bénéficient d'une partie de la TICPE collectée. La part destinée aux régions atteint 18,2 % en 2019, elle était de 16,5 % en 2010. Le produit du total des taxes carburants, dont la TICPE est la principale, représente 32,3 milliards d'euros en 2019 (y compris Drom) en baisse de 1,7 %. Il s'est accru depuis 2014 au rythme annuel de 5,3 % en moyenne, notamment après l'introduction, au 1<sup>er</sup> avril 2014, d'une composante additionnelle de taxation relative à l'émission de dioxyde de carbone (*cf. encadré*). La taxe sur le certificat d'immatriculation représente 2,3 milliards d'euros (- 1,3 % en 2019). La taxe sur les contrats d'assurance automobile, versée aux administrations de la sécurité sociale et d'un montant de 1,0 milliard d'euros, est en diminution de 0,9 % en 2019.

### Le financement par des « non-usagers »

À l'inverse, certains prélèvements reposent sur des assiettes indépendantes de l'utilisation des transports, mais sont affectés au financement d'actions liées au transport et à ses infrastructures. C'est notamment le cas du versement transport (VT) qui, avec 9,3 milliards d'euros, est la principale source de financement des transports collectifs urbains. Cette cotisation des entreprises, assise sur leur masse salariale, a progressé de 4,7 % en moyenne annuelle depuis cinq ans. Le VT est versé aux autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) par les entreprises qui emploient au moins onze salariés, travaillant à l'intérieur du périmètre des AOTU. Le produit du VT a progressé plus lentement en province (+ 3,8 % en moyenne annuelle depuis 2014) qu'en Île-de-France (+ 5,6 %). VNF qui a pour mission principale l'exploitation du réseau fluvial pour l'ensemble des usages, perçoit la redevance hydraulique (128 millions d'euros) qui remplace depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 la taxe hydraulique. Elle est acquittée par tous les gestionnaires d'un ouvrage ou d'un aménagement qui prélève ou rejette de l'eau sur le domaine public fluvial ainsi que celui qui utilise sa force motrice.

### AUTRES RECETTES

Les recettes liées aux amendes pour infraction au code de la route diminuent de 5,4 % (1,6 milliard d'euros en 2019). Depuis 2014, elles ont augmenté en moyenne annuelle de 0,9 %. De cette recette, 1,4 milliard d'euros sont affectés au budget de l'État et aux collectivités territoriales, et 226 millions d'euros à l'AFITF pour la construction de nouvelles infrastructures. L'État perçoit des dividendes en tant que détenteur de tout ou partie d'entreprises de transports. Pour l'exercice comptable 2019, 537 millions d'euros sont payés par la SNCF aux actionnaires du groupe, tandis qu'Aéroports de Paris (ADP) verse 366 millions aux actionnaires de la société mère.

### LES TAXES GÉNÉRALES

La production de services de transport et l'existence des entreprises génèrent des impôts et des taxes générales comme la TVA, l'impôt sur les bénéfices, les cotisations sociales ou encore la Contribution économique territoriale. Ces impôts et taxes ne touchent pas spécifiquement le monde des transports mais l'État peut décider de soutenir certains secteurs du transport par le biais d'allègements spécifiques de ces taxes.

## l'activité économique dans les transports en 2019

Figure A6.1 – Principales recettes des administrations publiques liées au transport (\*)

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Affectation	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
			2017 d	2018 sd	2019 p	2019/ 2014
- Taxe à l'essieu	État	104	-40,1	2,0	2,0	-9,4
- Taxe annuelle sur les surfaces de stationnement	Région Île-de-France	70	-1,5	4,5	1,4	n.s.
- Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale (depuis 2005)	1 008	6,8	-7,5	-0,9	-0,2
- Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	Sécurité sociale (en 2017)	768	-7,8	17,7	2,3	-1,5
- Dividendes des sociétés d'autoroute non concédées	État	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
- Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation		1 586	3,1	-4,6	-5,4	0,9
dont	État et collectivités locales	1 360	-1,6	5,9	-4,8	1,6
	AFITF (à partir de 2005)	226	22,7	-39,3	-8,9	2,2
	FIPD, ACSé	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
- Taxe sur l'aménagement du territoire	AFITF (à partir de 2006)	523	0,7	-8,5	10,8	-1,7
- Redevances domaniales	AFITF (à partir de 2005)	355	6,3	-1,1	2,2	2,5
- Certificats d'immatriculation	Régions	2 296	1,9	4,4	-1,3	2,0
<b>Total route (hors TICPE)</b>		<b>6 710</b>	<b>1,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,8</b>	<b>0,5</b>
- Taxe sur les résultats des entreprises ferroviaires		226	n.s.	100,0	-50,0	n.s.
- Dividendes versés par SNCF aux actionnaires du groupe		537	n.s.	61,2	96,0	25,1
<b>Total fer</b>		<b>763</b>	<b>n.s.</b>	<b>83,3</b>	<b>5,1</b>	<b>34,2</b>
- Péages	VNF	15	2,0	3,7	4,6	0,6
- Taxe hydraulique	VNF	128	0,0	-15,0	12,9	-2,3
- Redevances domaniales	VNF	31	4,2	9,5	0,3	1,3
<b>Total voies navigables</b>		<b>173</b>	<b>0,8</b>	<b>-9,6</b>	<b>9,7</b>	<b>-1,4</b>
- Taxe de l'aviation civile	État	0	-92,9	-72,7	-100,0	-100,0
- Taxe de solidarité sur les billets d'avion	BACEA (1)	487	13,4	8,1	3,2	6,5
	FSD (2)	210	0,0	0,0	0,0	0,3
	BACEA depuis 2017	58	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
- Redevances de la circulation aérienne	BACEA	1 590	1,9	-1,5	-1,3	1,5
- Taxe d'aéroport	Aéroports (3)	1 004	4,9	0,7	-3,3	1,8
- Taxe sur les nuisances sonores aériennes (4)	Aéroports (redistribuée aux ménages)	50	-3,5	-3,8	10,6	2,6
- Dividendes d'ADP versés aux actionnaires de la société mère	État	366	1,2	31,0	7,0	14,9
<b>Total transport aérien</b>		<b>3 765</b>	<b>3,9</b>	<b>3,1</b>	<b>0,4</b>	<b>4,1</b>
- Dividendes des GPM (grands ports maritimes)	État	39	38,8	-45,9	160,0	9,4
<b>Total ports</b>		<b>39</b>	<b>38,8</b>	<b>-45,9</b>	<b>n.s.</b>	<b>n.s.</b>
- Total TICPE (TIPP avant 2010)		31 328	6,0	7,8	-1,8	5,7
dont	État	18 123	8,5	14,2	-2,8	7,6
	Odac	1 206	47,1	-8,5	17,3	n.s.
	Communes	376	0,0	0,0	229,8	n.s.
	Régions (aides aux entreprises)	5 716	-1,3	2,2	-3,3	3,8
	Départements (RMI)	5 815	0,1	-0,5	-4,9	-2,2
	Odal	92	n.s.	-7,0	-1,1	n.s.
- TGAP		426	-1,4	-26,4	4,7	-9,1
dont	ADEME	0	0,0	n.s.	n.s.	n.s.
	État	426	-7,1	291,3	4,7	12,3
- Taxe spéciale (Drom)	DOM (FIRT)	546	1,3	2,4	-0,9	2,3
<b>Total taxes sur les carburants</b>		<b>32 300</b>	<b>5,7</b>	<b>7,1</b>	<b>-1,7</b>	<b>5,3</b>
<b>Total (hors versement transport)</b>		<b>43 711</b>	<b>5,8</b>	<b>6,2</b>	<b>-1,3</b>	<b>4,6</b>
- Versement transport en province	Autorités organisatrices	4 554	2,4	1,9	5,4	3,8
	- dont à TCSP	2 968	2,4	1,9	5,4	4,4
	- dont autres de plus de 100 000 hab.	1 222	2,4	1,9	5,4	2,6
	- dont autres de moins de 100 000 hab.	364	2,4	1,9	5,4	3,3
- Versement transport Île-de-France	Île-de-France Mobilités	4 734	9,6	4,2	4,4	5,6
<b>Total versement transport (5)</b>		<b>9 288</b>	<b>5,9</b>	<b>3,1</b>	<b>4,9</b>	<b>4,7</b>
<b>Total</b>		<b>52 999</b>	<b>5,8</b>	<b>5,7</b>	<b>-0,2</b>	<b>4,6</b>

(\*) ce tableau ne retrace qu'une partie des recettes des administrations publiques liées au transport. Ne sont pas retracés les impôts et taxes liés à la production de transport (impôt sur les sociétés, taxe professionnelle, cotisations sociales, TVA...).

Notes :

(1) BACEA : budget annexe « contrôle et exploitation aériens », cette dénomination remplace depuis 2006 celle de budget annexe de l'aviation civile (BAAC) ;

(2) FSD : fonds de solidarité pour le développement ;

(3) dont majoration de la taxe d'aéroport à compter du 01/01/2008 ;

(4) ex TGAP sur les décollages d'aéronefs ;

(5) projections SDES.

d : définitif ; sd : semi-définitif ; p : provisoire.

Sources : calculs SDES d'après Insee, Cerema, DGAC, Île-de-France Mobilités, VNF

### La taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE)

La TICPE est assise sur la quantité de produits pétroliers achetés et non sur leur valeur. Elle est assise à près de 95 % sur l'achat de carburants automobiles et donc presque totalement liée aux transports. C'est la principale recette des administrations publiques liée aux transports. Depuis 2007, les régions ont la possibilité de l'augmenter. Les professionnels bénéficient de remboursements de TICPE sur le gazole.

### La composante carbone dans la TICPE

La loi de finances initiale 2014 a instauré la prise en compte d'une composante carbone (contribution climat énergie) dans la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Ainsi, a été fixée une augmentation progressive de la TICPE en fonction de leurs émissions de CO<sub>2</sub>. La loi de finances rectificatives (LFR) pour 2015 prévoyait une prolongation de la trajectoire de la composante carbone jusqu'à la valeur de 56€/tCO<sub>2</sub> en 2020. La loi de finances de 2018 avait révisé à la hausse cette trajectoire. Suite au mouvement des « gilets jaunes », le montant de la TICPE a été gelé en 2019 au niveau de l'année 2018.

### Rattrapage de la différence de taxation entre le gazole et l'essence

Depuis 2015, les taxations du gazole et de l'essence convergeaient progressivement. En effet, le traitement fiscal privilégié accordé au gazole a été remis en cause. En 2018, l'augmentation du tarif du gazole liée à la fiscalité était de 10 centimes par litre, soit deux fois plus que pour le « sans plomb 95 ». En 2019, la fiscalité sur le gazole et sur le « sans plomb 95 » sont inchangées.

Figure A6.2 - TICPE unitaire par région en 2018 et 2019

En euros/hl

		Corse	Ile-de-France	Autres régions(1)
2019	Gazole	59,4	62,64 <sup>(2)</sup>	60,75
	SP95-E5 et SP98	67,29 <sup>(3)</sup>	70,04 <sup>(2)</sup>	69,02
	SP95-E10	65,29	68,04 <sup>(2)</sup>	67,02
2018	Gazole	59,4	62,64 <sup>(2)</sup>	60,75
	SP95-E5 et SP98	67,29 <sup>(3)</sup>	70,04 <sup>(2)</sup>	69,02
	SP95-E10	66,29	68,04 <sup>(2)</sup>	67,02

(1) Centre - Val de Loire, Bourgogne - Franche-Comté, Normandie, Hauts-de-France, Grand Est, Pays de la Loire, Bretagne, Nouvelle Aquitaine, Occitanie, Auvergne - Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

(2) Ce taux inclut la modulation de la fraction de la TICPE dédiée à Île-de-France mobilités, prévue à l'article 265 A ter.

(3) Ce taux de taxe intérieure de consommation inclut la réfaction de 1 euro/hl qui s'applique aux supercarburants 95 et 98 destinés à être utilisés sur le territoire corse, conformément à l'article 265 quinquies du code des douanes. Le supercarburant SP95-E10 n'est pas concerné par cette disposition.

### Modulations régionales de la « TICPE régionale »

Depuis 2005, la TICPE apporte un financement aux Régions dans le cadre du transfert de compétence aux Régions prévu par la loi du 13 août 2004. En vertu de la décision du conseil des ministres européens du 24 octobre 2005, les régions françaises sont autorisées à appliquer une surtaxation ou une décote de 1,15 €/hl sur la TICPE du gazole et 1,77 €/hl pour le super. Depuis 2010, avec la loi du 03 août 2009 du Grenelle de l'environnement, les conseils régionaux peuvent majorer à l'aide d'une deuxième modulation le tarif de la taxe intérieure de consommation applicable aux carburants vendus aux consommateurs finaux sur leur territoire, dans la limite de 0,73 €/hl pour les supercarburants et de 1,35 €/hl pour le gazole. Au final, ces modulations peuvent s'élever à 2,50 €/hl pour les supercarburants et pour le gazole.

Source : DGDDI

### Redevance de stationnement et forfait de post-stationnement

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, le non-paiement de la redevance de stationnement n'est plus constitutif d'une infraction pénale. L'amende de 17 € a été remplacée par une redevance d'occupation domaniale, dénommée forfait de post-stationnement (FPS), dont le montant est fixé par chaque collectivité et dont le produit lui est reversé. Budgétairement, les collectivités territoriales doivent utiliser le produit du FPS pour le financement de l'amélioration des transports en commun.

## A7.1 Investissements en infrastructures de transport

Les dépenses d'investissements en infrastructures de transport augmentent en 2019 (+ 4,8 %) et atteignent 22,0 milliards d'euros, soit 3,8 % de la formation brute de capital fixe (FBCF) française. En moyenne entre 2014 et 2019, les dépenses d'investissement en infrastructures croissent de 1,1 % par an. Les investissements en infrastructures sur le réseau ferré sont également en forte augmentation et s'élèvent à 5,7 milliards d'euros en 2019

Les investissements en infrastructures de transport (y compris partenariats public-privé), avec 22,0 milliards d'euros, sont en hausse en 2019 (+ 4,8 %), alors que la formation brute de capital fixe (FBCF) s'accroît de 4,3 % en euros courants. Ils représentent 3,8 % de la FBCF française. En euros courants, les investissements ont crû de 1,1 % en moyenne annuelle depuis 2014.

### LES INVESTISSEMENTS ROUTIERS RALENTISSENT LÉGÈREMENT

En 2019, les investissements dans le réseau routier représentent 44,6 % des investissements en infrastructures de transport. Leur montant global, 9,8 milliards d'euros, augmente de 1,9 % en 2019 (après + 6,1 % en 2018), mais baisse de 1,9 % en moyenne annuelle depuis 2014. Sur les routes départementales et les voies communales, qui représentent 98 % de la longueur du réseau routier français et où s'effectuent 66 % de la circulation, les dépenses d'investissement représentent les trois quarts des dépenses d'investissement routier. Elles augmentent en 2019 (+ 5,3 %) en lien avec la hausse des dépenses d'investissement des départements et des communes en voirie. Le réseau national hors autoroutes concédées représente 1,1 % de la longueur du réseau routier et recueille 18 % de la circulation.

Figure A7.1-1 Les investissements en infrastructures de transport

Niveau en millions d'euros, évolutions et structure en %

	Niveau 2019	Évolution annuelle				2019/ 2014	Structure		
		2017	2018	2019	1990		2010	2019	
<b>Réseau routier</b>	<b>9 816</b>	<b>-1,5</b>	<b>6,1</b>	<b>1,9</b>	<b>-1,9</b>	<b>71,8</b>	<b>69,6</b>	<b>44,6</b>	
Réseau non concédé	8 423	-0,1	3,4	2,1	-2,8	60,1	52,5	38,3	
Réseau départemental et communal	7 470	5,8	2,0	5,3	-1,6	43,6	41,9	34,0	
Réseau national	953	-1,8	11,4	-17,3	-4,1	16,5	7,9	4,3	
Réseau concédé (1)	1 393	-10,6	25,8	0,6	5,0	11,7	17,1	6,3	
<b>Réseau ferré principal</b>	<b>4 383</b>	<b>-8,4</b>	<b>5,3</b>	<b>12,4</b>	<b>-5,4</b>	<b>15,4</b>	<b>13,5</b>	<b>19,9</b>	
Réseau grande vitesse	550	-44,1	-66,0	176,4	-28,7	7,7	4,0	2,5	
Réseau principal hors LGV	3 833	4,1	18,7	3,6	6,3	7,7	9,5	17,4	
<b>Transports collectifs urbains</b>	<b>6 310</b>	<b>23,2</b>	<b>6,6</b>	<b>5,1</b>	<b>13,6</b>	<b>6,4</b>	<b>11,0</b>	<b>28,7</b>	
Réseau ferré Ile-de-France	1 291	39,0	-30,6	11,5	4,7	1,3	2,3	5,9	
RATP	1 462	2,7	1,8	9,3	10,7	2,3	3,2	6,6	
Société du Grand Paris (2)	2 716	55,8	59,9	43,6	67,9	0,0	0,0	12,3	
TCU de province (3)	1 779	10,1	10,1	10,1	7,9	2,8	5,6	8,1	
<b>Autres infrastructures</b>	<b>1 493</b>	<b>-13,1</b>	<b>31,9</b>	<b>2,0</b>	<b>10,4</b>	<b>6,4</b>	<b>5,9</b>	<b>6,8</b>	
Ports maritimes et fluviaux (4)	301	-11,9	10,3	0,0	-2,4	2,2	1,0	1,4	
Aéroports de Paris	1 029	3,5	16,9	9,9	21,4	3,4	3,6	4,7	
Voies navigables	163	-81,8	545,5	-28,2	-2,0	0,8	1,2	0,7	
<b>Total des investissements</b>	<b>22 002</b>	<b>2,2</b>	<b>7,5</b>	<b>4,8</b>	<b>1,1</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

(1) Estimations à partir des données de l'Asfa.

(2) Estimation pour 2017 et 2018 à partir des rapports d'activité de la Société du Grand Paris, PLF 2020 pour 2019

(3) Estimation SDES pour 2017 à partir des données des enquêtes TCU du Cerema ; pour 2018 et 2019 montants estimés en supposant l'évolution identique à celle de 2017.

(4) Donnée 2018 pour les GPM (GPM de métropole).

(5) Les aéroports de province sont pris en compte seulement jusqu'à 2012, les montants n'étant plus disponibles ensuite. Depuis 2012, ne figurent donc que les investissements d'ADP.

Sources : estimations SDES ; d'après DGFIP ; DGCL ; Asfa ; Sncf Réseau ; RATP ; Cerema ; DGITM ; DGAC ; VNF

## l'activité économique dans les transports en 2019

Les dépenses d'investissement en faveur du réseau national se replient nettement en 2019 (- 17,3 %) après une forte hausse en 2018 (+11,4 %). Les investissements sur le réseau concédé, qui ne représente que 0,8 % de la longueur du réseau routier mais 16 % de la circulation routière, augmentent fortement en 2019 (+20,0 %) comme en 2018 (+ 26,4 %).

### DE TRÈS FORTS INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES EN 2019

2019 est une année historique en termes d'investissements ferroviaires, avec une enveloppe de 5,7 milliards d'euros (y compris le réseau ferré d'Île-de-France), en hausse de 617 millions par rapport à 2018. Les investissements ferroviaires sur le réseau principal, qui représentent 19,7 % des dépenses d'investissement en infrastructures, accélèrent en 2019 (+12,4 % après + 5,3 % en 2018). Y compris partenariats public-privé, les investissements s'élèvent à 4,4 milliards d'euros pour le réseau ferré principal. En 2019, les partenariats public-privé sont de 0,5 milliard d'euros. Ils atteignent 2,4 milliards d'euros en 2014. Les investissements sur les lignes à grande vitesse rebondissent très fortement en 2019 (+ 176 % après - 66 % en 2018) tandis que les investissements sur le réseau principal hors LGV croissent de 3,6 % en 2019 mais ralentissent fortement par rapport à 2018 (+ 18,7 %). Cette hausse des investissements concerne principalement la rénovation et la modernisation sur le réseau ferré principal.

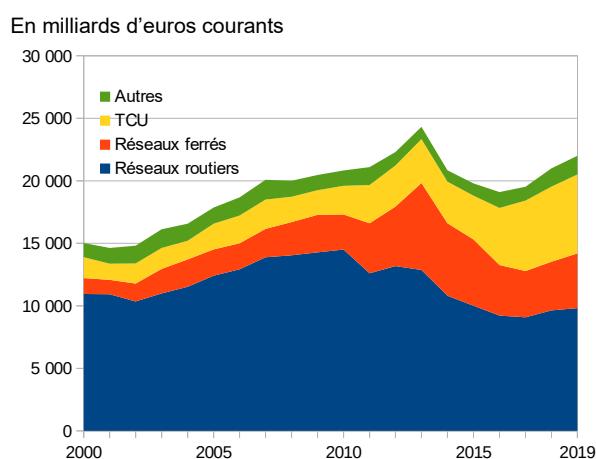
### NOUVELLE HAUSSE DES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS, TIRÉS PAR LES TRAVAUX DU GRAND PARIS

Les investissements en infrastructures de transports collectifs urbains (TCU) (y compris du réseau ferroviaire d'Île-de-France) représentent 28,3 % des investissements en infrastructures de transport, contre 6,4 % en 1990. Les investissements sont particulièrement dynamiques en Île-de-France du fait des travaux du Grand Paris (+ 43,6 % en 2019). Après une forte baisse des investissements sur le réseau ferré francilien en 2018, ceux-ci rebondissent en 2019 (+11,5 %) avec une montée en puissance des grands projets franciliens, EOLE sur le RER et Charles de Gaulle Express.

### LES INVESTISSEMENTS DES AUTRES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT RALENTISSENT

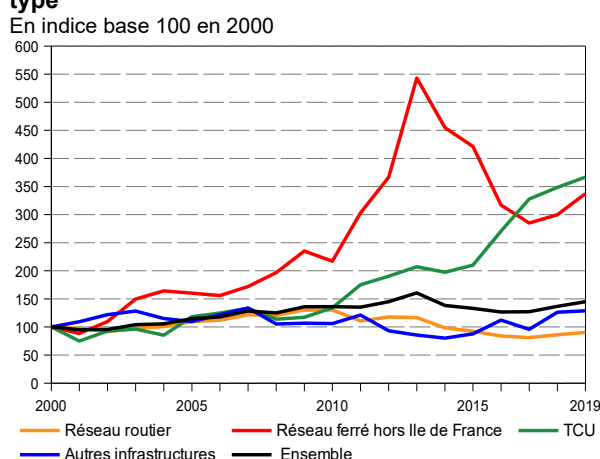
Les investissements dans les autres infrastructures de transport (ports, aéroports, voies fluviales) représentent près de 7 % des investissements d'infrastructures en 2019 et ralentissent très fortement en 2019 (+ 2,0 % après +31,9 %). Les investissements d'Aéroports de Paris poursuivent leur croissance (+ 9,9 %, voir fiche B3.2) tandis que les investissements en infrastructures de voies fluviales chutent en 2019 (- 28,2 %) après un niveau d'investissement exceptionnellement élevé en 2018.

Figure A7.1-2 Évolution des investissements en infrastructures de transport



Sources : estimations SDES, d'après DGFIP ; DGCL ; Asfa ; SnCF Réseau ; RATP ; Cerema ; DGITM ; DGAC ; VNF ; Insee

Figure A7.1-3 Évolution des investissements en infrastructures de transport en volume (\*), par grand type



(\*) Euros courants déflatés par l'indice du prix de la construction.

Sources : estimations SDES, d'après DGFIP ; DGCL ; Asfa ; SnCF Réseau ; RATP ; Cerema ; DGITM ; DGAC ; VNF ; Insee

## A7.2 Financement des infrastructures (AFITF, PPP)

Les dépenses d'intervention opérationnelles de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) s'élèvent à près de 2,5 milliards d'euros. Elles contribuent à financer environ 11 % de l'investissement total en infrastructures de transport de la France. Le soutien de l'AFITF croît légèrement de 0,4 % en 2019 pour le transport routier, et plus fortement de 13,9 % pour les transports en commun. Le soutien de l'AFITF aux infrastructures ferroviaires rebondit de 19,9 % en 2019, après une baisse de 6,5 % en 2018.

### AFITF : DES RESSOURCES EN HAUSSE

Les ressources de l'AFITF s'élèvent à près de 2,5 milliards d'euros en 2019, en hausse de 10,3 % par rapport à 2018. L'AFITF ne perçoit plus de subvention d'équilibre, son financement étant désormais assuré presque exclusivement par des taxes affectées, la seule exception notable étant la contribution exceptionnelle volontaire versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Les ressources pérennes de l'AFITF, qui lui sont expressément affectées en totalité (taxe sur les concessionnaires d'autoroutes), ou en partie (produit des redevances domaniales de concessions autoroutières, produit des amendes-radars) en application de son décret institutif modifié et codifié à l'article R1512-17 du Code des transports, s'élèvent à près de 1,2 milliard d'euros en 2019, montant proche de celui de 2018. Le produit des amendes-radar chute de 8,2 % en 2019 tandis que la taxe d'aménagement du territoire augmente de 10,8 %. Depuis 2015, l'AFITF bénéficie du versement d'une contribution volontaire exceptionnelle des sept sociétés concessionnaires d'autoroutes, pour un montant total de 1,2 milliard d'euros courants sur la durée des concessions autoroutières et qui se répartit en fonction du trafic de chaque concession. Ainsi 100 millions d'euros ont été versés à l'Agence en 2015, 2016 et 2018. Les versements à partir de 2019 s'élèvent à 60 millions d'euros et s'échelonnent jusqu'en 2030.

Ces ressources propres ont été complétées en 2019 par l'affectation d'une fraction de TICPE perçue par l'État pour un montant de 1,2 milliard d'euros, soit environ 6,6 % de la TICPE perçue. Ce montant représente 49 % des recettes totales de l'AFITF en 2019. Cette attribution de TICPE a, depuis 2015, pour objectif de se substituer au versement initialement envisagé de recettes relevant de l'écotaxe poids lourds, manque dans un premier temps compensé par une subvention annuelle d'équilibre (représentant encore 0,7 milliard d'euros en 2014). Cette recette fiscale - fluctuante en fonction des autres ressources - rebondit fortement en 2019 (17,3 %) après une baisse marquée en 2018 (- 8,5 %).

Figure A7.2-1 Recettes et dépenses de l'AFITF  
Niveau en million d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau		Évolutions annuelles		
	2019	2017	2018	2019	2019/2014
<b>Ressources (hors dotation en capital)</b>	<b>2 462</b>	<b>17,7</b>	<b>-7,0</b>	<b>10,3</b>	<b>7,2</b>
Redevance domaniale	357	6,3	-1,1	2,7	2,6
Taxe d'aménagement du territoire	523	0,7	-8,5	10,8	-1,7
Produit des amendes radar	228	22,7	-39,3	-8,2	2,4
Contribution exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes	60	-100,0	ns	ns	ns
TICPE	1 206	47,2	-8,5	17,3	ns
Produits financiers	0	ns	ns	ns	ns
Produits exceptionnels	88	ns	ns	ns	ns
Subvention d'investissement Etat	0,0	ns	ns	ns	ns
<b>Charges de fonctionnement et charges financières</b>	<b>2 127</b>	<b>6,8</b>	<b>17,8</b>	<b>-5,6</b>	<b>3,9</b>
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>335</b>	<b>ns</b>	<b>ns</b>	<b>ns</b>	<b>ns</b>
Dépenses d'investissement	20	ns	ns	ns	ns
<b>Fond de roulement</b>	<b>-220</b>	<b>ns</b>	<b>ns</b>	<b>-3,2</b>	<b>ns</b>

Source : AFITF

Figure A7.2-2 Dépenses d'intervention de l'AFITF  
Niveau en million d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau		Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019/2014	
Opérations hors CPER	1 759,3	12,2	-1,2	18,1	11,2	
Routier	641,2	6,1	22,7	0,3	14,0	
Ferroviaire	924,9	21,7	-20,2	36,5	13,2	
Fluvial	102,1	-4,8	9,9	17,8	24,1	
Maritime	11,1	-7,8	-20,6	-43,5	-9,3	
TCA (*)	80,0	-25,2	96,7	19,6	-11,6	
CPER et assimilé	689,1	-4,5	27,0	-6,3	0,5	
Routier	304,6	0,9	4,3	0,5	-3,9	
Ferroviaire	156,0	-6,0	94,2	-30,4	-1,7	
Fluvial	0,5	0,0	-100,0	ns	ns	
Maritime	28,0	-10,7	18,0	-5,1	18,5	
TCA	200,0	-11,8	21,2	11,8	10,8	
Divers (**)	15,8	-1,4	410,7	-95,4	14,1	
<b>TOTAL</b>	<b>2 464,3</b>	<b>6,7</b>	<b>19,4</b>	<b>-4,2</b>	<b>7,5</b>	
Total routier	945,8	4,2	16,1	0,4	6,1	
Total ferroviaire	1 080,9	17,6	-6,5	19,9	10,1	
Total fluvial	102,6	-4,8	9,2	18,3	24,2	
Total maritime	39,1	-9,3	-1,2	-20,5	5,3	
Total TCA	280,0	-14,7	35,3	13,9	0,9	

(\*) Transports collectifs d'agglomération

(\*\*) Poste incluant notamment le programme exceptionnel pour la Corse.



## l'activité économique dans les transports en 2019

Source : AFITF (montants payés)

### LES DÉPENSES D'INTERVENTION EN LÉGER REPLI

Les dépenses d'intervention opérationnelles de AFITF s'élèvent à près de 2,5 milliards d'euros en 2019, en léger repli de 4,2 % après une augmentation très forte de 19,4 % en 2018. Le solde du paiement de la dette pour le projet Ecomouv, à hauteur de 326 millions d'euros, expliquait la majeure partie de la hausse entre 2017 et 2018.

En 2019, le premier poste de dépenses d'intervention de l'AFITF concerne le transport ferroviaire : les dépenses s'élèvent à 1,08 milliard d'euros et rebondissent fortement de 19,9 % par rapport à 2018. Elles s'effectuent au titre notamment des matériels roulants des trains d'équilibre du territoire (397 M€), des LGV (311 M€), des opérations inscrites aux contrats de plan État-région (156 M€), des interventions sur le réseau existant (139 M€), des opérations orientées fret (46 M€) et du tunnel euralpin Lyon-Turin (32 M€).

Viennent ensuite les dépenses d'intervention en faveur de la route qui s'élèvent à 945,8 millions d'euros en 2019, en légère augmentation (+ 0,4 %) par rapport à 2018. Elles se répartissent dans les dépenses d'interventions de sécurité et de régénération sur le réseau existant (482 M€), dans les opérations inscrites aux contrats de plan État-région (305 M€) et les infrastructures structurantes (159 M€).

Les dépenses d'intervention de l'AFITF en faveur des transports collectifs d'agglomération (TCA) s'élèvent à 280,0 millions d'euros et augmentent de nouveau fortement en 2019 de près de 14,0 %. Les opérations ayant bénéficié des autorisations d'engagement les plus importantes (supérieures à 20 M€) en 2019 sont le prolongement du RER E à l'ouest, le schéma directeur du RER B (opérations de modernisation de la ligne), la création de la ligne de tramway T12 Express (Massy-Évry), la création du tramway T9 entre Paris et Orly, la création du tramway T10 entre Clamart et Antony.

Viennent ensuite, en 2019, les dépenses pour le fluvial (103 M€), le maritime (39 M€) et les premières conventions passées au titre du « plan vélo » (1 M€ seulement d'avances, car l'ensemble des conventions a été passé en décembre). Les dépenses pour les opérations diverses et le support représentent environ 16 millions d'euros en 2019 et couvrent notamment un concours financier à la réalisation du Programme exceptionnel d'investissement (PEI) pour la Corse et un concours financier à l'Etat (délégation à la sécurité routière) pour procéder au remboursement de l'adaptation de la signalisation routière réalisée par les collectivités territoriales à la suite de la mise en oeuvre de la réduction de 90 km/h à 80 km/h sur certaines routes à double sens.

### CONTRATS DE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

Autre mode de financement des infrastructures de transport, les contrats de partenariat public-privé (PPP) financés par l'AFITF sont à ce jour au nombre de quatre : la liaison autoroutière L2 à Marseille, la LGV Bretagne-Pays de la Loire, le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, le contrat GSM-R qui permettra d'assurer les communications entre les conducteurs de trains et les équipes au sol en mode conférence. En revanche, la LGV Sud-Europe-Atlantique est une concession.

### Contrats de plan État-région

Les contrats de plan État-région (CPER) ont une durée de six ans et sont un engagement de l'État et d'une région sur la programmation et le financement pluriannuel de projets importants. Dans la nouvelle génération des CPER 2015-2020, le volet mobilité multimodale bénéficie de 6,7 milliards d'euros, dont les deux tiers devraient être consacrés au ferroviaire et au fluvial.

### Plan en faveur des mobilités du quotidien

En septembre 2018, le gouvernement annonce un plan en faveur des mobilités du quotidien (350 millions d'euros sur sept ans) qui sera financé par l'AFITF. L'agence poursuit ainsi la redirection de ces investissements sur l'amélioration des infrastructures existantes et sur les systèmes de mobilité du quotidien. Par exemple, l'AFITF a apporté son concours financier au volet mobilités douces des Contrats de plan Etat Régions et aux aménagements connexes (pôles d'échanges multimodaux notamment) réalisés dans le cadre des appels à projets de transports collectifs urbains en site propre.

## A8. Échanges extérieurs de services de transport

En 2019, les services de transport participent à 22,3 % des importations (FAB) et 14,2 % des exportations de services (FAB, voir encadré) avec respectivement 49,6 milliards d'euros et 33,1 milliards d'euros. En 2019, les importations de services de transport sont en hausse de 1,4 % et les exportations, de 7,7 %. Le solde, déficitaire, des échanges de services de transport diminue en 2019 à - 16,4 milliards d'euros contre - 18,1 milliards d'euros en 2018.

### LE TRANSPORT RÉDUIT SON DÉFICIT EXTÉRIEUR EN 2019

En 2019, le déficit des échanges extérieurs de services de transports se réduit : 16,4 milliards d'euros contre 18,1 milliards d'euros en 2018. Les importations (49,6 milliards d'euros) ralentissent (+ 1,4 % en 2019 contre + 7,8 % en 2018). Depuis 2014, elles ont progressé de 3,9 % en moyenne annuelle. Les exportations (33,1 milliards d'euros) rebondissent (+ 7,7 % après - 3,8 % en 2018). Depuis 2014, elles ont progressé de 2,0 % en moyenne annuelle.

Figure A8-1 Échanges FAB FAB de services de transport par fonction

En milliards d'euros, évolutions annuelles en %

En milliards d'euros

par fonction	Niveau	Evolution annuelle				par fonction	Niveaux			
	2019 (p)	2017 (sd)	2018 (sd)	2019 (p)	2019/ 2014 (p)		2014	2017	2018 (sd)	2019 (p)
<b>Exportations</b>	<b>33,1</b>	<b>9,1</b>	<b>-3,8</b>	<b>7,7</b>	<b>2,0</b>	<b>Solde des échanges</b>	<b>-11,0</b>	<b>-13,4</b>	<b>-18,1</b>	<b>-16,4</b>
Transport de voyageurs	6,8	3,3	-18,9	8,1	-0,2	Transport de voyageurs	0,4	0,2	-1,0	-0,4
Transport de marchandises	20,7	14,7	1,4	9,9	2,8	Transport de marchandises	-6,7	-8,2	-12,5	-12,2
Logistique (1) et transport par conduite	5,7	0,8	0,0	-0,1	2,0	Logistique (1) et transport par conduite	-4,7	-5,3	-4,6	-3,8
<b>Importations</b>	<b>49,6</b>	<b>6,7</b>	<b>7,8</b>	<b>1,4</b>	<b>3,9</b>					
Transport de voyageurs	7,2	9,3	-3,8	-0,8	2,2					
Transport de marchandises	32,9	4,3	16,9	5,1	5,9					
Logistique (1) et transport par conduite	9,5	11,0	-6,6	-8,2	-0,9					

(1) entreposage, manutention, gestion d'infrastructure et organisation de transport de fret, transport spatial

La somme des arrondis peut différer de l'arrondi de la somme ; (p) provisoire (sd) semi-définif

Source : Insee, comptes nationaux base 2014, mai 2020

### L'ESSENTIEL DES ÉCHANGES CONCERNE LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

En 2019, 62,4 % des exportations et 66,4 % des importations de transport concernent le transport de marchandises. En 2019, les importations de marchandises augmentent de 5,1 %, à un rythme voisin de la tendance moyenne annuelle des cinq dernières années (+ 5,9 %). Les exportations accélèrent en 2019 (+ 9,9 % après une hausse de 1,4 % en 2018). Sur les cinq dernières années elles augmentent en moyenne de 2,8 %. Le solde des échanges pour le transport de marchandises se réduit légèrement en 2019 à - 12,2 milliards d'euros après - 12,5 milliards d'euros en 2018.

Le transport de voyageurs représente 20,4 % des exportations de services de transport en 2019 (22,7 % en 2014) et 14,5 % des importations de services de transport (15,7 % en 2014). Le solde des échanges reste négatif en 2019 (- 0,4 milliard d'euros). Les échanges de services de voyageurs concernent principalement le transport aérien qui représente 85,8 % des exportations de services de transport de voyageurs et 89,5 % des importations.

Les importations des autres activités (logistique, entreposage, transport par conduite, etc.) continuent de baisser en 2019 (- 8,2 % après 6,6 % en 2018). Depuis 2014, elles baissent en moyenne annuelle de 0,9 %. Les exportations sont quasi stables en 2019 (- 0,1 %) et progressent en moyenne annuelle de 2,0 % depuis 2014. Au total, le solde des échanges, - 3,8 milliards d'euros, se réduit de nouveau en 2019, à un niveau inférieur à celui de 2014 (- 4,7 milliards d'euros).

### LE SOLDE DES ÉCHANGES RESTE POSITIF POUR LE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

Les exportations de transport maritime et fluvial, qui représentent 38,9 % des exportations de transport, augmentent de 8,5 % en 2019 et de 3,2 % en moyenne annuelle depuis 2014. Les importations (19,3 % des importations de transport) augmentent de 10,1 % en 2019 et de 9,0 % en moyenne annuelle depuis 2014. Le solde des échanges s'établit à + 3,3 milliards d'euros en 2019 (+ 3,2 milliards d'euros en 2018).

Le solde des échanges de transports routiers, principale composante du déficit total des échanges extérieurs, se réduit très légèrement (- 14,0 milliards d'euros en 2019, - 14,2 milliards d'euros en 2018). Les importations de transports routiers

## l'activité économique dans les transports en 2019

(40,5 % des importations de services de transport) ralentissent en 2019 (+1,8 % après +12,1 % en 2018) à un rythme inférieur à la moyenne annuelle depuis 2014 (+ 4,8 %).

Figure A8-2 Échanges FAB FAB de services de transport par mode

En milliards d'euros, évolutions annuelles en%

par mode	Niveau		Evolution annuelle		
	2019 (p)	2017	2018 (sd)	2019 (p)	2019/2014 (p)
<b>Exportations</b>	<b>33,1</b>	<b>9,1</b>	<b>-3,8</b>	<b>7,7</b>	<b>2,0</b>
Transports ferroviaires	1,3	-10,4	-9,5	20,1	1,7
Transports routiers	6,1	8,3	-7,4	10,1	3,6
Transports maritimes et fluviaux	12,9	19,1	5,4	8,5	3,2
Transports aériens	7,2	6,8	-16,0	8,9	-1,0
Logistique (1) et transport par conduite	5,7	0,8	0,0	-0,1	2,0
<b>Importations</b>	<b>49,6</b>	<b>6,7</b>	<b>7,8</b>	<b>1,4</b>	<b>3,9</b>
Transports ferroviaires	2,1	1,5	6,2	0,7	5,9
Transports routiers	20,1	-0,1	12,1	1,8	4,8
Transports maritimes et fluviaux	9,6	16,1	34,4	10,1	9,0
Transports aériens	8,4	11,1	-2,5	3,7	2,5
Logistique (1) et transport par conduite	9,5	11,0	-6,6	-8,2	-0,9

En milliards d'euros

par mode	Niveaux			
	2014	2017	2018 (sd)	2019 (p)
<b>Solde des échanges</b>	<b>-11,0</b>	<b>-13,4</b>	<b>-18,1</b>	<b>-16,4</b>
Transports ferroviaires	-0,4	-0,8	-1,0	-0,8
Transports routiers	-10,8	-11,6	-14,2	-14,0
Transports maritimes et fluviaux	5,0	4,8	3,2	3,3
Transports aériens	0,1	-0,4	-1,5	-1,2
Logistique (1) et transport par conduite	-4,7	-5,3	-4,6	-3,8

(1) entreposage, manutention, gestion d'infrastructure et organisation de transport de fret, transport spatial

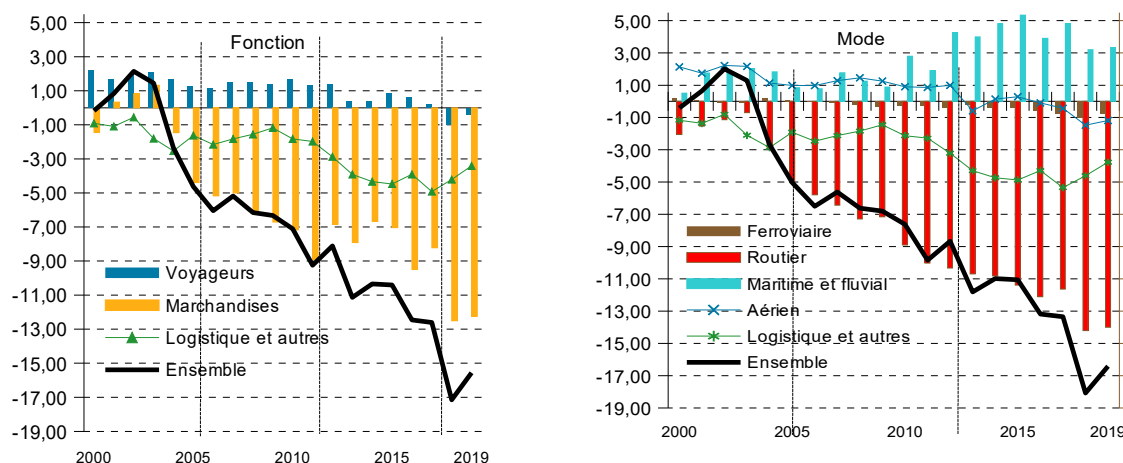
Source : Insee, comptes nationaux base 2014, mai 2020 ;(p) provisoire (sd) semi-défini

Après une forte augmentation en 2017 et une contraction en 2018 (- 2,5 %), les importations de transport aérien reprennent en 2019 (+ 3,7 %) à un rythme supérieur à sa moyenne annuelle depuis 2014 (+ 2,5 %). Les exportations de transports aériens rebondissent fortement (+ 8,9 % en 2019 contre -16,0 % en 2018) et le déficit des échanges se réduit légèrement passant de 1,5 milliard d'euros en 2018 à 1,2 milliard d'euros en 2019.

Figure A8-3 Échanges FAB FAB de services de transport : évolution du solde

En milliards d'euros

En milliards d'euros



Source : Insee, comptes nationaux base 2014, mai 2020

## Les échanges de services de transports

Une exportation de services de transport correspond par exemple à la partie internationale d'un transport effectué par une entreprise française. Une importation de service de transport correspond au transport réalisé en France par une entreprise non française. Leur évaluation s'intègre dans le cadre central de la comptabilité nationale et s'appuie en majeure partie sur la balance des paiements. Les importations de services de transports sont présentées en FAB (franco à bord) (hors coûts d'assurance et de fret) alors que les importations mesurées par les douanes incluent les coûts d'assurance et de fret.

## A9. Investissements du secteur à l'étranger et investissements étrangers dans le secteur en 2019

Fin 2019, les entreprises françaises du secteur des transports et de l'entreposage détiennent des stocks d'investissements directs de 14,5 milliards d'euros à l'étranger (1,1 % des investissements totaux français à l'étranger), essentiellement dans le secteur de l'entreposage et des services auxiliaires (8,4 milliards d'euros) et dans l'Union européenne (7,8 milliards d'euros). Le stock d'investissements à l'étranger des entreprises françaises du secteur des transports est en hausse de 25,7 % en 2019.

Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 15,6 milliards d'euros d'investissements directs étrangers en 2019, soit 2,0 % des investissements étrangers en France. Les investissements étrangers en France dans le secteur des transports ont augmenté de 1,6 % en 2019.

Fin 2019, les stocks d'investissements directs à l'étranger des entreprises françaises de transport sont en hausse de 25,7 %, plus dynamiques que l'ensemble des investissements français à l'étranger de l'ensemble des entreprises françaises (+ 4,2 % en 2019). Le transport ne représente qu'une faible part (1,1 %) des investissements à l'étranger.

Les investissements étrangers dans des entreprises de transport françaises s'élèvent à 15,6 milliards d'euros et progressent de 1,6 % en 2019. Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 2,0 % des investissements étrangers totaux.

Figure A9-1 Investissements internationaux par secteur investisseur

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	niveau		évolutions annuelles	
	2019 (p)	2017	2018 (sd)	2019 (p)
<b>Investissements français à l'étranger des entreprises de transport</b>	<b>14,5</b>	<b>14,8</b>	<b>22,2</b>	<b>25,7</b>
Dont terrestres et par conduite	1,4	27,9	37,5	0,3
Dont transports par eau	2,6	ns	268,6	122,4
Dont transports aériens	1,6	-62,6	137,5	28,8
Dont entreposage et services auxiliaires	8,4	3,6	2,1	9,2
<b>Rappel : Total tous secteurs confondus</b>	<b>1 364,4</b>	<b>-1,5</b>	<b>9,0</b>	<b>4,2</b>
<b>Investissements étrangers en France dans le transport</b>	<b>15,6</b>	<b>61,6</b>	<b>0,7</b>	<b>1,6</b>
Dont terrestres et par conduite	4,3	355,5	-5,4	-3,0
Dont transports par eau	3,2	38,4	5,7	10,4
Dont transports aériens	1,0	ns	465,5	247,0
Dont entreposage et services auxiliaires	6,8	22,1	-0,3	-8,0
<b>Rappel : Total tous secteurs confondus</b>	<b>716,7</b>	<b>4,4</b>	<b>3,6</b>	<b>4,9</b>

Source : Banque de France ; (p) provisoire (sd) semi-définitif

Figure A9-2 Investissements internationaux par zone géographique

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau		Évolution annuelle	
	2019 (p)	2017	2018 (sd)	2019 (p)
<b>Investissements français à l'étranger des entreprises de transport</b>	<b>14,5</b>	<b>14,8</b>	<b>22,2</b>	<b>25,7</b>
<b>Union européenne</b>	<b>7,8</b>	<b>-3,4</b>	<b>14,1</b>	<b>14,2</b>
Zone euro	6,8	-10,8	18,0	14,9
Autres pays de l'UE à 28 hors PECO	0,8	50,3	21,8	7,8
PECO membres de l'UE à 28	0,2	107,7	-48,3	15,7
<b>Autres pays</b>	<b>6,7</b>	<b>70,1</b>	<b>36,3</b>	<b>42,3</b>
Autres pays industrialisés	4,6	34,9	44,7	42,2
Reste du monde	2,1	225,4	21,0	42,5
<b>Investissements directs étrangers en France dans le transport</b>	<b>15,6</b>	<b>61,6</b>	<b>0,7</b>	<b>1,6</b>
<b>Union européenne</b>	<b>11,4</b>	<b>69,5</b>	<b>-0,8</b>	<b>4,1</b>
Zone euro	10,9	70,5	0,3	4,1
Autres pays de l'UE à 28 hors PECO	0,6	54,3	-17,9	1,7
PECO membres de l'UE à 28	0,0	33,5	-24,0	-24,3
<b>Autres pays</b>	<b>4,2</b>	<b>43,9</b>	<b>4,5</b>	<b>-4,4</b>
Autres pays industrialisés	2,0	54,4	1,2	-10,1
Reste du monde	2,2	33,6	8,2	1,6

Source : Banque de France ; (p) provisoire (sd) semi-définitif

### L'ENTREPOSAGE ET LES SERVICES AUXILIAIRES, PRINCIPALES CIBLES DES INVESTISSEMENTS

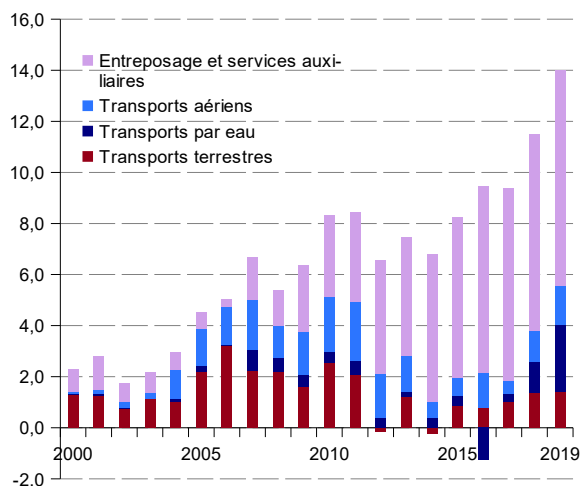
L'entreposage et les services auxiliaires sont la principale cible des investissements des entreprises françaises à l'étranger avec 8,4 milliards d'euros en 2019. Ils progressent de 9,2 % en 2019. Les transports par eau représentent 18,1 % des investissements des entreprises françaises de transport, les transports aériens 10,7 %,

## l'activité économique dans les transports en 2019

les transports terrestres et par conduites 9,6 %. Les activités de poste et de courrier, prises en compte depuis 2016 représentent 3,4 % des investissements.

Figure A9-3 Investissements français à l'étranger par secteur

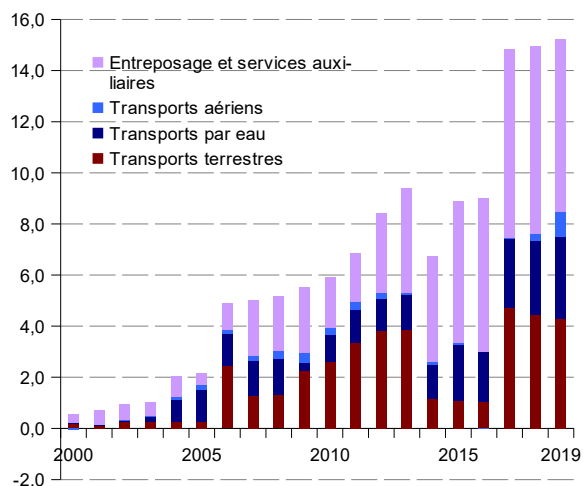
En milliards d'euros



Source : Banque de France

Figure A9-4 Investissements étrangers en France par secteur

En milliards d'euros



Source : Banque de France

L'entrepotage et les services auxiliaires sont également le principal secteur des transports destinataire des investissements étrangers en France avec 6,8 milliards d'euros en 2019. Ils baissent de 8,0 % en 2019. Les transports terrestres et par conduites représentent 27,1 % des investissements étrangers dans le transport en France, les transports par eau 20,5 % et les transports aériens 6,1 %. Les activités de poste et de courrier, prises en compte depuis 2016 représentent 2,7 % des investissements.

### LA ZONE EURO, PRINCIPALE ZONE D'ÉCHANGE DES INVESTISSEMENTS

Les investissements des entreprises françaises à l'étranger s'orientent d'abord vers l'Union européenne (53,7 % du total) : ils restent essentiellement localisés dans les pays de la zone euro, en hausse de 14,9 % en 2019. Les investissements hors union européenne, qui représentent 6,7 milliards d'euros en 2019, sont néanmoins plus dynamiques et croissent de 42,3 % en 2019. Les investissements étrangers en France dans le secteur des transports proviennent principalement de l'Union européenne (73,1 % en 2019). Ils progressent de 4,1 % en 2019 tandis que les investissements en provenance de pays hors Union européenne baissent de 4,4 % en 2019.

### Méthodologie

Les investissements directs (ID) sont des investissements internationaux par lesquels des entités résidentes d'une économie acquièrent un intérêt durable dans une entité résidente d'une économie autre que celle de l'investisseur. Par convention, on considère qu'il y a investissement direct lorsqu'un investisseur acquiert au moins 10 % du capital ou des droits de vote d'une entreprise résidente d'un autre pays que le sien. Une fois la relation d'investissement direct constituée, l'ensemble des relations financières transfrontières entre l'investisseur, les sociétés qu'il contrôle et l'entreprise investie (prêts, emprunts, crédits commerciaux, investissements en capital) sont également considérées comme des investissements directs et comptabilisées comme tels. Les ID étrangers sont des investissements dans le secteur transports et entreposage ; les ID français sont des ID de sociétés françaises du secteur transports et entreposage. La ventilation géographique est établie sur la base du pays de première contrepartie.

Les données de l'année n-1 et n-2, provisoires, peuvent être révisées. Ainsi, des améliorations méthodologiques importantes à partir des données 2017 (intégration de l'exploitation des comptes annuels des entreprises et des résultats d'enquêtes spécifiques auprès des entreprises résidentes sur leurs avoirs et engagements vis-à-vis de l'étranger notamment) ont conduit à une révision à la hausse des données 2017 et

---

## **l'activité économique dans les transports en 2019**

---

2018. Les données de l'année 2017 et celles des années précédentes ne sont donc pas directement comparables.

## A10. Prix du transport de fret, de l'entreposage et de la manutention

En 2019, les prix du transport aérien (+ 1,5 %) et du transport routier (+ 1,6 %) connaissent les plus fortes hausses. Les prix du transport maritime (- 1,5 %) se replient. Les prix du transport ferroviaire (+ 0,1 %) et du transport fluvial (- 0,2 %) varient faiblement. Dans le même temps, les évolutions sont globalement orientées à la hausse dans l'entreposage et la logistique : pour la messagerie, fret express (+ 4,5 %), pour l'entreposage (+ 1,3 %) et pour les autres services de poste et de courrier (+ 0,5 %), tandis que les prix stagnent pour la manutention (+ 0,0 %).

### HAUSSE DES PRIX DANS LE FRET ROUTIER

Sur l'année 2019, les prix du transport routier de fret augmentent (+ 1,6 %) par rapport à 2018, poursuivant la tendance entamée en 2017. L'évolution annuelle moyenne observée entre 2014 et 2019 est positive (+ 0,5 %). Toutes les composantes progressent en 2019 : les prix du transport de fret de proximité (+ 1,5 %), du transport de fret interurbain (+ 1,6 %) et ceux du transport international (+ 2,1 %).

### QUASI-STABILITE DES PRIX DANS LE FRET FERROVIAIRE

Sur l'année 2019, les prix du fret ferroviaire sont quasi stables (+ 0,1 %). Ils ralentissent fortement en comparaison du rebond de l'année 2018 (+ 3,2 %). Ceci reflète des situations très différentes entre le marché domestique et le marché extérieur : les prix du marché national baissent (- 1,4 %) après une importante augmentation en 2018 (+ 4,6 %), tandis que les prix sur le marché international augmentent de nouveau (+ 1,5 %). Les prix du transport ferroviaire sont quasi stables entre 2014 et 2019 (-0,1 % en moyenne).

### BAISSE DES PRIX DANS LE FRET MARITIME

Les prix du transport maritime se replient en 2019 (- 1,5 %). Malgré le rebond des prix entamé en 2017, leur évolution de 2019 rejoint la tendance baissière des cinq dernières années (- 2,3 % par an en moyenne).

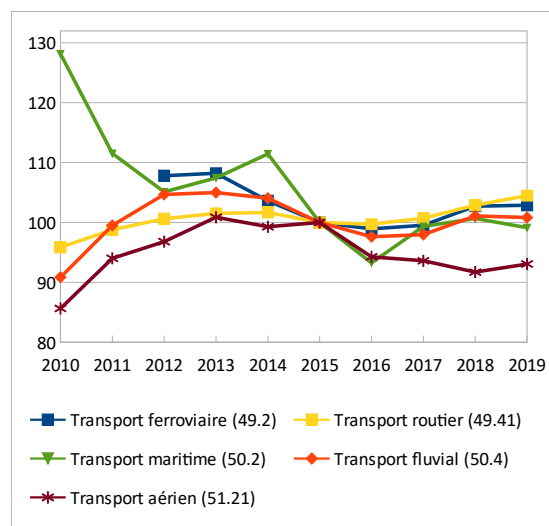
Figure A10.1 Évolution des prix du transport de fret

Indice en base 100 - 2015 et évolutions annuelles en %

	Indice	Évolutions annuelles			
		2019	2017	2018	2019 /2014
<b>Transport ferroviaire (49.2)</b>	<b>102,9</b>	<b>0,6</b>	<b>3,2</b>	<b>0,1</b>	<b>-0,1</b>
National	102,6	1,0	4,6	-1,4	-0,4
International	103,6	0,2	1,8	1,5	1,0
<b>Transport routier (49.41)</b>	<b>104,5</b>	<b>1,0</b>	<b>2,1</b>	<b>1,6</b>	<b>0,5</b>
Transport de fret de proximité	102,2	0,2	0,5	1,5	0,6
Transport de fret interurbain	105,1	1,2	2,5	1,6	0,6
Transport international	105,1	0,4	2,5	2,1	0,9
<b>Transport maritime (50.2)</b>	<b>99,1</b>	<b>6,5</b>	<b>1,3</b>	<b>-1,5</b>	<b>-2,3</b>
<b>Transport fluvial (50.4)</b>	<b>100,8</b>	<b>0,4</b>	<b>3,2</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,6</b>
National	103,3	0,3	4,8	1,6	-0,2
International	102,4	2,4	-1,1	-3,1	0,2
<b>Transport aérien (51.21)</b>	<b>93,1</b>	<b>-0,7</b>	<b>-2,0</b>	<b>1,5</b>	<b>-1,3</b>

Figure A10.2 Indices de prix du transport de fret

Indices en moyenne annuelle en base 2015



Note : l'enquête sur les prix du transport de fret ferroviaire a démarré en 2012.

Champ : France entière, à l'exception des prix du fret ferroviaire qui portent sur la France métropolitaine.

Sources : Insee ; SDES, Base 2015

### LÉGÈRE DIMINUTION DES PRIX DU FRET FLUVIAL EN 2019

## l'activité économique dans les transports en 2019

Les prix du transport fluvial baissent en 2019 (- 0,2 % par rapport à l'année 2018) après une évolution positive l'an dernier (+ 3,2 %). Entre 2014 et 2019, les prix du transport fluvial diminuent de 0,6 % par an en moyenne.

### ACCROISSEMENT DES PRIX DU FRET AÉRIEN

En 2019, les prix dans le transport aérien de fret ont progressé (+ 1,5 %) par rapport à 2018. Cette augmentation rompt avec la tendance observée entre 2014 et 2019 de - 1,3 % par an en évolution annuelle moyenne.

### STAGNATION DES PRIX DE LA MANUTENTION ET AUGMENTATION DES PRIX DE L'ENTREPOSAGE

En 2019, les prix de l'entreposage augmentent (+ 1,3 %) par rapport à l'année 2018, aussi bien dans l'entreposage non frigorifique (+ 1,6 %) que dans l'entreposage frigorifique (+ 1,0 %). Les prix de la manutention sont atones (+ 0,0 %). Cette situation se retrouve principalement dans la manutention portuaire (+ 0,0 %) alors que la manutention non portuaire augmente légèrement (+ 0,6 %).

### FORTE HAUSSE DES PRIX DANS LA MESSAGERIE

En 2019, les prix de la messagerie et du fret express (+ 4,5 %) sont en hausse. Cette croissance des prix se poursuit depuis 2016. Les prix des autres services de poste et de courrier augmentent plus modérément (+ 0,5 %).

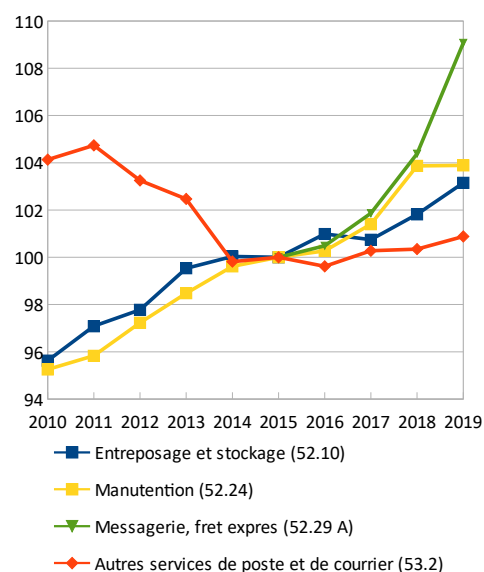
Figure A10.3 Évolution des prix des activités logistiques

Indice en base 100- 2015 et évolutions annuelles en %

	Indice 2019	Évolutions annuelles				2019 /2014
		2017	2018	2019		
<b>Entreposage et stockage (52.10)</b>	<b>103,2</b>	<b>-0,2</b>	<b>1,1</b>	<b>1,3</b>	<b>0,6</b>	
Frigorifique	99,1	-1,6	-0,7	1,0	-0,5	
Non frigorifique	104,0	-0,1	1,3	1,6	0,9	
<b>Manutention (52.24)</b>	<b>103,9</b>	<b>1,1</b>	<b>2,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,8</b>	
Portuaire	102,2	1,2	0,8	0,0	0,6	
Non portuaire	106,7	0,7	4,5	0,6	1,1	
<b>Messagerie, fret express (52.29 A)</b>	<b>109,1</b>	<b>1,4</b>	<b>2,5</b>	<b>4,5</b>	<b>nd</b>	
<b>Autres services de poste et de courrier (53.2)</b>	<b>100,9</b>	<b>0,7</b>	<b>0,1</b>	<b>0,5</b>	<b>0,2</b>	
National	103,2	0,6	0,7	1,1	0,1	
International	92,7	1,2	-2,7	-1,6	-1,5	

Figure A10.4 Indices de prix des activités logistiques

Indices en moyenne annuelle base 2015



Note : l'enquête Opise (Observation des prix de l'industrie et des services) de l'Insee a commencé à collecter des données sur la messagerie, fret express en 2014.

Champ : France entière.

Sources : Insee ; SDES, Base 2015

## À savoir...

Les indices de prix des transports de fret, de l'entreposage et des services auxiliaires de transport s'inscrivent dans le dispositif européen d'indices de prix à la production des services aux entreprises régis par le règlement européen des statistiques de court terme (règlement CE dit « STS » n° 1165/98 du conseil du 19 mai 1998, modifié par le règlement CE n° 1158/2005 du conseil du 6 juillet 2005).

À ce titre, l'Insee et le SDES produisent trimestriellement ces indices de prix et les diffusent sur leurs sites internet. Les données présentées dans cette fiche sont des données annualisées construites à partir de données trimestrielles.



### **Conditions générales d'utilisation**

Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans le présent ouvrage, faite sans l'autorisation de l'éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (3, rue Hautefeuille — 75006 Paris), est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées (loi du 1<sup>er</sup> juillet 1992 — art. L.122-4 et L.122-5 et Code pénal art. 425).

**Dépôt légal** : novembre 2020  
**ISSN** : 2557-8138 (en ligne)

**Directeur de la publication** : Béatrice Sédillot  
**Coordinatrice éditoriale** : Laurianne Courtier



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Commissariat général  
au développement durable**



**Service des données et études statistiques**

Sous-direction des statistiques des transports

Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex

Courriel : [diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr)

[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr)

