COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

n° 111
Août
2014

TRANSPORT

Études & documents

Le compte satellite du transport

OBSERVATION ET STATISTIQUES

Service de l'observation et des statistiques

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Le compte satellite du transport

Directeur de la publication : Sylvain Moreau

Rédactrice en chef : Anne Bottin

Auteur : Ismenos Tzortzis

Secrétariat de rédaction : Céline Carrière

Traducteur : Geoffrey Bird

Maquette-réalisation : Céline Carrière

Sommaire

Avant-propos 7

Synthèse 9

Chapitre I – Le compte satellite, une approche intégrée du transport 13
I.1 Qu'est-ce qu'un compte satellite ? 13
I.2 Les contours conceptuels du compte satellite du transport 13
I.3 Le contour sectoriel du compte satellite du transport 14
I.4 Les principaux agrégats 16
I.5 Les acteurs du transport 19
I.6 Les modes de transport 20
I.7 Les opérations des différents acteurs 21

Chapitre II – La dépense de transport 23
II.1 Les spécificités du secteur des transports 23
II.2 Les activités du transport 23
II.3 La dépense courante de transport 28
II.4 Les dépenses d'investissement en transport 35
II.5 La dépense totale de transport 37
II.6 Les bénéficiaires monétaires du transport 39
II.7 Les administrations publiques : dépenses totales et recettes 41

Chapitre III - Le transport routier 42
III.1 Les spécificités du transport routier : un grand nombre d'acteurs 42
III.2 Les activités du transport routier 43
III.3 La dépense courante en transport routier par financeur 46
III.4 Les dépenses d'investissement 52
III.5 La dépense totale en transport routier 54
III.6 Les bénéficiaires monétaires du transport routier 55
III.7 Les administrations publiques : dépenses totales et recettes 56

Chapitre IV - Le transport ferroviaire 58
IV.1 Les spécificités du transport ferroviaire 58
IV.2 Les activités du transport ferroviaire 59
IV.3 La dépense courante en transport ferroviaire par financeur 62
IV.4 Les dépenses d'investissement 67
IV.5 La dépense totale en transport ferroviaire 70
IV.6 Les bénéficiaires monétaires du transport ferroviaire 71
IV.7 Les administrations publiques : dépenses totales et recettes 71

Chapitre V – Les transports collectifs urbains (TCU) 73
V.1 Les spécificités des TCU 73
V.2 Les activités des TCU 74
V.3 La dépense courante en TCU par financeur 77
V.4 Les dépenses d'investissement 82
V.5 La dépense totale en TCU 84
V.6 Les bénéficiaires monétaires des TCU 85
V.7 Les administrations publiques : dépenses totales et recettes 86

Chapitre VI – Le transport fluvial 87
VI.1 Les spécificités du transport fluvial 87
VI.2 Les activités du transport fluvial 88
VI.3 La dépense courante en transport fluvial par financeur 88
VI.4 Les dépenses d'investissement 89
VI.5 La dépense totale en transport fluvial 90

VI.6 Les bénéficiaires monétaires du transport fluvial 90
VI.7 Les administrations publiques : dépenses totales et recettes 91

Chapitre VII – Le transport maritime 92
VII.1 Les spécificités du transport maritime 92
VII.2 Les activités du transport maritime 93
VII.3 La dépense courante en transport maritime par financeur 94
VII.4 Les dépenses d'investissement 95
VII.5 La dépense totale en transport maritime 96
VII.6 Les bénéficiaires monétaires du transport maritime 97
VII.7 Les administrations publiques : dépenses totales et recettes 97

Chapitre VIII – Le transport aérien 98
VIII.1 Les spécificités du transport aérien 98
VIII.2 Les activités du transport aérien 99
VIII.3 La dépense courante en transport aérien par financeur 100
VIII.4 Les dépenses d'investissement 102
VIII.5 La dépense totale en transport aérien 102
VIII.6 Les bénéficiaires monétaires du transport aérien 103
VIII.7 Les administrations publiques : dépenses totales et recettes 103

Annexes 105
A.1 La dépense nationale de transport 107
A.2 La dépense en transport routier 124
A.3 La dépense en transport ferroviaire 126
A.4 La dépense en transports collectifs urbains et autocars réguliers 128
A.5 La dépense en transport fluvial 138
A.6 La dépense en transport maritime 139
A.7 La dépense en transport aérien 141

Sigles et abréviations 143

Liste des illustrations

Figure 1 : le financement des services de transport et sa redistribution ... 16
Figure 2 : le compte propre des entreprises et des ménages ... 18
Tableau 1 : la dépense courante de transport par secteur institutionnel et par mode de transport en 2010 ... 28
Tableau 2 : la dépense courante de transport des ménages ... 30
Tableau 3 : la dépense courante de transport des entreprises ... 31
Tableau 4 : la dépense courante de transport des entreprises en compte propre / compte d'autrui ... 32
Tableau 5 : la dépense courante de transport des administrations publiques par type d'opération ... 33
Tableau 6 : la dépense d'investissement par secteur institutionnel et par mode de transport en 2010 ... 36
Figure 3 : la répartition modale de la dépense totale de transport en 2010 ... 38
Tableau 7 : la dépense totale de transport par secteur institutionnel ... 39
Tableau 8 : la dépense courante en transport routier ... 47
Tableau 9 : la dépense courante des ménages en transport routier ... 48
Tableau 10 : la dépense courante des entreprises en transport routier ... 49
Tableau 11 : la dépense courante des administrations publiques en transport routier ... 51
Tableau 12 : la dépense d'investissement en transport routier ... 53
Tableau 13 : la dépense totale en transport routier et produit intérieur brut (PIB) ... 54
Tableau 14 : la dépense totale en transport routier par financeur ... 54
Tableau 15 : les bénéficiaires monétaires de la dépense courante de transport routier ... 56
Tableau 16 : la dépense courante en transport ferroviaire ... 62
Tableau 17 : la dépense courante des ménages en transport ferroviaire ... 63
Tableau 18 : la dépense courante des entreprises en transport ferroviaire ... 64
Tableau 19 : la dépense courante des administrations publiques en transport ferroviaire ... 66
Tableau 20 : la dépense d'investissement en transport ferroviaire ... 68
Tableau 21 : la dépense d'investissement en infrastructures ferroviaires ... 69
Tableau 22 : la dépense totale en transport ferroviaire ... 70
Tableau 23 : la dépense courante en TCU ... 77
Tableau 24 : la dépense courante des ménages en TCU ... 78
Tableau 25 : la dépense courante des entreprises en TCU ... 79
Tableau 26 : la dépense courante des administrations publiques en TCU par type d'opération ... 81
Tableau 27 : la dépense courante des administrations publiques en TCU par réseau ... 82
Tableau 28 : le financement de la dépense d'investissement en TCU par réseau ... 83
Tableau 29 : la dépense d'investissement des TCU par réseau ... 84
Tableau 30 : la dépense totale non consolidée en TCU ... 85
Tableau 31 : la dépense totale consolidée en TCU ... 85
Tableau 32 : la dépense courante en transport fluvial ... 89
Tableau 33 : la dépense d'investissement en transport fluvial ... 90
Tableau 34 : la dépense totale en transport fluvial ... 90
Tableau 35 : la dépense courante en transport maritime ... 95
Tableau 36 : la dépense d'investissement en transport maritime ... 96
Tableau 37 : la dépense totale en transport maritime ... 96
Tableau 38 : la dépense courante en transport aérien ... 100
Tableau 39 : la dépense d'investissement en transport aérien ... 102
Tableau 40 : la dépense totale en transport aérien ... 102

Avant-propos

Le compte satellite du transport est un travail de synthèse sur l'ensemble des flux financiers du monde du transport. Il présente la dépense annuelle de la nation en matière de transport de personnes et de marchandises.

La période couverte par la présente étude correspond aux six années comprises de 2005 à 2010. Le compte est élaboré en base 2005. La précédente publication de synthèse sur le compte satellite date de 2001. Elle portait sur les trois années d'études 1992, 1996 et 1998 et reposait sur un compte élaboré en base 1995. Il diffère de la base précédente par deux points essentiellement : le traitement du matériel en crédit-bail dans les dépenses d'investissement et la consolidation des dépenses courantes et d'investissement.

Cet Études & Documents présente le compte satellite 2010 du transport, mode par mode. Il comprend un premier chapitre qui explicite la définition des activités de transport dans l'optique du compte satellite, des acteurs financeurs et producteurs de services de transport et de leur fonction respective dans le financement des activités de transport. Chacun des chapitres suivants reprend dans le détail un mode de transport en particulier, au premier rang desquels figure le transport routier, en illustrant les propos de données financières portant sur la période 2005 à 2010. Ces données sont reprises dans les annexes de manière plus détaillée.

Cette publication s'ajoute à une séquence de diffusion annuelle des données du compte satellite, au sein de la Commission des comptes des transports de la Nation (http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/).

Synthèse

Avec 355 Md€ en 2010, l'effort de la Nation pour le transport représente 18,3 % du PIB. Ce montant concentre l'ensemble des dépenses réalisées par les agents économiques nationaux en vue du transport de biens et de marchandises. L'évaluation de ce montant est rendue possible par la construction préalable d'un outil statistique, le compte satellite, appliqué au domaine du transport. En effet, de nombreuses statistiques s'emploient déjà à évaluer les montants financiers en jeu dans le monde du transport. Néanmoins elles ne fournissent qu'une vision parcellaire de cet univers, en ne s'attachant chacune qu'à l'un de ses aspects. Les activités de transport sont alors appréhendées du point de vue :

- d'un unique acteur, les ménages par exemple, à travers leur dépense de consommation en services de transport ou à l'inverse les entreprises à travers leur production ou valeur ajoutée de services ;
- d'un type de dépense en particulier, les dépenses en infrastructures de transport ou la dépense énergétique réalisée pour le transport par exemple ;
- d'un mode de transport spécifique, parmi les modes routier, ferroviaire, fluvial, maritime ou aérien.

Le compte satellite, quant à lui, s'inscrit dans une double ambition d'exhaustivité et de synthèse du domaine considéré. En même temps qu'il dresse un panorama du monde économique des transports, il propose d'établir une synthèse cohérente des flux financiers qui caractérisent son objet d'étude en fournissant *in fine* l' estimation d'un agrégat *sui generis* condensant en un chiffre unique l'activité transport réalisée en une année par l'ensemble des agents résidents du territoire : la dépense totale de transport (DTT).

Méthodologiquement, le compte satellite consiste en un regroupement de l'ensemble des dépenses liées au transport incluses dans le cadre central de la comptabilité nationale mais réparties dans des lignes séparées, et souvent non spécifiques, du cadre central. Par exemple, les dépenses de police de la route sont estimées dans le cadre central au sein des dépenses totales des administrations publiques et imputées à la dépense de transport. De même, le compte satellite estime une dépense de transport réalisée en compte propre, c'est-à-dire par et pour eux-mêmes, par les ménages et les entreprises.

Statistiquement, l'agrégat de DTT est construit à partir d'agrégats intermédiaires : la dépense courante de transport (DCT) et la dépense d'investissement du transport (DIT). Celles-ci sont ventilables par acteur (les ménages, les entreprises, les administrations publiques) et par mode de transport. Ainsi, le compte satellite fournit, au sein de la sphère du transport, une partition qui s'avère utile notamment à la théorie économique, entre dépense de consommation et dépense de capital. Parallèlement, il permet d'expliquer le montant total de dépenses de transport et son évolution par le comportement des différents agents économiques ou par les différentes évolutions modales.

Le compte satellite du transport permet ainsi de mettre en avant une DTT en augmentation de 5,0 % en 2010, plus forte que celle du PIB en valeur (+ 2,7 %). En 2009, la DTT avait, à l'inverse, reculé de manière plus marquée (- 7,7 %), contre -2,5 % pour le PIB. Depuis 2005, sa progression moyenne est de 2,6 % par an, proche de celle du PIB (+ 2,4 %).

La DIT s'élève à 52,3 Md€ en 2010 soit 16 % de la DTT. Depuis 2005, elle progresse en moyenne de 1,2 % par an. Les investissements pour le transport sont à 60 % de l'achat de matériel de transport (31,5 Md€), dont 81 % (25,4 Md€) de véhicules routiers. Les investissements en infrastructures représentent 16,9 Md€ et sont également majoritairement consacrés à la route (62 %), devant le ferroviaire (19 %).

En 2010, les ménages et les entreprises tirent la reprise de la dépense transport, tandis que la dépense transport des administrations publiques (APU) augmente à un rythme ralenti après avoir joué un rôle contracyclique pendant la récession.

La dépense transport des ménages progresse de 4,2 % en 2010 sous l'effet conjugué des achats d'automobiles -dynamisés par la prime à la casse - et du renchérissement des carburants. Sa part dans la consommation totale des ménages augmente et s'établit à 15,8 % (après 15,6 % en 2009). Les ménages constituent les premiers participants à la dépense transport, avec 172 Md€ soit presque la moitié de la DTT.

La dépense totale des entreprises rebondit en 2010 avec + 6,9 %, après - 12,3 % en 2009. Elle retrouve ainsi son niveau de 2007, soit 163,6 Md€, mais pas celui de 2008. La dépense d'investissement transport des entreprises reprend moins vivement (+ 5,7 %) que leur dépense courante (+ 7,4 %) après s'être pourtant plus creusée durant l'année de récession (respectivement - 17,1 % et – 10,5 %).

La dépense totale des APU a continué de progresser (+ 1,1 %) mais à un rythme moindre qu'en 2009 (+ 2,7 %) où elle avait seule soutenu la dépense transport. Elle représente 9,8 % de la DTT en 2010.

Les dépenses destinées à la route représentent 281 Md€ (chiffre consolidé), soit 79,2 % de la DTT. Les ménages y ont consacré 151 Md€ soit 88,1 % de leur DCT. Le deuxième poste de dépense des ménages, le transport aérien, représente 8,7 Md€ (5,1 % de leur DCT).

Summary

At €355 billion, national spending on transport in France accounted for 18.3% of GDP in 2010. This amount covers all of the expenditure by domestic economic agents for transportation of goods and freight. Its evaluation was made possible by construction of a statistical tool, a transportation satellite account. There are already numerous statistics used to evaluate the level of finance involved in transport but they provide only a fragmented view of the field by focusing on a single aspect. Transportation activities are addressed from the standpoints of:

- a single actor, for example households via their spending for consumption of transport services or, conversely, via firms in terms of their production or added value of services;
- a particular type of spending such as spending on transport infrastructure or on energy used for transport;
- a specific mode of transport from amongst road, rail, maritime or air.

The satellite account has a dual objective, to be exhaustive and to provide a synthesised view of the field covered. While producing an overview of the economics of transportation it also proposes a coherent summary of the financial flows characterising the area of study by, ultimately, providing an estimation of a *sui generis* aggregate that condenses a year's transportation activity by all of the agents resident within a territory into a single figure: total transportation expenditure (TTE).

From the methodological point of view, the satellite account groups all of the transport related expenditure included under the central national accounting framework, broken down into individual, and often non-specific, items of the central framework. For example, expenditure for policing of roads is estimated within the central framework as part of total general government spending and is ascribed to transportation. Similarly, the satellite account estimates expenditure for transport undertaken by households and businesses on their own account.

Statistically, the TTE aggregate is made up from intermediate aggregates: current transport spending (CTS) and transport investment spending (TIS). These can be broken down per actor (households, businesses, government bodies) and by transport mode. The satellite account thereby provides, for the field of transport, a breakdown between consumption spending and capital that is useful notably for economic theory. In parallel, it makes possible an explanation of the total amount of transport expenditure and of its evolution in terms of the behaviour of different economic agents or of developments in transport modes.

For France in 2010, the transport satellite account highlights a TTE that increased by 5.0% in 2010, greater than the increase in GDP in value terms (+2.7%). Conversely, in 2009 the TTE dropped more markedly (-7.7%), compared to -2.5% for GDP. Since 2005, average annual increase has been 2.6%, close to that of GDP (+2.4%).

TIS was €52.3 billion in 2010, that is 16% of TTE. It has increased annually at an average 1.2% since 2005. Sixty per cent of transport Investment is for transport equipment (€31.5 billion), 81% of which (€25.4 billion) was for road vehicles. Investment in infrastructure accounted for €16.9 billion, also mainly for road (62%), ahead of rail (19%).

In 2010, households and businesses drove the transport spending recovery, while general government transport spending grew at a slower rate after having played a counter-cyclical role during the recession.

Household spending for transport grew by 4.2% in 2010 under the combined impetus of automobile purchases (stimulated by scrapping bonuses) and dearer fuels. Its share in total household consumption reached 15.8% (after 15.6% in 2009). Households are the primary participants in transport spending, accounting for €172 billion, around half of the TTE.

Total transport spending by businesses recovered in 2010 with an increase of +6.9%, after -12.3% in 2009. It thus returned to its 2007 level, at €163.6 billion, but did not reach the 2008 level. Businesses' transport investment made a less vigorous come back (+5.7%) than their current expenditure (+7.4%) after having dropped in the recession year (-17.1% and –10.5% respectively).

Total general government transport spending continued to grow (+1.1%) but more slowly than in 2009 (+2.7%) when it alone underpinned transport spending. It accounted for 9.8% of TTE in 2010.

Spending on roads totalled €281 billion (consolidated figure), i.e. 79.2% of TTE. Households spent €151 billion in this area, 88.1% of their CTS. The second item of household spending, air transport, accounted for €8.7 billion (5.1% of their CTS).

Chapitre I - Le compte satellite, une approche intégrée du transport

Le compte satellite du transport est une synthèse mettant en cohérence de nombreuses données et visant à répondre aux questions « quel est le montant total de ressources nationales allouées au transport ? » et « qui paye quoi dans les différents modes de transport ? ». Il produit des séries de données financières en valeur et de périodicité annuelle. Il permet de suivre dans le temps la réponse à ces questions. Il fait l'objet d'une publication annuelle dans le rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation.

I.1 - Qu'est-ce qu'un compte satellite ?

Un compte satellite rassemble, au sein d'une présentation synthétique, l'ensemble des dépenses liées à un domaine particulier de la vie économique afin d'apporter un éclairage complémentaire à celui du cadre central de la comptabilité nationale.

Pour obtenir une meilleure représentation de l'activité particulière du secteur concerné, ici les transports, tout en restant le plus compatible possible avec les concepts des comptes nationaux, il est nécessaire d'adapter le cadre de représentation de ces derniers.

Un compte satellite définit les contours de l'activité étudiée de façon souvent moins limitative que les nomenclatures d'activité, de produits ou de fonctions dont se sert la comptabilité nationale. En effet, celle-ci est contrainte notamment par le respect d'une règle d'additivité sans doubles comptes entre les différents postes de chaque nomenclature décrivant l'ensemble de l'économie. Par exemple, le transport scolaire peut être classé soit en transport, soit en éducation. Le cadre central des comptes nationaux effectue un arbitrage et affecte de manière unique le transport scolaire à l'une des deux activités (éducation). Cependant, chacun des deux comptes satellites l'inclut dans son champ.

Nonobstant les libertés qu'ils s'arrogent, les comptes satellites s'imposent pour la plupart deux contraintes de cohérence :

- l'une externe, assurant une articulation avec les comptes nationaux : certains agrégats produits par les comptes satellites peuvent alors être rapprochés de ceux du cadre central (consommation, formation brute de capital fixe, revenu intérieur et national, etc.) ;
- l'autre interne, assurant une cohérence à l'intérieur du compte, notamment entre emplois et ressources.

I.2 - Les contours conceptuels du compte satellite du transport

Le compte satellite présente l'intégralité des dépenses pour une fonction « transport » définie plus largement que le seul produit « services de transport » de la nomenclature d'activités. Le périmètre de cette fonction « transport » est également plus étendu que le regroupement des postes des nomenclatures fonctionnelles adaptées à chaque secteur institutionnel des comptes : la classification des fonctions des administrations publiques (CFAP) pour les administrations, la classification des fonctions de consommation des ménages (COICOP) pour les ménages. Ces diverses dépenses appartiennent à une sphère transport redéfinie pour l'occasion pour transcender le cadre rigide des nomenclatures. Elles sont regroupées dans un agrégat unique appelé « dépense totale de transport » (DTT).

I.2.1 - La « fonction » transport et le « produit » transport

La **fonction** transport est plus large que le **produit** : certaines activités sont conjointes aux services de transport, et en réalité quasiment indissociables, comme par exemple la police de la route pour le transport routier, mais elles sont classées dans d'autres secteurs d'activité dans le cadre central. Le compte satellite permet de les rassembler et les rajoute à sa définition propre de la fonction transport.

De même, au-delà des seules dépenses pour le « service de transport », les dépenses de gestion et d'entretien des infrastructures, de sécurité ou d'information font également partie d'un ensemble cohérent de dépenses liées à la fonction transport. Elles sont intégrées à part entière dans le compte satellite du transport.

I.2.2 - La production de transport

Le compte satellite s'écarte du cadre central sur deux point essentiellement : sur la définition du contenu du transport (*voir I.2.1*) mais également sur la notion même de production. En effet, le compte satellite intègre, en sus de la définition standard de la production de service vue comme livraison de ce service à autrui, le transport pour « compte propre » des ménages et des entreprises, c'est-à-dire la production faite par et pour eux-mêmes (*figure 2*). Lorsque le transport n'est pas réalisé par un prestataire de service (transport dit public) qui donne lieu à facturation, le transport ne donne pas lieu à livraison de service à autrui et sa valeur n'est pas observable sur un marché. Le compte satellite en estime néanmoins la valeur, en le considérant comme un transport autoproduit dit en « compte propre ». La branche « transport » du cadre central retient seulement comme production des ménages et des entreprises la production marchande de services de transport, c'est-à-dire celle qui est destinée à être vendue, et n'inclut pas de transport pour compte propre.

L'estimation de la valeur du transport pour compte propre est réalisée à prix coûtant pour les ménages et pour les entreprises. Pour les premiers, elle somme les dépenses nécessaires à la production du service présentes dans leur consommation finale telles que les carburants, les assurances, etc. Pour les secondes, l'estimation inclut la charge salariale et la charge imputée à la consommation de capital fixe dans la valeur du service, en plus des consommations intermédiaires.

Le transport pour compte propre représente 55 % de la dépense nationale de transport. Il est très important, surtout dans le transport routier, tant pour le transport de marchandises que pour celui des voyageurs. Pour ce dernier, la voiture particulière est le mode majoritaire du déplacement des personnes mais les dépenses engagées pour réaliser ce transport sont disséminées dans différents postes de la consommation des ménages du cadre central. Le compte satellite transport les rassemble dans un poste unique.

I.2.3 - Les activités du secteur transport exclues du compte satellite

Le compte satellite ne s'intéresse pas à l'ensemble de la filière transport. Il se concentre sur la valeur des activités qui concourent directement à la production de services de transport. Ainsi, la production de véhicules, la construction des infrastructures (travaux publics), le raffinage et la production d'énergie destinés au transport ne sont pas intégrés tels quels dans le compte satellite. Néanmoins, ils sont implicitement contenus dans la valeur de la production du transport.

Au final, le compte satellite extrait de manière fine toutes les activités qui ont pour fonction principale le transport, dans l'ensemble des activités des agents économiques. Puis, il les mesure en compte d'autrui ou en compte propre, qu'elles soient marchandes ou non. Cela permet de les récapituler dans une « fonction transport » ainsi élargie par rapport à la mesure de la « branche transport » que donne le cadre central.

I.3 - Le contour sectoriel du compte satellite du transport

I.3.1 - Le périmètre

Les activités du transport du compte satellite comprennent en première approche et quel que soit le mode de production du service (compte propre ou compte d'autrui, marchand ou non) :

- les activités de transport telles que définies dans la section H de la nomenclature d'activités française révision 2 de 2008 (NAF 2008), soit :

  . le service de transport proprement dit de marchandises (y compris le transport spatial) et de voyageurs (y compris les transports guidés tels que les téléphériques et remontées mécaniques) ;
  . les services auxiliaires de transport (dont la gestion des infrastructures de transport) ;

- le maintien de la sécurité dans les transports, la régulation des flux et les services d'information liés au transport ;
- les services de réglementation, d'administration et d'organisation générale des transports.

Cependant, dans la base actuelle du compte des transports, sont exclues[1] les entreprises dont l'activité principale, au sein de la section H de la nomenclature relève :

- du transport par conduite (oléoducs), pour lequel la demande nationale est négligeable ;
- de la partie des services auxiliaires de transport relative à l'entreposage-stockage, que le compte satellite considère comme une activité n'étant pas propre au secteur du transport ;
- des activités de poste et de courrier, que le compte satellite veut distinguer du transport « traditionnel » de marchandises.

I.3.2 - La définition des activités spécifiques du transport

Le compte satellite définit son champ d'étude à l'aide de la notion d'« activités spécifiques » du transport. Celles-ci sont constituées :

- des activités caractéristiques du transport ;
- des services connexes non assimilés à du transport mais rendus à l'occasion d'un service de transport.

Tout ce qui relève de la section H de la nomenclature d'activités française de 2008 (NAF 2008) est considéré comme une activité caractéristique du transport. Le transport pour compte propre des entreprises et des ménages fait aussi partie des activités caractéristiques.

Une définition stricte du transport

Le transport consiste à déplacer un bien ou une personne d'un point à un autre, avec un but autre que le déplacement lui-même.

Un trajet domicile-travail constitue du transport puisqu'il a pour finalité de rendre une personne disponible sur son lieu de travail. De même un trajet sur son lieu de vacances est considéré comme du transport car sa finalité est de rendre possible l'utilité que l'on va tirer de l'usage du lieu de destination. Un déplacement en vélo dans la forêt, avec retour au point de départ, n'est au contraire pas du transport proprement dit car le motif premier du transport est le loisir procuré par l'action de se déplacer.

Le trajet effectué à l'occasion d'un cours d'autoécole ne constitue pas non plus un transport car l'utilité du déplacement consiste en l'apprentissage qui y est directement attaché.

Les activités caractéristiques sont définies en détail dans les chapitres consacrés aux différents modes de transport.

Les activités connexes sont des activités hors de la section H de la NAF 2008. Cependant, elles sont consubstantielles au transport car elles n'existeraient pas si le transport n'existait pas. La police de la route en est un exemple.

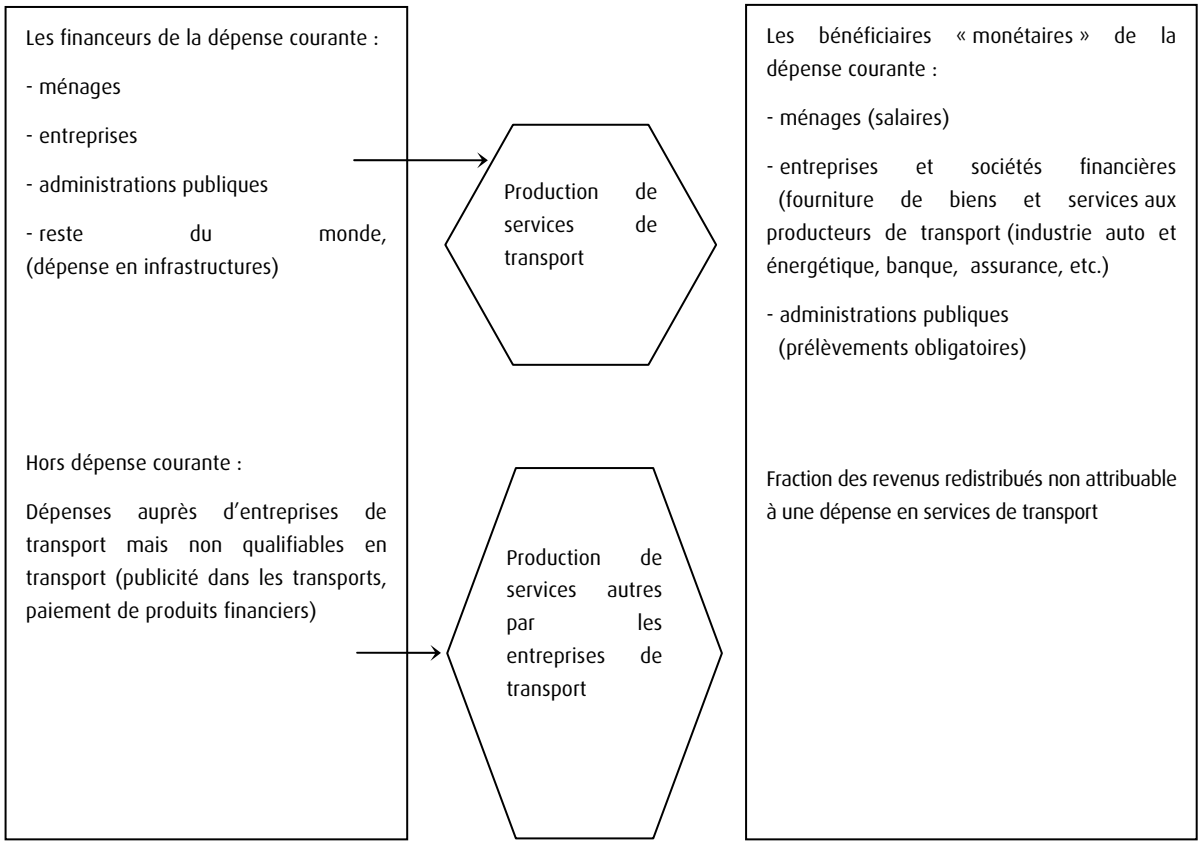
[1] Ces activités sont néanmoins indirectement incluses dans la valeur de la dépense courante de transport lorsqu'elles constituent une consommation intermédiaire des producteurs de services de transport. C'est uniquement la demande directe adressée aux entreprises du secteur par les ménages ou par une entreprise qui n'est pas du secteur des transports, qui n'est pas comptabilisée.

I.4 - Les principaux agrégats

Le compte satellite s'intéresse à la manière dont les services sont financés par les agents économiques. Il organise l'ensemble des flux financiers de dépenses en deux parties, la dépense courante de transport (DCT) et la dépense d'investissement de transport (DIT).

Une troisième partie complète l'analyse en détaillant la manière dont les ressources monétaires courantes issues de ces dépenses de transport sont distribuées aux acteurs qui contribuent à la production de services de transport. Ce sont les bénéficiaires monétaires de la dépense de transport.

Figure 1 : le financement des services de transport et sa redistribution



Lecture : les dépenses des contributeurs de la dépense courante (financeurs) se retrouvent chez les bénéficiaires monétaires du transport. Les services « autres » n'entrent pas dans l'agrégat de dépense courante.

I.4.1 - La dépense courante de transport (DCT)

La DCT est la valeur des services de transport consommés par les agents économiques. Elle correspond aux services rendus par les acteurs du transport aux utilisateurs (ou à eux-mêmes dans le cas du compte propre). Elle représente la somme des consommations intermédiaires en transport (achat de transport par les entreprises), des consommations finales de transport (par les ménages et les administrations publiques) et des transferts courants spécifiques.

La dépense courante est l'équivalent monétaire d'une production brute.

Les dotations aux amortissements du matériel et des infrastructures sont incluses dans la dépense courante de transport. Pour les producteurs de transport, elles ne constituent pas un décaissement mais représentent bien une charge, intégrée dans les coûts totaux de production. Dans le cas d'une production marchande, elles sont incluses, par le biais des dotations à l'amortissement du capital, dans le prix de vente du service, donc dans la dépense des acquéreurs du service de transport. Dans le cas d'une production non marchande (administrations publiques, entreprises pour leur compte propre), une estimation des amortissements est intégrée dans l'évaluation du coût total de la production.

Équilibrage des dépenses

Les producteurs de transport peuvent exercer de manière secondaire des activités qui n'ont pas trait au transport. Ces activités ne sont pas prises en compte dans les agrégats de « dépense en transport » mais les revenus issus de ces activités participent à l'équilibre économique ou financier de ces producteurs. Ils sont décrits tout en étant exclus de l'agrégat (par exemple, les revenus des placements financiers ou les recettes de publicité).

La dépense courante a pour contrepartie la rémunération des « bénéficiaires monétaires » que le compte satellite s'attache à mettre en évidence dans un volet symétrique.

En effet, la dépense courante en transport est redistribuée par les producteurs de transport. Ceux-ci versent des salaires, acquièrent des matières premières et des services intermédiaires auprès d'entreprises et acquittent des impôts. Le montant total des versements aux bénéficiaires monétaires (dont les consommations intermédiaires, salaires, charges d'intérêt et impôts) est égal au montant de la dépense courante.

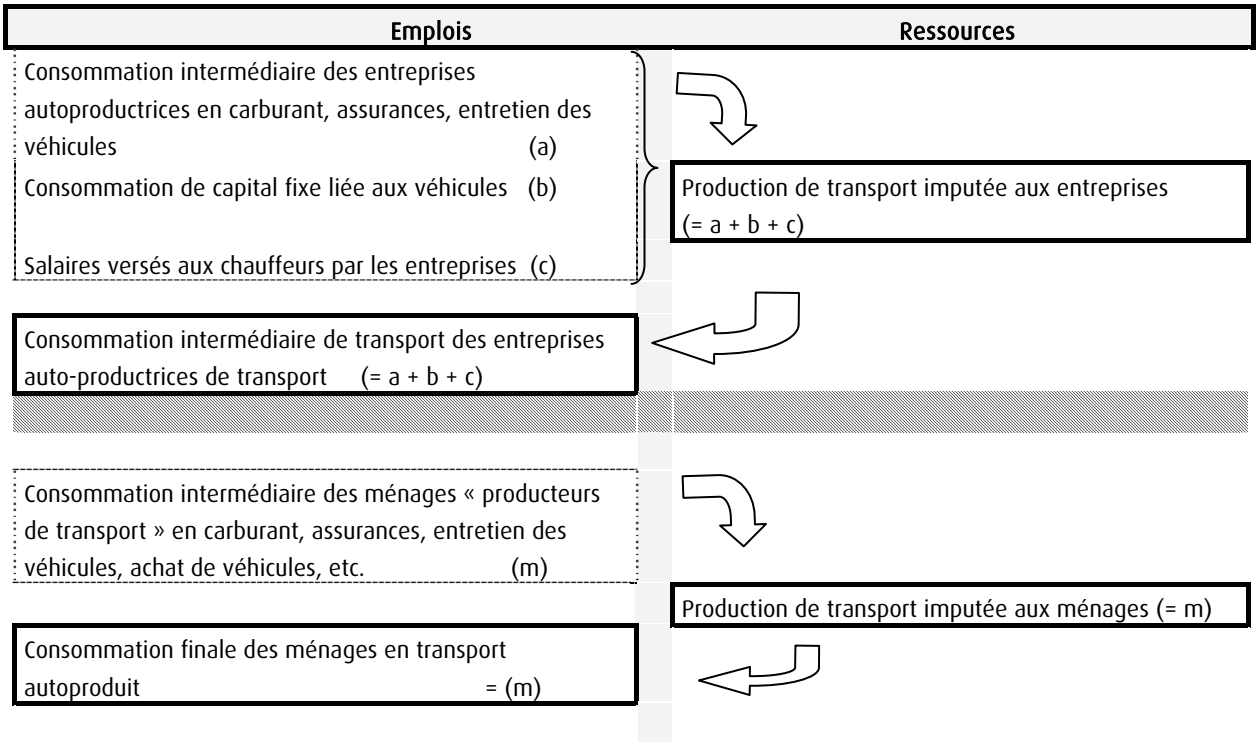
Cette approche permet de donner une idée de la formation et du partage de la valeur ajoutée des transports entre les différents acteurs sans pouvoir pousser toutefois jusqu'à une analyse de la filière.

I.4.2 - La dépense d'investissement de transport (DIT)

La DIT correspond aux dépenses réalisées par les producteurs des services caractéristiques de transport eux-mêmes (y compris gestionnaires d'infrastructures), en matériel de transport ou en infrastructures. Le compte du transport suit la définition de la formation brute de capital fixe du cadre central ainsi que le traitement particulier que celui-ci applique aux achats des ménages. Ainsi, l'acquisition de véhicules automobiles par les ménages est considérée comme de la consommation finale et non de l'investissement comme c'est le cas pour les autres acteurs. Toutefois, cette dépense peut être isolée de manière à replacer une vision plus conforme à l'idée commune qui consisterait à considérer l'acquisition de véhicules neufs des ménages comme un investissement, à l'instar de ce qui est fait pour les véhicules des entreprises.

Les investissements réalisés dans le cadre des activités connexes ne rentrent pas dans la dépense d'investissement.

Figure 2 : le compte propre des entreprises et des ménages



Lecture : les charges (en emplois) font la production (en ressources) qui fait la consommation(en emplois).

I.4.3 - La dépense totale de transport (DTT), un agrégat consolidé

La dépense courante indique la valeur consommée par la Nation pour se transporter année après année. La dépense d'investissement représente l'effort consenti une année donnée pour mettre en œuvre des moyens de production à long terme, celui-ci étant ensuite amorti (consommé) sur plusieurs années.

Le compte satellite doit pouvoir donner une mesure de l'intégralité de l'effort consenti par la nation pour se transporter et fournit, dans cette perspective, un agrégat synthétique consolidant l'ensemble des dépenses courantes et de capital chaque année. Néanmoins, DCT et DIT ne sont sommables qu'à la condition d'en éliminer les doubles comptes. Il faut pour cela retrancher du total la part d'investissement financée par la dépense courante ainsi que les amortissements.

La dépense totale consolidée est donc calculée en retranchant de la somme des dépenses courantes et des dépenses d'investissement la partie de la dépense courante qui est utilisée pour l'investissement par les producteurs de services. Cette fraction commune aux deux agrégats correspond à la fraction de la capacité d'autofinancement (CAF) des producteurs affectée au financement de l'investissement.

La CAF est une ressource propre de l'entreprise générée par ses activités, qui concourt aux côtés d'autres ressources telles l'augmentation des capitaux propres ou l'augmentation des dettes financières, au financement d'emplois durables. Ces emplois consistent en augmentation de l'actif stable de l'entreprise ou de manière symétrique contribuent à la diminution de ses ressources durables. Ce sont par exemple le versement de dividendes, l'acquisition d'actifs immobilisés (investissements bruts), ou symétriquement la diminution des capitaux propres (liquidation de parts dans une société par exemple) ou le remboursement des dettes financières.

Afin d'éliminer les doubles comptes entre les différentes activités de l'entreprise de transport, dont la CAF est un résidu, et les investissements de l'entreprise, il faudrait connaître la part de la CAF générée par la seule activité de transport affectée à ces investissements. Cette fraction pourrait être approximée par :

Fraction affectée à la formation brute de capital fixe = CAF – dividendes versés – réduction des capitaux propres – réduction des dettes financières.

Néanmoins la mesure de ces trois éléments, dividendes, variation des capitaux propres ainsi que des dettes financières est délicate. De plus au niveau agrégé, ces derniers sont négligeables devant la CAF. Pour ces raisons, le compte satellite accepte l'approximation suivante :

Élément de consolidation = CAF – dividendes versés - réduction des capitaux propres – réduction des dettes financières ≈ CAF

Par conséquent, en écrivant la Dépense totale de transport comme somme consolidée de la Dépense courante de transport et de la Dépense d'investissement de transport on obtient

(1) DTT ≈ DCT + DIT – CAF

avec CAF = résultat net des producteurs + charges non décaissables – produits non encaissables

En négligeant dans un deuxième temps les produits non encaissables et en approximant les charges non décaissables par les dotations aux amortissements, on obtient :

(2) DTT ≈ DCT + DIT – résultat net des producteurs – dotations aux amortissements

Ce principe de consolidation est valable également pour les producteurs en compte propre. La différence tient à ce qu'un producteur en compte propre ne réalise pas de bénéfice sur sa production et que son résultat net est nul par construction. La consolidation consiste donc dans ce cas du compte propre à retrancher du total les seules dotations aux amortissements qui sont identifiables dans le cadre d'une production non marchande, à la consommation de capital fixe.

I.5 - Les acteurs du transport

Les catégories d'acteurs (ou agents ou secteurs institutionnels) retenues dans le compte satellite se basent sur celles du cadre central de la comptabilité nationale. On distingue les producteurs et les consommateurs de transport, les ménages et les entreprises étant eux-mêmes à la fois consommateurs et producteurs.

Les ménages : ils sont les principaux consommateurs et producteurs de transport (producteurs en compte propre).

Les sociétés non financières et entreprises individuelles : le compte satellite du transport distingue les entreprises du secteur du transport, c'est-à-dire dont l'activité principale relève de la section H de la nomenclature d'activité (NAF 2008) et plus généralement des activités spécifiques du transport (*voir supra Les activités spécifiques du transport*) et le reste des entreprises **:**

- **les entreprises du secteur transport** sont principalement productrices de services de transport. Leurs emplois vont aux bénéficiaires de la dépense. Leur production constitue une contrepartie de la dépense courante. Leur dépense en capital représente une fraction de la dépense d'investissement ;
- **les entreprises hors du secteur transport.** Avant tout consommatrices de transport, elles réalisent également du transport pour compte propre. Une partie de leurs emplois (acquisition de services ou de matériel de transport) constitue une dépense (courante et d'investissement) de transport. Elles sont aussi bénéficiaires de la dépense de transport (en tant que productrices des consommations intermédiaires utiles au transport).

Les sociétés financières (banques et sociétés d'assurance) : bien que dans une moindre mesure, elles consomment des services de transport, au même titre que les sociétés non financières. Par les prestations qu'elles fournissent aux producteurs de transport, elles sont bénéficiaires de la redistribution de la dépense courante de transport.

Les administrations publiques (APU) : le périmètre des administrations publiques comprend notamment, en plus de l'État et des collectivités territoriales, les chambres de commerce et d'industrie (CCI) pour leur activité de gestion des ports ou aéroports, ainsi que certaines entités publiques, hors établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), telles que la SNCF, RFF ou Voies navigables de France (VNF). Les administrations publiques sont à la fois consommatrices et productrices de services de transport.

Le reste du monde (RdM) : les agents non résidents acquièrent des services de transport auprès des producteurs nationaux de transport. Cette dépense ne fait pas partie de la dépense courante nationale de transport, excepté, par convention du compte satellite, lorsqu'il s'agit de services d'infrastructures (dépense des non-résidents en péages français). Symétriquement, des entreprises non résidentes peuvent vendre des prestations de transport à des résidents français et cette dépense fait partie de la DCT.

I.6 - Les modes de transport

Le monde du transport est en grande partie organisé selon les techniques de transport définies par l'utilisation conjointe d'un véhicule et d'une infrastructure. La présente publication est articulée autant que possible selon les différents modes de transport : route (transport routier), ferroviaire (y compris Transilien), fluvial, maritime et aérien.

Le compte satellite du transport retient cependant un 6e mode, catégorie composite mettant en œuvre plusieurs technologies de transports : les transports collectifs urbains de voyageurs et autocars réguliers (TCU-AR).

En effet, le caractère multimodal des acteurs de cette activité rend difficile la ventilation par mode de transport ; le transport ferroviaire en Île-de-France (Transilien) est ainsi classé avec le transport ferroviaire et non avec les transports urbains. Les différentes exceptions relatives au mode TCU-AR sont exposées dans le *chapitre V*.

Dans les agrégats de dépense, la partie voyageurs n'est pas séparée de la partie marchandises, les infrastructures ayant souvent une vocation mixte.

Pour mémoire, le transport par conduite (oléoducs, gazoducs, etc.) n'est pas traité dans le compte satellite des transports.

Le périmètre géographique

La dépense nationale

La dépense nationale correspond aux dépenses en transport des résidents, que le transport soit ou non effectué sur le territoire économique (c'est-à-dire, approximativement, en France) et qu'il soit réalisé ou non par une unité résidente.

La dépense intérieure en transport

La dépense intérieure en transport comprend l'ensemble des dépenses de transport effectuées auprès d'unités de production résidentes. Ces dépenses sont réalisées par les résidents français ou des non–résidents, quel que soit le territoire où s'effectue la prestation de transport. Elle devrait exclure les dépenses des résidents français lorsqu'ils sont à l'étranger. En pratique, cette dernière exclusion est très complexe à réaliser, notamment pour le transport routier de marchandises.

I.7 - Les opérations des différents acteurs

I.7.1 - La production et la consommation

I.7.1.1 - La production de services caractéristiques de transport...

Les entreprises de transport ont pour activité principale la production de services caractéristiques de transport. Si elles exercent plusieurs activités, les branches d'activités non spécifiques du transport (restauration par exemple) ne sont pas comptabilisées. Elles peuvent néanmoins être incluses de manière marginale dans la dépense de transport lorsqu'il n'est pas possible de les isoler dans les comptes des entreprises.

Les entreprises classées hors du secteur transport, les APU et les ménages effectuent également du transport de marchandises ou de personnes. Ils produisent donc un service de transport, en compte propre.

La gestion des infrastructures de transport est une production de services caractéristiques réalisée par des APU (État, collectivités territoriales, chambres de commerce et d'industrie) ou des sociétés non financières du transport (RFF, grands ports maritimes, sociétés d'autoroutes, gestionnaires de parkings, etc.). Lorsqu'elle est marchande, la valeur de cette production est intégrée dans le coût de la production de services de transport utilisateur de l'infrastructure (valeur de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire incluse dans le prix du billet de train par exemple).

Pour produire des services de transport, les différents acteurs engagent des dépenses courantes (rémunération des salariés, consommations intermédiaires, impôts, taxes, cotisations sociales, dotations aux amortissements, charges financières, etc.) et des dépenses d'investissement (dépenses en capital) en matériel de transport ou en infrastructures.

1.7.1.2 - est égale à la consommation qu'en font les acteurs

Les utilisateurs de services de transport effectuent des achats de services de transport auprès des entreprises de transport.

Ces achats peuvent relever de la dépense des entreprises comme de la consommation individuelle des ménages et de celle des administrations publiques. En effet, les administrations publiques remboursent aux ménages une partie (voire l'ensemble) de leurs acquisitions de services de transport ou versent aux entreprises de transport des subventions d'exploitation ou d'investissement ciblant l'activité de transport.

Par ailleurs, le reste de la consommation totale de services de transport est comptabilisé en autoconsommation des acteurs qui réalisent du transport en compte propre des services qu'ils produisent. Le service réalisé en compte propre est considéré comme acquis à son coût de production.

I.7.2 – Les transferts caractéristiques

Outre les activités de production ou de consommation, les APU réalisent des opérations de répartition :

- concernant spécifiquement les producteurs de transport, il s'agit de prélèvements sur les moyens de production : taxe sur les produits pétroliers (TICPE, ex-TIPP) ou sur les produits réalisés comme les taxes de l'aviation civile ;
- concernant l'ensemble de l'économie, il s'agit de :
  . financer la production de services caractéristiques avec le versement transport ;
  . taxer l'ensemble des consommations finales, dont celle de transport : la TVA non déductible n'est pas un prélèvement spécifique transport mais rentre dans la valeur totale de la dépense par convention comptable du cadre central.

I.7.3 - Les utilisations du compte satellite

Avec ses agrégats cohérents (dépense courante, dépense d'investissement et dépense totale en transport), le compte satellite est à même de proposer une lecture synthétique de l'évolution dans le temps des dépenses de transport.

Il est aussi à même de proposer des angles d'analyse en rapportant par exemple certains de ses agrégats propres (DCT, DIT) à ceux du cadre central de la comptabilité nationale, tels que le produit intérieur brut (PIB), la consommation et l'investissement. Il permet aussi de rapporter les dépenses en transport de certains acteurs, comme les APU ou les ménages, à leurs dépenses totales. Sous certaines précautions méthodologiques, il autorise le rapprochement des dépenses affectées aux différents modes à des grandeurs physiques réalisées par le mode considéré (comme la quantité de transport en nombre de voyageurs-kilomètres ou en tonnes-kilomètres). Un exemple de ce type d'analyse est proposé chaque année dans le rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation (CCTN).

Enfin, une lecture mode par mode telle que celle qui suit permet de confronter entre elles les dépenses des différents modes, soit pour en comparer la composition (part des différents acteurs selon les modes, part des investissements selon les différents modes), soit pour comparer les évolutions des dépenses totales qui leur sont respectivement consacrées.

Chapitre II - La dépense de transport

La dépense totale de transport (DTT) représente plus de 18 % du PIB. Son montant consolidé est de 355 Md€ en 2010. À titre de comparaison, les dépenses de logement s'établissent à 430 Md€ pour la même année.
La DTT est constituée d'une dépense courante (DCT) qui s'élève à 324 Md€ et d'une dépense d'investissement (DIT) d'un montant de 52 Md€. Elle est comptabilisée nette des doubles comptes entre ces deux composantes. La dépense courante est la valeur de la demande adressée aux producteurs de services associés à la fonction transport. Elle représente plus de 20 % de la demande totale hors investissement adressée à l'économie. Cela équivaut à considérer que pour dix euros de richesse créée, deux euros sont consacrés plus ou moins directement au transport.

II.1 - Les spécificités du secteur des transports

Le secteur des transports se différencie de celui des autres services par plusieurs points saillants :

- la présence d'infrastructures importantes dans chacun des modes de transport ;
- l'omniprésence de l'acteur public, tant dans les activités de régulation indispensables au bon fonctionnement du secteur, que dans le financement direct des activités jouant un rôle d'équilibre territorial et d'égalité des citoyens, dont la rentabilité financière n'est pas assurée ;
- l'importance des services de transport rendus en compte propre, c'est-à-dire par les utilisateurs directs du transport eux-mêmes ;
- au contraire, pour les services en compte d'autrui, la présence de nombreux acteurs intermédiaires entre le consommateur de transport et l'acteur qui délivre le service pur de transport de biens ou de personnes : il peut s'agir d'acteurs privés (commissionnaires, affréteurs) comme d'acteurs publics (autorités organisatrices de transport).

Ces spécificités du monde des transports, sans déterminer de manière unique une taxinomie des transports, fournissent cependant des axes d'analyse privilégiés. La nomenclature d'activités française (NAF 2008)[2] en jette partiellement les bases, le compte satellite la reprend en l'amendant et la compétant sur plusieurs points.

II.2 - Les activités du transport

II.2.1 - Le principe de construction des activités caractéristiques du transport

Les activités caractéristiques du transport sont constituées :

- des activités de services de transport et des activités auxiliaires de transport, regroupées au sein de la section H de la NAF 2008[2]. Ces activités peuvent être réalisées en compte d'autrui comme en compte propre. Elles sont mesurées en intégralité par le compte satellite, à l'exclusion du transport par conduites (oléoducs etc.), des services de poste et courrier et des services d'entreposage et stockage ;
- des activités de gestion, directe ou déléguée, et de contrôle et tutelle des administrations publiques. Ce sont des activités non marchandes, figurant à ce titre dans une autre partie de la nomenclature d'activités (dans la section O « Services d'administration publique et de défense ») mais intégrées à la sphère du transport par le compte satellite.

[2] Nomenclature consultable sur le site de l'Insee : *http://www.insee.fr/fr/methodes.*

La NAF 2008 organise le transport principalement par mode de transports, terrestres (division 49 de la section H), par eau (division 50) et aérien (division 51). Ces activités correspondent au service de transport proprement dit, c'est-à-dire en déplacement de biens ou de personnes d'un point à un autre.

Les services auxiliaires du transport sont des activités situées en amont ou en aval des services de pur transport (services des gares ou stationnement de véhicules par exemple) ou contribuent à l'organisation des chaînes de transport. Ils ne se rapportent pas exclusivement à un mode en particulier et sont de ce fait distingués des divisions modales 49, 50 et 51 de la nomenclature et regroupés dans une division ad-hoc : « Entreposage et services auxiliaires de transports », la division 52 de la NAF. La partie marchande de la gestion d'infrastructures (autoroutes à péages, stationnement public payant, etc.) est comprise dans l'ensemble des services auxiliaires.

Au-delà de ces services auxiliaires, les activités non marchandes de gestion d'infrastructures publiques sont également distinguées par la nomenclature de ses divisions modales (49, 50 et 51) et même exclues de la section H des transports pour être regroupées avec le reste des activités des administrations publiques.

Toutefois, le compte satellite décline la dépense de transport par modes. Il réintègre l'ensemble des activités relatives au transport qui ne sont ni affectées à un mode particulier, ni caractérisées de la sorte par la nomenclature et les affecte à un mode unique : services auxiliaires, activités non marchandes de gestion d'infrastructure et activités de tutelle des pouvoirs publics sont donc regroupées par mode avec les activités marchandes de services de transport « purs ».

II.2.2 - Le contenu des activités caractéristiques de transport

II.2.2.1 - Les services de transport

Dans la nomenclature d'activités, ils sont rassemblés selon leur mode, avec les regroupements suivants :

- transports terrestres et transports par conduites (division 49)

Le transport par conduites n'est pas traité dans le compte satellite.

Sont inclus dans la division 49 :
. le transport ferroviaire de voyageurs (« Transport ferroviaire interurbain de voyageurs » - 49.1) et de fret (49.2) ;
. les « Autres transports terrestres de voyageurs », rassemblés dans le 49.3 : transport de voyageurs hors transport ferroviaire interurbain (classé en 49.1, voir supra). Il concerne trois modes (tels que définis dans le compte satellite) : la route, le fer et les transports collectifs urbains ;
. le transport routier de marchandises (49.4) qui comprend le fret (49.41) et le déménagement (49.42).

- transports par eau (division 50) : il comprend le transport maritime et côtier de voyageurs et de fret et le transport fluvial de voyageurs et de fret

- transports aériens (division 51) : il se subdivise en transport de passagers et de fret.

II.2.2.2 - Les services auxiliaires des transports

Dans la nomenclature d'activité, ils sont ne pas rassemblés par mode, et pour certains d'entre eux ne figurent même pas dans la section transport de la NAF 2008.

Les activités auxiliaires des transports se composent de deux grandes familles d'activités :

- la gestion d'infrastructures (privées ou publiques) linéaires telles que les routes, voies ferrées et voies navigables sur lesquelles circulent les véhicules ou aréolaires telles que les ports, aéroports mais aussi parcs de stationnement et garages ;
- les services intégrateurs - ou « facilitateurs » - de transport (logistique, manutention).

À cette partition, s'ajoute le caractère marchand ou non marchand du service.

La partie marchande des services auxiliaires des transports est regroupée dans une division hétérogène de la NAF (« Entreposage et services auxiliaires de transport », division 52).

La partie non marchande n'est pas classée en transport dans la NAF 2008. Elle est identifiée à partir du poste « Tutelle des affaires de transport et de communication » (84.13.14)[3] au sein de la section O de la nomenclature, « Services d'administration publique et de défense ». Elle est intégrée aux services auxiliaires au sein du compte satellite.

L'articulation de ces deux critères de distinction au sein des services auxiliaires des transports fournit la partition suivante :

- les services de gestion et exploitation d'infrastructures :

Ils sont compris, pour la partie marchande, dans les « Services auxiliaires des transports » terrestres (52.21), par eau (52.22) et aériens (52.23). Pour la partie non marchande, ils sont compris dans le poste « Tutelle des affaires de transport et de communication » (84.13.14).

- Gestion marchande des infrastructures

Il peut s'agir de gestion d'infrastructures terminales (gares routières, aéroports par exemple) ou de voies (routes, lignes aériennes). Les services de stationnement sont considérés comme des services d'infrastructures de transport. Les services de poussage, remorquage, assistance au pilotage sont considérés comme intégrés aux infrastructures et assimilés aux services que rendent ces dernières dès lors qu'ils participent au fonctionnement des infrastructures ou à la fluidification du trafic qui s'y déroule. Les mêmes services effectués loin des infrastructures (en haute mer par exemple) sont classés en transport proprement dit.

Les services regroupés ici sont ceux donnant lieu à péage. L'existence d'un péage implique, si son montant est de nature à couvrir la moitié au moins des coûts de production, que le service est marchand mais pas nécessairement qu'il est géré par un organisme privé : des établissements publics, tels que Réseau ferré de France (RFF) ou VNF, gèrent leur réseau avec comme ressource principale le produit des péages.

- Gestion non marchande des infrastructures

Les administrations publiques construisent et gèrent à titre non marchand des infrastructures dans tous les modes, et plus particulièrement pour les modes routier, maritime et aérien.

Les services directement utilisateurs ou intégrateurs de transport :

Ils servent d'intermédiaire entre le consommateur d'un service de transport et le fournisseur de ce service « brut » ou à organiser différents transports en les articulant dans une suite logistique.

Il s'agit des postes compris dans les « Autres services auxiliaires des transports » (52.29), principalement la messagerie, l'affrètement, le courtage en transport, l'organisation logistique de transport et les services spécialisés qui y sont liés (dédouanement, prise en charge des formalités).

- La manutention

Il s'agit du chargement, arrimage, et déchargement de marchandises (52.24 « Services de manutention »). Compte tenu de son importance dans le domaine maritime et fluvial, la nomenclature d'activités scinde la manutention en manutention portuaire (le poste 52.24A distingue les modes maritime et fluvial) d'une part et manutention relative aux autres modes (52.24B) d'autre part. Seules les entreprises dont la manutention portuaire est l'activité principale sont intégrées dans le compte satellite ; pour cette base 2005 des comptes, les entreprises exerçant à titre principal la manutention autre que portuaire n'étant pas incluses dans le compte satellite.

[3] Dans la NAF 2008, ce poste exclut les activités d'ordre public telles le contrôle de la circulation routière (police et gendarmerie), les garde-côtes et autres forces de police spécialisées qui sont classées en « Activités d'ordre public et de sécurité » - 84.24 . Le compte satellite les exclut des activités caractéristiques pour les classer en activités connexes (chapitre I).
La nomenclature exclut en outre du 84.13.14 (« Tutelle des affaires de transport et de communications »), l'activité de contrôle aérien et la classe en transport (« Activités auxiliaires de transport »). Le compte satellite classe également cette activité en activité marchande de transport, au sein du transport aérien.

- Le stationnement de véhicules

Les services de stationnement font intégralement partie des activités caractéristiques du transport. Ces services peuvent être publics (parkings publics, hangars pour avions dans un aérodrome, stationnement à quai dans les ports) ou privés (place de parking individuelle). Le stationnement privé peut être marchand (location au mois ou à l'année d'une place de parking privée) ou non marchand. Dans ce dernier cas, le propriétaire du lieu de stationnement recouvre deux facettes : celle du prestataire de service de stationnement et celle de client du service. Ce peut être le cas des ménages qui possèdent leur propre parking. En tant que client du service de stationnement, une dépense en loyer leur est imputée, même si cette dépense n'est pas concrétisée par un flux monétaire. Ce traitement comptable spécifique est plus généralement appliqué aux ménages dans le compte du logement. Il y a également dans ce cas des entreprises, spécialisées dans le transport ou non, propriétaires ou locatrices d'espaces de stationnement, de dépôts pour les véhicules de transport en commun, de parking pour les salariés, etc. Dans le cas des entreprises du secteur des transports, la dépense associée à ces espaces de stationnement est déjà intégrée dans le compte des transports par la nature de l'activité du propriétaire. En revanche, les coûts de stationnement en compte propre des entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport (hangars, dépôts et parkings pour les véhicules des salariés) ne sont pas mesurés par la version actuelle du compte satellite.

Les divers stationnements de véhicules sont classés, selon les modes concernés, dans les 52.21Z « Services auxiliaires des transports terrestres », 52.22Z « Services auxiliaires des transports par eau » et 52.23Z « Services auxiliaires des transports aériens ».

Par ailleurs, les investissements des producteurs de services de stationnement (construction des parkings publics, investissement des ménages pour les parkings) ne sont pas encore intégrés dans la base 2005 du compte.

- Les activités de tutelle des transports

En sus de la gestion directe de certaines infrastructures, les administrations publiques exercent une activité de tutelle sur le monde du transport : elles réglementent, organisent, sécurisent et planifient les utilisations d'infrastructures (signalisation routière et maritime, sûreté des aéroports), de matériel (systèmes d'immatriculation, contrôle technique des véhicules) et les flux de circulation (code de la route, prévisions de circulation). Ces activités ne sont pas classées en transport dans la NAF 2008 ; elles sont en revanche intégrées dans le compte satellite et répertoriées dans les comptes des administrations publiques à partir du poste « Tutelle des affaires de transport et de communications » (84.13.14) au sein de la section O de la nomenclature « Services d'administration publique et de défense ».

II.2.3 - Le compte propre

Le transport en compte propre n'est pas une activité de transport différente en soi des activités retracées dans la nomenclature d'activité. Son contenu en est similaire. Néanmoins, sa méthode de mesure est différente puisqu'elle passe par l'inventaire puis l'agrégation des coûts nécessaires à sa réalisation, alors que les activités en compte d'autrui sont mesurées par la vente de services au prix du marché.

Dans le compte satellite, le transport en compte propre est seulement mesuré pour les modes routier et fluvial, car il est négligeable pour les autres. Il concerne les entreprises et les ménages. Il est évalué pour chacun d'eux aux coûts de production.

Le compte propre des entreprises concerne le transport de marchandises comme de personnes. Il est évalué en appliquant la structure de coût du secteur marchand des transports aux quantités de transport effectuées en compte propre (tonnes-kilomètres, voyageurs-kilomètres).

Le compte propre des ménages consiste en déplacements avec son propre véhicule, à des fins professionnelles, mais également de loisirs à partir du moment où l'utilité apportée par le transport ne réside pas dans le transport lui-même (voir encadré Chapitre. I, « Une définition stricte du transport »). Celui en services de stationnement est également valorisé.

II.2.4 - Les activités connexes du transport

Les activités connexes sont celles réalisées à l'occasion d'un service de transport et considérées comme étant directement nécessaires au transport ou quasiment indissociables. Elles sont prises en compte uniquement en dépense courante. Conformément au système de comptabilité nationale (SCN 2008, chapitre 29, paragraphes 63 et 67), les dépenses en capital nécessaires à ces activités connexes sont exclues de la dépense d'investissement.

Les activités connexes retracées par le compte satellite sont constituées :

- **des services de police** affectés à la surveillance de la circulation routière, compris dans le poste « Activités d'ordre public et de sécurité » (84.24Z) de la nomenclature. Ils comprennent les services de deux corps différents, la police nationale et la gendarmerie. Les services de police spécialisés des autres modes sont pris en compte lorsqu'ils sont marchands (la police ferroviaire par exemple). Lorsqu'ils sont non marchands, leur prise en compte dépend du degré de détail des données disponibles et se fait au cas par cas selon les modes (*chapitres III à VIII*). Par ailleurs, les services rendus par les douanes, n'ayant que partiellement trait aux transports, ne sont pas intégrés au compte ;

- **de l'éclairage des voies publiques** dédiées à la circulation. Une partie (*annexe 2, tableau A.2.1)* des dépenses pour l'éclairage est intégrée à la dépense courante de la route.

Quelques activités sont considérées comme caractéristiques et donc non connexes :

- les services de stationnement de véhicules, en compte d'autrui (publics comme privés) comme en compte propre ;

- les services de billetterie, réservation, information, consigne des bagages dans les gares ferroviaires et aéroportuaires (inclus dans le 52.2 « Services auxiliaires des transports »). En revanche, les agences de voyages restent exclues du compte satellite, car leur activité relève essentiellement du tourisme et de l'hôtellerie même.

Enfin, de nombreuses activités, qui sont en réalité des activités connexes, ne sont pas détaillées comme telles dans le compte satellite, par exemple les services d'enseignement de la conduite[4] et les assurances automobiles obligatoires. Dans le premier cas, la valeur est prise en compte à travers la dépense des ménages en auto-école et est considérée comme une dépense de transport routier pour compte propre ou intégrée dans les frais courants des entreprises de transport en formation de leur personnel. Elles sont donc des consommations intermédiaires réalisées en vue de la production de transport routier essentiellement, pour compte propre ou compte d'autrui. En ce qui concerne les assurances, leur valeur est intégrée dans la valeur finale, vendue ou autoconsommée, des activités caractéristiques des transports.

[4] À ce titre, l'acquisition de véhicules neufs par les auto-écoles ne devrait pas être comptabilisée dans l'investissement en matériel de transport. Elle n'est toutefois pas exclue, par simplicité et étant donné son faible poids relatif dans l'investissement total.

II.3 - La dépense courante de transport (DCT)

La DCT est la valeur des services de transport consommés par les agents économiques nationaux. Elle correspond à la valeur des services rendus par les producteurs du transport (y compris activités connexes) aux utilisateurs (qui sont producteurs eux-mêmes dans le cas du compte propre). Elle est constituée de la somme des consommations intermédiaires en transport (achat de transport par les entreprises), des consommations finales de transport (par les ménages et les administrations publiques) et des transferts courants spécifiques au monde du transport (versement transport ou taxe à l'essieu par exemple). Elle représente 86 % de la dépense totale (DTT non consolidée).

Les ménages sont les premiers contributeurs de la DCT, avec une part stable entre 2005 et 2010 (54 % en 2005, 53 % en 2010). Les entreprises financent 38 % des services de transport. Les APU, entre leur consommation de services et les transferts qu'elles effectuent, comptent pour 8 % de la dépense courante. La demande du reste du monde (agents non-résidents) contribue pour 1 % à la DCT.

Depuis 2005, la DCT a crû au rythme annuel de 2,9 %, supérieur à celui du PIB en valeur (2,4 %) et proche de celui de la consommation globale (3,2 %). Néanmoins en 2009, avec le recul généralisé de l'activité, la DCT a chuté plus fortement (- 5,8 %) que le PIB (- 2,5 %). En effet, la dépense des entreprises s'est fortement contractée (- 10,5 %) et celle des ménages a reculé de 3,8 % alors que la consommation globale des ménages montrait des signes de résistance (- 0,6 %) et que leur dépense courante en logement progressait (+ 1,8 %). Au sein de la DCT, celle des entreprises, malgré sa chute brutale de 2009, a été plus dynamique depuis 2005 (+ 3,6 % en moyenne annuelle) que celle des ménages (+ 2,5 %) ou celle des APU (+ 2,3 %).

Au sein de la dépense courante totale, la dépense pour compte propre des agents représente 178,9 Md€ en 2010, soit 55 % de la dépense courante de transport. Elle est plus élevée que la production (marchande) de services de transport, évaluée par la comptabilité nationale à 160,6 Md€ en 2010.

II.3.1 - Les ménages

La dépense totale des ménages se réduit à leur dépense courante car ils n'effectuent pas de dépense en capital[5].

Tableau 1 : la dépense courante de transport par secteur institutionnel et par mode de transport en 2010

En millions d'euros

	Tous modes	Route	Fer	TCU-AR	Fluvial	Maritime	Aérien
Dépense courante totale	**323 896**	**258 918**	**18 097**	**15 124**	**917**	**11 939**	**18 900**
dont en infrastructures	*33 621*	*21 879*	*5 009*	*0*	*531*	*941*	*5 261*
Ménages	171 518	151 030	5 732	4 818	257	976	8 705
dont TVA	*22 038*	*21 331*	*325*	*280*	*13*	*0*	*88*
Entreprises	121 628	92 905	5 451	5 387	398	10 526	6 961
Administrations publiques	27 130	14 427	6 914	4 919	262	437	170
Reste du monde	3 620	556	0	0	0	0	3 064

Source : SOeS, Compte satellite du transport

[5] L'acquisition de véhicules par les ménages est considérée comme de la consommation, donc comme de la dépense courante. L'acquisition d'emplacements de stationnement est bien une dépense de capital mais, de même que la dépense en capital des entreprises de stationnement public, elle n'est pas intégrée pour l'instant dans la dépense de transport du compte satellite.

Leur dépense de transport est de 172,0 Md€ en 2010, pour un revenu disponible brut (RDB) de 1 290 Md€. La part du transport dans le revenu disponible des ménages s'élève ainsi à 13,3 % contre 21 % consacrée au logement. Sur le long terme, la part dévolue au transport a augmenté régulièrement jusque dans les années 90, en valeur et en volume, pour se stabiliser ensuite[6]. À plus court terme, la dépense des ménages, surtout pour le mode routier, constitue un levier privilégié (primes à la casse successives : « Balladurette » entre 1994 et 1995, « Juppette » en 1996 et dernière prime en 2009-2010 pour les politiques de soutien de la dépense de consommation et indirectement de soutien à l'industrie nationale).

Les dépenses pour compte propre des ménages sont évaluées à 146,2 Md€ en 2010, soit 85 % de leur dépense courante totale en transport.

La route constitue 88 % de la dépense en transport des ménages. L'aérien (5 %) est le second poste, suivi par le fer (3 %).

Le mode route en compte d'autrui pour les ménages correspond aux services d'autocar et de taxi et autres voitures de tourisme avec chauffeur.

Sur une période courte (depuis 2005), il n'est pas possible d'observer des transferts modaux substantiels dans les habitudes des ménages. Néanmoins, entre 2007 et 2009, la route a cédé un point, passant de 88,8 % des dépenses transport des ménages à 87,8 %, au profit notamment des modes aériens et ferroviaire qui sont passés respectivement de 4,7 % à 5,3 % et de 3,1 % à 3,4 %. Bien que sur un champ différent, ce léger tassement de la route s'accompagne du même constat sur les données en voyageurs-km du ferroviaire qui progressent de 8 % entre 2005 et 2010 alors que la route stagnait. La part des dépenses a une moindre amplitude que celle des voyageurs-km car il existe des coûts fixes et dépenses incompressibles : un ménage qui n'utilise plus sa voiture mais le train express régional (TER) opère un report modal de ses kilomètres annuels de la route vers le train mais doit malgré tout entretenir son véhicule et en payer l'assurance ainsi que les différents frais liés (location de parking par exemple). De plus, la dépense est exprimée en valeur ; la part de chaque mode dépend donc des prix de chacun qui peuvent évoluer différemment d'une année sur l'autre. C'est notamment le cas du transport routier avec des fluctuations importantes du prix des carburants dans la période récente.

[6] Insee, septembre 2009. *Cinquante ans de consommation en France*. Références. 233 p.

Tableau 2 : la dépense courante de transport des ménages

Niveaux en millions d'euros, évolutions en %

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Total	**151 599**	**156 830**	**165 272**	**171 231**	**164 666**	**171 518**
		(3,5)	*(5,4)*	*(3,6)*	*(- 3,8)*	*(4,2)*
Route	135 243	139 306	146 764	151 133	144 585	151 030
		(3)	*(5,4)*	*(3)*	*(- 4,3)*	*(4,5)*
Fer	4 810	4 973	5 204	5 726	5 578	5 732
		(3,4)	*(4,6)*	*(10)*	*(- 2,6)*	*(2,8)*
TCU-AR	3 853	4 137	4 538	4 812	4 830	4 818
		(7,4)	*(9,7)*	*(6)*	*(0,4)*	*(- 0,3)*
Fluvial	241	254	234	263	247	257
		(5,6)	*(- 7,7)*	*(12,2)*	*(- 6,1)*	*(4)*
Maritime	810	822	697	708	712	976
		(1,5)	*(- 15,3)*	*(1,6)*	*(0,6)*	*(37,1)*
Aérien	6 643	7 338	7 835	8 589	8 714	8 705
		(10,5)	*(6,8)*	*(9,6)*	*(1,5)*	*(- 0,1)*

Source : SOeS, Compte satellite du transport

II.3.2 - Les entreprises

Le compte satellite ventile la dépense des entreprises selon deux critères : transport de voyageurs et transport de marchandises d'une part et transport en compte d'autrui et en compte propre d'autre part.

Les entreprises ont dépensé 121,6 Md€ dans le transport en 2010, hors dépense en capital, soit 38 % de la DCT.

Le transport réalisé en compte d'autrui, c'est-à-dire sous forme de transport public, représente 73,1 % de cette dépense (88,9 Md€) ; le compte d'autrui et le compte propre évoluent à des rythmes proches entre 2005 et 2007 puis entre 2008 et 2010.

Tableau 3 : la dépense courante de transport des entreprises

Niveaux en millions d'euros, évolutions en %

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Total	**101 694**	**108 645**	**115 017**	**126 442**	**113 217**	**121 628**
		(6,8)	*(5,9)*	*(9,9)*	*(- 10,5)*	*(7,4)*
Route	77 925	82 907	87 690	95 845	86 095	92 905
		(6,4)	*(5,8)*	*(9,3)*	*(- 10,2)*	*(7,9)*
Fer	5 191	5 506	5 687	5 778	5 590	5 451
		(6,1)	*(3,3)*	*(1,6)*	*(- 3,3)*	*(- 2,5)*
TCU-AR	239	257	321	394	355	398
		(7,6)	*(25)*	*(22,6)*	*(- 9,8)*	*(12)*
Fluvial	7 375	7 662	8 782	11 045	9 464	10 526
		(3,9)	*(14,6)*	*(25,8)*	*(- 14,3)*	*(11,2)*
Maritime	6 697	7 909	7 848	8 517	6 578	6 961
		(18,1)	*(- 0,8)*	*(8,5)*	*(- 22,8)*	*(5,8)*
Aérien	4 267	4 404	4 690	4 864	5 135	5 387
		(3,2)	*(6,5)*	*(3,7)*	*(5,6)*	*(4,9)*

Source : SOeS, Compte satellite du transport

II.3.2.1 - Les dépenses en comptes d'autrui

Les dépenses de transport en compte d'autrui des entreprises consistent essentiellement (89 %) en achats de services de transport de marchandises (79 Md€ en 2010). Ce dernier montant représente 5,5 % du total des consommations intermédiaires des sociétés non financières[7]. Le compte d'autrui total, marchandises et voyageurs compris, équivaut à une dépense de 88,9 Md€.

La dépense de transport de personnes en compte d'autrui est beaucoup plus faible que celle du transport de marchandises : 9,9 Md€ dont 8,6 Md€ réalisés en ferroviaire ou en aérien.

Parmi les 9,9 Md€ de dépenses des entreprises en transport de voyageurs, le remboursement des abonnements de transport en commun des salariés et le versement transport (VT) pèse pour 6,9 Md€. Ces deux dépenses sont intégrées dans la masse salariale des entreprises et correspondent à des transferts, prélèvements obligatoires sous forme de cotisation sociale pour le premier, prestation sociale pour le second.

Les dépenses en compte d'autrui sont réalisées essentiellement auprès de sociétés de transport mais également en partie auprès de sociétés dont le secteur n'est pas le transport mais qui exercent marginalement une activité de transport de marchandises.

II.3.2.2 - Les dépenses en compte propre

La dépense courante en compte propre des entreprises représente 32,7 Md€ en 2010. Cette dépense comprend tous les coûts liés à la production de services de transport « en interne » : consommations intermédiaires, salaires, charges financières mais également amortissements[8] (9 Md€, soit 29 % du coût du transport en compte propre).

[7] Insee, 2010. « Compte des sociétés non financières » (SNF) in les *Comptes des secteurs institutionnels 2010*. Comptabilité nationale. Les consommations intermédiaires des SNF représentent 1 438,5 Md€. Les consommations intermédiaires totales de l'économie (sociétés financières et administrations publiques comprises) s'élèvent à 1 759 Md€.

[8] Leur estimation est faite à partir des données comptables des sociétés de location de véhicule (*chapitre III– le transport routier*).

Tableau 4 : la dépense courante de transport des entreprises en compte propre / compte d'autrui

Niveaux en millions d'euros, parts en %

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
DCT entreprises	101 694	108 645	115 017	126 442	113 217	121 628
	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)
dont compte d'autrui	*71 934*	*76 322*	*81 593*	*92 705*	*83 226*	*88 943*
	(70,7)	(70,2)	(70,9)	(73,3)	(73,5)	(73,1)
dont compte propre	*29 760*	*32 323*	*33 424*	*33 737*	*29 991*	*32 686*
	(29,3)	(29,8)	(29,1)	(26,7)	(26,5)	(26,9)

Source : SOeS, Compte satellite du transport

La dépense en compte propre des entreprises représente 27 % de leur dépense courante de transport, soit 2,2 % des consommations intermédiaires totales des sociétés non financières. En agrégeant les dépenses courantes de transport (de marchandises et de voyageurs) en compte d'autrui hors remboursements aux salariés et hors versement transport (soit 82,0 Md€ au total) et dépenses en compte propre (soit 32,7 Md€), le montant consacré au transport par les entreprises n'est plus d'un montant équivalent à 5,5 % (*voir supra*) mais à 7,9 % de leurs consommations intermédiaires.

II.3.3 - Les administrations publiques (APU)

Les APU interviennent dans la dépense courante de transport de plusieurs façons :

- elles effectuent des transferts sans contrepartie à destination des producteurs de transport (subvention sur produit et subventions d'exploitation) et des consommateurs (transferts sociaux). Ces transferts représentent au total 14,3 Md€ en 2010, soit 53 % de la dépense courante en transport des APU ;

- elles produisent des services associés de transport, de deux natures différentes :
  - des services individualisables, c'est-à-dire dont la consommation peut être attribuée, sinon à des personnes morales ou physiques particulières, au moins à des secteurs institutionnels déterminés. Il s'agit par exemple des services de transport de voyageurs des TCU de province (TCUP) produits en régie directe par les collectivités locales, dont la consommation est sans conteste réalisée par les ménages, uniques utilisateurs de ces services ;
  - des services non individualisables dont la consommation est réalisée sans distinction par les différents secteurs institutionnels : ils sont destinés à être utilisés par les différents acteurs, ménages, entreprises et administrations publiques elles-mêmes. L'usage qui en est fait par les différents acteurs ne peut être affecté avec précision. De ce fait, il est considéré par souci de simplicité que l'ensemble des services fournis par les APU est consommé par les APU elles-mêmes. Ces services consistent en gestion d'infrastructures publiques et services auxiliaires aux infrastructures, gestion des flux et sécurité de la circulation et sont alors compris par nature dans la dépense des administrations publiques.

La valeur des services non marchands est évaluée au coût de production. Celui-ci inclut entre autres la consommation de capital fixe, à l'instar des entreprises dont le compte propre comprend les amortissements. La réparation des routes nationales, départementales et locales est un exemple de production de services non marchands non individualisables, consommée par les APU elles-mêmes et évaluée au coût de production (salaires et matériaux). Au total, la production autoconsommée de celles-ci représente près de 12,9 Md€, soit 48 % de leur dépense courante de transport.

La dépense courante des APU est de 27,1 Md€ en 2010. En progression annuelle de 2,3 % depuis 2005, elle recule pour la première fois en 2010, après une année 2009 marquée par une hausse contracyclique de 3 %.

Elle représente plus de 8 % de la dépense courante totale de transport.

Tableau 5 : la dépense courante de transport des administrations publiques par type d'opération

En millions d'euros

	2005	2008	2010
État	**10 898**	**9 978**	**9 983**
Subventions sur produit	3 121	2 346	1 658
Transferts sociaux	1 181	1 405	1 509
Subventions d'exploitation	1 170	1 248	2 153
Consommation de production en compte propre	5 426	4 979	4 663
Régions	**2 882**	**3 630**	**4 080**
Subventions sur produit	1 995	2 518	2 721
Transferts sociaux	264	380	447
Subventions d'exploitation	616	706	864
Consommation de production en compte propre	7	26	48
Départements	**5 231**	**7 016**	**6 664**
Subventions sur produit	1 008	1 352	1 610
Transferts sociaux	1 364	1 581	1 615
Subventions d'exploitation	561	648	686
Consommation de production en compte propre	2 298	3 436	2 753
Communes et autres collectivités territoriales	**5 222**	**5 795**	**6 403**
Subventions sur produit	783	1 120	988
Transferts sociaux	0	0	0
Subventions d'exploitation	5	8	13
Consommation de production en compte propre	4 433	4 667	5 402
TOTAL	**24 232**	**26 419**	**27 130**
Subventions sur produit	6 907	7 336	6 977
Transferts sociaux	2 810	3 366	3 572
Subventions d'exploitation	2 353	2 609	3 715
Consommation de production en compte propre	12 163	13 108	12 866

Source : SOeS, Compte satellite du transport

La part des administrations publiques dans la dépense de transport varie selon les modes. Elle s'élève à 40 % dans le ferroviaire, 36 % dans les TCU-AR, et 5,6 % pour la route. Lorsque le versement transport est intégré dans la dépense des APU (et non dans celles des entreprises comme c'est le cas dans le compte satellite), les TCU-AR sont financés à 49 % par des fonds faisant l'objet d'un choix public.

En 2010, l'État contribue pour 37 % aux dépenses publiques de transport, le reste étant pris en charge par les collectivités territoriales. En 2005, il en finançait 45 %.

II.3.4 - La dépense courante du reste du monde

La dépense courante de transport telle que calculée dans le compte satellite est une notion mixte, entre dépense nationale (réalisée en France ou à l'étranger par des résidents français) et dépense intérieure (réalisée sur le territoire indépendamment du critère de résidence du client). C'est une dépense nationale pour tous les services associés au transport, hormis les services d'infrastructures. Pour ces derniers, le compte satellite intègre un montant de dépense intérieure. Par exemple, la dépense courante en péages autoroutiers, qui est une dépense courante d'infrastructures, inclut la dépense des touristes ou camions étrangers en péages français. Symétriquement, comme il s'agit d'une dépense intérieure, elle exclut la dépense en péages étrangers des ménages ou entreprises français. La dépense courante de transport (DCT) est donc une dépense « mixte », à la fois nationale (majoritairement) et intérieure (pour les infrastructures).

Dès lors que les non-résidents sont intégrés à la dépense, le reste du monde contribue au total de la dépense courante. Cette contribution se calcule en net, en prenant le solde des échanges de services d'infrastructures entre la France et le reste du monde : elle est égale à la différence entre la consommation des non-résidents en infrastructures nationales (exportation de services) d'une part et la consommation des résidents en infrastructures étrangères (importation de services) d'autre part.

La contribution du reste du monde à la dépense courante est en progression constante depuis 2005 (5,4 % en rythme annuel) et s'élève à 3,6 Md€ en 2010. Seules sont prises en considération les dépenses en mode routier et aérien, les autres étant négligeables ou difficilement mesurables (pour les ports maritimes). La dépense du reste du monde est de 3,1 Md€ pour le mode aérien et de 0,6 Md€ pour la route.

II.3.5 - La dépense courante en infrastructures

Au sein de la DCT, le compte satellite distingue la dépense réalisée pour l'usage des infrastructures. Cette dernière peut être explicite, comme implicite.

Une dépense est explicite lorsque le prix du transport distingue le service de transport proprement dit de l'utilisation de l'infrastructure. C'est notamment le cas des ménages lorsqu'ils utilisent les routes à péage.

Une dépense est implicite pour un usager lorsque celui-ci n'est pas en contact direct avec l'infrastructure : la redevance de la même route à péage, empruntée par un véhicule de marchandises, représente une charge pour le transporteur de marchandises, qu'il va reporter dans le prix du service. L'usager de ce service de transport, entreprise ou ménage, aura donc indirectement payé la redevance. De même pour le fer : le prix du billet de train voyageur ainsi que le prix du fret intègrent la redevance payée par l'opérateur ferroviaire au gestionnaire d'infrastructures ou aux ressources allouées à l'infrastructure si le gestionnaire n'est pas distinct de l'opérateur. Les entreprises, en transport de marchandises et de personnes, et les ménages participent donc indirectement aux dépenses en péage ferroviaire.

Dans le cas des APU productrices de service de transport en infrastructures (entretien des routes départementales par exemple), la dépense, explicite, en infrastructures est réalisée par celles-ci.

Les infrastructures absorbent 10,4 % de la dépense courante de transport, 11,8 % si l'achat de véhicules par les ménages est exclu de la dépense courante. La majeure partie (65,1 %) de la dépense en infrastructures provient de la route, l'aérien et le ferroviaire comptant ensuite à parts équivalentes (respectivement 14,9 % et 15,6 %).

II.4 - Les dépenses d'investissement en transport

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. À l'inverse, les autres acquisitions de terrains non bâtis (actifs bruts non produits) ne sont pas considérées comme de l'investissement en comptabilité nationale et ne figurent que dans les comptes de patrimoine.

La dépense d'investissement retenue dans le champ de la dépense de transport est destinée à produire des services associés au transport. Elle est réalisée par les acteurs produisant des activités caractéristiques du transport, qu'elles soient réalisées en compte d'autrui ou en compte propre. Elle représente près de 15 % des dépenses totales en transport, soit 52,3 Md€ en 2010.

L'investissement comptabilisé dans le compte satellite concerne les biens et services immobilisables, qu'ils soient matériels ou immatériels (logiciels, recherche). Il correspond à l'évaluation monétaire de ces derniers indépendamment des ressources qui le financent, comme l'autofinancement des producteurs et les subventions d'investissement.

Les actifs retenus sont, selon la nomenclature des comptes de patrimoine :

- les machines et équipements distingués en « Matériels de transport » (AN11131) et « Autres machines et équipements » (AN11139) ;

- les bâtiments autres que logement et génie civil (A1112) avec notamment la distinction des « Autres ouvrages de génie civil » (AN11122) qui recouvre les infrastructures de transport et les actifs fixes incorporels (AN.112) ;

- les acquisitions de « Terrains » (AN211) au titre des transformations de terres en terrains pour infrastructures.

Le compte satellite distingue trois types d'investissements : en matériel de transport, en infrastructures (y compris terrains) et ceux n'ayant pas trait directement au transport.

La distinction entre matériel et infrastructures est particulière au compte satellite des transports, de manière à retracer au mieux leurs spécificités : acteurs, durée d'engagement et d'amortissement, mode de financement différents. Pour les nouvelles infrastructures, la réalisation d'un projet peut être particulièrement long et mobiliser des ressources importantes. Le démarrage et la livraison d'un nombre limité de projets d'infrastructures confèrent une grande variabilité à la dépense en investissement qui, d'une année sur l'autre, peut varier du simple au double pour un mode en particulier du fait du lancement d'un projet de développement. Par ailleurs, le poids de ces investissements en infrastructures appelle des financements majoritairement portés par de la dette, bancaire ou de marché, ou permet de justifier des financements d'un type nouveau comme les contrats de partenariat public-privé (PPP).

II.4.1 - L'investissement en matériel de transport

Avec 31,5 Md€, le matériel de transport représente près des deux tiers des investissements en transport, soit deux fois l'investissement en infrastructures. Cette proportion est un peu plus faible pour l'aérien (1,5 fois les dépenses en infrastructures), un peu plus élevée pour la route (2,5 fois), plus encore pour la mer (5 fois). Pour les transports en commun, le fer ou le fluvial, les dépenses en infrastructures sont au contraire plus fortes que celles en matériel.

Le matériel pris en compte consiste en véhicules, de tous modes, destinés au transport de marchandises et plus généralement de biens ou de personnes. Les véhicules spécialisés non destinés au transport n'entrent pas dans le matériel, tels les déneigeuses, les locomotives de mesure des voies ou les péniches de dragage de fleuve. Ils appartiennent au domaine de l'infrastructure et sont classés en investissements divers.

L'acquisition de véhicules de transport par les ménages n'est pas comptée en investissement mais en dépense courante dans le cadre central de la comptabilité nationale. En effet, pour assurer la cohérence des comptes, la comptabilisation en investissement nécessiterait d'évaluer le service rendu (productif) de cet investissement et donc de quantifier la production pour compte propre en intégrant la consommation du capital fixe investi dans la valeur de cette production. Le compte satellite reprend les mêmes notions que le cadre central mais met en évidence cette acquisition à chaque fois que cela est nécessaire pour la compréhension.

Tableau 6 : la dépense d'investissement par secteur institutionnel et par mode de transport en 2010

En millions d'euros

	Tous modes	Route	Fer	TCU-AR	Fluvial	Maritime	Aérien
Dépense d'investissement totale	**52 250**	**36 488**	**6 671**	**3 669**	**403**	**2 271**	**2 748**
dont en matériel de transport	31 462	25 426	1 946	1 285	71	1 112	1 622
dont en infrastructures	16 921	10 505	3 227	1 845	253	316	776
Entreprises du secteur	21 844	7 947	6 671	1 907	403	2 168	2 748
Autres entreprises	20 121	20 121	0	0	0	0	0
Administrations publiques	10 285	8 420	0	1 762	0	103	0

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Conformément aux recommandations du SCN 2008, l'investissement est évalué en tenant compte du crédit-bail[9] : les données comptables d'entreprises, utilisées par le compte satellite pour la construction de l'agrégat d'investissement, n'intègrent pas les véhicules utilisés en crédit-bail comme de l'investissement mais comme des consommations intermédiaires. En effet, dans ce cas, le transfert de propriété ne fait pas entrer les biens à l'actif de l'établissement. Le matériel rend cependant des services productifs identiques, qu'il soit utilisé en crédit-bail ou entré à l'actif du bilan. De ce fait, le montant de ce matériel doit être évalué indépendamment des formes légales de sa propriété et de son utilisation.

II.4.2 - L'investissement en infrastructures

Les infrastructures représentent un tiers des investissements. Cette proportion est bien plus élevée (deux tiers) pour le fer et le fluvial.

Le partage dépenses courantes / dépenses d'investissement

Si la construction d'une infrastructure nouvelle est de l'investissement, le classement des dépenses d'entretien de cette infrastructure est beaucoup plus ambigu. Une dépense d'entretien sera qualifiée d'investissement si elle améliore la qualité du service rendu par l'infrastructure. Elle sera considérée comme charge courante si elle ne fait que remettre l'infrastructure dans son état antérieur, après une usure normale ou après une dégradation ponctuelle. Ainsi, l'élargissement d'une route ou la réfection de sa surface sur tout un tronçon est considéré comme de l'investissement.

Conformément au cadre central des comptes nationaux, l'investissement recouvre en outre le gros entretien, dont l'amortissement s'effectue sur plus d'une année : le remplacement de traverses d'une voie ferrée est considéré comme de l'investissement. *A contrario*, le comblement de trous dans l'asphalte ou la réparation d'une caténaire sont des dépenses d'entretien. Le compte satellite ne distingue pas au sein des investissements, ceux qui correspondent à des capacités nouvelles de ceux qui consistent en gros entretien. Il est probable que le montant d'investissement en infrastructures soit légèrement sur-évalué : les organismes, privés comme publics, ont souvent intérêt à afficher une dépense en investissement plutôt qu'en charge courante.

[9] Le terme générique de « crédit-bail » désigne dans la suite du texte l'utilisation d'actifs corporels dans le cadre de contrats prévoyant une option d'achat : contrats de crédit-bail « classique » et contrats de location de longue durée avec option d'achat.

Dans la base 2005 des comptes nationaux, les investissements en infrastructures et locaux de stationnement de véhicules ne sont pas intégrés à la dépense en capital alors que le stationnement fait partie des activités caractéristiques et non des activités connexes du transport. La prochaine base des comptes devrait les intégrer, aussi bien pour les entreprises de transport (stationnement public), que pour les autres entreprises qui fournissent du stationnement non marchand à leurs salariés ou à leurs clients et pour les ménages (dépense en acquisition de place de stationnement privé).

L'estimation des dépenses d'investissement provient essentiellement des comptes des entreprises. Toutefois, dans le cas des infrastructures, les investissements présentent la particularité de pouvoir être produits par ceux qui les réalisent et non achetés ou délégués intégralement à des prestataires. Dans ce cas de figure, la valeur de l'investissement, puisqu'elle n'est pas fixée sur le marché mais estimée en interne, peut être sous-estimée par omission de certains coûts (frais généraux, charges salariales, etc.). Le recours croissant depuis la fin des années 2000 aux contrats de PPP rend l'estimation des investissements en infrastructures plus délicate encore. Lorsque le gestionnaire d'infrastructures reprend les montants relatifs aux PPP dans ses comptes, le compte satellite les intègre dans la dépense d'investissement. À ce jour, seuls les investissements les plus importants, les PPP du mode ferroviaire, sont intégrés dans le compte satellite.

Ces trois raisons laissent supposer une sous-évaluation de la dépense d'investissement en infrastructures directement liée aux transports, qui peut varier selon la période.

II.4.3 - Le financement de l'investissement

Le compte satellite retrace les ressources financières des investissements en distinguant les agents financeurs et les modes de financement.

Le financeur de la dépense n'est pas nécessairement celui qui effectue la dépense : en 2010, les APU effectuent plus de 10 Md€ d'investissements mais en financent une plus grande part (13 Md€) : 10 Md€ de financement de leurs propres investissements et 3 Md€ via des subventions d'investissement, essentiellement destinées au fer et au TCU-AR.

Les montants servant au financement des investissements proviennent principalement soit de l'autofinancement, soit de l'endettement. L'autofinancement est approximé par la capacité d'autofinancement (CAF) (voir Chapitre I, §4.3) que le compte satellite décompose, par simplification, en résultat net hors subventions d'investissement reçues et en amortissements. En 2010, dans le mode routier, les entreprises du secteur avaient une capacité d'autofinancement de 31 % de leurs investissements (contre 78 % pour l'économie nationale tous secteurs confondus). Cette part peut varier en fonction de la conjoncture économique. En 2009, elle représentait 35 % pour les entreprises de transport routier.

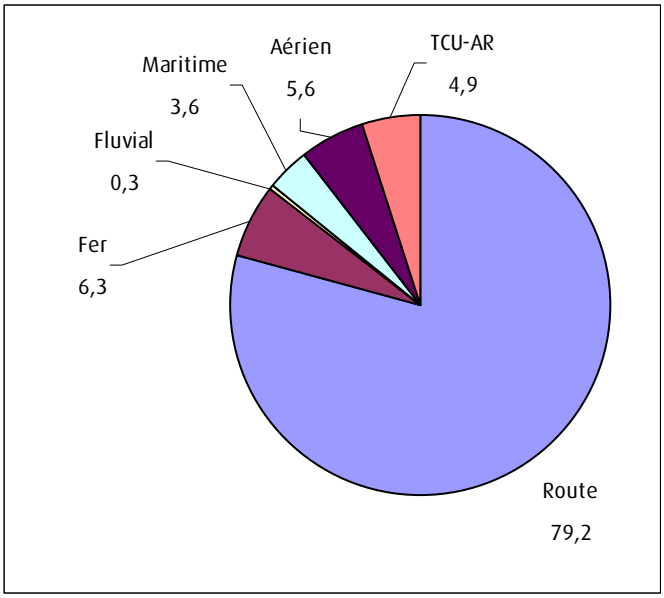
Les administrations publiques centrales (APUC) ne présentent pas un résultat net dans leur comptabilité interprétable comme celui des entreprises. Le budget de l'État alloue directement des crédits aux opérations d'investissement. Pour les collectivités territoriales (appartenant aux administrations publiques locales - APUL), les comptes d'exploitation et d'investissement sont articulés entre eux et l'équivalent pour elles du résultat net est l'excédent de la section de fonctionnement, reporté en ressource de la section d'investissement.

II.5 - La dépense totale de transport

En 2010, la dépense totale consolidée de transport représentait 18,3 % du PIB, proportion très proche de celle de 2005 (18,2 %). Cette part a connu un pic en 2008 (18,9 %) et un creux (17,8 %) en 2009. Le point bas de 2009 est néanmoins principalement imputable à une décrue des prix du carburant, celui-ci comptant pour 17 % des dépenses de la route.

Figure 3 : la répartition modale de la dépense totale de transport en 2010

En %



Source : SOeS, Compte satellite du transport

Hors dépenses d'infrastructures, les dépenses liées au transport de marchandises sont dominantes dans les modes maritime et fluvial, celles liées aux voyageurs sont majoritaires dans les quatre autres modes.

II.5.1 - La route prédominante

En 2010, la dépense totale de transport (354,7 Md€) est majoritairement dédiée à la route (79,2 %). Le ferroviaire et l'aérien viennent ensuite (6,3 % et 5,6 %), suivis par les transports collectifs urbains (4,9 %).

Entre 2005 et 2010, la dépense totale de transport a crû au taux annuel moyen de 2,6 % , à un rythme proche de celui du PIB en valeur (2,4 %). Le rythme de croissance du transport par route est de 2,2 % en moyenne. Celui du transport maritime est le plus dynamique (+ 6,7 % en moyenne annuelle) devant le fluvial (5,9 %).

II.5.2 - Le compte propre, plus important que la production marchande

Une part importante de la dépense en transport correspond aux sommes engagées par les ménages ou les entreprises pour produire eux-mêmes le service de transport dont ils ont besoin. Son montant est inclus dans la dépense intérieure finale qui sert à construire le PIB, mais sous des postes de biens et services différents du transport : carburant, assurances, stationnement, etc. Ainsi en 2010, l'auto-production, comptabilisée dans le compte propre, représente, tous agents confondus, 179 Md€ de dépenses courantes[10] soit 55 % de la dépense courante de transport. En y intégrant la dépense d'investissement réalisée pour compte propre par les entreprises, les dépenses en compte propre représentent 57 % de la dépense totale en transport soit 199 Md€. Ce montant se partage en 146 Md€ par les ménages (85 % de leur dépense totale en transport) et 53 Md€ (dont 33 Md€ de dépenses courantes) par les entreprises (32 % de leur dépense totale en transport). 60 Md€ des dépenses totales en compte propre sont constitués de l'acquisition de matériel de transport, dont 40 Md€ réalisés par les ménages.

[10] Comparativement, la production de services de transport mesurée par la comptabilité nationale était de 173,4 Md€ en 2010, 160,7 Md€ sans l'activité de poste et courrier.
Insee. « Production par produit à prix courants » in les *Comptes nationaux annuels.*

II.5.3 - Les infrastructures omniprésentes

Les infrastructures attirent 14 % des dépenses totales de transport, avec peu de dépenses courantes, mais 32 % des dépenses d'investissement.

Au sein de la dépense totale, le partage entre dépense de services de transport et dépense d'infrastructures varie sensiblement entre les modes : la route concentre 64 % des dépenses d'infrastructures totales tous modes confondus pour 79 % services de transport et infrastructures confondus, alors que le fer rassemble 16 % des dépenses d'infrastructures totales pour une part de 6 % en services et infrastructures confondus.

Tableau 7 : la dépense totale de transport par secteur institutionnel

En milliards d'euros, (parts) en %

	2005	2008	2010
Dépense totale de transport (DTT)	**312,2**	**366,1**	**354,7**
Dépense courante de transport (DCT)	**280,3**	**327,3**	**323,9**
	(100)	(100)	(100)
dont compte propre	*161*	*180*	*179*
Ménages	**151,6**	**171,2**	**171,5**
	(54,1)	(52,3)	(53,0)
dont compte propre	*131,3*	*146,4*	*146,2*
Entreprises	**101,7**	**126,4**	**121,6**
	(36,3)	(38,6)	(37,6)
dont compte propre	*29,8*	*33,7*	*32,7*
APU	**24,2**	**26,4**	**27,1**
	(8,6)	(8,1)	(8,4)
Rdm	**2,8**	**3,2**	**3,6**
	(1)	(1)	(1,1)
Dépense d'investissement de transport (DIT)	**49,3**	**57,6**	**52,3**
	(100)	(100)	(100)
dont matériel	*30,9*	*37,6*	*31,5*
dont infrastructures	*15,7*	*16,0*	*16,9*
Entreprises	**39,5**	**47,9**	**42,0**
	(80,1)	(83,2)	(80,3)
dont compte propre	*20,9*	*22,2*	*24,6*
Administrations publiques	**9,8**	**9,7**	**10,3**
	(19,9)	(16,8)	(19,7)
PIB	**1 718**	**1 933**	**1 937**

Lecture : la dépense totale de transport (DTT) est inférieure à la somme de la dépense courante de transport (DCT) et de la dépense d'investissement de transport (DIT) car elle est consolidée des doubles comptes.

Source : SOeS, Compte satellite du transport

II.6 - Les bénéficiaires monétaires du transport

Les bénéficiaires monétaires rassemblent l'ensemble des agents économiques qui participent directement à la production de services de transport et qui en retirent un revenu.

C'est la rémunération de ces contributeurs que le compte reprend dans la partie « bénéficiaires monétaires » de la dépense courante. L'analyse des bénéficiaires monétaires contrepartie de la dépense d'investissement n'est pas traitée dans le compte satellite[11].

En 2010, les premiers bénéficiaires monétaires des dépenses courantes de transport sont les entreprises, nationales ou non, avec 157,6 Md€, soit près de la moitié du total. Ces revenus sont la contrepartie des consommations intermédiaires des entreprises du secteur des transports (entretien des véhicules, carburant par exemple), des administrations publiques (fournitures pour l'entretien des routes par exemple) et des acquisitions de biens et services non financiers que les ménages et les entreprises effectuent pour leur production en compte propre (véhicules, carburant, auto-école par exemple). Les revenus des entreprises bénéficiaires monétaires du transport sont tirés essentiellement du mode routier (129,0 Md€), du transport aérien (9,9 Md€) et du maritime (8,4 Md€).

Les ménages sont les seconds bénéficiaires directs de la dépense courante de transport (69,1 Md€). Leur ressource principale est la rémunération par les entreprises et les administrations publiques pour un montant de 61,1 Md€. Par ailleurs, ils perçoivent 9,0 Md€ de revenus, réels ou imputés, de location d'emplacement de stationnement.

Les administrations publiques (APU) bénéficient des contreparties de la DCT pour 57,0 Md€ : TVA[12] pour 22,5 Md€, TICPE pour 23,6 Md€, taxes diverses spécifiques au transport (taxes sur les contrats d'assurance, droits des certificats d'immatriculation, amendes de la circulation) pour 3,7 Md€. Les impôts liés à la production ainsi que les impôts sur les bénéfices constituent également une ressource de 7,1 Md€ pour les administrations publiques.

Les sociétés financières sont rémunérées par les intérêts portés par des prêts consentis et des loyers de crédit-bail des entreprises pour un montant total de 14,4 Md€ ainsi que des primes d'assurances nettes des remboursements pour un montant de 6,2 Md€.

Le revenu disponible brut des entreprises de transport et gestionnaires d'infrastructures constitue le solde des ressources des acteurs, une fois rémunérés les différents facteurs de production, dont le capital. Il est de 12,9 Md€ (dans le compte satellite, il est considéré avant distribution de certains revenus de la propriété, dont les dividendes). Ce solde constitue la ressource propre des acteurs du transport qui participent au financement des investissements. La moitié (6,5 Md€) de ce revenu brut est composée des amortissements[13] ; le revenu disponible net – des amortissements - est de 6,4 Md€[14].

Au total, 318,2 Md€ sont redistribués à l'économie nationale. La dépense courante de transport s'adressant également aux producteurs étrangers, les dépenses auprès de résidents étrangers prestataires de services de transport s'ajoutent aux montants des bénéficiaires nationaux pour un montant de 15,6 Md€ (ces dépenses correspondent alors à des importations de services). Symétriquement, la partie des revenus tirés des exportations de services auprès de résidents étrangers par les producteurs français qui ne sont pas contributeurs de la dépense nationale de transport (à l'exception notable du traitement des infrastructures autoroutières et aériennes) convient d'être retirée du montant des bénéficiaires monétaires. Ce montant est de 15,0 Md€. Il faut donc ajouter 0,6 Md€ en net au montant initial des bénéficiaires monétaires (318,2 Md€). De ce fait, le montant total redistribué par les activités de transport est de 318,8 Md€. L'écart restant entre le montant des bénéficiaires monétaires (318,8 Md€) et le montant de dépense courante (323,9 Md€) provient de la consommation de capital fixe (amortissements) des producteurs non marchands de services de transport (APU et entreprises productrices en compte propre de services de transport, soit 8,3 Md€ au total comptabilisés dans la dépense

[11] Néanmoins, lorsque l'actif constituant l'investissement n'est pas acquis mais produit, la valeur de l'actif figure dans le compte des dépenses courantes du transport par le biais des dépenses immobilisées dans la réalisation de cet actif.

[12] La TVA est acquittée par les ménages sur leurs acquisitions de services de transport ainsi que sur les consommations intermédiaires qu'ils effectuent pour produire en compte propre leurs services de transport routier (carburant, entretien, etc.). Elle est également acquittée par les administrations publiques dans leurs achats de consommations intermédiaires, lors du versement de certaines subventions pour compensations tarifaires, et par les entreprises pour les quelques consommations intermédiaires qui n'ouvrent pas droit à déduction de la TVA.

[13] La partie amortissements du revenu disponible brut est la fraction du reliquat dans le revenu total des producteurs de transport destinée à financer la reconstitution du capital « usé » dans le processus de production.

[14] Il peut être interprété comme la part du revenu des producteurs potentiellement affectée à des investissements nouveaux.

courante et non retracés dans la redistribution aux bénéficiaires). À cela s'ajoute un résidu (- 3,2 Md€) imputable à l'existence de sources différentes pour l'évaluation de la dépense des financeurs d'une part et celle des redistributions aux bénéficiaires d'autre part.

II.7 - Les administrations publiques : dépenses totales et recettes

II.7.1 - Les dépenses

En 2010, les APU effectuent une dépense totale de transport de 34,9 Md€ soit près de 9,8 % de la dépense totale consolidée de transport. La dépense d'infrastructures représente 23,4 Md€ de ce montant, dont 18,3 Md€ en infrastructures routières.

II.7.2 - Les recettes

En 2010, les APU perçoivent 56,9 Md€ de produits fiscaux dont plus de 80 % (46,1 Md€) en TVA et TICPE. Le reste est constitué de produits divers (taxes sur les contrats d'assurance, amendes de la circulation, certificats d'immatriculation, taxes de l'aviation civile) pour un montant de 3,7 Md€, d'impôts directs sur la production et sur les bénéfices des producteurs de services de transport (4,8 Md€) et de gestionnaires d'infrastructures (2,3 Md€). Les recettes spécifiquement transport (TICPE et produits divers grevant les services et le matériel de transport) s'élèvent à 27,5 Md€.

Le versement transport (VT) est un prélèvement obligatoire à destination des administrations publiques locales autorités organisatrices des transports. Il n'est pas intégré en bénéfice monétaire des administrations publiques car il est versé aux opérateurs de transports. Ces opérateurs distribuent in fine une grande partie du montant du versement transport en consommations intermédiaires, salaires et autres charges. Cette redistribution est déjà comptabilisée dans les bénéficiaires monétaires (les entreprises pour les consommations intermédiaires, les ménages pour les salaires).

Chapitre III - Le transport routier

Le transport routier est le mode de transport qui réalise la majeure partie du transport de voyageurs (83 % des voyageurs-kilomètres pour les seules voitures particulières en 2010), de même que le transport de marchandises (plus de 88 % des tonnes-kilomètres sur le territoire français en 2010). En 2010, la dépense totale consolidée de transport routier atteint 281 Md€, contre 22 Md€ pour le ferroviaire ou 20 Md€ pour le transport aérien.
Le transport routier se distingue des autres modes de transport par le poids de l'activité en compte propre qui regroupe les déplacements des ménages effectués avec leur propre véhicule et les transports pour leur propre compte par les entreprises.
L'omniprésence et la capillarité du réseau d'infrastructures constituent une autre caractéristique du transport routier, avec une forte contribution publique (plus de 80 %) au financement de celui-ci.
En 2010, la dépense courante en transport routier (259 Md€) est financée pour 58 % par les ménages et 36 % par les entreprises.
La dépense de transport routier génère des ressources pour différents agents dans l'économie : par des achats aux entreprises situées hors du secteur des transports, à hauteur de 129 Md€ (automobile, carburants, entretien, fournitures, etc.), mais aussi par les salaires versés aux ménages travaillant dans le secteur du transport par route (43 Md€), par les paiements versés aux sociétés d'assurances et aux banques (13 Md€) et par les taxes et impôts versés aux APU (54 Md€). La fiscalité générée par la route atteint 24 Md€, à laquelle s'ajoute un montant presque équivalent (21 Md€) issu de la TVA, qui n'est pas un impôt spécifique du transport.

III.1 - La spécificité du transport routier : un grand nombre d'acteurs

La spécificité de l'organisation du transport routier tient au grand nombre d'agents qui contribuent à la production de ce service de transport : c'est un mode où les acteurs sont particulièrement disséminés et dans lequel la majorité des ménages et des entreprises possède du matériel qu'ils peuvent utiliser sur une infrastructure dense, facilement accessible et en grande partie exempte de droit d'accès.

Le compte propre occupe une place particulièrement importante.

En 2010, d'après le recensement de la population, 83,7 % des ménages possèdent au moins une automobile.

Le compte propre représente également une part non négligeable de la production de transport routier de marchandises par les entreprises. Les 2,9 millions d'entreprises (y compris entreprises individuelles et hors auto-entrepreneurs) ont très souvent une flotte de véhicules (automobiles, utilitaires, voire camions). En particulier, les entreprises de construction ou industrielles, du commerce ou de l'assainissement, possèdent une part significative des véhicules routiers de marchandises.

Les entreprises des transports routiers sont nombreuses : plus de 41 000 entreprises de transport routier de marchandises (TRM), et 37 000 entreprises de transport routier de voyageurs (dont plus de 31 000 taxis) soit, avec 78 000 entreprises en 2010, plus de 86 % de l'ensemble du secteur des transports.

Le financement des infrastructures routières est partagé entre l'État, les départements, les communes et les acteurs privés en concession.

L'État et les collectivités territoriales financent directement la majeure partie du réseau (en 2010, 80,2 % de la dépense d'investissement en infrastructures routières et 57,1 % de la dépense courante en infrastructures routières). Les collectivités territoriales ont pris une place plus importante dans ce financement avec, en 2010, 84 % des dépenses publiques d'investissement en infrastructures contre 77 % en 2005 suite à la deuxième vague de décentralisation intervenue en 2006-2007.

La présence d'acteurs privés dans la gestion des infrastructures se manifeste sous forme de concessions sur certains segments et concerne les autoroutes et les grands ouvrages d'art (tunnels, ponts). Ces concessions se font sur une longue durée (supérieure à trente ans en général).

III.2 - Les activités du transport routier

III.2.1 - Les activités caractéristiques du transport routier

Le transport par route regroupe, d'une part, les services de transport proprement dits, scindés en transport de marchandises et transport de voyageurs et, d'autre part, les services divers autres que ceux de purs transports. Ces derniers comprennent les services d'infrastructures routières ainsi qu'une partie des services auxiliaires autres que ceux en infrastructures (organisation de transport). Les services d'infrastructures appartiennent à la classe des services « auxiliaires de transport ». Le compte satellite les distingue du fait de l'importance tant économique que stratégique que représentent les infrastructures et de leur mode de gestion particulier.

Les services de transport proprement dit mettent en œuvre un véhicule de transport. Ils consistent en un déplacement de biens ou de personnes.

Les services d'infrastructures mettent des infrastructures à disposition des transporteurs et déploient des services garantissant la fluidité et la sécurité de la circulation. Ils ne sont pas différenciables en services à destination du transport de marchandises d'une part et du transport de personnes d'autre part. Les services auxiliaires hors infrastructures accompagnent l'action de transport en la rationalisant directement (groupage d'envois, logistique) ou indirectement (courtage, activités régaliennes de régulation et prévision) ou en l'intégrant à des services qui en augmentent l'utilité (stationnement).

Ces services sont effectués soit pour compte d'autrui (transport public réalisé sous forme marchande), soit pour compte propre (transport privé, de marchandises ou de personnes, réalisé sous forme non marchande).

Les activités de poste et courrier (53) sont exclues de la mesure des activités de transport dans le compte satellite, ainsi que certaines activités auxiliaires du transport (comprises dans la division 52), telles que la manutention non portuaire et l'entreposage.

III.2.1.1 - Les services de transport routier

Le transport routier de marchandises regroupe les activités 49.41 et 49.42 de la nomenclature d'activités française de 2008 (NAF 2008) :

- « Transport routier de marchandises interurbain » (49.41A) ;
- « Transport routier de marchandises de proximité » (49.41B) ;
- « Location de camions avec conducteurs » (49.41C) ;
- « Déménagement » (49.42Z).

Elles sont principalement exercées en compte d'autrui (c'est alors un transport public au sens où il est destiné à plusieurs agents). Une part importante (de l'ordre de 13 % des tonnes-km) est réalisée en compte propre par des entreprises d'autres secteurs.

Le transport routier de voyageurs regroupe les entreprises des secteurs suivants de la NAF 2008 :

- « Transport par taxi » (49.32Z) ;
- « Transport non régulier par autocar » (49.39B).

Cependant, dans le compte satellite, le transport routier régulier de voyageurs (49.39A) est rassemblé avec le transport collectif urbain qui inclut déjà le transport routier régulier urbain et suburbain de voyageurs (49.31.21) (*chapitre V*).

III.2.1.2 - La gestion des infrastructures routières

La gestion des infrastructures est commune au fret et au transport de personnes. Cette activité peut être marchande, (péages) ou non marchande (en l'absence de péages ou lorsque les péages couvrent (moins de la moitié) des coûts de maintenance).

Les services donnant lieu à péage sont classés en :

- « Services de gares routières de voyageurs » (52.21.21) ;
- « Services donnant lieu à des péages autoroutiers » (52.21.22) ;
- « Services donnant lieu à des péages relatifs à des ouvrages d'art » (52.21.23).

Les services d'infrastructures sans péage couvrent le réseau non concédé, avec des activités de même nature que les activités marchandes. Dans la nomenclature d'activités, il s'agit d'une partie du poste « Tutelle des affaires de transport et de communications » (84.13.14)[15]. Les services d'exploitation des infrastructures (construction, entretien) sont considérés comme services d'infrastructures. Les services tels que les études, planification, réglementation, ne relevant pas de la gestion opérationnelle des infrastructures (entretien des routes), sont ici séparés des pures activités d'infrastructures et classés avec les services auxiliaires.

III.2.1.3 - Le stationnement de véhicules

Il regroupe les activités suivantes :

- « Services des aires et parc de stationnement et des garages, couverts ou non » (52.21.24), correspondant aux services des parkings publics ;
- « Services de location et exploitation de biens immobiliers non résidentiels propres ou loués » (68.20.12). Une partie seulement de ce dernier poste est considérée comme appartenant au transport : il s'agit de la location, au mois ou à l'année, de boxes ou autres lieux de garage pour véhicules automobiles. Le reste du poste concerne la location de bureaux, espaces commerciaux et terrains.

III.2.1.4 - Les services auxiliaires de transport routier

Ils regroupent en premier lieu :

- « Services de remorquage de véhicules et d'enlèvement de véhicules » (52.21.25) ;
- « Messagerie et fret express » (52.29A) ;
- « Affrètement et organisation des transports (52.29B) dont 76 % correspondent à du transport routier, le reste étant affecté aux modes maritime et aérien. Les activités regroupées dans cette sous-catégorie sont très diverses :
    - affrètement terrestre, maritime et aérien (ou une combinaison de ces moyens) qui consiste à confier des envois sans groupage préalable à des transporteurs publics ;
    - organisation logistique des transports de marchandises ;
    - services spécialisés (prise en charge des formalités, obtention de lettres de transport, commissionnaire en douane) ;
    - activités de commissionnaires de transports.

Les activités de tutelle sont comptées également dans les activités caractéristiques auxiliaires du transport routier, après exclusion de la partie exploitation des infrastructures du poste « Tutelle des affaires de transport et de communications ». Il s'agit des activités régaliennes d'administration, planification, réglementation, supervision, études et recherche. La réglementation et les actions de

[15] Le poste 84.13.14 comprend également les réseaux des autres modes ainsi que les systèmes de communication (téléphone, satellite, etc.) Seule la partie concernant les infrastructures routières est conservée.

prévention en matière de sécurité routière y sont incluses, tandis que les activités de sécurité routière des forces de polices et de gendarmerie en sont exclues. Ces dernières sont considérées comme une activité connexe et non pas caractéristique.

III.2.1.5 - Le compte propre

La dépense courante de transport routier de marchandises réalisé par les entreprises pour leur propre compte est estimée à partir des données d'enquêtes donnant les tonnes-km réalisées pour compte propre appliquées à une structure de coût type.

Les ménages réalisent du transport de marchandises en compte propre, avec les déménagements effectués par leurs propres moyens. Néanmoins, celui-ci n'est pas identifiable dans la masse des dépenses (utilisation de leur propre véhicule ou location de véhicules, carburant) qu'ils réalisent pour le transport en compte propre. De ce fait, il est intégré au transport en compte propre de personnes.

Les entreprises et les ménages réalisent aussi du transport de voyageurs, individuel ou collectif en compte propre.

Le transport pour compte propre des ménages est évalué à partir de leur consommation (TVA incluse) mesurée par le cadre central de la comptabilité nationale. Pour cela, les produits et services caractéristiques du transport dans la nomenclature de consommation des ménages sont sélectionnés (elle comprend donc leurs achats de véhicules) ou certains de ces postes sont directement estimés, à savoir :

- achats de véhicules ;
- dépenses de carburant ;
- entretien et réparation de véhicules ;
- dépenses en police d'assurance ;
- location de véhicules ;
- location de garages ;
- dépenses de stationnement pour compte propre (estimées directement à partir des dépenses de logement, *voir infra*).

Dans la présente version du compte satellite, leurs dépenses de crédit-bail (capital et intérêts) pour achat de véhicules ainsi que les charges d'intérêt sur leurs emprunts liés à l'acquisition de véhicules ou de garages ne sont pas intégrées au compte propre des ménages. En effet, la correction « crédit-bail » réalisée dans le cadre central des comptes ne porte que sur les dépenses de formation brute de capital fixe et les acquisitions des ménages sont comptées en consommation courante.

Le travail lié au temps passé à conduire par les ménages n'est pas non plus valorisé dans le compte propre des ménages, contrairement à celui des salariés des entreprises, dont la valeur comprend la rémunération du travail de conduite. Ce choix résulte de l'idée que le conducteur/ménage (le particulier) n'est pas un simple chauffeur mais est lui-même voyageur en même temps que conducteur.

Pour les entreprises, le transport individuel de personnes correspond au transport de personnel dans le cadre professionnel, avec ou sans chauffeur. Le transport collectif en compte propre consiste essentiellement en réalisation (ou en organisation et dans ce cas, il s'agit d'un service auxiliaire au même titre que l'affrètement) du transport domicile-travail par car[16].

Les administrations publiques réalisent également du transport routier pour compte propre de marchandises ou de voyageurs (transport de personnel, déménagement). Compte tenu de la faiblesse supposée des montants en jeu, il n'est pas comptabilisé dans la base 2005 du compte satellite.

Le stationnement est l'unique service auxiliaire de transport rendu en compte propre et mesuré par le compte satellite.

Sa valeur correspond au coût imputé (à la valeur de marché) de l'occupation d'emplacements dont le producteur pour compte propre a la propriété. Il s'agit d'une activité caractéristique du transport.

[16] Dans ce cas, l'entreprise est partiellement exonérée du versement transport. Ce transport en compte propre est classé en TCU (*chapitre V*).

Il est estimé pour le compte des ménages mais ne l'est pas pour les entreprises offrant ce type de prestation pour leur propre compte ou gratuitement pour leurs salariés ou clientèle. En effet, les frais de gestion du stationnement ainsi produit ne peuvent pas être identifiés et quantifiés.

En pratique, la dépense courante de stationnement des ménages (9,0 Md€ en 2010) est estimée à partir de l'enquête logement réalisée par l'Insee. Bien que constituant une activité caractéristique, seule la dépense courante est estimée dans la version actuelle du compte satellite. Celle liée d'investissement ne l'est pas.

Les charges afférentes aux autres services auxiliaires autoproduits par des entreprises ne sont pas caractérisables car elles sont intégrées dans le compte des entreprises dans des postes génériques comme les charges externes (services d'un cabinet d'audit qui peut aider à développer sa chaîne logistique) ou charges d'administration générales. Elles ne sont pas estimées dans le compte satellite.

III.2.2 - Les activités connexes de transport routier

Le compte satellite de la route retient deux activités connexes : la sécurité/régulation et l'éclairage des voies de circulation.

La sécurité des transports routiers (au sens du maintien de l'ordre sur les infrastructures routières) et la régulation des flux sont les principales activités connexes.

Il s'agit de :

- la police de circulation. Elle est incluse dans le poste 84.24Z de la NAF « Activités d'ordre public et de sécurité » et consiste en « Forces de police et de gendarmerie spécialisées ». Cette activité est en lien avec les infrastructures routières mais doit être distinguée de la pure exploitation des infrastructures. C'est une activité non marchande, effectuée par l'État (police nationale et gendarmerie nationale) ou par les communes (police municipale). Seule une fraction des dépenses de fonctionnement de ces trois services d'administration publique est comptabilisée par analyse des fonctions budgétaires selon les programmes-actions de la loi organique relative aux lois de finances (Lolf) - de l'ordre de 9 % pour la gendarmerie et 7 % pour la police nationale - et l'intégralité des dépenses pour les polices municipales ;

- l'éclairage des routes et autoroutes qui fait partie des dépenses connexes d'infrastructures des routes. Cette fraction des dépenses d'infrastructures, à la charge essentiellement des communes, est traitée comme une activité connexe des transports à hauteur de 60 % des dépenses municipales d'éclairage, de façon à exclure l'éclairage des stades et lieux publics non dédiés à la circulation (*annexe tableau A.1.3*). Aucune dépense connexe de la voirie routière en éclairage n'est imputée aux départements ou à l'État pour le réseau non concédé.

III.3 - La dépense courante en transport routier par financeur

Les ménages contribuent pour plus de la moitié (58 % en 2010) à la dépense courante de transport routier, les entreprises pour 36 % et les administrations publiques pour 5 %. Le solde (1 %) est imputable au reste du monde (péages payés par les véhicules étrangers circulant en France).

Les dépenses de transport en compte propre des ménages et des entreprises s'ajoutent à leurs achats de services de transport (de voyageurs et de marchandises) auprès des compagnies de transport. La TVA est incluse pour les ménages, exclue pour les entreprises.

Tableau 8 : la dépense courante en transport routier

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Ménages	**135 243**	**151 133**	**151 030**
Transport de voyageurs	134 378	150 042	150 076
Transport de marchandises	865	1 091	953
Entreprises	**77 925**	**95 845**	**92 905**
Transport de voyageurs	10 941	14 105	14 293
Transport de marchandises	66 984	81 740	78 612
APU	**13 217**	**14 384**	**14 427**
Transport de voyageurs	1 112	1 340	1 440
Transport de voyageurs et de marchandises	12 104	13 045	12 988
Subventions et dégrèvements	451	492	484
Infrastructures routières publiques	11 653	12 553	12 504
Reste du monde (péages des non-résidents)	**274**	**371**	**556**
Total	**226 659**	**261 734**	**258 918**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

III.3.1 - Les ménages

III.3.1.1 - La dépense en compte propre

L'unique dépense en compte propre des ménages mesurée par le compte satellite est celle en transport routier, les autres modes (fluvial, maritime, aérien) étant négligeables voire nuls (transports collectifs urbains, ferroviaire).

En 2010, leur dépense en compte propre représentait 146,2 Md€, soit 85 % de leur dépense totale de transport tous modes confondus. Elle constitue la première composante (45 %) de la dépense courante totale tous modes et tous agents confondus, devant la dépense courante totale des entreprises (121,6 Md€)[17]. Compte tenu de sa prépondérance et de sa faible volatilité, elle contribue à stabiliser la dépense courante totale des transports.

Les montants du compte satellite étant exprimés en valeur, la dépense en transport pour compte propre des ménages est sensible aux variations du prix des carburants qui représentent un quart de leur dépense courante. Ainsi, le recul (- 3,8 %) de la dépense courante totale des ménages en 2009 était uniquement dû au fort repli annuel des prix du gazole (- 21 %) et de l'essence (- 10 %) (*annexe 2, tableau A.2.1 pour les séries complètes*).

[17] Pour rappel, en 2010, la production marchande de services de transport, mesurée par la comptabilité nationale, était de 160,7 Md€ sans l'activité de poste et courrier.
Insee. « Production par produit à prix courants » in les *Comptes nationaux annuels.*

Outre les dépenses de carburants (37 Md€ en 2010), leur dépense en transport pour compte propre est constituée en premier lieu des dépenses d'entretien et réparation qui représentent 30,3 % du poste budgétaire (44,3 Md€). Les achats nets[18] de véhicules (40,4 Md€), considérés comme de la dépense courante et non comme un investissement, y figurent également. Ils pèsent pour 27,5 % du coût dans le compte propre de transport des ménages. Les dépenses d'entretien et réparation progressent continûment depuis 2005 au rythme annuel de 3 %, à l'exception de 2009, année au cours de laquelle l'état général du parc s'est amélioré sous l'effet du remplacement de véhicules anciens par des véhicules neufs induit par la prime à la casse automobile[19].

III.3.1.2 - La dépense en transport routier public (ou « transport en compte d'autrui »)

Elle consiste en dépenses pour des taxis et des « autocars non réguliers » (3,9 Md€ en 2010) et en services de déménagement (1,0 Md€ en 2010). Elle progresse continûment depuis 2005, à un rythme de 5,0 % par an.

Tableau 9 : la dépense courante des ménages en transport routier

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Transport de voyageurs	**134 378**	**150 042**	**150 076**
Compte propre	**131 334**	**146 380**	**146 189**
Achat de véhicule	*38 646*	*38 541*	*40 390*
Entretien et réparation	*38 537*	*44 210*	*44 280*
Carburant	*34 606*	*40 612*	*36 911*
Autres, dont stationnement	*19 544*	*23 018*	*24 609*
Transport public	**3 044**	**3 662**	**3 887**
Transport de marchandises	**865**	**1 091**	**953**
Total	**135 243**	**151 133**	**151 030**
Compte propre	131 334	146 380	146 189
Compte d'autrui	3 909	4 753	4 840

Source : SOeS, Compte satellite du transport

III.3.2 - Les entreprises

Les entreprises sont, après les ménages, le deuxième financeur de la dépense courante de la route avec 92,9 Md€ en 2010.

III.3.2.1 - La dépense en compte propre

Un quart des dépenses des entreprises résidentes en transport routier de marchandises est réalisé en compte propre, soit 19,3 Md€ en 2010.

[18] Acquisitions nettes des cessions de véhicules.

[19] Le bonus automobile et la prime à la casse sont des subventions sur le produit automobile qui viennent réduire le prix d'achat des véhicules. Ils ont donc un impact direct sur la valeur du service de transport pour compte propre. A contrario, le malus automobile est un impôt sur le produit dont le versement augmente directement le prix des véhicules et donc des prestations pour compte propre. En revanche, la dépense de l'État n'est pas comptabilisée dans la dépense de transport, mais plutôt associée à la politique de soutien économique à l'industrie. Ainsi, le solde du bonus-malus auto et de la prime à la casse, nettement déficitaire depuis sa création fin 2007, a diminué la dépense de transport.

Par ailleurs, les entreprises françaises consacrent une part importante à la route pour les déplacements de leurs employés avec près de 68 % de leur dépense de transport de voyageurs. Cette dépense est essentiellement assurée en compte propre à l'aide de leur parc de véhicules : 93 % des dépenses de transport routier de personnes des entreprises sont réalisés en compte propre, soit une dépense de 13,4 Md€.

Au total, les entreprises réalisent en compte propre plus du tiers de leurs dépenses courantes de transport routier de marchandises et de personnes (32,6 Md€ soit 35 %).

III.3.2.2 - La dépense en transport routier public (ou « dépense en compte d'autrui »)

Le transport routier de marchandises (78,6 Md€ en 2010) est réalisé à 76 % en compte d'autrui. Compte tenu du poids de la route dans le transport de marchandises, le transport public routier représente 61 % de la dépense totale - tous modes confondus - en transport de marchandises des entreprises.

La dépense en transport public routier de marchandises est évaluée par la somme :

- des chiffres d'affaires transport sur le marché national (hors taxes déductibles) des entreprises résidentes du secteur de transport routier (83 %) ;
- des importations de services de transport (9 %), pour retrouver le périmètre de la dépense nationale ;
- du chiffre d'affaires estimé du transport pour compte d'autrui réalisé par les entreprises qui n'appartiennent pas au secteur des transports (8 %). En effet, des entreprises, dont l'activité principale n'est pas le transport, peuvent réaliser du transport pour compte d'autrui, soit comme activité secondaire, soit ponctuellement à l'occasion des livraisons qu'elles effectuent pour leur propre compte.

Au total, la dépense routière des entreprises auprès des fournisseurs de services de transport routier publics s'élève à 60,2 Md€ et consiste essentiellement en transport de marchandises (59,3 Md€), très marginalement en transport routier de personnes (0,9 Md€ de taxi et autocars hors TCU pour leur personnel).

Tableau 10 : la dépense courante des entreprises en transport routier

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Transport de voyageurs	**10 941**	**14 105**	**14 293**
Compte propre	10 697	13 210	13 353
Transport public	244	895	940
Transport de marchandises	**66 984**	**81 740**	**78 612**
Compte propre	19 043	20 507	19 310
Transport public	47 941	61 232	59 302
Total	**77 925**	**95 845**	**92 905**
dont compte propre	29 740	33 717	32 662
dont transport public	48 185	62 128	60 243

Source : SOeS, Compte satellite du transport

III.3.3 - Les administrations publiques (APU)

Avec 14,4 Md€ en 2010, le financement de la route par les APU représente 5,6 % de la dépense courante totale du transport routier. Poids relativement faible au regard de la place du financement public dans la dépense courante d'autres modes (le fer est financé à 40 % par les APU), ce montant représente néanmoins en valeur plus de la moitié de la dépense courante totale des APU en transport.

III.3.3.1 - La dépense en transport pour compte propre

La dépense courante en transport routier pour compte propre des administrations publiques recouvre, comme pour les entreprises, le transport d'employés pour leurs déplacements professionnels et le transport de fournitures et de marchandises. Cette dépense est évaluée par la somme des diverses charges nécessaires au transport de biens et de personnels des administrations (chauffeurs des diverses administrations, carburant, entretien des véhicules). Elle n'est pas encore comptabilisée dans la présente version du compte satellite.

La dépense en compte propre des administrations publiques exclut la dépense réalisée dans le cadre de la production de services d'infrastructures routières (*voir infra « la gestion d'infrastructures routières »*) même si cette dépense apparaît formellement dans la consommation effective des administrations.

III.3.3.2 - La dépense en transport routier public

La dépense courante en transport des administrations comprend des prestations de sécurité sociale en nature. La majeure partie de ces dépenses de transport consiste en remboursement de transport sanitaire par les administrations de sécurité sociale. Il s'agit du transport de personnes en taxis, véhicules sanitaires légers et autocars non réguliers, dont le montant remboursé par les administrations est estimé à 1,4 Md€ en 2010.

III.3.3.3 – La gestion d'infrastructures, sécurité routière et régulation des flux

Les administrations publiques produisent des services d'infrastructures ; les dépenses courantes d'entretien des routes publiques ainsi que les dépenses d'organisation des transports, d'évaluation et de recherche sont réalisées dans le but d'améliorer la disponibilité et la qualité des voies de circulation. Ce service, effectivement consommé par les utilisateurs des infrastructures, n'est pas individualisable et est réputé, en termes comptables, consommé par les APU elles-mêmes.

La production de services d'infrastructures par les APU est évaluée au coût de production. Ce coût inclut toutes les charges nécessaires à la production (personnel, fournitures), y compris la consommation de capital fixe[20].

Les subventions versées d'une APU à une autre telles que le versement du budget de l'État aux régions ou aux départements dans le cadre des contrats de plan État-régions (CPER), par exemple pour l'entretien des routes, ne sont pas intégrées dans la dépense courante afin d'éviter les doubles comptes.

Les dépenses courantes pour l'ensemble du réseau public s'élèvent à 12,5 Md€ en 2010 et se composent :

- des achats de fournitures, services extérieurs et salaires pour la voirie et les services communs, d'un montant total de 5,5 Md€ : 1,5 Md€ pour le réseau routier national, 1,6 Md€ pour le réseau routier départemental et 2,4 Md€ pour la voirie communale. Le transfert de certaines routes de l'État au département, du personnel et de la charge d'entretien afférents à ces routes s'est accompagné entre 2005 et fin 2010 d'un mouvement de bascule des dépenses entre le budget de l'État et ceux des départements ;

[20] La consommation de capital fixe (CCF) représente « la dépréciation subie par le capital fixe au cours de la période considérée par suite d'usure normale et d'obsolescence prévisible » (SEC 95).

- des charges d'intérêt liées aux emprunts pour réaliser les infrastructures[21], estimées à 1,5 Md€, dont 0,4 Md€ pour l'État, 0,7 Md€ pour les communes et 0,4 Md€ pour les départements, en se basant sur les charges annuelles d'intérêt des administrations et sur l'estimation de la part occupée par la voirie dans leurs actifs ;
- de la consommation de capital fixe pour les routes estimées par l'Insee dans le cadre central de la comptabilité nationale à 2,5 Md€ dont 1,1 Md€ pour l'État, 0,7 Md€ pour les départements et 0,7 Md€ pour les communes ;
- des dépenses pour l'éclairage public de la route (0,6 Md€), à la charge des communes ;
- du budget consacré aux forces de l'ordre à hauteur de 2,5 Md€, essentiellement en salaires, aussi bien pour la police municipale à la charge des communes, que pour la police nationale et la gendarmerie à la charge de l'État.

III.3.3.4 - Les transferts publics

Les administrations publiques subventionnent des activités de transport par route avec un montant total de 0,5 Md€ en 2010, bien inférieur aux dépenses d'intervention dans le ferroviaire (6,9 Md€) mais plus élevé que les montants de subventions alloués au maritime (0,3 Md€) ou à l'aérien (0,2 Md€).

En termes comptables, les administrations publiques interviennent au niveau de l'excédent brut d'exploitation (EBE) des comptes des producteurs de transport : en leur versant des subventions d'exploitation, en allégeant leurs impôts acquittés sur les produits (dégrèvement de TICPE ou de taxe professionnelle) ou les cotisations sociales de catégories particulières d'entreprises. L'État verse ainsi 0,5 Md€ au secteur du transport routier (transporteurs routiers de marchandises et aux taxis), avec principalement le remboursement d'une partie de la taxe sur les carburants (TICPE - 3 Md€ en 2010) ainsi qu'en subventions d'exploitation, dégrèvements de taxe professionnelle et dégrèvements de cotisations sociales (0,2 Md€ au total).

Tableau 11 : la dépense courante des administrations publiques en transport routier

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Transferts sociaux en nature (transport sanitaire)	1 112	1 340	1 440
Subventions et dégrèvements	451	492	484
Infrastructures routières publiques	11 653	12 553	12 504
État	*5 133*	*4 663*	*4 400*
Régions	*7*	*26*	*48*
Départements	*2 081*	*3 197*	*2 653*
Communes	*4 433*	*4 667*	*5 402*
Total	**13 217**	**14 384**	**14 427**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

[21] Le compte satellite attribue au transport une partie des intérêts relatifs au déficit primaire (déficit hors service de la dette) des administrations publiques (APU) au prorata des transports dans la dépense publique.

La dépense courante en infrastructures routières

En 2010, Les dépenses totales pour les infrastructures routières publiques et privées comptent pour 22 Md€ soit 8,5 % dans la dépense courante pour la route. C'est proportionnellement plus que dans le transport maritime (7,5 %), mais moins que dans l'aérien (18 %) et bien moins que dans le ferroviaire (30 %). En 2010, les APU supportent des charges d'exploitation de leurs infrastructures de 12,5 Md€, soit près de 60 % de leurs dépenses courantes en infrastructures routières. Néanmoins, les dépenses courantes des APU et des sociétés d'autoroutes concédées ne sont pas directement comparables car leur estimation est tributaire de la répartition entre dépenses d'exploitation et dépenses en capital. Il est alors préférable de comparer leurs dépenses totales consolidées. Ainsi, les APU, qui ont des dépenses d'investissement en infrastructures routières de 8,6 Md€, affichent, net de la consommation de capital fixe, une dépense totale pour la route de 18,5 Md€ (soit 64% des dépenses totales d'infrastructures routières). La dépense totale, exploitation et investissements, des sociétés d'autoroute concédées est de 10,4 Md€.
Le réseau routier national non concédé comprend 12 600 km (autoroutes et routes nationales) auxquels s'ajoutent 1 028 000 km de « routes secondaires » à la charge des administrations publiques locales. Ces routes sont sous la responsabilité des communes (651 000 km) et des départements (377 000 km).

III.3.4 - Reste du monde et solde extérieur

Un certain nombre de non-résidents, séjournant sur le territoire ou en transit, utilisent les infrastructures routières et participent au financement des dépenses courantes de transport, lorsqu'il s'agit d'infrastructures donnant lieu à péage.

Le montant total des recettes en péages, auprès des non-résidents comme des résidents, s'élève à 8,3 Md€ en 2010, TVA comprise pour les véhicules légers et TVA non comprises pour les poids lourds. Sur ce total, le montant des péages des non-résidents représente 1,7 Md€. Il constitue une exportation de services qui entre dans l'agrégat de la dépense courante de transport. *A contrario*, la dépense des résidents en péages routiers extra-nationaux (1,3 Md€) est exclue de la dépense courante de transport[22] (DCT). Le flux net de dépenses du reste du monde en infrastructures routières (exportations françaises, soit 1,7 Md€, moins importations françaises, soit 1,3 Md€) est ainsi de 0,4 Md€, contribuant positivement à la DCT.

III.4 - Les dépenses d'investissement

En 2010, la route a fait l'objet de dépenses d'investissement de 36,5 Md€, soit 13 % de la dépense totale du transport routier. Avec la mer, cela en fait le mode le moins capitalistique, du moins sur la période considérée.

On distingue les investissements en matériel de transport et les investissements en infrastructures.

[22] La dépense courante de transport (DCT) est une dépense nationale, à l'exception de la dépense courante en infrastructures qui est estimée au périmètre de la dépense intérieure. Il s'agit donc d'un agrégat « mixte » mêlant deux périmètres, national et intérieur. La dépense intérieure inclut la dépense faite par les non-résidents auprès de producteurs nationaux tels que les sociétés d'autoroute et exclut la dépense en infrastructures réalisée à l'étranger par les résidents (*chapitre II relatif à la dépense tous modes de transport*).

Tableau 12 : la dépense d'investissement en transport routier

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Matériel de transport	**26 548**	**32 101**	**25 983**
Entreprises de transport	5 403	5 454	5 570
Marchandises	*5 037*	*5 036*	*5 169*
Auxiliaires de transport	*366*	*418*	*402*
Voyageurs	*227*	*353*	*292*
Autres entreprises	*20 918*	*26 293*	*20 121*
Infrastructures	**9 504**	**9 838**	**10 505**
Sociétés d'autoroute	2 051	1 930	2 085
APU	7 453	7 908	8 420
État	*1 737*	*1 267*	*1 329*
Régions	*41*	*493*	*205*
Départements	*1 628*	*2 138*	*2 271*
Communes	*4 047*	*4 010*	*4 615*
Total	**36 052**	**41 939**	**36 488**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

III.4.1 - L'investissement en matériel de transport

L'investissement en matériel de transport est réalisé par les entreprises de transport et les autres entreprises. Dans le compte satellite, par convention, l'acquisition de véhicules par les ménages n'est pas considérée comme de l'investissement mais comme de la consommation[23].

L'investissement en matériel de transport routier consiste en poids lourds (PL), véhicules utilitaires légers (VUL) et véhicules légers (VL). Il se fait soit par acquisition en pleine propriété du véhicule, soit par l'intermédiaire d'une location en contrat de crédit-bail. Les véhicules en crédit-bail, même s'ils ne sont pas détenus en pleine propriété, constituent en effet du capital productif au même titre que ceux entrés dans le bilan. Comme le cadre central de la comptabilité nationale, le compte satellite les intègre donc à la formation brute de capital fixe (FBCF) des entreprises utilisatrices.

L'investissement en matériel de transport pour la route s'élève à 26,0 Md€, dont 20,1 Md€ réalisés par les entreprises qui n'appartiennent pas au secteur des transports.

[23] Un véhicule est pourtant destiné à être utilisé sur plusieurs cycles de production, la production étant entendue ici comme la production pour compte propre des ménages. L'objectif était ici de l'aligner sur les données de comptabilité nationale, pour laquelle les ménages n'investissent qu'en logement et pas en automobile. Si l'acquisition de véhicules par les ménages est considérée comme de la formation brute de capital fixe (FBCF), le ratio des investissements rapportés à la dépense totale est de 29 %, soit une proportion identique à celle du mode ferroviaire.

III.4.2 - L'investissement en infrastructures

L'investissement en infrastructures routières est financé par les APU et par les sociétés privées d'autoroute.

En 2010, il représente 10,5 Md€, dont 8,4 Md€ provenant des administrations publiques. Les communes dépensent 4,6 Md€ d'investissements pour la route et les départements, 2,3 Md€. Celles-ci ont la charge à cette date de 651 000 km de route contre 377 000 km pour les départements. De ce fait, la dépense d'investissement rapportée au km s'élève à 6 640 € pour les premières et 6 220 € pour les deuxièmes[24].

III.5 - La dépense totale en transport routier

La dépense totale de transport (DTT) consolidée pour la route représente 281 Md€ en 2010 (14,5 % du PIB).

Les ménages y contribuent pour plus de la moitié, avec une dépense totale d'environ 151 Md€. Les entreprises sont les deuxièmes financeurs avec une dépense totale de 109 Md€. Les administrations publiques financent 20 Md€ soit 6,7 % de la dépense totale. Le reliquat (0,6 Md€) est financé par le reste du monde.

Tableau 13 : la dépense totale en transport routier et produit intérieur brut (PIB)

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Dépense totale (en M€)	**252 092**	**290 930**	**280 979**
Dépense courante	226 659	261 734	258 918
Dépense d'investissement	36 052	41 939	36 488
Consolidation	-10 620	-12 742	-14 428
PIB (en Md€)	**1 718 000**	**1 933 200**	**1 937 300**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Tableau 14 : la dépense totale en transport routier par financeur

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Ménages	135 243	151 133	151 030
Entreprises	98 101	119 633	109 086
APU	18 473	19 793	20 307
Rdm	274	371	556
Total	**252 092**	**290 930**	**280 979**

Lecture : le montant de consolidation désigne le financement commun à la dépense courante et à la dépense d'investissement. Il faut le retrancher de la somme des deux dépenses pour retrouver l'agrégat de dépense totale.

Source : SOeS, Compte satellite du transport

[24] Les réseaux routiers des départements et des communes ont peu évolué entre 2009 et 2010. De ce fait, la dépense d'investissement au kilomètre donne une indication du coût au kilomètre des gros entretiens de la route et n'inclut pas la construction de routes nouvelles.

III.6 - Les bénéficiaires monétaires du transport routier

Les entreprises sont les principales bénéficiaires du transport routier et reçoivent près de 60 % des sommes qui y sont consacrées (contrepartie de la dépense courante uniquement). Les APU (22 %), les ménages (17 %) et le reste du monde (1 %) se partagent le reliquat.

III.6.1 - Les entreprises

Les premières bénéficiaires monétaires de la DCT routière sont les entreprises non financières[25], hors entreprises de transport, résidentes ou non (les achats de voitures par les ménages sont réalisés à plus de 50 % auprès de constructeurs étrangers). Avec 129,5 Md€ de recettes en 2010 (achat de carburant, acquisition et entretien des véhicules, etc.), cela représente plus de la moitié du total de la DCT routière. Les entreprises bénéficient principalement de la dépense des ménages qui s'élève à 87 Md€, hors TVA et TICPE, sous forme d'acquisition de véhicules, réparation et entretien d'automobiles, de pièces, de carburants, etc. Elles bénéficient également des dépenses de consommation intermédiaire (hors taxe) des entreprises de transport qui représentent 21 Md€.

Les banques et auxiliaires financiers perçoivent 6,7 Md€ en 2010, constitués des intérêts payés par les producteurs de transport. Les sociétés d'autoroute leur versent plus de 2,3 Md€, les administrations publiques 1,7 Md€. Les sociétés de transport de fret et de voyageurs versent 2,2 Md€, dont 1,6 Md€ en redevances de crédit-bail. Les autres sociétés leur versent 0,4 Md€.

Les sociétés d'assurance reçoivent 6,1 Md€ hors taxe sur primes d'assurance, dont 4,7 Md€ des ménages propriétaires de véhicules.

III.6.2 - Les APU

Les APU perçoivent au total 54,2 Md€ en 2010, dont 23,6 Md€ proviennent de la TICPE et 21,3 Md€ de la TVA.

III.6.3 - Les ménages

Les ménages reçoivent un montant total de 43,5 Md€, composé de leurs revenus salariaux et de loyers perçus (ou imputés) de la location de stationnements pour véhicules, soit 17 % des revenus distribués de la dépense courante routière. Cette part est plus faible que pour les autres modes, notamment le transport ferroviaire et l'aérien dont les ménages sont les premiers bénéficiaires. Cette faible part est due à l'importance du compte propre dans l'évaluation des dépenses de transport routier (transport de voyageur et stationnement). La production en compte propre ne génère en effet aucun salaire puisqu'elle est valorisée sans main-d'œuvre.

La ressource principale des ménages est constituée des rémunérations brutes et cotisations sociales à la charge des employeurs versées par les deux types d'employeurs : les entreprises (les entreprises de transport y compris gestionnaires d'infrastructures et celles n'appartenant pas au secteur des transports) et les administrations publiques en charge des infrastructures routières. Son montant est de 34,5 Md€ dont plus de la moitié (19,1 Md€) versée par les entreprises du secteur des transports.

Par ailleurs, les ménages perçoivent un revenu effectif ou imputé de 9,0 Md€ de loyer pour usage des locaux de stationnement de véhicules. Le taux d'imputation des loyers est identique à celui des logements résidentiels.

III.6.4 - Le reste du monde

Le reste du monde, c'est-à-dire les agents économiques non-résidents, bénéficie en 2010 de 4,3 Md€ de dépenses nationales de transport par route, au travers des importations françaises de ces services. Ces importations constituent des revenus pour les producteurs du reste du monde, revenus redistribués à leurs salariés, aux APU, etc. Il n'est pas possible de connaître en détail cette redistribution. Les revenus ne sont donc pas ventilés par facteurs de production (achats, salaires, etc.).

Une partie des revenus des transporteurs étrangers subit elle-même une « fuite » et est redistribuée aux entreprises françaises (par exemple, le carburant acheté en France par un transporteur étranger lors de ses déplacements). Cette fraction du revenu du reste du monde qui revient sur le territoire français n'est pas connue.

---

[25] Dans tout le paragraphe, le terme « entreprises » est utilisé abusivement et désigne uniquement les « entreprises non financières » c'est-à-dire exclusion faite des sociétés financières et d'assurances.

III.6.5 - Le total des bénéficiaires monétaires

Au total, 244,3 Md€ sont redistribués à l'économie nationale et au reste du monde. L'écart restant entre le montant des bénéficiaires monétaires et le montant de dépense courante (258,9 Md€) provient de montants inclus dans les dépense de transport routier mais non redistribués par les producteurs. Il s'agit de :

- la consommation de capital fixe[26] des APU (2,5 Md€ comptabilisés dans la dépense courante, ce qui porte à 56,7 Md€ les ressources des APU) ;

- des amortissements des entreprises productrices de transport en compte propre (5,8 Md€, ce qui porte à 135,4 Md€ les ressources des autres sociétés non financières) ;

- de la capacité d'autofinancement (CAF) des entreprises productrices de services de transport (6,2 Md€ qui constituent la totalité des ressources disponibles des entreprises de transport).

Tableau 15 : les bénéficiaires monétaires de la dépense courante de transport routier

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Ménages	**38 014**	**44 083**	**43 549**
Entreprises	**130 420**	**154 338**	**154 365**
Entreprises de transport	4 062	5 481	6 242
Transport routier	*2 343*	*2 449*	*3 055*
Sociétés d'autoroutes	*1 719*	*3 032*	*3 187*
Sociétés financières	5 256	5 814	6 684
Sociétés d'assurances	6 351	6 506	6 073
Autres entreprises	114 751	136 537	135 365
APU	**54 860**	**58 390**	**56 712**
Rdm	**3 366**	**4 922**	**4 292**
Total	**226 659**	**261 734**	**258 918**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

III.7 - Les administrations publiques : dépenses totales et recettes

III.7.1 - Les dépenses

Les APU effectuent une dépense totale en transport par route (courante hors consommation de capital fixe et d'investissement) de 20,3 Md€ en 2010, soit 7,2 % de la DTT pour la route. La quasi-totalité de ce montant (18,3 Md€) consiste en dépenses d'infrastructures routières et en sécurité, 0,5 Md€ est consacré à subventionner les producteurs de transport de marchandises et de voyageurs et 1,4 Md€ à payer les services de transport de personnes, principalement le transport sanitaire.

Les dépenses d'infrastructures sont à 46 % des dépenses d'investissement. Elles sont désormais majoritairement le fait des communes (9,3 Md€), l'État et les départements finançant le reste (9,0 Md€) à parts égales.

III.7.2 - Les recettes

En 2010, l'activité de transport par route représente une source importante de revenus pour l'État avec 54,2 Md€, du fait des taxes sur les véhicules et carburants, la consommation, les sociétés et sur les bénéfices des entreprises du secteur routier ou autoroutier.

[26] La consommation de capital fixe (CCF) constitue l'épargne brute pour les APU.

Les apports les plus élevés sont ceux de la TVA (21,3 Md€), dont le produit est entièrement affecté au budget général et ceux de la taxe intérieure de contribution sur les produits énergétiques (TICPE) qui a succédé à la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) durant la période (23,6 Md€). Elle est en partie affectée aux collectivités locales (6,2 Md€ pour les départements, 3,8 Md€ pour les régions), le reste allant à l'État (13,5 Md€).

Les autres recettes sont moins importantes : certificats d'immatriculation, taxe à l'essieu, taxe sur les véhicules de sociétés représentent 3,1 Md€ ; la vignette (jusqu'en 2005), la taxe fiscale sur les contrats d'assurance (0,9 Md€) et les amendes forfaitaires de la circulation, plus de 1,4 Md€. Les sociétés d'autoroutes versent à l'État près de 0,2 Md€ de redevances domaniales et 0,5 Md€ de taxes sur l'aménagement du territoire. Enfin, 3,0 Md€ proviennent d'impôts et taxes divers (impôts sur les sociétés, contribution économique territoriale) sur l'activité des entreprises de transport et des sociétés d'autoroutes.

Les recettes caractéristiques du transport par route pour les APU, c'est-à-dire les prélèvements que l'on ne rencontre que pour cette activité en excluant ainsi la TVA et les impôts et taxes divers généralistes sur l'activité, s'élèvent à 29,8 Md€.

Chapitre IV - Le transport ferroviaire

Avec une dépense totale de 22,4 Md€ en 2010, le transport ferroviaire est le second mode en dépense après la route. Le montant de la dépense courante, 18,1 Md€, représente plus de 5 % de la dépense courante totale de transport, inchangé depuis 2005, voire 1996 selon l'ancienne base des comptes satellites. En comparaison, le transport ferroviaire représente en volume 9 % des voyageurs-km et 9 % des tonnes-km intérieures.
Le poids de l'investissement dans la dépense totale du transport ferroviaire (27 % en 2010) se situe entre les 20 % observés pour les transports collectifs urbains ou pour le maritime et les 30 % du fluvial, mais bien au-dessus des 13 % de la route. Le transport ferroviaire pèse pour 13 % de la dépense d'investissement totale des transports.
Le financement public représente environ 40 % de la dépense courante ferroviaire et plus de 50 % de la dépense d'investissement.

IV.1 - Les spécificités du transport ferroviaire

Le transport ferroviaire est caractérisé par une forte évolution des acteurs depuis la fin des années 90 : séparation du gestionnaire de l'infrastructure et de l'opérateur de transport avec la création de Réseau ferré de France (RFF) en 1997 ; ouverture à la concurrence des opérateurs de transport effective pour le fret à partir de 2006, pour les voyageurs internationaux à partir de 2011.

IV.1.1 – La gestion des infrastructures

Le réseau ferroviaire français est pour l'essentiel constitué du réseau ferré national dont la gestion est assurée par RFF, établissement public à caractère industriel et commercial français créé en 1997 par une scission de la SNCF. RFF est chargé de l'entretien, du développement, de la cohérence et de la mise en valeur du réseau ferré national.

Il existe également d'autres composantes de réseau ferré sur le territoire métropolitain, distinctes du gestionnaire principal RFF : Eurotunnel, ligne Nice-Digne (trains des Pignes) gérée par le conseil régional Paca, réseau ferroviaire corse organisé par la collectivité territoriale de Corse et infrastructures ferroviaires détenues et entretenues par les ports ou plus généralement les sous-réseaux locaux, généralement dédiés au fret.

En outre depuis 2007, quelques opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) ont émergé, Il s'agit de PME ferroviaires locales assurant du transport de fret de proximité sur la partie capillaire et peu utilisée du réseau national et gérant l'infrastructure de façon déléguée, dans les territoires comme dans les ports : Compagnie ferroviaire régionale (CFR) en Bourgogne, Ferovergne en Auvergne, OFP La Rochelle – Maritime Rail Services (à partir du grand port maritime de La Rochelle), Train du Pays Cathare et du Fenouillèdes (TPCF) en Languedoc-Roussillon, Normandie Rail Services.

En Corse, la loi du 22 janvier 2002 a transféré la propriété du réseau ferroviaire corse à la collectivité territoriale de Corse , lui permettant d'en assurer ainsi la gestion, l'aménagement, le développement et éventuellement l'extension. Depuis le 1er janvier 2012, une société d'économie mixte (dont le capital est détenu par la région, la SNCF et les départements) a repris l'exploitation du réseau. Un schéma directeur des investissements sur le réseau a été adopté en juillet 2012.

Sur le réseau principal, RFF est maître d'ouvrage et n'a pas repris les compétences en maîtrise d'œuvre pour l'entretien d'infrastructures de la SNCF. Des flux croisés se sont donc mis en place entre la SNCF et RFF : péages pour la circulation des trains SNCF sur un réseau qui appartient à RFF et symétriquement, rémunération versée par RFF à la SNCF pour son activité de gestionnaire d'infrastructures délégué (GID).

Ce modèle de partage, sur lequel portent de nombreuses questions en 2012-2013[27], était destiné à révéler les « véritables » coûts du système (usage, entretien, coût marginal, coûts fixes) et à mettre en place progressivement les conditions d'une ouverture à la concurrence des opérateurs de transport.

Enfin, outre les infrastructures linéaires, le transport ferroviaire comprend des infrastructures terminales et de support que sont les gares, les centres de tri et d'entretien ainsi que les postes de commandement. Elles sont la propriété soit de la SNCF, par la filiale Gares & Connexions, soit de RFF pour les gares créées sur les lignes nouvelles.

IV.1.2 - Les opérateurs de transport

Le paysage des opérateurs de transport évolue. En 2012, moins d'une vingtaine de sociétés effectuent du transport ferroviaire, voyageurs et fret confondus. Cette concentration des opérateurs tient à l'ouverture récente du marché à la concurrence, à la nature très capitalistique de l'activité ferroviaire et aux conditions d'accès strictes, notamment sur le plan de la sécurité, attachées à l'autorisation d'opérer. Le poids des investissements pour entrer sur le marché des opérateurs constitue un frein pour le développement d'entreprises nombreuses. De plus, la grande technicité de la profession et les règles de sécurité nécessitent d'être agréé par l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) et de disposer d'une expérience métier très spécifique, notamment pour la bonne coordination entre l'opérateur et le gestionnaire de l'infrastructure. Le nombre d'opérateurs de transport présents sur une même zone est nécessairement limité par la capacité des voies et soumis à une opération préalable complexe de réservation de sillons qui doit être très largement anticipée.

Le transport ferroviaire se partage entre activités concédées et activités « libres ». Les activités libres sont exercées dans le domaine du fret comme des voyageurs. Pour le fret, outre la SNCF, on compte essentiellement des filiales d'opérateurs historiques (dont Euro Cargo Rail, filiale de l'opérateur Deutsche Bahn), quelques opérateurs de proximité et un département du groupe Bouygues. Pour les voyageurs, on retrouve l'activité TGV de la SNCF, Eurostar (filiale de la SNCF) pour les liaisons entre le Royaume-Uni, la France et la Belgique et depuis fin 2011, Trenitalia-Véolia-Transdev entre la France et l'Italie.

Les activités concédées recouvrent les trains d'équilibre du territoire (TET) pour les liaisons nationales ainsi que les trains express régionaux (TER) et les trains sous convention du Syndicat des transports d'Île-de-France (RER et Transilien) au niveau régional. Le transport régional de voyageurs est assuré jusqu'en 2019 (date limite fixée par la Commission européenne pour l'ouverture à la concurrence) par un opérateur unique, la SNCF, dans le cadre de contrats pluriannuels qui le lient aux régions et stipulent les conditions de l'offre de services (lignes exploitées, nombre de dessertes, gares desservies, tarif, etc.). À partir de 2019, et dès 2015 sous forme d'expérimentation, le marché du transport local de voyageurs sera ouvert à la concurrence. Plusieurs opérateurs pourront œuvrer dans une même région, selon le principe de l'allotissement. Afin de réduire la barrière à l'entrée que constitue le poids des investissements en matériel ferroviaire, un transfert de propriété du matériel roulant, de la SNCF aux régions, est amorcé depuis plusieurs années.

IV.2 - Les activités du transport ferroviaire

IV.2.1 - Les activités caractéristiques du transport ferroviaire

IV.2.1.1 - Les services de transport ferroviaire

- Le transport de marchandises :

Le transport ferroviaire de marchandises correspond à l'activité « Transport ferroviaire de fret » (46.20Z). Il s'agit de fret interurbain, urbain et suburbain. Dans cette activité, le transport national et international à longue distance est compté au même titre que le transport de proximité (opérateurs ferroviaires de proximité appelés OFP). L'activité exercée au sein des ports est également comprise.

[27] À partir de 2014, les deux entités RFF et SNCF seront rapprochées autour d'un groupe ferroviaire unique, dont le noyau commun aux deux acteurs sera le gestionnaire d'infrastructures unifié (GIU), regroupant SNCF Infra et la Direction de la circulation ferroviaire (groupe SNCF) et RFF.

- Le transport de voyageurs :

Le transport ferroviaire de voyageurs correspond :

- au transport ferroviaire interurbain de voyageurs (49.10Z). À savoir, le transport ferroviaire de voyageurs sur un réseau de grandes lignes (à grande vitesse ou « classique ») et le transport interurbain de passagers par chemin de fer (TER et Transilien) ;
- à l'exploitation de voitures-lits et de voitures-restaurants dans le cadre d'une exploitation intégrée par les compagnies de chemin de fer.

Les TER, s'ils sont essentiellement utilisés dans une logique de déplacement domicile-travail, se distinguent néanmoins des transports collectifs urbains. En effet, ils utilisent très souvent les mêmes infrastructures ferroviaires que les réseaux interurbains (grandes lignes) contrairement au réseau express régional d'Île-de-France qui possède généralement ses propres voies. De plus, les TER ne possèdent pas de tronçons suburbains et ont leur terminus dans la gare principale de l'agglomération qu'ils desservent sans traverser les villes et sans point de contact avec le réseau de TCU, ailleurs que dans la gare. Le Transilien fait office de TER dans la région d'Île-de-France et est classé avec le TER dans le transport ferroviaire.

En revanche, le « Transport ferroviaire urbain et suburbain de voyageurs » (49.31.10Z) qui recouvre le métro, le tramway, et le réseau express régional (RER) d'Île-de-France, est théoriquement exclu du transport ferroviaire. En effet, dans les comptes des transports, ce dernier est en théorie considéré comme relevant des transports en commun urbains compte tenu de la forte densité urbaine dans laquelle il opère, de la faible distance entre chaque arrêt et du type de déplacement qu'il permet. Néanmoins, le réseau RER en Île-de-France n'est que partiellement exploité par la RATP, la majeure partie du réseau l'étant par la SNCF. Le compte satellite ne dispose pas du moyen de ventiler, dans les dépenses réalisées par la SNCF, celles relatives au Transilien, qui relèvent clairement d'une logique de transport ferroviaire, et celles relatives au RER, qui s'inscrivent dans une logique de transport collectif urbain. Le choix a donc été fait de classer la partie du réseau RER exploitée par la SNCF en transport ferroviaire et celle exploitée par la RATP, en transport collectif urbain.

IV.2.1.2 - La gestion des infrastructures ferroviaires

Depuis la séparation en 1997 des activités de gestion d'infrastructures et de transport, la gestion des infrastructures ferroviaires est devenue pour l'essentiel un service externalisé, donnant lieu à péage.

La nomenclature d'activités, internationale comme française (NAF) est assez peu détaillée dans le domaine des activités auxiliaires de transport terrestre. Dans la NAF, l'ensemble des activités auxiliaires de transport terrestre est regroupé dans le poste 52.21Z. Dans la classification des produits, plus détaillée, l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire est une partie de l'activité des services auxiliaires de transports ferroviaires. Elle appartient au poste « Autres services auxiliaires des transports ferroviaires » (52.21.19) mais n'en constitue pas non plus la totalité.

Il existe deux types d'infrastructures : les infrastructures linéaires et les infrastructures terminales.

Les infrastructures linéaires constituent un ensemble qui comprend l'emprise des voies (y compris talus et ouvrages d'art) et les travaux de génie civil. Les superstructures comprennent les voies elles-mêmes (ballast et rails), les superstructures hors voies (les caténaires, les réseaux d'alimentation électrique, la signalisation, les réseaux de communication spécifiques), les centres de maintenance et les postes de commandement.

L'activité liée aux infrastructures terminales comprend les services en gare, de voyageurs ou de fret, relatifs à l'activité de transport elle-même : les quais et leurs installations, la gestion des flux de trains en gare, l'interconnexion avec d'autres modes de transport. Les services tels la billetterie et les consignes font partie des autres services auxiliaires.

Le compte satellite ne recense pas de dépense courante directe en infrastructures ferroviaires hormis les transferts (subventions de fonctionnement au gestionnaire d'infrastructures) car aucun agent hors de la sphère transport ne réalise directement des dépenses courantes en infrastructures ferroviaires. Le paiement de l'usage du réseau est en partie et implicitement compris dans le prix du billet

payé à l'opérateur, qui lui-même rémunère le gestionnaire d'infrastructures. Néanmoins, du fait de la séparation du gestionnaire d'infrastructures et des opérateurs ferroviaires, le compte isole le montant qui rémunère l'entretien des infrastructures, au sein de la dépense courante ferroviaire. Dans le passé, lorsque le gestionnaire d'infrastructures n'était pas juridiquement et comptablement séparé de l'opérateur historique, le compte du transport imputait une dépense en péages en estimant des péages fictifs[28], afin de dégager une dépense courante d'infrastructures.

IV.2.1.3 - Les services auxiliaires de transport ferroviaire

Les activités de tutelle recouvrent la partie hors activités d'exploitation directe (*voir supra La gestion des infrastructures ferroviaires*) du poste « Tutelle des affaires de transport et de communications » (84.13.14). Elles consistent en activités régaliennes d'administration, planification, réglementation, supervision, études et recherche. Elles sont exercées directement par le ministère en charge du transport, par des établissements publics (tels l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), dont le budget est compris dans la dépense courante publique via le programme budgétaire « Infrastructures et services de transport ») ou par des autorités administratives indépendantes (telles l'autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf), pour laquelle le budget est intégré dans la dépense de transport via les redevances payées à RFF et qui servent à le financer).

Les autres activités auxiliaires regroupent des services divers, liés aussi bien aux infrastructures qu'aux services de transport :

- les services de poussage et de remorquage ferroviaire (52.21.11), par exemple entre terminaux ou embranchements particuliers. Ils appartiennent au transport de marchandises. Ils sont classés dans les activités auxiliaires car les acteurs qui y opèrent ne sont pas considérés comme des transporteurs, n'étant pas responsables, auprès du client, de la marchandise qu'ils transportent ;
- les services (appartenant au 52.21.19) de billetterie, réservation, information, salle d'attente, consigne et autres services en gare. Ils appartiennent au transport de personnes. Ces services sont essentiellement fournis par les opérateurs ferroviaires (billetterie) et par les gestionnaires d'infrastructures terminales (information en gare) mais peuvent éventuellement être délivrés par des tiers opérateurs hors transport (agences de voyages).

Les services exploités en gare sans lien direct avec le transport de passagers (redevances domaniales et commerciales de publicité ou de location d'espace) en sont exclus car ils constituent des revenus d'activité ne relevant pas du transport et ne rentrent donc pas dans la dépense de transport. Constituant un revenu des entreprises de transport, ils participent tout de même à l'équilibre des comptes du transport ferroviaire.

IV.2.1.4 - Le compte propre

Le compte satellite des transports n'estime pas de dépense de transport pour compte propre dans le transport ferroviaire. Le seul transport ferroviaire non commercialisé est le transport de service, c'est-à-dire de l'autoconsommation de transport pour les besoins de la production (transport de personnel ferroviaire dans le cadre de leur activité professionnelle, transport de matériels et machines). Ces transports ne sont pas produits pour d'autres acteurs que les transporteurs eux-mêmes et leur coût est inclus dans la valeur des prestations fournies aux clients du transport ferroviaire.

IV.2.2 - Les activités connexes du transport ferroviaire

Ces activités concernent la sécurité des transports de voyageurs.

La fonction de police des transports ferroviaires est assurée par la police ferroviaire. Dans la classification des produits française, elle est incluse dans le poste « Services de police » (84.24.11), aux côtés des services de police de la route. Elle fait partie, comme ces derniers des forces de police spécialisées. Ces services regroupent :

[28] Les comptes 1992 et 1996 ont estimé, sur la base de données SNCF, les péages fictifs que SNCF aurait versés à un gestionnaire d'infrastructures si celui-ci avait été une entité distincte. Le compte 1998 et les comptes postérieurs à 2005 disposent directement des montants des péages par les versements de l'opérateur à RFF. La rétribution de l'usage des gares par les opérateurs ferroviaires est mesurable par la rémunération d'accès aux gares perçue par la branche Gares & Connexions de la SNCF. À partir de 2014, l'intégration, des différentes entités responsables des infrastructures (RFF, SNCF Infra, Direction de la circulation ferroviaire) au sein d'une direction unique (« SNCF Réseau ») rendra de nouveau l'exercice indispensable.

- les prérogatives de la Direction centrale de la police aux frontières (DCPAF), direction spécialisée de la police nationale en charge principalement de la sécurité aérienne mais également du contrôle des flux ferroviaires et maritimes. Cette activité est axée principalement sur les transports transfrontaliers ;
- la police régionale des transports, de la Sous-direction régionale de la police des transports (SDRPT), sous l'autorité de la préfecture de police de Paris. Elle est chargée de la sécurité des transports en commun de l'Île-de-France (le Transilien pour la partie ferroviaire des transports en communs).

Si le premier service ne concerne pas la surveillance et la sécurité particulière des transports ferroviaires, le second service à vocation à être intégré comme activité connexe du transport ferroviaire. Il n'est toutefois pas intégré dans le compte satellite en base 2005 ; il devrait l'être dans la prochaine base du compte.

Par contre, la sécurité dans les transports ferroviaires nationaux et régionaux est assurée en grande partie de manière marchande par l'opérateur de transport lui-même (Sûreté ferroviaire de la SNCF par exemple). Les coûts de cette partie marchande sont inclus dans la dépense nationale en transport ferroviaire. En revanche, les dépenses d'investissement relatives à cette activité sont extraites de la dépense globale d'investissement.

Toutes ces activités connexes sont rattachées au transport de voyageurs.

IV.3 - La dépense courante en transport ferroviaire par financeur

La dépense nationale courante de transport ferroviaire est de 18,1 Md€ en 2010 ; elle est financée par les ménages (32 %), les entreprises (30 %) et les administrations publiques (38 %).

Tableau 16 : la dépense courante en transport ferroviaire

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Ménages	4 810	5 726	5 732
Entreprises	5 191	5 778	5 451
APU	6 278	6 304	6 914
Total	**16 278**	**17 808**	**18 097**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

IV.3.1 - Les ménages

En 2010, les ménages ont réalisé, 5,7 Md€ de dépenses, TVA comprise[29] et nettes des remboursements employeurs, pour emprunter les trains grandes lignes, les TER ou le réseau Transilien. Les dépenses correspondant à ces deux derniers ensembles sont en partie estimées car une grande partie des voyageurs utilise des abonnements qui ouvrent droit à un service multimodal TCU/fer. En effet, en Île-de-France, les abonnements incluant l'utilisation du Transilien ouvrent aussi l'accès aux réseaux Optile et RATP. Le partage de la valeur de ces abonnements entre ferroviaire et TCU se fait au prorata des rémunérations des différents opérateurs (Optile et RATP, opérateurs de TCU et SNCF, opérateur ferroviaire) par le Stif. En province, un abonnement TER permet, dans certaines régions, de fréquenter en complément deux réseaux de TCU, un réseau dans la ville de résidence, un autre dans la ville de l'activité professionnelle. Dans sa version actuelle, le compte satellite ne ventile pas ces dépenses d'abonnement de province entre les deux modes et les affecte en intégralité au ferroviaire.

[29] La TVA sur le transport ferroviaire de personnes s'applique au taux réduit (5,5 % entre 2005 et le 1er janvier 2012, 7 % entre le 1er janvier 2012 et le 1er janvier 2014).

Les ménages ne financent qu'une partie de leur transport. Les abonnements mensuels ou annuels de transport en commun des salariés d'Île-de-France entre leur domicile et leur lieu de travail sont pris en charge à hauteur de 50 % par l'employeur depuis 1982. La prise en charge de la moitié des abonnements a été étendue en 2009 à l'ensemble de la France[30]. Il s'agit d'un remboursement effectué directement par les entreprises auprès des ménages. Dans le compte satellite, ces remboursements, estimés à 0,5 Md€ en 2010, sont déduits de la dépense des ménages et intégrés dans la dépense des entreprises contrairement au cadre central des comptes nationaux qui les considère comme dépense des ménages assortie d'un supplément de rémunération pour la couvrir.

Tableau 17 : la dépense courante des ménages en transport ferroviaire

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Grandes lignes (Corail, Intercités)	3 085	3 610	3 695
TER	1 027	1 336	1 219
Transilien	698	780	818
Total	**4 810**	**5 726**	**5 732**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

IV.3.2 - Les entreprises

La dépense des entreprises en transport ferroviaire comprend leurs achats de services de transport de voyageurs pour leurs employés, que ce soit pour le transport de leurs personnels dans le cadre de leurs missions professionnelles ou au titre du remboursement des abonnements domicile-travail et leurs achats de fret ferroviaire.

Elle s'élève à 5,4 Md€ en 2010, bien moins qu'en transport maritime (10,5 Md€) ou aérien (6,9 Md€).

Les entreprises ont dépensé 2,7 Md€ en services de transport de voyageurs en 2010[31], essentiellement pour des voyages professionnels, mais aussi pour les 0,5 Md€ consacrés aux remboursements partiels aux ménages de la fraction du titre de transport correspondant à l'utilisation, sous forme d'abonnement, du TER et du Transilien[32].

En 2010, les entreprises dépensent en fret ferroviaire un montant estimé à 1,4 Md€.

[30] L'article 20 de la loi de financement de la Sécurité sociale pour 2009 a généralisé à toute la France la possible prise en charge par l'employeur d'une partie des frais d'abonnement à un service de transport en commun engagés par les salariés au titre des trajets réalisés entre leur domicile habituel et leur lieu de travail ; les trajets concernant le mode ferroviaire sont ceux effectués en Transilien (en Île-de-France), en TER (en région) ou en train grande ligne, dès lors qu'ils sont effectués dans le cadre d'un abonnement. La prise en charge est fixée à 50 % du coût de l'abonnement, sur la base des tarifs de 2nde classe.

[31] La TVA sur les transports de personnes (taux réduit) n'est pas déductible. Le montant de services acquis par les entreprises est donc donné TVA comprise.

[32] La clef de répartition qui sert à la ventilation des recettes du Stif, entre TCU et Transilien (fer), est appliquée au montant total des remboursements employeurs en Île-de-France - montant estimé par le Stif - pour obtenir un montant de remboursements relatif au seul Transilien. L'estimation du taux global de remboursement par les employeurs en région des abonnements TER s'appuie sur le taux global de remboursement des abonnements d'Île-de-France. Le remboursement d'abonnements sur des trajets grandes lignes, plus marginal, n'est pas pris en compte dans la base 2005 du compte satellite.

Tableau 18 : la dépense courante des entreprises en transport ferroviaire

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Transport de voyageurs	2 250	2 817	2 680
Fret	1 684	1542*	1068*
Versement transport Transilien	1 020	1 158	1 205
Remboursement abonnements salariés (TER, Transilien)	237	261	498
Total	**5 191**	**5 778**	**5 451**

** Données 2008 et 2010 incomplètes car élaborées uniquement de l'Epic Fret SNCF. En 2010, le chiffre d'affaires hors taxes du secteur 49.2 de la NAF 2008 « Transport ferroviaire de fret » s'élève à 356 M€ hors Fret SNCF et y compris VFLI, propriété de SNCF Participation. Les données révisées seront accessibles à l'occasion de la publication du rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation 2013.*

SOeS, Compte satellite du transport

IV.3.3 - Les administrations publiques (APU)

En 2010, les APU financent le transport ferroviaire à hauteur de 6,9 Md€. Cette contribution s'est accrue de 700 M€ entre 2005 et 2010 avec une sensible modification de la répartition entre l'État et les régions : les collectivités locales finançaient 3,2 Md€ contre 3,0 Md€ pour l'État en 2005. Elles ont nettement accru leur participation, qui atteint 4,2 Md€ en 2010, alors que celle de l'État recule (2,7 Md€ en 2010).

IV.3.3.1 - Les différentes opérations

La dépense courante des administrations publiques (APU) pour le transport ferroviaire s'exerce de trois façons :

♦ les subventions sur produits (5 171 M€ en 2010) :

La fourniture aux usagers, par les opérateurs ferroviaires, de services à un prix inférieur au coût de production de ces services est rendue possible par l'intervention publique. Les administrations publiques financent les opérateurs ferroviaires en complément des contributions tarifaires privées des usagers. Ce type de financement, souvent désigné sous les termes de « contribution à l'exploitation des services » ou « compensation tarifaire », s'interprète comme une subvention sur les produits dès lors qu'il est fonction de la quantité de service rendu. Entrent dans la catégorie des subventions sur produits :

- les contributions des régions et du Stif pour la région Île-de-France, déterminées dans des contrats fixant une quantité et une qualité de service (4,7 Md€), aussi bien avec le gestionnaire d'infrastructures qu'avec l'opérateur[33]. L'État, pour sa part, contribue aux trains d'équilibre du territoire (TET, 0,2 Md€) étant autorité organisatrice (AO) sur ce réseau ;

[33] Les régions et le Stif sont autorités organisatrices (AO) du transport ferroviaire à vocation régionale sur leur territoire. Ils réservent un certain nombre de sillons sur le réseau ferroviaire auprès du gestionnaire d'infrastructures : 1,5 Md€ au total versé au gestionnaire d'infrastructures (RFF) par le Stif pour le Transilien et par l'État pour le compte des régions. Par ailleurs, les régions (2,2 Md€) et le Stif (1,2 Md€) rémunèrent les services rendus par l'opérateur (SNCF) dans le cadre des contrats conclus avec lui. Ce sont donc 3,4 Md€, y compris TVA, qui sont versés au total à la SNCF. Ce dernier montant comprend la rémunération du service rendu par les opérateurs en terme de transport scolaire (titres spécifiques, dessertes supplémentaires).

- les bonus/malus liés à la qualité de service, versés par les AO à l'opérateur dans le cadre de l'application du contrat. L'observation annuelle ex-post de la qualité de service rendu (ponctualité, satisfaction des usagers) donne lieu à un ajustement à la hausse ou à la baisse de la contribution principale de l'AO[34] ;
- la contribution de l'État (194 M€) relative aux tarifs spéciaux pour la presse (5 M€) et les militaires (189 M€) sur les TET. La contribution de l'État relative aux tarifs militaires sur les TER (19 M€) n'est pas encore prise en compte en base 2005 ;
- les compensations pour recettes tarifaires plus faibles que prévues : dans le cas du Transilien en Île-de-France, le Stif prend en charge une partie du différentiel en cas de non réalisation du montant global de recettes ;.

♦ les subventions d'exploitation (1 300 M€ en 2010) :

Elles sont destinées à soutenir le niveau d'offre de services de transport en maintenant un certain niveau de rentabilité pour l'exploitant. Elles peuvent, par exemple, combler des coûts fixes ou des coûts d'entretien du capital productif et n'ont pas, a priori, de lien direct avec la quantité de service produite, contrairement aux subventions sur produits.

L'État verse 950 M€ de subventions d'exploitation à RFF en 2010[35] et 40 M€ de subventions à l'activité grandes lignes de la SNCF.

Le Stif verse 310 M€ à l'activité Transilien en Île-de-France.

L'activité TER ne reçoit pas de subventions d'exploitation mais uniquement des subventions sur produit et des aides pour les tarifs spéciaux ;

♦ les transferts sociaux en nature (440 M€ en 2010) :

Ces transferts s'ajoutent aux subventions sur produits. Dans leur principe, les subventions sur produits abaissent, de manière transparente pour les utilisateurs, le prix du transport pour l'intégralité des usagers. Les transferts sociaux complètent ce mécanisme pour des catégories spécifiques d'usagers[36].

Le versement des transferts sociaux en nature par les administrations publiques peuvent emprunter deux circuits : soit un remboursement direct au ménage d'une fraction de son abonnement, soit un versement à l'opérateur du montant complémentaire du reste à charge du ménage.

Les remboursements par les départements, les régions et l'État, des titres de transport à destination de ces catégories sociales spécifiques sont considérés comme des transferts sociaux en nature.

Pour le TER, le montant remboursé au titre des transports ferroviaires régionaux est de 370 M€ en 2010. Il est versé par les régions à la SNCF, l'État finançant partiellement les régions à travers une dotation pour compensation de tarifs sociaux, suite à la délégation de compétences à celles-ci pour le transport ferroviaire régional en 2002.

---

[34] Les contrats de service des TER et Transilien incluent des clauses incitatives pour la qualité du service. L'observation de la réalisation d'une qualité de service supérieure à celle attendue en moyenne par le contrat déclenche le versement d'une somme à l'opérateur. Ce versement s'interprète donc comme une subvention additionnelle sur produit. Dans le cas du malus, il s'agit symétriquement d'un ajustement à la baisse de la subvention contractuelle sur produit.

[35] Par la suite, ce montant sera amené à diminuer, la subvention d'exploitation étant partiellement intégrée dans la redevance d'accès payée à RFF donc reclassée en subvention sur produit.

[36] Le remboursement par les administrations publiques d'une partie ou de l'intégralité du montant des titres de transport de certaines catégories sociales (chômeurs, bénéficiaires d'un minimum social, handicapés, étudiants, retraités, familles) concernées par un « risque » au sens de la sécurité sociale (« risque » vieillesse, revenu, familial) est ainsi considéré comme un transfert social et non comme une compensation tarifaire. Le ciblage de catégories spécifiques, déterminées selon des critères sociaux, est ce qui distingue ces versements des compensations tarifaires : la compensation tarifaire professionnelle liée aux tarifs presse et militaire n'est pas un transfert social bien qu'il s'agisse en l'espèce de traiter spécifiquement une partie de la population.
Le remboursement est dit « en nature » car il est équivalent à la livraison à titre gratuit, par l'administration publique, d'un service de transport à l'usager. Il s'oppose aux prestations en espèces (minimum vieillesse par exemple), pour lesquelles le bénéficiaire est libre de l'utilisation du montant qui est versé.

Pour les trains grandes lignes, les montants remboursés par l'État représentent 70 M€.

Tableau 19 : la dépense courante des administrations publiques en transport ferroviaire

En millions d'euros

	2005	2008	2010
État	3 035	2 434	2 716
Régions hors IdF	1 940	2 346	2 578
Stif	1 303	1 523	1 620
Total	**6 278**	**6 304**	**6 914**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

IV.3.3.2 - Les contributions des différentes administrations

♦ l'État :

Jusque dans les années 1990, l'État finançait l'ensemble du transport ferroviaire : fret comme voyageurs, grandes lignes comme lignes régionales, fonctionnement comme investissement. Depuis les années 2000, l'État s'est progressivement recentré sur le soutien aux infrastructures ferroviaires, essentiellement locales et a cessé de subventionner spécifiquement le TGV et le fret.

L'essentiel de son financement en 2010 (2,4 Md€ sur 2,7 Md€) est destiné à RFF, gestionnaire d'infrastructures : l'État assume pour le compte des régions, à hauteur de 1,4 Md€, les redevances d'accès qu'elles doivent acquitter auprès du gestionnaire d'infrastructures en tant qu'autorités organisatrices. Il verse une subvention directe de 950 M€ à RFF pour les charges globales d'infrastructures.

L'État verse à la SNCF une subvention beaucoup plus faible (276 M€) au titre des trains interurbains pour lesquels il est autorité organisatrice (ex-intercités, désormais trains d'équilibre du territoire).

Enfin, l'État verse 40 M€ de subventions de fonctionnement à l'opérateur.

♦ les collectivités territoriales (régions, Stif)

Les régions et les départements ont une dépense totale de 4,2 Md€, dont 2,6 Md€ en province (régions uniquement) et 1,6 Md€ en Île-de-France (régions et départements).

Les régions, en tant qu'autorités organisatrices (depuis 2002 et la mise en application de la loi SRU (Solidarité et renouvellement urbains de 2000), rétribuent la SNCF pour un service dont les termes (volume, fréquence, etc.) sont définis dans des contrats pluriannuels. L'organisation avec un opérateur unique prendra fin en 2019. Une phase d'expérimentation est prévue à partir de 2015 pour valider le principe du découpage de chaque région en lots et permettre l'évaluation de l'impact de l'ouverture à la concurrence sur la qualité globale du service rendu ainsi que sur les prix.

La dépense courante en infrastructures

La dépense courante en infrastructures s'élève à 6,5 Md€ en 2010, soit plus du tiers de la dépense courante, alors que pour la route, les infrastructures comptent pour 10 % de la dépense courante. Seul le mode fluvial dépasse cette proportion, avec près de la moitié de la dépense dévolue aux infrastructures.

La dépense courante d'infrastructures ferroviaires comprend l'entretien des voies, des embranchements et interconnexions, des ouvrages d'art mais également les systèmes de signalisation, les caténaires et stations électriques d'alimentation et les passages à niveau. Elle comprend aussi l'entretien des quais de gare et les tunnels piétons sous les voies, également propriété de RFF. En revanche, les dépenses relatives à l'entretien des bâtiments des gares (le plus souvent propriété de la SNCF) ne sont pas prises en compte dans l'infrastructure mais dans les « Investissements divers ».

L'entretien des infrastructures ferroviaires est coûteux car elles comportent une grande proportion de linéaire subissant une usure importante et de fortes contraintes de sécurité. De ce fait, en matière d'infrastructures, la dépense *courante* est supérieure à la dépense d'*investissement* elle-même.

La dépense courante d'infrastructures ferroviaires se compose :

- de subventions d'exploitation de l'État qui verse une subvention à RFF (0,95 Md€ en 2010) ;
- de rémunération du gestionnaire d'infrastructures, par les opérateurs/organisateurs de transport : SNCF pour un montant de 4,2 Md€ et par les AO (les régions et le Stif en IdF) pour 1,4 Md€. Dans le compte satellite, cette rémunération ne s'ajoute pas à la dépense des financeurs de la dépense courante : elle consiste en une des affectations de la dépense courante de transport, qui est à l'origine de son financement. Depuis 2008, les redevances d'infrastructures versées à RFF sont en forte croissance. Ces hausses tiennent à un trafic passager toujours plus dense et au vieillissement de certaines installations qui nécessitent des entretiens réguliers et coûteux. Elles répondent également à un souci d'équilibre comptable du système.

IV.4 Les dépenses d'investissement

IV.4.1 - Les investissements

Les investissements comprennent :

- les investissements en matériel ferroviaire. ;

- les investissements dans l'infrastructure ferroviaire proprement dite. Les actifs non produits comme les terrains entrent dans la dépense d'investissement à côté de la formation brute de capital fixe ;

- les investissements dans les services auxiliaires des gares et tous les services de billettique, en gare ou à distance, classés en « Autres investissements ».

Les investissements en transport ferroviaire sont de l'ordre de 6,7 Md€ en 2010. Le transfert de propriété du matériel roulant de la SNCF aux régions, entamé depuis plusieurs années, se concrétise de manière croissante par des investissements directs des régions en matériel ferroviaire[37].

[37] Les trains acquis par les régions ne rentrent plus comme actif fixe dans les comptes de la SNCF mais comme actif de concession. Les régions en sont alors juridiquement propriétaires tout en s'engageant à payer à l'opérateur à la fin du contrat de concession, la partie qui n'aurait pas été subventionnée, en valeur nette (des amortissements).

Tableau 20 : la dépense d'investissement en transport ferroviaire

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Matériel de transport	1 513	2 243	1 946
Infrastructures	2 347	2 958	3 227
Autres investissements	928	1 162	1 498
Total	**4 788**	**6 363**	**6 671**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

IV.4.1.1 - L'investissement en matériel de transport

L'investissement en matériel représente avec 1,9 Md€ en 2010, 29 % du montant total des investissements ferroviaires. Ce matériel est acquis par les entreprises ferroviaires de fret et voyageurs elles-mêmes mais également par des sociétés de location. Faisant l'objet de contrats de longue durée, le matériel des sociétés de location est affecté, à l'investissement des entreprises ferroviaires

Le matériel roulant ferroviaire présente plusieurs particularités :

- il est lié à ses infrastructures : tous les modèles de trains ne peuvent pas circuler sur une même voie[38]. De plus, une usure avancée des trains (des chariots roulant notamment) induit une attrition anormale des voies ;

- il nécessite une certaine homogénéité : la présence sur un sous-réseau de machines trop différentes rend impossible le fonctionnement en unités multiples. De plus, un matériel vétuste, outre des frais d'entretien alourdis comme pour tout type de matériel, présente un risque de perturbation de l'ensemble du trafic à l'occasion d'une panne en cours de circulation. En outre, la maintenance elle-même nécessite des infrastructures spécifiques branchées au réseau, que le nombre de modèles et de générations contribue à rendre plus complexes et coûteuses. La recherche d'homogénéité du parc roulant incite donc à des renouvellements par vagues. Des séries de données plus longues que celles disponibles à l'heure actuelle diront si des cycles d'investissement sont retrouvés dans les chiffres, avec des pics de plusieurs années (4 à 8 ans) correspondant aux commandes.

L'investissement en matériel de transport a une durée de vie relativement longue : la durée d'amortissement approximative d'une motrice, de wagons ou de voitures est supérieure à une trentaine d'années ; il s'avère souvent viable de rénover une partie du parc (rénovation de l'équipement intérieur des voitures de voyageurs) pour souscrire à des impératifs de confort ou de sécurité. Ces opérations de rénovation complète du train sont considérées comme de l'investissement.

IV.4.1.2 - L'investissement en réseau ferré

L'investissement en infrastructures (3,2 Md€ en 2010) représente plus de la moitié des investissements du transport ferroviaire. 60 % sont destinés au réseau principal hors LGV.

Depuis 2005, le montant annuel des investissements sur le réseau Île-de-France a été multiplié par deux, celui sur les réseaux principaux hors LGV par 1,7[39].

---

[38] Ceci constitue une contrainte lourde pour les infrastructures ferroviaires car leur construction doit permettre à un nombre élargi de modèles de circuler, notamment à l'heure de l'obligation d'ouverture à la concurrence à l'échelle internationale. Inversement, les infrastructures existantes imposent des choix technologiques au matériel : celui-ci devra par exemple être bi – voire tri-tension - pour pouvoir circuler avec des alimentations de tensions différentes.

[39] Comme dans tout le compte satellite, les montants et leurs évolutions sont mesurés en valeur courante et non en volume.

Tableau 21 : la dépense d'investissement en infrastructures ferroviaires

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Réseau Île-de-France	239	298	470
Réseau prinipal hors LGV	1 092	1 911	1 904
Réseau LGV	1 017	749	853
Total	**2 347**	**2 958**	**3 227**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

IV.4.2 - Le financement des investissements

IV.4.2.1 – Le matériel de transport

Le financement du matériel roulant pour le transport de voyageurs, était réalisé par la SNCF avant 2002. Depuis, il est, de manière croissante, à la charge des autorités organisatrices, donc des régions pour le TER, du Stif pour le Transilien et de l'État pour les trains d'équilibre du territoire. Dans les années 2000, les régions ont accru leur part dans le modelage du service ferroviaire (dessertes, cadences, etc.). Elles augmentent maintenant leur part dans le parc de véhicules en vue de l'ouverture du marché à la concurrence : les opérateurs potentiels exploiteront le matériel roulant et n'auront pas à l'acquérir pour rentrer sur le marché.

IV.4.2.2 – Les infrastructures

Les subventions s'élèvent à 3,2 Md€, dont 2,2 Md€ à destination de RFF.

Les subventions au gestionnaire d'infrastructures (RFF) proviennent de l'État pour 1,2 Md€, des régions pour 0,5 Md€. Les projets de développement du réseau ferré, LGV comme lignes classiques, impliquent les collectivités locales à tous les échelons. Les départements et communes participent à l'effort d'investissement (respectivement 116 M€ et 70 M€ en 2010 versés à RFF pour les projets en cours).

Un certain nombre de grands investissements sont maintenant réalisés au travers de contrats en partenariat public-privé (PPP).

Le partenariat public-privé (PPP)

Le PPP est une modalité, à la disposition de l'autorité publique, de production d'équipements et/ou services propres visant à concourir à la réalisation du service public. Elle se distingue du marché public classique par le transfert de la maîtrise d'ouvrage de l'équipement et/ou de l'exploitation du service. Dans ce cadre, l'autorité publique fait appel à des prestataires privés pour financer la production de l'équipement et/ou du service. Le cas échéant, le prestataire privé peut aussi avoir la charge des tâches de conception, d'entretien et d'exploitation. Le partenaire privé reçoit en contrepartie des différentes missions qui lui sont confiées, le droit de percevoir une redevance auprès des utilisateurs de l'équipement ou du service et/ou des concours publics de la part de l'autorité publique responsable du service public.

Les modalités contractuelles à la disposition des personnes publiques pour mettre en œuvre des PPP sont la délégation de service public, telle que définie par la loi n°93-122 du 29 janvier 1993, dite "loi SAPIN" et le contrat de partenariat de l'ordonnance n°2004-559 du 17 juin 2004. Les concours publics versés au partenaire privé peuvent prendre la forme de subventions d'investissement ou d'exploitation, dans le cas de la délégation de service public ou de loyers, dans le cas du contrat de partenariat.

Les PPP ne sont pas une nouveauté. En effet, les concessions, dont le plus ancien exemple remonte au canal de Craponne (concession octroyée à Adam de Craponne en 1554), ont été depuis longtemps largement utilisées pour développer le réseau ferroviaire français. Elles constituent des formes de partenariats entre secteurs public et privé.

Ainsi, dans le projet de financement de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA), le tronçon Tours-Bordeaux représente un investissement total de 7,8 Md€. Cette ligne à grande vitesse est réalisée dans le cadre d'un contrat de concession. Ce type de contrat, qui avec les contrats de partenariat forme la famille des PPP, transfère à LISEA (Ligne SEA), la société concessionnaire, le « risque trafic ».

Ce montant de 7,8 Md€ couvre l'ensemble des travaux de génie civil et ferroviaires jusqu'à la mise en service de la ligne en 2017. RFF (1 Md€), l'Etat et les collectivités locales (3 Md€) supportent plus de la moitié de l'investissement initial. Le reste (3,8 Md€ dont 0,7 Md€ sur fonds propre) est apporté par LISEA, Tout au long de la durée de concession, jusqu'en 2061, les entreprises ferroviaires qui utiliseront la LGV verseront une redevance à LISEA. Cette redevance lui permettra d'assurer la maintenance et le renouvellement des voies, le remboursement des emprunts contractés pour financer les travaux et la rémunération des capitaux investis par ses actionnaires.

IV.5 - La dépense totale en transport ferroviaire

En 2010, la dépense totale en transport ferroviaire est de 22,4 Md€ (après consolidation)[40].

Tableau 22 : la dépense totale en transport ferroviaire

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Ménages	4 810	5 726	5 732
Entreprises du secteur	3 237	4 480	4 302
Autres entreprises	5 191	5 778	5 451
APU	6 278	6 304	6 914
Total	**19 515**	**22 288**	**22 399**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

[40] DTT = DCT + DIT – capacité d'autofinancement.

Les entreprises (total des entreprises du secteur et autres entreprises) en sont les premières contributrices avec 9,8 Md€, dont 4,3 Md€ de dépenses d'investissement en matériel et infrastructures. Les administrations publiques contribuent à 6,9 Md€ de la dépense totale en ferroviaire en 2010, devant les ménages (5,7 Md€).

Les dépenses totales d'infrastructures s'élèvent à 8,2 Md€ (consolidées), dont 5,0 Md€ de dépenses courantes (nettes des bénéfices) et 3,2 Md€ d'investissements. L'effort total en infrastructures représente ainsi 37 % de la dépense totale (consolidée) en transport ferroviaire.

IV.6 - Les bénéficiaires monétaires du transport ferroviaire

Pour produire les services de transport, les gestionnaires d'infrastructures et les opérateurs ferroviaires acquièrent auprès des entreprises non financières (françaises ou étrangères) des biens et services divers pour 4,2 Md€ en 2010 : alimentation en électricité du réseau[41], fournitures diverses, travaux et prestation de services.

Les ménages bénéficient de 8,9 Md€ en rémunérations salariales.

Les sociétés financières perçoivent 3,4 Md€ de produits financiers des sociétés ferroviaires.

Les administrations publiques perçoivent 1,5 Md€ de taxes (dont plus de 0,3 Md€ de TVA) et d'impôts sur les bénéfices versés par les entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructures.

Le résultat net des entreprises de transport ferroviaire est de 0,3 Md€[42], en partie redistribué sous forme de dividendes et d'intéressement aux bénéfices.

L'écart du total des bénéficiaires (18,3 Md€) avec la dépense courante de transport ferroviaire (18,1 Md€) provient des produits financiers des entreprises de transport ainsi que du produit de la vente de biens et services annexes divers non comptabilisés par construction dans la dépense courante.

IV.7 - Les administrations publiques : dépenses totales et recettes

IV.7.1 - Les dépenses

Les administrations publiques dépensent au total 9,8 Md€ en 2010 dans le transport ferroviaire, dont 6,9 Md€ de dépenses courantes et 2,9 Md€ de dépenses en capital.

5,2 Md€ correspondent à des subventions sur produits assimilables à des achats de services auprès des sociétés ferroviaires, 0,4 Md€ correspond à des transferts sociaux (tarifs sociaux sur titres de transport), le reste consiste en subventions d'exploitation (1,3 Md€) et d'investissement (2,9 Md€).

[41] L'électricité réellement consommée par les trains est à la charge de l'opérateur. Le gestionnaire d'infrastructures prend à sa charge la déperdition d'énergie (effet Joule) dans le sous-réseau électrique dont il a la charge.

[42] Donnée 2010 incomplète car élaborée à partir des seules données des groupes SNCF et RFF.

IV.7.2 - Les recettes

Les recettes totales des APU liées au ferroviaire s'élèvent à 1,5 Md€ en 2010[43]. Elles proviennent principalement des impôts et taxes diverses payés par la SNCF (0,7 Md€) et par RFF (0,1 Md€).

La TVA sur les produits du trafic voyageurs (dont les voyages d'affaires pour lesquels la TVA n'est pas déductible) ainsi que sur les versements des autorités organisatrices (régions et Stif) à la SNCF apportent une recette de 0,7 Md€. Le dividende reçu par l'État de la SNCF (65 M€ pour l'exercice 2010) n'est pas spécifiquement retracé, dans les ressources des APU, par le compte satellite. Il est réputé être conservé par l'entreprise, de même que le reste du résultat net dont il est extrait.

[43] Le versement transport lié au ferroviaire (imputation au Transilien de 40 % du versement transport en Île-de-France) ne constitue pas une recette des administrations publiques puisqu'il est entièrement reversé à l'opérateur.

Chapitre V - Les transports collectifs urbains (TCU)

La dépense totale consacrée aux TCU est de 18,8 Md€ en 2010, dont 3,7 Md€ de dépenses d'investissement et 15,1 Md€ de dépenses courantes. Depuis 2005 et jusqu'en 2010, année du Grenelle 2, la dépense courante a progressé en moyenne annuelle de 4,7 %, alors que dans le même temps les dépenses courantes pour la route et pour le fer progressaient de moins de 3 % (respectivement 2,7 % et 2,1 %).
Les TCU, contrairement aux autres modes, correspondent à plusieurs techniques de transport et utilisent divers types d'infrastructures, la route et le fer notamment.
Les TCU sont financés collectivement : seul un tiers de la dépense courante provient directement des usagers, le reste étant financé par les administrations publiques et par les entreprises.

V.1 - Les spécificités des TCU

V.1.1 - L'organisation des TCU

Les TCU constituent une catégorie composite de transports et ne forment pas un mode de transport à proprement parler. En effet, cette catégorie regroupe des transports déployant des technologies et des infrastructures diverses : la route pour le bus, le rail pour le métro, le rail en site propre sur route pour le tramway, les transports guidés pour les funiculaires et les téléphériques urbains, le transport par eau pour les navettes fluviales ou maritimes, voire le câble pour les transports par câble (TPC). L'analyse du compte satellite s'émancipe des considérations technologiques en leur préférant un critère organisationnel : les transports en communs, quel que soit leur support, ont pour finalité de délivrer des services coordonnés de transport de proximité dans des zones à forte densité de population.

L'offre de transport en TCU est structurée géographiquement par réseau, chaque périmètre de transport urbain (PTU) possédant son réseau et chaque département mettant à disposition un réseau interurbain ou « départemental » d'autocars réguliers (AR).

En France, la loi d'orientation pour les transports intérieurs du 30 décembre 1982 (dite loi Loti) a confié aux autorités organisatrices de transports la mission de définir la politique de desserte et la politique tarifaire des transports. À l'échelle locale, les communes, ou plus souvent leurs regroupements, sont autorités organisatrices des transports urbains. Elles en assurent l'exploitation directe en régie ou plus souvent la délèguent à des sociétés privées. Elles participent à l'équilibre financier des services grâce notamment au versement transport prélevé sur la masse salariale des entreprises situées dans leur PTU.

Le compte satellite distingue trois catégories de réseaux :

- les réseaux de TCU de province (TCUP), correspondant aux PTU hors Île-de-France ;
- le réseau de transports en commun compris dans le PTU de la région Île-de-France. Le périmètre de transport urbain comprend l'ensemble des communes de cette région. Il fait l'objet d'une estimation séparée du fait de sa taille. Le réseau d'Île-de-France concilie, comme les réseaux de province, plusieurs modes de transports regroupés par commodité par exploitants. D'une part, les transports urbains et interurbains ferrés ou routiers assurés conjointement par la Régie autonome des transport parisiens (RATP) et par l'Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France (Optile). D'autre part, les transports ferroviaires interurbains assurés par la SNCF, dont le nom d'exploitation est « Transilien ». Ce réseau est en principe l'équivalent, en Île-de-France, du transport express régional (TER) exploité en région par la direction « Proximité » de la SNCF. Le Transilien est ainsi traité dans les comptes satellites avec le transport ferroviaire et non avec le TCU. Cependant, la dénomination « Transilien » recouvre en réalité deux types distincts de sous-réseaux car elle inclut 9 lignes de trains interurbains n'appartenant pas au réseau express régional (RER) d'une part et 5 lignes du réseau RER d'autre part. Ces dernières devraient être assimilées à du transport urbain, même si pour trois d'entre elles, elles sont exploitées en intégralité par la SNCF. Néanmoins, les sources de données du compte satellite ne permettent pas de valoriser séparément l'exploitation par la SNCF des lignes de trains de banlieue et des lignes de RER. Par conséquent, dans le compte, la

dépense relative aux lignes de RER exploitées par la SNCF, bien que relevant logiquement du TCU, n'est pas incluse dans la dépense en TCU mais dans celle du mode ferroviaire ;

- les réseaux d'autocar réguliers (AR) dits « transports départementaux ». Ils n'appartiennent pas à un PTU en particulier.

V.1.2 - Les infrastructures et le matériel des TCU

Les infrastructures et le matériel des TCU sont très variés : il peut s'agir de la route pour les autocars et les autobus, de parties de routes aménagées en site propre comme les voies de bus et les tramways, de voies ferrés dédiées (métros, RER), d'infrastructures portuaires fluviales pour les navettes fluviales ou encore de rails pour les funiculaires ou de câbles pour les téléphériques. Le coût en investissement des TCU est donc très variable, selon qu'il s'agisse ou non d'infrastructures lourdes.

V.1.2.1 - Les utilisateurs des TCU

Les uniques utilisateurs directs des TCU sont les ménages. Même si en tant qu'actrices de la dépense de transport elles ne figurent pas en tant que telles, les entreprises peuvent être considérées comme des utilisatrices indirects de ce mode de transport en tant qu'utilisatrices de la main-d'œuvre présente dans leur bassin d'emploi. À ce titre, elles s'acquittent d'une taxe assise sur leur masse salariale : le versement transport (VT)[44].

V.1.2.2 - Les conventions

Par convention, le transport par autocar appartient au mode route et non au mode TCU lorsqu'il ne fait pas l'objet d'une desserte régulière. Il s'agit alors de transport routier en commun de voyageurs. Un service de car qui fait quotidiennement un trajet Lille-Montpellier mais ne part pas si aucun voyageur n'est prévu n'est pas considéré comme du transport en commun mais du transport par route. À l'inverse, les services de cars départementaux, qui desservent des lignes fixes à horaire donné, sont considérés comme du TCU. En effet, ils s'effectuent en général sans réservation préalable, donc sans connaître a priori le nombre d'usagers qui vont emprunter le car sur ce service. L'unique exception est constituée des cars et bus à la demande qui s'insèrent dans un réseau de TCU. Ceux-ci sont classés dans le mode TCU car ils ne proposent « à la carte » et sur réservation qu'une fraction de leur mission courante, en complément au service TCU déjà existant (desservir un arrêt supplémentaire à la demande de certains usagers, en plus des arrêts classiques). Ils participent à l'offre de transports gérée par l'autorité organisatrice des transports (AOT) de la région.

Utilisation des infrastructures routières par les TCU

Concernant les infrastructures, les dépenses en infrastructures routières et l'utilisation qui en est faite sont, par convention, supposées destinées à et faite par le mode routier : la réfection d'une chaussée est une dépense destinée au mode routier, même si elle profite également aux TCU qui n'utilisent pas de sites propres (bus sans couloirs de circulation dédié). De ce fait, la dépense, courante et d'investissement, en infrastructures du mode TCU est légèrement sous-estimée.

V.2 - Les activités des TCU

Le mode des transports en commun urbains est une catégorie construite par le compte satellite, qui n'a pas de poste équivalent dans la nomenclature d'activités. Il est multimodal (au sens des modes « physiques » : route, fer, fluvial) et le compte satellite regroupe en théorie, pour le constituer, des activités ventilées par mode « physique » dans la nomenclature d'activités.

Néanmoins, la totalité des activités caractéristiques du transport collectif urbain considérées par le compte satellite sont, de fait, celles classées dans la nomenclature d'activités en « Transports terrestres ». Le transport en commun en mode fluvial est mentionné dans la nomenclature d'activités mais compte tenu de son faible poids, le compte satellite ne l'extrait pas du mode fluvial et ne le réintègre pas dans le transport en commun. Les infrastructures des TCU, comme celles de la route, peuvent ou non être payantes. Dans le cas où elles le sont, elles ne donnent pas nécessairement lieu à des péages dont les montants seraient directement observables : la plupart

[44] Chaque unité de production, en s'installant dans le périmètre d'un bassin d'emploi, accroît la congestion des réseaux de transport qui découle des flux quotidiens de travailleurs. L'utilisateur direct (le salarié-usager) paierait en quelque sorte les charges variables qu'il induit sur le réseau et l'employeur les charges fixes impliquées par la congestion supplémentaire qu'il apporte aux réseaux de transport locaux.

du temps, l'exploitant d'infrastructures et l'exploitant des services de transport ne forment qu'une seule et même entité (cas de la plupart des réseaux de métro par exemple).

V.2.1 - Les activités caractéristiques des TCU

V.2.1.1 - Les services de TCU

La nomenclature d'activités française de 2008 distingue les transports collectifs urbains selon le mode de rattachement de leur infrastructure :

- le « Transport ferroviaire urbain et suburbain de voyageurs » (49.31.10) :
- Il s'agit du transport ferroviaire urbain et suburbain de passagers et du transport de surface ou souterrain en site propre: notamment les réseaux de tramway, tram-train, métro et, en Île de France, le RER (assuré par la RATP) ;
- le « Transport routier régulier urbain et suburbain de voyageurs » (49.31.21) :
- Cette catégorie comprend le transport urbain et suburbain de passagers accessible à tous sur des lignes déterminées, avec arrêts multiples, conformément à un horaire préétabli, par autobus, autocars et trolleybus sur le territoire d'une commune ou d'une agglomération. Le transport scolaire est également inclus dans le 49.31.21 ;
- Le « Transport régulier urbain et suburbain de voyageurs, combinant plusieurs modes de transport » (49.31.22) :

Il s'agit du transport mixte de passagers, urbain et suburbain, accessible à tous et combinant plusieurs modes de transport (par exemple carte d'abonnement réseau) sur des lignes déterminées, avec des horaires réguliers[45].

IV.2.1.2 - La gestion des infrastructures

Les infrastructures de TCU ne sont pas utilisées directement par les utilisateurs ultimes du transport comme peut l'être la route : les entreprises et les ménages ne paient pas directement de péage. Les péages sont acquittés par les opérateurs de transport, comme pour le mode ferroviaire. En pratique, tant que l'ouverture à la concurrence n'est pas faite, ils ne correspondent pas à un flux monétaire réel : la gestion des infrastructures et la production des services de transport ne sont en général pas séparées et elles sont réalisées par une même entité (autorité organisatrice – AO - ou entreprise délégataire du service public).

Les services donnant potentiellement lieu à péage :

- l'exploitation des infrastructures ferroviaires, comprises dans le poste "Autres services auxiliaires des transports ferroviaires" (52.21.19). Une seule fraction des infrastructures ferroviaires appartient au TCU : celle supportant la circulation des trains du RER et des réseaux de métro ;
- l'exploitation des infrastructures de TCU en site propre à l'exclusion des réseaux de métro et RER (*compris dans le 52.21.19, voir supra*). Elle est comprise dans le poste "Autres services auxiliaires des transports routiers" (52.21.29). Elle comprend l'exploitation de la couche d'infrastructures superposée à la couche primaire de l'infrastructure routière : voies et caténaires de tramway, couloirs de bus. Certaines lignes de bus ou autocar empruntent des routes à péages. L'exploitation des routes à péages est néanmoins entièrement affectée au mode routier, l'utilisation de route à péage par des lignes de bus de TCU restant très marginale ;
- le service des gares de voyageurs. Ce service est découpé dans la nomenclature en deux modes physiques : d'une part, la route (52.21.21) auquel cas il est relatif au transport de voyageurs urbains et suburbains par autobus et tramway, et d'autre part, le fer (52.21.19), relatif au RER et métro.

[45] Certains transports et services connexes sont multimodaux : le tram-train par exemple concilie le mode routier (auquel se rattache le tramway) et le fer. La fourniture de titre de transport valable sur tout le réseau est un exemple de service connexe concernant simultanément plusieurs modes de transport. De même, les AO délivrent un service de coordination, planification et d'information. Ce service, considéré comme une activité de transport, et qui fait l'objet d'un financement, est par nature multimodal.

Les services d'infrastructures sans péage :

Les TCU sont partiellement utilisateurs de l'infrastructure routière, à péage ou non : autocars réguliers, bus, tramway ont pour support de déplacement les routes et voies urbaines. Les dépenses de l'infrastructure routière imputables à l'utilisation de la route par les TCU sont néanmoins affectées en intégralité au mode routier.

V.2.1.3 - Les services auxiliaires de TCU

Le stationnement de véhicules consiste, pour les TCU, en services de parc de stationnement correspondant aux dépôts recevant du matériel de transport (métro, tramway, bus et autocars) des entreprises de transport collectif. Il est réalisé en compte propre et sa valorisation est intégrée dans la production de services de transport.

Les activités de tutelle sont la partie hors exploitation du poste « Tutelle des affaires de transport et de communications » (84.13.14). Elle consiste en activités régaliennes d'administration, planification, réglementation, supervision, études et recherche. La plupart de ces activités sont prises en charge par les collectivités territoriales, par l'intermédiaire des autorités organisatrices dont les dépenses en transport, dépenses directes ou subventions, sont intégrées au compte satellite.

Les autres services auxiliaires sont les services de billetterie, réservation, information. Ces services sont découpés dans la nomenclature en deux modes physiques : la route (52.21.21) d'une part, auquel cas il est relatif au transport de voyageurs urbains et suburbains par autobus et tramway, et le fer (52.21.19) d'autre part, relatif au RER et métro.

V.2.1.4 - Le compte propre

Le transport collectif en compte propre consiste essentiellement en réalisation (ou en organisation sans réalisation et dans ce cas, il s'agit d'un service auxiliaire au même titre que l'affrètement) du transport domicile-travail par autocar[46].

L'unique service auxiliaire rendu en compte propre est le stationnement pour compte propre des entreprises de TCU. Il n'est pas isolé en tant que tel dans le compte satellite et sa valorisation est intégrée dans la production globale de services de transport collectifs urbains.

V.2.2 - Les activités connexes des TCU

La fonction de police des transports collectifs est incluse dans le poste « Services de police » (84.24.11) de la nomenclature et fait partie des forces de police spécialisées. Ces services sont rendus en Île-de-France par la police régionale des transports, de la Sous-direction régionale de la police des transports (SDRPT), sous l'autorité de la préfecture de police de Paris. Celle-ci est chargée de la sécurité des transports en commun de l'Île-de-France, aussi bien dans les transports en commun de surface que dans les réseaux de métro, le RER et le Transilien en mode ferroviaire.

Cette activité n'est pas mesurée dans la base 2005 du compte satellite du transport.

Par ailleurs, les activités connexes de la route (police municipale, éclairage) profitent également au transport collectif urbain mais le compte ne reventile pas ces dépenses entre la route, majoritaire, et le TCU.

Les sociétés de transport disposent de services privés de sécurité en sus de l'appui des forces régaliennes (Groupe de protection et de sécurisation des réseaux par exemple pour le réseau Île-de-France de la RATP). Les dépenses afférentes à ces services sont comptabilisées dans la dépense courante des usagers. Autant que le permet le niveau de détail des sources de données, les dépenses d'investissement relatives à cette activité sont extraites de la dépense globale d'investissement, puisque par définition les dépenses d'investissement ne portent pas sur les activités connexes (*chapitre I, paragraphe 4.2*).

[46] Dans ce cas, l'entreprise est exonérée du versement transport.

V.3 - La dépense courante en transports collectifs urbains par financeur

La dépense courante en TCU dépasse 15,1 Md€ en 2010. Les utilisateurs des transports contribuent à 32 % à cette dépense, une part équivalente étant financée par les administrations publiques. Les entreprises financent 36 % de la dépense courante, principalement par le biais d'un prélèvement spécifique sur les entreprises installées dans les PTU ainsi que par la participation des employeurs aux dépenses de transport des salariés.

L'agrégat de dépense courante (DCT en transports collectifs urbains) est théoriquement une dépense mixte, à la fois nationale (celle des résidents français uniquement) et intérieure (celle des résidents comme des non-résidents en infrastructures). La dépense d'infrastructures des non-résidents est constituée de la fraction de la dépense des touristes étrangers affectée au fonctionnement courant des infrastructures de TCU. Cette dernière dépense étant difficilement mesurable, le reste du monde ne figure pas parmi les financeurs de la dépense courante TCU, comme il peut l'être pour le mode routier et aérien.

Tableau 23 : la dépense courante en TCU

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Ménages	3 853	4 812	4 818
Entreprises	4 267	4 864	5 387
APU	3 891	4 825	4 919
Total	**12 011**	**14 500**	**15 124**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

V.3.1 - Les ménages

En 2010, les ménages ont dépensé 4,8 Md€ en transports collectifs. Il s'agit de la dépense nette des remboursements dont ils bénéficient :

- remboursements partiels des employeurs dans la région Île-de-France puis après 2009 dans les PTU de tout le territoire ;
- remboursements partiels ou totaux par les départements et régions pour des catégories spécifiques de la population : retraités, étudiants, chômeurs, familles nombreuses.

En général, le transport scolaire est totalement financé par les départements ou le bloc communal : ces administrations publiques locales disposent de leurs propres services de transport scolaire ou financent en totalité les sociétés de transport qui effectuent ce service par délégation[47].

Tableau 24 : la dépense courante des ménages en TCU

En millions d'euros

	2005	2008	2010
TCU Province	867	1 058	1 090
TCU IdF hors Transilien	1 764	1 943	2 081
TC départementaux	1 222	1 810	1 646
Total	**3 853**	**4 812**	**4 818**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

V.3.2 - Les entreprises

Les entreprises installées dans un PTU financent la dépense courante en TCU à hauteur de 5,4 Md€ en 2010, dont 3,1 Md€ en province et 2,3 Md€ en Île-de-France.

L'essentiel du financement des entreprises est constitué du versement transport (VT)[48], taxe parafiscale assise sur la partie de la masse salariale soumise à cotisations sociales. En 2010, 4,8 Md€[49], sur un montant total de VT de 6,1 Md€ ont été affectés aux TCU, le reste (1,2 Md€) étant affecté par convention au transport ferroviaire (partie Transilien des transports en commun en Île-de-France). Le VT est versé aux autorités organisatrices (AO), net des frais de recouvrement, et est affecté au fonctionnement et développement du transport[50].

Le compte satellite ventile le réseau d'Île-de-France en deux types de sous-réseaux : les sous-réseaux qualifiables de TCU d'une part (métro, tramway, bus, réseau express régional) et le sous-réseau ferroviaire d'autre part (correspondant au réseau Transilien). Il procède alors à une estimation des parts respectives du TCU et du ferroviaire dans les dépenses indifférenciées, dont fait partie l'acquittement du versement transport en Île-de-France. Le montant total de cette taxe est ainsi comptablement scindé en deux composantes, l'une relative au TCU et l'autre afférente au Transilien. Après estimation, cette dernière est retirée du montant total des dépenses du réseau d'Île-de-France et affectée au transport ferroviaire.

Par ailleurs, les entreprises appartenant à un périmètre de transport urbain (PTU) remboursent partiellement le titre de transport de leurs salariés (0,6 Md€)[51].

---

[47] Dans certains départements, le réseau de transports publics, suffisamment dense, se substitue au ramassage scolaire ; le département fait l'avance aux ménages, ou leur rembourse, le titre d'abonnement au réseau de TCU (par exemple en IdF). Lorsque domicile et école ne sont pas dans le même département, les ménages font l'avance et sont remboursés par le département de leur domicile.

[48] Le versement transport (VT) concerne toutes les entreprises de 10 salariés ou plus du PTU. Son taux, variable selon la taille du PTU, est inscrit dans le code général des collectivités territoriales.

[49] *Voir tableau 25*. Ce montant est un montant net du remboursement du VT (0,1 Md€) aux entreprises qui organisent elles-mêmes le transport en commun de leurs salariés. Le montant brut total de VT versé par les entreprises est de 4,9 Md€.

[50] Le choix est fait dans le compte satellite d'affecter le versement transport à la seule section de fonctionnement. Il aurait également été possible de le répartir entre fonctionnement et investissement.

[51] Ceci relève de l'idée que le coût du transport n'est pas pris en compte dans la rémunération principale du salarié et que l'entreprise en tant qu'utilisatrice du facteur travail doit supporter une partie de son coût d'« acheminement ».

Tableau 25 : la dépense courante des entreprises en TCU

En millions d'euros

	2005	2008	2010
TCU Province	2 281	2 643	3 131
TCU IdF hors Transilien	1 986	2 221	2 257
TC départementaux	0	0	0
Dépense courante des entreprises	**4 267**	**4 864**	**5 387**
dont versement transport	*3 872*	*4 436*	*4 755*

Source : SOeS, Compte satellite du transport

V.3.3 - Les administrations publiques (APU)

V.3.3.1 - Le circuit de financement

Les APU sont simultanément financeurs du transport (contributions au budget des autorités organisatrices) et autorités organisatrices (regroupement décisionnel de collectivités territoriales en une entité autonome). Les dépenses prises en considération dans le compte satellite sont celles des APU dans leur rôle de financeurs. En tant qu'AO, elles décident des orientations de l'offre de transport dans leur PTU et prélèvent le VT auprès des entreprises. Sur les 4,9 Md€ reçus des APU en 2010, les AO consacrent 2,4 Md€ en rémunération directe de l'activité des exploitants des réseaux[52] et 2,5 Md€ en subventions de fonctionnement et d'aides diverses, à destination des entreprises d'une part (entreprises exploitantes et entreprises organisant elles-mêmes leur transport de personnel - remboursement du VT) et à destination des ménages utilisateurs d'autre part.

Plus marginalement, en dehors du strict cadre contractuel qui lie les AO aux exploitants producteurs de services de TCU, ces derniers reçoivent également des APU des subventions ponctuelles, correspondant à la volonté de développer un service, une ligne du réseau en particulier. Ainsi en 2010, plus de 100 M€ de subventions diverses ont été versées, dont 12 M€ par les communes aux entreprises de TCU de province, le reste par l'État.

Au total, les APU financent 4,9 Md€ des dépenses courantes en TCU-AR. 2,6 Md€ sont affectés aux autocars réguliers départementaux, 1,3 Md€ aux réseaux de province et 1,0 Md€ au TCU d'Île-de-France.

Depuis 2005, la contribution des APU a augmenté globalement de plus de 26 %.

V.3.3.2 - Les différents types de financements publics

La dépense courante des administrations publiques (APU) pour le TCU-AR prend la forme de trois types d'opérations :

- les subventions sur produits (2,8 Md€) : les administrations publiques financent les opérateurs de TCU en complément des contributions tarifaires privées des usagers.

[52] Ces versements sont soumis à TVA. Les montants indiqués sont y compris TVA.

Ces contributions dépendent de la quantité de service rendu par les opérateurs. Elles sont en premier lieu constituées des contributions (qui équivalent à des acquisitions de services) des départements aux transports par cars départementaux (984 M€), aux transports en commun d'Île-de-France (334 M€) et aux transports en commun en province (134 M€). Elles sont également constituées des contributions des communes aux autorités organisatrices des TCU en province (922 M€ de contributions statutaires) et en Île-de-France (66 M€ de contribution au transport scolaire). Le financement des régions correspond à la contribution au budget du Stif de la région Île-de-France (347 M€). Enfin, certains départements opèrent directement les services de cars départementaux sans passer par la délégation à des prestataires (*ligne « compte propre » dans tableau 24*). Cette partie subventionnée des transports réalisés en propre par les départements correspond au coût total du service net des ventes de titres aux ménages[53]. Son montant s'élève à 99 M€ ;

- les transferts sociaux en nature (1,7 Md€) : le remboursement par les administrations publiques d'une partie ou de l'intégralité du montant des titres de transport de certaines catégories sociales (chômeurs, bénéficiaires d'un minimum social, handicapés, étudiants, retraités, familles) concernées par un « risque » au sens de la sécurité sociale (« risque » vieillesse, revenu, familial) est considéré comme un transfert social.

Cette charge de 1,692 M€ (*tableau 24*) est essentiellement assurée par les départements (1,615 M€). Ceux-ci affectent leurs transferts en grande partie aux réseaux de transport collectifs par cars départementaux (1,381 M€) et le reste aux réseaux de TCU de province (118 M€) et au réseau d'Île-de-France (117 M€) ;

- les subventions d'exploitation (340 M€) : elles sont destinées à soutenir le niveau d'offre de services de transport en maintenant un certain niveau de rentabilité pour l'exploitant, notamment en allégeant leurs charges (dégrèvements de TICPE pour les entreprises de transport de voyageurs). Elles émanent essentiellement de l'État pour 277 M€, dont 108 M€ pour le TCU de province, 92 M€ pour les entreprises de transport départemental et 76 M€ à destination du réseau d'Île-de-France.

V.3.3.3 - Les financeurs publics

Les départements sont les financeurs les plus importants : ils consacrent 3,2 Md€ aux TCU-AR en 2010, soit plus de 65 % de l'ensemble des APU. Ils destinent principalement leur contribution aux transports départementaux (qui reçoivent au total 2,5 Md entre les ménages et les entreprises, soit 77 % des sommes versées par les départements en TCU-AR) dont ils sont quasiment les seuls financeurs. Le reste de leur contribution se partage entre les TCU d'Île-de-France (16 % de leurs contributions) et les TCU de province (7 %).

[53] La vente de titres aux ménages n'est pas connue. De ce fait, la totalité de la production par les départements est considérée comme étant subventionnée.

Tableau 26 : la dépense courante des administrations publiques en TCU par type d'opération

En millions d'euros

	2005	2008	2010
État	**404**	**228**	**277**
Subventions sur produit	177	0	0
Transferts sociaux	0	0	0
Subventions d'exploitation	228	228	277
Régions	**186**	**396**	**424**
Subventions sur produit	161	334	347
Transferts sociaux	25	62	77
Subventions d'exploitation	0	0	0
Départements	**2 512**	**3 073**	**3 217**
Subventions sur produit	880	1 203	1 451
Transferts sociaux	1 364	1 581	1 615
Subventions d'exploitation	51	51	51
Compte propre	217	238	99
Communes et autres collectivités territoriales	**788**	**1 128**	**1 001**
Subventions sur produit	783	1 120	988
Transferts sociaux	0	0	0
Subventions d'exploitation	5	8	13
TOTAL	**3 891**	**4 825**	**4 919**
Subventions sur produit	2 001	2 657	2 787
Transferts sociaux	1 389	1 643	1 692
Subventions d'exploitation	283	286	340
Compte propre	217	238	99

Source : SOeS, Compte satellite du transport

La contribution des communes et regroupements de communes (1,0 Md€) est quasi exclusivement (93 %) destinée aux TCU de province, sous la forme de subventions sur produits.

En Île–de–France, les différentes catégories d'APU participent au financement des transports en commun : les départements en sont les principaux financeurs (47 % des sommes versées par les APU). Depuis 2005, la région s'est substituée à l'État et représente 40 % des sommes versées par les APU en Île-de-France. Les communes et l'État contribuent pour le reste du financement des dépenses courantes (13 %), sur des aspects particuliers des services de transport (dessertes supplémentaires, transport scolaire).

Au total, l'État participe à hauteur de près de 6% du financement public des TCU-AR.

Tableau 27 : la dépense courante des administrations publiques en TCU par réseau

En millions d'euros

	2005	2008	2010
TCU Province	**1 067**	**1 415**	**1 295**
État	83	85	108
Régions	0	0	0
Départements	241	250	251
Communes et autres collectivités territoriales	742	1 080	935
TCU IdF hors Transilien	**808**	**1 004**	**1 067**
État	255	77	76
Régions	186	396	424
Départements	321	483	501
Communes et autres collectivités territoriales	46	48	66
TC départementaux	**2 015**	**2 405**	**2 557**
État	66	66	92
Régions	0	0	0
Départements	1 949	2 340	2 465
Communes et autres collectivités territoriales	0	0	0
TOTAL	**3 891**	**4 825**	**4 919**
État	404	228	277
Régions	186	396	424
Départements	2 512	3 073	3 217
Communes et autres collectivités territoriales	788	1 128	1 001

Source : SOeS, Compte satellite du transport

V.4 - Les dépenses d'investissement

V.4.1 - Le financement des investissements

En 2010, les investissements en transport collectifs urbains s'élèvent à 3,7 Md€.

Tableau 28 : le financement de la dépense d'investissement en TCU par réseau

En millions d'euros

	2005	2008	2010
TCU province	**2 432**	**1 934**	**1 797**
Autorités organisatrices et APUL	2 208	1 602	1 644
Entreprises	224	331	153
TCU IdF hors Transilien	**910**	**1 146**	**1 389**
Autorités organisatrices et APUL	0	0	0
Entreprises	910	1 146	1 389
TC départementaux	**426**	**552**	**484**
Autorités organisatrices et APUL	87	109	118
Entreprises	339	443	366
Tous réseaux	**3 769**	**3 631**	**3 669**
Autorités organisatrices et APUL	2 295	1 711	1 762
Entreprises	1 474	1 920	1 907

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Les entreprises de transport financent 1,8 Md€ d'investissement, dont plus de 1,0 Md€ en Île-de-France, les APU y compris AO, 1,9 Md€ dont 1,4 Md€ destiné au TCU de province (TCUP).

Les contrats de délégation de service public liant les entreprises de TCU et les AO sont des contrats de concession dans lesquels les investissements sont majoritairement réalisés par les entreprises concessionnaires. Les AO financent ou réalisent néanmoins une partie de ces investissements, lors de la mise en place initiale du réseau ou à l'occasion du développement de ses capacités. C'est ainsi que les derniers contrats qui lient la RATP et la SNCF au Stif prévoient que le matériel nouveau correspondant à une augmentation du parc soit financé par l'AO (le Stif) alors que le renouvellement de matériel existant est financé par le concessionnaire.

En province, les réseaux de petite taille sont quelquefois exploités en direct par les AO - sous forme de régie - si bien que la part des investissements directement réalisés par les AO est plus forte que pour les réseaux d'Île-de-France.

Sur tous les réseaux concédés, l'exploitant bénéficie de subventions d'investissement de la part des collectivités. Ces subventions se justifient par l'insuffisance de ressources tirées de la partie exploitation : la production du service de transport au tarif prévu par les contrats génère fréquemment un déficit, comblé par des compensations tarifaires ou plus généralement par des subventions d'exploitation. Néanmoins, même après intégration des subventions, le solde d'exploitation n'est pas suffisant pour assurer la pérennité des politiques d'investissement. Les subventions d'investissement des AO sont destinées à pallier l'insuffisance de ressources propres des exploitants. Celles versées par l'État sont destinées à rendre le montant de capital compatible avec le niveau d'offre considéré comme socialement optimal.

V.4.2 - Les investissements

V.4.2.1 - L'investissement en matériel de transport

Avec 1,3 Md€ en 2010, le matériel de transport représente, 40 % de l'investissement total des TCU. Il a crû en valeur de plus de 9 % en moyenne annuelle entre 2005 et 2010, lorsque le matériel des autres modes stagnait voire reculait pour le ferroviaire (- 2,5 %).

V.4.2.2 - L'investissement en infrastructures

Les investissements en infrastructures représentent 1,8 Md€ en 2010, dont plus de 0,6 Md€ pour les TCU d'Île-de-France et 1,2 Md€ pour les TCU de province.

Les infrastructures des transports départementaux (autocars réguliers) sont négligeables[54].

Tableau 29 : la dépense d'investissement en TCU par réseau

En millions d'euros

	2005	2008	2010
TCU province	**2 432**	**1 934**	**1 797**
Matériel de transport	216	284	257
Infrastructures	1 823	1 105	1 188
Autres investissements	394	545	352
TCU IdF hors Transilien	**910**	**1 146**	**1 389**
Matériel de transport	273	443	675
Infrastructures	551	625	657
Autres investissements	86	77	57
TC départementaux	**426**	**552**	**484**
Matériel de transport	331	393	353
Infrastructures	0	0	0
Autres investissements	95	159	131
Tous réseaux	**3 769**	**3 631**	**3 669**
Matériel de transport	820	1 120	1 285
Infrastructures	2 374	1 730	1 845
Autres investissements	574	781	540

Source : SOeS, Compte satellite du transport

V.5 - La dépense totale en transports collectifs urbains

En 2010, la dépense totale consolidée en TCU s'élève à 17,5 Md€ : 4,8 Md€ par les ménages, 6,0 Md€ par les entreprises notamment au travers du versement transport affecté au TCU, 6,7 Md€ par les APU et AO. Au sein des entreprises, les entreprises exploitantes des transports en commun financent 1,9 Md€ des dépenses totales de TCU via leurs investissements.

Les TCU de province reçoivent 39 % de cette dépense, ceux d'Île-de-France (hors Transilien) 36 % et les réseaux de transport départementaux, 25 %.

[54] L'infrastructure principale est la route, les infrastructures en gares routières sont négligeables.

Tableau 30 : la dépense totale non consolidée en TCU

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Ménages	3 853	4 812	4 818
Entreprises du secteur	1 474	1 920	1 907
Autres entreprises	4 267	4 864	5 387
APU	6 185	6 536	6 681
TOTAL	**15 779**	**18 131**	**18 793**
dont TCU de province	*6 647*	*7 049*	*7 312*
dont TCU IdF hors transilien	*5 469*	*6 314*	*6 794*
dont AR (cars départementaux)	*3 663*	*4 768*	*4 687*

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Tableau 31 : la dépense totale consolidée en TCU

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Ménages	3 853	4 812	4 818
Entreprises du secteur	512	598	656
Autres entreprises	4 267	4 864	5 387
APU	6 185	6 536	6 681
Total	**14 817**	**16 809**	**17 542**

Note : la consolidation supprime les éléments de la dépense d'investissement financés par la dépense courante.

Source : SOeS, Compte satellite du transport

V.6 - Les bénéficiaires monétaires des transports collectifs urbains et autocars réguliers

Les ménages perçoivent des salaires et charges sociales pour 7,2 Md€ en 2010, dont 4,1 Md€ en province de la part des opérateurs de TCU-AR[55] .

Les entreprises, nationales ou non, bénéficient des achats en consommations intermédiaires (comme l'énergie et les fournitures) des opérateurs de TCU-AR (énergie et fournitures) pour un montant total de 5,1 Md€ en 2010.

Les sociétés financières perçoivent 0,8 Md€ d'intérêts et autres produits financiers.

Les exploitants de services de transport et les autorités organisatrices disposent d'un revenu net des charges (épargne brute) de 0,7 Md€. avant distribution de dividendes.

[55] Certaines charges de retraite (RATP notamment) sont versées par le budget de l'État et non par l'opérateur. Elles ne figurent pas dans la dépense courante et ne sont donc pas incluses dans le montant des bénéficiaires.

Les APU perçoivent des recettes fiscales provenant des entreprises de transport, des ménages et des administrations publiques elles-mêmes, d'un montant total de 1,3 Md€. Il s'agit de :

- taxes sur l'activité des entreprises de TCU qui s'élèvent à 0,6 Md€, dont 0,2 Md€ en Île-de-France et 0,4 Md€ en province[56] ;
- TVA pour un montant total de 0,7 Md€, dont 0,3 Md€ de TVA sur la consommation finale des ménages à taux réduit[57]. La TVA est également acquittée par les administrations publiques elles-mêmes (0,4 Md€)[58].

V.7 - Les administrations publiques : dépenses totales et recettes

V.7.1 - Les dépenses

Les administrations publiques financent au total 6,7 Md€ des dépenses en TCU-AR, dont 4,9 Md€ en dépenses courantes et 1,8 Md€ en dépenses d'investissement.

V.7.2 - Les recettes

Les recettes des administrations publiques s'élèvent à 1,3 Md€ dont 0,6 Md€ en Île-de-France et 0,7 Md€ en province. La moitié des recettes provient des impôts et taxes acquittés par les exploitants, l'autre de la TVA sur les titres de transport et sur les compensations tarifaires versées aux exploitants.

---

[56] Le versement transport est bien un prélèvement obligatoire mais il ne figure pas dans les ressources des administrations publiques puisqu'il est affecté, via les AO, aux exploitants des réseaux de TCU. Son montant figure donc au sein des revenus des bénéficiaires monétaires du transport, mais implicitement, dans les ressources redistribuées (en salaires, charges diverses, etc.) par les exploitants.

[57] 5,5 % entre 2005 et le 1er janvier 2012, 7 % entre le 1er janvier 2012 et le 1er janvier 2014.

[58] Les AO sont soumises à TVA lorsqu'elles subventionnent les opérateurs de transport (0,4 M€ de TVA en 2010). En effet, lorsque les opérateurs de transport s'engagent à fournir un bien ou un service déterminé, le droit fiscal considère que les sommes versées le sont en contrepartie d'une prestation de services. Par conséquent, elles entrent dans le champ d'application de la TVA. Les montants de TVA rattachés aux subventions versées sont de 0,15 Md€ pour le transport urbain de province, 0,13 Md€ pour le transport départemental et 0,13 Md€ pour le transport urbain en Île-de-France.

Les administrations publiques sont soumises à TVA sur les achats destinés à la production, réalisée par elles-mêmes, de services non marchands. Le montant de la dépense courante de ces services non marchands inclut donc la TVA sur les consommations intermédiaires et ce montant de TVA se retrouve en ressources des administrations elles-mêmes. C'est le cas d'une partie du transport départemental ou du transport collectif urbain de province, lorsque les administrations publiques (départements, communes ou EPCI) produisent par leurs moyens propres un service de transport gratuit. Le montant de TVA acquitté par les APU à ce titre est négligeable (16 M€).

Chapitre VI - Le transport fluvial

En 2010, la dépense totale consacrée au transport fluvial était de 1 320 M€, dont 403 M€ de dépenses d'investissement et 917 M€ de dépenses courantes. Si le transport fluvial est un mode marginal (0,3 % de la dépense totale), c'est néanmoins un mode de transport en progression : la dépense courante a augmenté de 5,7 % en moyenne annuelle entre 2005 et 2010, ce qui en terme d'évolution le place en deuxième position derrière le maritime (+ 6,7 %).
Relativement coûteux en infrastructures, le transport fluvial est le mode le moins générateur d'externalités, avec de faibles émissions polluantes et une emprise environnementale faible voire génératrice d'externalités positives. Il est fortement contraint par les données géographiques même s'il peut s'en extraire avec le creusement de canaux. Si, du fait de ses faibles externalités, les choix collectifs veulent en faire un report du transport routier, le mode concurrent le plus proche reste le fret ferroviaire.

VI.1 - Les spécificités du transport fluvial

Le transport fluvial est organisé autour de ses infrastructures : voies fluviales et terminaux (ports fluviaux). Les transporteurs versent des péages aux gestionnaires d'infrastructures, opérateurs publics pour la plupart[59].

Les voies fluviales et leurs ouvrages sont en très grande partie la propriété d'un établissement public national, Voies navigables de France (VNF) ; le reste est propriété de l'État. VNF est un organisme divers d'administration centrale (ODAC), gestionnaire de son domaine dont il tire sa principale ressource, les redevances d'utilisation. Le transport ne constitue pas la majeure partie des revenus de VNF : la redevance hydraulique sur les prélèvements et rejets de volumes d'eau constitue la ressource principale de l'établissement public. Elle est exclue de la dépense comptabilisée dans le compte satellite. En tant que gestionnaire chargé d'une mission de service public, VNF reçoit des subventions publiques. Contrairement à ce qui est fait dans le cadre central des comptes nationaux, il est classé en producteur de services de transport dans le compte satellite et non en administrations publiques (APU). La partie du domaine fluvial restant à l'État fait l'objet d'une concession à la Compagnie nationale du Rhône (CNR)[60], société anonyme d'intérêt général, adossée au groupe GDF Suez.

Les ports fluviaux sont de deux types : ports fluviaux autonomes d'une part et ports de plus petite taille d'autre part, concédés par VNF auprès de gestionnaires de statuts divers ou gérés par la CNR. Il existe deux ports autonomes : le port autonome de Paris et le port autonome de Strasbourg. Ce sont des établissements publics administratifs, à vocation industrielle et commerciale, sous la tutelle de l'État. Les autres ports sont la propriété de VNF et sont en partie concédés à la CNR. Les ports de VNF non concédés à la CNR le sont auprès des chambres de commerces et d'industrie, des syndicats mixtes mais également auprès de sociétés de droit privé ou à des communautés de communes. Enfin, certains ports sont exploités directement par VNF.

Comme dans le transport routier, il existe une production en compte propre dans le transport fluvial (calculé uniquement pour les entreprises, celui des ménages étant négligeable).

---

[59] Voies navigables de France (VNF) est un opérateur public. Les ports fluviaux sont des établissements publics nationaux (tels les ports autonomes de Paris ou de Strasbourg) ou locaux. La Compagnie nationale du Rhône, à l'opposé, est une société anonyme.
[60] La CNR a deux missions principales sur l'axe fluvial du Rhône : production d'électricité et gestion des infrastructures de navigation fluviales (330 km) et 18 sites industriels et portuaires.

VI.2 - Les activités du transport fluvial

VI.2.1 - Les activités caractéristiques du transport fluvial

VI.2.1.1 - Les services de transport fluvial

Le transport fluvial est assuré pour les marchandises et pour les voyageurs par :

- le « Fret fluvial » (50.40Z) concerne toutes les natures de marchandises et de contenants (produits réfrigérés, vracs, conteneurs, etc.) ainsi que les services de location de bateaux de fret. Les services de remorquage hors eaux portuaires y sont également inclus, ceux réalisés en eaux portuaires étant assimilés aux services auxiliaires aux infrastructures ;
- le « Transport fluvial de passagers » (50.30Z) comprend le transport à des fins de déplacement ou de loisirs et le service de transport des véhicules automobiles accompagnant les passagers.

VI.2.1.2 - La gestion des infrastructures fluviales

La gestion des infrastructures fluviales donne lieu ou non à péage :

- certains services des installations fluviales sont payants. Il s'agit des services liés à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures elles-mêmes (canaux et autres voies navigables), des ports fluviaux et des services d'exploitation des installations présentes sur ces infrastructures – installations de halage, écluses, grues. La valeur de ces services est intégrée dans la dépense courante de services de transport fluvial, par l'inclusion du montant des péages dans le prix de vente de ces services ;
- les services sans péage comprennent les services non marchands des phares, bouées et autres repères à la navigation,. Leur exploitation opérationnelle, contrairement aux installations portuaires, est assurée directement par les administrations publiques. La valeur de ces services est intégrée à la dépense publique en gestion d'infrastructures.

VI.2.1.3 - Les services auxiliaires de transport fluvial

Les activités de tutelle

Il s'agit de la partie hors exploitation du poste « Tutelle des affaires de transport et de communications » (84.13.14) : activités régaliennes d'administration, planification, réglementation, supervision, études et recherche. Elle est exercée par la Direction générale des infrastructures et des transports maritimes (DGITM) et ses organes déconcentrés.

Les autres activités auxiliaires

Ce sont des services auxiliaires de transport en eaux fluviales autres que ceux en infrastructures (55.22.14) : services de pilotage en port ou en eaux fluviales, services de remorquage en port. Les services de remorquage en eaux fluviales en dehors des ports sont classés en transport proprement dit.

VI.2.2 - Les activités connexes du transport fluvial

Il s'agit de la sécurité des transports fluviaux et de la régulation des flux[61]. Cette activité n'est pas comptabilisée dans la base 2005 du compte satellite.

VI.3 - La dépense courante en transport fluvial par financeur

La dépense courante totale en transport fluvial est de 917 M€ en 2010, financée par les entreprises (43 %), les ménages (28 %) et les administrations publiques (29 %).

[61] La régulation des flux est incluse dans le poste « Services de police » (84.24.11) de la nomenclature et fait partie des forces de police spécialisées, en charge de la bonne application de la réglementation, de la régulation du trafic, de la sécurisation des ports fluviaux, des secours (polices fluviales de Lyon et de Paris par exemple).

Elle a fortement progressé depuis 2005, au rythme annuel moyen de 5,7 %.

Tableau 32 : la dépense courante en transport fluvial

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Ménages	241	263	257
Entreprises	239	394	398
APU	215	236	262
Total	**694**	**893**	**917**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

VI.3.1 - Les ménages

En 2010, les ménages dépensent 257 M€ en transport de personnes, essentiellement dans le cadre de voyages touristiques[62]. Cette dépense évolue relativement peu en valeur (+ 1,3 % en moyenne par an). Elle recule même entre 2008 et 2010 et son poids diminue dans la dépense totale de transport fluvial tout au long de la période (de 35 % à 28 %).

VI.3.2 - Les entreprises

En 2010, les entreprises dépensent 398 M€ en transport de fret, dont 328 M€ en compte d'autrui (en transport public de fret) et 70 M€ en compte propre. La dépense pour compte propre est estimée à partir des tonnes-km réalisées en compte propre et du coût unitaire constaté dans le compte d'autrui.

VI.3.3 - Les administrations publiques

Les administrations publiques financent 262 M€ de dépenses courantes pour l'année 2010, essentiellement en subventions au gestionnaire d'infrastructures fluviales. La plus grosse part (250 M€) est constituée des salaires des agents de l'État mis à disposition de VNF[63].

VI.4 - Les dépenses d'investissement

La dépense d'investissement est de 403 M€. En 2005 comme en 2008, la moitié est réalisée pour les infrastructures. En 2010, cette part monte à 63 % : les deux tiers de cette dépense en infrastructures sont réalisés par VNF, le reste par les deux ports autonomes (Paris et Strasbourg qui ont des investissements équivalents en 2010). L'autre partie des dépenses d'investissement est consacrée au matériel de transport et à des investissements divers, réalisés par les entreprises de fret ou de transport de voyageurs. En 2010, les acquisitions de matériel de transport sont en retrait de plus de 50 % par rapport à 2008 tandis que les investissements en infrastructures et les autres investissements ont fortement progressé.

[62] La partie touristique d'un voyage (croisières notamment) n'est pas du transport *stricto sensu*. Néanmoins, il n'est pas possible de distinguer dans un voyage ce qui relève du transport (déplacement jusqu'au lieu du tourisme) de ce qui relève de la visite touristique. Par souci de simplicité, le compte intègre toute la dépense des croisières fluviales en transport.

[63] À partir de 2012, ces agents seront intégrés à VNF et directement rémunérés par l'établissement public.

Tableau 33 : la dépense d'investissement en transport fluvial

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Matériel de transport	127	145	71
Infrastructures	172	204	253
Autres investissements	39	43	78
Total	**338**	**392**	**403**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Par les subventions versées à VNF, l'État et les régions financent les trois quarts des investissements en infrastructures.

VI.5 - La dépense totale en transport fluvial

En 2010, la dépense totale pour le fluvial est de 1 220 M€ après consolidation des doubles comptes entre ses deux composantes : 917 M€ de dépenses courantes et 403 M€ de dépenses d'investissement.

Tableau 34 : la dépense totale en transport fluvial

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Ménages	241	263	257
Entreprises du secteur	222	257	303
Autres entreprises	239	394	398
APU	215	236	262
Total	**916**	**1 150**	**1 220**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

VI.6 - Les bénéficiaires monétaires du transport fluvial

Les entreprises sont les premières bénéficiaires monétaires de la dépense, avec 470 M€ de recettes tirées des consommations intermédiaires des producteurs de services de transport fluvial, dont 120 M€ provenant des gestionnaires d'infrastructures.

Au bénéfice des ménages, la rémunération des salariés est de 440 M€, dont 270 M€ pour les salariés de VNF (rémunérés par VNF ou mis à disposition et rémunérés par l'État).

Les sociétés financières perçoivent 30 M€ de revenus financiers, dont 4 M€ pour le crédit-bail.

Les administrations publiques perçoivent 40 M€ en impôts et taxes sur les sociétés de transport et sur les gestionnaires d'infrastructures.

Le reste du monde est rétribué pour la fourniture de services aux résidents (importations françaises). La valeur de ces services, nette des exportations, représente 70M€.

Les producteurs de services de transport et les gestionnaires d'infrastructures redistribuent au total 1,1 Md€ de ressources. Leurs revenus propres (capacité d'autofinancement) étant de 0,1 Md€, les bénéficiaires monétaires du transport fluvial se partagent au total 1,2 Md€. L'écart (0,3 Md€) avec la dépense courante de transport (0,9 Md€) provient des dépenses annexes (redevances domaniales, taxe hydraulique) qui, sans figurer dans la dépense courante de transport, font partie des recettes redistribuées.

VI.7 - Les administrations publiques : dépenses totales et recettes

Les administrations publiques dépensent au total 430 M€ dans le transport fluvial. 262 M€ sont consacrés aux dépenses courantes, au travers notamment du prêt de personnel à VNF. Le reste (168 M€) constitue les subventions d'investissements, essentiellement versées par l'État et les régions.

Les recettes des administrations publiques sont de 40 M€. Elles sont constituées de transferts non spécifiques, taxes et impôts sur les sociétés de transport fluvial (30 M€) et TVA (10 M€) acquittés par les ménages.

Chapitre VII - Le transport maritime

La dépense totale consacrée au transport maritime est de 14,2 Md€ en 2010, dont 11,9 Md€ de dépense courante et 2,3 Md€ de dépense d'investissement. Le transport maritime représente 3,8 % de la dépense totale de transport. En termes de transport de marchandises, il constitue le deuxième mode après la route. Le transport maritime a connu la plus forte progression depuis 2005 (+ 6,7 % en moyenne annuelle pour la dépense totale maritime) du fait de l'accélération de la dépense courante à partir de 2007. Il réagit néanmoins de façon plus importante au ralentissement d'activités (- 13 % pour la DCT en 2009 contre - 7 % pour le fluvial et – 10 % pour le fret routier).
2,3 Md€ sont consacrés aux investissements soit 16 % de la dépense maritime totale (26 % dans le transport ferroviaire, 30 % dans le transport fluvial).

VII.1 - Les spécificités du transport maritime

VII.1.1 - L'organisation du transport maritime

VII.1.1.1 - Les activités maritimes

Le transport maritime comprend deux types d'activités :

- le transport proprement dit réalisé par les transporteurs et les affréteurs et les activités liées (transitaires et commissionnaires de transport maritime) ;

- les activités réalisées dans les infrastructures (les ports) par les gestionnaires d'infrastructures et par les fournisseurs de services divers liés aux infrastructures.

VII.1.1.2 - Les ports maritimes

Il existe deux catégories de ports :

- les grands ports maritimes (GPM), autrefois nommés « ports autonomes » en raison de leur autonomie de gestion vis-à-vis de leur tutelle (l'État), ont été rebaptisés GPM à l'occasion de la réforme de 2008. La dénomination de port autonome est maintenant réservée aux ports fluviaux. Ce sont des établissements publics nationaux d'échelle internationale. Depuis 2008, les autorités portuaires ne se chargent que les activités régaliennes de capitainerie (régulation du trafic, contrôle, liaisons radio) et de sécurité. L'exploitation des installations portuaires, confiée à des sociétés de droit privé, inclut des activités diverses : une partie de la régulation du trafic, le pilotage (obligatoire pour les navires de grande taille pour rentrer ou sortir du port), le remorquage, le lamanage [64] et les activités en lien direct avec la manipulation du fret (manutention par grue de vrac liquide, solide ou sous forme de conteneurs). Les sociétés exploitantes de ces services sont en général propriétaires du matériel et concessionnaires de la partie du port (terminaux, quais) mis à leur disposition, le concédant étant l'établissement public. La plupart de ces sociétés réalisent, en plus de l'activité pure de transbordement, des services comme l'entreposage, qui ne font pas partie des activités caractéristiques du transport [65] au sens du compte satellite ;
- les ports régionaux, anciennement « ports d'intérêt national » relèvent des administrations locales depuis 2007, en application de la loi de décentralisation de 2004 relatives aux libertés et responsabilités locales. Les autorités propriétaires de ces ports sont les

[64] Assistance à l'amarrage ou au désamarrage.
[65] Le montant de ces services est retranché du chiffre d'affaires pour ne retenir que les activités caractéristiques.

régions ou les départements. Les chambres de commerce et d'industrie (CCI) en sont les concessionnaires ; elles-mêmes confient généralement la gestion des services portuaires à des sociétés de droit privé.

Les infrastructures portuaires sont lourdes et spécifiques. Les projets de nouveaux terminaux sont confiés à des grands groupes de construction, agissant souvent déjà pour le domaine routier ou ferroviaire. Il n'existe pas encore de contrat de partenariat public-privé (PPP) pour le financement de ces infrastructures.

VII.2 - Les activités du transport maritime

VII.2.1 - Les activités caractéristiques du transport maritime

VII.2.1.1 - Les services de transport maritime

Le transport maritime et côtier de fret (50.20Z)

Il s'agit du transport de fret sur des bateaux conçus pour naviguer en mer ou dans les eaux côtières et sur les grands lacs.

L'exploitation de remorqueurs et de pousseurs de péniches ou de plates-formes de forage pétrolier et les services de remorquage et de poussage en mer (pas en zone portuaire) font partie des services de transport maritime. En revanche, les services de pilotage d'entrée et sortie des ports font partie des services auxiliaires.

Le transport maritime et côtier de passagers (50.10Z)

Le « Transport de passagers » (50.10.1) peut être réalisé par paquebot ou transbordeur et être régulier ou non ; la « Location de bateaux maritimes et côtiers de passagers avec pilotes » (50.10.2) est aussi considérée comme du transport de passagers.

VII.2.1.2 - La gestion des infrastructures

La gestion des infrastructures portuaires fait partie des services auxiliaires de transport des « Installations portuaires maritimes et côtières » (52.22.11), qu'elle fasse l'objet d'un péage ou non.

Les services liés à l'exploitation même des installations portuaires maritimes et côtières sont payants : les services rendus aux navires sur les quais, embarcadères et dans les autres terminaux maritimes font l'objet d'une rémunération. En contrepartie de ces services, les ports perçoivent deux types de rémunération : les redevances versées par les exploitants opérationnels des infrastructures portuaires et les droits de port. Une partie des droits de ports sur les navires de commerce est due par l'armateur (celles assises sur le navire, le stationnement et les déchets) ; l'autre partie (assise sur les volumes ou sur les passagers transportés) est due par l'affréteur ou le destinataire.

Les services des phares, bouées et autres repères à la navigation sont non marchands et non payants ; leur exploitation opérationnelle, contrairement aux installations portuaires, est assurée directement par les administrations publiques.

VII.2.1.3 - Les services auxiliaires du transport maritime

Les activités de tutelle

Ce sont des activités régaliennes d'administration, planification, réglementation, supervision, études et recherche, exercées par la Direction générale des infrastructures et des transports maritimes (DGITM) et ses organes déconcentrés. Il s'agit de la partie maritime du poste « Tutelle des affaires de transport et de communications » (84.13.14).

Les autres services auxiliaires

Ce sont les services de pilotage et de remorquage portuaires en eaux maritimes et côtières (52.22.13) ainsi qu'une partie de l'affrètement et organisation des transports (52.29B), activité multimodale par définition dont 12 % correspondent à du transport

maritime[66]. Les autres services auxiliaires comprennent également les « Activités de manutention portuaires » (52.24A) qui consistent en chargement / déchargement de marchandises ou de bagages dans les ports et en arrimage et débardage de conteneurs et autres marchandises. Le maritime est l'unique mode pour lequel la manutention est incluse dans la dépense de transport.

VII.2.2 - Les activités connexes du transport maritime

VII.2.2.1 - La sécurité des transports maritimes et régulation des flux

La sécurité des transports maritimes (au sens du maintien de l'ordre dans les infrastructures maritimes) et la régulation des flux est la principale activité connexe. Elle est incluse dans le poste « Services de police » (84.24.11) de la nomenclature et fait partie des forces de police spécialisées. Elle est partagée par plusieurs autorités[67] :

- l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP) :

- Elle est exercée, soit par un représentant de l'État dans les ports de commerces, soit par l'exécutif de la collectivité territoriale responsable du port. Elle exerce les fonctions de police du plan d'eau et est responsable à ce titre de l'organisation des entrées et sorties des navires et du contrôle des marchandises dangereuses. Elle est mesurée par le compte satellite lorsqu'elle est exercée par l'État car elle figure alors, dans les sources de données, aux côtés des dépenses publiques de tutelle des affaires de transport maritime. L'exercice de l'activité par les collectivités territoriales n'est pas intégré dans le compte satellite en base 2005, les crédits lui étant alloués n'étant pas ventilés avec suffisamment de détail pour pouvoir les isoler ;

- l'autorité portuaire (AP)

- Il s'agit alors de l'exécutif de la collectivité territoriale. Elle exerce les fonctions de police de l'exploitation des ports. À ce titre, elle gère l'attribution des postes à quais et exerce la police de l'exploitation des terre-pleins. Cette activité n'est pas comptabilisée dans le compte satellite en base 2005 du fait de sources de données insuffisamment détaillées.

- une partie des services de la Direction centrale de la police aux frontières (DCPAF) :

Il s'agit de la direction spécialisée de la police nationale en charge du contrôle de la légalité des flux maritimes. Cette activité, qui n'a pas trait à la seule activité de transport, n'est pas comptabilisée dans le compte satellite en base 2005.

VII.2.2.2 - Les services de secours

Les services de secours en mer font partie des services de prérogative publique. Ils sont inclus dans le poste « Autres services de feu et de secours » (poste 84.25.19 de la nomenclature). Cette activité n'est pas comptabilisée dans le compte satellite en base 2005.

VII.3 - La dépense courante en transport maritime par financeur

En 2010, la dépense courante en transport maritime s'est élevée à 11,9 Md€. Depuis 2005, elle a crû de 38 %, mais marque un palier depuis 2008. Elle consiste essentiellement en fret (92 % en 2010).

Les importations de services sont particulièrement importantes dans le transport maritime : 40 % de la dépense nationale (4,8 Md€) s'adresse à des sociétés étrangères.

---

[66] La majorité de cette activité (76 %) est affectée au mode routier, 12 % à l'aérien et 12 % au maritime. Les activités regroupées dans cette catégorie sont très diverses et, excepté le « Courtage maritime » (52.29.11) que la nomenclature a nommément distingué, elles concernent plusieurs modes de transport. La NAF 2008 les décrit comme les « Activités d'affrètement terrestre, maritime et aérien » (ou une combinaison de ces moyens) qui consiste à confier des envois sans groupage préalable à des transporteurs publics, activités de courtage maritime, organisation logistique des transports de marchandises, services spécialisés (prise en charge des formalités, obtention de lettres de transport, commissionnaire en douane) et les activités de commissaires de transports.

[67] *Organisation de la police portuaire*, Gérard Patey, Vincent Allais, rapport n° 006992-01, CGEDD, MEDDE, février 2011, 50 p.

Les dépenses courantes en infrastructures sont relativement faibles (7,5 % de la dépense courante nationale), situant le maritime au même niveau d'effort en infrastructures que la route (8,4 %)[68]. Elles sont constituées des recettes des gestionnaires d'infrastructures portuaires (grands ports maritimes et ports d'intérêt national) qui bénéficient des redevances portuaires des entreprises implantées dans les ports et des transporteurs maritimes.

Tableau 35 : la dépense courante en transport maritime

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Ménages	810	708	976
Entreprises	7 375	11 045	10 526
APU	475	519	437
Total	**8 660**	**12 272**	**11 939**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

VII.3.1 - Les ménages

En 2010, leur dépense représente près de 0,98 Md€ (8,7 Md€ en transport aérien). Le transport maritime de voyageurs est exclusivement touristique.

VII.3.2 - Les entreprises

En 2010, elles ont dépensé 10,5 Md€ en transport maritime de marchandises, soit bien plus qu'en transport ferroviaire (1,0 Md€) ou en transport aérien (2,2 Md€). Leur dépense auprès des transporteurs maritimes est de 8,0 Md€, celle auprès des affréteurs est estimée à 2,5 Md€[69].

VII.3.3 - Les administrations publiques (APU)

Le financement public (0,44 Md€ en 2010) consiste pour moitié en subventions et dégrèvements, dont les trois quarts sont destinés au transport maritime et le reste aux infrastructures portuaires[70].

L'autre moitié de la dépense publique consiste en production de services généraux, de coordination, sécurité, formation, études et réglementation, ainsi qu'en exploitation et entretien d'infrastructures tels les phares et balises.

VII.4 - Les dépenses d'investissement

Les investissements en transport maritime s'élèvent à 2,3 Md€ en 2010, dont 1,1 Md€ en matériel, près de 0,32 Md€ en infrastructures et plus de 0,84 Md€ en investissements divers.

---

[68] La dépense courante en infrastructures n'est pas explicite car les financeurs ne paient pas directement les gestionnaires d'infrastructures. On reconstitue la dépense en infrastructures en sommant les droits acquittés auprès des autorités portuaires et les subventions versées aux ports. Au total, cette dépense représente près de 900 M€ dont plus de 800 M€ en droits de ports versés par les transporteurs, droit d'outillage et redevance domaniale versés par les entreprises installées dans les ports. Les droits de port se décomposent en redevances sur le navire et son stationnement et sont fonction des marchandises et des déchets du navire. Chaque port décide du taux de redevance. Deux tarifs existent pour les marchandises : un pour l'embarquement et le second, plus onéreux en général, pour le débarquement.

[69] La part du transport maritime dans la dépense en affrètement est estimée à 24 %, le reste étant affecté à la route (*annexe A.1.3*).

[70] Les subventions aux ports sont en partie estimées car suite au transfert des ports d'intérêt national aux collectivités locales en 2006, seules sont disponibles les données des sept grands ports maritimes.

Tableau 36 : la dépense d'investissement en transport maritime

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Matériel de transport	1 065	1 412	1 112
Infrastructures	323	436	316
Autres investissements	219	992	844
Total	**1 607**	**2 840**	**2 271**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Les entreprises de fret maritime sont les principaux investisseurs : 1,5 Md€ en 2010, dont 0,8 Md€ pour le matériel de transport et 0,7 Md€ pour le matériel divers, essentiellement équipement du navire pour permettre l'embarcation des marchandises transportées (pétrolier, porte-conteneurs, vraquier).

L'investissement en infrastructures est de 0,3 Md€, presque exclusivement réalisé par les ports[71].

La participation directe de l'État à l'investissement est de 0,1 Md€, dédiée aux infrastructures de sécurité maritime (phares, balises, systèmes de radio navigation et de matériel de protection de l'environnement par exemple).

Les ressources de financement des investissements proviennent des entreprises de transport elles-mêmes pour 1,8 Md€ (autofinancement et emprunt), pour 0,3 Md€ des gestionnaires d'infrastructures et pour 0,1 Md€ de l'État. L'État ne finance que ses propres investissements en ne distribuant qu'un montant négligeable de subventions d'investissement.

VII.5 - La dépense totale en transport maritime

La dépense totale du transport maritime est de 14,2 Md€ en 2010, de 12,7 Md€ après consolidation des doubles comptes entre dépense courante et dépense d'investissement. La dépense des entreprises clientes (10,5 Md€) en constitue la plus grande part. Celle des entreprises du secteur, constituée d'investissements, représente 2,2 Md€ (0,64 Md€ après consolidation avec leur résultat net). Les ménages dépensent près de 1,0 Md€ en transport de voyageurs et les APU un peu plus de 0,5 Md€.

Tableau 37 : la dépense totale en transport maritime

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Ménages	810	708	976
Entreprises du secteur	467	1 748	640
Autres entreprises	7 375	11 045	10 526
APU	515	545	540
Total	**9 167**	**14 046**	**12 682**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

[71] Les investissements des ports sont en partie estimés car à la suite du transfert en 2006 des ports d'intérêt national aux collectivités locales, seules sont disponibles les données des sept grands ports maritimes.

VII.6 - Les bénéficiaires monétaires du transport maritime

Les entreprises, nationales ou non, sont les principales bénéficiaires monétaires de la dépense courante. En 2010, 8,4 Md€ de recettes ont été réalisées essentiellement auprès des compagnies maritimes de transport et d'affrètement (7,8 Md€) mais également des ports et des sociétés de manutention portuaire (0,6 Md€).

Les ménages perçoivent 2,6 Md€ en rémunérations salariales de la part des sociétés de transport, ports et administrations. Les sociétés financières hors assurance perçoivent 2,0 Md€. Du fait des lourds investissements, le transport maritime recourt massivement à l'emprunt (1,7 Md€ de charges financières) ou au crédit-bail (0,3 Md€ de charges d'intérêt de crédit-bail) et fait ainsi face à des charges financières élevées (14 % de ses ressources). Par ailleurs, les assurances (0,1 Md€), portant à la fois sur le navire et la marchandise transportée, génèrent des primes qui représentent plus de 1 % des recettes courantes.

Au total, le transport maritime redistribue 2,1 Md€ aux sociétés financières y compris assurances (17 % de ses ressources).

Les administrations publiques reçoivent 0,2 Md€ en impôts et taxes auprès des compagnies de transport maritime et des sociétés d'affrètement principalement, des ports plus marginalement.

Les compagnies maritimes, les gestionnaires d'infrastructures et les auxiliaires des services de transport maritimes conservent, avant distribution de dividendes, 1,7 Md€ de revenus.

Le reste du monde bénéficie de la dépense nationale pour 4,8 Md€ (importations de services par la Nation) et contribue à la dépense intérieure pour 7,3 Md€ (exportations de services maritimes), soit un flux net négatif sur le total des bénéficiaires monétaires de - 2,5 Md€[72] .

Au total, 12,5 Md€ de revenus divers sont redistribués par le secteur maritime. Ce montant est supérieur à la dépense nationale courante du fait de la redistribution de revenus non exclus de la dépense courante en transport maritime, tels les redevances domaniales portuaires d'entreprises diverses n'appartenant pas au secteur des transports.

VII.7 - Les administrations publiques : dépenses totales et recettes

En 2010, les administrations publiques financent moins de 5 % de la dépense totale, soit 0,7 Md€ (0,5 Md€ en dépense courante et 0,2 Md€ en dépense d'investissement). Sur le 0,2 Md€ de dépense d'investissement, 0,1 Md€ finance leurs propres investissements et 0,1 Md€ correspond à des subventions aux gestionnaires d'infrastructures portuaires. Elles perçoivent 0,2 Md€ d'impôts et taxes relatifs à l'activité de transport maritime.

[72] Cette valeur (- 2,5 Md€) correspond aux revenus que l'économie nationale a versés aux résidents étrangers (4,8 Md€), nets des revenus que les résidents étrangers ont eux-mêmes versés à l'économie nationale (7,3 Md€). La demande étrangère (4,8 Md€ qui constituent des exportations pour la France et donc un revenu pour l'économie nationale) n'est, par construction, pas une dépense nationale. Son équivalent en termes de bénéficiaires monétaires doit donc être déduit du montant total des bénéficiaires, qui est par définition l'équivalent redistribué d'une dépense nationale et non d'une dépense intérieure. Un montant négatif, comme c'est le cas ici, pour le reste du monde (Rdm) signifie que le Rdm a reçu moins de l'économie française qu'il ne lui en a versé.

Chapitre VIII - Le transport aérien

Avec 21,6 Md€ en 2010, l'aérien est le troisième mode en terme de dépense totale, après la route et le ferroviaire. La dépense courante en transport aérien est de 18,9 Md€, dont près de 90 % sont consacrés au transport de voyageurs. La dépense courante nationale finance en partie le coût de gestion des infrastructures aéroportuaires (3,5 Md€) et des contrôles et navigation aériens (1,8 Md€). Le reste de la dépense intérieure en infrastructures provient de l'étranger, au travers des vols internationaux, qu'ils soient à destination ou en provenance du territoire ou qu'ils le survolent. La dépense en capital s'élève à 2,7 Md€, dont plus de la moitié est destinée à la flotte de matériel de transport. Les transferts publics au profit de l'aérien sont inférieurs à 0,2 Md€ et consistent essentiellement en transferts courants, les subventions d'investissement étant faibles et les investissements publics directs peu nombreux. Néanmoins, ce montant de transfert exclut les dépenses du budget annexe de l'aviation civile, dont les activités de sécurité, de contrôle et de navigation aérienne sont en grande partie couvertes financièrement par des redevances spécifiques.

VIII.1 - Les spécificités du transport aérien

Le transport aérien est réalisé par deux catégories d'opérateurs.

VIII.1.1 - Les transporteurs

Le transport de passagers ou de marchandises est réalisé par les compagnies aériennes qui rémunèrent les gestionnaires d'infrastructures pour l'utilisation des infrastructures ainsi que les opérateurs de services auxiliaires de transport pour les services spécifiques qu'ils leur rendent (traction, entretien, fourniture de kérosène).

Ces rémunérations sont répercutées dans le prix de vente du service de transport (billet d'avion) par les compagnies aériennes ; elles font donc partie de la dépense courante par l'intermédiaire des achats de services de transport réalisés par les entreprises et les ménages.

VIII.1.2 - Les gestionnaires d'infrastructures et d'activités auxiliaires

L'exploitation de l'infrastructure est réalisée par les gestionnaires d'aéroports et également par les auxiliaires des aéroports qui paient une redevance aux gestionnaires pour pouvoir exercer leur activité au sein de la zone aéroportuaire. Les gestionnaires d'infrastructures aéroportuaires sont en général des sociétés anonymes. Leur capital est détenu majoritairement par l'État dans le cas d'Aéroports de Paris (AdP), conjointement par l'État, les collectivités locales et les chambres de commerce et d'industrie (CCI) locales pour les aéroports régionaux d'intérêt national. Dans le cas des aéroports régionaux secondaires, le gestionnaire peut être une société anonyme détenue par les collectivités locales ou les CCI sans participation de l'État, un syndicat mixte composé de collectivités locales de différentes échelles (communes, département, région) ou les CCI elles-mêmes.

Le transport aérien se distingue des autres modes par l'importance des activités de contrôle, sécurité et gestion des flux ainsi que des dispositifs de sûreté[73]. Du fait qu'elles sont indispensables au bon déroulement des échanges aériens, ces activités sont assimilables à une activité caractéristique de gestion d'infrastructures[74].

---

[73] La sécurité correspond à la prévention d'événements accidentels, la sûreté vise à prévenir des actes illicites intentionnels.

[74] Elles présentent en outre la spécificité d'être assurées de manière marchande alors qu'elles ont été confiées à l'autorité de l'État (la Direction générale de l'aviation civile). Alors que les dépenses publiques de sécurité routière et de police de la route font explicitement et entièrement partie des dépenses courantes, le statut des dépenses publiques de régulation aérienne est moins tranché. En effet, la majeure partie des dépenses de l'État en la matière est couverte par des redevances (par la taxe de l'aviation civile en particulier), redevances comptées dans la dépense courante car intégrées implicitement dans la dépense des entreprises et des ménages.

VIII.2 - Les activités du transport aérien

VIII.2.1 - Les activités caractéristiques du transport aérien

Les activités caractéristiques sont celles du transport aérien et des services auxiliaires de transport, dont ceux de gestion d'infrastructures.

VIII.2.1.1 - Les services de transport aérien

Le transport aérien de voyageurs : il correspond à l'activité 51.10Z de la nomenclature d'activités française (NAF 2008) qui distingue le transport intérieur et international ainsi que le transport régulier ou non ; il comprend aussi la location d'appareil avec pilote d'avion, tout en excluant, comme les autres modes, la location simple sans équipage.

Le transport aérien de fret correspond au poste 51.21Z de la NAF qui distingue en son sein le transport régulier et non régulier ; il comprend en particulier le transport aérien de conteneurs intermodaux, ainsi que le transport de lettres et colis.

VIII.2.1.2 - La gestion des infrastructures

Elle consiste en exploitation des aéroports et est assurée par des sociétés anonymes ou plus rarement par des syndicats mixtes, voire directement par des CCI. C'est une activité marchande qui n'appartient pas à la sphère des administrations publiques, même si celles-ci versent des subventions ou en conservent le contrôle par leur participation majoritaire au capital.

VIII.2.1.3 - Les services auxiliaires de transports aériens

Les activités de tutelle

Il s'agit d'une partie du poste « Tutelle des affaires de transport et de communications » (84.13.14). Elle consiste en activités régaliennes d'administration, planification, réglementation, supervision, études et recherche. Entrent dans ces activités, celles qui ne relèvent pas du contrôle et de la navigation aériens (classées par la nomenclature d'activités et le compte satellite en « Autres activités auxiliaires » - *voir infra*), mais néanmoins exercées par la même autorité, la Direction générale de l'aviation civile. Il s'agit, par exemple, des activités de surveillance et certification, de régulation dans le cadre de la stratégie de développement durable, des activités du Bureau d'enquêtes et analyses (BEA) ou les activités de formation des acteurs du transport aérien.

Une partie de la sécurité dans les aéroports et de la sûreté des transports aériens appartient aux activités caractéristiques de tutelle. Elles se distinguent des activités de police - considérées comme connexes - car elles consistent en élaboration et valorisation de systèmes d'information, planification, coordination et réglementation. La fonction de police, quant à elle, consiste en application de la réglementation par la vérification de la légalité des flux de marchandises et de personnes et la mise en œuvre des poursuites éventuelles.

Les autres activités auxiliaires

Il s'agit :

- des services au sol des terrains d'aviation (52.23.11) à destination des compagnies de transport (hors aviation de tourisme des petits aéroports) généralement concédés à des acteurs privés ;

- des activités de contrôle et de navigation de la circulation aérienne (52.23.12) ;

- des « Autres services auxiliaires des transports aériens » (52.23.19). Parmi ceux-ci, les services des consignataires aériens, les services d'entretien et maintenance des avions[75] ainsi que les services de stationnement des appareils d'aviation (hangars) ;

- de la partie aérienne de l'organisation de transport de fret (poste 52.29.1), qui consiste lui-même en 52.29.12 « Autres services de courtage de fret » et 52.29.19 « Autres services d'organisation de transport de fret ».

[75] Certaines compagnies aériennes possèdent une branche orientée « industrie » qui fournit des services d'entretien maintenance pour compte d'autrui.

VIII.2.1.4 - Le compte propre

Le transport en compte propre dans le secteur aérien est négligeable et n'est pas comptabilisé dans le compte satellite. La plupart des sociétés qui veulent transporter par avion « privé » leurs salariés (séminaires par exemple) font affréter un avion et adressent donc une demande à un affréteur de transport aérien (activité caractéristique auxiliaire, *voir supra*) ou louent des jets privés avec leur personnel de navigation (activité relevant des services de transport, *voir supra*).

VIII.2.2 - Les activités connexes du transport aérien

Elle consiste en sécurité des transports aériens.

La fonction de police des transports aériens est assurée par la police de l'air et des frontières (PAF). Elle est incluse dans le poste « Services de police » (84.24.11) de la nomenclature et fait partie des forces de police spécialisées. Ces services font partie d'une des prérogatives de la Direction centrale de la police aux frontières, direction spécialisée de la police nationale en charge également de la sécurité ferroviaire et du contrôle des flux maritimes.

Cette activité n'est pas encore intégrée dans le compte satellite en base 2005.

VIII.3 - La dépense courante en transport aérien par financeur

Avec 18,9 Md€ en 2010, la dépense courante[76] en transports aériens est la seconde après la dépense courante en transport routier. Les ménages et entreprises financent la majeure partie de la dépense courante de transport aérien, avec respectivement 46 % et 37 %. Ces dépenses sont essentiellement consacrées aux transports de voyageurs, avec 13,5 Md€ au total en provenance des ménages et des entreprises. Le fret aérien représente en 2010 moins de 12 % des dépenses courantes de transport aérien, avec 2,2 Md€ soit nettement moins que le transport maritime (10,6 Md€). Le reste de la dépense courante est constitué de la dépense du reste du monde en infrastructures (3,0 Md€).

Tableau 38 : la dépense courante en transport aérien

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Ménages	6 643	8 589	8 705
Entreprises	6 697	8 517	6 961
APU	157	152	170
Reste du monde	2 510	2 818	3 064
Total	**16 007**	**20 075**	**18 900**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

[76] La dépense en produits annexes, qui n'appartient pas à la dépense courante, représentent 1,2 Md€. Elle consiste essentiellement en redevances versées aux aéroports (0,7 Md€) dont des redevances commerciales (commerces implantés en aéroports) et redevances de concession versées par les gestionnaires d'infrastructures de stationnement (parkings des aéroports) comptabilisées dans la dépense pour la route.

VIII.3.1 - Les ménages

Les ménages, avec 8,7 Md€, sont les premiers contributeurs de la dépense courante en transport aérien. Il s'agit d'une dépense nationale qui comprend les achats de billets (vols nationaux ou internationaux) auprès de transporteurs résidents comme non résidents et exclut les achats par les non-résidents. Malgré une quasi-stabilité en 2008 et 2009, elle a augmenté de plus de 30 % entre 2005 et 2010.

VIII.3.2 - Les entreprises

Les entreprises dépensent 7,0 Md€ en transport aérien, majoritairement pour le transport de leur personnel (4,7 Md€) ; les dépenses de transport de voyageurs des entreprises ont très fortement baissé en 2009 et sont stables en 2010. La demande de fret aérien représente 2,2 Md€.

VIII.3.3 - Les administrations publiques (APU)

Les administrations publiques financent le transport aérien à hauteur de près de 0,2 Md€, essentiellement en subventions aux transporteurs aériens (plus de 100 M€) et également en subventions aux aéroports. Les dépenses courantes du budget annexe de l'aviation civile sont en grande partie couvertes par les recettes et par conséquent, déjà comptées dans la dépense des utilisateurs de transport (ménages, entreprises). Elles ne sont donc pas ajoutées aux dépenses publiques.

VIII.3.4 - Le reste du monde

Le mode aérien est l'unique mode avec le routier pour lequel la dépense courante est une dépense « mixte », à la fois nationale et intérieure. Elle est au format dépense nationale car elle intègre, classiquement, la dépense des agents résidents (ménages, entreprise, APU) en transport aérien. Elle est également au format dépense intérieure, du fait qu'elle intègre certaines dépenses des non-résidents : les dépenses réalisées en infrastructures nationales, que l'initiateur de cette dépense soit ou non résident (alors que la dépense nationale ne considère que la dépense des résidents), sont en effet comptabilisées. Le compte de l'aérien, à l'instar du routier, distingue donc au sein de la dépense courante, une dépense du reste du monde. Celle-ci est égale à la contribution, nette, des non-résidents au financement des infrastructures nationales.

Le financement du transport aérien par le reste du monde est important, puisqu'il représente plus de 16 % de la dépense courante.

Ce financement consiste en dépenses, par les non-résidents, en infrastructures de transport aérien : une partie du tarif des transports aériens achetés par des non-résidents (vols affrétés par des entreprises résidentes ou non) est affectée en produits aéroportuaires et taxes de la navigation aérienne. Cela est possible à partir de l'instant où le point de départ, d'arrivée ou de transit se situe sur une infrastructure aéroportuaire nationale, ou s'il n'y a que survol du territoire national, du fait que ce simple survol utilise les infrastructures nationales de navigation en route.

De ce fait, 38 % des dépenses courantes en infrastructures aéroportuaires sont imputées au reste du monde qui contribue ainsi pour 3,1 Md€ à la dépense courante en infrastructures (dont 1,7 Md€ en infrastructures aéroportuaires et 1,4 Md€ en infrastructures de la navigation et contrôle aériens).

VIII.4 - Les dépenses d'investissement

L'investissement en transport aérien est de 2,4 Md€, dont 1,6 Md€ en matériel et près de 0,8 Md€ en infrastructures.

Tableau 39 : la dépense d'investissement en transport aérien

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Matériel de transport	1 488	1 253	1 622
Infrastructures	933	856	776
Autres investissements	298	284	350
Total	**2 719**	**2 393**	**2 748**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Les investissements en infrastructures sont essentiellement réalisés par les aéroports (près de 0,7 Md€) dont la moitié par les aéroports de province. Le contrôle et navigation aériens réalisent 0,1 Md€ des dépenses d'investissement d'infrastructures.

Hors dépenses d'infrastructures en navigation aérienne, les administrations publiques participent peu au financement des investissements : seules les collectivités locales les financent (pour un montant inférieur à 0,1 Md€) au travers des subventions d'investissement versées aux aéroports de province.

VIII.5 - La dépense totale en transport aérien

La dépense totale de transport aérien est de 21,6 Md€ en 2010 et de 19,9 Md€ après consolidation des dépenses courantes et d'investissement par la capacité d'autofinancement des compagnies aériennes (0,7 Md€) et des gestionnaires d'infrastructures (1,0 Md€).

Tableau 40 : la dépense totale en transport aérien

En millions d'euros

	2005	2008	2010
Ménages	6 643	8 589	8 705
Entreprises du secteur	2 719	2 393	2 748
Autres entreprises	6 697	8 517	6 961
APU	157	152	170
Reste du monde	2 510	2 818	3 064
Total	**18 726**	**22 467**	**21 648**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

VIII.6 - Les bénéficiaires monétaires du transport aérien

Les entreprises bénéficient pour 9,9 Md€ des achats de biens et services par les compagnies aériennes et gestionnaires d'infrastructures en 2010.

Les ménages reçoivent 7,4 Md€ de salaires.

Les impôts et taxes au profit des administrations publiques représentent 0,9 Md€.

Les sociétés financières sont rémunérées 1,5 Md€ par les charges financières et d'assurance des compagnies aériennes et des gestionnaires d'infrastructures.

Le reste du monde bénéficie de 6,5 Md€ de demande nationale courante de services par les résidents, dont 5,3 Md€ de transport de personnes. De son côté, il contribue à la demande intérieure pour un montant supérieur (7,7 Md€). Au total, l'économie nationale est bénéficiaire nette auprès du reste du monde pour un montant de 1,2 Md€. Symétriquement, le reste du monde contribue négativement (- 1,2 Md€) au montant total net redistribué de la dépense courante nationale de l'économie.

Les entreprises associées aux services de transport (y compris gestionnaires d'infrastructures) conservent, avant distribution de dividendes, un montant de 1,7 Md€.

Au total, 20,3 Md€ sont affectés à partir du revenu généré par la dépense courante du mode aérien. Ce montant est supérieur de 1,4 Md€ au montant des dépenses courantes dont il est issu. La différence provient essentiellement des produits financiers et produits annexes des sociétés de transport aériens (gestionnaires d'infrastructures compris) non comptabilisés, par nature, dans la dépense courante de transport.

VIII.7 - Les administrations publiques : dépenses totales et recettes

Hors activité du budget annexe du contrôle et exploitation aérien (BACEA), donc dans le périmètre purement régalien adopté par le compte satellite pour les administrations publiques, celles-ci dépensent au total 0,3 Md€, dont 0,2 M€ en fonctionnement et reçoivent 0,9 Md€.

Le montant des recettes publiques, hors budget annexe de l'aviation, est majoritairement constitué d'impôts : 0,3 Md€ sur les compagnies aériennes, 0,4 Md€ sur les aéroports et TVA (0,1 Md€) acquittée par les ménages sur les achats de services de transport auprès des compagnies aériennes, nationales ou non. Les recettes de TVA sont faibles en comparaison du montant des achats de billets car les vols internationaux sont exonérés de TVA. Les vols nationaux sont eux soumis au taux réduit[77]. Le kérosène, à l'opposé du carburant pour automobiles, ne supporte pas la TVA, ni les taxes spécifiques (comme la TICPE pour le carburant automobile).

Si l'on prend en compte l'activité du BACEA, les administrations publiques dépensent au total 2,3 Md€, dont 2,0 Md€ en fonctionnement et 0,3 Md€ en investissement. À l'aune de ce nouveau périmètre, elles reçoivent 2,8 Md€, dont 1,9 Md€ de recettes du BACEA. Les recettes du BACEA sont constituées de la redevance de route (1,2 Md€), de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne de métropole et d'outre-mer (0,3 Md€), de la taxe de l'aviation civile (0,3 Md€) et de produits divers (comme la redevance de surveillance et de certification de la vente directe de services, pour un montant total inférieur à 0,1 M€).

[77] 5,5 % entre 2005 et le 1er janvier 2012, 7 % entre le 1er janvier 2012 et le 1er janvier 2014.

Annexes

Annexe 1 - La dépense nationale de transport

1.1 La dépense courante de transport

Tableau A.1.1 : synoptique, par mode de transport, par acteur financeur et par type de production (en compte propre - CP - ou en compte d'autrui - CA) de la dépense courante de transport

Lecture : pour chaque dépense modale d'un financeur, est mentionnée la nature de la dépense. En italique est rappelée la source de données, ou plus généralement la méthode d'évaluation, servant à l'estimation du montant de la dépense.

Acteurs de la dépense CP / CA	Route	Ferroviaire	TCU
Ménages			
CP	Acquisition d'automobiles, entretien, réparation, carburant, y compris taxes	///*	///
	Données de consommation des ménages *Source Insee*	///	///
CA	Taxis, autocars non réguliers	Billets, abonnements	Billets, abonnements
	Données de consommation des ménages *Source Insee*	*Données de consommation des ménages pour les grandes lignes et TER et estimation pour le Transilien* *Montant net des remboursements employeurs* *Sources Insee, Stif*	*Produits du trafic des différents exploitants, centralisés par les autorités organisatrices* *Montant net des remboursements employeurs.* *Source groupement des autorités responsables de transport (Gart)*
Entreprises			
CP	Transport de personnel et de marchandises	///	Dépenses en compte propre des entreprises qui organisent elles-mêmes le transport de leurs salariés

	Calcul de la valeur : *{quantités} × {coût unitaire}* *<u>Quantités</u> : parc VP (véhicules personnels, pour le transport de personnes) et parcs VUL (véhicule utilitaire léger, pour le transport de marchandises) et PL (poids lourd, pour le transport de marchandises) pour les coûts d'acquisition des véhicules, d'entretien et de taxes. Tonnes-kilomètres et véhicules-kilomètres pour les coûts variables liés à l'utilisation des véhicules.* *<u>Coût unitaire</u> : coût (d'acquisition et d'amortissement) des véhicules et coût de la tonne-kilomètre et du véhicule-kilomètre* *Source Soes*	*///*	*Estimation indirecte par le montant de dégrèvements de versement transport accordés à ces entreprises* *Source groupement des autorités responsables de transport (Gart)*
CA	Valeur de la demande de services de transport de marchandises, y compris importations de services de transport nettes des exports de services.	Billet et abonnement pour le personnel Remboursement des titres de transport ferroviaire aux salariés Transport de fret	Versement transport acquitté Remboursement des abonnements de transport en commun aux salariés
	Chiffre d'affaires du secteur transport routier de marchandises (TRM) et chiffre d'affaires en transport routier des secteurs hors secteurs HZ de la nomenclature d'activités *Rajout des imports de services de transport, nets des exports* *Source Insee*	*Chiffre d'affaires SNCF lignes voyageurs, hors consommation des ménages* *Chiffre d'affaires « fret » de la SNCF* *Intégration du chiffre d'affaires de l'ensemble des opérateurs de fret ferroviaire dans La prochaine version du compte* *Source Insee*	*Montant de versement transport reçu par les AO* *Estimation des remboursements* *Source autorités organisatrices*

Acteurs de la dépense CP / CA	Route	Ferroviaire	TCU
APU			
CP	Dépenses d'entretien des infrastructures routières, dont amortissement des infrastructures et frais financiers sur endettement public lié Dépenses connexes pour la route (gendarmerie et police de la route, police municipale)	///	Production en compte propre de services de cars départementaux La partie de la production qui entre dans la dépense des APU est la fraction subventionnée de la production, donc celle qui correspond à la partie des coûts de production non couverte par les recettes.
	Budgets de l'État et des collectivités locales *Source compte général de l'État* *Estimation des amortissements et des charges d'intérêt.*		*Budget des collectivités territoriales, essentiellement les départements car la majeure partie du TCU faisant l'objet de production en compte propre est le TCU départemental.* *Source Direction générale des finances publiques*
CA	Prestations en nature (transport sanitaire remboursé par les administrations de sécurité sociale) et subventions aux entreprises de TRM (dont remboursement de TICPE)	État : compensations tarifaires et subventions de fonctionnement à SNCF et RFF Collectivités territoriales : redevances d'accès pour les réseaux locaux (versées à RFF), subventions et compensations tarifaires versées aux opérateurs	Contributions publiques contractuelles au budget des autorités organisatrices Subventions d'exploitation et compensations tarifaires versées aux exploitants Prestations en nature au bénéfice des ménages (remboursement des titres de transport)
	Dépense de consommation finale des APU, budget de l'État *Sources Insee, Direction générale des finances publiques*	*Budgets de l'État et des collectivités locales* *Sources Direction générale des finances publiques, RFF, SNCF, Stif* *Estimation de la part du Transilien dans les diverses contributions et subventions liées aux transports en commun en Île-de-France*	*Budgets des AO (TCU de province)* *Budget des collectivités locales (TCU départemental)* *Sources Direction générale des finances publiques, Stif* *Estimation part hors Transilien des contributions et subventions liées aux transports en commun en Île-de-France*

Acteurs de la dépense CP / CA	Fluvial	Maritime	Aérien
Ménages			
CA	Titres de transport	Titres de transport	Titres de transport
	Chiffre d'affaires du transport fluvial de voyageurs Source Insee	*Chiffre d'affaires du transport maritime de voyageurs Source Insee*	*Consommation des ménages Source Insee*
Entreprises			
CP	Transport de fret en compte propre.	///	///
	Coût de la tonne-kilomètre du compte d'autrui appliqué au nombre total de tonnes-kilomètres fluviales effectuées en compte propre Sources SOeS, Insee		
CA	Transport de marchandises, y compris importations de services de transport nettes des exports	Transport de fret et une partie de l'affrètement et organisation des transports Total estimé y compris importations de services de transport nettes des exports	- voyages d'affaires (personnel des entreprises) ; - transport de fret. Total estimé y compris importations de services de transport nettes des exports.
	Chiffre d'affaires du secteur du transport fluvial de fret Source Insee	*Chiffre d'affaires du secteur du transport maritime de fret Source Insee*	*- chiffre d'affaires du transport voyageurs nets de la consommation des ménages ; - chiffre d'affaires du transport de fret. Source Insee*
APU			
CA	Subventions aux transporteurs et aux gestionnaires d'infrastructures (dont prêt de personnel)	Subventions aux transporteurs et aux gestionnaires d'infrastructures	Subventions aux transporteurs et aux gestionnaires d'infrastructures
	Budgets de l'État et des collectivités locales Source Direction générale des finances publiques	*Budgets de l'État et des collectivités locales Source Direction générale des finances publiques*	*Budgets de l'État et des collectivités locales Source Direction générale des finances publiques*

*Absence de résultat due à la nature des choses

1.2 La dépense d'investissement de transport

Tableau A.1.2 : synoptique de la dépense d'investissement de transport, par mode et par acteur

Lecture : la nature de la dépense est mentionnée pour chaque dépense modale d'un financeur. La source de données est rappelée en italique ou, plus généralement, la méthode d'évaluation servant à l'estimation du montant de la dépense.

Acteurs de la dépense	Route	Ferroviaire	TCU
Entreprises			
Matériel	Véhicules particuliers (VP) pour le transport de personnel, véhicules utilitaires légers (VUL) et poids lourds (PL) pour le transport de marchandises	Trains de voyageurs (y compris Transilien) et de marchandises	Matériel roulant : autocars (TCU départementaux), bus, tram, tram-train, métro (TCU de province et d'Île-de-France)
	Données comptables d'entreprises *Estimation du flux de véhicules entrés en crédit-bail* *Calage sur la formation brute de capital fixe (FBCF) en matériel de transport par route estimée par la comptabilité nationale* *Source Insee*	*Formation brute de capital fixe (FBCF) des entreprises ferroviaires (SNCF et estimation pour les opérateurs de fret autres que SNCF)* *Estimation pour la partie Transilien du réseau Île-de-France* *Sources SNCF, Insee*	*Données budgétaires des départements* *Enquête TCUP (TCU de province)* *Données comptables des opérateurs du Stif* *Sources Direction générale des finances publiques, groupement des autorités responsables de transport (Gart) , Stif*
Infrastructures	Autoroutes concédées Construction nouvelles autoroutes et grosses réparations Matériel de sécurité et installations diverses	Voies, caténaires, installations ferroviaires « pures » des gares (voies, quais) et installations diverses (postes de commandement, etc.)	Une partie des voies, tunnels, gares (TCU avec infrastructures lourdes) et installations pour bus en site propre Autre partie réalisée par les autorités organisatrices
	Données comptables de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage (ASFA) *Source ASFA*	*FBCF du gestionnaire d'infrastructures (RFF), y compris Transilien* *Comprend les investissements réalisés en contrat de PPP, selon l'avancement des travaux* *Source RFF*	*Enquête TCUP (TCU de province)* *Données comptables des opérateurs concessionnaires du Stif* *Sources Gart (groupement des autorités responsables de transport), Stif*
Autres	Autres investissements des sociétés d'autoroutes non distingués des investissements en infrastructures	Gares hors installations ferroviaires « pures », bâtiments, dépôts, matériel de construction et d'entretien de voies Systèmes d'information, billétique	Installations diverses, dépôts, billétique

Acteurs de la dépense	Route	Ferroviaire	TCU
APU			
Matériel	Pas de prise en compte du matériel roulant utilisé pour compte propre des diverses administrations (véhicules du Ministère des affaires étrangères par exemple)	Pas d'investissement direct des APU dans le ferroviaire : financement des investissements inscrits à l'actif des entreprises concessionnaires, sous forme d'immobilisation corporelle ou sous forme d'actif financier (pour les biens de concession)	Bus, tramways Investissement direct de certaines APUL dans le TCUP (cas de l'exploitation par les APUL des services de transport, situation dite de « régie directe »)
	Immatriculations des véhicules des administrations non retracées dans le SIDIV (système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules)	*Une partie des biens de concession (matériel régional, équipements) revient au concédant (régions ou État) à la fin du contrat de concession lorsque celui-ci n'est pas reconduit.*	*Budget des collectivités locales (TCU départemental) et enquête TCUP (TCU de province)* *Sources Direction générale des finances publiques, Gart*
Infrastructures	FBCF et acquisition d'actifs non produits (terrains) pour les infrastructures routières,, à l'exclusion des grosses réparations sauf si changement de la nature de la voie Investissements des activités connexes pour la route (gendarmerie, police de la route, police municipale) exclus, par définition, de la dépense d'investissement transport	Pas d'investissement direct des APU dans le ferroviaire, financement des investissements	Une partie des voies, tunnels, gares, installations bus en site propre. Autre partie réalisée par les entreprises concessionnaires
	Budgets de l'État et des collectivités locales *Source compte général de l'État.*	///*	*Budgets des collectivités locales (TCU départemental) et enquête TCUP (TCU de province)* *Source Direction générale des finances publiques, Gart*

Acteurs de la dépense	Fluvial	Maritime	Aérien
Entreprises			
Matériel	Péniches de plaisance ou de transport de marchandises	Navires de plaisance ou de transport de marchandises Préparations de navires et grosses réparations considérées comme de l'investissement	Flotte aérienne
	Données comptables de l'enquête entreprises *Source Insee*	*Données comptables de l'enquête entreprises* *Entreprises de transport et entreprises d'affrètement* *Source Insee*	*FBCF des compagnies de transport aérien* *Source Insee*
Infrastructures	Infrastructures fluviales (voies fluviales, berges, écluses) Installations portuaires fluviales	Infrastructures portuaires Par souci de simplicité, installations des ports simultanément maritimes et fluviaux (ports maritimes en embouchure) comptées intégralement dans le maritime	Infrastructures aéroportuaires
	Données comptables de Voies navigables de France (VNF) *Données comptables des ports autonomes fluviaux*	*Données comptables des grands ports maritimes* *Non inclusion des investissements des opérateurs des ports (grues, matériel de transport terrestre)* *Source DGITM*	*Données comptables des aéroports (AdP, aéroports principaux de province et petits et moyens aéroports de province et d'outre- mer)* *Source DGAC*
Autres	Matériel de dragage du gestionnaire d'infrastructures Installations des gestionnaires des ports	...**	Autres investissements des compagnies aériennes
	Source VNF	...	*Source Insee*
APU			
Matériel	...	...	...
Infrastructures	///	Signalisation maritime au sein du programme « Sécurité et affaires maritimes » du ministère en charge des transports	Infrastructures de la navigation aérienne

	///	*Budget de l'État*	*Comptes du budget annexe de l'aviation civile (Bacea)* *Dépenses courantes du Bacea comptabilisées dans les charges des compagnies aériennes et non rajoutées à la dépense* *Dépenses d'investissement comptées car non comptabilisées par ailleurs*

* Absence de résultat due à la nature des choses

** résultats non disponibles

1.3 Les clefs de ventilation du compte satellite

Tableau A.1.3 Les clefs de ventilation du compte satellite, par mode de transport

Lecture : pour chaque mode, la colonne « Clef » rappelle la dépense sur laquelle porte la répartition. La colonne « Estimation » fournit la méthode d'estimation de la clef et ses sources de données (en italique). La colonne « statut » indique si la clef est invariante ou si elle fait l'objet de ré-estimation à chaque compte ou à chaque changement de base. Enfin, la colonne « Proportion » donne l'évaluation chiffrée (fixe ou en moyenne) de la clef, en pourcentage lorsqu'il s'agit d'une proportion ou dans l'unité utilisée lorsqu'il s'agit d'une quantité moyenne.

Acteurs de la dépense	Clef	Estimation	Statut	Proportion
Tous modes				
	Parts respectives de la route, de l'aérien et du maritime dans le chiffre d'affaires transport hors sous-traitance du secteur 52.29B « Affrètement et organisation des transports »	Estimation à partir du chiffre d'affaires détaillé par postes au niveau 6 de la classification des produits française (CPF) 2008 : - 52.29.11 : « Courtage maritime » appartient au mode maritime - 52.29.12 : « Courtage aérien et autres services de courtage de fret et d'affrètement » appartient à l'aérien - les 52.29.19 : « Autres services d'organisation du transport de fret » et 52.29.20 : « Autres services auxiliaires des transports non compris par ailleurs » classés en mode route. *Source Insee*	Révisable en changement de base En mode courant de construction des comptes, chiffres d'affaires non pris au niveau 6 de la classification des produits française (CPF) 2008 mais à un niveau moins détaillé (niveau 5, « sous-classe »)	76% pour la route 24 % pour le mode maritime Le mode aérien, supposé négligeable, pas encore pris en compte dans la répartition (le sera dans la prochaine base des comptes)
	Répartition des versements du Stif entre SNCF d'une part (affecté au mode ferroviaire) et Optile et RATP d'autre part (affectés au mode TCU) Permet de ventiler les contributions des membres du Stif (régions, départements, communes) entre les deux modes	Rapport d'activités du Stif	Clef variable, ajustée à chaque compte	~ 46 % ferroviaire ~ 54 % TCU
Route				
	Part acquise directement par les ménages de services de transport de marchandises	Clef estimée à partir de la proportion {demande des ménages}/{demande des	Clef fixe	5 %

	réalisé par des sociétés n'appartenant pas au secteur transport	entreprises} en transport routier réalisé en compte d'autrui (2 % du chiffre d'affaires des entreprises du secteur du transport routier de marchandises réalisé auprès des ménages). Proportion du chiffre d'affaires à destination des ménages réalisé par des sociétés n'appartenant pas au secteur transport plus élevée que celle des entreprises du secteur : structurellement, ce transport est plus un transport de proximité (livraison à des particuliers) : les trajets courte distance représentent 28 % des tonnes-km des entreprises hors secteur transport, 14 % des tonnes-km des entreprises du secteur transport.		
	Part des VUL loués pour le transport en compte propre des entreprises sur le total du parc des VUL loués Le reste loué par les entreprises de transport Clef utilisée pour l'estimation du coût du transport en compte propre marchandises réalisé par les entreprises	Enquête annuelle d'entreprises de 2004 : fournit le nombre N de véhicules loués par les entreprises du secteur des transports Donnée plus disponible après cette date dans l'enquête entreprises N rapporté au nombre total L de VUL en location : clef estimée par le ratio = N / L	Clef fixe	20 %
	Part du compte d'autrui dans les trajets « courte distance » (moins de 150 km) pour les entreprises hors TRM Permet le calcul des tonnes-Km des Véhicules utilitaires légers (VUL) des entreprises hors TRM pour le transport en compte d'autrui	*Source : SOeS, enquête transport routier de marchandises (TRM)*	Clef variable ajustée annuellement à chaque compte	~ 49 %

	Permet in fine d'évaluer le montant total de services de transport par route vendus par les entreprises qui ne sont pas du secteur du transport routier de marchandises (TRM)			
	Rapport entre la taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR) dite « taxe à l'essieu » des camions (véhicules porteurs) et TSVR des tracteurs routiers Les deux types de véhicules (véhicules porteurs et véhicules tracteurs) n'acquittent pas la même taxe. Le montant acquitté en taxe à l'essieu est donc sensible à la structure du parc (proportion dans le parc total d'un agent entre les camions et les tracteurs). Cela permet ainsi de calculer le montant de taxe à l'essieu acquitté par les entreprises du compte propre, en connaissant leur structure de parc et les taux de taxe relatifs qui s'y appliquent.	Données DGDDI (Direction générale des douanes et des droits indirects) : rapport entre le montant total de taxe des camions et le montant total des tracteurs. Connaissant la taille respective du parc de camions et du parc des tracteurs, déduction d'une taxe moyenne par véhicule, pour chacun des deux types de véhicules	Clef fixe. Modifiée si changement dans l'assiette de la taxe	Acquittement par les camions d'un montant de taxe à l'essieu égal à 67 % du montant acquitté par les poids lourds tracteurs (soit 40 % du total de la taxe à l'essieu) Camions = 56 % du parc total des poids lourds donc acquittement d'une taxe par véhicule plus faible que les tracteurs
	Rapport entre le tarif autoroutier d'un camion (véhicules porteurs) et celui d'un tracteur. Les deux types de véhicules n'acquittent pas le même tarif. Le montant total acquitté en péage par un agent est donc sensible à la structure de son parc (proportion dans le parc total de l'agent entre les camions et les tracteurs).	*Source Cofiroute*	Clef fixe	0,75 : rapport entre le prix de péage d'un camion et le prix de péage d'un tracteur Le camion paie moins cher que le tracteur.
	Véhicules-kilomètres selon l'origine des véhicules : véhicules français ou véhicules étrangers Proportion estimée pour	*Source : Setra, sondage de la circulation, 2004-2005*	Clef fixe, révisée à chaque nouvelle enquête du Setra	Sur autoroutes : 89,5 % de véhicules français 10,5 % de véhicules étrangers (dont

deux types de véhicule et deux types de réseau : - VL / PL - autoroute / RRN Clef utile à la détermination de la consommation en infrastructures routières par les ménages : 89,5 % du chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes			47 % d'Allemagne, Belgique, Luxembourg) Tous réseaux confondus (autoroutes + RRN) : 92,4 % français 7.6 % étrangers
Kilométrage moyen des véhicules utilitaires légers (VUL) selon le propriétaire (entreprises de transport, autres entreprises, ménages) et le type de carburant utilisé	*Source : SOeS enquête VUL (quinquennale, dernière en 2010)*	Révisable à chaque nouvelle enquête VUL	Kilométrage moyen des entreprises de transport : 22 400 km contre 17 100 km pour les entreprises hors secteur transport et 9 200 km pour les ménages
Cette clef permet d'estimer la structure de consommation en carburant par catégorie d'acteur Application de la consommation unitaire par type de VUL (diesel ou essence) puis du prix au litre en moyenne annuelle du carburant correspondant au kilométrage moyen des véhicules diesel et essence de chaque catégorie d'agent. La taille du parc de VUL de chaque agent ainsi que le nombre de kilomètres parcourus en moyenne par ses véhicules et la consommation unitaire théorique influent donc sur la proportion de chaque agent dans la dépense totale en carburant des VUL.			
Tonnage moyen d'un véhicule utilitaire léger (VUL)	*Source : SOeS, enquête VUL (quinquennale, dernière en 2010)*	Clef fixe,ajustée à chaque enquête VUL	0,7 t
Cette clef permet de calculer les tonnes-Km réalisées par les VUL des entreprises de transport et ceux des entreprises hors TRM Sert in fine à en déduire un chiffre d'affaires total (en compte d'autrui) des entreprises hors TRM estimé en faisant le produit d'un chiffre d'affaires / tonnes-km (estimé avec les données des entreprises de TRM) et du nombre de tonnes-km réalisés par les entreprises hors TRM en compte d'autrui			
Coefficient de proportionnalité entre les dépenses d'entretien des VUL et les dépenses d'entretien des PL. La structure de coûts est directement imputée de la structure VUL/PL du parc automobile des entreprises.	*Source système d'immatriculation des véhicules (SIV)*	Clef fixe	30 % du coût d'entretien imputable au parc des VUL, 70 % au parc des PL
Part de l'emploi "transport" des entreprises hors TRM dans leur emploi total.	*Source déclarations annuelles de données sociales (DADS)*	Clef donnant le coefficient pour N-1, N étant l'année	0,8 %

	Permet d'estimer la masse salariale « transport » des entreprises hors TRM Nécessite de connaître la masse salariale totale des entreprises hors TRM pour l'année d'étude		d'étude du compte, révisée chaque année	
	Part imputable à la sécurité de la voirie, donc à la route, dans la dépense d'éclairage des communes	À dire d'expert	Clef fixe	60 %
	Part imputable à la circulation et la sécurité routière dans les programmes budgétaires de la police nationale et de la gendarmerie	*Source : budget de l'État, par programme et action, source Direction générale des finances publiques (DGFIP)*	Cette clef n'est plus utilisée. Le compte prend directement le montant des actions destinées à la route dans les deux programmes, police et gendarmerie. La ventilation des dépenses de personnel est effectuée par les projets annuels de performance (PAP, anciennement « Bleus budgétaires »).	~ 9 % pour la gendarmerie nationale ~ 7 % pour la police nationale
	Part imputable à la route dans le poste 52.29B « Affrètement et organisation des transports»	*Données ESANE niveau fin Source Insee*	Clef fixe, valeur de 2005	76 %
Aérien				
	Clef « nombre de voyages selon le motif » pour le partage résidents / non-résidents dans la dépense courante d'infrastructures. La contribution du reste du Monde est ainsi obtenu pour : - les taxes aéroportuaires ; - les produits aéroportuaires hors redevances commerciales (les redevances commerciales des aéroports étant des dépenses annexes) ; - les taxes de l'aviation civile.	*Source : « L'utilisation du transport aérien - Enquête sur le taux de pénétration du transport aérien en France », TNS-Sofres pour le compte de la DGAC, juillet 2007*	Clef fixe, révisable à chaque nouvelle enquête	38,4 % des voyages en compagnie aérienne nationale réalisés par les résidents, 61,6 % par les non-résidents

	Part des vols internationaux passant par l'espace aérien national sans s'arrêter sur un aéroport Sert à la détermination de la part des non-résidents dans la redevance de route perçue par la DGAC		Clef fixe	50 %
	Les redevances de la circulation aérienne (d'un montant total de 1 413 M€ en 2010) se composent de trois éléments (*source MEDDE*) : - la redevance de route (1 150 M€ en 2010 soit 81,4 % des redevances de la circulation aérienne) rémunère l'usage des installations et services au-dessus du territoire métropolitain et son voisinage. Cette redevance est répartie entre les différentes autorités d'aviation civile, proportionnellement aux fractions nationales des territoires survolés ; - la redevance pour services terminaux (221 M€ en 2010) rémunère les services de navigation aérienne fournis à proximité des aéroports ; - la redevance océanique rémunère l'usage des installations aériennes d'outre-mer (42 M€ en 2010). La part des non-résidents dans les redevances de la circulation aériennes est supérieure à la part des non-résidents dans les vols internationaux (62 %) : en effet la redevance de route s'applique aussi bien aux vols internationaux à destination du territoire national, qu'aux vols internationaux qui survolent seulement le territoire sans transition. Les redevances de route proviennent pour 50 % d'un tel type de vols. Au total, les non-résidents ne représentent plus 62 % (*voir clef précédente dans l'annexe*) mais 81 % des recettes tirées de la redevance de route : 81 % = 100% (part non-résidents dans les survols) × 50 % de la redevance de route (survols du territoire) + 62 % (part non-résidents dans les vols internationaux) × 50 % de la redevance de route (vols internationaux avec départ / arrivée / transit national)			
Mer				
	Coefficient de passage pour le changement de périmètre en 2006 du compte des ports maritimes	*Compte des ports 2006, ancien et nouveau périmètre* *Source DGITM* Avant 2006, données des ports autonomes et des principaux ports de province disponibles Après 2007, seulement données des ports autonomes, devenus grands ports maritimes (5 GPM) disponibles	Clef fixe	1/1,25 Comptes 2006 des ports

1.4 Données

Tableau A.1.4.1 : la dépense courante par mode

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Total	**280 309**	**293 739**	**309 099**	**327 281**	**308 374**	**323 896**	**340 479**
Route	226 659	236 524	248 692	261 734	245 892	258 918	271 579
Fer	16 278	16 891	17 298	17 808	17 808	18 097	18 339
Fluvial	694	730	781	893	830	917	968
Maritime	8 660	8 985	9 997	12 272	10 699	11 939	13 508
Aérien	16 007	17 980	18 525	20 075	18 268	18 900	20 282
TCU-AR	12 011	12 630	13 808	14 500	14 877	15 124	15 804
dont TCU-IdF hors transilien	*4 559*	*4 571*	*4 948*	*5 169*	*5 264*	*5 405*	*5 628*
dont TCU de province	*4 214*	*4 446*	*4 772*	*5 116*	*5 331*	*5 515*	*5 979*
dont AR (cars départementaux)	*3 238*	*3 613*	*4 087*	*4 216*	*4 282*	*4 203*	*4 196*

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Tableau A.1.4.2 : la dépense d'investissement par mode

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Total	**49 272**	**50 666**	**55 829**	**57 558**	**49 643**	**52 250**	**57 044**
Route	36 052	37 120	40 580	41 939	33 358	36 488	40 485
Fer	4 788	4 984	5 548	6 363	7 252	6 671	6 784
Fluvial	338	376	306	392	396	403	411
Maritime	1 607	1 488	2 608	2 840	2 630	2 271	2 317
Aérien	2 719	2 803	2 611	2 393	2 656	2 748	2 593
TCU-AR	3 769	3 894	4 176	3 631	3 351	3 669	4 454
dont TCU-IdF hors transilien	*910*	*992*	*1 062*	*1 146*	*1 383*	*1 389*	*1 622*
dont TCU de province	*2 432*	*2 448*	*2 506*	*1 934*	*1 484*	*1 797*	*2 340*
dont AR (cars départementaux)	*426*	*454*	*608*	*552*	*485*	*484*	*492*

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Tableau A.1.4.3 : la dépense totale consolidée, par mode

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Total	**312 184**	**327 215**	**346 667**	**366 098**	**337 766**	**354 742**	**374 501**
Route	252 092	262 106	276 921	290 930	265 647	280 979	296 648
Fer	19 515	20 259	21 200	22 288	22 504	22 399	22 382
Fluvial	916	999	966	1 150	1 097	1 220	1 273
Maritime	9 167	9 853	11 369	14 045	12 146	12 683	14 248
Aérien	15 677	18 586	19 379	20 875	19 361	19 919	21 112
TCU-AR	14 817	15 412	16 832	16 809	17 011	17 542	18 837

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Tableau A.1.4.4 : la dépense totale consolidée en transport des ménages

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Total	**151 599**	**156 830**	**165 272**	**171 231**	**164 666**	**171 518**	**182 556**
Route	135 243	139 306	146 764	151 133	144 585	151 030	161 496
Fer	4 810	4 973	5 204	5 726	5 578	5 732	5 597
Fluvial	241	254	234	263	247	257	261
Maritime	810	822	697	708	712	976	1 035
Aérien	6 643	7 338	7 835	8 589	8 714	8 705	9 367
TCU-AR	3 853	4 137	4 538	4 812	4 830	4 818	4 801
dont TCU-IdF hors transilien	*1 764*	*1 791*	*1 873*	*1 943*	*2 015*	*2 081*	*2 204*
dont TCU de province	*867*	*929*	*977*	*1 058*	*1 051*	*1 090*	*1 137*
dont AR (cars départementaux)	*1 222*	*1 417*	*1 688*	*1 810*	*1 764*	*1 646*	*1 459*

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Tableau A.1.4.5 : la dépense totale consolidée des entreprises hors secteur transport

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Total	**118 135**	**125 853**	**134 502**	**147 716**	**126 127**	**135 926**	**141 937**
Route	94 366	100 115	107 175	117 119	99 006	107 203	110 702
Fer	5 191	5 506	5 687	5 778	5 590	5 451	5 531
Fluvial	239	257	321	394	355	398	443
Maritime	7 375	7 662	8 782	11 045	9 464	10 526	12 031
Aérien	6 697	7 909	7 848	8 517	6 578	6 961	7 585
TCU-AR	4 267	4 404	4 690	4 864	5 135	5 387	5 646
dont TCU-IdF hors Transilien	*1 986*	*2 011*	*2 138*	*2 221*	*2 197*	*2 257*	*2 340*
dont TCU de province	*2 281*	*2 394*	*2 552*	*2 643*	*2 938*	*3 131*	*3 306*
dont AR (cars départementaux)	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Tableau A.1.4.6 : la dépense totale consolidée des entreprises du secteur transport

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Total	**7 843**	**8 611**	**9 470**	**10 397**	**9 193**	**8 804**	**8 126**
Route	2 958	3 101	2 586	2 514	1 198	1 883	1 569
Fer	3 156	3 368	3 902	4 480	4 696	4 302	4 043
Fluvial	222	269	185	257	267	303	305
Maritime	467	786	1 332	1 748	1 309	640	659
Aérien	558	606	854	801	1 093	1 019	830
TCU-AR	482	481	610	598	630	656	719
dont TCU-IdF hors Transilien	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
dont TCU de province	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
dont AR (cars départementaux)	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Tableau A.1.4.7 : la dépense totale consolidée en transport des administrations publiques

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Total	**31 824**	**32 951**	**34 301**	**33 565**	**34 499**	**34 875**	**38 294**
Route	18 473	19 196	19 958	19 793	20 393	20 307	22 450
Fer	6 278	6 413	6 407	6 304	6 641	6 914	7 211
Fluvial	215	219	225	236	228	262	264
Maritime	515	583	558	545	661	540	523
Aérien	157	152	158	152	161	170	174
TCU-AR	6 185	6 389	6 994	6 536	6 416	6 681	7 672
dont TCU-IdF hors Transilien	*808*	*769*	*938*	*1 004*	*1 052*	*1 067*	*1 084*
dont TCU de province	*3 275*	*3 333*	*3 494*	*3 018*	*2 715*	*2 938*	*3 737*
dont AR (cars départementaux)	*2 102*	*2 287*	*2 563*	*2 514*	*2 649*	*2 675*	*2 851*

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Tableau A.1.4.8 : la dépense totale consolidée du reste du monde (RdM)

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Total	**2 784**	**2 969**	**3 122**	**3 189**	**3 280**	**3 620**	**3 587**
Route	274	388	438	371	466	556	431
Fer	0	0	0	0	0	0	0
Fluvial	0	0	0	0	0	0	0
Maritime	0	0	0	0	0	0	0
Aérien	2 510	2 580	2 684	2 818	2 815	3 064	3 156
TCU-AR	0	0	0	0	0	0	0
dont TCU-IdF hors Transilien	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
dont TCU de province	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
dont AR (cars départementaux)	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Annexe 2 - La dépense en transport routier

Tableau A.2.1 : la dépense courante en transport routier

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ménages	**135 243**	**139 306**	**146 764**	**151 133**	**144 585**	**151 030**	**161 496**
dont TVA 19,6 % sur achats de biens de consommation et services transport marchandises, 5,5 % puis 7 % transport voyageurs	*19 542*	*20 066*	*21 066*	*21 633*	*20 551*	*21 409*	*22 796*
Transport de voyageurs en compte d'autrui ou en compte propre	**134 378**	**138 387**	**145 812**	**150 042**	**143 563**	**150 076**	**160 814**
Transport de voyageurs en compte propre	131 334	135 126	142 331	146 380	139 850	146 189	158 231
dont achats de véhicules y.c.TVA 19,6 %	*38 646*	*38 364*	*40 654*	*38 541*	*40 640*	*40 390*	*41 452*
dont assurance	*5 612*	*5 520*	*5 916*	*5 965*	*5 401*	*5 663*	*8 157*
dont entretien et réparation de véhicules, location de véhicules et garages, y compris TVA 19,6 %	*38 537*	*40 191*	*42 523*	*44 210*	*42 841*	*44 280*	*45 120*
dont carburant y compris TVA 19,6 % et TIPP	*34 606*	*36 023*	*37 049*	*40 612*	*33 027*	*36 911*	*43 706*
dont amendes de la circulation	*1 025*	*1 243*	*1 344*	*1 461*	*1 422*	*1 431*	*1 513*
dont estimation de la part ménages pour le certificat des immatriculations	*1 329*	*1 494*	*1 541*	*1 596*	*1 600*	*1 597*	*1 729*
dont péages autoroutiers et autres infrastructures y compris TVA 19,6 %	*5 623*	*5 909*	*6 260*	*6 384*	*6 690*	*6 866*	*7 321*
dont estimation de la dépense de stationnement pour compte propre (garages)	*5 956*	*6 382*	*7 043*	*7 612*	*8 228*	*9 051*	*9 232*
Transport de voyageurs en compte d'autrui (par taxis et autocars non réguliers) y compris TVA (5,5 % puis 7 %)	3 044	3 261	3 481	3 662	3 713	3 887	2 583
Transport de marchandises en compte d'autrui (dont déménagement)	**865**	**919**	**952**	**1 091**	**1 022**	**953**	**682**
Entreprises	**77 925**	**82 907**	**87 690**	**95 845**	**86 095**	**92 905**	**93 881**
Transport de voyageurs en compte propre ou en compte d'autrui	**10 941**	**12 573**	**13 309**	**14 105**	**13 122**	**14 293**	**14 374**
Estimation du transport de voyageurs en compte propre (avec les voitures particulières)	10 697	12 174	12 681	13 210	12 246	13 353	13 419
dont amortissements (VP)	*2 611*	*3 007*	*3 087*	*2 877*	*3 078*	*3 381*	*3 649*
Transport de voyageurs en compte d'autrui (achats de service de taxis et autocars non réguliers)	244	399	628	895	876	940	955
Transport de marchandises	**66 984**	**70 334**	**74 381**	**81 740**	**72 973**	**78 612**	**79 506**
Estimation du transport de marchandises en compte propre (avec les PL et les VUL des entreprises)	19 043	20 126	20 723	20 507	17 715	19 310	23 000
dont estimation des péages autouroutiers PL en compte propre	*153*	*164*	*184*	*192*	*181*	*193*	*201*
dont amortissements (PL et VUL)	*1 866*	*1 978*	*2 012*	*2 143*	*2 345*	*2 443*	*2 768*
propre	*4 477*	*4 986*	*5 099*	*5 019*	*5 423*	*5 824*	*6 417*
Transport de marchandises pour compte d'autrui (achats de service de transport routier de marchandises)	47 941	50 208	53 658	61 232	55 259	59 302	56 506
dont estimation des péages autoroutiers PL compte d'autrui	*1 008*	*1 081*	*1 214*	*1 267*	*1 193*	*1 272*	*1 328*
Administrations publiques	**13 217**	**13 923**	**13 800**	**14 384**	**14 746**	**14 427**	**15 772**
Consommation finale des APU en service de transport en taxi et autocars (essentiellement transport sanitaire remboursé par la Sécurité sociale)	1 112	1 188	1 275	1 340	1 363	1 440	1 855
Subventions et dégrèvements de taxes pour les entreprises de transport routier de marchandises et de voyageurs	451	436	473	492	476	484	510
dont subvention d'exploitation aux entreprises de transport	*48*	*75*	*80*	*88*	*83*	*88*	*90*
dont dégrèvement de taxe professionnelle (et autres ?) des entreprises de transport	*64*	*64*	*64*	*64*	*64*	*64*	*64*
dont remboursements de TIPP	*339*	*297*	*329*	*339*	*329*	*332*	*356*
Dépense d'infrastructures routières publiques	**11 653**	**12 298**	**12 052**	**12 553**	**12 908**	**12 504**	**13 407**
État	**5 133**	**5 459**	**4 992**	**4 663**	**4 536**	**4 400**	**4 334**
Dépense en voirie pour les routes nationales	2 639	3 059	2 720	2 003	1 719	1 475	1 322
Amortissement financier (principal de la dette) des immobilisations corporelles pour la voirie nationale	*840*	*908*	*805*	*1 140*	*1 269*	*1 118*	*1 217*
Frais financiers pour les routes nationales	424	391	406	438	441	436	405
Dépense de police nationale et gendarmerie nationale	1 230	1 101	1 062	1 082	1 106	1 371	1 390
Régions	**7**	**13**	**18**	**26**	**36**	**48**	**46**
Départements	**2 081**	**2 332**	**2 411**	**3 197**	**3 395**	**2 653**	**3 337**
Dépense en voirie pour les routes départementales	1 147	1 316	1 371	2 132	2 330	1 589	2 269
Amortissement des immobilisations corporelles pour la voirie départementale	*667*	*713*	*714*	*715*	*715*	*714*	*718*
Frais financiers pour les routes départementales	267	303	326	350	350	350	350
Communes	**4 433**	**4 493**	**4 631**	**4 667**	**4 942**	**5 402**	**5 690**
Dépense en voirie pour les routes communales	2 074	1 928	1 943	1 920	2 168	2 359	2 452
Amortissement des immobilisations corporelles pour la voirie communale	*690*	*596*	*665*	*645*	*663*	*707*	*764*
Frais financiers routes communales	536	564	584	621	621	670	724
Dépense de police municipale	773	966	1 001	1 041	1 040	1 178	1 214
Dépense d'éclairage des routes (60 % du total éclairage des communes)	361	440	439	440	450	487	536
Reste du monde	**274**	**388**	**438**	**371**	**466**	**556**	**431**
Péages autoroutiers VL des non-résidents y compris TVA 19,6 %	- 539	- 485	- 543	- 652	- 497	- 471	-641
dont TVA 19,6%	*- 88*	*- 79*	*- 89*	*- 107*	*- 82*	*- 77*	*- 105*
Péages autoroutiers PL des non-résidents (hors TVA)	814	873	981	1 023	963	1 027	1 072
Dépense courante en transport routier	**226 659**	**236 524**	**248 692**	**261 734**	**245 892**	**258 918**	**271 579**
dont dépense courante infras routières concédées et publiques	*19 098*	*20 255*	*20 614*	*21 253*	*21 895*	*21 879*	*23 197*

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Tableau A.2.2 : la dépense d'investissement en transport routier

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Investissement en matériel de transport et autres investissements	**26 548**	**27 815**	**30 401**	**32 101**	**23 209**	**25 983**	**29 298**
Entreprises de transport routier de marchandises	**5 037**	**4 953**	**5 045**	**5 036**	**4 221**	**5 169**	**5 342**
total des investissements des entreprises de transport routier interurbains et de proximité de fret, location avec camion,	5 037	4 953	5 045	5 036	4 221	5 169	5 342
dont investissements "matériel de transport" (y compris crédit-bail)	*4 658*	*4 624*	*4 721*	*4 713*	*3 673*	*4 843*	*5 006*
Entreprises auxiliaires de transport routier	**366**	**415**	**419**	**418**	**372**	**402**	**415**
total des investissements de la messagerie et du fret express, de l'affrêtement et organisation des transport pour le mode "route"	366	415	419	418	372	402	415
dont investissements "matériel de transport"	*107*	*104*	*106*	*106*	*82*	*59*	*60*
Entreprises de transport routier de voyageurs	**227**	**254**	**354**	**353**	**282**	**292**	**301**
total des investissements des entreprises de transport de cars non réguliers et de taxis	227	254	354	353	282	292	301
dont investissements "matériel de transport"	*213*	*211*	*288*	*288*	*345*	*402*	*405*
Autres entreprises	**20 918**	**22 194**	**24 584**	**26 293**	**18 333**	**20 121**	**23 239**
total investissements des entreprises hors secteur transport pour la FBCF d' "automobiles". Calé sur total FBCF "Matériel de transport automobile" donc matériel en crédit-bail inclus	20 918	22 194	24 584	26 293	18 333	20 121	23 239
Investissement en "infrastructures"	**9 504**	**9 304**	**10 179**	**9 838**	**10 149**	**10 505**	**11 188**
Sociétés d'autoroutes	**2 051**	**1 813**	**1 837**	**1 930**	**1 856**	**2 085**	**1 811**
investissements des sociétés d'autoroutes	2 051	1 813	1 837	1 930	1 856	2 085	1 811
APU (pour les investissements du réseau public non concédé)	**7 453**	**7 491**	**8 342**	**7 908**	**8 293**	**8 420**	**9 377**
État	**1 737**	**1 543**	**1 263**	**1 267**	**1 515**	**1 329**	**1 059**
investissements de l'État pour les routes nationales	1 737	1 543	1 263	1 267	1 515	1 329	1 059
investissements de l'État pour la police nationale et la gendarmerie	0	0	82	100	0	20	20
investissements de l'État pour la sécurité routière	0	0	0	0	0	0	0
autres	0	0	0	0	0	0	0
Régions	**41**	**410**	**519**	**493**	**398**	**205**	**233**
investissements des régions pour la voirie régionale	41	410	519	493	398	205	233
Départements	**1 628**	**1 858**	**2 078**	**2 138**	**2 044**	**2 271**	**3 072**
investissements des départements pour la voirie départementale	1 628	1 858	2 078	2 138	2 044	2 271	3 072
Communes	**4 047**	**3 680**	**4 481**	**4 010**	**4 336**	**4 615**	**5 013**
investissements des communes pour la voirie communale	4 047	3 680	4 481	4 010	4 336	4 615	5 013
investissements des communes pour la police municipale	35	35	35	35	35	56	63
Total investissements	**36 052**	**37 120**	**40 580**	**41 939**	**33 358**	**36 488**	**40 485**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Annexe 3 - La dépense en transport ferroviaire

Tableau A.3.1 : la dépense courante en transport ferroviaire,

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ménages	**4 810**	**4 973**	**5 204**	**5 726**	**5 578**	**5 732**	**5 597**
Billets voyageurs grandes lignes et corail Intercités hors voyages d'affaires, y compris TVA de 5,5 %	3 085	3 204	3 332	3 610	3 588	3 695	3 662
Billets voyageurs du TER y compris TVA de 5,5 % et non-résidents, net des remboursements employeurs	1 027	1 134	1 208	1 336	1 188	1 219	1 089
Billets voyageurs du Transilien y compris TVA de 5,5 % et non-résidents	698	635	664	780	802	818	846
dont TVA sur voyageurs ménages	*263*	*273*	*285*	*312*	*315*	*325*	*331*
dont TVA voyageurs d'affaires	*117*	*128*	*138*	*147*	*144*	*140*	*141*
Entreprises non-transport et non-financières	**5 191**	**5 506**	**5 687**	**5 778**	**5 590**	**5 451**	**5 531**
Billets voyageurs d'affaires sur grandes lignes, corail Intercités et TER y compris TVA de 5,5 % et non-résidents	2 250	2 449	2 639	2 817	2 770	2 680	2 711
Fret y compris non-résidents	1 684	1 684	1 660	1 542	1 162	1 068	1 048
VT, part Transilien	1 020	1 115	1 132	1 158	1 190	1 205	1 245
Remboursement de 50 % des titres de transport par les employeurs, depuis le 1er janvier 2009	0	0	0	0	197	202	219
Estimation des remboursements des employeurs aux employés de titre de transport transilien	237	258	255	261	271	296	308
APU	**6 278**	**6 413**	**6 407**	**6 304**	**6 641**	**6 914**	**7 211**
État	**3 035**	**2 969**	**2 794**	**2 434**	**2 602**	**2 716**	**2 763**
Versements de l'État pour le transport de voyageurs	297	290	287	285	276	316	474
dont subventions d'exploitation versées par l'État à la SNCF	*22*	*21*	*21*	*23*	*23*	*39*	*29*
dont compensations tarifaires versées par l'État à la SNCF	*275*	*269*	*266*	*262*	*253*	*277*	*445*
Versements de l'État pour les infrastructures ferroviaires	2 738	2 679	2 507	2 149	2 326	2 400	2 289
dont versements de l'État à RFF y.c. contribution pour désendettement	*2 738*	*2 679*	*2 507*	*2 149*	*2 326*	*2 400*	*2 289*
Régions hors Île-de-France	**1 940**	**2 045**	**2 169**	**2 346**	**2 453**	**2 578**	**2 771**
Subventions sur produit (contribution exploitation de service) versées par les régions hors Île-de-France à la SNCF pour le TER (hors TVA)	1 600	1 650	1 744	1 906	1 991	2 074	2 215
Transferts sociaux : compensations tarifaires pour tarifs sociaux versées par les régions hors Île-de-France à la SNCF pour le TER (hors TVA)	239	288	312	318	334	370	414
TVA sur les versements des régions pour le TER (subventions et compensations tarifaires)	101	107	113	122	128	134	141
Stif	**1 303**	**1 399**	**1 444**	**1 523**	**1 586**	**1 620**	**1 677**
Total des versements du Stif à la SNCF pour le transilien (subventions d'exploitation, compensations tarifaires) hors TVA	1 235	1 326	1 369	1 444	1 503	1 535	1 590
TVA sur les versements du Stif à la SNCF pour le transilien (subventions d'exploitation, compensations tarifaires)	68	73	75	79	83	84	87
Versement du Stif à RFF pour "redevance d'accès" du Transilien	0	0	0	0	0	200	207
Dépense courante transport ferroviaire	**16 278**	**16 891**	**17 298**	**17 808**	**17 808**	**18 097**	**18 339**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Tableau A.3.2 : la dépense d'investissement en transport ferroviaire

En millions d'euros

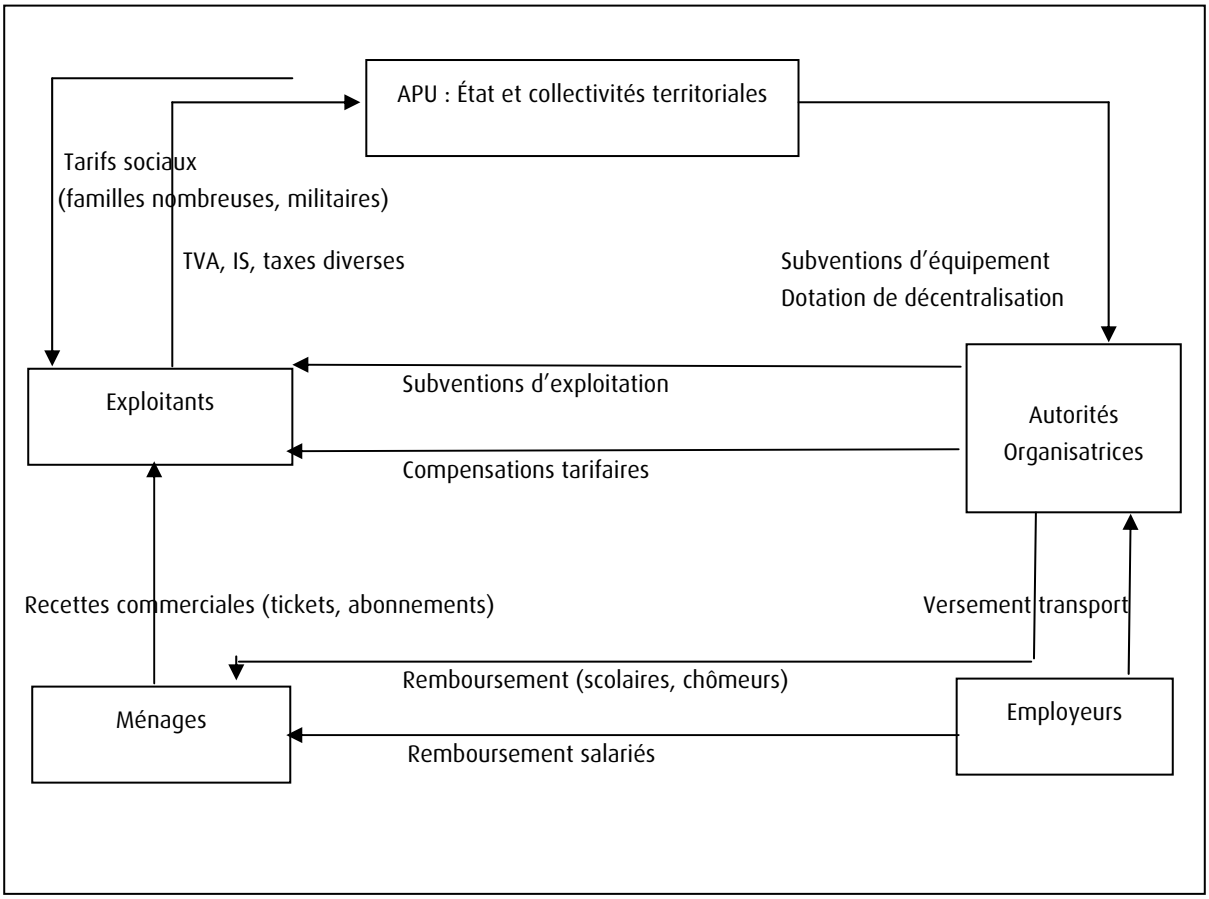
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Investissements matériel roulant	**1 513**	**1 770**	**1 854**	**2 243**	**2 410**	**1 946**	**1 611**
Investissement total de la SNCF	**2 441**	**2 654**	**3 080**	**3 405**	**3 342**	**2 817**	**2 284**
dont matériel roulant des entreprises de transport ferroviaire source SNCF	*1 513*	*1 770*	*1 854*	*2 243*	*1 886*	*1 319*	*1 611*
Investissement matériel roulant d'entreprises autres que la SNCF	***0***	***0***	***0***	***0***	***524***	***627***	***0***
Investissements "infrastructures" (RFF)	**2 347**	**2 330**	**2 468**	**2 958**	**3 386**	**3 227**	**4 500**
dont part des investissements en infrastructures de RFF pour le réseau Île-de-France	*239*	*242*	*189*	*298*	*392*	*470*	*523*
dont part des investissements pour le réseau ferré grande vitesse	*1 017*	*758*	*644*	*749*	*860*	*853*	*1 793*
dont part des investissements pour le réseau ferré principal hors LGV	*1 092*	*1 331*	*1 635*	*1 911*	*2 134*	*1 903*	*2 118*
Investissements autres	**928**	**884**	**1 226**	**1 162**	**1 456**	**1 498**	**673**
Entreprises	*928*	*884*	*1 226*	*1 162*	*1 456*	*1 498*	*673*
Total des investissements	**4 788**	**4 984**	**5 548**	**6 363**	**7 252**	**6 671**	**6 784**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Annexe 4 - La dépense en transports collectifs urbains et autocars réguliers

A.4.1 L'organisation des transports collectifs urbains

Figure A.4.1 : les principaux flux financiers entres les acteurs du transport collectif urbain



A.4.2 Les transferts spécifiques des transports collectifs urbains

Tableau A.4.2.1 : les différents types de transferts du secteur des TCU, par type de transfert, par financeur et par réseau Valeurs 2010, en millions d'euros

L'opérateur désigne le prestataire du service de transport. Le tableau présente l'ensemble des flux entre acteurs, sans consolidation. Les montants présents dans le tableau ne sont donc pas sommables dans une dépense totale : y figurent par exemple à la fois le versement transport, payé par les entreprises aux AO, et les subventions publiques aux opérateurs, financées par ce même versement transport. Le total - consolidé - des transferts des APU se retrouvant dans la dépense courante s'élève à 4,9 Md€.

Pour les TCU d'Île-de-France, seuls sont connus les montants totaux des versements des collectivités locales au Stif : leur ventilation par type de versement (rémunération des prestations de services, compensation tarifaire) et par destinataire (TCU – RATP et Optile ou ferroviaire – SNCF) est imputée. De même, le tableau reprend un montant de TVA dans les transferts des collectivités vers l'AO (le Stif) alors qu'en réalité, les contributions des collectivités locales ne sont pas soumises à TVA : c'est le Stif qui acquitte la TVA en tant qu'AO lors de certains de ses versements aux opérateurs.

Transfert	Financeur (initial)	Bénéficiaire (initial) du transfert	Objet du transfert	Montant 2010
Subventions sur produits (D319) pour compensation tarifaire	**2 886 M€, dont 99 M€ de production en compte propre**			
	Région	AO (Stif)	**TCU IdF** Contribution contractuelle pour délégation de service public Rémunération d'un service Soumis à TVA	**347 M€** destinés à la partie TCU de l'activité du Stif (Optile et RATP) Estimation à partir des versements du Stif à Optile et RATP
	Département	AO	**TCUP** Contribution contractuelle pour délégation de service public Rémunération d'un service. Soumis à TVA	**134 M€**
		AO (Stif)	**TCU IdF** Contribution contractuelle pour délégation de service public Soumis à TVA	**334 M€** destinés à la partie TCU de l'activité du Stif (Optile et RATP) Estimation à partir des versements du Stif à Optile et RATP
		Opérateur	**TC départementaux** Subvention au titre du transport scolaire et du transport par route de voyageur en général Rémunération d'un service Soumis à TVA	**984 M€**, pour les entreprises de transport routier de voyageurs.

		Département	**TC départementaux** Réalisation en **compte propre** du transport départemental par autocar. Dans ce cas, le département est à la fois AO, exploitant et prestataire du service. La prestation de service est soumise à TVA si le service n'est pas réalisé à titre gratuit.	**99 M€** de dépenses de fournitures et dépenses de personnel 58 % en dépenses de personnel, 41 % en dépenses de consommations intermédiaires Estimation à partir des comptes des administrations publiques (*source DGFIP*). Fonctions : « transport routier de voyageur » + « transports scolaires » + « transports publics »
	La partie des coûts de production du service public non couverte par les recettes tarifaires constitue une subvention sur produit, la partie du service supportée par les ménages appartient à la dépense des ménages. La fraction effectivement supportée par les ménages n'étant pas connue, la totalité de la production fait l'objet d'une subvention.			
	Communes (bloc communal)	Opérateur	**TCUP** Contribution contractuelle pour délégation de service public Rémunération d'un service Soumis à TVA	**922 M€** pour les AO, qui reversent ensuite aux exploitants.
	Département et communes	Opérateur	**TCU IdF** Compensation pour dessertes déficitaires Non soumis à TVA	**66 M€**
Transferts sociaux en nature (D631)	**1 692 M€**			
	Région	AO (Stif)	**TCU IdF** Compensation pour tarifs spéciaux (tarif des scolaires) Y compris TVA	**77 M€**
	Département	Ménages (scolaire, RSA)	**TCU de province** Remboursement de titres de transport Y compris TVA	**118 M€**
		Ménages (RSA uniquement)	**TCU IdF** Remboursement de titres de transport Y compris TVA	**117 M€**

		Ménages (scolaire, RSA)	**TC départementaux** Remboursement de titres de transport Remboursement du prix des titres y compris TVA La partie remboursement aux ménages des « avances et remboursements » fait l'objet d'un double compte avec la dépense des ménages estimée par le chiffres d'affaires des entreprises du 49.39A.	**1 381 M€** d'avances ou remboursement aux ménages
Subvention d'exploitation (D390)	**340 M€**			
	État	AO	**TCU de province** Dotation de l'État aux AO N'est pas une compensation tarifaire ni la rémunération d'un service Pas de TVA	**108 M€**
		AO (Stif)	**TCU IdF** Dotation de l'État au Stif pour l'organisation du transport scolaire N'est pas une compensation tarifaire ni la rémunération d'un service Pas de TVA	**76 M€**
		Opérateur (entreprises de transport routier de personnes)	**TC départementaux (AR)** Subventions et dégrèvements aux entreprises N'est pas une compensation tarifaire ni la rémunération d'un service Pas de TVA	**92 M€**
	Département	Opérateur	**TCU IdF** Subvention de fonctionnement Pas de TVA Données comptables du Stif	**51 M€** pour Optile uniquement.
	Communes (bloc communal)	Opérateur	**TCU de province** Subvention de fonctionnement. Pas de TVA Enquête Certu	**13 M€**
Cotisation sociale (D611) affectée au transport : **versement transport**	**4 755 M€**			

		AO	**TCUP** Y compris frais de recouvrement des Urssaf Net du remboursement aux entreprises organisant par elles-mêmes le transport en commun de leurs salariés VT non soumis à TVA	**2 944 M€** Donnée enquête CERTU
		AO (Stif)	**TCU IdF** Y compris frais de recouvrement des Urssaf. Le VT n'est pas soumis à la TVA.	**1 811 M€** Estimation de la part TCU en Idf, à partir des données comptables du Stif
Salaires et traitements en nature (D112) : remboursement de titres de transport	**608 M€**			
	Entreprises du PTU	Ménages salariés des entreprises	**TCUP** Taux de remboursement apparent de 15 % du total des dépenses brutes des ménages Taux identique à celui observé en Île-de-France	**163 M€**
	Entreprises du PTU	Ménages salariés des entreprises	**TCU IdF** Remboursement de titres de transport par les entreprises Estimation de la part TCU de l'Île-de-France à partir des données du Stif. Ces données sont elles-mêmes une estimation du montant total remboursé par les employeurs.	**445 M€**
Subventions d'investissement	**393 M€**			
	État	AO	**TCUP** Pas de TVA	**104 M€**
		Opérateur	**TCU IdF** Pas de TVA Données comptables du Stif	**43 M€** pour la RATP
	Département et communes	AO	**TCUP** Pas de TVA Données de l'enquête Certu, partie AO	**224 M€**
	Département	Opérateur	**TCU IdF** Pas de TVA Données comptables du Stif	**22 M€** pour la RATP

A.4.3 Données

A.4.3.1 La dépense courante en transports collectifs urbains

Tableau A.4.3.1.1 : la dépense courante en transports collectifs urbains de province

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ménages	**867**	**929**	**977**	**1 058**	**1 051**	**1 090**	**1 137**
Produits du trafic des usagers, y compris TVA	867	929	977	1 058	1 051	1 090	1 137
dont TVA sur produits du trafic	*45*	*48*	*51*	*55*	55	57	59
Administrations publiques	**1 067**	**1 123**	**1 243**	**1 415**	**1 342**	**1 295**	**1 537**
Groupe communal (communes, EPCI)	**742**	**799**	**906**	**1 080**	**1 014**	**935**	**1 169**
Subventions d'exploitation versées aux entreprises de TCUP y.c.TVA	5	5	7	8	11	13	2
Subventions et transferts (D3 et D73) en ressources des AO hors contribution départementale et dotation globale de décentralisation de l'État	737	795	899	1 072	1 003	922	1 167
Départements	**241**	**240**	**246**	**250**	**239**	**251**	**273**
Achats de billets scolaires et autres (handicapés, RMI) auprès des entreprises de TCUP, y compris TVA	133	132	129	133	122	118	132
Subvention "transport scolaire" versée aux entreprises de TCUP, y compris TVA	10	6	6	7	8	7	7
Contribution (subvention sur produit) des départements aux AO	99	102	110	110	109	127	134
Régions	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
État	**83**	**83**	**91**	**85**	**89**	**108**	**94**
Remboursement de TICPE	2	2	2	2	0	0	0
Dotation globale de décentralisation (DGD) versée aux AO	80	80	89	82	89	107	93
Subvention "aide à emploi" versée aux entreprises de TCUP	2	1	1	1	1	1	2
Entreprises du PTU	**2 281**	**2 394**	**2 552**	**2 643**	**2 938**	**3 131**	**3 306**
Versement transport (pour le financement des AO)	2 261	2 370	2 533	2 623	2 750	2 944	3 111
Compte propre des entreprises qui organisent elles-mêmes le transport de leurs employés sur leur lieux de travail	20	23	19	20	30	23	24
Remboursement de titre de transport	0	0	0	0	158	163	171
Dépense courante en TCUP	**4 214**	**4 446**	**4 772**	**5 116**	**5 331**	**5 515**	**5 979**
Produits annexes	**161**	**129**	**139**	**245**	**109**	**100**	**127**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Tableau A.4.3.1.2 : la dépense courante en transports urbains collectifs en Île-de-France

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ménages	**1 764**	**1 791**	**1 873**	**1 943**	**2 015**	**2 081**	**2 204**
Produits du trafic RATP et Optile y compris TVA, hors remboursement de titres de transport à leurs employés par les entreprises du PTU et hors remboursement par les APU hors compensations tarifaires	1 764	1 791	1 873	1 943	2 015	2 081	2 204
dont TVA sur les produits du trafic RATP et Optile	*115*	*117*	*122*	*128*	*132*	*138*	*145*
Rappel : billets RATP y compris TVA et remboursements versés par entreprises du PTU, hors compensations tarifaires	*1 877*	*1 926*	*1 964*	*2 048*	*2 082*	*2 156*	*2 256*
Rappel : billets Optile y compris TVA et remboursements versés par entreprises du PTU, hors compensations tarifaires	*336*	*314*	*375*	*414*	*457*	*487*	*527*
Administrations publiques	**808**	**769**	**938**	**1 004**	**1 052**	**1 067**	**1 084**
État	**255**	**70**	**78**	**77**	**76**	**76**	**77**
Estimation de la contribution statutaire (subvention sur produit) versées par l'État au Stif pour l'activité d'Optile et de la RATP	177	0	0	0	0	0	0
Estimation de la part {Optile + RATP} de la dotation de l'État au Stif pour le transport scolaire	78	70	78	77	76	76	77
Région IdF	**186**	**287**	**380**	**396**	**415**	**424**	**435**
Estimation de la contribution statutaire (subvention sur produit) versée par la région au Stif pour l'activité d'Optile et de la RATP	161	257	322	334	338	347	350
Estimation de la part {Optile + RATP} du versement de la Région IdF au Stif au titre de la tarification sociale et de la carte imagine R	25	31	57	62	77	77	85
Départements d'Île-de-France et ville de Paris	**321**	**369**	**434**	**483**	**491**	**501**	**507**
Estimation de la contribution statutaire (subvention sur produit) versée par les départements au Stif pour l'activité d'Optile et de la RATP	197	247	310	322	325	334	343
Estimation de la part {Optile + RATP} du versement direct aux ménages des départements en matière d'action sociale	74	72	73	110	115	117	113
Subventions de fonctionnement versées par les départements à Optile	51	51	51	51	51	51	51
Autres collectivités locales	**46**	**43**	**47**	**48**	**70**	**66**	**65**
Compensations (subvention sur produit) des départements et du bloc communal aux transporteurs pour les dessertes déficitaires	46	43	47	48	70	66	65
Entreprises du PTU	**1 986**	**2 011**	**2 138**	**2 221**	**2 197**	**2 257**	**2 340**
Estimation du versement transport pour le financement de l'activité d'Optile et de la RATP	1 611	1 633	1 745	1 813	1 789	1 811	1 875
Estimation des remboursements employeurs aux employés de titre de transport d'Optile et de la RATP	375	377	393	408	408	445	465
Dépense courante en TCU-IdF hors Transilien	**4 559**	**4 571**	**4 948**	**5 169**	**5 264**	**5 405**	**5 628**
Produits annexes	**343**	**410**	**415**	**456**	**533**	**480**	**643**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Tableau A.4.3.1.3 : la dépense courante en autocars réguliers (AR ou transports départementaux)

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ménages	**1 222**	**1 417**	**1 688**	**1 810**	**1 764**	**1 646**	**1 459**
Produits du trafic "transport interurbain routier de voyageurs"	1 222	1 417	1 688	1 810	1 764	1 646	1 459
dont TVA	*64*	*74*	*88*	*94*	*92*	*86*	*76*
Administrations publiques	**2 015**	**2 196**	**2 399**	**2 405**	**2 518**	**2 557**	**2 737**
Départements	**1 949**	**2 136**	**2 337**	**2 340**	**2 425**	**2 465**	**2 645**
Dépenses propres en salaires (D1)	13	10	71	11	12	58	67
Dépenses propres en consommations intermédiaires (P2)	204	234	332	228	228	41	41
Subventions sur produits (D319) et prestations sociales (D62 et D63), autres transfert courants (D751 et D759), en "transport scolaire" et "transport public de voyageurs" hors transfert des départements aux autres administrations publiques et hors subventions versées au TCU de province	1 732	1 892	1 935	2 101	2 185	2 365	2 537
dont prestations sociales en nature vers les ménages (D63)							
- remboursements de titres de transport	*1 158*	*1 213*	*1 142*	*1 338*	*1 390*	*1 381*	*1 381*
État	**66**	**60**	**61**	**66**	**93**	**92**	**92**
Subventions d'exploitation versées aux entreprises de transport interurbain routier de voyageurs	57	51	52	56	84	83	83
Dégrèvements de taxe professionnelle (puis CVAE) des entreprises de transport interurbain routier de voyageurs	9	9	9	9	9	9	9
Dépense courante transport en T.C. départementaux	**3 238**	**3 613**	**4 087**	**4 216**	**4 282**	**4 203**	**4 196**
Produits annexes	**94**	**145**	**224**	**242**	**280**	**286**	**285**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Tableau A.4.3.1.4 : la dépense courante des APU en transports collectifs urbains, ventilée par réseau et par type d'opération

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
TCU province	**1 067**	**1 123**	**1 243**	**1 415**	**1 342**	**1 295**	**1 537**
Subventions sur produit	**846**	**903**	**1 015**	**1 189**	**1 120**	**1 056**	**1 308**
Transferts sociaux	**133**	**132**	**129**	**133**	**122**	**118**	**132**
Subventions d'exploitation	**89**	**88**	**99**	**93**	**100**	**121**	**96**
État	83	83	91	85	89	108	94
Subventions sur produit	0	0	0	0	0	0	0
Transferts sociaux	0	0	0	0	0	0	0
Subventions d'exploitation	83	83	91	85	89	108	94
Régions	0	0	0	0	0	0	0
Subventions sur produit	0	0	0	0	0	0	0
Transferts sociaux	0	0	0	0	0	0	0
Subventions d'exploitation	0	0	0	0	0	0	0
Départements	241	240	246	250	239	251	273
Subventions sur produit	109	109	116	117	117	134	141
Transferts sociaux	133	132	129	133	122	118	132
Subventions d'exploitation	0	0	0	0	0	0	0
Communes et autres collectivités terroriales	742	799	906	1 080	1 014	935	1 169
Subventions sur produit	737	795	899	1 072	1 003	922	1 167
Transferts sociaux	0	0	0	0	0	0	0
Subventions d'exploitation	5	5	7	8	11	13	2
TCU IdF hors Transilien	**808**	**769**	**938**	**1 004**	**1 052**	**1 067**	**1 084**
Subventions sur produit	**581**	**546**	**679**	**704**	**733**	**747**	**758**
Transferts sociaux	**99**	**103**	**130**	**172**	**192**	**194**	**198**
Subventions d'exploitation	**128**	**120**	**128**	**128**	**127**	**127**	**128**
État	255	70	78	77	76	76	77
Subventions sur produit	177	0	0	0	0	0	0
Transferts sociaux	0	0	0	0	0	0	0
Subventions d'exploitation	78	70	78	77	76	76	77
Régions	186	287	380	396	415	424	435
Subventions sur produit	161	257	322	334	338	347	350
Transferts sociaux	25	31	57	62	77	77	85
Subventions d'exploitation	0	0	0	0	0	0	0
Départements	321	369	434	483	491	501	507
Subventions sur produit	197	247	310	322	325	334	343
Transferts sociaux	74	72	73	110	115	117	113
Subventions d'exploitation	51	51	51	51	51	51	51
Communes et autres collectivités terroriales	46	43	47	48	70	66	65
Subventions sur produit	46	43	47	48	70	66	65
Transferts sociaux	0	0	0	0	0	0	0
Subventions d'exploitation	0	0	0	0	0	0	0
Transports collectifs départementaux	**2 015**	**2 196**	**2 399**	**2 405**	**2 518**	**2 557**	**2 737**
Subventions sur produit	**575**	**679**	**793**	**763**	**795**	**984**	**1 156**
Transferts sociaux	**1 158**	**1 213**	**1 142**	**1 338**	**1 390**	**1 381**	**1 381**
Subventions d'exploitation	**66**	**60**	**61**	**66**	**93**	**92**	**92**
Compte propre	**217**	**244**	**402**	**238**	**240**	**99**	**108**
État	66	60	61	66	93	92	92
Subventions sur produit	0	0	0	0	0	0	0
Transferts sociaux	0	0	0	0	0	0	0
Subventions d'exploitation	66	60	61	66	93	92	92
Régions	0	0	0	0	0	0	0
Subventions sur produit	0	0	0	0	0	0	0
Transferts sociaux	0	0	0	0	0	0	0
Subventions d'exploitation	0	0	0	0	0	0	0
Départements	1 949	2 136	2 337	2 340	2 425	2 465	2 645
Subventions sur produit	575	679	793	763	795	984	1 156
Transferts sociaux	1 158	1 213	1 142	1 338	1 390	1 381	1 381
Subventions d'exploitation	0	0	0	0	0	0	0
Compte propre	217	244	402	238	240	99	108
Communes et autres collectivités terroriales	0	0	0	0	0	0	0
Subventions sur produit	0	0	0	0	0	0	0
Transferts sociaux	0	0	0	0	0	0	0
Subventions d'exploitation	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL tous réseaux	**3 891**	**4 088**	**4 580**	**4 825**	**4 912**	**4 919**	**5 357**
Subventions sur produit	**2 001**	**2 128**	**2 487**	**2 657**	**2 648**	**2 787**	**3 221**
Transferts sociaux	**1 389**	**1 448**	**1 402**	**1 643**	**1 704**	**1 692**	**1 712**
Subventions d'exploitation	**283**	**268**	**288**	**286**	**320**	**340**	**316**
Compte propre	**217**	**244**	**402**	**238**	**240**	**99**	**108**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

A.4.3.2 La dépense d'investissement en transports collectifs urbains

Tableau A.4.3.2.1 : la dépense d'investissement en transports collectifs urbains de province

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Investissements en matériel de transport	**216**	**254**	**293**	**284**	**260**	**257**	**309**
Dépenses des autorités organisatrices pour le matériel roulant	181	227	237	249	231	221	268
Dépenses des entreprises de TCUP pour le matériel roulant	35	28	56	35	29	36	41
Investissements en infrastructures	**1 823**	**1 822**	**1 745**	**1 105**	**928**	**1 188**	**1 760**
Dépenses des autorités organisatrices pour les infrastructures (travaux et immobilisations en cours)	1 694	1 669	1 594	997	877	1 141	1 683
dont dépenses des autorités organisatrices pour les transports en commun en site propre	*1 068*	*1 101*	*945*	*495*	*480*	*348*	*747*
Dépenses des entreprises de TCUP pour les infrastructures (travaux et immobilisations en cours)	129	153	150	108	51	47	77
dont dépenses des entreprises de TCUP pour les transports en commun en site propre	*107*	*133*	*111*	*72*	*25*	*28*	*35*
Investissements autres	**394**	**372**	**468**	**545**	**296**	**352**	**272**
Dépenses des autorités organisatrices pour les "études générales"	50	27	34	41	49	105	79
Dépenses des autorités organisatrices pour les terrains et bâtiments	126	118	103	92	112	108	120
Autres dépenses des autorités organisatrices	158	168	281	223	104	68	50
Dépenses des entreprises de TCUP pour les études générales	4	5	10	7	5	46	5
Dépenses des entreprises de TCUP pour les terrains et bâtiments	20	19	32	22	20	23	16
Autres dépenses des entreprises de TCUP	37	35	8	160	5	1	1
Total des investissements	**2 432**	**2 448**	**2 506**	**1 934**	**1 484**	**1 797**	**2 340**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Tableau A.4.3.2.2 : la dépense d'investissement en transports collectifs urbains d'Île-de-France

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Investissements en matériel de transport	**273**	**385**	**362**	**443**	**608**	**675**	**756**
RATP	153	261	233	309	471	536	615
Optile	120	125	129	134	137	139	141
Investissements en infrastructures	**551**	**523**	**510**	**625**	**681**	**657**	**787**
RATP	551	523	510	625	681	657	787
Investissements autres	**86**	**84**	**190**	**77**	**94**	**57**	**79**
RATP	86	84	190	77	94	57	79
Total des investissements	**910**	**992**	**1 062**	**1 146**	**1 383**	**1 389**	**1 622**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Tableau A.4.3.2.3 : la dépense d'investissement en autocars réguliers (AR ou transports départementaux)

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Investissements en matériel de transport	**331**	**345**	**449**	**393**	**358**	**353**	**357**
Entreprises de transport routier interurbain régulier	**245**	**254**	**285**	**284**	**227**	**235**	**242**
Départements	**87**	**91**	**164**	**109**	**131**	**118**	**114**
Investissement des départements pour le transport scolaire	5	4	46	3	2	3	4
Investissement des départements pour le transport de voyageurs	82	87	118	106	129	115	110
Investissements autres	**95**	**109**	**159**	**159**	**127**	**131**	**135**
Total des investissements	**426**	**454**	**608**	**552**	**485**	**484**	**492**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Annexe 5 - La dépense en transport fluvial

Tableau A.5.1 : la dépense courante en transport fluvial

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ménages	**241**	**254**	**234**	**263**	**247**	**257**	**261**
Achats de titres de transport voyageurs auprès d'agences de voyages et hors agences de voyages	228	241	222	249	234	243	248
dont TVA	*13*	*13*	*12*	*14*	*13*	*13*	*14*
Entreprises hors transport	**239**	**257**	**321**	**394**	**355**	**398**	**443**
Estimation de la dépense de transport de marchandises en compte propre	14	16	24	46	62	77	87
Transport de marchandises en compte d'autrui y compris importations de service des résidents et hors exportations auprès des non-résidents	225	241	298	348	293	321	356
dont péages de VNF	*12*	*13*	*13*	*12*	*12*	*13*	*14*
dont "droits de port" du port de Paris	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*2*
dont "droits de port" du port de Strasbourg	*2*	*2*	*2*	*2*	*2*	*3*	*3*
APU	**215**	**219**	**225**	**236**	**228**	**262**	**264**
Subventions d'exploitation aux entreprises de transport fluvial de passagers	0	0	2	2	2	2	2
Subventions d'exploitation aux entreprises de transport fluvial de fret	2	3	2	2	2	2	2
Subventions d'exploitation versées à VNF par l'État, les départements, communes, CCI, etc.	6	8	8	8	7	8	8
Salaires des agents de l'État mis à disposition de VNF	206	207	214	224	218	250	252
Dépense courante en transport fluvial	**694**	**730**	**781**	**893**	**830**	**917**	**968**
dont dépense d'infrastructures portuaires des ports fluviaux autonomes de Paris et Strasbourg	*91*	*94*	*97*	*97*	*105*	*109*	*109*
dont dépense d'infrastructures fluviales de la CNR	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
dont dépense d'infrastructures fluviales de VNF	*368*	*374*	*381*	*398*	*393*	*422*	*435*
Produits annexes	**255**	**268**	**257**	**266**	**275**	**274**	**286**
Autres financements des infrastructures pour ses usages "hydraulique", "environnement" et "réseau"	**228**	**234**	**236**	**243**	**256**	**255**	**266**
Redevance domaniale versée par les entreprises implantées dans le domaine de VNF	19	21	21	26	26	26	24
Taxe hydraulique payée par EDF et l'agriculture pour VNF	122	124	122	125	129	125	138
Financements du port de Paris hors droits de port (terrains, immobilisations d'entreprises, ICAL escale, autres, bateaux-logement)	61	64	67	67	75	79	77
Domaine du port autonome de Strasbourg	15	15	15	15	15	15	16
Exportation portuaire du port autonome de Strasbourg	5	5	5	5	5	5	6
Transport de passagers	5	5	5	5	5	5	5
Produits financiers	**27**	**34**	**21**	**24**	**19**	**19**	**20**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Tableau A.5.2 : la dépense d'investissement en transport fluvial

En millions d'euros

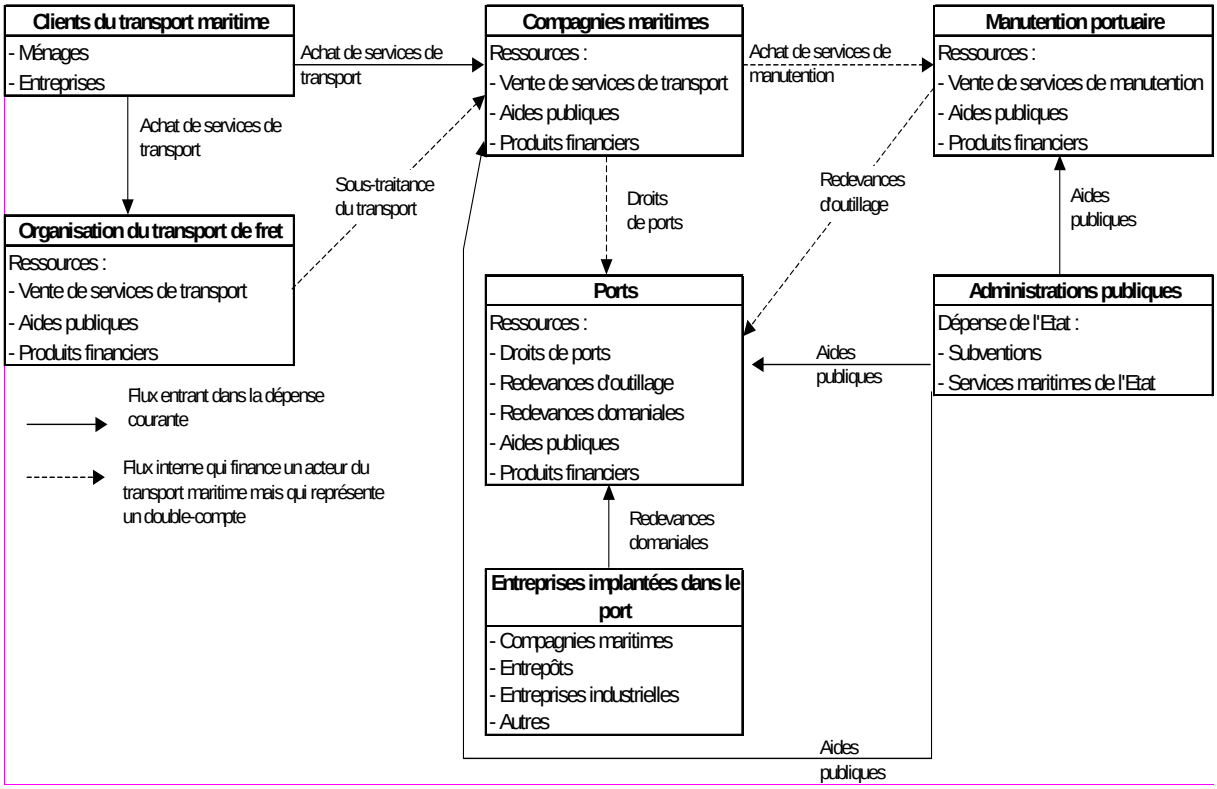
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Entreprises de transport fluvial de passagers	**16**	**16**	**16**	**16**	**12**	**17**	**17**
total des investissements	16	16	16	16	12	17	17
dont investissements en matériel de transport	*8*	*8*	*12*	*12*	*3*	*4*	*4*
Entreprises de transport fluvial de fret	**122**	**122**	**141**	**141**	**87**	**90**	**99**
total des investissements	122	122	141	141	87	90	99
dont investissements en matériel de transport	*119*	*119*	*134*	*133*	*66*	*68*	*74*
Ports fluviaux autonomes (Paris et Strasbourg)	**74**	**55**	**65**	**76**	**78**	**65**	**67**
immobilisations corporelles, incorporelles et financières du port de Paris	57	44	42	42	44	33	32
immobilisations corporelles, incorporelles et financières du port de Strasbourg	16	11	23	34	34	32	35
VNF	**127**	**183**	**185**	**158**	**219**	**231**	**228**
Total des investissements	**338**	**376**	**408**	**392**	**396**	**403**	**411**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Annexe 6 - La dépense en transport maritime

A.6.1 L'organisation du transport maritime

Figure A.6.1 : les flux de dépenses liés au financement du transport maritime



A.6.2 Données

Tableau A.6.2.1 : la dépense courante en transport maritime

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ménages	**810**	**822**	**697**	**708**	**712**	**976**	**1 035**
Transport maritime de voyageurs y compris importations de service des résidents hors exportations	810	822	697	708	712	976	1 035
Entreprises	**7 375**	**7 662**	**8 782**	**11 045**	**9 464**	**10 526**	**12 031**
Transport maritime de marchandises y compris importations de services des résidents hors exportations	5 749	5 959	6 794	8 943	7 192	8 032	9 477
Affrètement et organisation des transports	1 626	1 703	1 987	2 102	2 272	2 494	2 554
dont droit de port	*372*	*385*	*402*	*412*	*391*	*397*	*372*
dont frais de manutention	*753*	*858*	*922*	*979*	*1 339*	*1 410*	*1 491*
dont droit d'outillage versé par le secteur de la manutention aux ports	*256*	*265*	*277*	*284*	*269*	*274*	*257*
APU	**475**	**501**	**518**	**519**	**523**	**437**	**442**
Charges de personnels de l'État dans programme de l'État	247	248	282	278	257	217	229
Consommations intermédiaires dans les programmes de l'État	46	64	48	38	51	46	37
Subventions d'exploitation du secteur de transport maritime	101	108	111	120	134	61	55
Subventions d'exploitation du secteur de l'affrètement et organisation des	2	2	4	4	3	2	3
Subventions d'exploitation dans la manutention	1	1	2	2	2	1	1
Subventions d'exploitation des ports	50	50	44	48	48	68	71
Dégrèvements de taxes professionnelles des ports	8	8	8	8	8	22	26
Dégrèvement de taxes professionnelles du secteur transport maritime	20	20	20	20	20	20	20
Dépense courante en transport maritime (y.c. en infrastructures)	**8 660**	**8 985**	**9 997**	**12 272**	**10 699**	**11 939**	**13 508**
dont infrastructures portuaires	*856*	*883*	*916*	*941*	*895*	*941*	*878*
Produits annexes	**689**	**1 000**	**987**	**1 135**	**1 500**	**1 462**	**1 487**
Autres financements des ports autonomes et des ports d'intérêt national	**152**	**157**	**165**	**169**	**160**	**162**	**152**
Redevances domaniales des entreprises implantées dans les ports	111	115	121	124	117	119	112
Autres financements des ports	41	42	44	45	43	43	41
Produits financiers	**537**	**842**	**822**	**966**	**1 340**	**1 300**	**1 334**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Tableau A.6.2.2 : la dépense d'investissement en transport maritime

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Investissement en matériel de transport	**1 065**	**1 060**	**1 349**	**1 346**	**1 328**	**1 112**	**1 149**
Entreprises de transport maritime de passagers	85	85	429	428	342	353	365
dont matériel de transport	*71*	*71*	*357*	*357*	*359*	*294*	*304*
Entreprises de transport maritime de fret	1 141	1 141	1 863	1 860	1 485	1 535	1 586
dont matériel de transport	*978*	*978*	*980*	*979*	*958*	*808*	*835*
Entreprises affrêtement et organisation des transports pour le "maritime"	58	51	51	51	51	68	70
dont matériel de transport	*16*	*11*	*11*	*11*	*11*	*10*	*10*
Investissements en infrastructures	**323**	**212**	**266**	**436**	**502**	**316**	**296**
Ports (les grands ports maritimes)	283	130	226	410	364	213	215
État : formation brute de capital fixe (FBCF) des programmes de l'État pour les ports maritimes, protection du littoral et études générales sur les infrastructures et le transport maritime	40	82	40	26	138	103	81
Investissements autres	**219**	**216**	**993**	**992**	**800**	**844**	**872**
Entreprises de transport maritime de passagers	14	14	71	71	57	59	61
Entreprises de transport maritime de fret	162	162	882	881	703	727	751
Entreprises d'affrêtement et d'organisation des transports pour le maritime	43	39	39	39	39	58	60
Total des investissements	**1 607**	**1 488**	**2 608**	**2 774**	**2 630**	**2 271**	**2 317**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Annexe 7 - La dépense en transport aérien

Tableau A.7.1 : la dépense courante en transport aérien,

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ménages	**6 643**	**7338**	**7835**	**8589**	**8714**	**8705**	**9367**
dont TVA des résidents sur billets achetés en France pour trajets héxagonaux	*79*	*84*	*84*	*88*	*91*	*88*	*95*
Entreprises	**6 697**	**7 909**	**7 848**	**8 517**	**6 578**	**6 961**	**7 585**
Transport aérien de voyageurs d'affaires y.c. importations hors exportations de services de transport passagers	6 533	7 715	7 607	7 458	5 066	4 749	5 162
Transport aérien de marchandises y.c. importations hors exportations de services de transport de fret	164	194	241	1 059	1 512	2 212	2 423
dont part des titres de transport affectée au BACEA et infrastructures aéroportuaires	1 316	1 374	1 447	1 446	1 475	1 508	1 508
dont part des résidents français dans les produits du BACEA hors taxe de l'aviation civile	*271*	*271*	*296*	*304*	*309*	*300*	*290*
dont part des français dans la taxe de l'aviation civile	*136*	*133*	*129*	*138*	*134*	*141*	*147*
dont part des français dans produits aéroports hors taxes d'aéroport, redevances commerciales, redevances d'usage	*650*	*676*	*701*	*740*	*724*	*750*	*773*
dont part des français dans les taxes aéroportuaires	*208*	*235*	*247*	*265*	*280*	*284*	*298*
APU	**157**	**152**	**158**	**152**	**161**	**170**	**174**
Subventions d'exploitation aux secteurs du transport aérien	77	79	77	81	78	79	79
Dégrèvements de cotisations sociales dans le secteur transport aérien	21	21	21	21	21	21	21
Subventions d'exploitation versées aux aéroports (y compris aéroports des DOM)	58	52	60	49	62	69	73
Reste du monde (financement des infrastructures)	**2 510**	**2 580**	**2 684**	**2 818**	**2 815**	**3 064**	**3 156**
Estimation de la part des non-résidents dans les taxes aéroportuaires	333	377	396	424	448	454	477
Estimation de la part des non-résidents dans les produits aéroportuaires hors taxes aéroportuaires et produits extra aéroportuaires hors redevance commerciale et hors redevance d'usage	1 041	1 083	1 123	1 186	1 159	1 202	1 238
Estimation de la part des non-résidents dans redevances et taxes de navigation intérieure hors taxe de l'aviation civile	917	907	958	987	993	1 183	1 205
Estimation de la part des non-résidents dans taxes de l'aviation civile	218	213	206	221	215	225	236
Dépense courante en transport aérien	**16 007**	**17 980**	**18 525**	**20 075**	**18 268**	**18 900**	**20 282**
Produits annexes	**1 072**	**1 195**	**1 401**	**1 393**	**1 098**	**1 184**	**1 190**
Redevance d'usage versée au aéroports (parkings)	257	275	292	322	279	312	315
Redevance commerciale versée aux aéroports par les entreprises commerciales implantées dans les aéroports	290	373	439	362	351	396	372
Produits financiers des compagnies de transport aérien régulier et non régulier de voyageurs et de fret	525	547	670	709	467	475	503

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Tableau A.7.2 : la dépense d'investissement en transport aérien

En millions d'euros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Investissement en matériel de transport	**1 488**	**1 488**	**1 189**	**1 253**	**1 528**	**1 622**	**1 352**
dont matériel de transport de passagers des compagnies aériennes	*1 463*	*1 459*	*1 139*	*1 184*	*1 264*	*1 306*	*1 058*
dont matériel de transport de fret	*4*	*4*	*3*	*3*	*2*	*2*	*2*
dont matériel d'autres sociétés (location)	*21*	*25*	*47*	*66*	*262*	*314*	*292*
Investissements en infrastructures	**933**	**1 048**	**1 137**	**856**	**790**	**776**	**879**
Aéroports	760	886	957	712	645	657	752
investissements des aéroports	760	886	957	712	645	657	752
Navigation aérienne	173	162	180	143	144	119	127
construction et investissements immatériels de la navigation	*173*	*162*	*180*	*143*	*144*	119	127
Investissements autres	**298**	**267**	**285**	**284**	**338**	**350**	**361**
entreprises de voyageurs	260	260	246	246	308	318	329
entreprises de fret	7	7	39	39	31	32	33
Total des investissements	**2 719**	**2 803**	**2 611**	**2 393**	**2 656**	**2 748**	**2 593**

Source : SOeS, Compte satellite du transport

Liste des sigles et abréviations

Acoss	agence centrale des organismes de sécurité sociale
AdP	Aéroports de Paris
AFITF	Agence de financement des infrastructures de transport de France
AO	autorité organisatrice
AOT	autorité organisatrice de transport
AOTU	autorité organisatrice de transport urbain
APE	activité principale exercée, attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises
APU	administrations publiques
APUC	administrations publiques centrales
APUL	administrations publiques locales
Asfa	Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage
AR	autocars réguliers
Araf	autorité de régulation des activités ferroviaires
BACEA	budget annexe du contrôle et de l'exploitation aériens
BEA	Bureau d'enquêtes et analyses
CA	chiffre d'affaires
CAF (1)	capacité d'autofinancement
CAF (2)	coût, assurance, fret
CCF	consommation de capital fixe
CCI	chambre de commerce et d'industrie
CCTN	Commission des comptes des transports de la Nation
Certu	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, intégrées au sein du Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) au 1er janvier 2014
CFAP	classification des fonctions de l'administration publique
CFR	Compagnie ferroviaire régionale
CI	consommations intermédiaires
CNR	Compagnie nationale du Rhône
COICOP	classification des fonctions de consommation des ménages
CPER	contrat de plan État–régions
CPF	classification des produits française (nomenclature statistique nationale et centrale de produits)
CPF 2003	classification des produits française révision 1, se substitue à la CPF 1993 au 1er janvier 2003
CPF 2008	classification des produits française révision 2, se substitue à la CPF 2003 au 1er janvier 2008
DADS	déclarations annuelles de données sociales
DCPAF	Direction centrale de la police aux frontières
DCT	dépense courante de transport
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DGFIP	Direction générale des finances publiques
DGD	dotation globale de décentralisation
DGDDI	Direction Générale des douanes et des droits indirects
DGE	dotation globale d'équipement
DGF	dotation globale de fonctionnement
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DIT	dépense d'investissement de transport
DTT	dépense totale de transport

EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
EPIC	Établissement public à caractère industriel et commercial
EPSF	Établissement public de sécurité ferroviaire
ESA	enquête sectorielle annuelle
Esane	élaboration de statistiques annuelles d'entreprise
EBE	excédent brut d'exploitation
FAB	franco à bord
FBCF	formation brute de capital fixe
Gart	groupement des autorités responsables de transport
GI	gestionnaire d'infrastructures
GID	gestionnaire d'infrastructures délégué
GIU	gestionnaire d'infrastructures unifié
IdF	Île-de-France
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
ISBLSM	institution sans but lucratif au service des ménages
LGV	ligne à grande vitesse
Loti	loi d'orientation des transports intérieurs
Lolf	Loi organique relative aux lois de finances
Medde	Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
Minefi	Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie
NAF	nomenclature d'activités française, (la nomenclature statistique nationale d'activités)
NAF 2003	Nomenclature d'activités française, révision 1, se substitue à la NAF 1993 au 1er janvier 2003
NAF 2008	Nomenclature d'activités française, révision 2, se substitue à la NAF 2003 au 1er janvier 2008
ODAC	organismes divers d'administration centrale
ODAL	organismes divers d'administration locale
OFP	opérateur ferroviaire de proximité
Optile	Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France
Paca	Provence - Alpes - Côte d'Azur
PIB	produit intérieur brut
PL	poids lourd
PPP	partenariat public-privé
PTAC	poids total autorisé en charge
PTU	périmètre de transport urbain
RATP	Régie autonome des transports parisiens
RDB	revenu disponible brut
RER	réseau express régional
RFF	Réseau ferré de France
RRD	réseau routier départemental
RRN	réseau routier national
SDRPT	Sous-direction régionale de la police des transports
SEC	système européen des comptes nationaux et régionaux
SCN	système de comptabilité nationale
Setra	Service d'études techniques des routes et autoroutes, regroupé au sein du Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) au 1er janvier 2014
SIV	Système d'immatriculation des véhicules
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SNF-EI	sociétés non financières et entreprises individuelles
SNCM	Société nationale Corse Méditerranée
SNSM	Société nationale de sauvetage en mer
Stif	Syndicat des transports d'Île-de-France

t-km	tonne-kilomètre
TCSP	transports collectifs en site propre
TCU	transports collectifs urbains
TCU-AR	transports collectifs urbains et autocars réguliers
TCUP	transports collectifs urbains de province
TER	train express régional
TET	train d'équilibre du territoire
TICPE	taxe intérieure de consommation des produits énergétiques
TIPP	taxe intérieure sur les produits pétroliers
TKT	tonnes-kilomètres transportées
TRM	transport routier de marchandises
TRV	transport routier de voyageurs
TSVR	taxe spéciale sur certains véhicules routiers (ou taxe à l'essieu)
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
veh-km	véhicule-kilomètre
voy-km	voyageur-kilomètre
VA	valeur ajoutée
VL	véhicule léger
VNF	Voies navigables de France
VP	véhicule particulier
VT	versement transport
VU	véhicule utilitaire
VUL	véhicule utilitaire léger

Commissariat général au développement durable
Service de l'observation et des statistiques
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex

Retrouver cette publication sur le site :
http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Dépôt légal : août 2014
ISSN : 2102-4723
ISBN : 978-2-11-138805-5

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 1er juillet 1992 — art. L.122-4 et L.122-5 et Code pénal art. 42.

Impression : Imprimerie intégrée du Medde, Imprimé sur du papier certifié écolabel européen www.ecolabel.eu

Le compte salellite du transport

Avec 355 Md€ en 2010, l'effort de la Nation pour le transport représente 18,3 % du PIB évalué en base 2005. Ce montant concentre l'ensemble des dépenses réalisées par les agents économiques nationaux pour se transporter ou pour le transport de leurs biens. Cet ensemble inclut non seulement l'acquisition de services de transport proprement dit mais également toutes les dépenses relatives aux services d'entretien et gestion d'infrastructures, de maintien de la sécurité des transports par les forces de polices spécialisées ainsi que l'évaluation de l'intégralité des diverses postes de dépenses des particuliers et des entreprises en vue de leurs déplacements ou de celui de leurs marchandises.

Le compte satellite du transport permet d'évaluer cet effort financier dans une dépense totale de transport (DTT), à la fois dépense de fonctionnement et dépense d'investissement. Elle est en augmentation en 2010 de 5,0 %, plus forte que celle du PIB en valeur (+ 2,7 %). En 2009, la DTT a, à l'inverse, reculé de manière plus marquée que le PIB (- 7,7 % contre -2,5 %). Au total depuis 2005, sa progression moyenne est de 2,6 % par an, proche de celle du PIB (+ 2,4 %).
La dépense d'investissement du transport est de 52,3 Md€ en 2010, soit 16 % de la DTT. Depuis 2005, elle progresse en moyenne de 1,2 % par an. Les investissements pour le transport sont à 60 % de l'achat de matériel de transport (31,5 Md€), dont 81 % de véhicules routiers (25,4 Md€). Les investissements en infrastructures représentent 16,9 Md€ et sont également majoritairement consacrés à la route (62 %), devant le ferroviaire (19 %).

En 2010, les ménages et les entreprises tirent la reprise de la dépense transport, tandis que la dépense transport des administrations publiques augmente à un rythme ralenti après avoir joué un rôle contracyclique pendant la récession.

Les dépenses destinées à la route représentent 281 Md€, soit 79,2 % de la DTT. Les ménages y ont consacré 151 Md€ soit 88,1 % de leur dépense courante en transport (DCT), contre une part de 89,2 % en 2005. Le deuxième poste de dépense des ménages, le transport aérien, représente 8,7 Md€ soit 5,1 % de leur DCT.

Pour l'économie dans son ensemble, entre 2005 et 2010, la dépense consacrée à la route a baissé de plus d'un point, passant de 80,8 % à 79,2 % de la DTT, tandis que progressaient les modes aériens, de 5,0 % à 5,6 %, maritime, de 3 % à 3,6 % et les transports collectifs urbains, de 4,7 % à 4,9 %.

CGDD - SOeS
Bureau des synthèses
économiques et sociales sur les transports
Rapporteur de la Commission des comptes
des transports de la Nation
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex