

partie A

Transport et activité économique

— La dépense totale de transport s'élève à 521,0 milliards d'euros en 2023, en hausse de 1,1 % en valeur par rapport à 2022. Dans un contexte de ralentissement de la croissance de l'activité en France et d'évolution contrastée des prix des transports de marchandises et de voyageurs, elle dépasse son niveau d'avant-crise sanitaire de 18,4 %.

Les dépenses des ménages en transport individuel, qui représentent 80 % de leurs dépenses totales en transport hors assurance, augmentent de 6,0 % en valeur en 2023. Leurs dépenses en transport collectif s'accroissent de 19,2 % en valeur mais de seulement 10,4 % en volume.

Les principales recettes liées aux transports prélevées par les administrations s'élèvent à 66,2 milliards d'euros en 2023, en hausse de 5,4 %. Les dépenses d'investissement en infrastructures de transport augmentent de nouveau en 2023 et atteignent 24,6 milliards d'euros. Cette hausse concerne notamment le réseau ferré principal et les transports collectifs urbains, tandis que les investissements se replient pour le réseau routier.

Les échanges extérieurs de services de transport de voyageurs progressent en 2023, mais moins qu'en 2022 où avait prévalu la reprise du transport aérien. Les exportations des services de transport de marchandises diminuent en 2023, principalement sous l'effet de la forte baisse des exportations de transports maritimes. Le solde des échanges de services de transport est à nouveau déficitaire en 2023.

Le stock d'investissements à l'étranger des entreprises françaises du secteur des transports est en hausse de 1,2 % en 2023. Quant aux investissements étrangers en France dans le secteur des transports, ils diminuent de 1,8 % en 2023. Ils proviennent essentiellement des pays de l'Union européenne et concernent principalement le sous-secteur de l'entreposage et des services auxiliaires.

Transport et activités économique en 2023

Extrait du *Bilan annuel des transports en 2023*, SDES, Datalab, novembre 2024



A1. Compte satellite des transports

La dépense totale de transport s'élève à 521,0 milliards d'euros en 2023 et augmente de 1,1 % par rapport à 2022. Dans un contexte de ralentissement de la croissance de l'activité en France et d'évolution contrastée des prix des transports de marchandises et de voyageurs, la dépense totale de transport augmente de 2,6 % en volume et de 1,1 % en valeur par rapport à 2022. Après la forte baisse de 2020 puis deux années consécutives de forte hausse en 2021 et 2022, la dépense totale de transport dépasse largement son niveau d'avant-crise sanitaire (+ 18,4 % en valeur par rapport à 2019).

LES DÉPENSES EN TRANSPORT AUGMENTENT EN VALEUR EN 2023

Selon le Compte satellite des transports, la dépense totale de transport (DTT) s'élève à 521,0 milliards d'euros en 2023 (figure A1-1), soit 18,5 % du PIB français. Elle augmente de 1,1 % en valeur par rapport à 2022 et dépasse son niveau d'avant pandémie (+ 18,4 % par rapport à 2019). Dans un contexte de ralentissement de la croissance de l'activité en 2023, de repli des prix du transport de fret dans une majorité de secteurs du transport (cf. fiche A10) et de ralentissement de l'inflation subie par les ménages pour leurs transports (cf. fiche A3), la dépense totale de transport augmente de 2,6 % en volume et diminue de 1,5 % en prix en 2023 (figure A1-2).

Figure A1-1 **Dépense totale de transport (DTT) en valeur par secteur institutionnel financeur**

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2023 (p)	Évolutions annuelles			
		2021	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2019 (p)
Dépense totale de transport (DTT)	521,0	16,6	16,1	1,1	18,4
Dépense courante de transport (DCT)	441,6	16,5	18,1	- 0,5	17,6
Ménages	200,3	14,8	17,7	8,0	13,8
<i>dont production de transport (compte propre)</i>	<i>161,8</i>	<i>13,7</i>	<i>12,0</i>	<i>6,0</i>	<i>12,4</i>
Entreprises (hors secteur des transports)	154,2	24,4	20,6	- 10,4	25,3
<i>dont production pour compte propre</i>	<i>29,5</i>	<i>2,9</i>	<i>11,5</i>	<i>3,0</i>	<i>16,3</i>
Administrations publiques (APU)	56,1	2,5	3,5	4,3	13,7
Reste du monde (importations)	31,0	18,3	38,3	- 4,5	13,5
Dépense d'investissement de transport (DIT)	79,4	17,1	5,1	11,4	23,0
Entreprises de transport	26,1	33,9	19,9	16,1	33,6
Entreprises (hors secteur des transports)	26,5	12,0	2,3	12,7	20,9
APU	26,8	11,4	- 3,1	6,0	16,1
Produit intérieur brut (PIB) (prix courants)	2 822,5	8,2	5,9	6,3	16,0
<i>Dépense d'investissement / DTT</i>	<i>15,2 %</i>	<i>+ 0,1 point</i>	<i>- 1,5 point</i>	<i>+ 1,4 point</i>	
<i>Dépense totale des APU / DTT</i>	<i>15,9 %</i>	<i>- 1,9 point</i>	<i>- 2,3 points</i>	<i>+ 0,6 point</i>	

(p) : provisoire ; (sd) : semi-définitif.

Note : les données ont été révisées à la suite du passage en base 2020 (cf. encadré).

Sources : SDES, Compte satellite des transports ; Insee, Comptes nationaux base 2020

En valeur, la dépense courante totale de transport (DCT) représente 85 % de la dépense totale de transport en 2023, et la dépense d'investissement totale (DIT), 15 %. En 2023, la dépense courante de transport diminue de 0,5 %, tandis que la dépense d'investissement progresse de 11,4 %. Ces deux dépenses sont nettement supérieures à leur niveau d'avant-crise (+ 17,6 % pour la dépense courante et + 23,0 % pour la dépense d'investissement par rapport à 2019).

LA DÉPENSE COURANTE DE TRANSPORT DIMINUE EN 2023

Quatre secteurs institutionnels financent la dépense courante de transport, dans des proportions variables : les ménages contribuent pour 45 %, les entreprises hors secteur des transports pour 35 %, les administrations publiques (APU) pour 13 %, et les importations depuis le reste du monde pour 7 % (figure A1-3).

Les dépenses des ménages en transports augmentent de 8,0 % en valeur en 2023, dans un contexte encore marqué par l'inflation et dépassent nettement leur niveau d'avant-crise (+ 13,8 % par rapport à 2019). Les services de transport que les ménages produisent eux-mêmes en utilisant leurs véhicules représentent 161,8 milliards d'euros en 2023, soit 81 % de leurs dépenses courantes de transport. Cette dépense des ménages pour compte propre progresse

partie A : transport et activité économique

de 6,0 % en valeur par rapport à 2022. Elle inclut notamment les achats de véhicules (automobiles, utilitaires, motos) par les ménages (40,8 milliards d'euros en 2023) qui ne sont pas considérés dans le Compte satellite des transports comme un investissement mais comme une dépense courante, tout comme dans les Comptes nationaux.

Les entreprises hors secteur du transport dépensent 154,2 milliards d'euros en services de transport en 2023 (hors investissements). Cette dépense courante est en baisse en valeur (- 10,4 %), tirée en particulier vers le bas par le repli des prix des transports maritime de marchandises après les sommets atteints en 2021 et 2022.

Les services de transport que les entreprises hors secteurs du transport produisent elles-mêmes pour leur propre usage (production pour compte propre) représentent 19,1 % de cette dépense courante. En effet, les salariés utilisent en partie les véhicules appartenant à l'entreprise pour leurs déplacements professionnels ; les entreprises peuvent, par ailleurs, transporter leurs intrants ou leur production dans leurs propres poids lourds et véhicules utilitaires légers. Contrairement aux ménages, les dépenses des entreprises hors secteur du transport en achat d'automobiles, de poids lourds et de véhicules utilitaires légers ne sont pas comptabilisées dans la dépense courante mais dans l'investissement.

Figure A1-2 **Évolution de la dépense totale de transport (DTT) par secteur institutionnel financeur**
Niveau en milliards d'euros courants et évolutions en %

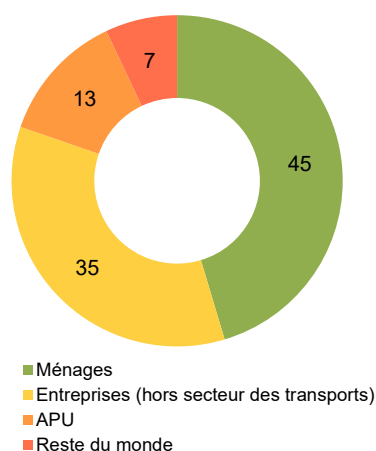
	Niveaux		Évolutions annuelles 2023		
	2023 (p)	2022 (sd)	Volume (p)	Prix (p)	Valeur (p)
Dépense totale de transport (DTT)	521,0	515,3	2,6	- 1,5	1,1
Dépense courante de transport (DCT)	441,6	444,0	1,6	- 2,1	- 0,5
Ménages	200,3	185,6	4,1	3,7	8,0
<i>dont production de transport (compte propre)</i>	<i>161,8</i>	<i>152,6</i>	<i>2,9</i>	<i>3,0</i>	<i>6,0</i>
Entreprises (hors secteur des transports)	154,2	172,1	- 2,6	- 8,1	- 10,4
<i>dont production pour compte propre</i>	<i>29,5</i>	<i>28,6</i>	<i>- 3,9</i>	<i>7,2</i>	<i>3,0</i>
Administrations publiques (APU)	56,1	53,8	4,3	0,0	4,3
Reste du monde (importations)	31,0	32,5	5,2	- 9,3	- 4,5
Dépense d'investissement de transport (DIT)	79,4	71,3	9,0	2,2	11,4
Entreprises de transport	26,1	22,5	13,0	2,7	16,1
Entreprises (hors secteur des transports)	26,5	23,5	8,3	4,0	12,7
APU	26,8	25,3	6,0	0,0	6,0

(p) : provisoire ; (sd) : semi-définitif.

Note : les données ont été révisées suite au passage en base 2020 (cf. encadré).

Source : SDES, Compte satellite des transports

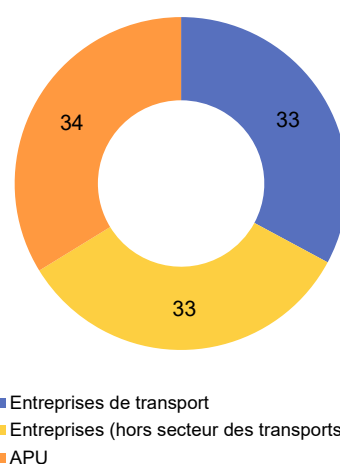
Figure A1-3 **Dépense courante de transport (DCT) en 2023**
En %



Note : les données ont été révisées à la suite du passage en base 2020 (cf. encadré).

Source : SDES, Compte satellite des transports

Figure A1-4 **Dépense d'investissement de transport (DIT) en 2023**
En %



Note : les données ont été révisées à la suite du passage en base 2020 (cf. encadré).

Source : SDES, Compte satellite des transports

partie A : transport et activité économique

LA DÉPENSE D'INVESTISSEMENT DE TRANSPORT PROGRESSE DANS TOUS LES SECTEURS INSTITUTIONNELS

La dépense d'investissement se répartit entre les APU pour 34 %, les entreprises hors secteur du transport pour 33 % et les entreprises de transport pour 33 % (figure A1-4). La dépense d'investissement augmente pour les trois secteurs institutionnels en 2023, mais davantage pour les entreprises de transport (+ 16,1 % en valeur) et les entreprises hors secteur des transports (+ 12,7 % en valeur) que pour les APU (+ 6,0 % en valeur). La dépense d'investissement des entreprises de transport dépasse de plus d'un tiers son niveau d'avant-crise.

LA ROUTE EST LE MODE DE TRANSPORT LARGEMENT DOMINANT

Occasionnant les deux tiers de la dépense de transport, soit 348,4 milliards d'euros en 2023, la route est le mode de transport largement dominant (figure A1-5). Le transport maritime, les transports en commun urbains auxquels sont ajoutés les autocars réguliers (TCU-AR) et le transport ferroviaire représentent chacun environ 9 % de la dépense totale ; le transport aérien en représente 7 %. Quant au transport fluvial, avec 0,3 % de la dépense totale, il reste marginal.

Figure A1-5 Les dépenses de transport par secteur institutionnel et par mode de transport en 2023
En milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Dépense totale de transport (DTT)	521,0	348,4	42,3	1,5	35,9	47,3	45,6
Dépense courante de transport (DCT)	441,6	303,8	34,7	1,0	31,3	37,1	33,6
Ménages	200,3	171,9	6,2	0,1	14,9	0,4	6,7
<i>dont production de transport (compte propre)</i>	<i>161,8</i>	<i>161,8</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Entreprises (hors secteur des transports)	154,2	99,7	6,9	0,4	6,0	30,6	10,6
<i>dont production pour compte propre</i>	<i>29,5</i>	<i>29,5</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Administrations publiques (APU)	56,1	15,9	20,8	0,5	2,0	0,6	16,3
Reste du monde (importations)	31,0	16,2	0,8	0,1	8,4	5,5	0,0
Dépense d'investissement de transport (DIT)	79,4	44,6	7,6	0,5	4,6	10,2	11,9
Entreprises de transport	26,1	9,1	0,5	0,1	4,0	9,9	2,5
Entreprises (hors secteur des transports)	26,5	26,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
APU	26,8	9,0	7,2	0,4	0,6	0,3	9,4

Note : les données ont été révisées à la suite du passage en base 2020 (cf. encadré).

Source : SDES, Compte satellite des transports

LA DÉPENSE TOTALE AUGMENTE DANS LA PLUPART DES MODES DE TRANSPORT EN 2023, SAUF DANS LE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

La dépense totale augmente en valeur dans le transport aérien (+ 11,4 %), dans les TCU-AR (+ 10,2 %), dans le transport routier (+ 6,1 %) et dans le transport ferroviaire (+ 1,1 %). Après le rebond d'activité en 2021 et 2022 au sortir de la crise sanitaire, la dépense totale en valeur baisse dans le transport maritime (- 32,1 %) et dans le transport fluvial (- 6,5 %) (figure A1-6). Le repli en 2023 des prix du transport maritime (- 32,3 %) et fluvial (- 8,4 %) explique l'essentiel de cette diminution.

Figure A1-6 Évolution des dépenses de transport par type de dépense et par mode de transport en 2023
En %

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Évolutions en volume							
Dépense totale en transport (DTT)	2,6	2,4	- 0,8	2,2	6,2	0,2	8,9
Dépense courante totale (DCT)	1,6	2,1	- 0,3	0,9	6,2	- 3,8	5,9
Dépense d'investissement totale (DIT)	9,0	5,0	- 3,1	5,2	5,9	32,8	18,1
Évolutions en prix							
Dépense totale en transport (DTT)	- 1,5	3,5	2,0	- 8,4	5,0	- 32,3	1,3
Dépense courante totale (DCT)	- 2,1	3,5	3,0	- 12,3	5,2	- 37,9	1,5
Dépense d'investissement totale (DIT)	2,2	3,5	- 2,4	0,3	3,6	1,4	0,7
Évolutions en valeur							
Dépense totale en transport (DTT)	1,1	6,1	1,1	- 6,5	11,4	- 32,1	10,2
Dépense courante totale (DCT)	- 0,5	5,7	2,6	- 11,6	11,7	- 40,3	7,5
Dépense d'investissement totale (DIT)	11,4	8,7	- 5,4	5,6	9,7	34,6	18,9

Note : les données ont été révisées à la suite du passage en base 2020 (cf. encadré).

Source : SDES, Compte satellite des transports

LE TRANSPORT GÉNÈRE 71,5 MILLIARDS D'EUROS DE MASSE SALARIALE EN 2023

En 2023, les ménages sont bénéficiaires directs de la dépense courante de transport à hauteur de 75,1 milliards d'euros (*figure A1-7*). Leur ressource principale provient de la rémunération des personnels du secteur des transports par les entreprises et les APU pour un montant de 71,5 milliards d'euros. Ils perçoivent par ailleurs 3,6 milliards d'euros de revenus, réels ou imputés, de location d'emplacements de stationnement.

Les APU bénéficient des contreparties de la dépense courante de transport pour 84,4 milliards d'euros : 57,6 milliards d'euros en TVA et TICPE d'une part, et 26,7 milliards d'euros en taxes diverses spécifiques au transport (versement mobilité, amendes, etc.) et impôts liés à la production et sur les bénéfices d'autre part.

Les sociétés financières et compagnies d'assurances sont rémunérées par les intérêts portés par les prêts consentis, les loyers de crédit-bail des entreprises et les primes d'assurance nettes des remboursements, pour un montant total de 20,7 milliards d'euros en 2023.

Enfin, les entreprises de transport françaises ont exporté pour 36,0 milliards de services de transport en 2023.

Figure A1-7 **Éléments des ressources générées par la dépense courante de transport en 2023**

En milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Ménages	75,1	45,5	8,9	0,5	7,4	3,3	9,6
<i>dont rémunérations brutes</i>	71,5	41,9	8,9	0,5	7,4	3,3	9,6
APU	84,4	65,4	3,4	0,1	4,1	0,5	11,0
<i>dont TVA et TICPE (y.c. taxe spéciale DOM)</i>	57,6	55,3	0,9	0,0	0,2	0,0	1,2
Sociétés financières et compagnies d'assurance	20,7	14,9	2,9	0,0	1,0	1,3	0,7
Reste du monde (exportations)	36,0	6,6	1,1	0,1	8,4	19,8	0,0

Note : les données ont été révisées suite au passage en base 2020 (cf. encadré).

Source : SDES, Compte satellite des transports

Définitions

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

Le partage volume-prix

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

>>>

>>>

Le passage en base 2020

À l'occasion de la publication des comptes nationaux le 31 mai 2024, l'Insee a mis en œuvre le passage en nouvelle base 2020. Une telle opération de changement de base, effectuée à intervalles réguliers comme dans les autres pays européens, s'ajoute à la campagne annuelle ordinaire de révisions des comptes nationaux qui porte elle sur les trois dernières années (2021, 2022 et 2023). Ainsi, l'ensemble des données sur la période couverte par les comptes nationaux (1949-2023) a été révisée et est disponible en base 2020. Le changement de base permet de recalculer l'intégralité des séries des comptes nationaux sur de meilleures sources et de modifier certaines méthodes afin de mieux décrire le fonctionnement de l'économie. Ce changement amène à réviser le niveau des agrégats en valeur ainsi que de certains ratios, avec des effets en général plus limités sur les évolutions.

Le compte satellite des transports, calé sur la méthodologie de la comptabilité nationale, est aussi passé en base 2020. L'ensemble des acteurs et des modes de transport a été affecté, mais le changement le plus important est le passage de SNCF Réseau dans le secteur des administrations publiques, qui a contribué à augmenter fortement le niveau de la dépense courante et la dépense d'investissement des administrations publiques dans le secteur ferroviaire (de 2021 à 2023, la dépense courante de SNCF Réseau représente les deux tiers de la dépense courante des APU dans le ferroviaire et la dépense d'investissement de SNCF Réseau constitue l'essentiel des dépenses d'investissements des APU dans le ferroviaire). Les séries ont été révisées en base 2020, en remontant jusqu'à 2012.

A2. Activité marchande de la branche des transports en France

Avec une production de 268,2 milliards d'euros en 2023, la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) contribue pour 9,6 % au produit intérieur brut (PIB). En 2023, l'activité est pénalisée par une conjoncture économique morose (grèves contre la réforme des retraites, coûts élevés de l'énergie et faiblesse de la demande) et par des tensions géopolitiques soutenues. Ainsi, la production de la branche transports baisse de 5,2 % en valeur en 2023 : les volumes se stabilisent (+ 0,4 %), dépassant de 8,9 % leur niveau d'avant crise sanitaire, tandis que les prix baissent (- 5,6 % en 2023 après + 8,8 % en 2022). L'activité de transport de voyageurs (24,9 % de la production de la branche en valeur) ralentit en volume (+ 5,5 % en 2023 après + 30,6 % en 2022) et en prix (+ 4,1 % en 2023 après + 7,7 % en 2022). La production de transport de marchandises (40,5 % de la production de la branche en valeur) se replie en volume de 1,1 % en 2023 après +10,7 % en 2022, et les prix chutent de 14,8 % après une forte augmentation les deux années précédentes (+ 11,2 % en 2022 et + 15,1 % en 2021). La production des autres services de transport hors activités de poste et de courrier (30,5 % de la production de la branche en valeur) continue d'augmenter de 1,4 % en volume après 8,1 % en 2022, tandis que les prix opèrent une légère baisse de 0,4 % en 2023. La baisse en volume de la production des activités de poste et de courrier (4,1 % de la production de la branche en valeur) accélère en 2023 (- 15,4 % après - 8,9 % en 2022) tandis que les prix poursuivent leur hausse (+ 5,5 % après + 8,2 % en 2022).

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

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2023 (p)	Évolutions annuelles (p)			
		2023/ 2022			2023/ 2019*
		Valeur	Volume	Prix	Valeur
Transport de voyageurs	66,8	5,5	4,1	9,9	1,5
Transports ferroviaires interurbains de voyageurs	11,9	1,3	3,1	4,4	3,1
Transports urbains et suburbains de voyageurs	13,3	4,9	- 0,7	4,1	32,1
Transports routiers de voyageurs	9,1	8,1	4,9	13,4	- 20,4
Transports aériens de passagers	21,8	6,3	8,0	14,8	- 5,2
Autres transports de voyageurs	10,7	7,9	3,6	11,8	7,5
<i>dont transports de voyageurs par taxis</i>	6,5	9,4	3,4	13,1	8,1
Transport de marchandises	108,6	- 1,1	- 14,8	- 15,7	20,6
Transports ferroviaires de fret	1,4	- 12,3	13,5	- 0,5	- 15,0
Transports routiers de fret et par conduites	74,1	- 2,3	3,4	1,0	5,8
<i>dont transports routiers de fret</i>	67,9	- 2,3	3,4	1,0	6,2
<i>dont déménagement</i>	2,6	- 7,4	4,7	- 3,0	- 8,0
<i>dont transports par conduites</i>	3,5	1,6	2,2	3,8	10,5
Transports maritimes et côtiers de fret	27,5	- 2,4	- 42,3	- 43,7	63,8
Transports fluviaux	0,4	0,9	0,5	1,4	- 16,4
Transports aériens et transports spatiaux	5,3	33,8	- 19,8	7,3	41,3
<i>dont transports aériens de fret</i>	4,8	49,4	- 19,9	19,7	63,3
Autres services de transport	81,8	1,4	- 0,4	1,0	9,4
Entreposage et stockage, manutention	24,6	- 3,7	7,2	3,3	12,1
Services annexes des transports	33,7	5,4	3,6	9,2	1,2
Messagerie, fret express, affrètement, organisation des transports	23,5	1,4	- 12,0	- 10,8	17,9
Activités de poste et de courrier	11,1	- 15,4	5,5	- 10,7	- 28,6
Ensemble transports	268,2	0,4	- 5,6	- 5,2	8,9

(*) En volume au prix de l'année de base 2020 (prix chaînés).

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2020

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS POURSUIT SA HAUSSE EN VOLUME MALGRÉ LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE MOROSE

L'année 2023 a été marquée par une amélioration significative de la santé économique du transport de voyageurs. Après une reprise très dynamique suite à la crise sanitaire, la production des transports de voyageurs, qui représente 24,9 % de la production de la branche en valeur (*figure A2-3*), poursuit sa hausse en volume en 2023 mais à un rythme plus lent (+ 5,5 % en 2023 après + 30,6 % en 2022) - (*figure A2-1*). Elle est portée par l'augmentation en volume de la production de transport aérien de passagers (+ 6,3 %), du transport routier de voyageurs (+ 8,1 %) et du transport par taxis (+ 9,4 %). La production de transports de voyageurs rattrape ainsi son niveau en volume d'avant la crise sanitaire (+ 1,5 % par rapport à 2019).

La poursuite de la hausse de la production des transports aériens de voyageurs en 2023 s'explique essentiellement par un fort tourisme international de loisirs en lien avec un trafic à bas coût toujours très présent. En revanche, le trafic baisse sur les liaisons métropolitaines, du fait d'une reprise anémique des voyages d'affaires, de la suppression des lignes domestiques courtes en concurrence avec des parcours en train de moins de deux heures trente (loi Climat et Résilience) et d'un moindre recours au transport aérien pour certains voyageurs sensibilisés aux émissions de GES du transport aérien. Malgré le dynamisme du tourisme international, la production de transports aériens de voyageurs ralentit en volume (+ 6,3 % contre + 80,6 % en 2022) et peine à revenir à son niveau en volume d'avant la crise sanitaire (- 5,2 % par rapport à 2019). En 2023, elle est contrainte sur plusieurs plans : économiques (augmentation du prix du transport aérien de 8 % du fait d'une forte demande, de l'augmentation du prix de l'énergie et d'une inflation générale), géopolitiques (clientèle asiatique partiellement revenue, conflits et fermetures d'espaces aériens) et météorologiques (incendies et chaleurs inédites).

La production de transport routier de voyageurs repart à la hausse en 2023 (+ 8,1 % en volume après - 3,1 % en 2022). La part de l'autocar dans la mobilité des Français ne cesse d'augmenter (autocars « Macron », autocars express, excursions en bus...). Mais la production de transport routier de voyageurs ne rattrape pas son niveau en volume de 2019 (- 20,4 % par rapport à 2019). L'augmentation des prix, plus modérée qu'en 2022 (+ 4,9 % en 2023 contre + 18 % en 2022), est entretenue par le maintien du prix de l'énergie à un niveau élevé.

Le transport ferroviaire interurbain de voyageurs et le transport urbain et suburbain de voyageurs représentent plus d'un tiers en valeur de la production de transports de voyageurs. Après une reprise très dynamique à la suite de la crise sanitaire, les productions de ces deux modes poursuivent leur hausse en 2023 mais à un rythme plus lent (respectivement : + 1,3 % et + 4,9 % en volume) et se maintiennent à un niveau supérieur à celui d'avant-crise sanitaire (respectivement : + 3,1 % et + 32,1 % par rapport à 2019). Les prix de la production de transport ferroviaire interurbain de voyageurs augmentent de 3,1 % en 2023 comme en 2022 en raison notamment de la hausse des coûts de l'énergie et d'une majoration du prix des péages ferroviaires. Cependant, outre un bouclier tarifaire mis en œuvre à la demande des pouvoirs publics, la SNCF s'est efforcée de maintenir des prix accessibles pour tous les voyageurs grâce à un système de tarification flexible et au développement de son offre Ouigo.

ENTRE BAISSÉ DE LA DEMANDE ET HAUSSE DES COÛTS, LA PRODUCTION MARCHANDE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES SE DÉGRADE

En 2023, la production de transport de marchandises, qui représente 40,5 % de la production de la branche, est en berne dans un contexte conjoncturel morose, caractérisé par un ralentissement de la demande et une hausse des coûts (salaires, péages, et coûts liés à la transition écologique). La production baisse de 1,1 % en volume après une augmentation de 10,7 % en 2022 tandis que les prix du fret chutent de 14,8 % après une forte hausse les deux années précédentes (+ 11,2 % en 2022 et + 15,1 % en 2021). La production de transport de fret reste néanmoins nettement au-dessus de son niveau d'avant la crise sanitaire (+ 20,6 % par rapport à 2019).

La production de transport routier de fret, qui représente en valeur près des deux tiers de la production de transport de marchandises, recule de 2,3 % en volume. Elle dépasse néanmoins largement son niveau en volume d'avant la crise sanitaire (+ 6,2 % par rapport à 2019).

La production de transports ferroviaires de fret chute de 12,3 % en volume. En 2023, les grèves contre la réforme des retraites pénalisent l'accès au réseau. L'augmentation du coût de l'énergie et la coupure de la vallée de la Maurienne (important éboulement) affectent également le transport de marchandises par train. Les prix augmentent fortement (+ 13,5 %). La production de transports ferroviaires de fret n'atteint pas son niveau en volume d'avant la crise sanitaire (- 15 % par rapport à 2019).

En 2023, la production de transports maritimes et côtiers de fret baisse en volume (- 2,4 % après + 29,9 % en 2022) suite notamment à la baisse de la demande liée à la normalisation de la consommation mondiale. Elle est néanmoins très au-dessus de son niveau d'avant crise (+ 63,8 % par rapport à 2019). Les prix, eux, chutent de 42,3 % après deux années consécutives de flambée des coûts du fret.

partie A : transport et activité économique

La production de transports aériens de fret augmente de 49,4 % en volume tandis que les prix baissent de 19,9 %. Le report modal du fret maritime vers le fret aérien dû aux troubles en Mer Rouge provoque une augmentation de la demande de fret aérien de Dubaï et de l'Asie vers l'Europe.

LES AUTRES SERVICES DE TRANSPORT ÉGALEMENT PÉNALISÉS PAR LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE

La production des autres services de transport hors activités de poste et de courrier, qui représente 30,5 % de la production de la branche, continue de croître en volume (+ 1,4 % après + 8,1 % en 2022), entraînée notamment par la production des services annexes des transports (+ 5,4 % en volume).

La baisse en volume de la production des activités de poste et de courrier se poursuit (- 15,4 % en 2023 après - 8,9 % en 2022). La production en volume demeure sous son niveau d'avant crise (- 28,6 % par rapport à 2019). Dans un contexte d'inflation généralisée, les tarifs postaux augmentent de 5,5 %.

ÉQUILIBRE DE LA BRANCHE : BAISSÉ DES EXPORTATIONS, RALENTISSEMENT DE LA CONSOMMATION FINALE ET DES IMPORTATIONS

Après avoir été durement affectée en 2020 par la pandémie de la Covid-19 (- 13,8 %), la production de transport est repartie à la hausse en 2021 (+ 11,7 %) et 2022 (+ 12,6 %) pour se stabiliser en 2023 (+ 0,4 %). Elle dépasse le niveau de 2019 (+ 8,9 % par rapport à 2019) - (figure A2-2). La consommation finale, particulièrement impactée en 2020 (- 40 %) repart à la hausse à partir de 2021 (+ 16,2 % puis + 31,4 % en 2022 et + 7,1 % en 2023) mais peine à retrouver son niveau d'avant crise (- 1,9 % par rapport à 2019). En 2023, les importations ralentissent (+ 15,1 % en 2023 contre + 19,6 % en 2022) tandis que les exportations baissent (- 7,5 % en 2023) après avoir été particulièrement dynamiques en 2021 (+ 30,9 %) et 2022 (+ 28,7 %).

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

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2023 en valeur (p)	Évolutions annuelles en volume **			
		2021	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2019* (p)*
Production de la branche	268,2	11,7	12,6	0,4	8,9
<i>dont sous-traitance</i>	18,5	9,6	2,4	- 1,3	5,0
Importation totale	58,4	6,1	19,6	15,1	16,1
<i>dont ajustement CAF/FAB</i>	- 20,2	2,7	18,8	10,8	25,3
Impôts sur les produits	1,7	10,1	34,2	4,5	- 1,7
Subventions sur les produits	- 9,3	7,3	14,9	3,6	38,8
Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	135,9	3,5	4,3	6,3	2,6
Marge de transport	- 40,6	14,2	4,7	5,5	13,9
Consommation finale	49,6	16,2	31,4	7,1	- 1,9
Exportation totale	55,4	30,9	28,7	- 7,5	27,5

(*) y compris services de poste et de courrier.

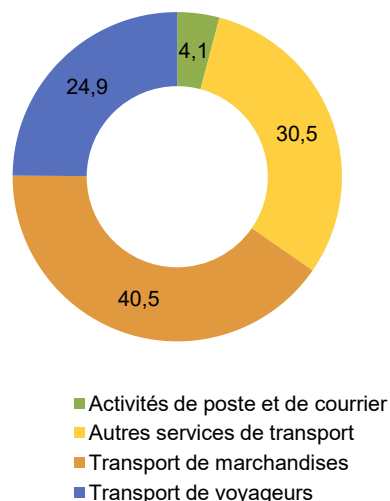
(**) en volumes au prix de l'année de base 2020 (prix chaînés).

(sd) : semi-définitif ; (p) : provisoire.

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2020

Figure A2-3 Production de transports, structure en 2023 (en valeur)

En %



Source : Insee, Comptes nationaux - base 2020

A3. Dépenses des ménages en transport

En 2023, les dépenses des ménages en transport augmentent de nouveau, mais à un rythme moins élevé qu'en 2022 et en 2021, années de reprise post-covid. En 2023, les ménages ont dépensé 191,8 milliards d'euros en transport (hors assurance), après 177,8 milliards d'euros en 2022, soit une hausse de 7,9 % en valeur. Les dépenses en transport individuel (y compris l'achat de véhicules, hors assurance), qui représentent environ 80 % des dépenses totales en transport hors assurance, augmentent de 6,0 % tandis que les dépenses pour les déplacements en transport collectif s'accroissent de 19,2 %, dans un contexte de nouvelle hausse des prix (+ 4,0 % pour l'ensemble des dépenses de transport, hors assurance). Les dépenses des ménages en transport (hors assurance) dépassent en valeur leur niveau d'avant-crise (+ 13,0 % par rapport à 2019).

LES DÉPENSES DES MÉNAGES EN TRANSPORT AUGMENTENT DE NOUVEAU EN 2023

En 2023, les dépenses de transport (hors assurance) des ménages, très impactées par les restrictions de déplacement en 2020, progressent pour la troisième année consécutive (+ 7,9 % en valeur dont + 3,8 % en volume et + 4,0 % en prix), bien que moins rapidement qu'en 2022 (+ 18,4 % en valeur) et 2021 (+ 15,7 % en valeur). Elles dépassent leur niveau d'avant la crise sanitaire (+ 13,0 % en valeur par rapport à 2019). La hausse des dépenses de consommation des ménages en transport est légèrement inférieure en valeur à celle observée pour l'ensemble de la consommation des ménages : + 8,0 % en valeur (figure A3-1) ; + 0,8 % en volume et + 7,1 % en prix (figure A3-5).

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

Niveaux en millions d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2023 (p)	Évolutions annuelles			
		2021	2022 (sd)	2023 (p)	2023/ 2019 (p)
Achat de véhicules	40 761	0,8	- 0,1	16,4	- 0,5
Dépenses d'utilisation des véhicules	113 543	21,1	17,5	2,8	18,2
Carburants et lubrifiants ⁽¹⁾	55 291	26,3	27,4	- 1,7	16,9
Autres dépenses ⁽²⁾	58 251	16,7	8,6	7,4	19,4
Assurance automobile	10 268	6,9	4,8	5,6	18,6
Déplacements individuels hors assurance	154 303	14,8	12,7	6,0	12,6
Déplacements individuels y. c. assurance	164 572	14,2	12,2	6,0	12,9
Déplacement en transport collectif	34 113	25,4	64,8	19,2	17,7
Ferroviaire (train, métro, tramway...)	7 944	32,7	35,4	8,6	8,7
Routier (cars, bus, taxis...)	8 044	18,8	31,6	15,2	28,2
Aérien	14 938	25,3	160,4	29,2	21,8
Maritime et fluvial	517	23,7	91,0	23,6	- 7,5
Combiné ⁽³⁾	2 670	25,9	17,2	13,3	3,2
Services de transports de marchandises ⁽⁴⁾	3 335	5,9	- 1,1	- 7,6	- 7,5
Dépenses de transport hors assurance	191 751	15,7	18,4	7,9	13,0
Dépenses de transport y. c. assurance	202 020	15,1	17,6	7,8	13,3
Consommation totale des ménages	1 481 594	6,7	8,1	8,0	17,4

Figure A3-2 Coefficients budgétaires des dépenses de transport dans les dépenses de consommation des ménages

En % des dépenses de consommation des ménages

	1993	2003	2013	2023 (p)
Achat de véhicules	4,1	3,8	2,9	2,8
Dépenses d'utilisation des véhicules	7,1	7,2	7,5	7,7
Carburants et lubrifiants ⁽¹⁾	3,8	3,7	4,1	3,7
Autres dépenses ⁽²⁾	3,3	3,5	3,5	3,9
Assurance automobile	0,5	0,5	0,7	0,7
Déplacements individuels hors assurance	11,1	11,0	10,5	10,4
Déplacements individuels y. c. assurance	11,6	11,5	11,2	11,1
Déplacement en transport collectif	1,6	1,8	2,2	2,3
Ferroviaire (train, métro, tramway...)	0,5	0,5	0,6	0,5
Routier (cars, bus, taxis...)	0,4	0,4	0,4	0,5
Aérien	0,6	0,7	0,9	1,0
Maritime et fluvial	0,1	0,0	0,0	0,0
Combiné ⁽³⁾	0,1	0,2	0,2	0,2
Services de transports de marchandises ⁽⁴⁾	0,5	0,4	0,3	0,2
Dépenses de transport hors assurance	13,2	13,2	12,9	12,9
Dépenses de transport y. c. assurance	13,7	13,7	13,7	13,6
Dépenses de consommation totale des ménages	100,0	100,0	100,0	100,0

(1) Y compris les lubrifiants des réparations.

(2) Pièces détachées et accessoires, entretien et réparation de véhicules particuliers, services divers liés aux véhicules particuliers.

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

(4) Nouvelle fonction de la COICOP 2018 qui inclut notamment les autres services de transport (agences de voyage, déménagement...) et les services postaux.

(sd) : semi-définitif, (p) : provisoire.

En 2024, les comptes nationaux de l'Insee sont passés en base 2020, ce qui a entraîné des révisions des séries publiées auparavant. Les coefficients budgétaires ont été recalculés pour ne prendre en compte que les dépenses de consommation directes des ménages (voir encadré).

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2020, calculs SDES

LES DÉPENSES EN TRANSPORT INDIVIDUEL DÉPASSENT LEUR NIVEAU D'AVANT LA CRISE

Les dépenses des ménages en transport individuel (hors assurance), qui représentent environ 80 % de leurs dépenses en transport en valeur (figure A3-3), augmentent de 6,0 % en valeur en 2023 et dépassent leur niveau d'avant-crise (+ 12,6 % par rapport à 2019).

Les dépenses d'achat de véhicules (21 % des dépenses de transport hors assurance, en valeur) augmentent nettement (+ 16,4 % en valeur) après une quasi stabilité en 2022. Elles rebondissent en volume (figure A3-4) pour la première fois depuis la crise sanitaire (+ 12 % en 2023 après - 5,2 % en 2022, - 1,2 % en 2021 et - 15,3 % en 2020), dans un contexte de rebond des ventes de voitures neuves (voir fiche G2) tandis que les prix continuent d'augmenter (+ 4,0 % en 2023 après + 5,4 % en 2022 et + 2,0 % en 2021).

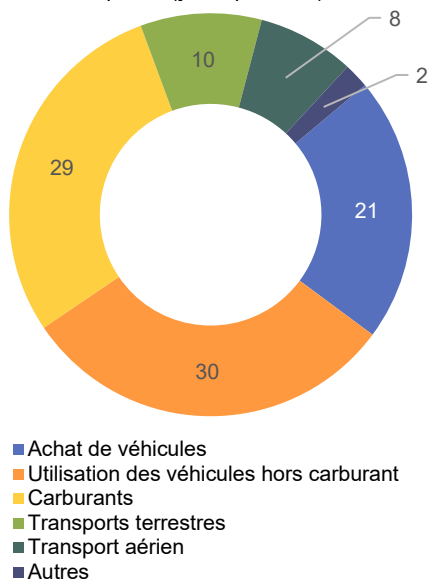
Les dépenses de consommation de carburants et de lubrifiants (29 % des dépenses de transport hors assurance, en valeur) se replient en 2023 (- 1,7 % en valeur et - 1,9 % en volume), dans un contexte de quasi stabilité des prix (+ 0,2 % en 2023 après + 23,2 % en 2022). Le prix moyen du gazole baisse (- 3 %) tandis que celui de l'essence augmente (+ 3,8 %) (voir fiche G3).

Les dépenses d'utilisation des véhicules hors carburants représentent 30 % des dépenses de transport hors assurance, en valeur ; elles comprennent notamment l'achat de pièces détachées et d'accessoires et les services d'entretien et réparation. Ces dépenses sont en hausse de 7,4 % en valeur en 2023 (après + 8,6 % en 2022). Leurs prix continuent d'augmenter en 2023 (+ 5,4 % après + 4,1 % en 2022), ainsi que leurs dépenses en volume (+ 1,4 % après + 4,3 % en 2022).

En 2023, les ménages ont dépensé 10,3 milliards d'euros en assurance automobile. Les dépenses d'assurance augmentent de nouveau de 5,6 % en valeur sur un an.

Figure A3-3 Structure des dépenses de transport des ménages (hors assurance) en 2023

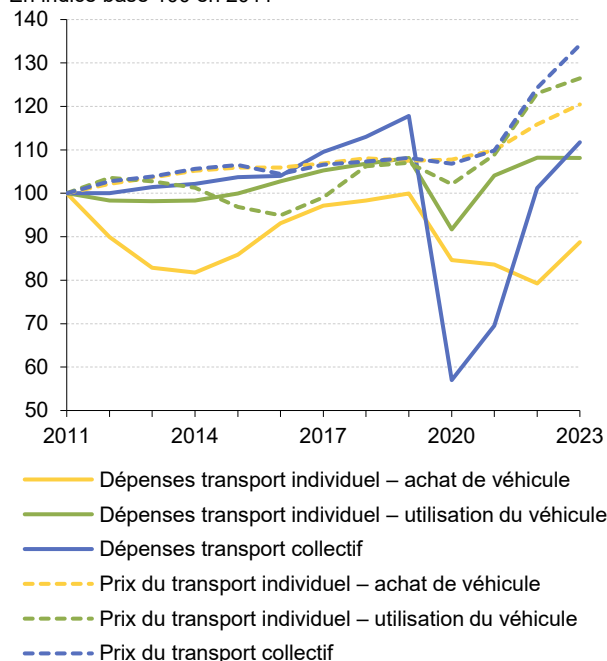
Part en % de la dépense (y compris TVA) en valeur



Source : Insee, Comptes nationaux, base 2020, calculs SDES

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

En indice base 100 en 2011



Source : Insee, Comptes nationaux, base 2020, calculs SDES

LES DÉPENSES EN TRANSPORT COLLECTIF AUGMENTENT DE NOUVEAU EN 2023, MAIS MOINS FORTEMENT QU'EN 2022

Entre 1990 et jusqu'à 2019, les dépenses en transport collectif n'ont cessé de croître. Leur poids dans les dépenses de transport des ménages (hors assurance), qui avait atteint 17 % en valeur en 2019, chute à 11 % en 2020 pendant la crise sanitaire avant de remonter à 18 % en 2023.

Les dépenses des ménages en transport collectif restent dynamiques en 2023 : + 19,2 % en valeur dont + 10,4 % en volume et + 8,0 % en prix. Elles dépassent nettement leur niveau d'avant-crise en valeur (+ 17,7 % par rapport à 2019). Cependant elles ralentissent en 2023 après les fortes hausses de sortie de crise sanitaire (+ 64,8 % en 2022 et + 25,4 % en 2021, en valeur). Tous les modes de transport contribuent à cette croissance ralentie. En 2023, les dépenses en transport routier (car, bus, taxis...) augmentent de 15,2 % en valeur (après + 31,6 % en 2022) et les dépenses en transport ferroviaire (train, métro, tramway...) de 8,6 % (après + 35,4 % en 2022). Les dépenses en transport aérien ralentissent (+ 29,2 %) après leur très forte hausse en 2022 (+ 160,4 %).

En 2023, les prix du transport collectif augmentent globalement de 8,0 %, ainsi que dans les principaux modes de transport : + 10,4 % pour le transport aérien, + 5,1 % pour le transport routier et + 6,6 % pour le transport ferroviaire.

Figure A3-5 Évolution des dépenses de transport des ménages (en volume et en prix)
Évolutions annuelles en %

	Volumes			Prix		
	Évolutions annuelles			Évolutions annuelles		
	2021	2022 (sd)	2023 (p)	2021	2022 (sd)	2023 (p)
Achat de véhicules	- 1,2	- 5,2	12,0	2,0	5,4	4,0
Dépenses d'utilisation des véhicules	13,5	4,0	- 0,1	6,6	13,0	2,8
Carburants et lubrifiants ⁽¹⁾	12,3	3,5	- 1,9	12,5	23,2	0,2
Autres dépenses ⁽²⁾	14,6	4,3	1,4	1,9	4,1	5,4
Assurance automobile	4,7	6,6	3,0	2,1	- 1,7	2,5
Déplacement en transport collectif	22,0	45,6	10,4	2,8	13,2	8,0
Ferroviaire (train, métro, tramway...)	30,4	25,4	1,9	1,8	8,0	6,6
Routier (cars, bus, taxis...)	14,5	19,3	9,6	3,7	10,3	5,1
Aérien	20,7	111,8	17,1	3,8	22,9	10,4
Maritime et fluvial	14,8	95,8	17,0	7,8	- 2,4	5,7
Combiné ⁽³⁾	25,1	17,7	4,9	0,6	- 0,4	8,0
Services de transports de marchandises ⁽⁴⁾	0,3	- 7,2	- 10,7	5,6	6,6	3,5
Dépenses de transport (hors assurance)	10,1	6,4	3,8	5,0	11,3	4,0
Consommation totale des ménages	5,2	3,1	0,8	1,4	4,9	7,1

⁽¹⁾, ⁽²⁾, ⁽³⁾, ⁽⁴⁾ voir notes en bas de tableau A3-1.

(sd) : semi-définitif ; (p) : provisoire.

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2020, calculs SDES

Consommation des ménages

En 2024, les comptes nationaux de l'Insee sont passés en base 2020, ce qui a entraîné des révisions des séries publiées auparavant. Les niveaux de la consommation effective des ménages ont été actualisés avec différentes sources disponibles et une nouvelle version 2018 de la nomenclature fonctionnelle COICOP a également été intégrée. En plus de leurs dépenses de consommation, les ménages bénéficient de services directement pris en charge par les administrations publiques et les institutions sans but lucratif au service des ménages, notamment dans les transports. La dépense de consommation des ménages présentée ici ne les prend pas en compte.

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

A4. Dépenses en transport des administrations publiques centrales et locales

En 2023, les dépenses totales des administrations publiques centrales (Apuc) augmentent (+ 3,0 % après + 1,9 % en 2022 et + 3,9 % en 2021). Celles des administrations publiques locales (Apul), qui représentent 64 % des dépenses publiques totales non consolidées¹ en transport, progressent de + 5,1 % en 2023, après une stabilité en 2022 et + 8,0 % en 2021.

En 2023, les dépenses totales consolidées des administrations publiques s'élèvent à 73,3 milliards d'euros, en hausse de 4,7 % par rapport à 2022. Les dépenses d'investissement augmentent de 7,1 %, après - 0,6 % en 2022. Les dépenses de fonctionnement augmentent de 3,4 %, après + 2,2 % en 2022.

LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CENTRALES (APUC) AUGMENTENT EN 2023

En 2023, les dépenses totales des administrations publiques centrales (Apuc) en faveur des transports augmentent (+ 3,0 %) et représentent 27,2 milliards d'euros - (figure A4-1) ; les dépenses d'investissement diminuent de 0,1 % et les dépenses de fonctionnement (qui représentent 67 % des dépenses des Apuc) augmentent de 4,6 %.

Les dépenses de fonctionnement des Apuc pour le transport routier diminuent en 2023 (- 21,0 %) après une très forte augmentation en 2022 (+ 65,0 %). En 2022, une enveloppe exceptionnelle de 400 millions d'euros avait été mise en place dans le cadre du Plan de résilience économique et sociale à destination des entreprises de transports routiers de marchandises et de voyageurs. En 2023, les dépenses de fonctionnement des Apuc augmentent fortement dans le transport maritime (+ 35,1 %) et dans les transports collectifs urbains (+ 17,4 %). Elles progressent également, mais dans une moindre mesure, dans le transport ferroviaire (+ 6,0 %), dans le transport aérien (+ 4,3 %) et les voies navigables (+ 1,7 %). Le secteur ferroviaire constitue le plus gros poste de dépenses de fonctionnement des Apuc (13,7 milliards d'euros, soit 75 % de l'ensemble) en raison du poids que représente SNCF Réseau dans ce secteur².

En 2023, les dépenses d'investissement des Apuc sont en baisse dans la plupart des modes de transport, hormis notamment dans le transport routier (+ 29,5 %). La baisse est particulièrement marquée dans le transport maritime (- 44,7 %). Le transport ferroviaire et le transport routier ont les montants d'investissement les plus élevés, avec respectivement 5,7 milliards d'euros et 1,6 milliard d'euros. En 2023, l'investissement s'élève à 532 millions d'euros dans le transport aérien, 354 millions dans le transport fluvial, 118 millions dans le transport maritime et 355 millions dans les transports en commun urbains.

Sur la période 2018-2023, la dépense totale des Apuc pour le transport s'accroît de 3,0 % en moyenne annuelle et est en hausse pour tous les modes de transport. Les dépenses de fonctionnement croissent de 2,8 % par an sur la même période, et les investissements de 3,4 % par an.

LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES LOCALES (APUL) PROGRESSENT EN 2023

Les dépenses des Apul progressent de 5,1 % en 2023 (47,5 milliards d'euros en 2023) - (figure A4-2). Les dépenses de fonctionnement des Apul augmentent de 2,7 %, et les dépenses d'investissement de 8,9 %.

Avec 24,1 milliards d'euros en 2023, la dépense des organismes divers d'administration locale (Odal) augmente de 11,2 % ; elle représente la moitié de la dépense totale des Apul.

En 2023, la dépense totale de transport des régions augmente de 3,4 %. Avec 11,9 milliards d'euros, elle représente 25 % des dépenses des Apul. Les transports de voyageurs et de marchandises sont le principal poste de dépense des régions (9 milliards d'euros), suivis par les transports scolaires (1,6 milliard d'euros).

La dépense des départements s'accroît de 2,7 % en 2023. Avec 7,3 milliards d'euros, elle représente 15 % des dépenses des Apul. La dépense des communes et regroupements de communes diminue de 6,2 % en 2023 et représente 17 % des dépenses des Apul.

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

² SNCF Réseau est désormais dans le champ des administrations publiques, confère la partie A1 sur le changement de base des comptes nationaux.

partie A : transport et activité économique

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

Niveaux en millions d'euros ; évolutions en %

	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau		Évolutions			Niveau		Évolutions			Niveau		Évolutions (**)		
Administrations publiques centrales (Apuc)	2023 (p)	2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2018	2023 (p)	2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2018	2023 (p)	2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2018
Total (hors charges de retraites)	18 331	- 0,9	3,3	4,6	2,8	8 879	14,5	-0,8	- 0,1	3,4	27 209	3,9	1,9	3,0	3,0
Transport routier	938	2,8	65,0	- 21,0	5,8	1 636	16,8	4,4	29,5	7,3	2 574	11,1	27,0	5,1	6,7
Transport ferroviaire	13 718	- 3,4	- 0,2	6,0	2,5	5 742	10,1	-4,3,9	- 6,8	0,5	19 460	0,7	-1,6	1,9	1,9
Transports collectifs urbains	135	270,2	- 32,8	17,4	38,0	355	40,6	-49,6	304,5	5,3	490	103,0	-41,3	141,7	43,2
Voies navigables	441	- 1,2	4,2	1,7	0,6	354	23,4	6,6	- 6,0	9,1	795	8,8	5,3	-1,9	3,9
Transport maritime	545	- 0,9	11,4	35,1	8,7	118	52,6	2,2	- 44,7	- 8,2	663	13,8	8,0	7,4	5,1
Transport aérien	2 004	5,0	3,4	4,3	2,0	532	43,4	39,9	- 26,5	14,3	2 537	11,5	11,4	-4,1	4,0
Services communs	550	17,3	11,3	3,7	1,8	140	66,3	3,0	115,8	38,9	691	21,5	10,4	15,9	5,4
Charges de retraites (1)	4 593	- 2,3	0,3	- 2,4	- 0,8						4 593	- 2,3	0,3	- 2,4	- 0,8

(*) Séries révisées à la suite du passage en base 2020 des comptes nationaux.

(**) Évolutions annuelles pour les années 2021, 2022, 2023 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2023/2018.

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

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

Source : DGFIP, calculs SDES

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

Niveaux en millions d'euros ; évolutions en %

	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau		Évolutions			Niveau		Évolutions			Niveau		Évolutions (**)		
Administrations publiques locales (Apul)	2023 (p)	2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2018	2023 (p)	2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2018	2023 (p)	2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2018
Administrations locales (**)	28 400	5,6	1,6	2,7	3,2	19 063	11,8	- 2,3	8,9	6,4	47 463	8,0	0,0	5,1	4,4
Voirie	4 527	5,0	1,5	- 6,6	- 0,4	7 567	5,0	2,7	- 3,0	0,6	12 094	5,0	2,2	- 4,4	0,2
Autres infrastructures de transport	1 162	6,3	9,1	28,0	7,4	4 052	4,3	- 0,5	5,1	9,8	5 213	4,7	1,2	9,5	9,2
Transports de voyageurs et de marchandises	20 694	4,6	2,3	3,5	4,2	7 421	27,1	- 9,1	27,3	12,7	28 115	9,4	- 0,5	8,9	6,1
Transports scolaires	2 017	16,9	- 8,5	5,9	- 0,4	23	39,7	- 10,7	9,6	- 0,2	2 041	17,1	- 8,5	6,0	- 0,4
Régions	8 448	9,1	1,2	2,8	2,8	3 428	15,4	- 4,0	4,9	7,4	11 877	10,9	- 0,3	3,4	4,0
Voirie	80	4,3	8,6	- 5,2	0,0	538	30,3	- 19,1	3,1	- 6,7	619	26,9	- 16,1	1,9	- 6,0
Autres infrastructures de transport	82	6,8	15,4	6,8	3,5	675	- 0,4	8,8	- 3,3	5,6	756	0,3	9,4	- 2,3	5,3
Transports de voyageurs et de marchandises	6 740	6,6	4,0	1,9	2,9	2 212	16,7	- 3,1	8,4	14,6	8 952	8,9	2,3	3,4	5,2
Transports scolaires	1 546	20,8	- 11,0	7,5	2,7	3	113,0	- 31,9	- 48,1	s.o.	1 550	21,1	- 11,2	7,2	2,6
Départements	3 495	6,0	3,5	5,3	- 0,2	3 805	5,4	4,3	0,5	3,5	7 300	5,7	4,0	2,7	1,6
Voirie	2 305	6,4	2,0	- 1,4	1,5	3 463	7,2	3,8	2,2	4,3	5 768	6,9	3,0	0,7	3,2
Autres infrastructures de transport	45	- 7,1	14,5	- 16,4	- 1,4	165	- 4,2	- 13,1	17,7	5,4	209	- 4,9	- 6,9	8,2	3,7
Transports de voyageurs et de marchandises	835	16,5	13,7	32,1	- 1,7	177	- 10,0	25,2	- 30,8	- 8,1	1 012	7,9	16,8	13,9	- 3,0
Transports scolaires	311	- 8,9	- 5,1	4,9	- 6,9	< 0,1	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	311	- 9,9	- 4,1	4,9	- 6,9
Communes et EPCI (1)	4 033	4,8	2,8	- 5,2	- 0,1	4 112	0,4	5,1	- 7,2	- 0,5	8 144	2,5	4,0	- 6,2	- 0,3
Voirie	2 106	3,7	0,2	- 11,5	- 2,0	3 748	- 0,2	4,0	- 8,7	- 1,7	5 854	1,2	2,6	- 9,7	- 1,8
Transports de voyageurs et de marchandises	1 597	5,0	6,8	2,4	2,8	357	9,1	22,1	11,2	20,1	1 954	5,6	9,1	3,9	4,9
Transports scolaires	330	12,9	4,6	5,2	0,0	7	46,4	4,2	63,9	12,1	336	13,3	4,6	6,0	0,2
Odal (2), syndicats, régies	15 482	2,3	0,3	5,7	4,4	8 628	19,4	- 8,6	22,6	10,9	24 110	7,6	- 2,7	11,2	6,4
Voirie	149	0,1	7,0	- 14,1	- 5,7	43	8,9	- 8,5	- 26,0	- 1,8	192	2,4	2,7	- 17,1	- 4,9
Autres infrastructures de transport	1 063	6,4	8,5	31,4	7,6	3 376	5,8	- 2,2	6,8	10,6	4 439	5,9	- 0,2	11,8	9,8
Transports de voyageurs et de marchandises	14 091	2,1	- 0,3	4,5	4,4	5 195	32,1	- 13,2	36,4	11,3	19 286	8,1	- 3,4	11,5	6,0
Transports scolaires	179	5,1	4,0	3,8	- 3,7	14	19,9	- 25,7	18,3	- 1,5	194	6,3	1,3	4,8	- 3,5

(*) Séries révisées à la suite du passage en base 2020 des comptes nationaux.

(**) Évolutions annuelles pour les années 2021, 2022, 2023 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2023/2018.

(**) Total consolidé hors transferts entre Apul.

(d) : définitif ; (sd) : semi-définitif ; (p) : provisoire ; n.s. : non significatif.

(1) EPCI : établissements publics de coopération intercommunale ; (2) Odal : organismes divers d'administration locale.

Source : DGFIP, calculs SDES

partie A : transport et activité économique

Les dépenses d'investissement des Odal rebondissent en 2023 (+ 22,6 %), après une baisse en 2022 (- 8,6 %). Elles représentent 45 % des dépenses d'investissement des Apul en 2023. Il s'agit principalement de subventions versées à la SNCF et à la RATP par Île-de-France Mobilités et de la montée en charge des investissements de la Société des Grands Projets³ pour la réalisation de la ligne 15 Sud, du prolongement de la ligne 14 et des lignes 16, 17 et 18 du projet « Grand Paris Express ». En raison de ces subventions et investissements, l'investissement des Odal s'accroît entre 2018 et 2023 (+ 10,9 % par an en moyenne)

Depuis 2018, la dépense des Apul en transport augmente de 4,4 % par an en moyenne. La dépense des Apul pour les transports de voyageurs et de marchandises progresse de 6,1 % par an en moyenne, et celle destinée aux autres infrastructures de transport, dopée par le projet du Grand Paris, de 9,2 % en moyenne annuelle. Les dépenses liées à la voirie augmentent de 0,2 % par an en moyenne tandis que celles pour les transports scolaires diminuent de 0,4 % en moyenne annuelle. L'investissement des Apul s'accroît entre 2018 et 2023 (+ 6,4 % par an en moyenne), alors que la dépense de fonctionnement progresse plus lentement (+ 3,2 % par an en moyenne).

LES DÉPENSES CONSOLIDÉES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CROISSENT DE 4,7 % EN 2023

Chaque année, des transferts monétaires sont effectués entre Apuc et Apul. Afin d'éviter de compter deux fois la même ligne budgétaire, ces transferts entre administrations publiques (APU) sont supprimés dans le calcul de la dépense consolidée des APU (figure A4-3). Celle-ci s'élève à 73,3 milliards d'euros en 2023, en hausse de 4,7 % par rapport à 2022.

Figure A4-3 Les dépenses en transport des administrations publiques (*)

Niveaux en millions d'euros ; évolutions annuelles en %

Total consolidé (hors transferts entre APU) Apuc et Apul hors charge de retraite	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2023 (p)	Évolutions				Niveau 2023 (p)	Évolutions				Niveau 2023 (p)	Évolutions (**)			
		2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2018		2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2018		2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2018
46 490	2,9	2,2	3,4	3,0	26 784	9,6	-0,6	7,1	5,0	73 274	5,3	1,2	4,7	3,7	

(*) Séries révisées à la suite du passage en base 2020 des comptes nationaux.

(**) Évolutions annuelles pour les années 2021, 2022, 2023 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2023/2018.

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

Source : DGFIP ; calculs : SDES

Champ des dépenses des administrations publiques

Les administrations publiques centrales comprennent l'État et les organismes divers d'administration centrale (Odac). Les principaux Odac pris en compte sont les suivants : Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), Université Gustave-Eiffel (ex-lfsttar), Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFIT France), Voies navigables de France (VNF), Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) et Tunnel Euralpin Lyon-Turin (TELT). **Le périmètre des administrations publiques a été modifié lors du passage des comptes nationaux en base 2020, avec notamment l'intégration complète de SNCF Réseau, désormais considéré comme un Odac.** La requalification de la dette de SNCF Réseau en septembre 2018 n'a pas d'impact sur cette fiche qui ne traite pas de la dette des administrations publiques. Les dépenses des Odac et celles réalisées à partir du budget général de l'État sont consolidées. Ainsi, le versement de subventions du budget général de l'État à l'AFIT France, ainsi que le versement en sens inverse de fonds de concours, ne sont pas comptabilisés dans les dépenses totales.

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

³ La Société du Grand Paris a été renommée Société des grands projets en 2023. Les investissements provenant directement de la Société des Grands Projets sont comptabilisés dans la catégorie « Autres infrastructures de transport ». Les établissements publics territoriaux de la métropole du Grand Paris sont quant à eux classés dans le groupe des communes et EPCI comme en comptabilité nationale.

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

En 2023, les transferts des administrations publiques centrales et locales à destination des opérateurs de transport ferroviaire de voyageurs et du transport collectif urbain s'élèvent à 20,4 milliards d'euros. Les subventions d'exploitation sont de 7,8 milliards d'euros pour la SNCF et de 4,8 milliards d'euros pour la RATP.

Au total, en 2023, 44 % de l'ensemble des transferts sont consacrés au transport ferroviaire régional et aux transports collectifs urbains (TCU) de province et 53 % au transport collectif urbain d'Île-de-France, le reste étant affecté aux Intercités. Tous réseaux confondus, 82 % des montants versés relèvent du fonctionnement (rémunération de la délégation de service public, compensations tarifaires et subventions d'exploitation) et 18 % sont des aides à l'investissement.

LES TRANSFERTS VERS SNCF VOYAGEURS

En 2023, les transferts totaux (hors contributions aux charges de retraites) des administrations publiques au profit de SNCF Voyageurs augmentent de 9,5 % par rapport à 2022 et de 29,2 % par rapport à 2019. Toutes activités confondues (Intercités, TER, Transilien), ils sont de 10,0 milliards d'euros (*figure A5.1-2*).

Les transferts consistent essentiellement en subventions d'exploitation qui s'élèvent à 7,8 milliards d'euros en 2023 (+ 8,1 % après + 0,1 % en 2022 et + 2,3 % en 2021). Île-de-France Mobilités a ainsi versé une subvention de 3,5 milliards d'euros pour le Transilien en 2023, montant en hausse de 5,7 % par rapport à 2022. Les régions ont versé 3,7 milliards d'euros de subventions d'exploitation destinés aux TER, soit une augmentation de 8,1 % par rapport à 2022. L'État a quant à lui versé 544 millions d'euros à SNCF Voyageurs pour l'exploitation des Intercités, montant en hausse de 27,0 % par rapport à 2022.

Les subventions d'investissement s'élèvent au total à 2,2 milliards d'euros en 2023. Elles augmentent de 14,8 % en 2023 (après - 20,8 % en 2022 et + 23,3 % en 2021). La contribution de l'État représente 13 % du financement des investissements en 2023 (après 0,7 % en 2022, 6,6 % en 2021 et 13,1 % en 2020). Elle recule de 53,8 % par rapport à 2019, année marquée par de forts investissements sur les matériels roulants des trains grandes lignes. La contribution d'Île-de-France Mobilités (53,8 % des investissements) est en hausse de 7,8 % et celles des régions (33,2 % des investissements) est en baisse de 9,1 %.

LES TRANSFERTS VERS LA RATP

En 2023, la RATP a perçu 6,0 milliards d'euros des administrations publiques (*figure A5.1-3*). Les subventions d'exploitation sont de 4,8 milliards d'euros, en hausse de 6,0 % par rapport à 2022, tandis que les aides aux investissements versées à la RATP atteignent 1,2 milliard d'euros en 2023 (+ 15,5 %).

LES TRANSFERTS AUX TCU DE PROVINCE EN 2022

Les dernières données disponibles sur les transferts aux transports collectifs urbains de province portent sur 2022.

En 2022, les transports collectifs urbains de province ont reçu 4,5 milliards d'euros de subventions, dont 4,3 milliards d'euros pour le fonctionnement et 0,2 milliard d'euros pour l'investissement (*figure A5.1-4*). Les subventions de fonctionnement, versées aux entreprises effectuant le transport urbain, progressent de 7,1 % en 2022 par rapport à 2021. Les subventions d'investissement reçues par les autorités organisatrices (AO) diminuent de 0,8 % en 2022 par rapport à 2021. Les subventions de l'État représentent 34 % des subventions totales d'investissement, celles des collectivités territoriales 52 % et celles de l'Union européenne 14 %.

partie A : transport et activité économique

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

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

	Niveau 2023 (p)	Évolutions annuelles			
		2021	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2019 (p)
Exploitation	16 822	nd	1,7	5,0	nd
Intercités	416	- 15,6	1,2	14,5	6,5
TER et TCUP (*)	8 059	nd	2,0	3,6	nd
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	8 347	nd	1,4	5,9	104,2
Investissement	3 617	nd	- 16,1	14,1	nd
Intercités	289	- 37,8	- 91,7	2063,1	- 53,8
TER et TCUP (*)	944	nd	0,7	- 7,3	nd
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	2 385	40,7	- 17,9	11,5	45,0
Total	20 440	nd	- 1,7	6,5	nd
Intercités	706	- 11,7	- 27,7	87,1	- 30,6
TER et TCUP (*)	9 003	nd	1,9	2,3	nd
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	10 732	nd	- 3,4	7,1	87,2

(p) : provisoire ; (sd) : semi-définitif.

(nd) : non disponible.

(*) données de l'année n-1 pour les TCU de province (TCUP).

Sources : SNCF Voyageurs ; RATP ; Île-de-France-Mobilité ; Gart ; UTP ; Cerema ; DGITM

Figure A5.1-2 Transferts des administrations publiques (hors retraites) vers SNCF Voyageurs

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

	Niveau 2023 (p)	Évolutions annuelles			
		2021	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2019 (p)
Exploitation	7 802	2,3	0,1	8,1	34,4
versés par l'État	544	23,6	- 5,8	27,0	30,2
versés par les régions	3 743	- 1,1	- 3,7	8,1	11,5
versés par Île de France Mobilités	3 514	3,7	5,3	5,7	73,1
Investissements	2 232	23,3	- 20,8	14,8	13,8
versés par l'État	289	- 37,8	- 91,7	2063,1	- 53,8
versés par les régions	742	6,9	1,0	- 9,1	65,6
versés par Île de France Mobilités	1 201	52,4	- 25,0	7,8	35,4
Total hors retraites	10 034	6,9	- 5,2	9,5	29,2

(p) : provisoire ; (sd) : semi-définitif.

Source : SNCF Voyageurs

Figure A5.1-3 Transferts des administrations publiques centrales et locales à la RATP

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

	Niveau 2023 (p)	Évolutions annuelles			
		2021	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2019 (p)
Exploitation (versés par Île-de-France Mobilités)	4 833	nd	- 1,2	6,0	nd
Contribution forfaitaire d'exploitation (*)	3 716	nd	- 0,7	6,4	nd
Contribution forfaitaire d'investissement	1 120	5,8	2,3	1,3	11,7
Contribution taxe professionnelle et foncière	89	- 25,3	11,6	- 11,6	- 33,3
Autres	- 92	- 112,2	88,5	- 34,6	12,4
Investissement	1 184	27,7	- 8,3	15,5	56,3
État	86	8,0	- 31,1	3,6	- 15,3
Région et Île-de-France Mobilités	969	156,8	- 11,6	30,6	187,6
Autres collectivités territoriales	129	- 63,8	26,4	- 35,6	- 59,7
Total transferts publics	6 016	nd	- 2,6	7,8	nd

(p) : provisoire ; (sd) : semi-définitif.

(nd) : non disponible.

(*) Le modèle de rémunération ayant été modifié en 2021 (mandat par lequel la RATP reverse désormais à IDFM les recettes voyageurs collectées, et IDFM couvre les charges d'exploitation nettes par une rémunération forfaitaire), les données de contribution forfaitaire d'exploitation ne sont plus comparables avec les données des années précédentes.

Source : RATP

Figure A5.1-4 Subventions versées par les administrations publiques au profit du transport collectif urbain de province (TCUP)

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

	Niveau 2022	Évolutions annuelles	
		2021	2022
Exploitation (perçues par les entreprises de TCUP)	4 316	6,6	7,1
Compensations tarifaires versées par les AO	55	21,2	11,4
Subvention d'exploitation versée par les AO	4 260	6,4	7,0
Investissement (perçu par les AO)	202	1,3	- 0,8
État	69	- 5,9	- 2,6
Collectivités locales	105	3,4	- 1,4
Union européenne	28	16,2	6,0
Total	4 518	6,3	6,7

Données estimées à « champ constant » (réseaux ayant répondu à l'enquête annuelle en 2020, 2021 et 2022).

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

A5.2 Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures

SNCF Réseau assure la gestion du réseau ferré. Voies navigables de France (VNF) est un établissement public administratif (EPA) en charge de la gestion de la majorité des voies navigables françaises. En 2023, les subventions publiques d'investissement destinées à SNCF Réseau augmentent de 28,0 % pour atteindre 2,8 milliards d'euros ; celles destinées à VNF, avec 211 millions d'euros, sont en baisse de 30,0 %. La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE), en charge depuis 2017 de la construction du canal qui reliera les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen, a bénéficié en 2023 de 109 millions d'euros de subventions d'investissement, soit 20,4 % de moins qu'en 2022.

LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT REÇUES PAR SNCF RÉSEAU AUGMENTENT DE 28,0 % EN 2023

Jusqu'au 31 décembre 2019, SNCF Réseau était l'un des trois établissements publics à caractère industriel et commercial (Épic) composant le groupe SNCF, avec SNCF Mobilités et SNCF. Depuis le 1^{er} janvier 2020, les Epic ont disparu au profit de cinq sociétés. Parmi elles, SNCF Réseau est responsable de la sécurité des lignes et garantit l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses 62 clients, entreprises ferroviaires et candidats autorisés.

Avec 2,8 milliards d'euros en 2023, le montant des subventions d'investissement reçues par SNCF Réseau progresse de 28,0 % par rapport à l'année précédente (*figures A5.2-1 et A5.2-2*). Entre 2018 et 2023, il augmente de 10,0 % en moyenne annuelle. Les subventions d'investissement de l'État (y compris AFIT France), qui représentent 46 % des subventions totales, sont en hausse de 48,4 % en 2023. Entre 2018 et 2023, elles progressent de 17,9 % en moyenne annuelle. En 2023, les collectivités territoriales et les autres organismes locaux ont versé 52 % des subventions d'investissement. Après une baisse de 18,4 % en 2022, leurs subventions augmentent de 14,9 % en 2023, du fait de l'accroissement des subventions versées par les organismes divers d'administration locale (Odal) (+ 21,2 %), tels que la Métropole du Grand Paris, de l'augmentation des subventions des communes (+ 55,9 %) et des régions (+ 9,8 %). Les subventions en provenance de l'UE, qui constituaient 16 % des subventions d'investissement en 2001, n'en représentent plus que 3 % en 2023.

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

Niveaux en millions d'euros, évolutions en %

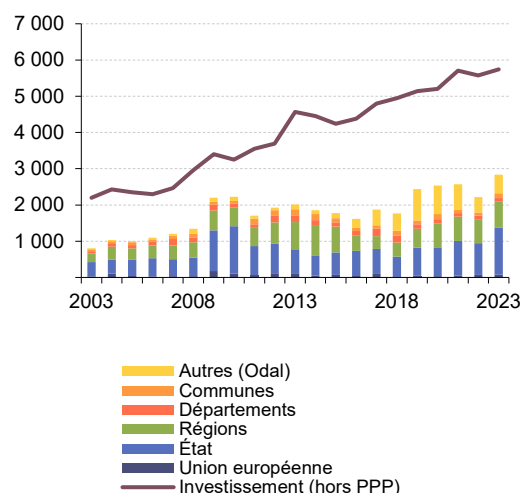
	Niveau 2023	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2023/2018
		2021	2022	2023	
Subventions d'investissement	2 840	1,3	- 13,7	28,0	10,0
Union européenne	77	31,9	34,2	10,6	77,0
État + AFIT France(*)	1 300	21,1	- 8,6	48,4	17,9
État (hors AFIT F.)	845	27,1	- 13,6	59,4	25,7
AFIT France	455	11,7	0,3	31,6	8,6
Collectivités territoriales et autres	1 463	- 8,5	- 18,4	14,9	4,3
Régions	724	1,5	- 0,8	9,8	13,3
Départements	92	- 14,4	2,3	- 11,0	- 13,9
Communes	129	- 39,7	- 5,4	55,9	- 0,7
Autres (Odal)	517	- 10,3	- 39,5	21,2	1,9

(*) Agence de financement des infrastructures de transport de France

Source : SNCF Réseau

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

En millions d'euros



(*) Investissements hors partenariat public-privé (PPP).

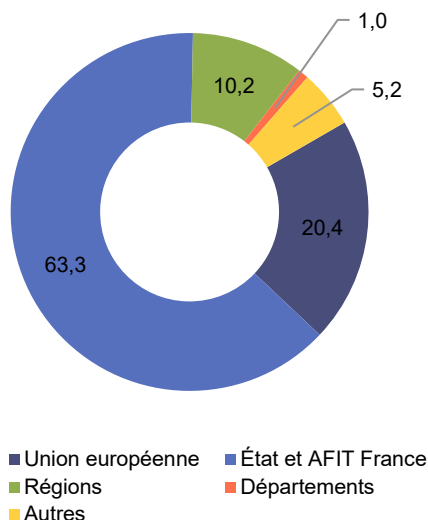
Source : SNCF Réseau

LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT RECUES PAR VNF DIMINUENT DE 30,0 % EN 2023

Les subventions de fonctionnement de Voies navigables de France (VNF) diminuent de 0,7 % en 2023 et s'élèvent à 255,6 millions d'euros (figure A5.2-4). Les subventions d'investissement reçues par VNF baissent de 30,0 % avec un montant de 210,8 millions d'euros, dont 133,3 millions proviennent de l'État (y compris l'AFIT France), 21,5 millions des régions et 42,9 millions de l'Union européenne. Cependant, entre 2018 et 2023, ces subventions d'investissement reçues augmentent de près de 13 % en moyenne annuelle.

La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) était jusqu'au 31 mars 2020 un Épic, créé le 1^{er} mai 2017 par l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 et placé sous la tutelle du ministre chargé des transports. Le 1^{er} avril 2020, la SCSNE est devenue un établissement public local. Elle a pour mission principale de réaliser l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, dénommée Canal Seine-Nord Europe. Un partage de moyens en matière de comptabilité, ressources humaines, moyens logistiques est réalisé avec VNF. Les subventions d'investissement reçues par la SCSNE diminuent de 20,4 % en 2023 avec un montant de 109,0 millions d'euros, dont 77,4 millions proviennent de l'Union européenne et 23,0 millions de l'État (figure A5.2-5). Toutefois, entre 2018 et 2023, elles augmentent de 30,9 % en moyenne annuelle.

Figure A5.2-3 Origine des subventions d'investissement versées à VNF en 2023
En %



Source : VNF

Figure A5.2-4 Transferts des administrations publiques au profit de VNF
Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			Évolutions annuelles moyennes
	2023	2021	2022	2023	2023/2018
Subventions de fonctionnement	255,6	0,1	0,5	- 0,7	0,2
État	250,2	- 1,5	1,5	- 0,5	0,0
Autres (CCI, régions, départements, communes...)	5,4	194,3	70,7	91,1	11,8
Subventions d'investissement	210,8	59,9	24,1	- 30,0	12,9
État et AFIT France	133,3	67,7	7,1	- 37,1	10,5
Régions	21,5	60,4	60,1	- 41,0	16,8
Départements	2,0	27,6	73,0	16,9	- 8,6
Union européenne	42,9	- 21,1	118,4	21,5	36,7
Autres (communes, CCI...)	11,0	- 4,5	208,2	- 31,3	- 1,3
Total	466,4	20,3	12,0	- 16,5	4,8

Source : VNF

Figure A5.2-5 Transferts des administrations publiques au profit de la SCSNE
Niveaux en millions d'euros

	Niveau			
	2020	2021	2022	2023
Subventions d'investissement	80,9	90,9	137,0	109,0
État	4,0	64,9	91,0	23,0
Départements	30,9	0,0	0,0	0,0
Régions	28,6	0,0	11,4	8,6
Union européenne	17,4	26,0	34,6	77,4

Note : la convention de financement et de réalisation du Canal Seine-Nord Europe prévoit des contributions équilibrées entre l'État et les collectivités territoriales sur la période du projet. L'avancement du projet et la mobilisation progressive des emprunts expliquent les fortes évolutions des contributions d'une année sur l'autre.

Source : SCSNE

A6. Recettes publiques liées au transport

En 2023, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 66,2 milliards d'euros. Elles augmentent depuis 2020, + 2,7 % en 2021, + 4,7 % en 2022 et + 5,4 % en 2023. La TICPE représente à elle seule 45 % des recettes des administrations publiques liées au transport.

LES TAXES ET REDEVANCES DUES PAR LES PRODUCTEURS ET USAGERS

Les redevances sont des recettes perçues en échange de l'utilisation d'une infrastructure gérée par un organisme public. Ainsi, les redevances versées par les compagnies aériennes, particulièrement affectées par la crise sanitaire en 2020, progressent fortement en 2022 (+ 93,6 %) et en 2023 (+ 18,4 %) avec la reprise de l'activité. Les compagnies aériennes ont versé 1,8 milliard d'euros à l'aviation civile pour les services de navigation aérienne ou d'atterrissage en 2023, soit près de trois fois plus qu'en 2020 (650 millions d'euros). Les redevances versées dépassent ainsi leur niveau d'avant la crise (+ 12,9 % par rapport à 2019) - (figure A6-1). Par ailleurs, des taxes sont payées par les usagers ou les producteurs de transport. C'est le cas de la taxe sur le transport aérien de passagers, tarif de l'aviation civile, affectée au budget annexe (501 millions d'euros en 2023, après 401 millions d'euros en 2022) et de la taxe sur le transport aérien de passagers, tarif de sûreté et de sécurité y compris péréquation aéroportuaire (1 milliard d'euros en 2023, après 805 millions d'euros en 2022). Côté ferroviaire, les recettes issues de la production de SNCF Réseau s'élèvent à 10,0 milliards d'euros en 2023 et progressent de 9,3 % par rapport à 2022.

Le produit fiscal le plus élevé provient de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE), avec 29,7 milliards d'euros en 2023, en baisse de 2,2 % par rapport à 2022. Le produit de cette taxe est en dessous de son niveau d'avant-crise (- 4,9 % par rapport à 2019). La TICPE, sans être une taxe spécifique sur les transports, grève principalement, parmi les carburants, ceux destinés à un usage routier (cf. encadré). Depuis 2005, les régions et les départements bénéficient d'une partie de la TICPE collectée. La part destinée aux régions atteint 19,4 % en 2023 ; elle était de 16,5 % en 2010. Le produit du total des taxes des carburants, dont la TICPE est la principale composante, représente 31,8 milliards d'euros en 2023 (y compris les DROM), en baisse de 0,4 % par rapport à 2022. Il avait augmenté entre 2014 et 2019, favorisé par l'introduction, au 1^{er} avril 2014, d'une composante additionnelle de taxation relative à l'émission de dioxyde de carbone (cf. encadré), mais ne retrouve pas en 2023 son niveau d'avant-crise (- 1,3 % par rapport à 2019). La taxe sur le certificat d'immatriculation représente 2,0 milliards d'euros en 2023 (+ 7,5 % par rapport à 2022). La taxe sur les contrats d'assurance automobile, versée aux administrations de la sécurité sociale et d'un montant de 1,2 milliard d'euros en 2023, est en augmentation de 2,4 % par rapport à l'année précédente.

LE FINANCEMENT PAR DES « NON USAGERS »

À l'inverse des redevances, certains prélèvements reposent sur des assiettes indépendantes de l'utilisation des transports, mais sont affectés au financement d'actions liées au transport et à ses infrastructures.

C'est notamment le cas du versement mobilité qui, avec 11,3 milliards d'euros en 2023, est la principale source de financement des transports collectifs urbains. Le versement mobilité est versé aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) par les entreprises qui emploient au moins onze salariés, travaillant à l'intérieur du périmètre des AOM. Cette cotisation des entreprises, assise sur leur masse salariale, augmente de 7,8 % en 2023 après une hausse de 9,0 % en 2022. En 2023, elle est en hausse de 9,1 % en province (après + 8,7 % en 2022) contre + 6,5 % en Île-de-France (après + 9,1 % en 2022). Cependant, entre 2019 et 2023, elle a progressé à peu près autant en province (+ 22,6 %) qu'en Île-de-France (+ 21,8 %).

VNF, qui a pour mission principale l'exploitation du réseau fluvial pour l'ensemble des usages, perçoit la redevance hydraulique (118 millions d'euros en 2023) qui remplace depuis le 1^{er} janvier 2020 la taxe hydraulique. Elle est acquittée par tous les gestionnaires d'un ouvrage ou d'un aménagement qui prélève ou rejette de l'eau sur le domaine public fluvial ainsi que celui qui utilise sa force motrice. Son rendement diminue de 11,5 % en 2023.

partie A : transport et activité économique

Figure A6-1 Principales recettes des administrations publiques liées au transport (*)
Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Affectation	Niveau 2023	Évolutions annuelles			
			2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023/ 2019
Taxe à l'essieu	État	150	- 8,2	5,7	- 9,6	- 10,2
Taxe annuelle sur les surfaces de stationnement	Région Île-de-France	79	- 1,3	1,3	3,9	12,9
Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale (depuis 2005)	1 174	16,7	6,6	2,4	13,8
Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	Sécurité sociale (en 2017)	642	- 5,6	- 8,3	- 7,4	- 16,4
Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation		2 006	25,8	8,9	11,3	27,1
	<i>dont</i> État et collectivités locales	1 795	20,8	17,6	10,5	33,3
	<i>dont</i> AFIT France (à partir de 2005)	211	58,7	- 34,8	18,5	- 8,7
	<i>dont</i> FIPD, ACSé	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Taxe aménagement territoire (sur concessionnaires d'autoroutes) - AFIT France	AFIT France (à partir de 2006)	561	22,2	0,0	0,0	7,3
Taxe aménagement territoire (sur concessionnaires d'autoroutes) - État	État	110	- 32,4	129,2	0,0	- 6,0
Redevances domaniales	AFIT France (à partir de 2005)	401	-0,8	1,4	9,3	13,0
Certificats d'immatriculation	Régions	2 033	3,4	- 12,6	7,5	- 11,6
Taxe additionnelle immatriculation véhicules (malus auto)	État	690	- 15,8	1,5	42,0	40,0
Total route (hors TICPE)		7 846	7,2	-0,4	7,5	6,0
Taxe sur les résultats des entreprises ferroviaires		0	- 91,2	1030,0	- 100,0	- 100,0
Dividendes versés par SNCF aux actionnaires du groupe		985	- 97,1	181,4	150,0	83,4
Production de SNCF Réseau ⁽¹⁾		10 044	12,4	- 6,7	9,3	0,2
Total fer		11 029	- 27,5	- 2,0	12,4	2,2
Péages	VNF	14	27,5	50,6	- 8,4	- 5,2
Redevance hydraulique ⁽²⁾	VNF	118	0,1	5,8	- 11,5	- 7,2
Redevances domaniales	VNF	46	26,0	4,2	23,1	47,2
Total voies navigables		178	5,9	8,1	- 4,3	2,6
Taxe sur le transport aérien de passagers, tarif de l'aviation civile affectée au budget annexe ⁽³⁾	État	0	n.s.	n.s.	n.s.	- 100,0
	BACEA ⁽⁴⁾	501	5,4	111,4	25,0	2,9
Taxe sur le transport aérien de passagers, tarif de solidarité ⁽⁵⁾	FSD ⁽⁶⁾	441	10,1	127,9	23,0	110,1
	BACEA depuis 2017	0	n.s.	n.s.	n.s.	- 100,0
Redevances de la circulation aérienne	BACEA	1 796	20,2	93,6	18,4	12,9
Taxe sur le transport aérien de passagers, tarif de sûreté et de sécurité y compris péréquation aéroportuaire ⁽⁷⁾	Aéroports ⁽⁸⁾	1 001	5,6	100,9	24,3	- 0,4
Taxe sur les nuisances sonores aériennes ⁽⁹⁾	Aéroports (redistribuée aux ménages)	40	0,3	62,8	- 4,8	- 19,2
Dividendes d'ADP versés aux actionnaires de la société mère	État	309	n.s.	n.s.	n.s.	- 15,6
Total transport aérien		4 088	12,9	100,6	30,9	8,6
Dividendes des GPM (grands ports maritimes)	État	0	n.s.	n.s.	n.s.	- 100,0
Total ports		0	n.s.	n.s.	n.s.	- 100,0
Total TICPE (TIPP avant 2010)		29 688	14,6	1,2	- 2,2	- 4,9
	<i>dont</i> État	16 655	24,6	1,6	- 7,5	- 8,1
	<i>dont</i> Odac	1 909	- 19,0	- 2,9	53,0	58,3
	<i>dont</i> Communes	375	0,8	0,8	- 0,8	- 0,3
	<i>dont</i> Régions (aides aux entreprises)	5 759	0,9	4,1	2,0	- 1,0
	<i>dont</i> Départements (RMI)	4 902	13,4	- 2,2	- 2,2	- 12,6
	<i>dont</i> Odal	88	- 31,0	30,4	- 2,2	- 4,3
TGAP		1 517	51,5	30,5	52,0	256,1
	<i>dont</i> ADEME	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
	<i>dont</i> État	1 517	51,5	30,5	52,0	256,1
Taxe spéciale (DROM)	DOM (Firt) ⁽¹⁰⁾	571	9,5	0,7	4,4	3,3
Total taxes sur les carburants		31 776	15,2	1,9	- 0,4	- 1,3
Total (hors versement mobilité)		54 917	2,0	3,9	4,9	1,1
Versement mobilité en province	Autorités organisatrices	5 667	8,1	8,7	9,1	22,6
	<i>dont</i> à TCSP ⁽¹¹⁾	3 729	8,1	8,7	9,1	22,1
	<i>dont</i> autres de plus de 100 000 hab.	1 547	7,8	8,7	9,1	21,8
	<i>dont</i> autres de moins de 100 000 hab.	385	8,1	8,7	9,1	23,3
Versement mobilité Île-de-France	Île-de-France Mobilités	5 656	5,2	9,1	6,5	21,8
Total versement mobilité		11 323	6,6	9,0	7,8	22,2
Total		66 240	2,7	4,7	5,4	4,2

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

(1) Données DGFiP ; (2) ex-taxe hydraulique ; (3) ex-taxe de l'aviation civile ; (4) BACEA : budget annexe « contrôle et exploitation aériens », cette dénomination remplace depuis 2006 celle de budget annexe de l'aviation civile (BAAC) ; (5) ex-taxe de solidarité sur les billets d'avion ; (6) FSD : fonds de solidarité pour le développement ; (7) ex-taxe d'aéroport ; (8) dont majoration de la taxe d'aéroport à compter du 1er janvier 2008 ; (9) ex-TGAP sur les décollages d'aéronefs ; (10) fonds d'investissement routier et des transports ; (11) transports collectifs en site propre.

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

n.s. : non significatif.

Sources : calculs SDES d'après Insee, Comptes nationaux – Base 2020 ; DGFiP, Cerema ; DGAC ; Île-de-France Mobilités, VNF

LES AUTRES RECETTES

Les recettes liées aux amendes pour infraction au code de la route s'élèvent à 2,0 milliards d'euros en 2023, soit une hausse de 11,3 % par rapport à 2022. De cette recette, 1,8 milliard d'euros sont affectés au budget de l'État et aux collectivités territoriales et 211 millions d'euros à l'AFIT France pour la construction de nouvelles infrastructures.

L'État perçoit des dividendes en tant que détenteur de tout ou partie d'entreprises de transports. Pour l'exercice comptable 2023, 985 millions d'euros sont payés par la SNCF aux actionnaires du groupe. Aéroports de Paris (ADP) a versé 309 millions d'euros aux actionnaires de la société mère en 2023. ADP ne versait plus de dividendes aux actionnaires de la société mère depuis 2020 à cause de la crise de la Covid-19 qui a gravement affecté le transport aérien.

LES TAXES GÉNÉRALES

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

La taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE)

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

La composante carbone dans la TICPE : la loi de finances initiale 2014 a instauré la prise en compte d'une composante carbone (contribution climat énergie) dans la TICPE proportionnelle au contenu en CO₂ des produits énergétiques. La loi de finances rectificatives (LFR) pour 2015 prévoyait une prolongation de la trajectoire de la composante carbone jusqu'à la valeur de 56€/tCO₂ en 2020. La loi de finances de 2018 avait révisé à la hausse cette trajectoire. À la suite du mouvement des « gilets jaunes », le montant de la composante carbone de la TICPE a été gelé de 2019 à 2023 au niveau de l'année 2018.

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

Figure A6-2 TICPE unitaire par région en 2022 et 2023
En €/hl

		Corse	Île-de-France	Auvergne-Rhône-Alpes	Autres régions ⁽¹⁾
2023	Gazole	59,4	62,64 ⁽²⁾	60,48	60,75
	SP95-E5 et SP98	67,29 ⁽³⁾	70,04 ⁽²⁾	68,87	69,02
	SP95-E10	65,29 ⁽³⁾	68,04 ⁽²⁾	66,87	67,02
2022	Gazole	59,4	62,64 ⁽²⁾	60,48	60,75
	SP95-E5 et SP98	67,29 ⁽³⁾	70,04 ⁽²⁾	68,87	69,02
	SP95-E10	65,29 ⁽³⁾	68,04 ⁽²⁾	66,87	67,02

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

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

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

Source : DGDDI

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

Depuis 2015, les taxations du gazole et de l'essence convergent progressivement, avec la remise en cause du traitement fiscal privilégié accordé au gazole. En 2018, l'augmentation du tarif du gazole lié à la fiscalité a ainsi été de 10 centimes par litre, soit deux fois plus que pour le SP-95, sans converger complètement. En 2019, 2020 et 2021, la fiscalité sur le gazole et sur le SP-95 est restée inchangée pour les ménages, au niveau de celle de 2018. Pour les entreprises, le taux effectivement payé par les poids lourds pour le gazole, après remboursement, a augmenté en 2020 de 2 €/hl (art. 265 septies du Code des douanes). Un autre instrument tend à faire converger les deux fiscalités, via la récupération de TVA pour les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires légers des entreprises. Les règles de récupération de la TVA sur les carburants (art. 206 annexe II du Code général des impôts) ne sont en effet pas uniformes. Elles dépendent notamment du type de carburant. Jusqu'au 31 décembre 2016, l'essence ne pouvait faire l'objet d'aucune récupération de TVA. Depuis 2017, le taux de récupération augmente progressivement. En 2020, les entreprises ont ainsi pu déduire 60 % de la TVA pour les véhicules de tourisme comme pour les utilitaires. Ce taux est passé à 80 % en 2021. Depuis 2022, l'alignement de la fiscalité en matière de TVA entre essence et gazole est total. Le taux de récupération est ainsi de 100 % pour les véhicules utilitaires et de 80 % pour les véhicules de tourisme.

Redevance de stationnement et forfait de post-stationnement

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

Réforme de la codification des taxes aéronautiques

Le régime des taxes aéronautiques a évolué dans le cadre de la refonte de la codification de la fiscalité indirecte introduite dans la loi de finances pour 2020. Désormais, la fiscalité propre au secteur des transports aériens est organisée en trois taxes :

- la taxe sur le transport aérien de passagers, assise sur le passager embarqué, et comprenant les tarifs de l'aviation civile (anciennement taxe de l'aviation civile), de solidarité (anciennement taxe de solidarité sur les billets d'avion), de sûreté et de sécurité (anciennement taxe d'aéroport) et de péréquation aéroportuaire (anciennement majoration à la taxe d'aéroport) ;
- la taxe sur le transport aérien de marchandises, assise sur la masse de fret et le courrier embarqué, et comprenant les tarifs de l'aviation civile (anciennement taxe de l'aviation civile) et de sûreté et de sécurité (anciennement taxe d'aéroport) ;
- la taxe sur les nuisances sonores aériennes.

A7.1 Investissements en infrastructures de transport

Les dépenses d'investissements en infrastructures de transport augmentent de nouveau en 2023 (+ 5,1 %) et atteignent 24,6 milliards d'euros, soit 3,8 % de la formation brute de capital fixe (FBCF) française. En moyenne entre 2018 et 2023, les dépenses d'investissement en infrastructures croissent de 3,0 % par an. Les investissements sont à la hausse en 2023 pour le réseau ferré principal (+ 2,3 %), les transports collectifs urbains (+ 13,9 %) et les autres infrastructures (+ 33,8 %) tandis qu'ils se replient pour le réseau routier (- 3,3 %).

Après le repli de 2020 dans le contexte de la crise sanitaire de la Covid-19, les investissements en infrastructures de transport (y compris partenariats public-privé), bénéficiant de plusieurs mesures du Plan de relance, sont repartis à la hausse en 2021 (+ 3,6 %), en 2022 (+ 3,1 %) et augmentent de nouveau en 2023 (+ 5,1 %) pour atteindre 24,6 milliards d'euros (figure A7.1-1). Parallèlement la formation brute de capital fixe (FBCF) de l'ensemble des agents économiques augmente de 3,8 % en euros courants en 2023. Les investissements en infrastructures de transport représentent 3,8 % de la FBCF française en 2023. Ils ont crû de 3,0 % en moyenne annuelle depuis 2018.

Figure A7.1-1 Investissements en infrastructures de transport

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

	Niveau 2023 (p)	Évolution annuelle			Évolution moyenne annuelle 2023/2018 (p)	Structure	
		2021	2022	2023 (p)		2013	2023 (p)
Réseau routier	10 265	6,4	3,6	- 3,3	0,8	53,0	41,8
Réseau non concédé	9 203	6,5	2,9	1,5	1,6	46,9	37,5
Réseau départemental et communal	7 567	5,0	2,7	- 3,0	0,6	39,4	30,8
Réseau national	1 636	16,7	4,4	29,5	7,3	5,5	6,7
Réseau concédé	1 062	6,1	7,6	- 31,2	- 5,2	6,1	4,3
Réseau ferré principal	4 594	10,4	- 1,7	2,3	3,3	28,7	18,7
Réseau grande vitesse	312	14,3	21,4	- 10,2	9,4	15,6	1,3
Réseau principal hors LGV	4 282	10,1	- 3,3	3,4	3,0	13,0	17,4
Transports collectifs urbains	7 846	- 2,7	3,5	13,9	5,3	14,3	32,0
Réseau ferré Île-de-France	1 156	5,8	- 4,3	5,3	0,0	3,5	4,7
RATP	1 423	- 3,5	- 6,2	8,5	1,2	3,1	5,8
Société des grands projets ⁽¹⁾	3 462	1,3	11,4	20,9	17,1	0,3	14,1
TCU de province ⁽²⁾	1 805	- 12,9	5,0	11,7	- 2,0	7,4	7,4
Autres infrastructures	1 850	- 6,5	14,4	33,8	6,7	4,0	7,5
Ports maritimes (et fluviaux depuis 2016)	452	41,1	19,9	- 10,1	20,7	1,3	1,8
Aéroports de Paris	731	- 36,1	13,6	46,2	- 4,8	1,8	3,0
Voies navigables	667	13,9	8,9	75,3	24,2	0,9	2,7
Total des investissements	24 555	3,6	3,1	5,1	3,0	100,0	100,0

(1) Estimation SDES à partir des rapports d'activité et des rapports financiers de la Société des grands projets (SGP, originellement nommée Société du Grand Paris) ; série révisée.

(2) Estimation SDES à partir des données des enquêtes TCU (sources : Gart ; UTP ; DGITM ; Cerema) ; évolution 2022 révisée. (p) : données provisoires.

Sources : estimations SDES, d'après DGFIP ; DGCL ; Asfa ; SNCF Réseau ; RATP ; Gart ; UTP ; Cerema ; DGITM ; DGAC ; VNF ; SGP

Les investissements sont à la hausse en 2023 pour le réseau ferré principal (+ 2,3 %), les transports collectifs urbains (+ 13,9 %) et les autres infrastructures (+ 33,8 %) tandis qu'ils se replient pour le réseau routier (- 3,3 %) - (figure A7.1-2).

REPLI DES INVESTISSEMENTS ROUTIERS EN 2023

En 2023, les investissements dans le réseau routier représentent près de 42 % des investissements en infrastructures de transport. D'un montant global de 10,3 milliards d'euros, ils se replient de 3,3 % en 2023 (après + 3,6 % en 2022). Cependant, ils augmentent de 0,8 % en moyenne annuelle depuis 2018. Sur les routes départementales et les voies communales, qui représentent 98 % de la longueur du réseau routier français et où s'effectuent près des deux tiers de la circulation, les dépenses d'investissement représentent près des trois quarts des dépenses d'investissement routier. Après le repli de 2020, en lien avec la baisse des dépenses d'investissement des départements et des communes en voirie, elles sont reparties à la hausse en 2021 et en 2022 mais baissent en 2023 (- 3,0 %). En revanche, les dépenses pour le réseau national, en hausse depuis 2020, augmentent de nouveau fortement en 2023 (+ 29,5 %). Le réseau national hors autoroutes concédées représente 1,1 % de la longueur du réseau routier et recueille 19 % de la circulation. Les investissements sur le réseau concédé, qui ne représente que 0,8 % de la longueur du réseau routier mais environ 17 % de la circulation routière, se contractent fortement (- 31,2 % en 2023).

REBOND DES INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES EN 2023

Les investissements ferroviaires sur le réseau principal, qui représentent 19 % des dépenses d'investissement en infrastructures, rebondissent de 2,3 % en 2023 après une baisse de 1,7 % en 2022. Y compris les partenariats public-privé, les investissements s'élèvent à près de 4,6 milliards d'euros pour le réseau ferré principal. Les investissements sur les lignes à grande vitesse se replient nettement en 2023 (- 10,2 %) après les fortes hausses de 2022 (+ 21,7 %) et de 2021 (+ 13,9 %) tandis que les investissements sur le réseau principal hors LGV, qui constituent l'essentiel des investissements ferroviaires, repartent à la hausse (+ 3,4 % après - 3,3 % en 2022).

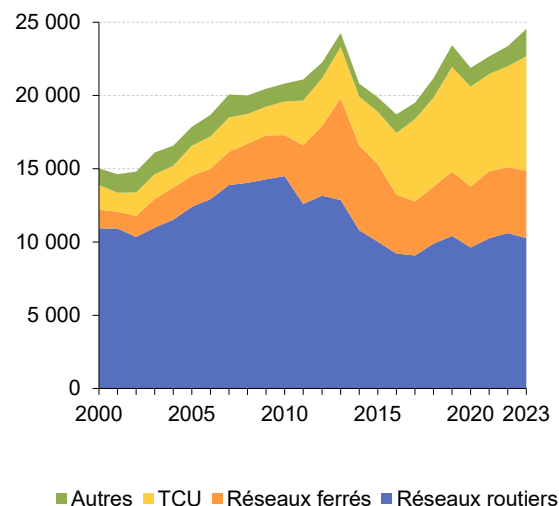
HAUSSE DES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN 2023

En 2023, les investissements en infrastructures de transports collectifs urbains (TCU) - (y compris du réseau ferroviaire d'Île-de-France) augmentent de 13,9 % en 2023. Ils représentent 32 % des investissements en infrastructures de transport, contre 6 % en 1990. Les investissements montent en puissance en Île-de-France, du fait notamment des travaux du Grand Paris Express portés par la Société des grands projets (SGP) qui se sont intensifiés et qui vont entrer dans une phase cruciale de mise en service des lignes à partir de 2024. Les investissements sur le réseau ferré francilien, qui avaient bénéficié du plan de relance ferroviaire en 2021, augmentent à nouveau de 5,3 % en 2023. Ceux de la RATP repartent à la hausse en 2023 (+ 8,5 % après - 6,2 % en 2022).

FORTE HAUSSE DES INVESTISSEMENTS DES AUTRES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN 2023

Les investissements dans les autres infrastructures de transport (ports, aéroports, voies fluviales) augmentent de nouveau fortement en 2023 (+ 33,8 % après + 14,4 % en 2022). Ils représentent 8 % des investissements d'infrastructures en 2023. Les investissements d'Aéroports de Paris, très impactés par la crise sanitaire, continuent d'augmenter en 2023 (+ 46,2 % après + 13,6 % en 2022) - (voir fiche B2.6). Les investissements se replient pour les ports (- 10,1 %) tandis qu'ils croissent très fortement pour les voies navigables (+ 75,3 %) (figure A7.1-1).

Figure A7.1-2 Évolution des investissements en infrastructures de transport
En milliards d'euros courants



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

A7.2 Financement des infrastructures (AFIT France, PPP)

Pour la troisième année consécutive, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France) dépasse le seuil des 3 milliards d'euros en recettes et en dépenses. Près des deux-tiers des financements bénéficient aux modes alternatifs à la route. Avec près de 1,3 milliard d'euros en 2023, le soutien de l'AFIT France aux infrastructures ferroviaires, premier poste de dépenses d'intervention, rebondit de 2,2 % (après - 4,3 % en 2022). Les dépenses d'intervention en faveur de la route augmentent de nouveau de 16,1 % en 2023 (après + 7,0 % en 2022). Celles en faveur des transports collectifs d'agglomération et des mobilités actives s'accroissent de nouveau fortement de 39,1 % en 2023 (après + 36,9 % en 2022).

AFIT FRANCE : DES RESSOURCES DE NOUVEAU EN HAUSSE DE 13,9 % EN 2023

Les dépenses et recettes de l'AFIT France sont en augmentation continue, traduisant notamment la mise en œuvre de la programmation de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, de grands projets structurants (canal Seine-Nord Europe, tunnel de la ligne ferroviaire reliant Lyon à Turin), du volet transports du plan de relance et des appels nationaux en matière de transports en commun et de mobilités actives. L'AFIT France finance également l'ambitieux programme de modernisation des routes du réseau national et du nouveau volet mobilités 2023-2027 des contrats de plan État-région (CPER).

Pour la troisième année consécutive, l'AFIT France dépasse le seuil des 3,0 milliards d'euros en recettes et en dépenses : en 2023, près des deux tiers des dépenses bénéficient aux modes alternatifs à la route alors qu'un peu plus de 80 % des ressources proviennent de la route (*voir le rapport d'activité de l'AFIT France pour l'exercice 2023*).

Les ressources de l'AFIT France s'élèvent à un peu moins de 3,7 milliards d'euros en 2023, en hausse de 13,9 % (+ 450 millions d'euros) par rapport à 2022 et de 10,6 % en moyenne annuelle sur les cinq dernières années (*figure A7.2-1*). L'AFIT France ne perçoit plus de subvention d'équilibre, son financement étant désormais assuré presque exclusivement par des taxes affectées.

Figure A7.2-1 Recettes et dépenses de l'AFIT France

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			Évolution moyenne annuelle
		2021	2022	2023	2023/2018
Ressources (hors dotation en capital)	3 689,2	9,1	2,8	13,9	10,6
Redevance domaniale	401,2	- 8,1	10,2	8,5	2,9
Taxe d'aménagement du territoire	561,0	22,3	0,0	0,0	3,5
Produit des amendes-radar	178,3	62,5	- 34,3	0,1	-6,4
Contribution exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE)	1 908,4	- 19,0	- 2,9	53,0	13,2
Produits financiers	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Produits exceptionnels ⁽¹⁾	640,2	176,0	26,2	-27,5	78,4
Subvention d'investissement État	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Charges de fonctionnement ⁽²⁾ et charges financières	3 586,4	8,1	7,8	9,0	6,8
Résultat d'exploitation	102,8	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.

⁽¹⁾ Plan de relance, contribution du secteur aérien, produits exceptionnels.

⁽²⁾ Dépenses mandatées y compris décaissées en début d'année.

n.s. = non significatif.

Source : AFIT France

Les ressources pérennes de l'AFIT France, qui lui sont expressément affectées en totalité (taxe d'aménagement du territoire prélevée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes) ou en partie (produit des redevances domaniales de concessions autoroutières, produit des amendes des radars automatiques du réseau routier national) en application de son décret institutif modifié et codifié à l'article R. 1512-17 du Code des transports, s'élèvent à 1,1 milliard d'euros en 2023, en hausse de 2,9 % par rapport à 2022. La redevance domaniale augmente de nouveau de 8,5 % en 2023 (après + 10,2 % en 2022), tandis que le produit des amendes-radar est stable après

le repli de 2022 (- 34,3 %) et que la perception de la taxe d'aménagement du territoire liée au trafic sur les autoroutes payantes n'évolue pas depuis sa hausse de 2021. Depuis 2015, l'AFIT France bénéficie du versement d'une contribution volontaire exceptionnelle des sept sociétés concessionnaires d'autoroutes, pour un montant total de 1,2 milliard d'euros courants sur la durée des concessions autoroutières et qui se répartit en fonction du trafic de chaque concession ; les versements s'échelonnent jusqu'en 2030. Ainsi, 100 millions d'euros (M€) ont été versés à l'Agence en 2015, 2016, 2018 et 60 M€ environ en 2019 et 2020. Depuis 2021, les contributions n'ont pas été versées.

Ces ressources propres ont été complétées en 2023 par l'affectation d'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) perçue par l'État pour un montant de 1,9 milliard d'euros, soit environ 11 % de la TICPE perçue par l'État en 2023 (*voir fiche A6*). Ce montant représente 52 % des recettes totales de l'Agence en 2023. Cette attribution de TICPE a, depuis 2015, pour objectif de se substituer au versement initialement envisagé de recettes relevant de l'écotaxe poids lourds, manque dans un premier temps compensé par une subvention annuelle d'équilibre (représentant encore 0,7 milliard d'euros en 2014). Cette recette fiscale, fluctuante en fonction des autres ressources, repart fortement à la hausse en 2023 (+ 53 % après - 2,9 % en 2022 et - 19,0 % en 2021).

En 2020 et 2021, une ressource supplémentaire relative au secteur aérien était prévue, mais la crise de la Covid-19 n'a pas permis sa mise en place. Grâce à la reprise du trafic aérien, 138,2 M€ de contribution solidaire sur les billets d'avion ont été perçus par l'Agence en 2022, puis 226,4 M€ en 2023 (dont 30,7 M€ au titre du versement de décembre 2022). D'autres ressources ayant été impactées par la crise sanitaire, une compensation exceptionnelle via l'augmentation de la part des amendes-radar et une nouvelle dotation budgétaire ont été prévues par la loi de finances rectificative du 29 décembre 2020. Ainsi, l'Agence a perçu 640 M€ de recettes exceptionnelles en 2023 (883 M€ en 2022) dont 409 M€ (660 M€ en 2022) pour la mise en œuvre du volet transport du plan « France Relance » du 3 septembre 2020.

LES DÉPENSES D'INTERVENTION APPROCHENT LES 3,6 MILLIARDS D'EUROS EN 2023

La LOM a décrit la trajectoire financière de l'AFIT France pour la période 2019-2023, ainsi que de manière indicative pour la période 2023-2027. Elle prévoyait un niveau de dépenses de l'AFIT France de 13,7 milliards d'euros sur 2019-2023 et de 14,3 milliards sur 2023-2027. Le montant effectivement dépensé sur la période 2019-2023 dépasse de 1,5 Md€ le montant initialement prévu pour intégrer les engagements du gouvernement pour les financements du Canal Seine Nord Europe, du tunnel Lyon-Turin, de la nouvelle route du littoral à La Réunion et du volet transports terrestres du plan de relance.

En 2023, les dépenses d'intervention opérationnelles de l'AFIT France s'élèvent à près de 3,6 milliards d'euros, en nouvelle hausse de 9,0 % (après + 7,8 % en 2022) - (*figure A7.2-2*).

En 2023, le premier poste de dépenses d'intervention de l'AFIT France concerne le transport ferroviaire (36 % des dépenses). Ces dépenses s'élèvent à 1,28 milliard d'euros en 2023, en hausse de 2,2 % (après une baisse de 4,3 % en 2022). Elles sont consacrées à la poursuite du renouvellement des matériels roulants des trains d'équilibre du territoire (207,1 M€ en 2023 après 270 M€ en 2022) concernant notamment les régions Hauts-de-France, Centre-Val de Loire et les lignes Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Limoges-Toulouse. Elles se répartissent aussi au titre des LGV et opérations du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (273,4 M€ en 2023 après 242,5 M€ en 2022), des opérations inscrites aux contrats de plan État-région (87,0 M€ en 2023 contre 256,8 M€ en 2022, soit une forte baisse de 66,1 % dans un contexte d'attente de la signature des avenants « Mobilité » aux CPER 2021-2027), des interventions sur le réseau existant (267,3 M€ en 2023 après 182,1 M€ en 2022), des traversées alpines (278,0 M€ en 2023 après 169,2 M€ en 2022) - (tunnel euralpin Lyon-Turin et liaison Dijon-Modane) et des opérations orientées fret (61,9 M€ en 2023 après 128,5 M€ en 2022).

Viennent ensuite les dépenses d'intervention en faveur de la route (34 % des dépenses) qui s'élèvent à 1,23 milliard d'euros en 2023, en hausse de 16,1 % (après + 7,0 % en 2022). Elles se répartissent notamment entre les dépenses d'interventions de sécurité et de régénération sur le réseau routier existant (637,0 M€ en 2023 après 597,5 M€ en 2022), les opérations inscrites aux CPER et contrats de convergence (351,7 M€ en 2023 après 274,0 M€ en 2022) pour poursuivre en partenariat le développement des infrastructures routières nationales sur le réseau non concédé et les opérations particulières (150,9 M€ en 2023 après 187,5 M€ en 2022).

En 2023, les dépenses d'intervention de l'AFIT France en faveur des transports collectifs et des mobilités actives (21 % des dépenses) s'élèvent à 745,3 millions d'euros, de nouveau en forte hausse de 39,1 % (après + 36,9 % en 2022). En 2023, 490,5 M€ (439,1 M€ en 2022) ont été consacrés au volet « transports collectifs » des CPER, 24,2 M€ sont allés aux lauréats des appels à projets pour les transports collectifs en site propre et 31,5 M€ ont bénéficié aux lauréats des appels à projets pour les mobilités actives.

partie A : transport et activité économique

Les dépenses pour les voies navigables (4 % des dépenses) s'élèvent à 154,3 M€ en 2023 (en repli de moitié par rapport à 2022) : 131,3 M€ concernent des opérations hors CPER et 23 M€ sont destinés au canal Seine Nord Europe.

En 2023, les dépenses pour les ports maritimes (2 % des dépenses) s'élèvent à 67,8 M€, dont 31,1 M€ consacrés au volet portuaire des contrats de plan État-Région, et 36,7 M€ aux opérations hors CPER (dont 32,8 M€ au titre du plan de relance).

Les programmes exceptionnels (le programme des interventions territoriales de l'État en Guyane, le plan exceptionnel d'investissements pour la Corse, la lutte contre l'érosion du littoral, les aires de contrôle routier des poids lourds) représentent 111,9 M€ (3 % des dépenses) en 2023 (contre 55,1 M€ en 2022) dont 10,5 M€ au titre du plan de relance.

Figure A7.2-2 **Dépenses d'intervention de l'AFIT France**

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			Évolution moyenne annuelle
		2021	2022	2023	2023/2018
Opérations hors CPER ⁽¹⁾	2 513,4	4,3	9,2	14,5	11,0
Routier	877,6	- 7,0	24,8	11,5	6,6
Ferroviaire	1 190,0	0,0	- 5,3	19,9	11,9
Fluvial	154,3	107,9	17,3	- 50,1	12,2
Maritime	36,7	- 6,2	- 8,6	293,7	13,2
TCA ⁽²⁾	254,7	- 9,1	66,4	163,8	30,7
CPER ⁽¹⁾ et assimilé	960,3	13,7	3,4	- 7,5	5,5
Routier	351,7	- 10,7	- 24,4	29,4	3,0
Ferroviaire	87,0	12,8	0,0	- 66,1	- 17,3
Fluvial	0,0	- 100,0	n.s.	n.s.	n.s.
Maritime	31,1	38,1	29,9	- 55,7	1,1
TCA ⁽²⁾	490,5	57,2	31,8	11,7	22,4
Divers ⁽³⁾	111,9	158,6	51,0	103,1	- 20,2
Total	3 585,6	8,0	7,8	9,0	6,9
Total routier	1 229,3	- 8,4	7,0	16,1	5,5
Total ferroviaire	1 277,0	2,3	- 4,3	2,2	7,2
Total fluvial	154,3	106,5	17,3	- 50,1	12,2
Total maritime	67,8	28,4	23,8	- 14,6	6,6
Total TCA ⁽²⁾	745,3	41,9	36,9	39,1	24,8

⁽¹⁾ CPER : contrats de plan État-région. CPER et assimilé, y compris contrats de convergence.

⁽²⁾ TCA : transports collectifs urbains et mobilités actives.

⁽³⁾ Poste incluant notamment le programme des interventions territoriales de l'État (PITE) Guyane, le plan exceptionnel d'investissements (PEI) pour la Corse, la lutte contre l'érosion du littoral, les aires de contrôle routier des poids lourds.

n.s. : non significatif.

Source : AFIT France (crédits de paiement)

DES CONTRATS DE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

Autre mode de financement des infrastructures de transport, les contrats de partenariat public-privé (PPP) financés par l'AFIT France sont à ce jour au nombre de quatre : la liaison autoroutière pour la réalisation de la rocade L2 à Marseille (autoroute A507), la LGV Bretagne-Pays de la Loire, le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, le contrat GSM-R qui permettra d'assurer les communications entre les conducteurs de trains et les équipes au sol en mode conférence. En revanche, la LGV Sud-Europe-Atlantique est une concession.

Contrats de plan État-région

Les contrats de plan État-région (CPER) ont une durée de six ans et sont un engagement de l'État et d'une région sur la programmation et le financement pluriannuel de projets importants. Dans la génération des CPER 2015-2020, le volet mobilité multimodale bénéficie de 6,7 milliards d'euros, dont les deux tiers devraient être consacrés au ferroviaire et au fluvial. La nouvelle génération de CPER pour la période 2021-2027 repose sur une articulation étroite avec les fonds européens 2021-2027 et le [plan de relance 2021-2022](#).

Plan en faveur des mobilités du quotidien

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

Plan France Relance

Doté de 100 milliards d'euros, soit quatre fois plus que le plan de 2008 mis en place pour répondre à la crise financière, le plan France Relance fait de la transition écologique un objectif stratégique en consacrant 30 milliards d'euros exclusivement aux investissements verts. En cohérence avec les objectifs définis par la loi d'orientation des mobilités (LOM), le Plan de relance dispose aussi de plusieurs mesures visant à améliorer les infrastructures de transport et à favoriser les mobilités propres.

A8. Échanges extérieurs de services de transport

En 2023, les transports participent à 20,3 % des importations (FAB, voir encadré) de services et 17,3 % des exportations (FAB) de services, à hauteur respectivement de 58,0 milliards d'euros et 53,6 milliards d'euros. Les échanges de services de transport de voyageurs progressent en 2023, mais moins qu'en 2022 où avait prévalu la reprise du transport aérien après la fin des restrictions de déplacement liées à la crise sanitaire. Les exportations des services de transport de marchandises diminuent en 2023, principalement sous l'effet de la forte baisse des exportations de transports maritimes. Le solde des échanges de services de transport est à nouveau déficitaire en 2023 (- 4,4 milliards d'euros) après deux années consécutives d'excédents (+ 27,1 milliards d'euros en 2022 et + 14,6 milliards d'euros en 2021).

LE SOLDE DES ÉCHANGES DE SERVICES DE TRANSPORT EST DÉFICITAIRE EN 2023

Les échanges extérieurs de services de transports sont déficitaires en 2023, - 4,4 milliards d'euros, (figure A8-1), après deux années d'excédents, + 27,1 milliards d'euros en 2022 et + 14,6 milliards d'euros en 2021 (figure A8-2). Les soldes des échanges extérieurs étaient négatifs entre 2010 et 2020. En 2023, les importations (58,0 milliards d'euros) augmentent de 7,7 % (après + 32,7 % en 2022) et les exportations (53,6 milliards d'euros) diminuent de 33,8 % (après + 46,7 % en 2022).

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

En milliards d'euros, évolutions en %

par fonction	Niveau 2023 (p)	Évolutions annuelles			
		2021	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2019 (p)
Exportations	53,6	71,1	46,7	- 33,8	42,1
Transport de voyageurs	7,7	15,3	121,1	6,1	16,1
Transport de marchandises	28,3	88,9	43,0	- 44,2	61,5
Logistique (1) et transport par conduites	17,6	54,6	39,9	- 23,3	29,6
Importations	58,0	14,1	32,7	7,7	32,4
Transport de voyageurs	7,7	9,4	134,9	16,2	- 2,6
Transport de marchandises	25,0	18,8	23,2	- 9,1	10,8
Logistique (1) et transport par conduites	25,4	8,7	27,7	28,2	89,3

par mode	Niveau 2023 (p)	Évolutions annuelles			
		2021	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2019 (p)
Exportations	53,6	71,1	46,7	-33,8	42,1
Transports ferroviaires	1,1	- 1,9	9,3	0,1	- 33,3
Transports routiers	6,6	27,0	21,3	13,4	52,0
Transports maritimes et fluviaux	19,9	110,5	46,8	- 53,6	69,4
Transports aériens	8,4	26,6	117,4	2,9	30,9
Logistique (1) et transport par conduites	17,6	54,6	39,9	- 23,3	29,6
Importations	58,0	14,1	32,7	7,7	32,4
Transports ferroviaires	0,8	4,2	15,7	- 54,4	- 53,8
Transports routiers	16,2	13,8	8,1	15,9	13,8
Transports maritimes et fluviaux	5,6	30,5	63,3	- 34,5	15,0
Transports aériens	10,0	20,7	81,6	3,0	5,4
Logistique (1) et transport par conduites	25,4	8,7	27,7	28,2	89,3

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

(p) = provisoire ; (sd) = semi-définitif.

Note : les données antérieures à 2023 ont été révisées en base 2020.

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2020

EN 2023, LES IMPORTATIONS DE TRANSPORT MAINTIENNENT ENCORE UNE CERTAINE CROISSANCE TANDIS QUE LES EXPORTATIONS DIMINUENT, ENTRAÎNÉES PAR LE SECTEUR MARITIME ET FLUVIAL

Les échanges extérieurs de transport aérien qui, après la crise sanitaire, avaient connu un rebond en 2021 (+ 20,7 % pour les importations et + 26,6 % pour les exportations) et plus encore en 2022 (+ 81,6 % pour les importations et + 117,4 % pour les exportations) progressent encore en 2023, mais plus faiblement (+ 3,0 % pour les importations et + 2,9 % pour les exportations). Les exportations dépassent ainsi leur niveau d'avant-crise (+ 30,9 % par rapport à 2019) tout comme les importations (+ 5,4 %).

Après une reprise en 2022, les exportations de transport ferroviaire sont stables en 2023 (+ 0,1 %) et demeurent en-deçà de leur niveau d'avant-crise (- 33,5 %). Quant aux importations de transport ferroviaire qui s'étaient redressées en 2021 (+ 4,2 %) et 2022 (+ 15,7 %), elles baissent de 54,4 % en 2023 et se replient à un niveau inférieur à celui d'avant-crise (- 53,8 %). Ce retournement de tendance s'explique entièrement par un effondrement des importations de transport ferroviaire de marchandises qui se trouvent divisées par trois en 2023 avec,

notamment, la baisse du fret ferroviaire en Europe consécutive à l'inflation et, en début d'année, les répercussions de la mobilisation sociale contre la réforme des retraites.

Le solde des échanges du transport maritime et fluvial, 14,4 milliards d'euros en 2023, est en retrait par rapport à 2022 (34,5 milliards d'euros) mais demeure au-dessus des niveaux atteints entre 2000 et 2020 où il ne dépassait pas 10 milliards d'euros. Les exportations de transport maritime et fluvial (37 % des exportations de transport) diminuent de 53,6 % par rapport à 2022, après des hausses de 46,8 % en 2022 et de 110,5 % en 2021.

LES ÉCHANGES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DIMINUENT ET CEUX DU TRANSPORT DE VOYAGEURS PROGRESSENT

Les échanges extérieurs de transport de voyageurs constituent 13,2 % des importations et 14,3 % des exportations de services de transport en 2023 et relèvent à plus de 90 % du transport aérien. Ils sont en hausse en 2023, de 16,2 % pour les importations et de 6,1 % pour les exportations. Les importations de transport de voyageurs restent néanmoins inférieures à leur niveau d'avant la crise sanitaire (-2,6 % par rapport à 2019) tandis que les exportations le dépassent (+16,1 % par rapport à 2019).

Les importations de transport de marchandises (43,0 % des importations de services de transport en 2023) baissent de 9,1 % par rapport à 2022 et les exportations (52,8 % des exportations de services de transport) de 44,2 % par rapport à 2022. Cette diminution est due au transport maritime et fluvial. Il représente 69 % des exportations de services de transports de marchandises et baisse de 53,6 % en 2023. Le solde des échanges pour le transport de marchandises est positif, à +3,4 milliards d'euros en 2023, après avoir atteint +23,4 milliards d'euros en 2022.

En 2023, en ce qui concerne les autres activités (logistique, entreposage, transport par conduites, etc.), les importations représentent 43,7 % des importations de services de transport et les exportations 32,8 % des exportations de services de transport. Après deux années où il était excédentaire, le solde des échanges de ces activités redevient déficitaire, à -7,8 milliards d'euros en 2023.

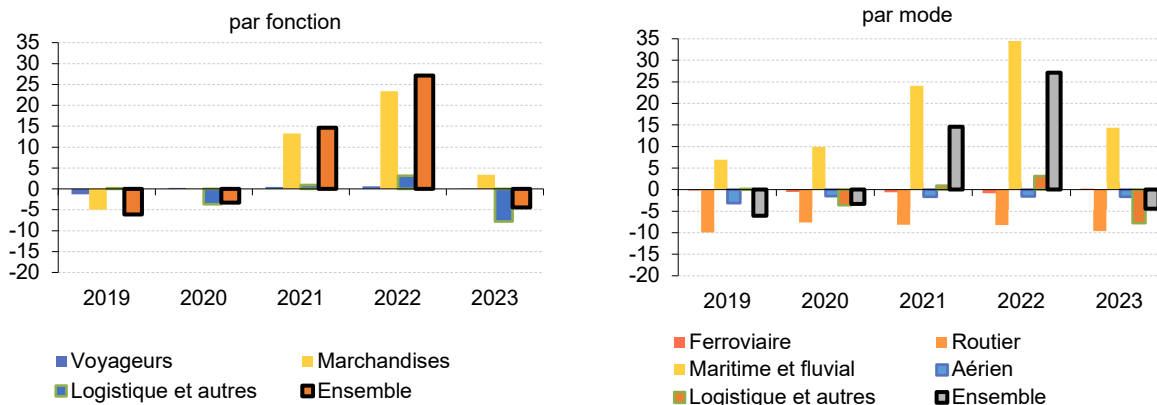
LA COMPOSITION DES ÉCHANGES EXTÉRIEURS DE SERVICES S'EST MODIFIÉE AVEC LA CRISE SANITAIRE

Les restrictions de déplacement de personnes imposées pour lutter contre la propagation de la Covid-19 ont engendré une modification de la composition des échanges extérieurs de services, avec une diminution du poids des importations et exportations de services de transport de voyageurs au bénéfice du transport de marchandises dans la période 2019 à 2022. En 2023, le retour à une situation d'avant crise s'amorce.

Ainsi, la part des importations de transport de marchandises est passée de 51 % en 2019 à 55 % en 2021 pour ensuite revenir à 51 % en 2022 et redescendre à 43 % en 2023. La part des exportations du transport de marchandises est passée de 46 % en 2019 à 63 % en 2022 pour revenir à 53 % en 2023). Ces fluctuations concernent pour l'essentiel le transport maritime de marchandises dont la part retrouve en 2023 son niveau d'avant-crise, après les pics de 2021 et 2022.

La part des importations de services de transport de voyageurs a perdu plus de 10 points en 2020 et 2021 (7 % par rapport à 2019 (18 %)). Elle augmente à partir de 2022 pour s'établir à 13 % en 2023. Celle des exportations de services de transport de voyageurs a perdu 8 points en 2020 et en 2022 par rapport à 2019 (17,6 %). En 2023, elle repart à la hausse, avec 14 %.

Figure A8-2 Évolution du solde des échanges FAB-FAB de services de transport par fonction et par mode
En milliards d'euros



Note : les données ont été révisées en base 2020.
Source : Insee, Comptes nationaux - base 2020

Les échanges de services de transports

Les exportations de services de transport comprennent tous les services de transport fournis par des résidents à des non-résidents. Ces exportations correspondent par exemple à la partie internationale d'un transport effectué par une entreprise française.

Les importations de services de transport correspondent aux opérations par lesquelles des non-résidents fournissent des services de transport à des résidents. Ces importations correspondent par exemple au transport réalisé en France par une entreprise non française.

Leur évaluation s'intègre dans le cadre central de la comptabilité nationale et s'appuie en majeure partie sur la balance des paiements. Les exportations de services de transport sont présentées en FAB (franco à bord) (hors coûts d'assurance et de fret) alors que les importations mesurées par les douanes incluent les coûts d'assurance et de fret ; à partir de cette évaluation en CAF (Coûts, assurance, fret), une correction CAF-FAB permet d'estimer la valeur FAB des importations.

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

Fin 2023, les entreprises françaises du secteur des transports et de l'entreposage détiennent des stocks d'investissements directs de 37,2 milliards d'euros à l'étranger (2,5 % des investissements totaux français à l'étranger), majoritairement hors Union européenne (25,6 milliards d'euros). Ces investissements se concentrent principalement dans les sous-secteurs de l'entreposage et des services auxiliaires (19,5 milliards d'euros) et des transports par eau (12,7 milliards d'euros). Le stock d'investissements à l'étranger des entreprises françaises du secteur des transports est en hausse de 1,2 % en 2023.

Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 22,0 milliards d'euros d'investissements directs étrangers en 2023, soit 2,4 % des investissements étrangers en France. Les investissements étrangers en France dans le secteur des transports diminuent de 1,8 % en 2023. Ils proviennent essentiellement des pays de l'Union européenne et concernent principalement le sous-secteur de l'entreposage et des services auxiliaires.

LES INVESTISSEMENTS FRANÇAIS À L'ÉTRANGER SONT EN LÉGÈRE HAUSSE EN 2023

Fin 2023, les stocks d'investissements directs à l'étranger des entreprises françaises de transport s'élèvent à 37,2 milliards d'euros. Ils sont en hausse de 1,2 % par rapport à 2022 (*figure A9-1*). Les investissements français à l'étranger de l'ensemble des entreprises françaises sont en hausse également (+ 2,2 % en 2023). Le transport ne représente qu'une faible part (2,5 %) des investissements français à l'étranger.

Les investissements étrangers dans des entreprises de transport françaises s'élèvent en 2023 à 22,0 milliards d'euros et diminuent de 1,8 % par rapport à 2022. Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 2,4 % des investissements étrangers totaux.

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

L'entreposage et les services auxiliaires sont la principale cible des investissements des entreprises françaises de transport à l'étranger avec 19,5 milliards d'euros en 2023 (*figure A9-3*), en progression de 2,2 % par rapport à l'année précédente. Ils représentent 52 % des investissements des entreprises françaises de transport. Les transports par eau (12,7 milliards d'euros) en représentent 34 %, et les transports terrestres et par conduites 4 %. Les activités de poste et de courrier représentent 9 % des investissements.

L'entreposage et les services auxiliaires sont également le principal secteur des transports destinataire des investissements étrangers en France avec 11,5 milliards d'euros en 2023 (*figure A9-4*), en baisse de 7,5 % par rapport à l'année précédente. Ils représentent 53 % des investissements étrangers dans le transport en France tandis que les transports par eau en représentent 32 %, les transports terrestres et par conduites 9 % et les transports aériens 4 %. Les activités de poste et de courrier représentent 2 % des investissements.

LES ENTREPRISES FRANÇAISES INVESTISSENT MAJORITAIREMENT HORS UE DEPUIS 2019

Les investissements des entreprises françaises à l'étranger s'orientent majoritairement vers les pays hors Union européenne (69 % en 2023). En 2023, les investissements hors UE sont essentiellement localisés dans les autres pays industrialisés, en hausse de 11,0 % par rapport à 2022 (*figure A9-2*). Les investissements dans l'Union européenne, qui représentent 11,6 milliards d'euros en 2023, progressent de 0,7 % par rapport à 2022.

En 2023, les investissements étrangers en France dans le secteur des transports proviennent essentiellement des pays de l'Union européenne (82 %). Les investissements en provenance de l'UE diminuent de 5,6 % en 2023 tandis que les investissements en provenance de pays hors UE, qui représentent 3,9 milliards d'euros en 2023, augmentent de 21,0 % par rapport à 2022.

partie A : transport et activité économique

Figure A9-1 Investissements internationaux par secteur investisseur

Niveau en milliards d'euros, évolutions en %

	Niveau 2023 (p)	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023 / 2018
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	37,2	23,2	24,8	1,2	18,0
dont terrestres et par conduites	1,6	15,2	61,2	-25,0	-2,0
dont transports par eau	12,7	69,0	37,2	4,8	47,5
dont transports aériens	0,2	-3 892,6	29,1	-10,5	-23,5
dont entreposage et services auxiliaires	19,5	6,8	18,8	2,2	13,6
dont activités de poste et de courrier	3,3	22,6	5,5	-0,5	15,7
Total tous secteurs confondus	1 482,76	6,1	4,9	2,2	3,0
Investissements directs étrangers en France dans le transport	22,0	-26,9	52,9	-1,8	5,7
dont terrestres et par conduites	2,1	-22,3	-35,6	1,3	-15,1
dont transports par eau	7,1	-90,5	943,3	5,5	22,0
dont transports aériens	0,8	773,3	46,0	21,6	32,1
dont entreposage et services auxiliaires	11,5	13,8	25,8	-7,5	5,9
dont activités de poste et de courrier	0,4	12,3	-1,2	-2,2	-2,9
Total tous secteurs confondus	919,0	6,9	6,6	3,2	5,6

n.s. = non significatif.

(p) = provisoire, (sd) = semi-définitif, (d) = définitif.

Note : l'ensemble des données a été révisé suite au passage en base 2020 des comptes nationaux.

Source : Banque de France

Figure A9-2 Investissements internationaux par zone géographique

Niveau en milliards d'euros, évolutions en %

	Niveau 2023 (p)	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023 / 2018
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	37,2	23,2	24,8	1,2	18,0
Union européenne	11,6	19,2	12,5	0,7	6,2
Zone euro	10,2	15,5	14,0	1,2	6,1
Autres pays de l'UE à 27 hors PECO	0,7	92,7	2,4	-6,2	3,4
PECO membres de l'UE à 27	0,7	21,6	3,9	0,8	10,9
Autres pays	25,6	25,4	31,3	1,4	27,3
Autres pays industrialisés (*)	18,0	19,3	36,0	11,0	33,0
Reste du monde	7,6	37,0	23,7	-15,9	17,9
Investissements directs étrangers en France dans le transport	22,0	-26,9	52,9	-1,8	5,7
Union européenne	18,1	-2,9	63,4	-5,6	9,6
Zone euro	17,8	-3,1	64,5	-4,5	9,5
Autres pays de l'UE à 27 hors PECO	0,3	0,5	30,6	-44,5	17,8
PECO membres de l'UE à 27	0,0	-21,5	-52,9	-8,8	-186,8
Autres pays	3,9	-63,5	10,4	21,0	-5,9
Autres pays industrialisés (*)	3,5	-7,7	14,0	17,8	4,0
Reste du monde	0,4	-94,4	-22,2	63,8	-31,1

(p) : provisoire, (sd) : semi-définitif, (d) : définitif.

(*) À la suite de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, l'UE 28 a été remplacée par l'UE 27 et le Royaume-Uni a été reclassé dans les « Autres pays industrialisés », pour toutes les années considérées de sorte à disposer d'un périmètre cohérent sur toute la période.

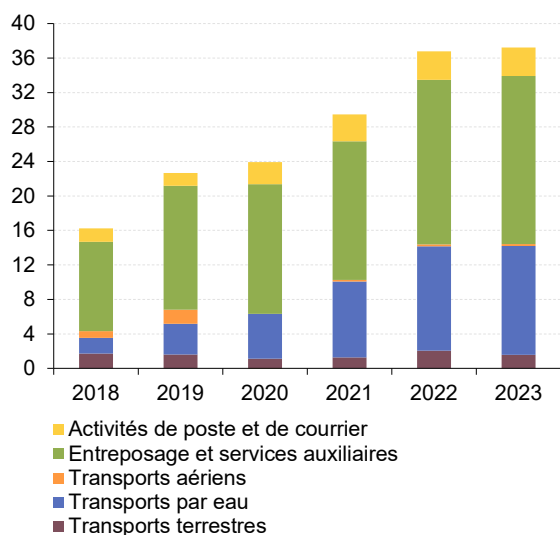
PECO : pays d'Europe centrale et orientale.

Note : l'ensemble des données a été révisé suite au passage en base 2020 des comptes nationaux.

Source : Banque de France

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

En milliards d'euros

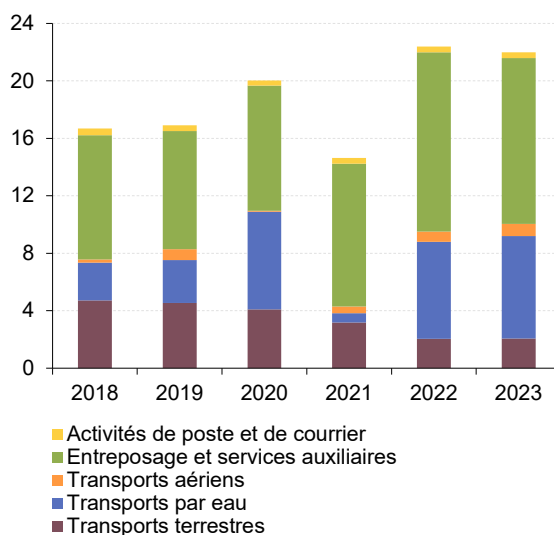


Note : l'ensemble des données a été révisé suite au passage en base 2020 des comptes nationaux.

Source : Banque de France

Figure A9-4 Investissements étrangers en France par secteur

En milliards d'euros



Note : l'ensemble des données a été révisé suite au passage en base 2020 des comptes nationaux.

Source : Banque de France

Méthodologie

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

Les données de l'année n-1 et n-2, provisoires, peuvent être révisées. Cette année, l'ensemble des données a été révisé à la suite du passage en base 2020 des comptes nationaux.

Des améliorations méthodologiques importantes ont été apportées à partir des données 2017 (intégration de l'exploitation des comptes annuels des entreprises et des résultats d'enquêtes spécifiques auprès des entreprises résidentes sur leurs avoirs et engagements vis-à-vis de l'étranger notamment). Les données de l'année 2017 et celles des années précédentes ne sont donc pas directement comparables.

Par ailleurs, les statistiques sectorielles d'ID comprennent un reclassement des holdings (6420Z) et sièges sociaux (7010Z), qui concentrent la majorité des ID, dans l'APE de leur groupe.

Les périmètres géographiques ont été adaptés à la suite de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. L'UE-28 a été remplacée par l'UE-27, et le Royaume-Uni a été reclassé dans les « Autres pays industrialisés ». Cela concerne l'ensemble des années publiées, afin de disposer de périmètres cohérents sur toute la période.

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

En 2023, le ralentissement de l'activité économique se répercute sur l'activité des services de transport. Parallèlement, la détente des prix du carburant entraîne un repli des prix du transport de fret dans une majorité de secteurs du transport. Les prix du transport maritime (- 40,5 %) et ceux du transport aérien (- 21,6 %) baissent le plus fortement. Ceux du transport fluvial sont quasi stables en 2023 (+ 0,5 %). Dans le transport routier (+ 3,6 %), les prix augmentent de nouveau, mais à un rythme ralenti. En revanche, les prix du transport ferroviaire accélèrent (+ 13,5 %). Ils augmentent encore dans les activités logistiques (+ 8,2 % dans l'entreposage, + 4,4 % pour la manutention, + 3,6 % pour les autres services de poste et de courrier et + 1,9 % pour la messagerie et le fret express).

LA HAUSSE DES PRIX DU FRET ROUTIER RALENTIT EN 2023

En 2023, la hausse des prix du transport routier de fret se poursuit à un rythme ralenti (+ 3,6 % après + 9,5 % en 2022)(figures A10-1 et A10-2) ; les prix atteignent des niveaux inédits depuis plus de 15 ans. L'augmentation est plus marquée sur les trajets internationaux (+ 4,8 %). Les prix du carburant, qui avaient fortement augmenté en 2022, en raison du déclenchement de la guerre en Ukraine et de la mise en place d'un embargo sur l'énergie russe, ont baissé en 2023, contribuant au ralentissement de la hausse des prix. Le coût du carburant est une des principales composantes du coût du transport routier. Les autres composantes du coût du transport routier restent néanmoins en hausse sensible, contribuant à la poursuite de la hausse des prix de ce mode de transport. Sur les cinq dernières années, les prix augmentent de 3,1 % par an en moyenne.

LES PRIX DU FRET FERROVIAIRE AUGMENTENT FORTEMENT

La hausse des prix du transport ferroviaire de fret accélère fortement en 2023 (+ 13,5 %, après + 0,9 % en 2022), notamment en raison du renchérissement du coût de l'énergie pour la traction ferroviaire. L'augmentation est très proche sur les trajets nationaux (+ 13,3 %) et internationaux (+ 13,6 % après - 0,6 % en 2022). Les prix du fret ferroviaire augmentent en moyenne de 3,9 % par an au cours des cinq dernières années. Les prix du transport national s'accroissent un peu plus vite, de 5,0 % en moyenne annuelle contre 2,4 % pour le fret international.

Figure A10-1 Évolution des prix du transport de fret
Indices (moyennes annuelles) en base 100 en 2021,
Évolutions en %

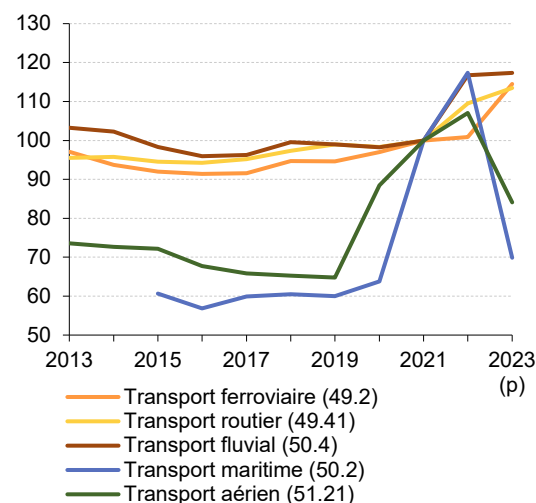
	Indice 2023	Évolutions (*)			
		2021	2022	2023	2023/2018
Transport ferroviaire (49.2)	114,5	3,1	0,9	13,5	3,9
National	116,3	3,1	2,6	13,3	5,0
International	113,0	2,5	-0,6	13,6	2,4
Transport routier (49.41)	113,5	1,7	9,5	3,6	3,1
dont international	115,2	3,9	9,9	4,8	4,3
Transport maritime (50.2)	69,9	56,7	17,4	-40,5	2,9
Transport fluvial (50.4)	117,4	1,8	16,8	0,5	3,3
dont national	115,1	2,8	14,4	0,5	3,9
Transport aérien (51.21)	84,1	13,1	7,1	-21,5	5,2

(*) Évolutions annuelles pour les années 2021, 2022, 2023 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2023/2018.

Champ : France.

Sources : Insee ; SDES, base 2021

Figure A10-2 Indices de prix du transport de fret
Indices (moyennes annuelles) en base 100 en 2021



(p) : provisoire

Champ : France.

Sources : Insee ; SDES, base 2021

LES PRIX DU FRET MARITIME CHUTENT

Les prix du transport maritime de fret diminuent fortement en 2023 (- 40,5 % après + 17,4 % en 2022 et + 56,7 % en 2021). Le ralentissement de la demande mondiale combinée à la hausse des capacités de transport avec la livraison de nouveaux navires pousse les prix du fret maritime à la baisse en 2023.

LES PRIX DU FRET FLUVIAL RESTENT ÉLEVÉS EN 2023

Les prix du transport fluvial s'accroissent de 0,5 % en 2023, après une forte hausse l'année précédente (+ 16,8 %). Le transport fluvial a été affecté par le faible niveau des eaux consécutif à la sécheresse en 2022 et 2023, en particulier sur les bassins du Rhin et du Rhône. Les fortes précipitations de la fin d'année 2023 ont également renchéri le coût du fret fluvial.

LES PRIX DU FRET AÉRIEN DIMINUENT NETTEMENT

En 2023, les prix dans le transport aérien de fret diminuent fortement (- 21,5 %) après avoir augmenté à un rythme prononcé (+ 7,1 % en 2022 et + 13,1 % en 2021), en raison du reflux des prix du carburant. Entre 2018 et 2023, les prix augmentent de 5,2 % par an en moyenne. Ils avaient progressé de 10,2 % par an en moyenne entre 2012 et 2017.

LES PRIX DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES AUGMENTENT DE NOUVEAU

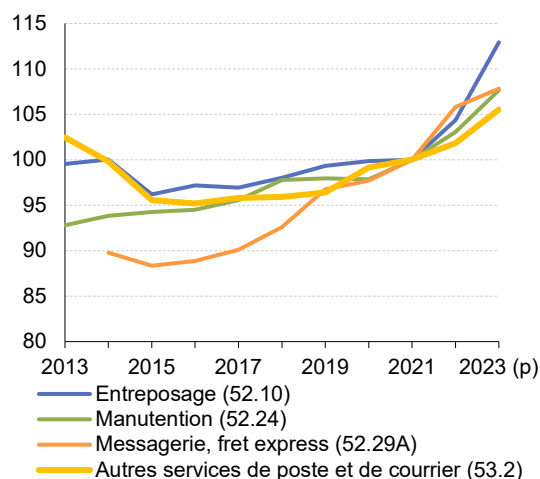
Les prix de l'entreposage et stockage accélèrent en 2023 (+ 8,2 %) après une hausse de 4,4 % en 2022. Les prix de la manutention sont de nouveau en hausse (+ 4,4 % après + 3,1 % en 2022). Ceux de la messagerie et du fret express ralentissent (+ 1,9 % après + 5,8 % en 2022). Ceux des autres services de poste et de courrier poursuivent leur accélération en 2023 (+ 3,6 % après + 1,8 % en 2022 et + 0,9 % en 2021) - (figures A10-3 et A10-4).

Figure A10-3 Évolution des prix des activités logistiques
Indices (moyennes annuelles) en base 100 en 2021, évolutions en %

	Indice 2023	Évolutions (*)				2023/2018
		2021	2022	2023		
Entreposage et stockage (52.10)	112,9	0,1	4,4	8,2	2,9	
Manutention (52.24)	107,7	2,2	3,1	4,4	1,9	
Messagerie, fret express (52.29 A)	107,8	2,4	5,8	1,9	3,1	
Autres services de poste et de courrier (53.2)	105,5	0,9	1,8	3,6	1,9	

(*) Évolutions annuelles pour les années 2021, 2022, 2023 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2023/2018.
Note : l'enquête Opise (Observation des prix de l'industrie et des services) de l'Insee a commencé à collecter des données sur la messagerie, fret express en 2014.
Champ : France.
Sources : Insee ; SDES, base 2021

Figure A10-4 Indices de prix des activités logistiques
Indices (moyennes annuelles) en base 100 en 2021



Note : l'enquête Opise (Observation des prix de l'industrie et des services) de l'Insee a commencé à collecter des données sur la messagerie, fret express en 2014.
(p) : provisoire
Champ : France.
Source : Insee ; SDES, base 2021

partie A : transport et activité économique

Les indices de prix des transports de fret, de l'entreposage et des services auxiliaires de transport s'inscrivent dans le dispositif européen d'indices de prix à la production des services aux entreprises régis par le règlement européen cadre sur les statistiques d'entreprises, nommé FRIBS (*Framework Regulation Integrating Business Statistics*).

À ce titre, l'Insee et le SDES produisent trimestriellement ces indices de prix et les diffusent sur leur **site internet**. Les données présentées dans cette fiche sont des données annualisées construites à partir de données trimestrielles. En 2021, la production de l'indice de prix du fret ferroviaire a été transférée du SDES à l'Insee. Conformément au règlement européen sur les statistiques d'entreprises et à son règlement d'application, les indices de prix de production des services sont diffusés en référence 100 en 2021 à compter du 29 mars 2024.