MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

DATA LAB

TRANSPORT

Bilan annuel des transports en 2019 : entreprises françaises de transport

NOVEMBRE 2020

STATISTIQUE PUBLIQUE

Entreprises françaises de transport

— Le secteur des « transports et entreposage » comptait 174 800 entreprises fin 2018 (+ 20,9 % par rapport à fin 2017).
Avec 217 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2018 (+ 4,6 % par rapport à 2017), les entreprises de transport réalisent 5,4 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture).
Au sein des « transports et entreposage », le secteur du transport routier de marchandises (TRM) représentait en 2018 24 % des entreprises, employait 26 % des salariés et réalisait 23 % du chiffre d'affaires.
Le chiffre d'affaires des entreprises de la messagerie, fret express a progressé de 7,4 % en 2018 pour atteindre 7,9 milliards d'euros.
En Île-de-France, la production de l'Épic RATP continue d'augmenter en 2019 ; ses investissements croissent sensiblement (+ 9,1%).
Après une baisse de l'activité en 2018 liée aux grèves perlées du deuxième trimestre, les comptes de SNCF Mobilités rebondissent en 2019 malgré les grèves de fin d'année, l'excédent brut d'exploitation augmente ainsi de 59,8 %
Dans le transport maritime, la production a nettement augmenté en 2018 (+ 12 1%). La tendance serait à la baisse en 2019 dans le secteur « passagers ».
La production des compagnies aériennes s'est accrue en 2018 (+ 3,8 %). En 2019, leur activité augmenterait.
Aéroports de Paris (ADP) continue d'investir en 2019 et sa dette financière à moyen et long termes augmente encore.

Contributeurs :

Carlo Colussi
Clotilde Sarron
Eric Hofstetter

>

B1. Démographie des entreprises

Fin 2018, le secteur des transports et entreposage compte 174 800 entreprises soit 20,9 % de plus que fin 2017. En 2019, hors nouvelles immatriculations sous le régime du micro-entrepreneur, la création d'entreprises reste dynamique avec 30 300 nouvelles entreprises, soit 11,6 % de plus qu'en 2018. La part des nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs augmente pour la huitième année consécutive et atteint le taux record de 63,5 % de l'ensemble des créations. Le secteur des transports et entreposage est le deuxième plus gros contributeur de l'ensemble de l'économie marchande à la hausse des créations totales en 2019. Les défaillances augmentent pour la troisième année consécutive (+ 3,1 %) avec 2 108 redressements judiciaires.

EN 2018, LE NOMBRE D'ENTREPRISES ENREGISTRE SA PLUS FORTE PROGRESSION DEPUIS TREIZE ANS

Entre le 31 décembre 2005 et le 31 décembre 2018, le nombre d'entreprises (unités légales) n'a cessé de progresser dans le secteur « Transports et entreposage ». La hausse en 2018 est la plus forte (+ 20,9 %) sur la période. Au total, on dénombre 174 782 entreprises au 31 décembre 2018.

Pour la première fois depuis 2003 le secteur des « activités de poste et de courrier » comprenant notamment la livraison à domicile, devient le plus fort contributeur à l'augmentation du nombre d'entreprises : 17 574 unités de plus que l'année précédente soit + 105,3 %. Pour chacun des grands sous-secteurs (transport de voyageurs, transport de marchandises, autres services de transport et activités de poste et de courrier), la hausse de 2018 est supérieure à celle en moyenne annuelle depuis 2013.

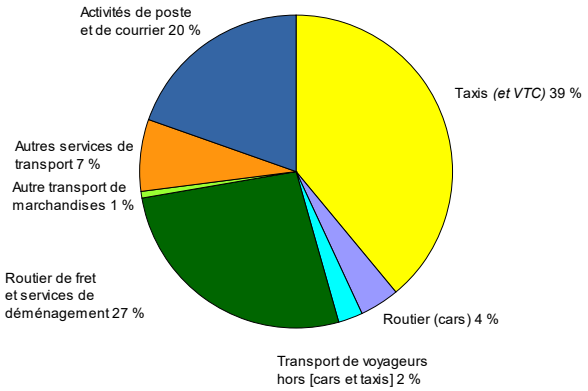
Figure B1.1 **Nombre d'entreprises dans le secteur transports et entreposage**
Niveau en unités, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles	
	31 déc. 2018	31 déc. 2018	31 déc. 2018/ 31 déc. 2013
Transport de voyageurs	**79 707**	**13,7**	**12,4**
Taxis *(et VTC)*	68 133	16,1	14,1
Routier (cars)	7 150	-1,6	1,1
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	4 424	6,2	12,3
Transport de marchandises	**47 830**	**5,0**	**2,5**
Routier de fret et services de déménagement	46 634	5,1	2,5
Autre transport de marchandises	1 196	0,5	-0,3
Autres services de transport	**12 987**	**6,0**	**5,4**
Activités de poste et de courrier	**34 258**	**105,3**	**80,5**
Transports et entreposage	**174 782**	**20,9**	**12,1**

Note : (sd) = semi-définitif.
Champ : ensemble des entreprises, de France métropolitaine et des Dom, dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF Rév.2).

***Source** : Insee, Sirene*

Figure B1.2 **Répartition sectorielle au 31 décembre 2018 des entreprises de transports et entreposage**
En % du nombre d'entreprises



***Source** : Insee, Sirene*

LES TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE, DEUXIÈME SECTEUR AYANT LE PLUS PROGRESSÉ EN NOMBRE DE CRÉATIONS TOTALES EN 2019

En 2019, dans l'ensemble des secteurs de l'économie marchande (hors agriculture, sylviculture et pêche), les créations totales (y compris nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs) progressent de 17,9 % (soit 123 974 créations de plus qu'en 2018). Le secteur des « transports et entreposage » avec une augmentation des créations de 12 607 unités (soit + 17,9 % par rapport à l'année précédente) est ainsi, avec une part de 10,2 %, le deuxième plus gros contributeur de l'économie marchande après le secteur des Activités Spécialisées, Scientifiques et Techniques.

Figure B1.3 **Créations d'entreprises hors nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs, dans le secteur transports et entreposage**

Niveau en unités, taux de création en %

	Niveau 2019	Taux de création 2018	2019	2015-2019 annuel moyen
Transport de voyageurs	**11 999**	**17,2**	**15,1**	**16,8**
Taxis *(et VTC)*	11 392	19,7	16,7	18,9
Routier (cars)	143	1,9	2,0	4,1
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	464	9,1	10,5	12,9
Transport de marchandises	**4 259**	**8,1**	**8,9**	**7,2**
Routier de fret et services de déménagement	4 189	8,2	9,0	7,3
Autre transport de marchandises	70	5,5	5,9	5,4
Autres services de transport	**983**	**8,0**	**7,6**	**8,0**
Activités de poste et de courrier	**13 102**	**62,6**	**38,2**	**35,2**
Transports et entreposage	**30 343**	**18,8**	**17,4**	**14,9**

Champ : cf. figure B1.1.
***Source** : Insee, Sirene*

Figure B1.4 **Nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs dans le secteur transports et entreposage**

Niveau en unités, taux de création en %

	Niveau 2019	Taux de création 2018	2019	2015-2019 annuel moyen
Transport de voyageurs	**3 429**	**5,8**	**4,3**	**6,9**
Taxis *(et VTC)*	3 037	6,3	4,5	7,0
Routier (cars)	156	2,4	2,2	6,0
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	236	4,5	5,3	5,8
Transport de marchandises	**1 519**	**2,4**	**3,2**	**2,3**
Routier de fret et services de déménagement	1 494	2,4	3,2	2,3
Autre transport de marchandises	25	1,8	2,1	1,6
Autres services de transport	**620**	**4,1**	**4,8**	**4,5**
Activités de poste et de courrier	**47 143**	**225,2**	**137,6**	**199,7**
Transports et entreposage	**52 711**	**29,9**	**30,2**	**20,8**

Champ : cf. figure B1.1.
***Source** : Insee, Sirene*

LA HAUSSE DES CRÉATIONS D'ENTREPRISES CLASSIQUES SE POURSUIT EN 2019

Le nombre de créations d'entreprises classiques (hors immatriculations de micro-entrepreneurs) dans le secteur des transports et de l'entreposage, augmente de 11,6 % en 2019, avec 30 343 nouvelles entreprises, dépassant ainsi l'ancien record de 2018 (27 200 entreprises créées). Le taux de création (rapport entre le nombre de créations dans l'année et le nombre d'entreprises en fin d'année précédente) en 2019, atteint 17,4 % soit - 1,4 point par rapport à 2018.

Le plus grand pourvoyeur de créations classiques en 2019 est le secteur des activités de poste et de courrier avec 13 102 nouvelles unités : la création de sociétés d'entreprises de livraison à domicile est encore plus dynamique qu'en 2018. Dans le transport de voyageurs, le secteur des « Transports de voyageurs par taxis » qui comprend les voitures de transport avec chauffeur (VTC) enregistre 11 392 nouvelles entreprises, soit légèrement moins qu'en 2018.

En évolution, le secteur le plus dynamique depuis 2015, est encore celui des « Activités de poste et de courrier » avec + 25,5 % en 2019 par rapport à 2018. Le taux de création passe de 12,5 % en 2015 à 38,2 % en 2019 (soit + 25,7 points en moyenne annuelle sur la période).

Les créations d'entreprises classiques augmentent fortement en 2019 dans le transport de marchandises (+ 15,2 %) : le taux de création progresse ainsi de 0,8 point pour atteindre 8,9 %, soit le plus fort taux depuis 2012. Cette hausse est imputable au secteur des « Transports routiers de fret et services de déménagement ».

LES NOUVELLES IMMATRICULATIONS DE MICRO-ENTREPRENEURS DÉPASSENT ENCORE LES CRÉATIONS D'ENTREPRISES CLASSIQUES

2016 est la première année où les nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs ont été plus importantes que les créations d'entreprises classiques dans les transports. Cette tendance s'est accentuée les années suivantes. Depuis 2012, la part des micro-entrepreneurs dans l'ensemble des créations progresse régulièrement. Elle gagne 2,1 points en 2019 et s'établit à 63,5 %. Ce taux est nettement supérieur à celui de l'ensemble des secteurs principalement marchands (47,4 %).

En 2019, les nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs augmentent de 21,9 %. Cette hausse est surtout imputable aux « Autres activités de poste et de courrier » avec 47 143 nouvelles immatriculations (un quart de plus qu'en 2018).

HAUSSE DES DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES EN 2019

En 2019, 2 108 défaillances sont prononcées (+ 3,1 % par rapport à 2018) soit le plus haut niveau jamais atteint depuis 2000. Ce constat est toutefois à relativiser, car le stock d'entreprises existantes est bien plus élevé en 2019 que les années précédentes. En effet en 2009, le taux de défaillance (rapport entre le nombre de défaillances dans l'année et le nombre d'entreprises en fin d'année précédente) était de 2,3 % tandis qu'en 2019 il s'établit à 1,2 %.

Figure B1.5 **Part des nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs dans l'ensemble des créations de transports et entreposage**

En %

	2017	2018	2019	Part annuelle moyenne 2015-2019
Transport de voyageurs	**25,5**	**25,2**	**22,2**	**28,6**
Taxis *(et VTC)*	23,3	24,2	21,0	27,0
Routier (cars)	70,2	55,8	52,2	59,6
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	34,1	33,1	33,7	31,5
Transport de marchandises	**22,7**	**23,0**	**26,3**	**24,1**
Routier de fret et services de déménagement	22,9	23,0	26,3	24,2
Autre transport de marchandises	14,3	25,0	26,3	22,4
Autres services de transport	**32,7**	**34,2**	**38,7**	**36,0**
Activités de poste et de courrier	**85,2**	**78,2**	**78,3**	**85,1**
Transports et entreposage	**57,2**	**61,4**	**63,5**	**56,7**
Ensemble des activités marchandes non agricoles	**40,9**	**44,6**	**47,4**	**43,1**

Champ : cf. figure B1.1.
***Source** : Insee, Sirene*

Figure B1.6 **Défaillances d'entreprises dans le secteur transports et entreposage**

Niveau en unités, taux de défaillance en %

	Niveau	Taux de défaillance		
	2019	2018	2019	2015-2019 annuel moyen
Transport de voyageurs	**702**	**1,0**	**0,9**	**0,8**
Taxis *(et VTC)*	553	0,9	0,8	0,6
Routier (cars)	93	1,7	1,3	1,4
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	56	1,4	1,3	0,9
Transport de marchandises	**1 204**	**2,5**	**2,5**	**2,7**
Routier de fret et services de déménagement	1 195	2,6	2,6	2,7
Autre transport de marchandises	9	0,8	0,8	1,0
Autres services de transport	**163**	**1,5**	**1,3**	**1,4**
Activités de poste et de courrier	**39**	**0,2**	**0,1**	**0,5**
Transports et entreposage	**2 108**	**1,4**	**1,2**	**1,4**

Champ : cf. figure B1.1.
***Source** : Bodacc, calculs Banque de France*

Défaillance d'entreprise

Les défaillances d'entreprises sont comptabilisées à la date du jugement.
Le concept de défaillance traduit la mise en redressement judiciaire de l'entreprise qui peut avoir diverses issues :
la liquidation judiciaire (qui est une forme parmi d'autres de cessation d'entreprise), la poursuite de l'activité à la suite d'un plan de continuation, la reprise à la suite d'un plan de cession.
Une défaillance ne conduit donc pas toujours à une cessation (ou disparition) d'entreprise,
de même qu'une cessation se produit le plus souvent sans qu'il y ait eu préalablement défaillance.

Remarque sur les sources du chapitre B relatives aux nombres d'entreprises

Dans cette fiche B1, pour des raisons de cohérence sur les sources, les nombres d'entreprises et les créations d'entreprises sont issus de la même source : le répertoire administratif et statistique Insee-Sirene (Système informatisé du répertoire national des entreprises et des établissements).
Dans cette fiche, les « entreprises » désignent les unités légales marchandes (Siren) inscrites au répertoire Sirene.
Dans les autres fiches de la *partie B, Les entreprises françaises de transport*, les nombres d'entreprises sont issus d'une autre source : Insee-Ésane (Élaboration des statistiques annuelles d'entreprise). Pour de plus amples informations, les définitions de démographie d'entreprises (notamment les « micro-entrepreneurs », terme qui remplace celui d'« auto-entrepreneurs » depuis le 19 décembre 2014) sont présentées en annexe.

Nouvelle définition de l'entreprise

La statistique publique change de concept d'entreprises et adopte une définition économique des entreprises

https://www.insee.fr/fr/information/4226820

Depuis 2013, l'Insee prend en compte dans l'élaboration de ses statistiques annuelles d'entreprises, la définition de l'entreprise au sens économique. Cette démarche s'inscrit dans le cadre d'une part de la loi de modernisation de l'économie (LME) et d'autre part d'un règlement européen. Le décret d'application de la loi de modernisation de l'économie de 2008 (LME) relatif aux catégories d'entreprises définit l'entreprise comme « *la plus petite combinaison d'unités légales qui constitue une unité organisationnelle de production de biens et de services jouissant d'une certaine autonomie de décision, notamment pour l'affectation de ses ressources courantes* », reprenant ainsi les termes du règlement européen n°696/93, adopté en 1993 à la suite d'une réflexion menée à l'échelle européenne sur les unités statistiques. Il précise également qu'« *une entreprise exerce une ou plusieurs activités dans un ou plusieurs lieu(x). Une entreprise peut correspondre à une seule unité légale* ».
Une unité légale est une entité juridique identifiée par son numéro Siren, qui peut être un entrepreneur individuel ou une société exerçant une fonction de production indépendante.
Conformément aux engagements pris auprès d'Eurostat, à partir du millésime 2017, les données sur les caractéristiques comptables et financières des entreprises sont entièrement diffusées selon cette approche. Le poids respectif des différents secteurs d'activité ou des tailles d'unités se trouve ainsi modifié. Pour ce faire, les instituts de statistiques européens ont mis en œuvre une nouvelle technique dite de « profilage ». Il s'agit d'établir la liste des unités légales appartenant à un groupe qui composent une entreprise, pour délimiter le contour de l'entreprise au sens économique, puis de définir ses caractéristiques (chiffre d'affaires, valeur ajoutée, effectifs employés, activité principale exercée, etc.).

La définition économique des entreprises conduit à une nouvelle vision du secteur des transports et de l'entreposage

https://www.insee.fr/fr/statistiques/4255844

La mise en œuvre de la définition économique des entreprises conduit à rattacher des unités légales des transports et de l'entreposage à des entreprises d'autres secteurs et à intégrer des unités légales ne relevant pas des transports et de l'entreposage à des entreprises des transports et de l'entreposage (effet de réallocation sectorielle). Au sein d'un groupe, les productions ou chiffre d'affaires de certaines unités légales peuvent se retrouver en partie dans les consommations intermédiaires d'autres unités légales du groupe. Cela conduit, pour l'entreprise profilée regroupant plusieurs unités légales reliées par ces flux, à une disparition de ces flux dans ses comptes (effet de consolidation des flux intra-groupe pour les variables dites « non additives »).
En 2017, 8 800 unités légales (UL) des transports et de l'entreposage appartiennent à un groupe. Parmi elles, 7 300 font partie d'entreprises des transports et de l'entreposage et 1 500 appartiennent à des entreprises d'autres secteurs. En 2017, 12 800 unités légales organisées en groupe appartiennent à une entreprise des transports et de l'entreposage. Parmi elles, 5 500 ne sont pas des unités légales des transports et l'entreposage. Pour former l'ensemble des entreprises des transports et de l'entreposage, à ces 12 800 unités légales organisées en groupe s'ajoutent 110 500 sociétés ou entreprises individuelles indépendantes.

Chiffres clés et ratios des transports et de l'entreposage

https://www.insee.fr/fr/statistiques/4255846?sommaire=4256020

En 2017, le secteur des transports et entreposage rassemble 113 400 entreprises. Hors régime fiscal de la micro entreprise et micro entrepreneurs, les transports et l'entreposage rassemblent 94 500 entreprises, qui réalisent un chiffre d'affaires (CA) de 213 milliards d'euros et dégagent une valeur ajoutée (VA) de 90 milliards d'euros. Elles emploient plus de 1,2 million de salariés en équivalent temps plein (ETP). Leur poids dans l'ensemble des entreprises des secteurs principalement marchands non agricoles et non financiers est sensiblement plus élevé en salariés en ETP (10 %), en valeur ajoutée (8 %) et en investissements corporels (12 %) qu'en chiffre d'affaires (6 %) et en nombre d'entreprises (4 %). Ces chiffres mettent en évidence les principales caractéristiques du secteur : faibles consommations intermédiaires, activité capitalistique, entreprises de taille supérieure à la moyenne. Cette dernière particularité est liée au poids toujours dominant des grands opérateurs historiques (SNCF, La Poste, Air France).

B2.1 Comptes des entreprises de transport

Avertissement 1 : dans la suite de la partie B, l'année 2018 est le dernier exercice disponible pour les comptes d'entreprises estimés à partir de la source Insee-Ésane. Les données 2019 proviennent d'autres sources.
Avertissement 2 : la définition économique des entreprises a changé, cf. fiche méthodologique précédente.

Avec 217 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2018, les entreprises de transport réalisent 5,3 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture).

L'année 2018 a connu une croissance du chiffre d'affaires (+ 4,6 %) mais a surtout été marquée par une forte hausse des consommations intermédiaires (+ 8,8 %) entraînant une baisse de la valeur ajoutée brute (- 1,5 %). Cette diminution s'est répercutée sur l'excédent brut d'exploitation qui a nettement chuté (- 15,6 %) malgré une maîtrise des charges de personnel. Les investissements corporels bruts ont légèrement augmenté (+ 0,4 %).

Les entreprises du secteur des transports exercent l'essentiel de leurs activités dans la branche transport (89 % de leur chiffre d'affaires en 2018) : 32 % en transport de marchandises et 27 % en transport de voyageurs, 41 % en autres services de transport. Cependant, certaines entreprises exercent d'autres activités secondaires. Ainsi les compagnies aériennes de passagers réalisent 79 % de leur chiffre d'affaires en transport aérien de passagers et les 21 % restant dans d'autres activités (transport de marchandises, services auxiliaires de transports et secteurs hors transports). De même des entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport réalisent une partie de leur chiffre d'affaires dans la branche transport : ainsi 13 % du chiffre d'affaires de la branche « transport routier de marchandises » est généré par des entreprises hors secteur transport.

LE CHIFFRE D'AFFAIRES A AUGMENTÉ EN 2018

Le chiffre d'affaires (CA) des entreprises du secteur « Transports et entreposage » a de nouveau progressé en 2018 (+ 4,6 % après + 7,1 % en 2017) pour atteindre 217 milliards d'euros. En comparaison, le chiffre d'affaires de l'ensemble des entreprises (hors agriculture) a augmenté de 4,5 %. En 2018, tous les grands secteurs des transports hormis les activités de poste et de courrier, ont vu leur chiffre d'affaires croître, en particulier celui du transport de marchandises en hausse de 4,8 milliards d'euros soit 7,4 % de plus par rapport à l'année précédente. Dans le transport de voyageurs (+ 2,5 %), les évolutions sont positives hormis un recul modéré (- 0,4 %) dans les transports urbains et suburbains de voyageurs. Dans les autres services de transport, seul le chiffre d'affaires de l'entreposage et manutention a baissé. Enfin pour les activités de poste et de courrier, le chiffre d'affaires a légèrement diminué (- 0,2 %). En 2018, les consommations intermédiaires ont fortement augmenté (+ 8,8 % soit + 10,8 milliards d'euros) pour atteindre 134,0 milliards d'euros. Elles représentent 61,8 % des emplois du chiffre d'affaires. Le poids des consommations intermédiaires, rapporté au chiffre d'affaires, est élevé dans le transport de marchandises (70,5 %) surtout dans le fret maritime (94,7 %) et ferroviaire (79,7 %). Il est moindre dans le transport de voyageurs (58,2 %), notamment dans les transports urbains et suburbains de voyageurs (37,3 %).

BAISSE DE LA VALEUR AJOUTÉE (- 1,6 %) EN 2018 ...

À 85,8 milliards d'euros en 2018, suite à la forte hausse des consommations intermédiaires, la valeur ajoutée brute (VAb) a décrû (- 1,5 %) contrairement à celle de l'ensemble des entreprises hors agriculture (+ 2,7 %).Parmi les grands secteurs, seule la valeur ajoutée brute des autres services de transport a augmenté (+ 4,2 %) grâce essentiellement aux services auxiliaires (+ 6,2 %) et en particulier aux services auxiliaires des transports par eau (+ 48,5 %). Dans les autres grands secteurs, la valeur ajoutée brute a diminué : en particulier les activités de poste et de courrier (- 5,8 %) et les transports de voyageurs (- 4,1 %) sous l'effet de la baisse du ferroviaire.

… CE QUI A DÉFAVORABLEMENT IMPACTÉ L'EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION (EBE)

Le recul de la valeur ajoutée brute a entraîné une nette diminution de l'excédent brut d'exploitation en 2018 (- 15,6 %) qui a atteint 16,5 milliards d'euros. Les charges de personnel (qui pèsent plus des trois quarts de la VAb) ont légèrement crû en 2018 (+ 2,3 %) suite à l'augmentation de l'emploi salarié moyen (+ 1,2 %, cf. Partie C). L'excédent brut d'exploitation a nettement chuté dans le transport de voyageurs (- 21,8 %) avec tous les sous-secteurs contribuant à cette baisse. Dans les activités de poste et de courrier, l'excédent brut d'exploitation a encore accentué son déficit qui s'est élevé à - 1,9 milliard d'euros en 2018 contre - 1,3 milliard d'euros l'année précédente. Dans le transport de marchandises, l'excédent brut d'exploitation a diminué d'un tiers. À l'inverse, il a augmenté dans les autres services de transport, porté par la hausse dans les services auxiliaires et l'organisation du transport de fret et malgré la baisse dans l'entreposage et manutention.

Figure B2.1-1 **Les comptes des secteurs des transports et entreposage en 2018**

A) 2018 provisoire : niveaux en millions d'euros	Chiffre d'affaires	Conso. interméd.	Valeur ajoutée brute	Charges de personnel	EBE	Invest. corporels bruts (*)
Transport de voyageurs	**72 380**	**42 161**	**35 163**	**28 174**	**6 329**	**16 115**
Ferroviaire (voyageurs)	24 548	15 394	15 204	12 344	2 132	8 165
TCU	7 318	2 730	4 909	4 097	940	1 732
Routier (cars)	12 956	6 723	6 160	4 708	1 610	3 774
Aérien (voyageurs)	20 496	13 752	5 910	5 328	455	1 580
Autre transport de voyageurs	7 062	3 562	2 978	1 698	1 193	865
dont taxis (et VTC)	*3 993*	*2 012*	*1 954*	*1 009*	*875*	*436*
Transport de marchandises	**69 407**	**48 922**	**19 075**	**16 187**	**2 144**	**3 280**
dont Routier de fret et services de déménagement	*49 430*	*30 723*	*17 521*	*14 989*	*1 860*	*2 554*
Autres services de transport	**60 008**	**36 483**	**22 795**	**11 264**	**9 856**	**4 643**
Entreposage et manutention	7 650	4 563	2 946	2 069	679	715
Services auxiliaires	20 842	7 609	13 248	3 599	8 517	3 139
Organisation du transport de fret	31 515	24 312	6 602	5 596	660	790
Activités de poste et de courrier	**15 029**	**6 443**	**8 742**	**9 915**	**-1 890**	**741**
Transports et entreposage	**216 825**	**134 008**	**85 775**	**65 539**	**16 439**	**24 780**

B) "2018 provisoire"/"2017 (champ 2018) provisoire" : évolutions en %	Chiffre d'affaires	Conso. interméd.	Valeur ajoutée brute	Charges de personnel	EBE	Invest. corporels bruts (*)
Transport de voyageurs	**2,5**	**10,0**	**-4,1**	**0,0**	**-21,8**	**4,5**
Ferroviaire (voyageurs)	0,1	8,9	-5,2	-1,7	-27,1	2,4
TCU	-0,4	11,0	-4,3	-0,5	-19,5	-1,4
Routier (cars)	5,8	13,4	-0,3	1,7	-6,3	10,3
Aérien (voyageurs)	3,9	9,5	-7,4	1,9	-56,3	6,3
Autre transport de voyageurs	4,6	10,1	1,0	3,8	-3,6	11,0
dont taxis (et VTC)	*4,0*	*8,3*	*-0,1*	*2,5*	*-3,8*	*-0,6*
Transport de marchandises	**7,4**	**10,3**	**-0,9**	**6,2**	**-34,8**	**-2,6**
dont Routier de fret et services de déménagement	*5,7*	*6,5*	*3,0*	*6,0*	*-16,7*	*12,5*
Autres services de transport	**5,2**	**5,3**	**4,2**	**4,6**	**4,4**	**-9,8**
Entreposage et manutention	-1,7	1,7	-5,9	7,0	-30,0	-16,5
Services auxiliaires	6,1	4,4	6,2	5,0	7,2	-10,6
Organisation du transport de fret	6,3	6,2	5,2	3,5	25,4	0,8
Activités de poste et de courrier	**-0,2**	**10,3**	**-5,8**	**0,1**	**n. s.**	**-0,2**
Transports et entreposage	**4,6**	**8,8**	**-1,5**	**2,3**	**-15,6**	**0,4**

Afin de faciliter les comparaisons entre 2018 et 2017, les données de 2017 ont été recalculées sur le champ d'entreprises de 2018.
Champ : entreprises de France métropolitaine et des Dom.
(*) : Investissements corporels bruts hors apports
n. s. : non significatif
***Source** : estimations SDES d'après Insee-Ésane*

LES INVESTISSEMENTS CORPORELS ONT LÉGÈREMENT AUGMENTÉ EN 2018

Les investissements corporels bruts hors apports ont crû légèrement en 2018 (+ 0,4 %) comme en 2017 (+ 0,7 %) pour s'élever à 24,8 milliards d'euros. Les secteurs des transports routiers de voyageurs et des transports routiers de fret et services de déménagement sont les plus gros contributeurs à cette hausse. À l'opposé les investissements ont fortement diminué dans le secteur des autres services de transport (- 9,8 %), en particulier dans les services auxiliaires (- 371 millions d'euros) et l'entreposage et manutention (- 142 millions d'euros).

NET RECUL DU TAUX DE MARGE EN 2018

Le taux de valeur ajoutée a fortement décru en 2018 (- 2,4 points). Le taux de marge brute d'exploitation (EBE / VAb) a encore plus baissé (- 3,2 points) pour s'établir à 19,2 % suite à la forte baisse de l'EBE. Il a fortement régressé dans les activités de poste et de courrier (- 7,1 points), dans le transport de marchandises (- 5,9 points) ainsi que dans le transport de voyageurs (- 4,1 points). Le taux de marge nette d'exploitation a diminué dans l'ensemble des secteurs des transports et entreposage (- 0,8 point). S'il a progressé dans les autres services de transport (+ 3,1 points) grâce à un redressement du résultat courant avant impôts (RCAI) dans les services auxiliaires ainsi que dans la messagerie, fret express, il a baissé dans tous les autres : en 2018, le RCAI est devenu négatif dans le transport de voyageurs et faible dans les activités de poste et de courrier (47 millions d'euros contre 776 millions d'euros l'année précédente). Enfin le taux d'endettement (rapporté au total du passif) a baissé (- 0,5 point) puisque simultanément les emprunts et dettes assimilés ont (très légèrement) diminué (- 0,1 %), tandis que total du passif du bilan s'est accru (+ 1,1 %). Cette diminution du taux d'endettement global est tirée par les autres services de transport (- 2,1 points) grâce à un net recul de leurs emprunts et dettes assimilées (- 4,9 %).

Figure B2.1-2 **Principaux ratios économiques par grands secteurs en 2017 et 2018**

En %	**VAb/CA** Taux de valeur ajoutée		**EBE/VAb** Taux de marge brute d'exploitation		**Résultat courant avant impôts/CA** Taux de marge nette d'exploitation		**Emprunts, dettes assimilées/Passif** Taux d'endettement	
	2017 (champ 2018)	2018	2017 (champ 2018)	2018	2017 (champ 2018)	2018	2017 (champ 2018)	2018
Transport de voyageurs	51,9	48,6	22,1	18,0	1,7	-0,6	45,4	45,6
Transport de marchandises	29,8	27,5	17,1	11,2	3,4	1,8	31,5	31,7
Autres services de transport	38,3	38,0	43,2	43,2	8,9	12,0	40,3	38,2
Activités de poste et de courrier	61,7	58,2	-14,5	-21,6	5,2	0,3	34,8	37,0
Transports et entreposage	**42,0**	**39,6**	**22,4**	**19,2**	**4,5**	**3,7**	**41,3**	**40,8**

***Source** : estimations SDES d'après Insee-Ésane*

B2.2 Entreprises de transport routier de marchandises (TRM)

En 2018, les entreprises des transports routiers de fret et services de déménagement (TRM) représentent au sein du secteur des transports et entreposage 24 % des entreprises et emploient 26 % des salariés. Elles réalisent 23 % du chiffre d'affaires et 20 % de la valeur ajoutée brute.

UN CHIFFRE D'AFFAIRES EN HAUSSE EN 2018

En 2018, le chiffre d'affaires a progressé de 5,7 % confirmant la tendance de l'année précédente (+ 8,0 % en 2017). Ainsi, la valeur ajoutée brute (VAb) des entreprises du TRM a progressé de 3,0 % malgré une hausse des consommations intermédiaires de 6,5 %. La hausse relativement modérée de la VAb associée à des hausses sensibles des charges de personnel (+ 6,0 %) et du solde « Impôts indirects moins subventions d'exploitation » (+ 7,2 %) ont entraîné une forte diminution de l'excédent brut d'exploitation (- 16,7 %). Ainsi le taux de marge recule (- 2,5 points) pour s'établir à 10,6 % en 2018. Le chiffre d'affaires moyen par entreprise a nettement progressé en 2018.

Figure B2.2-1 **Comptes des entreprises de transports routiers de fret et services de déménagement**
Niveau en million d'euros, évolution en %, différence de taux en points

	Niveau	Évolutions annuelles	
	2018 (p)	2017	2018 (p)
Chiffre d'affaires	49 430	8,0	5,7
Production	48 245	7,9	5,2
Consommations intermédiaires	30 723	10,3	6,5
Valeur ajoutée brute (VAb)	17 521	3,9	3,0
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	839	2,7	7,2
Charges de personnel	14 989	4,9	6,0
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 860	0,0	-16,7
Taux de marge = EBE/VAb	*10,6 %*	*-0,5 pt*	*-2,5 pts*
Investissements corporels bruts hors apports	2 554	0,5	-0,7
Nombre d'entreprises (en unités)	32 283	-0,4	-0,7

Note : (p) provisoire
***Source** : estimations SDES d'après Insee-Ésane*

POURSUITE EN 2019 DE LA REPRISE DE L'ACTIVITÉ

L'activité du transport routier intérieur de marchandises, mesurée par l'indice d'activité de services de transport (IAST) pour compte d'autrui du pavillon français, augmente en 2019 pour la troisième année consécutive (+ 4,9 %) après cinq années de baisse. L'activité des transports intérieurs nationaux progresse de 5,2 % tandis que celle des transports intérieurs internationaux est en recul (- 2,0 %).
L'enquête de conjoncture de l'Insee sur l'opinion des chefs d'entreprise indique un pessimisme qui reste prégnant sur la situation de trésorerie, et plus marqué en 2019 qu'en 2018 sur la tendance passée du résultat d'exploitation.

AUGMENTATIONS DES PRIX LÉGÈREMENT SUPÉRIEURES À CELLES DES COÛTS

En 2019 en moyenne annuelle, les prix des prestations augmentent sur la longue distance (*i. e.* les transports dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile) : + 1,6 % pour le national ainsi que pour l'international. Les coûts pour les entreprises sur la longue distance croissent à un rythme légèrement inférieur (+ 1,2 %) : tous les postes participent à cette augmentation modérée, entre + 0,5 % pour l'indice de prix du gazole professionnel et + 1,9 % pour l'indice sur les infrastructures (péages, taxe à l'essieu). Sur la courte distance, le différentiel entre prix et coûts est un peu plus marqué : en moyenne annuelle, les prix augmentent (+ 2,2 %) plus fortement que les coûts : + 1,2 % pour les ensembles articulés (jusqu'à 44 tonnes) et + 1,3 % pour les véhicules porteurs.

Figure B2.2-2 **Prix et coûts TRM longue distance**
Base 100 : moyenne annuelle de 2015

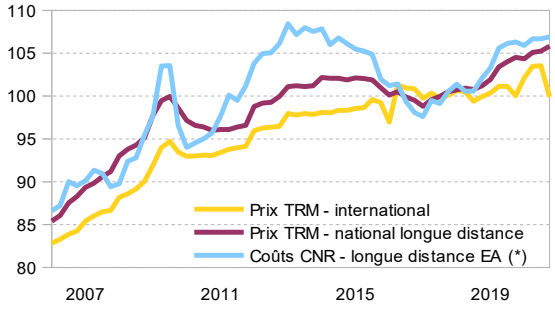
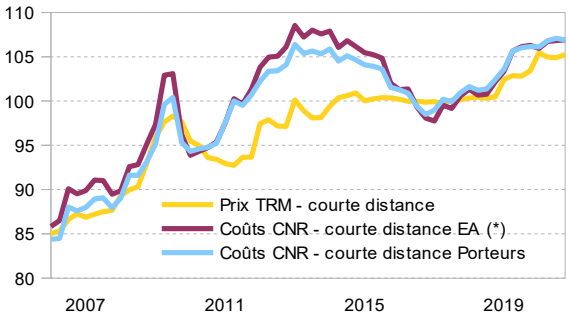


Figure B2.2-3 **Prix et TRM courte distance**
Base 100 : moyenne annuelle de 2015



*EA (*) : l'expression « véhicules tracteurs chargés jusqu'à 40 tonnes (40T) » est remplacée par « ensembles articulés (**EA**) tracteurs chargés jusqu'à 44 tonnes ».*
***Sources** : SDES ; Insee-Opise ; CNR*

Figure B2.2-4 **Indices de coûts des transports routiers de fret longue distance**
Évolution annuelle en %

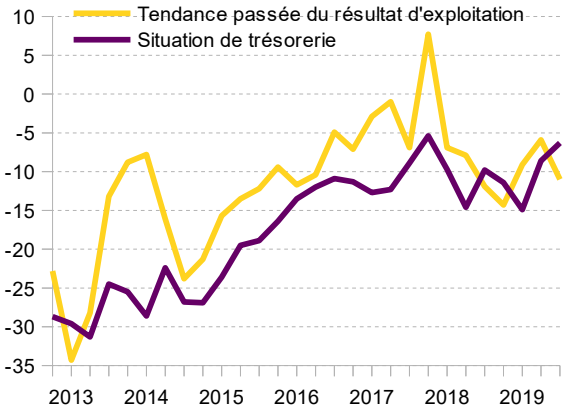
Évolution de l'indice (%)	2017	2018	2019	Taux de croissance annuel moyen 2014 – 2019
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remboursement partiel de la TIPP)	8,4	11,9	0,5	0,0
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	1,0	1,6	1,8	0,7
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	1,0	1,6	1,9	1,1
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	1,7	1,0	1,4	1,0
Personnel de conduite (salaires et charges)	-0,5	2,2	1,4	0,6
Frais de déplacement (repas et nuitées)	0,6	1,0	1,2	0,9
Charges de structure (personnel administratif)	0,2	1,4	1,0	0,7
Indice synthétique hors gazole	**0,4**	**1,6**	**1,4**	**0,8**
Indice synthétique	**2,0**	**4,1**	**1,2**	**0,4**

Révision de certains indices du CNR

De 2013 à 2018, le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) était accordé à toutes les entreprises employant des salariés. En 2018, le CICE représentait une économie d'impôt équivalant à 6 % des salaires n'excédant pas 2,5 fois le SMIC. À compter du 1er janvier 2019, le gouvernement a transformé le CICE en une réduction de charges sociales employeurs dans des proportions équivalentes.
Conformément aux recommandations du gouvernement, les indices de coûts du CNR n'ont pas intégré le CICE lors de son introduction. En revanche, par définition, les indices de coûts du CNR à composante sociale prennent en compte les réductions de cotisations employeurs.
L'incorporation rétrospective des effets du CICE comme une baisse de charge dans les indices du CNR à composante sociale est donc effectuée sur la période 2013 – 2018, de manière à les rendre comparables avec 2019.

***Source** : CNR*

Figure B2.2-5 **Solde d'opinion des chefs d'entreprise**
Évolution annuelle en %



Note : les résultats sont présentés sous la forme de soldes d'opinion pour des questions à trois modalités : « en hausse », « stable », « en baisse » pour la « tendance passée du résultat d'exploitation », et « aisée », « normale » et « difficile » pour la « situation de trésorerie ». Un solde d'opinion est la différence entre le pourcentage des réponses positives (« en hausse » ou « aisée ») et le pourcentage des réponses négatives (« en baisse » ou « difficile »).

Ici, comme les 2 courbes sont en grande partie en dessous de 0 en 2019, cela signifie que les chefs d'entreprise sont plutôt "pessimistes" sur la tendance passée de leur résultat d'exploitation ainsi que sur leur trésorerie du moment. Ce pessimisme est un peu plus fort en moyenne sur l'année 2019 que sur 2018.

***Source** : Insee, enquête mensuelle de conjoncture dans les services*

B2.3 Entreprises de TRM dans l'UE en 2017

En 2017, le secteur du transport routier de marchandises (TRM) regroupe plus de 581 000 entreprises et emploie 3,3 millions de personnes dans l'Union européenne (UE) hors Irlande. Il est constitué de très nombreuses petites entreprises ; la part des non salariés (un actif sur sept) est importante. Le nombre d'entreprises diminue légèrement (- 0,6 %) tandis que les effectifs totaux progressent en 2017 (+ 3,0 % soit + 97 000 emplois) dans presque tous les pays. Le chiffre d'affaires est en nette hausse (+ 5,5 %) et s'établit à près de 352 milliards d'euros.

L'EMPLOI AUGMENTE MALGRÉ UNE LÉGÈRE BAISSE DU NOMBRE D'ENTREPRISES

L'effectif total des entreprises de transport routier de marchandises (TRM) dans l'Union européenne hors Irlande augmente en 2017 de 3,0 % pour atteindre 3 311 000 personnes salariées ou non salariées. L'Allemagne reste à la première place avec 460 000 personnes occupées, soit une hausse de 6,1 %.

Le constat est différent pour le nombre d'entreprises puisqu'il baisse dans l'Union (- 0,6%) pour atteindre 581 100 unités. L'Espagne avec 104 400 entreprises occupe encore la première place.

À 352 milliards d'euros, le chiffre d'affaires des entreprises de TRM de l'UE est en nette hausse (+ 5,5 %). Le premier contributeur à cette croissance est l'Allemagne (+ 3,2 milliards d'euros d'augmentation). De même les autres pays voient leur chiffre d'affaires (CA) progresser à l'exception du Royaume-Uni. L'Italie et la France se partagent la première place avec 47,6 milliards d'euros.

Allemagne, France, Royaume-Uni, Italie, Espagne, Pays-Bas et Pologne occupent en 2017 les premières places en termes de valeur ajoutée (VA) aux coûts des facteurs : ils concentrent 74,6 % de celle-ci. La valeur ajoutée aux coûts des facteurs augmente dans l'Union (+ 4,4 %) et est spécialement dynamique dans les « Pays de l'Est » (+ 10,3 %) en particulier la Pologne (+ 8,9 %). Celle-ci continue de conforter en 2017 sa place de principal pavillon des « Pays de l'Est » (11,6 % de l'effectif total du TRM en UE désormais devant la France, 7,9 % du chiffre d'affaires et 4,7 % de la valeur ajoutée).

DES CONDITIONS D'EMPLOI ET DES PROFILS D'ENTREPRISES TRÈS HÉTÉROGÈNES ENTRE L'« OUEST » ET L'« EST » DE L'UE

Le coût annuel du travail, mesuré par le ratio « Charges de personnel / Effectif salarié » s'échelonne en 2017, dans les « Pays de l'Est », de 4 800 € par salarié (Bulgarie) à 17 900 € par salarié (Slovénie) et dans les pays de l'ancienne UE-15, de 13 500 € (Grèce) à 57 900 € (Danemark) en passant par 39 900 € en France. Selon les réglementations des pays, les cotisations sociales apparaissent ou non dans les charges de personnel.

Les entreprises des « Pays de l'Est » concentrent 31,2 % des effectifs pour 20,4 % du chiffre d'affaires et 14,2 % de la valeur ajoutée en 2017.

Elles sont globalement de plus petite taille (4,1 salariés par entreprise contre 4,9 pour l'ensemble de l'UE). Si en Pologne, République Tchèque ou Croatie, le secteur est très diffus et la taille moyenne des entreprises se rapproche de celle de l'Italie, les pays baltes (surtout la Lituanie) disposent d'un secteur du TRM plus concentré et d'entreprises de plus grande taille, avec un nombre moyen de salariés par entreprise proche de celui de l'Allemagne, de la France ou des Pays-Bas.

Les écarts de rentabilité (VA / CA) entre Ouest et Est restent importants. Cela peut refléter des différences structurelles sur les prix de certains facteurs de production (notamment le travail) mais aussi un partage de la valeur ajoutée entre chargeurs et transporteurs plus défavorable aux transporteurs.

Champ des pays retenus en 2017 et limites des statistiques européennes

27 pays : 28 membres de l'UE sauf l'Irlande dont les statistiques sont manquantes. Certaines données manquantes sont estimées ce qui rend malaisées les comparaisons au-delà de deux années consécutives.

La prise en compte de la sous-traitance ou des moyens de financement du capital serait nécessaire pour établir des statistiques véritablement comparables. Selon les pays, les cotisations sociales, notamment de retraite, sont incluses ou non dans les charges de personnel. De même, l'organisation juridique des entreprises a une influence directe sur la démographie des entreprises.

Figure B2.3-1 **Données de cadrage des entreprises de TRM dans l'Union européenne en 2017**

Effectif et nombre d'entreprises en unité ; chiffre d'affaires, VA et charges de personnel en millions d'euros ; évolutions en %

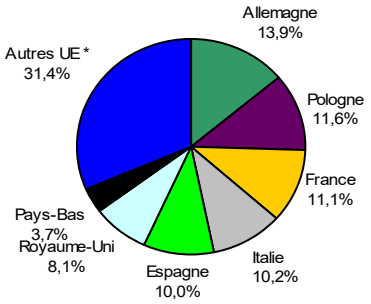
2017	Effectif total	Effectif salarié	Nombre d'entreprises	Chiffre d'affaires	VA brute aux coûts des facteurs	Charges de personnel (1)
Allemagne	459 974	419 606	38 455	44 824	19 332	12 116
Pologne	384 373	289 378	87 577	27 669	5 581	2 646
France	**366 926**	**359 900**	**32 671**	**47 648**	**16 588**	**14 361**
Italie	337 935	265 641	64 716	47 648	13 266	9 348
Espagne	330 143	246 600	104 396	32 812	11 724	6 950
Royaume-Uni	266 844	255 550	50 441	29 131	13 288	7 780
Roumanie	155 092	151 694	29 497	9 325	1 983	798
République tchèque	129 567	99 021	31 197	8 993	2 358	1 286
Pays-Bas	123 757	114 276	11 607	22 215	8 059	5 629
Autres pays sauf Irlande	***756 405***	***667 672***	***130 528***	***81 379***	***25 599***	***16 842***
Union européenne (UE) sauf Irlande	**3 311 016**	**2 869 338**	**581 085**	**351 644**	**117 779**	**77 756**
dont UE-15 sauf Irlande	***2 278 426***	***1 999 600***	***370 515***	***279 976***	***101 106***	***69 315***
dont "Pays de l'Est"	***1 032 590***	***869 738***	***210 570***	***71 668***	***16 673***	***8 441***

Évolutions 2017 / 2016	Effectif total	Effectif salarié	Nombre d'entreprises	Chiffre d'affaires	VA brute aux coûts des facteurs	Charges de personnel (1)
Allemagne	*6,1*	*6,2*	*2,5*	*7,7*	*8,1*	*7,9*
Pologne	7,7	9,8	1,2	9,1	8,9	19,1
France	**2,5**	**2,5**	**-5,5**	**6,3**	**7,6**	**5,8**
Italie	4,0	5,8	-2,0	3,8	1,6	6,3
Espagne	3,0	6,7	-1,9	5,4	6,0	11,7
Royaume-Uni	-9,4	-10,6	-5,8	-5,5	-7,9	-1,1
Roumanie	6,2	8,1	7,3	11,7	17,2	19,3
République tchèque	3,3	3,9	2,3	9,8	8,2	14,8
Pays-Bas	2,8	2,9	2,3	6,7	7,0	5,6
Autres pays sauf Irlande	***3,1***	***3,4***	***0,0***	***6,4***	***4,6***	***5,8***
Union européenne (UE) sauf Irlande	**3,0**	**3,6**	**-0,6**	**5,5**	**4,4**	**6,6**
dont UE-15 sauf Irlande	***1,7***	***2,1***	***-2,3***	***4,3***	***3,5***	***5,5***
dont "Pays de l'Est"	***6,1***	***7,1***	***2,6***	***10,3***	***10,3***	***16,8***

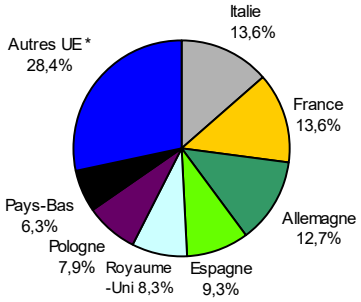
(1) Les cotisations sociales n'apparaissent pas toujours dans les mêmes agrégats comptables. Ainsi, les retraites représentent en France une cotisation sociale associée à la masse salariale alors qu'en Allemagne elles en sont absentes car prélevées sur l'excédent brut d'exploitation (EBE) pour être provisionnées sur les fonds propres de l'entreprise.
« Pays de l'Est » : Bulgarie, Chypre, Croatie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie.
Parmi les 28 pays de l'Union européenne (UE), il n'y a pas de statistiques 2017 pour l'Irlande.
***Sources** : Eurostat ; estimations SDES*

Figure B2.3-2 **Poids des pays de l'Union européenne en 2017 dans le TRM**

Effectif total (salariés et non-salariés) en %



Chiffre d'affaires en %



*Autres UE * : autres pays de l'UE sauf Irlande.*
***Sources** : Eurostat ; estimations SDES*

B2.4 Entreprises de la messagerie et du fret express

En 2018, le secteur de la messagerie, fret express regroupe 612 entreprises, nombre en très faible diminution par rapport à 2017 (- 0,3 %). Le chiffre d'affaires du secteur, tout comme la production, augmentent (respectivement + 7,4 % et + 8,3 %) pour s'établir à 7,9 milliards d'euros pour le chiffre d'affaires et 7,7 milliards d'euros pour la production.
En 2019, l'activité de l'express (57,5 % du secteur) reste supérieure à celle de la messagerie traditionnelle. Les envois nationaux restent très majoritaires (81,8 %).

LA VALEUR AJOUTÉE BRUTE CROÎT EN 2018

En 2018, la valeur ajoutée brute (VAb) est proche de 1,9 milliard d'euros, soit une hausse de 3,4 % par rapport à 2017. Cette croissance résulte d'une augmentation des consommations intermédiaires (+ 10 %) supérieure à l'accroissement de la production. Cette dernière s'est accrue de 8,3 % en 2018, à un rythme quasiment trois fois plus élevé que 2017 (+ 2,9 %).

LES CONSOMMATIONS INTERMÉDIAIRES EN HAUSSE

Les consommations intermédiaires représentent toujours environ les trois quarts du chiffre d'affaires en 2018. Elles ont fortement augmenté en 2018 (+ 10 %).

Figure B2.4-1 **Comptes des entreprises du secteur de la messagerie, fret express (52.29A)**
Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau	Évolutions annuelles	
	2018 (p)	2017	2018 (p)
Chiffre d'affaires	7 869	2,9	7,4
Production	7 668	2,9	8,3
Consommations intermédiaires	5 819	3,6	10,0
Valeur ajoutée brute (VAb)	1 850	0,9	3,4
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	93	-11,1	-8,6
Charges de personnel	1 572	-2,0	-0,3
Excédent brut d'exploitation (EBE)	185	364,6	67,4
Taux de marge = EBE/VAb	*10,0 %*	*3,4 pts*	*3,8 pts*
Charges financières	261	8,6	-71,5
Capacité d'autofinancement	170	n. s.	n. s.
Bénéfice (+) ou perte (-)	27	n. s.	n. s.
Emprunts, dettes assimilés	1 041	-20,8	18,3
Investissements corporels hors apports	169	-13,0	-8,4
Nombre d'entreprises (en unités)	612	-4,5	-0,3

n. s. : non significatif ; (p) : provisoire.
***Source** : estimations SDES d'après Insee-Ésane*

DES CHARGES DE PERSONNEL EN LÉGÈRE BAISSE

Les charges de personnel, évaluées à 1,6 milliard d'euros, ont légèrement diminué en 2018 (- 0,3 %) comme le nombre d'entreprises (- 0,3 %). En outre, le solde entre impôts et subventions d'exploitation décroît de nouveau en 2018 (- 8,6 %). Dans ce contexte, l'excédent brut d'exploitation progresse nettement (+ 67,4 %).

NOUVELLE BAISSE DE L'INVESTISSEMENT

En 2018, le secteur de la messagerie est marqué par une nouvelle baisse des investissements de 8,4 % après celle de 2017 (- 13 %). En 2018, le recours à l'emprunt rebondit de 18,3 % contrastant avec la baisse de 20,8 % de 2017.

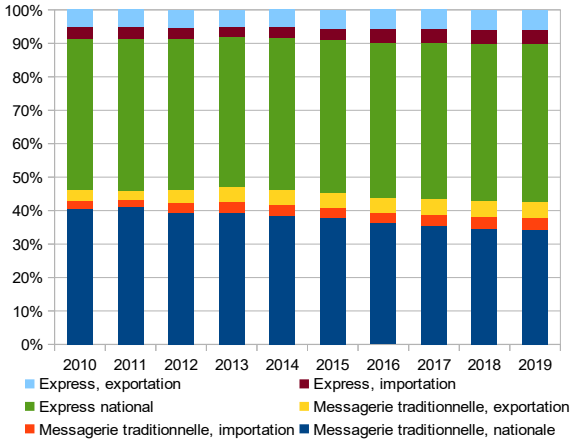
L'EXPRESS DEVANCE LA MESSAGERIE TRADITIONNELLE NATIONALE

L'express continue de gagner du terrain sur la messagerie traditionnelle et représente, en termes de chiffre d'affaires annuel, 57,5 % du secteur en 2019 contre 53,8 % en 2010. Les envois nationaux représentent 81,8 % de l'activité du secteur : messagerie traditionnelle (34,4 %), express national (47,5 %).

UNE PROGRESSION DANS LES SECTEURS DE LA MESSAGERIE ET DU FRET EXPRESS

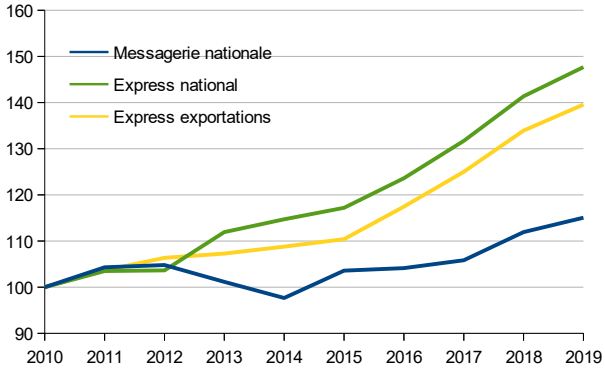
En 2019, d'après l'enquête sur la messagerie, fret express, l'indice de chiffre d'affaires de la messagerie traditionnelle nationale augmente de 2,8 %. Dans l'express, il s'accroît de 4,5 %.
Entre 2018 et 2019, l'indice des prix de la messagerie, fret express est en hausse (+ 4,5 %) – *(cf. fiche A10)*.

Figure B2.4-2 **Répartition par activité pour la branche messagerie - fret express**
En % du chiffre d'affaires total



***Source** : SDES-enquête messagerie*

Figure B2.4-3 **Indices de chiffre d'affaires moyens annuels dans la messagerie - fret express**
Indices en moyenne annuelle, base 100 en 2010



***Source** : SDES-enquête messagerie*

L'activité de messagerie - fret express

L'activité de messagerie, fret express consiste en la collecte et la livraison au destinataire de colis de moins de trois tonnes, avec groupage puis dégroupage des envois pour effectuer le transport.
Au sein de cette activité, on distingue la messagerie « traditionnelle » (transport du colis en plus de 24 heures) de l'« express » (enlèvement avant 18 h pour livraison le lendemain avant 12 h).
En 2019, dans l'enquête sur l'activité de la messagerie, les segments de l'express colis léger et tous poids sont fusionnés dans un nouveau segment, l'express national.
À noter que l'enquête trimestrielle sur la messagerie est une enquête de branche alors que les données Ésane font référence au secteur.

B2.5 Entreprises de transport collectif urbain et de cars routiers

En Île-de-France, l'Épic RATP continue d'afficher une hausse de sa production en 2019 mais les grèves de fin d'année impactent défavorablement les comptes. Les investissements croissent sensiblement.
En province, la production des entreprises de transport collectif urbain (TCU) a augmenté en 2018 (dernière année disponible). Les recettes du trafic et la production kilométrique affichent en 2019 une augmentation dans tous les réseaux (grandes agglomérations, agglomérations de taille moyenne, petites agglomérations). Le trafic (nombre de voyages) augmente aussi sauf dans les petits réseaux.

TCU en Île-de-France

LA PRODUCTION DE LA RATP CONTINUE D'AUGMENTER

La production de la RATP augmente continûment depuis deux décennies, à l'exception d'une baisse en 2016 et s'élève à 5 328 millions d'euros en 2019, en hausse de 1,4 % par rapport à 2018. Les produits de la rémunération dans le cadre du contrat Île-de-France Mobilités – RATP 2016-2020 assurée par Île-de-France Mobilités, représentent l'essentiel de la production : ils incluent les recettes du trafic, tarifées sur décisions d'Île-de-France Mobilités, et les différents concours d'Île-de-France Mobilités. Les recettes du trafic à 2 509 millions d'euros sont en hausse de 2,1 % malgré une baisse du nombre de voyages : en 2019, on dénombre en Île-de-France 3 324 millions de voyages, soit - 65 millions de voyages par rapport à 2018 (- 1,9 %), baisse imputable en partie aux manifestations des gilets jaunes et aux grèves de fin d'année.

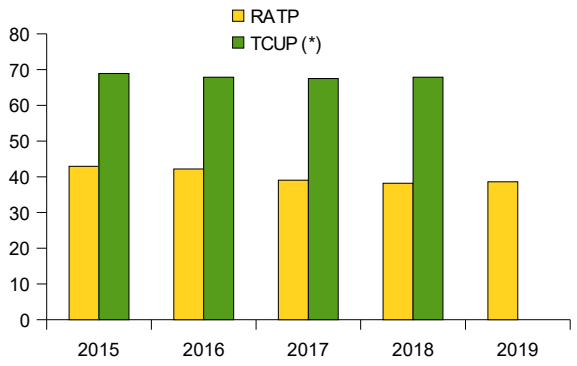
Figure B2.5-1 **Les comptes de l'Épic RATP**

Niveau en millions d'euros, évolution en %
sauf mention contraire

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019 /2014
Production	**5 328**	**2,0**	**2,9**	**1,4**	**1,4**
Recettes du trafic	*2 509*	*7,4*	*4,1*	*2,1*	*2,3*
Billets	*694*	*6,2*	*3,0*	*-4,8*	*-1,2*
Forfaits Navigo	*1 425*	*9,8*	*3,7*	*7,0*	*4,8*
Cartes Imagin 'R	*203*	*4,8*	*4,2*	*4,6*	*5,0*
Autres titres	*186*	*-1,0*	*11,5*	*-7,3*	*-2,9*
Concours de fonctionnement	*2 057*	*-5,6*	*0,7*	*2,5*	*-0,2*
Autres produits	*762*	*8,0*	*4,7*	*-3,7*	*3,4*
Consommations intermédiaires	1 673	2,9	24,2	19,1	11,0
Valeur ajoutée brute (VAb)	**3 655**	**1,8**	**-3,2**	**-5,1**	**-1,7**
Impôts, taxes et versements assimilés	313	-3,2	-1,4	4,4	6,8
Charges de personnel	2 671	2,1	2,8	0,4	0,9
Divers	-396	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 067	3,0	2,3	-6,4	-2,3
Taux de marge (EBE/VAb) en %	*29,2*	*0,3 pt*	*1,6 pt*	*-0,4 pt*	*-0,2 pt*
Dotations aux amortissements	700	2,0	4,9	2,2	2,3
Autres charges d'exploitation	30	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Résultat d'exploitation	**337**	**10,6**	**-1,4**	**-24,4**	**-9,5**
Résultat financier	-124	-4,3	-14,6	-4,5	-9,1
Résultat courant	213	20,2	5,3	-32,6	-9,7
Résultat exceptionnel	-39	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Intéressement des salariés	-49	1,8	2,5	-6,8	0,2
Impôts sur les bénéfices	7	-37,3	48,9	-6,0	
Résultat comptable	**132**	**42,8**	**16,4**	**-46,9**	**-15,8**
Capacité d'autofinancement	**902**	**3,9**	**5,7**	**-6,2**	**-1,2**

n. s. : non significatif.
***Source** : RATP*

Figure B2.5-2 **Part des subventions d'exploitation dans la production**
En %



(*) Données TCU de province (TCUP) non disponibles en 2019.
***Sources** : RATP ; Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP) ; estimations SDES*

Suite à une forte hausse des consommations intermédiaires (+ 19,1 %), la valeur ajoutée brute (VAb) décroît pour la deuxième année consécutive (- 5,1 %), pour atteindre 3 655 millions d'euros en 2019. Les charges de personnel sont maîtrisées (+ 0,4 %) tandis que les impôts indirects augmentent (+ 4,4 %). La forte baisse de la valeur ajoutée brute se répercute sur l'excédent brut d'exploitation (EBE) qui s'établit à 1 067 millions d'euros (- 6,4 % par rapport à 2018).

Selon la RATP, l'impact de la grève sur l'EBE serait d'environ - 150 millions d'euros. Hors effet grève, l'EBE aurait augmenté d'environ 77 millions d'euros.

LE DÉFICIT FINANCIER DE LA RATP SE RÉSORBE LENTEMENT

Les charges financières diminuent plus vite que les produits financiers, permettant au résultat financier de se résorber un peu pour s'établir à - 124 millions d'euros (contre - 130 millions d'euros en 2018). Cependant le déficit exceptionnel se creuse, passant de - 24 millions d'euros à - 39 millions d'euros suite principalement à une hausse des réformes d'actifs. Cela se répercute sur la capacité d'autofinancement qui passe de 961 millions d'euros à 902 millions d'euros entre 2018 et 2019. Quant au bénéfice, il diminue de près de la moitié (- 46,9 %) pour atteindre 132 millions d'euros.

L'INVESTISSEMENT DE LA RATP AUGMENTE NETTEMENT EN 2019

Les investissements réalisés par la RATP en 2019 croissent nettement (+ 9,1 %) pour s'établir à 1 728 millions d'euros. Suite aux reculs de 2016 et 2017, les investissements n'ont augmenté que de 1,6 % en moyenne annuelle sur la période 2014-2019.

Environ 606 millions d'euros (- 2,1 % par rapport à 2018) sont investis pour accroître la capacité de transport dont 561 millions d'euros pour les opérations d'infrastructures financé par le Contrat de Plan État-Région (prolongements de la Ligne 11 vers Rosny-Bois-Perrier, de la ligne 14 vers Mairie de Saint-Ouen, ligne 4 vers Bagneux et la ligne 12 vers Aubervilliers) et 45 millions d'euros pour les matériels roulants.

1 111 millions d'euros (+ 15,7 %) sont consacrés aux investissements de modernisation et d'entretien des infrastructures et des matériels roulants (hors matériel roulant lié à des opérations d'augmentation de l'offre) : 901 millions d'euros de dépenses liées à la modernisation et l'entretien (dont les investissements dédiés aux systèmes de transports et aux infrastructures) et 211 millions d'euros de dépenses liées aux matériels roulants (hausse de 61 millions d'euros par rapport à 2018).

Figure B2.5-3 **Investissements de l'Épic RATP**

Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019 /2014
Capacité d'autofinancement	902	3,9	5,7	-6,2	-1,2
Aides à l'investissement	757	-10,4	-5,9	10,8	4,0
Investissements réalisés	1 728	-12,5	1,5	9,1	1,6
Matériel roulant	*256*	*-51,3*	*-1,9*	*5,5*	*-18,2*
Croissance de la capacité de transport	*45*	*-36,3*	*-30,4*	*-51,7*	*-23,7*
Modernisation et entretien	*211*	*-61,7*	*31,0*	*40,6*	*-16,7*
Infrastructures	*1 462*	*2,7*	*1,8*	*9,3*	*10,7*
Contrat de Plan État Région ÎdF	*561*	*5,6*	*-6,8*	*6,6*	*13,6*
Modernisation et entretien	*901*	*0,7*	*8,4*	*11,1*	*9,0*
Autres (1)	*11*	-	-	-	-
Besoins de financement total (2)	66	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Endettement en fin d'année	5 135	-4,1	-1,8	1,3	0,5

(1) Investissements hors programme et hors périmètre du Stif-Île-de-France Mobilités.
(2) Besoin de financement lié aux investissements, au besoin en fonds de roulement et aux autres emplois.
***Source** : RATP*

Figure B2.5-4 **Comptes des entreprises de transport collectif urbain de province (TCUP)**

Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau	Évolutions annuelles	
	2018 (p)	2017	2018 (p)
Total des produits	**5 016**	**1,5**	**3,9**
dont produits du trafic hors compensations tarifaires	*1 428*	*4,2*	*4,0*
dont compensations tarifaires	*79*	*-8,5*	*-6,6*
dont autres subventions d'exploitation	*3 325*	*1,2*	*4,8*
Total des charges	**5 016**	**1,5**	**3,9**
dont achats	*550*	*6,2*	*13,9*
dont charges de personnel	*2 567*	*0,3*	*2,3*

Données estimées à « champ constant » (réseaux ayant répondu à l'enquête annuelle en 2016, 2017 et 2018)
***Sources** : Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP) ; estimations SDES*

TCU hors Île-de-France

LES RECETTES DU TRAFIC EN AUGMENTATION

D'après les chiffres provisoires de l'enquête conjoncture de l'UTP, les recettes de trafic des transports collectifs urbains de province (TCUP) augmenteraient de 2,9 % en 2019 : la production kilométrique (nombre de kilomètres produits) serait en hausse de 0,7 % et le « trafic » (nombre de voyages) progresserait de 2,4 %. La production et les recettes augmentent dans tous les réseaux (grandes agglomérations, agglomérations de taille moyenne, petites agglomérations) mais dans une mesure moindre pour les grandes agglomérations. Concernant le trafic, la hausse est aussi effective sauf dans les petites agglomérations.

D'après les dernières données disponibles pour les TCU de province, les produits d'exploitation ont augmenté (+ 3,9 %) en 2018. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation des autres subventions d'exploitation (+ 4,8 %) qui pesaient pour 97,7 % des subventions d'exploitation (les compensations tarifaires représentant les 2,3 % restants). L'ensemble des subventions d'exploitation représentaient 67,9 % des produits en 2018 soit 0,4 point de plus que l'année précédente. Les charges de personnel, qui constituent le premier poste de charges de fonctionnement des exploitants, ont augmenté en 2018 (+ 2,3 %).

Les contributions publiques dans les comptes des entreprises

Les contributions publiques interviennent à trois niveaux dans les comptes d'exploitation des entreprises de transports publics :

- en compensations tarifaires ; elles sont alors assimilées à des produits du trafic par les entreprises, même si elles sont isolées dans les tableaux ci-dessus ;
- en subventions d'exploitation stricto sensu, principalement en provenance de l'autorité organisatrice ;
- enfin, en subventions d'équilibre qui, du fait de leur régularité et de leur importance, bien qu'elles soient théoriquement classées en « produits exceptionnels », ont été ici ajoutées aux subventions d'exploitation pour mieux éclairer la réalité économique du transport urbain.

Par ailleurs, il existe des contributions publiques directement versées aux ménages (remboursement de titres de transport scolaire) qui ne sont pas retracées ici.

B2.6 Entreprises de transport ferroviaire

Les entreprises du secteur ferroviaire (voyageurs et fret) réalisent 17,8 % de la valeur ajoutée brute des entreprises de transport. Le secteur ferroviaire reste dominé par la SNCF qui assure la quasi-totalité du transport de voyageurs et près de 53 % du transport de marchandises en tonnes-kilomètres, hors filiales. Jusqu'au 31 décembre 2019, SNCF Mobilités était l'un des trois établissements publics à caractère industriel et commercial (Épic) composant le groupe SNCF. Après une baisse de l'activité en 2018 liée aux grèves perlées du deuxième trimestre, les comptes de 2019 rebondissent malgré les grèves de fin d'année, l'excédent brut d'exploitation de SNCF Mobilités augmente ainsi de 59,8 % après une baisse de 43,9 % en 2018. Depuis le 1er janvier 2020, les Épic ont disparu au profit de 5 sociétés dont SNCF Voyageurs, qui rassemble l'ensemble des entreprises ferroviaires du groupe dédiées au transport de voyageurs et SNCF Fret, opérateur national de transport ferroviaire de marchandises.

LES COMPTES DU SECTEUR EN 2018

Pour le transport de fret, l'ouverture à la concurrence du fret en France est effective depuis le 31 mars 2006. Outre la présence d'opérateurs tels qu'Euro Cargo Rail (filiale de la DB Schenker Rail), Europorte (groupe Eurotunnel) et Colas Rail, on compte une vingtaine d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP).
Pour le transport de voyageurs, l'ouverture du marché concerne actuellement quasi exclusivement le transport international de voyageurs, avec possibilité de cabotage (hormis Thello pour le TER depuis janvier 2018). SNCF est actionnaire des principales sociétés qui assurent le transport international de voyageurs en France ; elles ne sont pas de droit français sauf Lyria. Thello propose des services aux voyageurs vers l'Italie. En Corse, le transport ferroviaire est effectué par la société Chemins de fer de la Corse, dont SNCF Mobilités est actionnaire.
Le quatrième paquet ferroviaire européen, adopté en décembre 2016, rend obligatoire l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, à partir du 3 décembre 2019 pour les services conventionnés (TER et TET) et à partir du 14 décembre 2020 pour les services non conventionnés (TAGV). La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire précise les modalités d'application pour la France.
Les comptes du secteur ferroviaire concernent les entreprises (cf. encadré méthodologique de la fiche B2.1). de transport de fret et les entreprises de transport de voyageurs. La production progresse de 1,6 % en 2018. Les consommations intermédiaires augmentent de 9,1 % et la valeur ajoutée brute baisse de 5,1 %. Les charges de personnel diminuent de 1,6 %. L'ensemble du secteur présente un excédent brut d'exploitation en baisse de 27,3 % en 2018.

Figure B2.6-1 **Comptes des entreprises ferroviaires**
Niveau en millions d'euros, taux et évolutions annuelles en %, évolution du taux de marge en points

	Niveau	Évolutions annuelles	
	2018 (p)	2017	2018 (p)
Chiffre d'affaires	24 689	2,3	0,3
Production	30 739	3,7	1,6
Consommations intermédiaires	15 506	9,4	9,1
Valeur ajoutée brute (VAb)	15 233	-0,8	-5,1
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	730	-51,8	32,6
Charges de personnel	12 380	-1,1	-1,6
Excédent brut d'exploitation (EBE)	2 123	26,1	-27,3
Taux de marge = EBE/VAb	*13,9 %*	*3,9 pts*	*-4,2 pts*
Charges financières	3 589	13,9	14,9
Capacité d'autofinancement	640	54,8	-61,5
Bénéfice (+) ou perte (-)	-654	17,4	n. s.
Emprunts, dettes assimilés	65 605	7,6	1,4
Investissements corporels hors apports	8 165	1,0	2,4
Nombre d'entreprises (en unités)	30	20,0	-23,1

Champ : codes NAF 49.1 ; 49.2.
n. s. : non significatif.
(p) : provisoire.
***Source :** estimations SDES d'après Insee-Ésane*

Comptes de l'ensemble du secteur

Les chiffres du secteur sont présentés dans la fiche B2.1. Le dispositif Ésane ne permet pas de rapprocher les comptes de l'ensemble du secteur de ceux de la SNCF, en raison notamment de différences de définitions comptables, et surtout du fait que certaines des entreprises opérant en France dans le secteur sont non résidentes et ne sont donc pas intégrées au dispositif Ésane des entreprises françaises.

Entre 2015 et 2019, le Groupe SNCF est organisé en trois Épic : SNCF (Épic tête de groupe), SNCF Réseau (fiche B3.4) et SNCF Mobilités. SNCF Mobilités assure toutes les activités de transport ferroviaire de voyageurs et de fret même si son périmètre d'activité ne se limite pas à des activités ferroviaires. La partie Voyageurs de SNCF Mobilités rassemble les activités essentiellement ferroviaires : transport en Île-de-France, transport public régional et interrégional, transport grande vitesse en France et en Europe et gestion et développement des gares. SNCF Logistics (transport et logistique de marchandises au niveau mondial) et Keolis (transports publics en France et dans quinze autres pays dans le monde) réalisent du transport ferroviaire et du transport routier. Les comptes présentés dans cette fiche concernent l'Épic SNCF Mobilités. Il n'y a pas de fiche consacrée à SNCF Logistics qui a, en 2019, un chiffre d'affaires de 10 milliards d'euros.

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

LES COMPTES DE SNCF MOBILITÉS

L'activité de SNCF Mobilités est peu impactée en 2019 par les mouvements sociaux qui ont débuté en fin d'année alors qu'elle avait été fortement affectée en 2018 par les grèves du deuxième trimestre. En 2019, les produits du trafic (hors commandes publiques de l'État) voyageurs sont en hausse de 4,8 %. Ils augmentent de 5,4 % pour les grandes lignes et de 9,6 % pour les TER, tandis qu'ils diminuent de 4,8 % pour les Intercités.

Figure B2.6-2 **Comptes de SNCF Mobilités**
Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles		
	2019	2017	2018	2019
Production	**17 928**	**3,3**	**-1,7**	**5,4**
dont : Produits du trafic (1)	*8 773*	*6,5*	*-6,0*	*4,4*
Prestations de service pour les AOT et Île-de-France Mobilités et compensations tarifaires	5 778	0,7	-0,2	6,0
Consommations intermédiaires	**10 353**	**3,7**	**1,3**	**5,0**
dont : Redevance infrastructure	*3 937*	*5,3*	*-0,4*	*2,8*
Valeur ajoutée	**7 318**	**-0,7**	**-6,0**	**6,6**
Rémunérations	5 239	-2,0	-3,5	-0,5
Excédent brut d'exploitation	**1 256**	**40,0**	**-43,9**	**59,8**
Résultat net	**584**	**46,8**	**493,4**	**-83,3**

(1) produits du trafic figurant au tableau B2.6-3 plus fret, commandes publiques de l'État et compensation tarifaires régionales ; ns : non significatif.
***Source** : SNCF Mobilités*

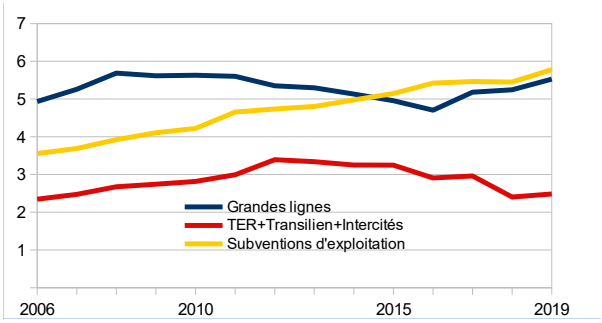
Figure B2.6-3 **Produits du trafic à la SNCF**
Évolutions annuelles en %

	Produits du trafic*			Volumes transportés			Produit moyen		
	en millions d'euros			en milliards voy-km			en c€/voy-km		
	Niveau	évolutions		Niveau	évolutions		Niveau	évolutions	
	2019	2019	2019/ 2014	2019	2019	2019/ 2014	2019	2019	2019/ 2014
Voyageurs	**8 011**	**4,8**	**-0,9**	**91**	**5,3**	**2,5**	**8,8**	**-0,5**	**-3,3**
Grandes lignes	5 526	5,4	1,5	57	5,8	3,8	9,6	-0,4	-2,2
TER	1 203	9,6	-4,8	15	10,6	2,2	7,9	-0,8	-6,9
Île-de-France	865	-0,2	-3,1	14	1,7	2,6	6,2	-1,9	-5,5
Intercités	416	-4,8	-9,9	5	-4,1	-7,3	8,3	-0,7	-2,8

** y compris compensations tarifaires.*
c€ : centime d'euro.

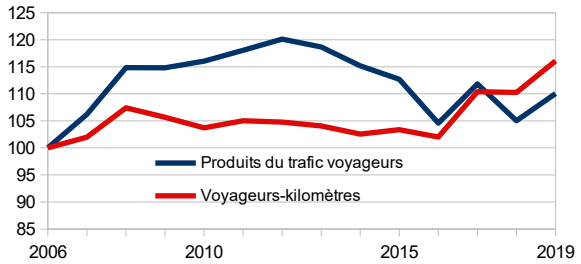
***Source** : SNCF Mobilités*

Figure B2.6-4 **Évolution de la production de SNCF Mobilités par produit**
Niveau en milliards d'euros



***Source** : estimations SDES d'après SNCF Mobilités*

Figure B2.6-5 **Évolution de la production de transport de SNCF Mobilités**
En indice base 100 en 2006



***Source** : estimations SDES d'après SNCF Mobilités*

B2.7 Entreprises de transport fluvial

La production des entreprises françaises de transport fluvial a poursuivi sa progression en 2018 (+ 5,9 %). Avec un montant de 748 millions d'euros, elle représente 0,3 % de celle des entreprises françaises de transport. Le constat est identique pour l'excédent brut d'exploitation (EBE) qui a augmenté en 2018 (+ 7,7 %) après être resté stable en 2017. En revanche les investissements corporels se sont fortement repliés en 2018 (- 11,6 %).
En 2019, le volume de la production des transports fluviaux, mesuré par l'indice d'activité des services de transport (IAST), augmente sensiblement dans le fret fluvial (+ 10,1 %) après cinq années de baisse. Concomitamment, les prix des prestations des services baissent légèrement (- 0,2 %). Selon la comptabilité nationale, la production de la branche correspondante croît nettement en valeur (+ 11,2 %, *cf.* fiche A2).

PRODUCTION EN HAUSSE EN 2018

En 2018, le secteur des transports fluviaux comptait 935 entreprises, dont 261 dans les transports fluviaux de passagers. Le transport fluvial de passagers recouvre essentiellement les activités de croisière et les activités de plaisance avec équipage. Les effectifs salariés du secteur « passagers » sont supérieurs à ceux du fret (2 697 salariés en équivalent temps plein contre 1 455 dans le fret). Le fret fluvial compte trois fois plus de non-salariés que le secteur « passagers ».

Figure B2.7-1 **Comptes des entreprises de transport fluviaux (50.30Z, 50.40Z)**
Niveau en millions d'euros, évolution en %, différence de taux en points

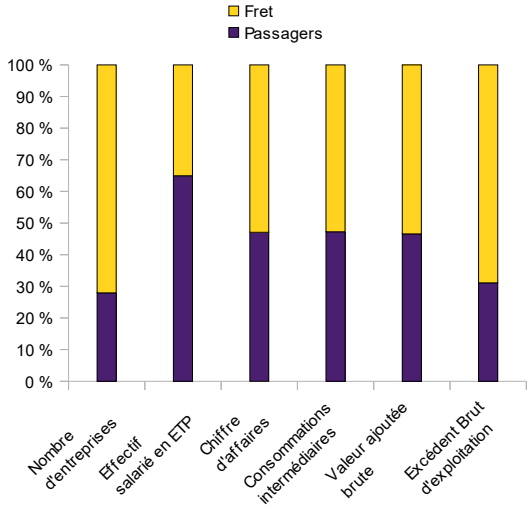
	Niveau	Évolutions annuelles	
	2018 (p)	2017	2018 (p)
Chiffre d'affaires	751	3,8	6,5
Production	748	4,1	5,9
Consommations intermédiaires	441	5,4	5,1
Valeur ajoutée brute (VAb)	306	2,1	7,2
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	11	-1,6	-0,4
Charges de personnel	194	3,3	7,5
Excédent brut d'exploitation (EBE)	102	0,0	7,7
Taux de marge = EBE/VAb	*33,1 %*	*-0,6 pt*	*0,1 pt*
Charges financières	15	21,6	-22,3
Capacité d'autofinancement	96	11,9	7,5
Bénéfice (+) ou perte (-)	59	127,3	-26,9
Emprunts, dettes assimilés	527	39,0	-0,2
Investissements corporels hors apports	87	8,3	-11,6
Nombre d'entreprises (en unités)	935	-3,4	-1,1

(p) : provisoire
***Sources** : estimations SDES d'après Insee-Ésane*

La production a augmenté en 2018 (+ 5,9 %) poursuivant la tendance de 2017 (+ 4,1 %). La hausse est effective à la fois chez les « passagers » (+ 7,8 %) et dans le fret (+ 4,3 %). Même si les consommations intermédiaires (CI) ont continué d'augmenter (+ 5,1 %) dans les deux secteurs, la valeur ajoutée brute (VAb) a crû de 7,2 % pour atteindre 306 millions d'euros en 2018. Les charges de personnel ont augmenté de manière similaire (+ 7,5 %) pour s'établir à 194 millions d'euros, les deux secteurs contribuant à cette croissance.

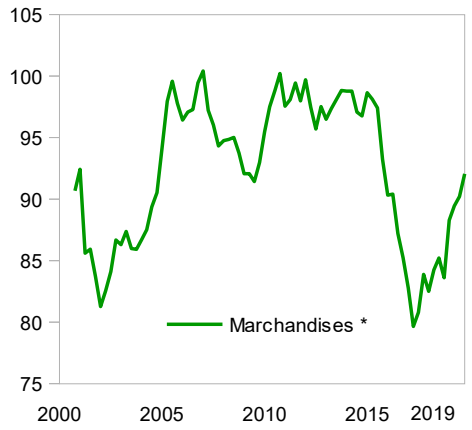
Ainsi l'excédent brut d'exploitation (EBE) s'est amélioré (+ 7,7 %) après une année 2017 stable. Le taux de marge (EBE / VAb) est très légèrement remonté en 2018 (+ 0,1 point) pour s'élever à 33,1 % après une diminution en 2017 (- 0,6 point). La progression de l'EBE associée à la diminution des charges financières a permis une augmentation de 7,5 % de la capacité d'autofinancement (CAF). Cependant cette hausse de la capacité d'autofinancement n'a pas été favorable aux nouveaux investissements corporels hors apports puisqu'ils ont diminué (- 11,6 % soit - 11,4 millions d'euros) pour atteindre 87 millions d'euros en 2018. Une forte baisse des produits exceptionnels sur opération en capital a impacté défavorablement le bénéfice (- 26,9 %).

Figure B2.7-2 **Indicateurs économiques du transport fluvial selon le type d'activité en 2018**
En %



ETP : équivalent temps plein
***Source** : estimations SDES d'après Insee-Ésane*

Figure B2.7-3 **Indice d'activité des services de transport de (IAST) fluvial de marchandises**
En indice base 100 au 1er trimestre 2010



*Marchandises * : série lissée (moyenne mobile géométrique sur quatre trimestres)*
***Source** : SDES*

EN 2019, LE VOLUME D'ACTIVITÉ DANS LE FRET POUR LE PAVILLON FRANÇAIS AUGMENTE NETTEMENT

À l'image du transport fluvial de marchandises en tonnes-kilomètres qui progresse nettement en 2019 (+ 9,8 %, *cf.* fiche E4), l'activité, évaluée par l'indice d'activité des services de transports (IAST) fluviaux intérieurs (hors transit) augmente fortement en moyenne annuelle en 2019 (+ 10,1 %).

TRÈS LÉGÈRE BAISSE DES PRIX DES PRESTATIONS EN 2019

L'indice général (national et international) des prix du transport fluvial de fret diminue très légèrement en 2019 (- 0,2 % qui se décompose en + 1,6 % pour le transport national mais - 3,1 % pour l'international). Sur la période 2014-2019 l'indice global diminue faiblement en moyenne annuelle (- 0,6 %).

HAUSSE DE LA CAPACITÉ DE LA FLOTTE FLUVIALE FRANÇAISE

En 2019, la flotte fluviale française, composée de 1 042 bateaux porteurs français (automoteurs et barges), augmente d'une unité. Sa capacité, qui s'élève à 1,092 million de tonnes de port en lourd (tpl), progresse de 0,9 % contrairement à la tendance baissière de la période 2014-2019 (- 1,4 % en moyenne annuelle). Cette hausse est portée par le transport de marchandises générales car celui des marchandises liquides poursuit sa baisse. La capacité moyenne par bateau progresse en 2019 (+ 0,7 %) pour atteindre 1 048 tonnes.

Figure B2.7-4 **Flotte fluviale française au 31 décembre**

Niveau en unité, évolution annuelle en %

unités	Niveau 2019	Évolutions annuelles 2017	2018	2019	2019/ 2014
Marchandises générales	**996**	**-0,1**	**-4,2**	**0,3**	**-3,1**
automoteurs	679	1,1	-6,7	-0,3	-3,7
barges et chalands	317	-2,9	2,0	1,6	-1,6
Marchandises liquides	**46**	**-2,0**	**-4,0**	**-4,2**	**-7,2**
automoteurs citernes	21	0,0	4,5	-8,7	-7,5
barges citernes	25	-3,4	-10,7	0,0	-7,0
Total	**1 042**	**-0,2**	**-4,1**	**0,1**	**-3,3**

***Source** :VNF*

Niveau en milliers de tonnes de port en lourd, évolution annuelle en %

capacité (milliers de tpl)	Niveau 2019	Évolutions annuelles 2017	2018	2019	2019/ 2014
Marchandises générales	**1 003**	**2,0**	**-2,7**	**1,2**	**-1,1**
automoteurs	593	5,7	-5,9	1,6	-1,0
barges et chalands	410	-3,2	2,3	0,5	-1,1
Marchandises liquides	**89**	**0,2**	**-7,9**	**-1,9**	**-4,5**
automoteurs citernes	46	4,2	1,3	-5,3	-1,7
barges citernes	43	-3,3	-16,6	2,1	-7,1
Total	**1 092**	**1,9**	**-3,2**	**0,9**	**-1,4**

***Source** :VNF*

Pour 2019, les informations disponibles sur la production des entreprises sont l'IAST, les prix et la flotte fluviale. Aucun modèle fiable ne permet de disposer de données avancées pour les comptes des entreprises du fluvial. En effet, les données sur les comptes détaillés des entreprises (valeur ajoutée brute, excédent brut d'exploitation, etc.) sont trop parcellaires, et le nombre d'entreprises trop faible pour pouvoir mettre en place un modèle de projection et d'indicateurs.

B2.8 Entreprises de transport maritime

Le transport maritime est une activité dont le cadre est largement international. Les entreprises de transport maritime françaises peuvent en effet exercer une partie seulement de leur activité en France et, inversement, de nombreuses compagnies étrangères interviennent en France. En 2018, la production des 762 entreprises françaises de transport maritime (fret et passagers) représente 8,7 % de la production des entreprises françaises de transport. Une partie importante de la production est assurée par un seul acteur. La production a nettement augmenté en 2018 (+ 12,1 %) après la forte hausse de l'année précédente. En 2019, selon les indices d'activité des services de transport (IAST) maritime, le transport de passagers diminuerait (- 6,2 %).

EN 2018, LA VALEUR AJOUTÉE BRUTE S'EST DÉGRADÉE

À 19,1 milliards d'euros en 2018, la production du secteur des entreprises de transport maritime a continué de progresser (+ 12,1 %) après la forte hausse de 2017 : le secteur du fret qui représente 93 % de la production du transport maritime, a enregistré une hausse de 12,0 % et le secteur « passagers » une croissance de 13,5 %. Les consommations intermédiaires (CI) ont fortement augmenté en 2018 : le fret est le principal responsable de cette hausse (+ 2,6 milliards d'euros) mais le transport de passagers y contribue aussi. La progression des consommations intermédiaires nettement supérieure à celle de la production, a engendré une baisse importante de la valeur ajoutée brute (VAb) du secteur qui est passé de 1,6 milliard d'euros en 2017 à 868 millions d'euros en 2018.

Figure B2.8-1 **Comptes des entreprises de transport maritime (50.10Z, 50.20Z)**
Niveau en millions d'euros, évolution en %, différence de taux en points

	Niveau	Évolutions annuelles	
	2018 (p)	2017	2018 (p)
Chiffre d'affaires	19 975	28,2	11,8
Production	19 107	26,8	12,1
Consommations intermédiaires	18 239	20,3	17,9
Valeur ajoutée brute (VAb)	868	199,4	-44,8
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	7	-58,4	92,0
Charges de personnel	1 020	-2,4	7,4
Excédent brut d'exploitation (EBE)	-159	-209,7	-125,8
Taux de marge = EBE/VAb	*-18,4 %*	*n. s.*	*n. s.*
Charges financières	1 805	18,3	-22,7
Capacité d'autofinancement	377	-293,4	-66,1
Bénéfice (+) ou perte (-)	-290	n. s.	n. s.
Emprunts, dettes assimilés	9 487	-3,9	9,8
Investissements corporels hors apports	675	111,5	-19,2
Nombre d'entreprises (en unités)	762	-1,1	8,5

(p) : provisoire. ; n. s. : non significatif ;
Champ : entreprises de France métropolitaine et des Dom,
***Source** : estimations SDES d'après Insee-Ésane*

Les charges de personnel ont augmenté en 2018 (+ 7,4 %) pour atteindre 1 020 millions d'euros. Avec la dégradation de la valeur ajoutée brute associée à la hausse des charges de personnel, l'excédent brut d'exploitation redevient, comme en 2016, négatif (- 159 millions d'euros en 2018). Avec des résultats financier et exceptionnel qui se sont dégradés (en particulier forte réduction des produits financiers), le secteur voit sa capacité d'autofinancement se contracter des deux tiers pour atteindre 377 millions d'euros et son bénéfice redevenir négatif, comme en 2016, passant de 583 millions d'euros en 2017 à - 290 millions d'euros en 2018. Cette détérioration des comptes a impacté défavorablement les investissements corporels bruts hors apports qui ont diminué : 836 millions d'euros en 2017 puis 675 millions d'euros en 2018.

EN 2019, ACTIVITÉ EN BAISSE POUR LES « PASSAGERS » ET EN HAUSSE POUR CMA-CGM

En 2019, l'indice d'activité des services de transport (IAST) maritime pour les passagers diminue fortement (- 6,2 %). L'activité internationale du groupe CMA-CGM, quatrième opérateur mondial (en nombre de conteneurs

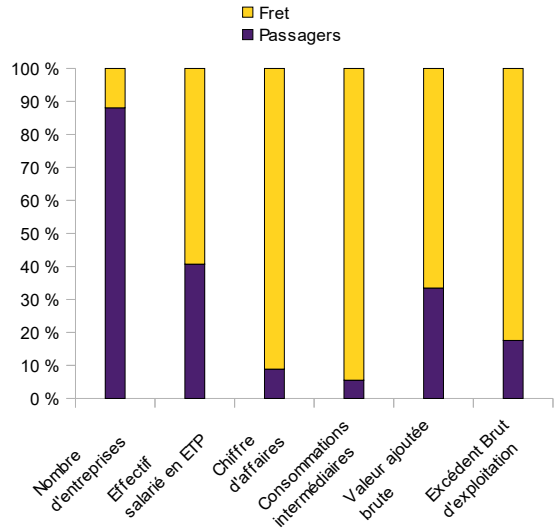
transportés) de ligne régulière conteneurisée qui emploie 110 000 salariés dont 4 500 en France (2 400 pour le siège social à Marseille), augmente nettement en 2019 : + 29 % pour le chiffre d'affaires consolidé qui atteint 30,3 milliards de dollars, porté par l'acquisition de CEVA Logistics finalisée en avril. Hors CEVA, le chiffre d'affaires se contracte légèrement (- 0,8 %). Ceci impacte favorablement la trésorerie courante qui s'élève à 3,8 milliards de dollars (trois fois supérieur à celui de 2018). En revanche le résultat net consolidé devient négatif (- 229 millions de dollars) après deux années où il était positif.

Dans le secteur « passagers », Bretagne Angleterre Irlande SA (enseigne Brittany-Ferries) détenue majoritairement par la coopérative agricole Sica de Saint-Pol-de-Léon (Finistère), dessert les Îles britanniques et l'Espagne. Sur la Manche, DFDS Seaways France, filiale du groupe danois DFDS Seaways, exploite les lignes ferry transmanche Douvres-Dunkerque, Douvres-Calais, et Newhaven-Dieppe. En activité annexe, cette société transporte aussi des marchandises. Du côté de la Méditerranée les liaisons maritimes entre le continent et la Corse sont assurées par Corsica Linea et Corsica Ferries (premier opérateur de ferries vers la Corse).

En 2019, l'indice d'activité des services auxiliaires de transport maritime baisse (- 2,9 %).

Figure B2.8-2 **Répartition des indicateurs économiques selon le type d'activité en 2018**

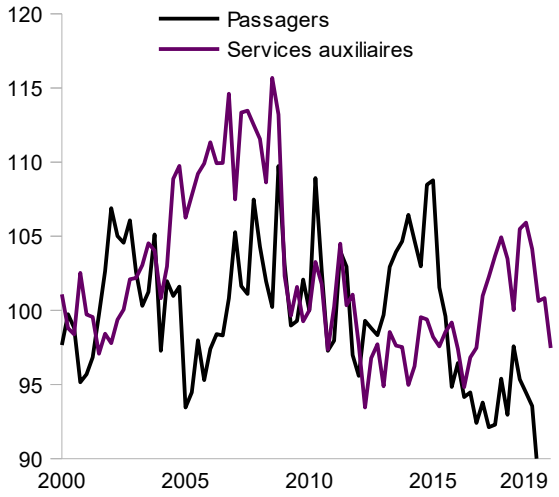
En %



(*) : ETP : équivalent temps plein
***Source** : estimations SDES d'après Insee-Ésane*

Figure B2.8-3 **Indices d'activité des services de transport (IAST) maritime**

En indice base 100 au 1er trimestre 2010



Note : l'IAST n'est pas calculé pour le fret maritime.
Données corrigées des variations saisonnières
***Source** : SDES*

LA FLOTTE MARITIME FRANÇAISE

La flotte de commerce sous pavillon français compte 186 navires dédiés au transport maritime au 31 décembre 2019. Son volume commercial dépasse les 6,0 millions d'unités de jauge brute, en hausse de 4,1 % sur un an. Sa capacité d'emport de 7,0 millions de tonnes de port en lourd (tpl), augmente de 2,8 % sur la même période. L'âge moyen de la flotte française baisse (- 0,4 an) pour atteindre 10,1 ans au 31 décembre 2019.

Au 31 décembre 2019, la flotte de commerce sous pavillon français compte 242 navires dédiés aux services maritimes soit une augmentation de 2,1 % en un an. Par contre le volume commercial régresse (- 5,6 %) et totalise 386 milliers d'UMS (Universal Measurement System). Cette flotte opère notamment assez largement dans les services offshore aux secteurs pétrolier et gazier.

Figure B2.8-4 **Flotte de commerce dédiée au transport maritime (au 31 décembre)**

Niveaux précisés dans le tableau, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019 / 2014
Nombre de navires dédiés au transport	186	-1,8	3,0	9,4	0,8
Volume commercial *(jauge brute en milliers d'UMS)*	6 007	1,6	0,3	4,1	3,1
Maximum transportable *(milliers de tonnes de port en lourd)*	7 030	-0,6	-0,3	2,8	2,9
Âge moyen *(années)*	10,1 ans	+0,2 an	+0,3 an	-0,4 an	+0,4 an

***Source** : DGITM*

Figure B2.8-5 **Flotte de commerce dédiée aux services maritimes (au 31 décembre)**

Niveaux précisés dans le tableau, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019 / 2014
Nombre de navires dédiés aux services	242	1,3	-2,5	2,1	0,8
Volume commercial *(jauge brute en milliers d'UMS)*	386	-7,7	-1,7	-5,6	-1,0
Âge moyen *(années)*	16,3 ans	+0,3 an	+0,9 an	+0,3 an	0,0 an

***Source** : DGITM*

B2.9 Compagnies aériennes françaises

En transportant 41 % des passagers aériens en France et 31 % du fret, les compagnies aériennes françaises réalisent 8,9 % de la production des entreprises françaises de transport en 2018. Avec 19,7 milliards d'euros, la production des compagnies aériennes a augmenté de 3,8 % en 2018. En 2019, leur activité avec 212 milliards de passagers-kilomètres augmente sensiblement (+ 4,0 %). Cette poursuite de l'activité se retrouve surtout chez le principal contributeur, le groupe Air France (qui inclut les compagnies franchisées).
Le transport aérien est une activité en grande partie internationale et les compagnies françaises ne réalisent qu'une partie du transport aérien international au départ ou à l'arrivée en France. En 2019, le trafic aérien de l'ensemble des compagnies aériennes opérant en France est soutenu, en augmentation de 4,2 % par rapport à 2018. Pour les seules compagnies françaises qui ont transporté 71,9 millions de passagers, il augmente de 1,4 %.
Au sein des compagnies françaises, le groupe Air France domine le secteur en transportant près de 79 % des passagers-kilomètres.

ACTIVITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DE PASSAGERS ENCORE EN HAUSSE EN 2019

L'activité du transport aérien de passagers, mesurée par l'Indice d'activité des services de transport (IAST) aérien de passagers, est encore croissante en 2019 (+ 3,9 %) après les hausses de 2017 et 2018. En revanche l'activité du fret est en baisse en 2019 (- 1,9 %).

En 2018, le secteur des transports aériens de passagers comptait 565 entreprises soit - 2,6 % par rapport à 2017. La production du secteur a progressé (+ 3,8 %) pour s'établir à 19,7 milliards d'euros. Les consommations intermédiaires (CI) ont fortement augmenté (+ 9,5 %) entraînant une baisse sensible de la valeur ajoutée brute (- 7,4 %).

Figure B2.9-1 **Comptes des entreprises de transports aériens de passagers (51.10Z)**
Niveau en millions d'euros, évolution en %, différence de taux en points

	Niveau 2018 (p)	Évolutions annuelles 2017	2018 (p)
Chiffre d'affaires	20 496	2,3	3,9
Production	19 662	1,7	3,8
Consommations intermédiaires	13 752	1,1	9,5
Valeur ajoutée brute (VAb)	5 910	2,9	-7,4
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	128	-8,9	12,5
Charges de personnel	5 328	1,3	1,9
Excédent brut d'exploitation (EBE)	455	13,7	-56,3
Taux de marge = EBE/VAb	*7,7 %*	*1,5 pt*	*-8,6 pts*
Charges financières	344	13,7	-60,5
Capacité d'autofinancement	63	80,8	-90,8
Bénéfice (+) ou perte (-)	-413	n. s.	n. s.
Emprunts, dettes assimilés	3 182	-40,8	0,5
Investissements corporels hors apports	1 580	-16,3	6,3
Nombre d'entreprises (en unités)	565	0,5	-2,6

n. s. : non significatif ; (p) : provisoire.
***Source** : estimations SDES d'après Insee-Ésane*

Des charges de personnel maîtrisées (+ 1,9 %) n'ont pu cependant empêcher une détérioration de l'excédent brut d'exploitation (EBE) qui est passé de 1 041 millions d'euros en 2017 à 455 millions d'euros en 2018. Après deux années de bénéfice, le secteur enregistre une perte en 2018 (- 413 millions d'euros).

AIR FRANCE-KLM, MOTEUR DE L'ACTIVITÉ EN 2019

Pour l'ensemble des compagnies françaises, l'activité est en hausse de 4,0 % pour les passagers-kilomètres et de 1,4 % pour les passagers.
Le secteur aérien français est concentré sur quelques très grandes entreprises, dont le Groupe Air France (le Groupe franco-néerlandais Air France-KLM occupait la septième place mondiale pour les passagers-kilomètres payants en 2017). L'activité du groupe Air France (y compris compagnies franchisées) confirme sa reprise depuis 2017 : elle augmente en 2019 à la fois pour le nombre de passagers-kilomètres (+ 4,6 %) et pour le nombre de passagers (+ 2,3 %). La société mère (respectivement 90 % des passagers-kilomètres et 80 % des passagers du groupe) enregistre des hausses encore plus prononcées (+ 6,6 % pour les passagers-kilomètres

et + 9,1 % pour les passagers). Au sein du groupe, les filiales ont des destins divers. Transavia France, compagnie à bas coûts, continue de fortement se développer en 2019 (+ 9,7 % pour les passagers-km et + 5,5 % pour les passagers) tandis que Air France Hop recule et que Joon cesse ses opérations à compter du 27 juin 2019 et fusionne avec Air France.

La situation des compagnies françaises, hors groupe Air France, est plus mitigée : si l'activité augmente pour les passagers-km (+ 1,7 %), elle recule pour les passagers (- 3,0 %).

Parmi les onze compagnies (hors groupe Air France) qui dépassent le milliard de passagers-kilomètres, le bilan est contrasté. Certaines comme French Bee, ASL Airlines France ou Level (Openskies) enregistrent de fortes progressions : French Bee affiche 664 millions de passagers-kms et 51 milliers de passagers en plus par rapport à 2018. Level enregistre les plus fortes évolutions (+ 130,3 % pour les passagers-km et + 119,1 % pour les passagers. À l'inverse l'activité de XL Airways France ou Aigle Azur décline, ces deux compagnies cessant leur activité à l'automne suite à leurs liquidations judiciaires.

BAISSE DU RÉSULTAT NET CONSOLIDÉ DU GROUPE AIR FRANCE-KLM EN 2019

Le chiffre d'affaires de l'ensemble du groupe Air France-KLM sur l'exercice 2019 est en augmentation (+ 3,7 %) pour atteindre 27,2 milliards d'euros. Néanmoins cette hausse n'empêche pas le groupe d'afficher un résultat d'exploitation courant consolidé en baisse (- 18,8 %) qui s'élève à 1,1 milliard d'euros. Ce recul s'explique en partie par la forte hausse des charges externes (+ 947 millions d'euros) dont les achats de carburant qui ont subi les effets de change et les achats et consommations d'entretien aéronautique. Le résultat des activités opérationnelles diminue suite principalement à l'impact du retrait anticipé et progressif des A380 de la flotte d'Air France d'ici fin 2022 : cette opération est comptabilisée en « autres produits et charges non-courants » pour 126 millions d'euros sur l'exercice 2019. Au final le résultat net du groupe Air France-KLM passe de 422 millions d'euros en 2018 à 293 millions d'euros en 2019.

Figure B2.9-2 **Activités des principales compagnies aériennes françaises en 2019**

Passagers-km en millions,
Passagers en milliers, évolution en %

Compagnies françaises	Passagers-km		Passagers	
	2019	***2019 /2018***	**2019**	***2019 /2018***
Groupe Air France :	*167 200*	*4,6*	*59 610*	*2,3*
AIR FRANCE	150 004	*6,6*	47 549	*9,1*
TRANSAVIA FRANCE	11 928	*9,7*	7 175	*5,5*
AIR FRANCE HOP!	1 787	*-34,1*	3 029	*-34,7*
JOON	3 481	*-36,8*	1 857	*-42,8*
AIR CARAIBES	9 236	*3,0*	1 667	*2,4*
CORSAIR	8 596	*-2,6*	1 225	*-8,7*
AIR AUSTRAL	5 835	*6,5*	1 241	*4,6*
FRENCH BEE	4 276	*18,4*	427	*13,5*
XL AIRWAYS FRANCE	3 565	*-25,2*	495	*-28,5*
AIR TAHITI NUI	3 362	*-7,0*	399	*-8,6*
AIGLE AZUR	2 470	*-20,2*	1 275	*-32,2*
LEVEL (OPENSKIES)	2 384	*130,3*	370	*119,1*
AIRCALIN	1 755	*2,3*	443	*1,6*
AIR CORSICA	1 207	*-0,7*	1 973	*0,7*
ASL AIRLINES FRANCE	1 049	*34,2*	529	*23,6*
Autres Compagnies	*1 134*	*13,9*	*2 246*	*5,0*
Total transporteurs français	**212 069**	***4,0***	**71 901**	***1,4***

Source *: DGAC, formulaires de trafic de la métropole et de l'outre-Mer*

Figure B2.9-3 **Compte de résultat consolidé du groupe Air France-KLM**

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau 2019	Évolution annuelle 2019
Chiffre d'affaires	27 188	3,7
Produits des activités ordinaires	27 189	3,7
BAIIDA *	4 128	-3,8
Résultat d'exploitation courant	1 141	-18,8
Résultat des activités opérationnelles	1 010	-27,5
Résultat avant impôts des entreprises intégrées	346	-45,2
Résultat net des entreprises intégrées	270	-33,7
Résultat net des activités poursuivies	-	-
Résultat net	293	-30,6

** BAIIDA (Bénéfice Avant Intérêts, Impôts, Dépréciation et Amortissement) (en anglais, EBITDA (Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization)) : en excluant du résultat d'exploitation courant la principale ligne n'ayant pas de contrepartie en trésorerie (« Amortissements, dépréciations et provisions »), l'EBITDA correspond à un indicateur reflétant de façon simple le niveau de trésorerie généré par les opérations courantes.*

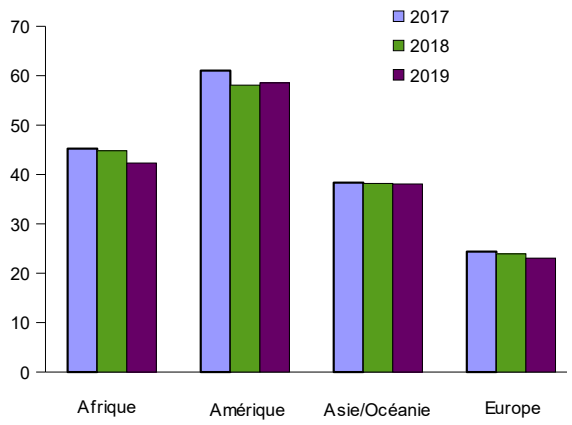
Source *: Air France-KLM*

POURSUITE DU RECUL DE LA PART DES COMPAGNIES FRANÇAISES SUR LES FAISCEAUX ÉTRANGERS

Sur l'ensemble des faisceaux internationaux (à partir de la métropole), la part des compagnies françaises baisse en 2019 (- 0,8 point). Cette part atteint 31,2 % soit son plus bas niveau depuis dix-neuf ans. Ce retrait, entamé depuis 2013, est effectif sur tous les grands faisceaux, de l'Asie/Océanie (- 0,1 point) en passant par l'Afrique (- 2,5 points) et l'Europe (- 0,9 point) sauf en Amérique (+ 0,4 point).

Figure B2.9-4 **Parts de marché des compagnies françaises (sur l'ensemble des compagnies) pour les grands faisceaux depuis la métropole**

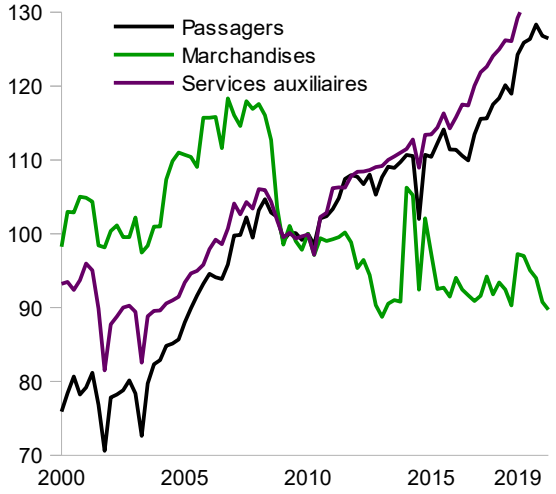
En % des passagers transportés



***Source** : DGAC*

Figure B2.9-5 **Indices d'activité des services de transports aériens**

En indice base 100 au 1er trimestre 2010



Données corrigées des variations saisonnières
***Source** : SDES*

B3.1 Sociétés d'autoroutes concédées

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 10,8 milliards d'euros en 2019 et est en hausse de 3,7 % à un rythme quasi identique au rythme annuel moyen sur la période 2014-2019 (+ 3,6 %). Il est constitué à 97,7 % des recettes des péages. Les investissements augmentent peu (+ 0,6 %) tandis que les emprunts et dettes financières diminuent légèrement (- 1,0 %).

Un contrat de concession autoroutière est un contrat par le biais duquel l'État confie à une société concessionnaire d'autoroute les missions de financer, de concevoir, de construire et d'exploiter un réseau d'autoroutes. Ses ressources sont constituées des recettes des péages et, lorsque c'est nécessaire pour assurer l'équilibre économique de la concession, d'une contribution publique.
Les contrats de concession ont une durée de vie calculée pour que le produit des recettes s'équilibre avec les charges supportées par le concessionnaire durant la vie de la concession. Les ouvrages restent propriété de l'État et les contrats prévoient à leur terme la remise des biens en bon état sans aucune soulte. En début de période, les sociétés concessionnaires recourent à des emprunts et à des capitaux propres apportés par leurs actionnaires pour pouvoir financer les travaux. À partir de la mise en service, les sociétés mobilisent le produit des péages pour couvrir, en premier lieu, les charges d'exploitation de l'autoroute puis, en deuxième lieu, pour rembourser la dette levée et enfin pour commencer à rémunérer le capital.
Ainsi dans un schéma classique, si elles connaissent structurellement une première période déficitaire compte tenu de l'importance des charges financières qui doivent être remboursées, la rémunération versée et le remboursement de l'investissement des actionnaires croissent jusqu'au terme de la concession.
En 2019, pour les sociétés « récentes » (de moins de quinze ans), la charge financière de la dette s'élève à 148 millions d'euros soit 28,1 % de leurs dépenses tandis que ce ratio tombe à seulement 5,7 % pour les sociétés « historiques », qui s'approchent de leur terme. Pour ces dernières, le versement de dividendes représente 26,3 % de leurs dépenses tandis que le budget de l'État et des collectivités locales (impôts directs et indirects, hors TVA) compte pour 25,3 %.

EN 2019, POURSUITE DE LA HAUSSE DU CHIFFRE D'AFFAIRES DES AUTOROUTES

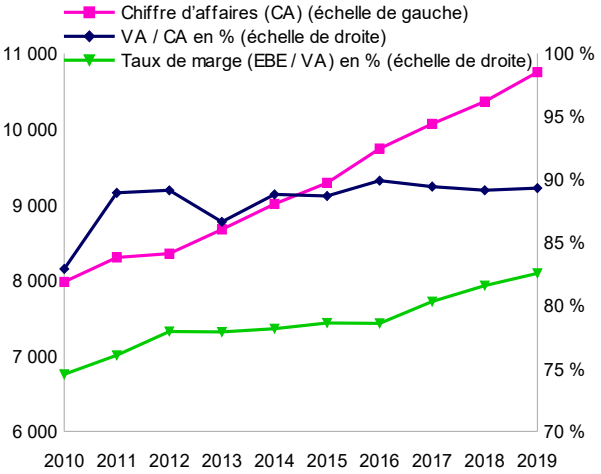
Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 10,8 milliards d'euros (donnée provisoire), en hausse de 3,7 % en 2019. Il est constitué à 97,7 % des recettes des péages qui augmentent en 2019 (+ 3,8 %).

Figure B3.1-1 **Comptes des sociétés d'autoroutes concédées**
Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2019 (p)	Évolutions annuelles 2017	2018	2019	2019 /2014
Effectif salarié	12 103	-0,3	-2,8	-1,7	-2,6
Chiffres d'affaires	10 753	3,4	2,9	3,7	3,6
dont péages	*10 502*	*3,4*	*3,0*	*3,8*	*3,7*
Consommations intermédiaires (CI)	1 163	8,2	7,1	2,1	2,9
≈ "Valeur ajoutée" (= CA - CI)	9 603	2,8	2,6	3,9	3,7
Charges de personnel	825	-1,1	2,0	-2,4	-0,6
Impôts, taxes et versements assimilés	1 088	3,3	0,8	1,2	3,9
EBE	7 927	5,1	4,2	5,2	4,9
Dotations	1 996	6,0	6,4	0,2	0,2
Produits financiers	744	-24,7	32,1	-15,4	4,2
Charges financières	880	-17,2	-13,4	-15,2	-10,9
Capacité d'autofinancement	6 124	-0,4	11,9	8,7	3,4
Investissements	1 393	-10,5	25,8	0,6	5,0
Emprunts et dettes financières au 31/12	33 697	-3,0	-5,7	-1,0	-0,6

Note : (p) provisoire
***Source** : DGITM*

Figure B3.1-2 **Évolution du chiffre d'affaires et des ratios comptables**
Niveau du CA en millions d'euros, taux en %

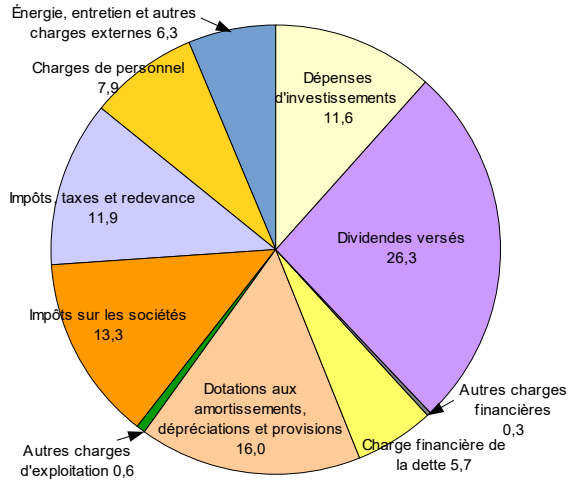


***Source** : DGITM*

Les consommations intermédiaires augmentent de nouveau en 2019 (+ 2,1 %) poursuivant la tendance commencée en 2017. La valeur ajoutée croît pour la onzième année consécutive (+ 3,9 %) à un rythme légèrement supérieur à celui de la période 2014-2019 (+ 3,7 %). La baisse des effectifs salariés (- 1,7 %) en 2019 poursuit la tendance entamée depuis 2007. Les charges de personnel diminuent plus rapidement (- 2,4 %). Les investissements augmentent à peine (+ 0,6 %). Les emprunts et dettes financières au 31 décembre diminuent (- 1,0 %) pour la troisième année consécutive et s'établissent à 33,7 milliards d'euros soit l'équivalent de 3,1 années de chiffre d'affaires.

Figure B3.1-3 **Répartition des dépenses des sociétés concessionnaires historiques**

En %

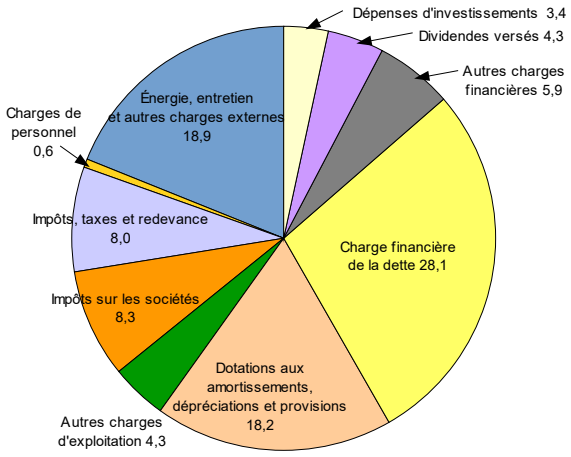


Sociétés historiques : ASF, Escota, Cofiroute, APRR, Area, Sanef, SAPN, ATMB, SFTRF.

***Source** : DGITM*

Figure B3.1-4 **Répartition des dépenses des sociétés concessionnaires récentes**

En %



Sociétés récentes : Alis, Alicorne, Adelac, CEVM, Aliénor, Arcour, Atlandes et Albea.

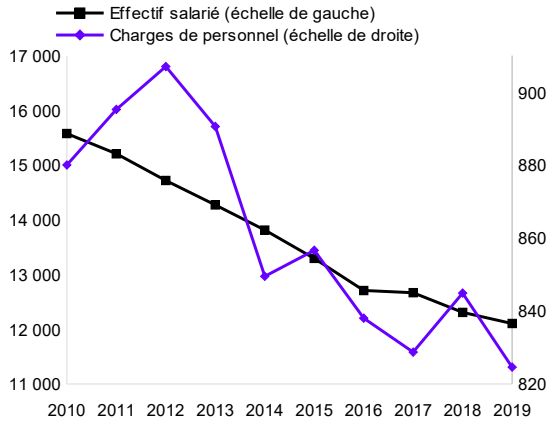
***Source** : DGITM*

2014-2019 : CHIFFRE D'AFFAIRES EN NETTE PROGRESSION ET BAISSE DES EFFECTIFS SALARIÉS

Entre 2014 et 2019, le chiffre d'affaires a crû de 3,6 % en moyenne annuelle.
Les effectifs salariés ont diminué sur la période (- 2,6 %) plus fortement que les charges de personnel (- 0,6 %).

Figure B3.1-5 **Évolution des effectifs salariés et des charges de personnel**

Charges de personnel en millions d'euros, effectif en personnes



(p) : données 2019 provisoires
***Source** : DGITM*

B3.2 Aéroports de Paris

Avec un chiffre d'affaires de 5,9 milliards d'euros en 2018, les services auxiliaires aériens participent à 2,7 % du chiffre d'affaires des entreprises de transport.
Aéroports de Paris (ADP) est la principale entreprise de services auxiliaires aériens et réalise en 2019 un chiffre d'affaires de près de 3,1 milliards d'euros. Chaque année depuis 2001, à l'exception de 2016, l'entreprise affiche une hausse généralisée des soldes intermédiaires de gestion. Les investissements progressent en 2019 (+ 9,9 %) pour atteindre le niveau record de 1 milliard d'euros. La dette financière à moyen et long termes augmente pour la neuvième année en dix ans.

Aéroports de Paris gère trois plate-formes franciliennes (Paris-Charles de Gaulle à Roissy, Paris-Orly et Paris-Le Bourget) et détient et gère dix aérodromes civils : en termes de fréquentation Paris-Charles de Gaulle est le 9e aéroport mondial en 2019 (2e européen derrière London Heathrow) avec 76,2 millions de passagers. Paris-Orly enregistre 31,9 millions de passagers.

LE CHIFFRE D'AFFAIRES D'ADP EN HAUSSE

Le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris est en progression de 3,6 % en 2019 (+ 105 millions d'euros) et s'élève à 3 062 millions d'euros. Cette augmentation s'explique principalement par la hausse des redevances aéronautiques (+ 45 millions d'euros), portée par la croissance du trafic passager départ de 2,5 % et par un effet prix lié à la hausse tarifaire du 1er avril 2019 (+ 1,0 %). Elle s'explique aussi par la hausse du produit des redevances spécialisées des activités aéronautiques (+ 11 millions d'euros) facturées aux compagnies aériennes qui concerne en particulier le produit de la redevance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR) et les revenus liés aux banques d'enregistrement, en lien notamment avec la hausse du trafic. Les activités commerciales s'accroissent également (+ 29 millions d'euros) ainsi que les recettes locatives (+ 12 millions d'euros). Dernier facteur expliquant l'augmentation du chiffre d'affaires : les autres recettes qui croissent de 25 millions d'euros principalement grâce aux travaux réalisés pour la Société du Grand Paris. Cependant cette hausse du chiffre d'affaires est minorée par la baisse des revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire (- 17 millions d'euros) en conséquence du dispositif prévu par la loi de finances pour 2019 et applicable depuis avril 2019 qui laisse à la charge d'Aéroports de Paris 6 % des coûts de sûreté aéroportuaires jusqu'alors couverts intégralement par le produit de la taxe d'aéroport.

Figure B3.2-1 **Les comptes d'Aéroports de Paris**

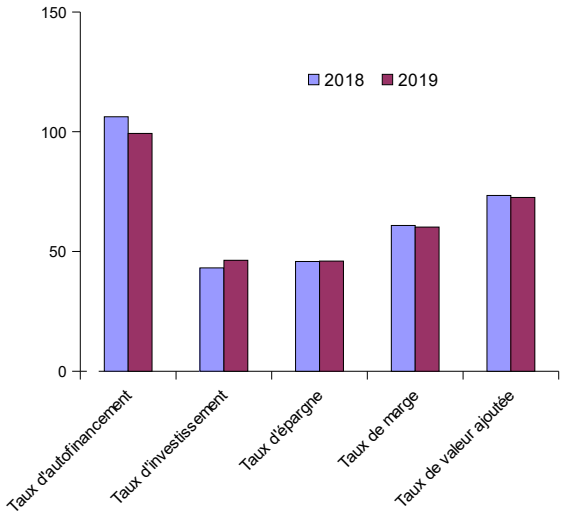
Niveau en millions d'euros. évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019/ 2014
Chiffre d'affaires	**3 062**	**2,8**	**4,9**	**3,6**	**2,1**
Consommations intermédiaires	903	1,7	2,6	5,7	0,3
Valeur ajoutée brute	**2 222**	**3,0**	**6,0**	**2,4**	**2,8**
Charges de personnel	596	0,9	-0,7	1,7	0,2
Impôts, taxes	290	-1,6	7,3	9,4	4,2
Excédent brut d'exploitation	**1 337**	**4,9**	**9,0**	**1,3**	**3,8**
Charges financières	165	5,6	2,6	6,5	5,0
Capacité d'autofinancement (CAF)	**1 022**	**14,8**	**6,5**	**2,7**	**4,9**
Investissements	**1 029**	**3,5**	**16,9**	**9,9**	**21,4**
Dette financière moyen et long termes	**4 940**	**11,8**	**1,9**	**2,4**	**4,1**

***Source** : ADP*

Figure B3.2-2 **Les ratios financiers d'ADP**

En %



***Source** : ADP*

En 2019, les consommations intermédiaires (CI) sont en nette augmentation de 5,7 % et atteignent 903 millions d'euros. Les achats consommés progressent de 33 millions d'euros suite à une hausse des charges relatives aux prestations réalisées pour le compte de la Société du Grand Paris pour 29 millions d'euros. La sous-traitance est en hausse de 18 millions d'euros. L'entretien et réparation augmente de 7 millions d'euros en raison de la maintenance de nouveaux équipements. Cette nette hausse des CI n'empêche pas la valeur ajoutée brute (VAb) de croître de 2,4 % en 2019 (depuis 2001, la VAb a augmenté

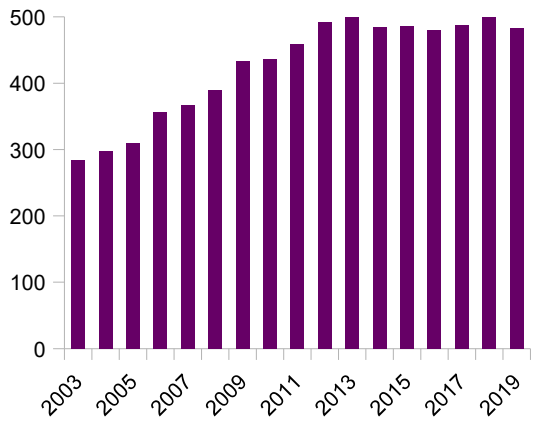
chaque année hormis en 2016) mais du fait de la forte augmentation des consommations intermédiaires, le taux de valeur ajoutée (Vab/CA) diminue nettement (- 0,8 point). Les charges de personnel progressent (+ 1,7 %) suite notamment aux augmentations des salaires et du taux moyen de cotisation. Les impôts et taxes (taxes foncières, contribution économique territoriale - CET) augmentent sensiblement (+ 9,4 %) et impactent défavorablement la progression de l'excédent brut d'exploitation (EBE) de l'entreprise (+ 1,3 %) malgré tout en hausse constante depuis 2003 à l'exception de l'année 2016. L'EBE s'élève à 1,3 milliard d'euros en 2019. Le taux de marge est ainsi en recul (- 0,7 point) mais la capacité d'autofinancement (CAF) affiche une sixième progression annuelle en sept ans (+ 2,7 % en 2019) pour atteindre 1 022 millions d'euros.

POURSUITE DE LA CROISSANCE DES INVESTISSEMENTS D'ADP

La croissance de la capacité d'autofinancement (CAF) permet à ADP de poursuivre ses investissements qui continuent de croître fortement (+ 9,9 %) et s'élèvent à 1 029 millions d'euros en 2019.
Concernant l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, les investissements portent principalement sur la rénovation du terminal 2B et sa jonction avec le terminal 2D, la construction de la jonction de satellites internationaux du terminal 1, l'achat d'équipements d'inspection des bagages de soute au standard 3 lié à la réglementation européenne, la construction d'un trieur bagages en correspondance sous le Hall M du terminal 2E (TBS4), les travaux de réaménagement des accès routiers, la refonte de l'ambiance du hall L du terminal 2E.
Sur l'aéroport de Paris-Orly, les investissements se concentrent sur la rénovation de la piste 3, la fin des travaux de construction de la jonction entre Orly 2 et Orly 4 (ex Orly Ouest et Orly Sud), la mise en conformité réglementaire du tri bagages Est d'Orly 4, les travaux en prévision de la construction de la future gare du Grand Paris, la reprise d'étanchéité et le renforcement du pont n° 2 sous la piste 3, la création d'une nouvelle zone commerciale en zone départ international à Orly 4, la restructuration du Hall E d'Orly 4 (ex-Hall B d'Orly Sud).
Aéroports de Paris finance globalement son programme d'investissements par autofinancement et le cas échéant par un recours à de la dette à moyen et long termes.
À cause principalement de l'augmentation des échéances à long terme (plus de 5 ans), la dette financière à moyen et long termes d'ADP augmente pour la neuvième année (+ 2,4 %) en dix ans et atteint 4,9 milliards d'euros en 2019.
En 2019, ADP verse 366 millions d'euros de dividendes (+ 7,0 % par rapport à 2018), soit 3,70 euros par action.

Figure B3.2-3 **Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire (ex-taxe d'aéroport)**

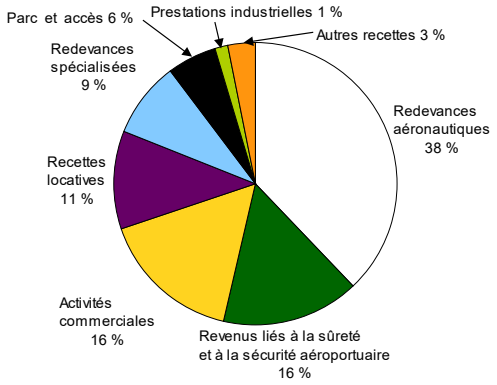
En millions d'euros



***Source** : ADP*

Figure B3.2-4 **Répartition du chiffre d'affaires d'ADP en 2019**

En %



***Source** : ADP*

B3.3 Grands ports sous tutelle de l'État

Après une saison contrastée en 2018, la situation économique des comptes des grands ports sous tutelle de l'État français (cf. encadré) s'améliore en 2019. Les soldes intermédiaires de gestion progressent : la production est en hausse de 3,2 %, la valeur ajoutée brute de 3,0 %. Avec des charges de personnel en augmentation modérée (+ 2,4 %), l'excédent brut d'exploitation s'accroît sensiblement (+ 8,1 %). Néanmoins ces conditions favorables n'empêchent pas une diminution de la capacité d'auto-financement (- 4,7 %). Les investissements faiblissent nettement (- 19,9 %) induisant une baisse de la dette financière (- 9,0 %).

EN 2019, LA PRODUCTION REPART

En 2019, la production des comptes des grands ports sous tutelle de l'État de métropole et d'outre-mer rebondit (+ 3,2 %) après le fléchissement de 2018 et s'établit à 897 millions d'euros (les 4 ports d'outre-mer contribuant pour près d'un sixième). La croissance de la valeur ajoutée brute (+ 3,0 %) est presque comparable à celle de la production malgré la hausse des consommations intermédiaires (+ 3,9 %). Avec des charges de personnel qui augmentent modérément (+ 2,4 %), l'excédent brut d'exploitation (EBE) croît pour la troisième année consécutive (+ 8,1 %) pour atteindre 360 millions d'euros en 2019. En 2019, la capacité d'autofinancement (CAF) est en recul (- 4,7 %) pour la première fois depuis 2017 et s'établit à 263 millions d'euros. Les investissements fléchissent nettement (- 19,9 %) mais contribuent ainsi à la poursuite de l'allègement pour la troisième année consécutive de la dette financière (- 9,0 %).

Figure B3.3-1 **Comptes des grands ports sous tutelle de l'État**
Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolution		
	2019	2017	2018	2019
Production	897	2,4	-3,9	3,2
Consommations intermédiaires	241	0,8	-11,1	3,9
Valeur ajoutée brute	656	3,0	-0,9	3,0
Subventions d'exploitation	105	53,1	16,0	20,7
Charges de personnel	386	1,8	-6,5	2,4
Excédent brut d'exploitation	360	13,8	12,1	8,1
Charges financières	23	-10,0	-18,5	4,5
Capacité d'autofinancement	263	21,7	0,4	-4,7
Investissements	241	-11,9	10,3	-19,9
Dette financière	648	-3,9	-7,4	-9,0

***Source** : DGITM*

Champ retenu pour les grands ports sous tutelle de l'État

13 ports sont retenus

a) 11 grands ports maritimes de l'État : 7 en métropole (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes, Rouen, La Rochelle, Bordeaux) et 4 dans les Dom (Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion) ;

b) 2 grands ports fluviaux de l'État : Port autonome de Paris, Port autonome de Strasbourg.

En particulier sont exclus du champ :

- le grand port de Boulogne Calais, 4e port français en tonnage derrière Marseille, Le Havre et Dunkerque, car il n'est pas sous tutelle de l'État puisqu'il est géré par la Société d'Exploitation des Ports du Détroit (SEPD) dans le cadre d'une délégation de service public confiée par la région des Hauts-de-France, propriétaire du port ;
- le port d'intérêt national de Saint-Pierre-et-Miquelon bien que sous tutelle de l'État.

Grand port maritime (GPM) de l'État

Statut créé lors de la réforme portuaire de 2008 et qui succède à la notion de port autonome. Ce type de port correspond aux plus grands ports français sous tutelle de l'État
(Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de la Transition écologique).

Fusion des ports de l'axe Seine

Le gouvernement a décidé en novembre 2018 de fusionner les ports de Paris, Rouen et Le Havre en un établissement public unique opérationnel pour le 1er janvier 2021.

B3.4 Gestionnaires d'infrastructures ferrées

SNCF Réseau, société qui dépend du groupe SNCF, assure l'ingénierie, l'exploitation y compris commerciale et l'entretien du réseau ferré français. En 2019, les redevances d'infrastructures perçues par SNCF Réseau s'élèvent à 5,8 milliards d'euros. La Société du Grand Paris (SGP) a, quant à elle, la charge de la mise en place du Grand Paris Express. Ses produits de fonctionnement ont augmenté en 2019 (+ 22,4 %).

Jusqu'au 31 décembre 2019, SNCF Réseau était l'un des trois établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC) composant le groupe SNCF, avec SNCF Mobilités et SNCF. Depuis le 1er janvier 2020, les EPIC ont disparu au profit de 5 sociétés dont SNCF Réseau. SNCF Réseau est responsable de la sécurité des lignes et garantit l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients (29 entreprises ferroviaires et 12 entreprises autorisées). Les aides publiques destinées à SNCF Réseau sont décrites dans la fiche A5.2 du rapport. Le chiffre d'affaires de SNCF Réseau, de 6,501 milliards d'euros en 2019, est en hausse de 3,2 % par rapport à l'année précédente.
La grève du dernier semestre 2019 a eu relativement peu d'impact en moyenne sur l'ensemble de l'année pour SNCF Réseau. Les redevances d'infrastructures retrouvent un niveau proche de 2017 après la baisse de 2018 liée aux grèves perlées du deuxième trimestre de la même année. Les redevances d'infrastructures de SNCF Réseau sont ainsi en hausse de 2,9 % en 2019 pour atteindre 5,8 milliards d'euros.
SNCF Réseau a été reclassée en 2018 par l'Insee, en accord avec Eurostat, en Administration Publique (APU). Ce reclassement avait eu mécaniquement un impact sur le déficit et la dette publique notifiés pour les années 2016 à 2018. Fin 2019, la dette à long terme de SNCF Réseau s'élève à 52,3 milliards d'euros, en hausse de 8,4 % par rapport à fin 2018.

Figure B3.4-1 **Les comptes de SNCF Réseau**
Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2 019	**2 017**	**2 018**	**2 019**	**2019/ 2014**
Produits d'exploitation	**13 422**	**7,1**	**2,5**	**7,5**	**14,6**
dont Redevances d'infrastructure	5 768	0,8	-3,0	2,9	0,7
dont Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures	493	25,7	24,2	200,6	35,2
Charges d'exploitation	**12 745**	**7,1**	**6,7**	**6,5**	**17,6**
dont Production immobilisée	5 244	15,8	7,2	12,6	ns
dont Dotation aux amortissements	-1 970	13,9	15,4	-1,1	ns
dont Charges de personnel	3 492	59,0	-1,5	-1,2	nd
Résultat d'exploitation	**676**	**8,4**	**-46,0**	**30,8**	**-9,5**
Résultat financier	**-1 655**	**-1,1**	**4,1**	**11,5**	**3,6**
Résultat net de l'exercice	**-907**	**-28,6**	**1 330,8**	**-78,5**	**30,0**
Capacité d'autofinancement	1 780	6,3	-17,4	14,2	-3,0
Investissements réseau	5 144	9,4	3,2	4,0	2,9
Dette à long terme au 31/12	52 250	8,2	2,1	8,4	6,4

***Source** : SNCF Réseau*

Figure B3.4-2 **Les comptes de la SGP**
Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles		
	2 019	**2 017**	**2 018**	**2 019**
Produits de fonctionnement	**761,8**	**9,6**	**10,7**	**22,4**
Charges de fonctionnement	**319,3**	**4,2**	**130,2**	**-17,8**
dont Charges de personnel	37,1	12,9	7,1	40,0
dont Consommation de marchandises et d'approvisionnement	116,7	29,0	-1,2	65,7
dont Dotation aux amortissements	1,3	-84,5	49,0	-79,1
dont Autres charges	164,2	18,3	316,2	-42,5
Charges d'intervention	**410,2**	**21,4**	**18,4**	**-12,4**
Charges financières	**72,8**	**ns**	**698,0**	**180,9**
Résultats d'activité	**-39,3**	**-119,2**	**5175,3**	**-84,8**
Dettes	**6234,2**	**219,1**	**166,5**	**88,7**

***Source** : rapports financiers de la SGP*

La Société du Grand Paris est un établissement public industriel et commercial (ÉPIC) détenu par l'État. Sa mission est de concevoir, développer et financer le Grand Paris Express et contribuer à la modernisation du réseau francilien existant. Au 31 décembre 2019, les investissements cumulés depuis le début du projet du Grand Paris Express s'élèvent à 6,3 milliards d'euros. Les dépenses d'investissements progressent fortement notamment dans le cadre de la poursuite des travaux sur les lignes 15 sud et 16. L'exercice 2019 est déficitaire avec une perte de 39 millions d'euros (après un déficit de 259 millions d'euros en 2018). Les dépenses de fonctionnement baissent de 17,8 % en 2019 après une forte hausse en 2018 (+ 130 %). Les produits de fonctionnement augmentent de 22,4 % en 2019.

B3.5 Gestionnaires d'infrastructures fluviales

Voies navigables de France (VNF) est un établissement public administratif (Épa) depuis 2013 en charge de la gestion de la majorité du réseau des voies navigables de France. En 2019, les ressources propres de VNF sont en légère baisse et atteignent 180,4 millions d'euros. La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) est un établissement public local mis en place en 2017, en charge de la réalisation de l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen. Le Canal Seine-Nord Europe, actuellement en phase de construction, génère principalement des dépenses d'investissements et de consommations intermédiaires.

LES RESSOURCES PROPRES DE VNF EN LÉGÈRE BAISSE EN 2019

Créé en 1991, Voies navigables de France (VNF) est depuis 2013 un établissement public à caractère administratif (Épa) français chargé de gérer la majeure partie du réseau des voies navigables de France et dont la tutelle de l'État est exercée par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de la Transition écologique.

En 2019, les ressources propres de VNF (180,4 millions d'euros) baissent légèrement (- 0,6 %) après une faible hausse de + 0,2 % en 2018. Depuis 2014, elles reculent en moyenne annuelle (- 1,0 %). La valeur ajoutée est en hausse de 2,1 % en lien avec la baisse de consommations intermédiaires de 1,7 %. La baisse des charges de personnel et la forte hausse des subventions d'exploitations de VNF (*cf.* fiche A5.2) concourent à la forte croissance de l'excédent brut d'exploitation en 2019 (+ 11,8 %).

Figure B3. 5-1 **Les comptes de VNF**
Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019/ 2014
Chiffre d'affaires	180,4	2,2	0,2	-0,6	-1,0
Consommations intermédiaires	101,2	0,1	9,3	-1,7	2,2
Valeur ajoutée (hors subventions d'exploitation)	86,5	2,6	-7,6	2,1	-3,2
Charges de personnel	233,8	-5,3	-1,3	-1,1	0,0
Impôts et taxes	18,4	-2,4	1,8	-2,9	-0,1
Excédent brut d'exploitation	92,7	-0,2	2,2	11,8	-2,8
Charges financières	12,6	143,8	49,1	31,0	126,9
Capacité d'autofinancement	80,9	-13,4	3,7	11,0	-3,5
Investissements	141,2	-86,5	695,5	-31,5	-4,7
Dette MLT au 31-12	0,4	-11,6	-32,6	-40,0	-24,8

***Source** : VNF*

Figure B3.5-2 **Les comptes de la SCSNE**
Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau	Évolution annuelle	
	2019	2018	2019
Chiffre d'affaires	0,03	7,6	4,0
Consommations intermédiaires	2,11	82,2	-35,5
Valeur ajoutée	3,08	167,5	43,5
Charges de personnel	2,60	266,2	44,7
Impôts et taxes	0,23	301,7	66,5
Excédent brut d'exploitation	0,25	-23,8	17,9
Charges financières	0,00	-86,5	n. s.
Capacité d'autofinancement	0,16	67,9	-10,4
Investissements	21,45	121,8	5,6
Dette MLT au 31-12	0,00	n. s.	n. s.

n. s. : non significatif.
***Source :** VNF*

La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) était jusqu'au 31 mars 2020 un établissement public à caractère industriel et commercial, créé au 1er mai 2017 par l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 et placé sous la tutelle du ministre chargé des transports. Le 1er avril 2020, la SCSNE est devenue un établissement public local. Elle a pour mission principale de réaliser l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, dénommée « Canal Seine-Nord Europe ». Un partage de moyens en termes de comptabilité, ressources humaines, moyens logistiques est réalisé avec VNF.

En 2019, les ressources propres de la SCSNE sont de 0,03 million d'euros, en hausse de 4,0 % par rapport à 2018. Les investissements, à hauteur de 21,5 millions d'euros en 2019 progressent de 5,6 % par rapport à 2018. Les charges de personnel de 2,6 millions d'euros en 2019 croissent fortement en raison de la montée en charge du projet Canal Seine-Nord Europe. La SCSNE a bénéficié de 35,1 millions de subventions d'investissement en 2019 (cf. fiche A5.2).

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

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

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

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

Commissariat général au développement durable

Service des données et études statistiques
Sous-direction des statistiques des transports
Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex
Courriel : diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

STATISTIQUE
PUBLIQUE