

La dépense de transport en 2009 : 18 % du produit intérieur brut, dont 80 % pour la route

La dépense totale en transport (DTT) issue du Compte satellite des transports représente chaque année près du cinquième de la richesse totale créée, le PIB, soit 352 Md€ en 2009. Près de la moitié de la dépense, soit 147 Md€, est réalisée par les ménages pour leurs propres véhicules. 80 % de la DTT est effectuée pour le transport routier (fret et voyageurs). Tous modes confondus, l'investissement représente 14 % de la dépense totale en transport, que ce soit l'investissement dans les infrastructures ou dans les véhicules (hors automobiles des ménages). Les administrations publiques (APU) sont les principaux investisseurs en infrastructures. Les dépenses des utilisateurs ne permettent pas toujours de financer entièrement leur mode de transport, et certains comme le ferroviaire, la route ou les transports collectifs urbains font appel à une forte contribution publique. Cette dépense a pour contrepartie des revenus, dont 60 Md€ de salaires et 58 Md€ d'impôts.

Avec 352 Md€, la dépense totale de transport (DTT) représente 18,6 % du PIB. Elle regroupe toutes les dépenses ayant pour finalité le transport incluses dans le PIB (méthodologie).

La DTT est constituée d'une dépense courante de transport qui s'élève à 320 Md€ (DCT) et d'une dépense d'investissement (DIT) pour un montant de 51 Md€ (tableau 1). Entre 2005 et 2009, la DTT a augmenté de 2,6 % par an, en moyenne, au même rythme que la valeur du PIB (+ 2,4 % par an). Dans

le même temps, la DIT a crû moins vite que l'investissement de l'ensemble de l'économie.

La moitié de la dépense de transport des ménages est affectée à l'utilisation de leur propre véhicule

Une part importante de la dépense en transport est dite pour compte propre car correspondant aux sommes engagées par les ménages ou les entreprises pour produire eux-mêmes le service de

Tableau 1 - Dépense de transport par secteur institutionnel entre 2005 et 2009

	Montants (en Md€)		Variation annuelle (en %)	
	2005	2009	Moyenne 2005-2009	2009/2008
Dépense totale de transport (DTT)*	317,9	352,2	2,6	- 4,0
Dépense courante en transport (DCT)	288,5	320,2	2,7	- 4,7
Ménages	155,4	170,2	2,3	- 2,5
- dont compte propre	136,2	147,0	1,9	- 2,9
Entreprises	104,8	118,5	3,1	- 9,3
- dont compte propre	31,7	35,0	2,5	- 3,0
Administrations publiques	24,0	26,6	2,6	2,7
Reste du monde	4,2	5,0	4,2	2,6
Dépense d'investissement en transport (DIT)	46,8	51,5	2,4	- 5,7
Entreprises	35,6	39,8	2,8	- 7,6
Administrations publiques	11,2	11,7	1,1	1,5
Produit intérieur brut (PIB)	1 718,0	1 889,2	2,4	- 2,3

* La dépense totale est inférieure à la somme de la dépense courante et d'investissement car consolidée afin d'éviter les doubles comptes entre dépense courante et dépense d'investissement : une partie du revenu issu de l'activité de transport (DCT) sert à financer la dépense en capital productif (DIT).

Source : SOeS, Compte satellite des transports

transport dont ils ont besoin. Il s'agit, pour les ménages, des dépenses d'achat de voiture, de carburant, d'entretien ou encore d'assurance. Pour les entreprises il s'agit des dépenses de transport de personnel ou de marchandises, y compris l'acquisition de véhicules, réalisées pour effectuer elles-mêmes le transport.

Le compte propre représente ainsi en 2009, tous agents confondus, 55 % de la dépense totale en transport soit 197 Md€, dont 147 Md€ par les ménages (86 % de leur dépense totale en transport) et 50 Md€ par les entreprises (32 % de leur DTT).

La part des dépenses de transport dans la consommation des ménages se tasse en 2009

Les ménages sont les premiers financeurs du transport : leur dépense représente 170 Md€ soit près de la moitié de la dépense totale. L'entretien et la réparation de véhicules en constituent le premier poste (47 Md€) suivi des achats de véhicules et des achats de carburant. En 2009, cette dépense recule (- 2,5 %) et sa part dans leur consommation se tasse à 15,7 % (16,1 % en moyenne entre 2005 et 2008). Les dépenses totales en transport des entreprises (134 Md€) reculent de 9,4 % ; leurs dépenses courantes de transport (118 Md€), c'est-à-dire celles qui font partie de leurs charges d'exploitation, reculent au même rythme (*graphique 1*) contribuant pour - 3,4 points au retournement brutal de la DCT de 2009.

Graphique 1 - Évolution de la dépense courante de transport par secteur institutionnel entre 2005 et 2009



Source : SOeS, *Compte satellite des transports*

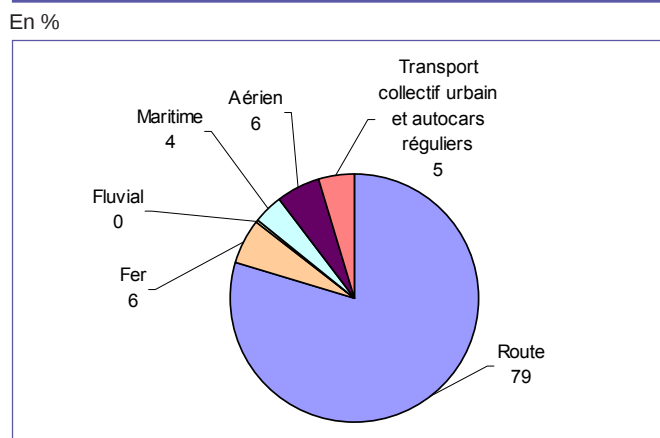
La route absorbe 80 % des dépenses de transport

Les dépenses destinées à la route représentent 281 Md€ (chiffre consolidé afin d'éviter les doubles comptes entre dépense courante et dépense d'investissement) soit 80 % de la DTT (*graphique 2*). Cette part est stable dans le temps, en phase avec le poids de la route dans les volumes de transport en tonnes-km et voyageurs-km. Le ferroviaire et l'aérien en représentent chacun 6 %, les transports collectifs urbains et autocars réguliers (TCU) 5 % et la mer 4 %.

Les ménages allouent à la route 150,4 Md€ (soit 88 % de leur DCT) tandis que le transport aérien qui constitue leur deuxième poste de dépense transport représente 8,6 Md€ (5 % de leur DCT), suivi par le ferroviaire (5,8 Md€, 3,4 %) et les TCU (4,4 Md€, 2,6 %).

De leur côté, en tant qu'utilisatrices de transport, les entreprises consacrent au transport routier (voyageurs et marchandises) 76 % de leur DCT (soit 90 Md€, y compris amortissements de leurs véhicules), loin devant le maritime (8,5%) et l'aérien (5,7%).

Graphique 2 - Dépense totale de transport par mode en 2009



Source : SOeS, *Compte satellite des transports*

La dépense d'investissement en matériel de transport dépasse celle destinée à l'infrastructure

Pour réaliser le transport, d'importants investissements sont nécessaires, aussi bien en infrastructures qu'en véhicules. Avec 51,5 Md€ les investissements transport constituent en effet une part importante de la dépense transport (14 % de la DTT). Les acquisitions de matériel de transport (29 Md€) en représentent la part principale (*tableau 2*). Ces achats de véhicules sont aussi réalisés par les entreprises hors de la branche transport qui, prises toutes ensemble, dépensent plus en véhicules (20 Md€) que les entreprises de transport elles-mêmes (9 Md€) reflétant, par cet effort financier, l'importance du transport pour leur activité propre.

Les autres investissements sont constitués d'infrastructures. Ils s'élèvent à 18,3 Md€ en 2009, soit 36 % de la DIT avec de fortes différences entre la route et le fer. La route absorbe les deux tiers des dépenses d'investissement en infrastructures de l'ensemble des modes et le ferroviaire 18 %. Le transport ferroviaire est par contre plus intensif en dépenses d'infrastructures que la route : celles-ci représentent 15 % de la DTT du mode ferroviaire, alors qu'elles représentent 4 % de la DTT de la route. Le ferroviaire est aussi caractérisé, par opposition à la route, par la prédominance des investissements en infrastructures sur ceux en matériel roulant (3,3 Md€ contre 1,8 Md€).

Le financement des infrastructures est assuré essentiellement par les administrations publiques

Les administrations publiques (APU) ont un rôle stratégique et financier prépondérant en matière d'infrastructures et celles-ci absorbent la majeure partie de leurs dépenses d'investissement transport. Le financement public à la DIT transite par deux canaux : l'investissement public, comme les dépenses de construction ou de gros entretien des routes, et des aides à l'investissement des entreprises privées ou publiques.

Les investissements directs représentent 11,0 Md€, essentiellement destinés à la route (10,1 Md€) le reste allant au TCU. En effet, les APU ont en charge directe un vaste réseau routier (plus d'un million de kilomètres de linéaire) si bien que, malgré les cessions d'autoroutes au secteur privé, en 2009 elles assurent encore 84 % des dépenses d'investissement dans l'infrastructure routière.

Tableau 2 – Décomposition par mode de la dépense de transport des secteurs institutionnels en 2009

En Md€

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU**
Dépense totale en transport (DTT)*	352,2	280,3	20,7	1,1	19,5	13,8	16,7
Dépense courante en transport (DCT)	320,3	256,4	16,6	0,8	19,1	12,7	14,6
<i>dont en infrastructures</i>	33,5	23,5	3,8	0,5	4,9	0,9	0,0
Ménages	170,2	150,4	5,8	0,2	8,6	0,8	4,4
<i>dont TVA</i>	22,6	21,7	0,5	0,0	0,1	0,0	0,3
Entreprises (hors secteur des transports)	118,5	90,0	4,2	0,4	7,6	11,4	4,9
Administrations publiques	26,6	13,7	6,6	0,2	0,2	0,5	5,3
Reste du monde	5,0	2,2	0,0	0,0	2,8	0,0	0,0
Dépense d'investissement en transport (DIT)	51,5	36,9	6,7	0,5	2,0	2,2	3,3
<i>dont en matériel de transport</i>	29,4	24,4	1,9	0,1	0,9	0,9	1,2
<i>en infrastructures</i>	18,3	12,0	3,3	0,2	0,8	0,4	1,5
Entreprises (hors secteur des transports)	20,3	20,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Entreprises de transport	19,5	6,4	6,7	0,5	2,0	2,1	1,8
Administrations publiques	11,7	10,1	0,0	0,0	0,0	0,1	1,5

* La dépense totale est inférieure à la somme de la dépense courante et d'investissement car consolidée afin d'éviter les doubles comptes entre dépense courante et dépense d'investissement : une partie du revenu issu de l'activité de transport (DCT) sert à financer la dépense en capital productif (DIT).

** Transport collectif urbain et autocars réguliers.

Source : SOEs, Compte satellite des transports

Le détail par APU de cette dépense montre que les collectivités locales en assument 87 % et que les communes en sont les premières contributrices (43 % en 2009). Entre 2005 et 2007, les financements des départements progressent de 0,8 Md€ compensant le retrait de l'État (- 0,5 Md€) en raison des transferts d'infrastructures. Ainsi, la part de l'État dans l'investissement en infrastructures routières des administrations, qui était de 20 % en 2005, baisse à 13 % en 2008. En 2009, avec le plan de relance, la dépense d'investissement de l'État est dynamique (+ 19,6 %) accélérant plus que celle des communes (+ 8,1 %) et contrastant avec le recul des départements (- 4,4 %).

Conséquence de la détention de ce vaste réseau routier, les dépenses courantes de gestion des infrastructures routières publiques (13,7 Md€) sont supérieures au flux annuel d'investissement. Il s'agit pour près de la moitié de dépenses de voirie, partagées à parts égales entre consommations intermédiaires et rémunérations des agents. Le retrait de l'État au profit des collectivités locales y est également perceptible avec un recul des dépenses courantes de 0,6 Md€ pour l'État et une augmentation de 1 Md€ pour les départements entre 2005 et 2009.

Le second canal de la dépense d'investissement des administrations publiques consiste en subventions d'investissement. Elles représentent 4,0 Md€ (8 % de la DIT). Le ferroviaire reçoit la plus grande partie de ces aides avec 2,2 Md€ pour RFF et 1,1 Md€ pour le matériel roulant des régions.

Des dépenses en transport collectif urbain prises en charge à plus de la moitié par la collectivité

Au-delà de leur intervention sous forme d'investissement, les administrations publiques participent aussi au financement de la dépense courante des agents. Les usagers des transports collectifs ne sont pas, dans de nombreux cas, les seuls à financer leur transport. L'exemple le plus illustratif en est l'aide directe aux ménages qui passe par la prise en charge ou le

remboursement, partiel ou total, de leurs titres de transport. Concernant les ménages, les financements apportés par les APU visent à alléger leur charge financière dans des dépenses de transport souvent incompressibles, soit pour des raisons redistributives, soit pour des buts de politique des transports (congestion des villes, report modal, limitation des émissions de CO₂, égalité territoriale, etc.).

Dans les TCU, l'aide directe aux ménages est principalement le fait des départements et représente 1,6 Md€ en 2009 soit un quart des dépenses publiques totales dans ce mode. Aux 5,3 Md€ de contribution publique au TCU, s'ajoute le financement par les entreprises, principalement par leur *Versement transport* (4,5 Md€ en 2009 pour le TCU). Au total, deux tiers de la dépense courante en TCU sont pris en charge collectivement, le reste étant à charge des utilisateurs directs que sont les ménages.

Les financements des APU visent aussi à aider les entreprises productrices de services de transport à dégager des marges suffisantes pour leur exploitation et, *in fine*, des ressources pour leurs investissements. Les administrations publiques abondent en effet la DCT en apportant leur concours au financement courant privé du transport. Ainsi contribuent-elles à hauteur de 6,6 Md€ aux dépenses courantes en transport ferroviaire (soit 39,9 % de la DCT dans ce mode) et de 5,3 Md€ (soit 36 %) à la dépense courante en TCU.

Pour le ferroviaire, l'appui financier public aux producteurs consiste principalement en versements directs, subventions d'exploitation de l'État à RFF, des régions à l'activité TER ou compensations des régions pour tarifs spéciaux.

L'activité de transport induit 60 Md€ de salaires et 58 Md€ d'impôts

La dépense courante de transport constitue une ressource pour les producteurs de transport qui est redistribuée et irrigue le tissu économique sous forme de revenus dont bénéficient l'ensemble des acteurs économiques au travers des rémunérations salariales, des recettes fiscales, de versements

d'intérêts. Les salaires bruts (hors cotisations sociales employeurs) versés par les producteurs de transport (y compris compte propre et administrations publiques) représentent 60 Md€, (tableau 3) en recul de 4,1 % en 2009. Les recettes fiscales directement générées par les transports s'élèvent à 57,4 Md€, en repli en 2009 (- 2,5 %) en lien avec la baisse de la dépense courante. Ces recettes sont principalement le fruit d'impôts indirects qui se partagent entre la TICPE (ex-TIPP, pour 23,8 Md€) et la TVA (22,9 Md€). Les montants versés

par les producteurs de transport aux banques et assurances représentent 17,6 Md€, en recul de 6 %.

En outre, l'activité de transport mobilise aussi une dépense en capital importante (15 % de la dépense totale en 2009) à laquelle s'ajoutent des consommations intermédiaires nécessaires à l'exploitation courante des services de transport (159 Md€). Ces deux montants reviennent à des industries diverses (industrie automobile, aérospatiale ou pétrolière par exemple), françaises ou étrangères.

Tableau 3 - Éléments des ressources générées par la dépense courante de transport en 2009

En Md€

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU*
Ménages	68,3	41,9	8,9	0,4	7,3	2,7	7,0
<i>dont rémunérations brutes</i>	60,0	33,7	8,9	0,4	7,3	2,7	7,0
Administrations publiques	61,5	56,7	1,3	0,0	0,8	0,2	2,5
<i>dont fiscalité</i>	57,4	54,0	1,3	0,0	0,8	0,2	1,2
<i>dont TVA et TICPE</i>	46,7	45,7	0,5	0,0	0,1	0,0	0,4
Sociétés financières	17,6	11,7	3,0	0,0	1,1	1,0	0,8
Reste du monde	5,3	4,2	0,0	0,0	-0,3	1,4	0,0

* Transport collectif urbain et autocars réguliers.

Source : SOeS, *Compte satellite des transports*

Méthodologie

Le compte satellite base 2000 retrace l'ensemble des dépenses en euros courants affectées directement ou indirectement au transport, en rassemblant toutes celles ayant le transport pour finalité et disséminées, ou fondues, dans différents agrégats macro-économiques de comptabilité nationale. Sont comptées dans ces dépenses, celles engagées, en France y compris DOM, par les ménages, les entreprises et les administrations. Outre les dépenses auprès des entreprises du secteur des transports (division H « Transports et entreposage » de la Nomenclature d'Activité Française -NAF révision 2-sauf « Activités de poste et courrier » et « Transports par conduites »), elles incluent les dépenses des entreprises et des ménages pour produire du transport pour leur propre compte. De même, les dépenses de police de la route sont isolées et imputées à la dépense transport. Du fait de la méthode retenue, la dépense calculée inclut les dépenses des non-résidents sur le territoire français et exclut les dépenses des résidents engagées à l'étranger. Les dépenses sont regroupées par agent économique et par mode de transport. Le *Compte satellite* permet par ailleurs de distinguer l'origine du financement de chacun des modes ainsi que le montant et la destination des revenus créés par la DTT tels que les salaires et les impôts.

La séparation entre modes repose sur certaines conventions car il est parfois difficile de séparer totalement des modes. Par convention, est construit un « mode » transport collectif urbain et autocars réguliers (dénommé ici TCU) qui inclut les services de transport urbain en site propre, mais aussi l'ensemble des services de bus et cars réguliers, tandis que le mode ferroviaire inclut le TER et le Transilien. Les services de cars non réguliers sont comptés dans la route. La gestion d'infrastructures est rattachée à un seul mode même quand elles peuvent servir à plusieurs modes.

Sources

Sont utilisées essentiellement la comptabilité nationale (Insee et DGFIP), les statistiques d'entreprises (EAE puis Esane, SOeS-Insee) et des informations collectées par la DGITM et la DGAC, les enquêtes TCU et TCD (Certu, Gart, UTP). Certaines informations physiques, de circulation ou en tonnes-km, servent de clés de répartition et d'affectation des dépenses.

In 2009, transport spending equalled 18% of gross domestic product, with 80% spent on road transport

Annual Total Transport Spending (TTS), according to the Transportation Satellite Account, is equal to around one-fifth of total wealth created, GDP, i.e. €352 billions in 2009. Almost half of the amount, i.e. €147 billions, is spent by households on their own vehicles. 80% of TTS is for road transport (goods and passengers). For all modes of transport, investment represents 14% of TTS, for both infrastructure and vehicles (excluding those of households). Public administrative departments are the major investors in infrastructure. Spending by users is not always sufficient to fully finance the mode of transport used and some modes « such as rail, road and urban public transport » receive large public subsidies. This spending generates income: €60 billions in salaries and €58 billions in tax receipts.

Isménos Tzortzis (SOeS)

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent pour l'avenir

le point sur

Commissariat général au développement durable

Service de l'observation et des statistiques

Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mel : diffusion.so.es.cgdd@developpement-durable.gouv.fr
Fax : (33/0) 1 40 81 13 30

Directeur de la publication : Sylvain Moreau

Rédacteur en chef : Anne Bottin

Coordination éditoriale : Patricia Repéart

Conception : Catherine Grosset

Impression : Bialec, Nancy (France)



ISSN : 2100-1634

Dépot légal : Mars 2012