UNION DES ENTREPRISES TRANSPORT & LOGISTIQUE DE FRANCE

Contribution à la Conférence « Ambition France Transports » sur le volet financement (atelier #2)

Alléger la fiscalité du TRM : une urgence pour la compétitivité de la chaine logistique française

Note économique • Version du 26 mai 2025

La conférence « Ambition France Transports », souhaitée par le Premier ministre François Bayrou, organisée par le ministre des Transports Philippe Tabarot et présidée par Dominique Bussereau a été lancée le 5 mai pour des travaux prévus jusqu'à l'été.

Elle ambitionne de bâtir un modèle pérenne de financement des infrastructures de mobilité en France à horizon 2040, en prenant notamment en considération le terme des concessions autoroutières entre 2031 et 2036.

Membre actif, l'Union TLF porte la voix des transporteurs routiers de marchandises, des commissionnaires et des logisticiens. Elle y défend la nécessité de :

1. Mieux répartir le financement des infrastructures pour alléger les charges pesant sur les transporteurs de marchandises, en considérant leurs enjeux de compétitivité et leur contribution déjà importante à la fiscalité routière.
2. Établir un cap clair, stable et réaliste pour la décarbonation et l'intermodalité des transport de marchandises.

La présente note présente les raisons pour lesquelles il est urgent d'alléger la fiscalité pesant sur le transport routier de marchandises. Dans ce contexte, l'Union TLF s'oppose fermement à toute nouvelle hausse de charge qui s'imposerait sur les transporteurs français. Elle défend par ailleurs au sein de l'atelier 4 des propositions pour encourager la décarbonation et l'intermodalité du transport de marchandises et la décarbonation du transport routier.

Messages clés

- **Le TRM français est structurellement en fragilité financière**, avec une marge moyenne sectorielle de seulement 2 à 3 %, parmi les plus basses de l'économie française et de loin la plus faible d'Europe ; et avec **un important déficit de compétitivité à l'égard des concurrents européens**. Aussi, tout alourdissement de la fiscalité accroîtrait les défaillances du secteur au profit des camions étrangers.
- **En sus des innombrables taxes de productions communes à l'ensemble des secteurs, les transporteurs routiers de marchandises supportent déjà une fiscalité complémentaire, propre au secteur, atteignant 4 milliards d'euros.** Le poids du TRM dans la fiscalité de la route (11 %) s'avère déjà près de 2 fois supérieur à son poids dans la circulation nationale (6 %).
- **Des alourdissements fiscaux sont d'ores et déjà prévues sur le TRM** :
  - À l'échelon européen, avec l'application du système d'échange de quotas d'émission pour les carburants routiers (SEQE 2 ; ETS 2) en 2027 ;
  - A l'échelon national, avec le risque de la suppression progressive du remboursement partiel de la TICPE. La France deviendrait le pays avec l'accise sur le gazole professionnel la plus élevée d'Europe.
  - À l'échelon régional, avec les « écotaxes » de la région Grand Est et de la Collectivité européenne d'Alsace attendues pour 2027.

Sommaire

1. **Les transporteurs français souffrent déjà d'un important déficit de compétitivité à l'égard de leurs concurrents européens**
   - Des concurrents européens moins chers et omniprésents en France
   - La part de marché des camions français dans les transports intérieurs s'est sensiblement réduite au fil des décennies
   - Les marges des transporteurs routiers français sont déjà les plus faibles d'Europe
2. **Le TRM représente déjà 11 % des recettes fiscales de la route alors qu'il ne représente que 6 % de la circulation routière**
   - Le TRM est associé à 4 Md€ de recettes publiques spécifiques
   - Le TRM produit ainsi 11 % des recettes fiscales « routières », bien qu'il ne représente que 6 % de la circulation routière nationale

   ENCADRÉ : Moins d'un dixième de recettes fiscales de la route sont fléchées sur le financement d'infrastructures de transports, tous modes confondus
3. **Des alourdissements de fiscalité sur le TRM sont d'ores et déjà prévues**
   - À l'échelon européen : application du système d'échange de quotas d'émission pour les carburants routiers en 2027
   - À l'échelon national : risque de suppression progressive du remboursement partiel de TICPE à horizon 2030
   - À l'échelon régional : introduction d'écotaxes en Grand Est et au sein de la Collectivité européenne d'Alsace en 2027

Annexes

Toutes les données présentées dans cette note sont sourcées de manière détaillée en annexes.

1. La place de la route dans les transports français
2. Dépenses publiques en transport
3. Investissement en infrastructures de transports
4. Contributions fiscales de la route
5. Contributions fiscales spécifiques au TRM
6. Comparaison européenne des droits d'accises sur le gazole professionnel
7. Les péages dans le coût de revient du TRM

Partie 1

Les transporteurs français souffrent déjà d'un important déficit de compétitivité à l'égard de leurs concurrents européens

Des concurrents européens moins chers

Tous les ans, le Comité national routier (CNR) réalise une enquête précise auprès des transporteurs français pour établir le profil type des conditions et des coûts de leurs ensembles articulés exploités en longue distance. En parallèle, le Comité mène des études approfondies sur les coûts des pavillons étrangers. En rapprochant les résultats français aux résultats étrangers, nous relevons un déficit de compétitivité quasi-systématique du TRM français.

Le graphique ci-dessous confronte le coût kilométrique complet, hors frais de structure[1], du pavillon français à ceux d'une sélection de concurrents européens. Les années de référence différent d'un pays à un autre ; les études « pays » du CNR n'étant pas actualisés tous les ans. Nous retenons systématiquement la même année de référence pour la France et pour le pays comparé. Les résultats 2021 de l'Allemagne sont ainsi comparés aux résultats 2021 de la France ; et les résultats 2020 de l'Espagne le sont avec les résultats français de l'année 2020.

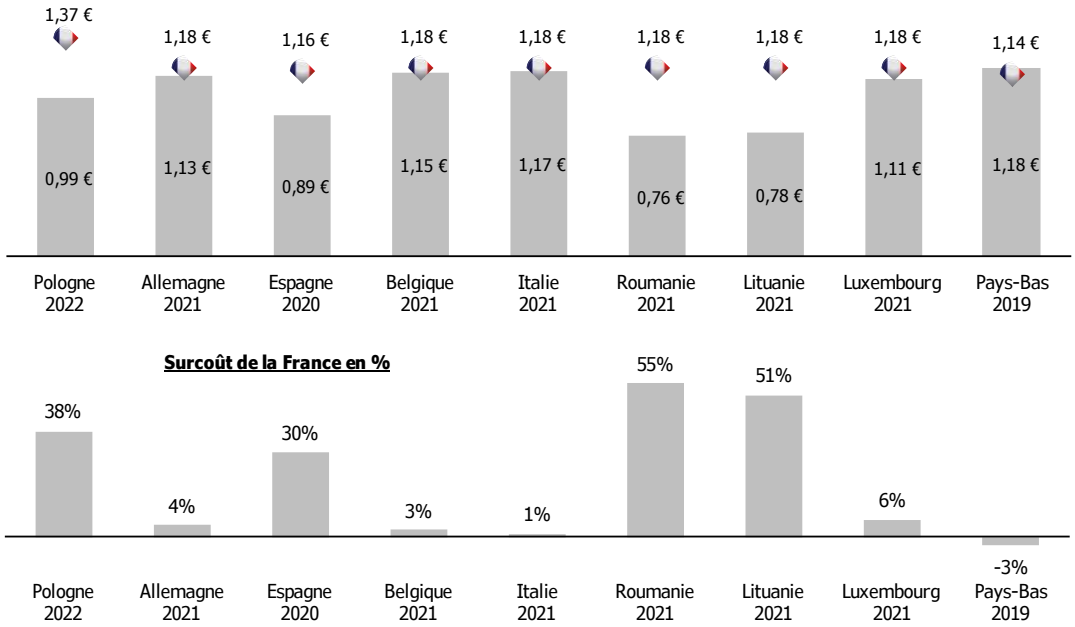
Ces données mettent en évidence le manque de compétitivité du pavillon français. **A l'exception notable des Pays-Bas, le pavillon Français est le moins compétitif d'Europe.** Le surcoût tricolore est alarmant à l'égard de l'Europe de l'Est : +38 % face à la Pologne en 2021 ; plus de 50 % face à la Roumanie et à la Lituanie en 2021. Son surcoût face à l'Espagne, pourtant voisin direct, est également prononcé (+30 % en 2020).

Comparaison du coût kilométrique complet, hors frais de structure, du TRM français avec une sélection de pavillons concurrents

Enquêtes CNR longues distances « France » 2019, 2021 et 2022 (l'année 2020, non réalisée pour cause « Covid » correspond ici à la moyenne des années 2019 et 2021. Etudes Europe du CNR.

Comparaison pour une même année d'exploitation

Lecture : aux conditions économiques de l'année 2022, le coût complet, hors frais de structure, était pour la France de 1,37 € par kilomètre réalisé pour le pavillon français, contre 0,99 € pour le pavillon polonais ; soit un surcoût pour la France de 38 %



[1] Frais de structure : personnel administratif, locaux, postes et télécommunication…

La part de marché des camions français dans les transports intérieurs s'est sensiblement réduite au fil des décennies

Les camions français représentent moins de 60 % des tonnes-kilomètres routières intérieures…

Signe d'un profond déficit de compétitivité des transporteurs français relativement à leurs concurrents européens, leur part de marché ne dépasse pas 60 % des tonnes-kilomètres réalisées sur nos routes (58,6 % en 2023, selon l'enquête TRM du SDES). Si leur part s'avère relativement stable depuis 8 ans, cela fait toutefois suite à 3 décennies de déclin. Dans les années 1980, nos poids lourds détenaient 90 % du marché intérieur, **soit 35% de part de marché perdues en 40 ans !**

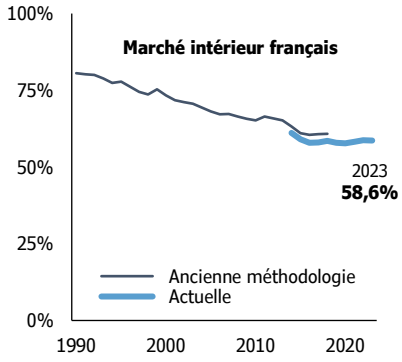
… et moins de 6 % sur le segment des transports internationaux

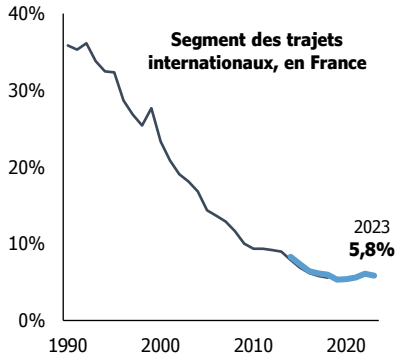
Sur les trajets internationaux, qui représentent 40 % des tonnes-kilomètres réalisées en France, la part des transporteurs français s'est réduite à peau de chagrin au fil des décennies. De 43 % en 1985, elle est passée sous la barre des 30 % dans les années 1990, des 20 % dans les années 2000, puis des 10 % dans les années 2010. En 2023, elle n'était plus que de 5,8 %, autrement dit **divisée par 8 en 40 ans** (!) Depuis 2020, cette proportion est relativement stable.

La France est le pays le plus caboté d'Europe, après l'Allemagne

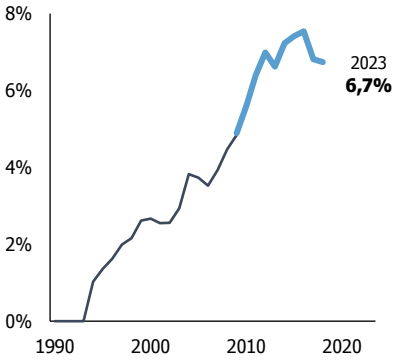
Autre conséquence des freins à la compétitivité du pavillon français, la pratique du cabotage a nettement progressé au cours des deux dernières décennies. De 3,7 % des transports nationaux en 2010, le taux de cabotage a atteint un pic à 7,5 % en 2021, avant de légèrement redescendre en 2022 et 2023, à 6,7 %. La France est le pays le plus caboté d'Europe (7,1 % en 2023 selon les données harmonisées d'Eurostat) après l'Allemagne (10,7 %). La moyenne européenne, pondérée par les trafics, est de 4,2 % ; non pondérée, elle tombe à 2,2 %.

Part du pavillon français dans le transport routier de marchandises
Pourcentages des tonnes-kilomètres. SDES





Part du cabotage dans les transports nationaux



Les marges des transporteurs routiers français sont déjà les plus faibles d'Europe

Les marges du TRM français sont particulièrement faibles comparées :

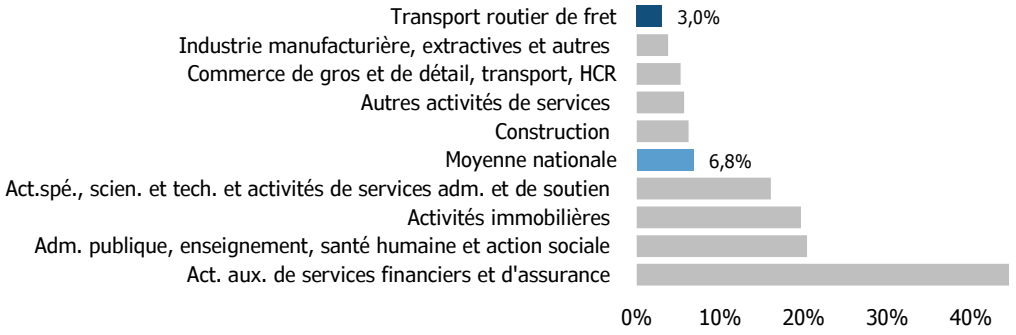
- **À celles de la plupart des autres secteurs d'activité français ;**
- **À celles des TRM européens :** le pavillon Français détient le triste record du plus faible taux d'EBE en Europe !

Avec des marges sectorielles aussi basses, un nouvel alourdissement de la fiscalité peut, à l'échelle microéconomique, annihiler le peu de gains dégagés par une entreprise et, à l'échelle macro sectorielle, provoquer une vague de défaillances.

Le TRM français : un secteur de « centimiers »

Selon la base de données Insee-Esane, qui compile les statistiques comptables structurelles des secteurs d'activité, la marge nette, soit le résultat net comptable rapporté au chiffre d'affaires HT, était de l'ordre de 2 à 3 % en 2022 pour les transports routiers français de fret (dont 3,3 % en TRM interurbain, 2,4 % en TRM de proximité et 2,8 % en location de camion avec conducteur). Il s'agit là d'un niveau plus de deux fois inférieur à la marge nette moyenne des entreprises françaises, tous secteurs d'activité confondus (6,8 %).

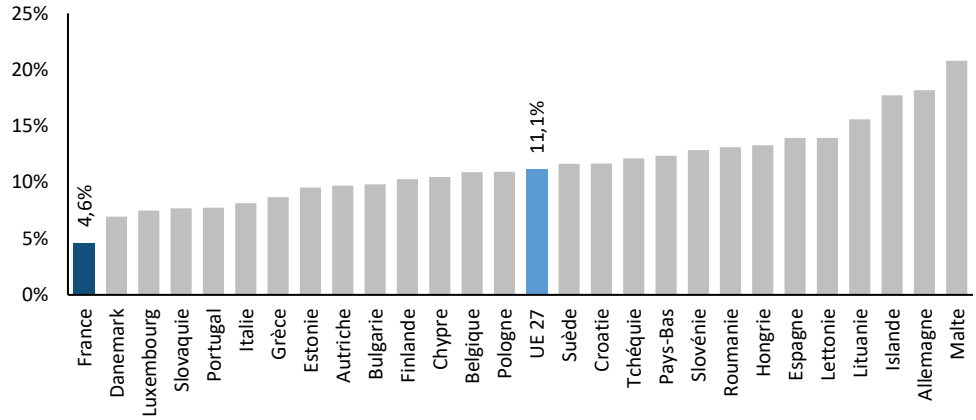
Marge nette des transports routiers de fret et des grands secteurs d'activité français (niveau A10)
Résultat net comptable en pourcentages du chiffre d'affaires HT. Insee-Esane 2022



Les transporteurs français ont les marges « TRM » les plus faibles d'Europe

Suivant les données comptables structurelles des TRM européens, fournies par Eurostat, le TRM français affiche le taux de marge brute, soit l'excèdent brut d'exploitation rapporté au chiffre d'affaires HT, le plus faible de l'Union européenne. A seulement 4,6 % en 2022, ce taux représente moins de la moitié de la marge moyenne communautaire (11 %). A noter qu'Eurostat communique seulement la marge brute, et non la marge nette comme le fait Insee-Esane.

Marge brute des transports routiers de fret en Europe
Excèdent brut d'exploitation en pourcentages du chiffre d'affaires HT. Année 2022
Eurostat, données structurelles des entreprises



Partie 2

Le TRM représente déjà 11 % des recettes fiscales de la route alors qu'il ne représente que 6 % de la circulation routière

Le TRM est associé à 4 Md€ de recettes publiques spécifiques

	M€	Répartition
TICPE	3 650	89 %
Taxe d'aménagement du territoire & Redevance domaniale dérivées des péages payés par les poids lourds	260	6 %
Taxe à l'essieu	170	4 %
Autres taxes spécifiques	10	0,2 %
Total	4 090	100 %

La TICPE représente 90 % de la contribution fiscale spécifique des poids lourds

La TICPE forme l'essentiel des recettes publiques attribuées aux poids lourds de transport de marchandises. Leurs achats de gazole devraient produire 3,65 Md€ de TICPE en 2025, déduction faite des remboursements partiels.

Recettes de la TICPE sur les véhicules routiers de transport de marchandises d'au moins 7,5 tonnes
Prévision pour 2025. Calcul TLF d'après PLF 2025

TICPE brute	4,92 Md€
Remboursement partiel	1,72 Md€
TICPE nette	3,65 Md€

La taxe à l'essieu rapporte 170 M€

La seconde contribution spécifique qui pèse le plus sur le secteur est la taxe sur l'affectation des véhicules lourds de transport de marchandises (ex-taxe à l'essieu). Son montant devrait atteindre 173 M€ cette année.

Le montant unitaire de cette taxe varie fortement selon les caractéristiques des véhicules. Le Comité national routier (CNR) estime son coût moyen annuel à :

- 516 € pour un tracteur routier et sa remorque, soit 0,3 % du coût de revient ;
- 125 € pour un camion porteur de 3,5 à 19 tonnes de PTAC, soit 0,1 % du coût de revient.

Les taxes dérivées des péages payés par les camions rapporteraient 260 M€

Une fraction des recettes fiscales dérivées des péages autoroutiers peut être considérée comme une contribution spécifique et indirecte des véhicules poids lourds.

Le livret de diagnostic pour l'atelier n° 2 de la conférence « Ambition France Transports » informe des recettes de péages perçues par les concessionnaires d'autoroutes en 2023, avec notamment la fraction provenant des poids lourds (TRM et TRV confondus), ainsi que les taxes et redevances versées par les concessionnaires.

Les véhicules lourds de TRM et de TRV représentent 33 % des recettes de péages. Aussi, nous pouvons leur attribuer le tiers de la taxe d'aménagement du territoire et de la redevance domaniale versées par les concessionnaires, soit 360 M€.

Il est vraisemblable que les recettes de péages « poids lourds » proviennent en majorité des véhicules lourds de fret et en minorité des véhicules lourds de passagers. Suivant le Bilan de la circulation du SDES, les poids lourds du TRM ont représenté 73 % de la circulation nationale de véhicules lourds en 2023 (TRM, bus et cars). En appliquant ce pourcentage à la valeur de la taxe d'aménagement du territoire et de la redevance domaniale attribuée aux véhicules lourds (360 M€), nous estimons la part imputable au TRM à 263 M€.

Répartition des recettes des péages en 2023
Milliards d'euros. « Ambition France Transports », livret de diagnostic pour l'atelier n° 2. DGITM, AFSA

Les autres taxes spécifiques présentent des montants moins importants

Une estimation de l'Union TLF, réalisée en mars 2021 sur des données de 2019, aboutissait à un montant cumulé pour les autres taxes spécifiques de l'ordre de 10 M€.

Recettes estimées de ces autres taxes en 2019
calcul TLF, mars 2021

Taxe sur les surfaces de stationnement ..... 10 M€
Certificats d'immatriculation ..... 0,2 M€
Taxe sur l'assurance des flottes ..... non estimée

Le TRM produit ainsi 11 % des recettes fiscales « routières », bien qu'il ne représente que 6 % de la circulation routière nationale

Nous avions apprécié les recettes fiscales obtenues de la route et de la TICPE à 37,7 Md€ pour l'année 2023. Avec une contribution spécifique estimée à 4,1 Md€, le TRM est à l'origine de 11 % des recettes fiscales dérivées de la route.

Or d'après le Bilan de la circulation du SDES, les poids lourds de marchandises, tous pavillons confondus, n'ont représenté que 6,1 % de la circulation routière nationale en 2023.

Leur poids dans la contribution de la route aux finances publiques est ainsi près de 2 fois supérieur à leur poids dans la circulation.

> **A noter**
> Ces estimations portent sur les poids lourds uniquement. Elles ne prennent pas en compte les contributions fiscales dérivées des transports commerciaux assurés par les véhicules unitaires légers (VUL).

ENCADRÉ

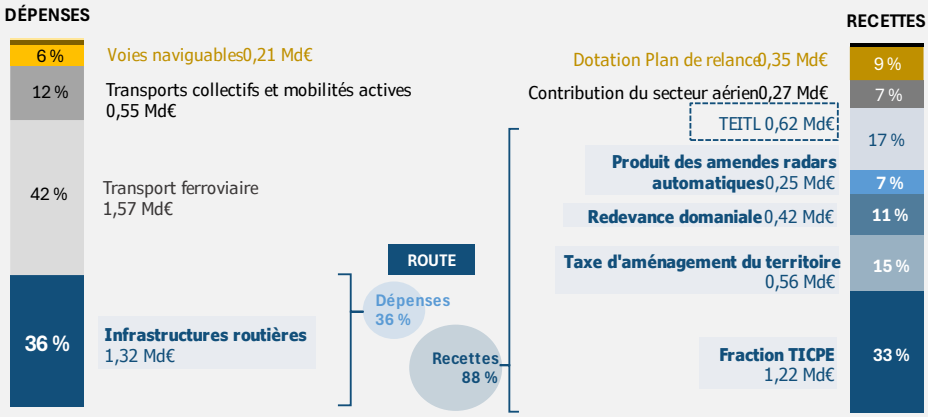
Moins d'un dixième de recettes fiscales de la route sont fléchées sur le financement d'infrastructures de transports, tous modes confondus

Les recettes de la route allouées à l'AFITF sont les seules faisant l'objet d'un fléchage explicite sur les transports

Les recettes spécifiques « Route + TICPE » ne sont explicitement redirigées sur le financement des transports, tous modes confondus, qu'à hauteur de 8,4 %, *via* l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). En 2025, la route représente 79 % des recettes de l'agence (88 % hors dotation du Plan de relance). Malgré cela, seulement 36 % de son budget s'oriente sur les infrastructures routières.

Pour parvenir au poids de route dans les recettes de l'AFITF, nous avons retenu pour elle une partie conséquente de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEITL), introduite en 2024. Le livret de diagnostic pour l'atelier n° 2 de la conférence « Ambition France Transports » informe que les compagnies autoroutières ont versé la première année 0,5 Md€ de TEITL.

Recettes et dépenses de l'AFITF prévues pour 2025



Les recettes de la route transférées aux collectivités locales ne sont pas expressément fléchées sur le financement des transports

Evidemment, les montants venant alimenter les budgets généraux des collectivités locales servent en partie au financement des routes ; les voiries communales relevant de la compétence des communes et les départementales des départements. Cela ne fait toutefois pas l'objet d'un fléchage explicite.

La TICPE est de loin la première taxe « routière » affectée aux collectivités locales, pour un montant de 11,2 Md€ en 2023. Cette affectation a été introduite dans les années 2000 pour financer les transferts de compétences aux collectivités liés à la décentralisation. Il s'agit notamment de la gestion des lycées, de la formation professionnelle et du développement économique pour les régions ; et du revenu de solidarité active (RSA, ex-RMI) pour les départements.

Partie 3

Des alourdissements de fiscalité sur le TRM sont d'ores et déjà prévus

À l'échelon européen : application du système d'échange de quotas d'émission pour les carburants routiers en 2027

Le système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (SEQE-UE ou, en anglais, ETS) vise à ce que chaque tonne de CO_2 émise par les secteurs d'activité ciblés soit couverte par un quota, dont le prix fluctue par confrontation de l'offre à la demande.

Le premier marché carbone européen s'applique depuis 2015 aux secteurs industriels à forte intensité énergétique, à l'aviation et au transport maritime (« ETS 1 »). Un second marché étend ce mécanisme aux transports routiers et au bâtiment (« ETS 2 »). Les gazoles routiers, les essences, les carburants alternatifs (dont le B100) et les gaz naturels seront assujettis. Ce second marché se déploie en 3 étapes :

- Depuis le 1er janvier 2025 : surveillance des émissions carbone des transports routiers et du bâtiment (une première déclaration au 31 mars) ;
- 2026 : application du système avec des quotas gratuits ;
- 1er janvier 2027 : début des enchères, avec quotas payants

Un plafond de 45 € par tonne de CO_2 en valeur 2020 est prévu, soit 57 à 60 € en 2027. Suivant le degré de tension sur le marché, ce plafond pourrait être abaissé via l'injection de quotas additionnels. En cas de prix atteignant des niveaux exceptionnellement élevés au démarrage, un report du système à 2028 pourrait être décidé.

Ce nouveau marché carbone entraînera une hausse estimée entre 10 et 20 centimes par litre de carburant.

À l'échelon national : risque de suppression progressive du remboursement partiel de TICPE à horizon 2030

La France affiche l'un des taux d'accise sur le gazole à usage commercial, soit après remboursement partiel, parmi les plus élevés d'Europe. Cette situation confère un avantage concurrentiel aux transporteurs étrangers, dont les véhicules peuvent faire le plein à bas coût, hors de France, avant d'entrer, de circuler et le traverser de long en large le pays, sans avoir à s'y approvisionner.

Une suppression inscrite dans la loi

L'article 130 de la loi Climat et résilience prévoit en effet que le tarif d'accise appliqué au TRM convergera vers le tarif « normal » d'ici au 1er janvier 2030, *« sous réserve de la disponibilité de solutions technologiques alternatives »*. L'Union TLF est mobilisée contre cette perspective. Elle rappelle que cela grèverait la compétitivité des routiers français et appelle à une harmonisation européenne des taux. Elle souligne par ailleurs que les solutions alternatives au gazole sont encore peu matures et économiquement inaccessibles pour la plupart des transporteurs.

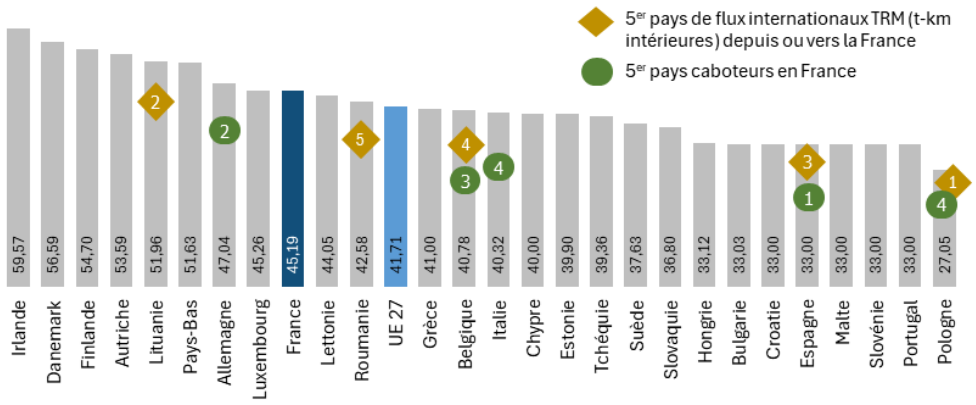
Actuellement, après remboursement partiel, le droit d'accise sur le gazole professionnel est en France 8 % supérieur à la moyenne européenne

Suivant le dernier comparatif européen du Comité national routier (CNR), établi aux conditions de mars 2025, la France est au 9e rang des droits d'accises les plus élevés sur le gazole professionnel, avec un taux de 45,19 € par hectolitre (hl). C'est là un taux 8 % supérieur au taux moyen européen (41,71 €/hl). Il est supérieur aux taux belge (13e rang ; 40,78 €/hl), italien (14e rang ; 40,32 €/hl) et espagnol (22e rang ; 33 €/hl). Il est en revanche légèrement en deçà du taux allemand (7e rang ; 47,07 €/hl).

Pour mémoire, en 2022, la France tenait le 4e rang européen des droits d'accise les plus élevés sur les carburant à usage commercial.

Droits d'accise appliqués au gazole à usage commercial en Europe

Pour les poids lourds de 7,5 tonnes et plus. Euros par hectolitre. CNR



Sans remboursement partiel, la France sera le pays au droit d'accise sur le gazole professionnel le plus lourd d'Europe

Supprimer les 15,71 €/hl de remboursement partiel impliquerait une hausse de droit d'accise sur le gazole professionnel de 35 %. Le taux français serait alors de 60,94 €/hl, soit 46 % de plus que la moyenne communautaire. L'imposition française serait alors supérieure de 85 % à celle de l'Espagne ; d'environ 50 % à celles de la Belgique et de l'Italie ; et de 30 % à celle de l'Allemagne.

À l'échelon régional : introduction d'écotaxes en Grand Est et au sein de la Collectivité européenne d'Alsace en 2027

La Collectivité européenne d'Alsace (CeA) prépare pour 2027 sa propre taxe « poids lourds », le R-Pass. Celle-ci s'appliquera aux véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC, sur plus de 200 kilomètres de routes alsaciennes. Si l'objectif affiché est la modération des flux de camions, notamment en réponse au report de trafic allemand, la CeA s'attend à une rentrée budgétaire d'environ 60 M€ par an.

En parallèle, le région Grand Est prévoit la mise en place, elle aussi en 2027, d'une taxe poids lourds, dites « éco contribution ».

L'Union TLF, tout comme la grande majorité du monde économique local regroupé dans le Collectif pour la Compétitivité des Entreprises Alsaciennes (CCEA), rejoint par les chambres consulaires, s'oppose à ces nouvelles taxes sur les transports de marchandises car :

- la France est déjà l'un des pays européens qui taxe le plus ses activités routières. Les régions devraient à l'inverse veiller à alléger, ou *a minima* ne pas alourdir, le mille-feuille fiscal qui bride la compétitivité de nos entreprises.
- Ces taxes seront surtout au détriment des entreprises locales utilisatrices de camions, qui recourent proportionnellement plus aux routes concernées que les pavillons étrangers.
- Les industriels, commerçants et consommateurs locaux seront les premières victimes, et non les poids lourds étrangers en transit. Rappelons que la majorité des camions circulant en Alsace desservent l'économie locale. Au-delà de l'aspect budgétaire, une telle mesure affectera la compétitivité et l'attractivité des territoires.

Plus largement, l'Union TLF alerte sur une probable multiplication d'écotaxes régionales, toutes différentes. L'Alsace sera pionnière. La région Grand-Est a déjà annoncé son intention de mettre en œuvre un dispositif similaire, qui s'étendrait ensuite à d'autres régions. Ce serait un véritable casse-tête pour les transporteurs qui, par nature, se déplacent partout en France.

ANNEXE 1

La place de la route dans les transports français

INFRASTRUCTURES LINÉAIRES

SDES. Bilan des transports 2023. Situation économique et infrastructures de transport. Pages19 et 20.

En 2023, la France comptait plus de 1,1 million de km de routes :

- 1,9 % de réseau principal (autoroutes et voies nationales)
  - Dont 0,8 % d'autoroutes concédées
- 98,1 % de réseau secondaire (routes départementales et communales).

Pour comparaison, nous avons :

- 27 600 km de lignes ferroviaires
- 1 400 km de réseau ferré urbain (métros, RER et tramways)
- 8 500 km de voies navigables, dont seulement 57 % sont fréquentées

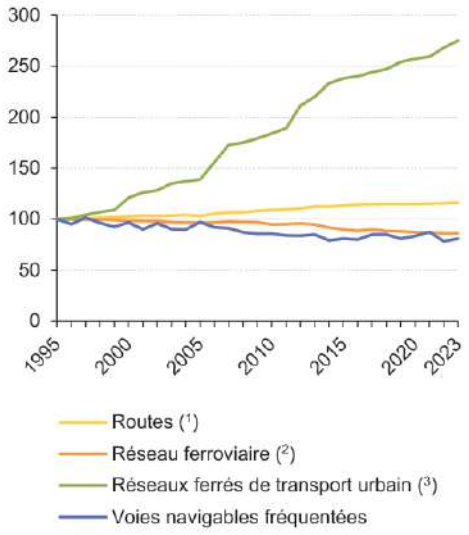
En dynamique, on observe une forte extension du réseaux ferrés de transport urbain depuis trois décennies, en lien avec la saturation des réseaux routiers urbains et les objectifs environnementaux.

Figure cadrage 3-1 **Évolution des longueurs des infrastructures linéaires de transport en France**
Niveaux (longueurs) en kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2023	Évolution annuelle moyenne 2023/2019
Routes (France entière)	**1 118 600**	**0,21**
Réseau principal	**21 225**	**0,03**
Autoroutes concédées	9 211	0,30
Autoroutes non concédées	2 541	- 0,49
Autres routes nationales (1)	9 474	- 0,10
Réseau secondaire (France entière)	**1 097 375**	**0,21**
Routes départementales (2)	382 491	0,05
Routes communales	714 883	0,30
Réseau ferroviaire (kilomètres de lignes) (3)	**27 617**	**- 0,38**
Lignes LGV	2 748	0,00
Autres lignes à 2 voies ou plus	14 570	- 0,15
Lignes ferroviaires à 1 voie	10 299	- 0,78
Réseaux ferrés de transport urbain	**1 388**	**1,53**
Métros et RER (4)	502	1,30
Tramways	886	1,67
Voies navigables (5)	**8 507**	**0,01**
Canaux	5 613	0,00
Rivières	2 894	0,00
dont voies navigables fréquentées	**4 828**	**0,00**

(1) Les routes nationales des DROM sont comptabilisées depuis 2018.
(2) À partir de 2017, les routes corses deviennent départementales.
(3) Non compris les chemins de fer de la Corse. Inclut les lignes gérées hors SNCF (LGV et lignes parcourues par des TGV).
(4) RER RATP seulement.
(5) Voies navigables fréquentées et non fréquentées.
Champ : France.
***Source** : SDES*

Figure cadrage 3-2 **Évolution des longueurs des réseaux de transport en France**
En indice base 100 en 1995



(1) Les routes nationales des DROM sont comptabilisées depuis 2018. Les routes départementales et communales des DROM sont comptabilisées depuis 2013. À partir de 2017, les routes corses deviennent départementales. .
(2) Inclut les lignes gérées hors SNCF (LGV et lignes parcourues par des TGV). Non compris les chemins de fer de la Corse.
(3) RER RATP seulement.
Champ : France.
***Source** : SDES*

CIRCULATION PAR RÉSEAU

SDES. Bilan des transports 2023. Bilan de la circulation &
Matériels de transport. Fichier XLS, onglet G1.c

Les autoroutes représentent :

- seulement 1,1 % du réseau routier national
- mais le tiers de la circulation routière dans le pays (33 % des véhicules-kilomètres)

Au cours de la dernière décennie, c'est sur les autoroutes concédées que la hausse de la circulation a été la plus significative (+20 % entre 2013 et 2023, contre +13 % sur les autoroutes non concédées). Sur les routes nationales et le réseau secondaire, le trafic a légèrement diminué (respectivement -9 % et -4 % en 10 ans).

G1.c Circulation par réseau en 2023*

	Milliards de véhicules-kilomètres	% du total	Variation sur 10 ans
Total autoroutes (1)	197,2	33%	17%
Autoroutes concédées	100,8	17%	20%
Autoroutes non concédées (1)	96,3	16%	13%
Routes 'nationales'	20,5	3%	-9%
Total réseau 'national'	**217,7**	**36%**	**14%**
Autres routes (2)	**386,7**	**64%**	**-4%**
Ensemble des réseaux	**604,4**	**100%**	**2%**

(*) l'ensemble des séries constitutives du bilan de la circulation a été rebasé en 2023.

(1) les voies rapides urbaines et les routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières sont incluses dans les autoroutes non concédées

(2) routes départementales et réseau local, calcul par solde

Source : SDES, Bilan de la circulation

PARTS MODALES DE LA ROUTE

SDES. Bilan des transports 2023. Le transport de voyageur. Page 151
SDES. Bilan des transports 2023. Synthèse et données clés. Page 8

En France, la route assure :

- 87 % des déplacements de personnes (véhicules particuliers + autocars)
- 89,3 % des transports intérieurs de marchandises
    - Contre 8,9 % pour le fret ferroviaire et 1,8 % pour le fret fluvial

Figure F1-3 **Transports intérieurs de voyageurs**
Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			
		2021	2022	2023	2023/2019
Transport individuel en véhicules particuliers	**849,5**	**9,5**	**10,2**	**- 1,6**	**- 4,9**
Transports collectifs	**183,4**	**24,1**	**29,5**	**6,4**	**- 1,5**
Transports routiers	**53,8**	**10,2**	**15,2**	**12,0**	**- 11,4**
Autocars [1]	39,6	6,5	16,1	15,1	- 13,0
dont autocars « Macron »	2,4	27,2	85,6	9,5	- 15,4
dont occasionnel en autocars étrangers	6,5	18,7	10,1	199,4	- 0,4
Autobus et tramways	14,2	20,3	13,1	4,3	- 6,7
Île-de-France	5,7	19,6	7,5	- 0,2	- 16,3
Hors Île-de-France [2]	8,5	21,0	17,5	7,5	1,2
Transports ferrés	**116,4**	**30,8**	**36,3**	**5,0**	**6,4**
Transport ferroviaire	107,0	30,8	36,9	5,4	8,1
Trains à grande vitesse	64,6	31,6	41,0	5,2	9,6
Trains interurbains (dont « TET ») [3]	3,9	42,5	19,5	3,6	- 26,7
Trains sous convention des conseils régionaux [4]	20,8	33,2	32,3	9,1	36,0
Trains et RER d'Île-de-France	17,7	23,4	32,3	2,4	- 8,9
Métros	9,4	30,1	30,2	0,9	- 9,4
Île-de-France	6,9	34,8	32,7	- 2,3	- 12,1
Hors Île-de-France [2]	2,5	18,4	23,3	10,4	- 1,5
Transports aériens [5]	**13,2**	**39,3**	**34,0**	**- 2,0**	**- 18,4**
Ensemble	**1 032,9**	**11,4**	**13,0**	**-0,3**	**-4,3**

([1]) Transport occasionnel, régulier (dont autocars SNCF), scolaire et de personnel.
([2]) Le niveau de 2023 est estimé par le SDES à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP.
([3]) Sous convention avec l'État et non conventionnés (hors trains à grande vitesse).
([4]) Trains sous convention des conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse). Y compris les « express d'intérêt régional ».
([5]) Vols intérieurs à la métropole uniquement.
Champ : France métropolitaine.
***Sources** : SDES, d'après le bilan de la circulation ; ART ; SNCF ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) - (estimations SDES pour 2023) ; UTP ; DGAC*

EMPLOI DES ENTREPRISES DE TRANSPORTS ROUTIERS

SDES. Bilan des transports 2023. Emploi et marché du travail. Page 100.

Les entreprises spécialisées des transports (section H de la NAF) ont employé 1,45 million de salariés en 2023, hors intérim (et, par définition, hors compte propre). Activités d'entreposage mises à part, les entreprises de transport routier concentrent près de 70 % des effectifs.

Figure C-1 **Effectifs salariés au 31 décembre**
Niveau en milliers, évolutions en %, données CVS (au dernier trimestre de l'année), données arrêtées au 31 mars 2024

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2023	2021	2022	2023	2023 / 2019
Transport principalement de voyageurs	**426,3**	**- 0,1**	**1,6**	**3,5**	**0,8**
Ferroviaire (y.c. fret)	94,6	- 1,9	0,8	2,7	- 4,1
Transport collectif urbain	114,9	- 0,3	1,3	3,8	5,5
Transport routier de voyageurs	105,7	0,0	1,8	3,5	2,2
Aérien	55,3	- 4,7	1,0	3,2	- 7,8
Maritime et fluvial	10,5	2,1	9,2	4,9	3,9
Autres transports de voyageurs	45,3	10,5	2,2	4,6	8,8
dont taxis et VTC	*31,8*	*9,9*	*6,0*	*6,8*	*18,6*
Transport de marchandises (hors ferroviaire)	**447,3**	**4,0**	**0,6**	**- 0,6**	**8,2**
Routier et services de déménagement	429,4	4,0	0,3	- 0,7	7,9
Par conduites	5,0	- 0,4	- 0,9	- 0,3	0,6
Aérien	4,8	11,4	29,9	6,8	54,7
Maritime et fluvial	8,0	4,7	4,4	0,1	8,2
Autres services de transport	**394,3**	**3,5**	**3,4**	**1,0**	**8,2**
Entreposage et manutention	146,3	7,1	5,3	1,1	15,6
Exploitation des infrastructures	127,3	- 0,6	1,9	1,4	1,7
Organisation du transport de fret	120,6	4,0	2,8	0,3	7,1
dont messagerie et fret express	*38,9*	*1,2*	*- 0,6*	*- 2,2*	*- 1,7*
Activités de poste et de courrier	**181,9**	**- 4,5**	**- 4,2**	**- 2,5**	**- 14,6**
Transports et entreposage hors intérim	**1 449,7**	**1,5**	**1,0**	**0,8**	**2,5**
Intérim utilisé dans transports et entreposage	*110,1*	*6,1*	*- 5,1*	*- 5,2*	*5,6*
Ensemble secteur privé hors intérim [1]	**20 354,4**	**3,7**	**2,0**	**0,7**	**6,3**
Intérim utilisé dans l'ensemble du secteur privé	*755,9*	*12,1*	*- 1,3*	*- 6,6*	*- 2,6*

([1]) Ensemble secteur privé, y compris agriculture (codes AZ à RU en Naf Rév.2).
Champ : France hors Mayotte.
***Sources** : Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Urssaf, Dares, Insee*

Union Routière de France (URF). Faits & chiffres 2022. Economie des transports. Page 125.

Au global, incluant toutes les activités de transport routier, BtoC et BtoB, en compte propre et compte d'autrui, ainsi que les activités annexes (construction et entretien des routes, production automobile, distribution de carburant, assurance…), **le CCFA dénombre près de 2,2 millions d'emplois en France liés à la route en 2020, soit 8 % des emplois français**.

ANNEXE 2

Dépenses publiques en transport

ADMINISTRATIONS CENTRALES

SDES. Bilan des transports 2023. Transport et activité économique. Page 42 et fichier XLS, onglet A4.j

Les dépenses d'investissement « transports » des administrations centrales (pas seulement infrastructures mais matériel et désendettement compris) se concentrent à 65 % sur le mode ferroviaire (5,7 Md€ en 2023). Avec 18 % des montants investis, la route est le second mode (1,6 Md€ dont 1,2 Md€ via l'AFIT).

L'investissement des administrations centrales sur les autres modes sont « mineurs ».

Le total des dépenses des administrations centrales pour la route (fonctionnement + investissement) atteint 2,6 milliards d'euros en 2023, soit 9 % de leurs dépenses « transport » tous modes confondus. Le mode ferroviaire concentre 72 % du total.

A4.a Les dépenses des APUC (Etat, AFITF, Odals transport) par type de dépense et mode de transport en 2023

Millions d'euros courants

	Fonctionnement (hors charges de retraites)	**Investissement** (infrastructures, désendettement, matériel roulant etc)	**Total** (hors charges de retraites)
Total hors charge de retraite	**18 331**	**8 879**	**27 209**
Route	938	1 636	2 574
Fer	13 718	5 742	19 460
Transports collectifs urbains	135	355	490
Voies navigables	441	354	795
Transport maritime	545	118	663
Transport aérien	2 004	532	2 537
Services communs	550	140	691
Charges de retraites			**4 593**
CARCEPT + FONGECFA (2)			
Charges de retraites de la SNCF et anc, agts serv pub, Afr,Nrd et OM			3 262
Charges de retraites de la RATP			810
ENIM et autres caisses (4)			521
Total (yc charges de retraite)			**31 802**

Source : DGFIP, calculs SDES

(1) Depuis le 1er juillet 2005, l'État n'est plus responsable du financement de l'exploitation des transports collectifs d'Ile-de-France, désormais entièrement dévolu aux collectivités locales,

(2) CARCEPT : Caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance du transport ; FONGECFA : Fond national de gestion paritaire du congé de fin d'activité,

(3) SAAD : Service annexe d'amortissement de la dette, montant versé à la SNCF jusqu'en 2007 et réintégré dorénavant dans les comptes de l'État,

(4) ENIM : Etablissement National des Invalides de la Marine, Les deux tiers des prestations servies par l'ENIM sont consacrés à la retraite,

ADMINISTRATIONS LOCALES

SDES. Bilan des transports 2023. Transport et activité économique. Page 42 et fichier XLS, onglet A4.a

La « voirie » représente 39 % des investissements « transports » des collectivités locales. Les communes et départements assurent ensemble 92 % de cet investissement « local » dans les voiries.

A4.j Les dépenses des administrations publiques locales en transport en 2023

En millions d'euros courants - avant correction des effets de transferts (fonctionnement : 3 Md€. Investissement : 910 M€)

	Fonctionnement	Investissement	Total
régions	**8 448**	**3 428**	**11 877**
voirie	80	538	619
autres infrastructures de transport	82	675	756
transport de voyageurs et de marchandises	6 740	2 212	8 952
transport scolaire	1 546	3	1 550
départements	**3 495**	**3 805**	**7 300**
voirie	2 305	3 463	5 768
autres infrastructures de transport	45	165	209
transport de voyageurs et de marchandises	835	177	1 012
transport scolaire	311	0	311
communes et EPCI (1)	**4 033**	**4 112**	**8 144**
voirie	2 106	3 748	5 854
autres infrastructures de transport	0	0	0
transport de voyageurs et de marchandises	1 597	357	1 954
transport scolaire	330	7	336
odal (2), syndicats, régies	**15 482**	**8 628**	**24 110**
voirie	149	43	192
autres infrastructures de transport	1 063	3 376	4 439
transport de voyageurs et de marchandises	14 091	5 195	19 286
transport scolaire	179	14	194
total y compris transferts entre apul	**31 458**	**19 973**	**51 431**
voirie	4 640	7 792	12 432
autres infrastructures de transport	1 189	4 215	5 404
transport de voyageurs et de marchandises	23 263	7 941	31 204
transport scolaire	2 366	24	2 390

ENSEMBLE : ADMINISTRATIONS CENTRALES + LOCALES

Cumul des deux parties précédentes

Les investissements « route » (adm. Centrales) et « voiries » (adm. Locales) représentent, en ordre de grandeur, le tiers des investissements publics en transport.

Le total des dépenses publiques allouées à la route (fonctionnement + investissement ; administrations centrales et locales) atteint 15 milliards d'euros. Les administrations locales y comptent pour 82 %.

M€. 2023	Fonctionnement	Investissement	Total
APUC	**18 331**	**8 879**	**27 209**
dont Route	938	1 636	2 574
APUL	**31 458**	**19 973**	**51 431**
dont voiries	4 640	7 792	12 432
APUC + APUL	**49 789**	**28 851**	**78 640**
dont route + voiries	5 578	9 428	15 006
Total avec correction des transferts	46 490	26 784	73 274

ANNEXE 3

Investissement en infrastructures de transports

SDES. Bilan des transports 2023. Transport et activité économique. Page 52 et fichier XLS, onglet A7.1

Les investissements en infrastructures (construction et régénération) ont atteint 24,6 Md€ en 2023

- 10,3 Md€ pour les routes (42 %)
- 4,6 Md€ pour le réseau ferré (19 %)
- 7,8 Md€ pour les transports collectifs urbains (32 %)

Les investissements se partagent entre un grand nombre d'acteurs, principalement mais non exclusivement publics (certains étant réalisés dans le cadre de contrats de concession ou de partenariats public-privé).

Les investissements dans la route ont baissé en valeur absolue de 2011 à 2017, passant de 14,5 M€ en 2010 à 9,1 Md€ en 2017. Ils ont ensuite légèrement augmenté pour se stabiliser entre 10 et 11 Md€.

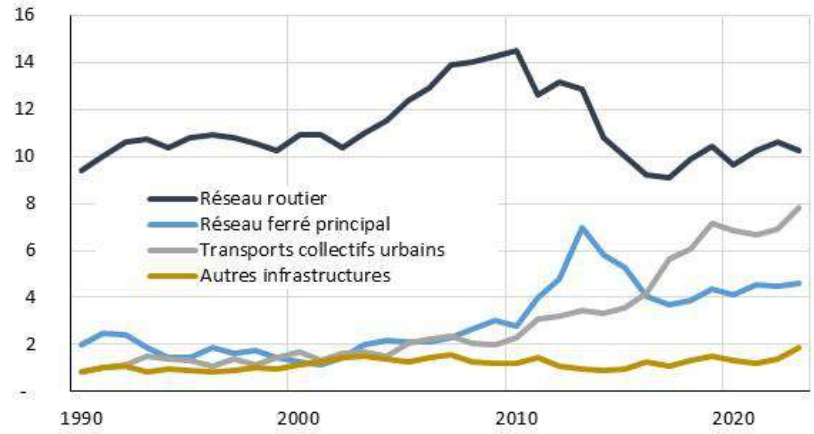
Le poids de la route est passé de 70 % des montants investis en 2010 à 42 % en 2023, ce qui s'explique par :

- La baisse des investissements dans la route en valeur absolue de 2011 à 2017 ;
- La hausse des investissements dans les transports collectifs urbains.

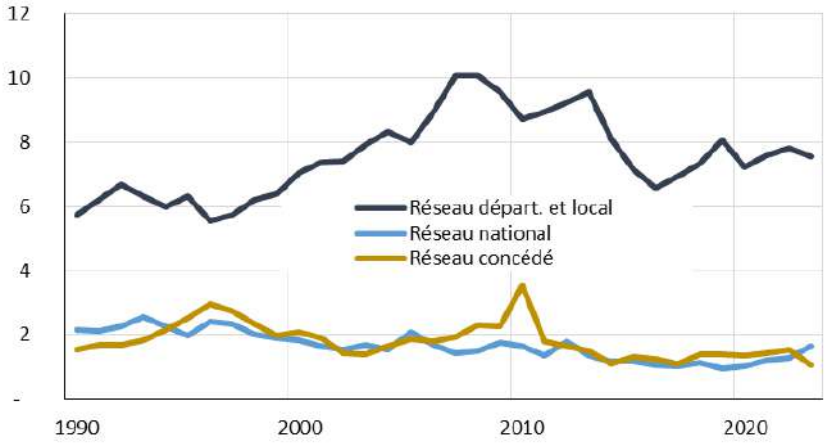
A7.1 Investissements en infrastructures de transport

	M€	répartition 2023	Répartition 2010
Réseau routier	**10 265**	42%	70%
Réseau non concédé	9 203	37%	53%
dont réseau départ. et local	7 567	31%	42%
dont réseau national	1 636	7%	8%
Réseau concédé	1 062	4%	17%
Réseau ferré principal	**4 594**	19%	13%
Réseau grande vitesse	312	1%	4%
Réseau principal hors LGV	4 282	17%	10%
Transports collectifs urbains	**7 846**	32%	11%
Réseau ferré Ile-de-France	1 156	5%	2%
RATP	1 423	6%	3%
Société des grands projets (1)	3462	14%	0%
TCU de province (2)	1 805	7%	6%
Autres infrastructures	**1 850**	8%	6%
Ports maritimes (et fluviaux depuis 2016) (3)	452	2%	1%
Aéroports (4)	731	3%	4%
Voies navigables et ports fluviaux	667	3%	1%
Total	**24 555**	100%	100%

Investissements en infrastructures de transport (Md€)



Investissements dans le réseau routier (Md€)



ANNEXE 4

Contributions fiscales de la route

RECETTES FISCALES OBTENUES DE LA ROUTE

SDES. Bilan des transports 2023. Transport et activité économique. Page 49

Au global, les recettes fiscales liées aux transports, tous modes, atteignent 66,2 Md€ en 2023, dont :

- 7,8 Md€ sur la route, hors TICPE
- 29,7 Md€ de TICPE

  ↓

- **37,5 Md€ route + TICPE**, soit **57 %** du total
  - Sur ce montant, seulement **3,17 Md€** sont explicitement fléchés sur le financement de dépenses routières, soit **8 %** des recettes routes + TICPE

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

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

LES FLÉCHAGES PAR L'ÉTAT

PLF 2025. Voies et moyens, tome 1. Taxes affectées

Au titre de l'exercice 2025, les recettes fiscales explicitement fléchées sur les infrastructures de transport sont évaluées à seulement 2,9 Md€, soit moins qu'en 2023.

Nature juridique du bénéficiaire				Rattachement d'un operateur		Bénéficiaire de la taxe		Taxe affectée		Exécution 2025	Référence juridique	
Secteur	rateur ou répartition	pérateur ou natu	Numéro SIREN	Mission	Programme							
Organismes d'administration centrale	Opérateurs État	Établissement public national à caractère administratif	180092553	Écologie, développement et mobilité durables	203 Infrastructures et services de transports	18	AFITF	12	Taxe de solidarité sur les billets d'avion	268 000 000	LFI 2020	art.... du code général des impôts
								26	Fraction TICPE Gazole	1 281 042 970	LFR-I 2014 et de la LFI 2015	Art. 36 de la LFI 2015
								27	Taxe due par les concessionnaires d'autoroutes	751 000 000	LFI 2012	Art 302 bis ZB du CGI
								293	Taxe sur les exploitants d'infrastructures de transports	600 000 000	LFI 2024	LFI 2024
Autres bénéficiaires	Associations	Association déclarée	775692015			58	AFT	77	Taxe destinée à financer le développement des actions de formation professionnelle dans les transports routiers	62 000 000		Art. 1635 bis M du CGI
Secteur local	Intercommunalité	Autre établissement public local de coopération non spécialisé ou				95	Autorités organisatrices des transports urbains	94	Versement transport dû par les entreprises de plus de 9 salariés implantées en province	Inexistant en 2025		Art L2333-64 du Code général des collectivités territoriales

Ci-dessous, les taxes touchant les activités de transport (fret ou passagers) et donnant lieu à une affection. On y voit notamment :

- La **TICPE pour les régions** (dont part modulable) : 6,98 Md€
- La **TICPE part « Grenelle » pour les régions** : 0,34 Md€
  - Exclusivement destinée au financement de projets d'infrastructures de transport durable, ferroviaire ou fluvial, mentionnés aux articles 11 et 12 de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.
- La **TICPE fraction « RMI/RSA »** pour les départements : 2,8 Md€

Nature juridique du bénéficiaire				Rattachement d'un operateur		Bénéficiaire de la taxe		Taxe affectée		Exécution 2025	Référence juridique
Secteur	rateur ou répartition	pérateur ou natu	Numéro SIREN	Mission	Programme	Code	Libellé	Code	Libellé		
Local	Régions	Région				156	Régions	214	Taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules (cartes grises)	2 134 367 252	Art. 1599 quindecies du CGI
Local	Régions	Région				156	Régions	215	Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) - part Grenelle	338 094 075	Art. 34 de la LFI 2010, art. 11 et 12 de la loi n° 2009-967 du 3 août
Org. Adm. centrale	Opérateurs État	Établissement public national à	180092553	Écologie, développement et mobilité	203 Infrastructures et services de	18	AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France	12	Taxe de solidarité sur les billets d'avion	268 000 000	LFI 2020	art.... du code général des impôts
Local	Régions	Région	232000018			127	Collectivité territoriale de Corse et Conservatoire de l'espace littoral, de	170	Taxe due par les entreprises de transport public aérien et maritime	53 950 582		Art.1599 vicies du CGI
Autres	Autres personnes morales de droit	Établissement public national à caractère				8	CNT - Taxe de solidarité pour le développement géré par l'Agence française de développement (AFD)	12	Taxe de solidarité sur les billets d'avion	Inexistant en 2025	LFI 2014	§ VI de l'art. 302 bis K du CGI
Local	Départements	Département				147	Départements (part départementale)	194	Droit départemental de passage sur les ouvrages d'art reliant le continent aux îles maritimes	49 696 671		Art. L. 1715-3 du Code de la voirie routière et art. L. 221-11 du Code
Org. Adm. centrale	Opérateurs État	Établissement public national à	180092553	Écologie, développement	203 Infrastructures et	18	AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France	27	Taxe due par les concessionnaires d'autoroutes	751 000 000	LFI 2012	Art 302 bis ZB du CGI
Org. Adm. centrale	Opérateurs État	Établissement public national à	130003262	Administration générale et territoriale de	354 Administration territoriale de	41	ANTS - Agence nationale des titres sécurisés	53	Droit de timbre pour la délivrance du permis de conduire en cas de perte ou de vol	9 000 000	LFI 2012	Art. 1028 ter du CGI (art. 10 de la loi 2014-804, LFI 2014)
Local	Régions	Région				156	Régions	213	Taxe sur les permis de conduire	50 811		Art. 1599 terdecies du CGI
Local	Intercommunalité	Autre établissement public local de				149	Personnes publiques ou privées exploitant des aérodromes dont le trafic	201	Taxe d'aéroport	1 191 545 821		Art. 1609 quatervicies du CGI
Autres	Associations	Association déclarée				174	Personne ayant pour objet statutaire la gestion de l'espace naturel protégé concerné ou	234	Taxe sur les passagers maritimes embarqués à destination d'espaces naturels protégés	4 500 000		Art. 266 quater du Code des douanes; décret n°96-25 du 1er
Local	Régions	Région				177	Martinique, de la Guyane et de la	238	Taxe spéciale de consommation sur les carburants	632 164 576		Art. 266 quater du Code des douanes
Local	Régions	Région				177	Régions de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Guyane et de la	239	Taxe due par les entreprises de transport public aérien et maritime sur les passagers embarqués	50 832 655		Art. 285 ter du Code des douanes
Org. Adm. centrale	Opérateurs État	Établissement public national à	525046017	Écologie, développement et mobilité	203 Infrastructures et services de	14	SGP - Société des Grands Projets	266	Taxe sur les surfaces de stationnement	18 025 440	LFI 2019	Art. 1599 Quater C du CGI
Local	Communes	Commune et commune				144	Communes ou Groupements de communes (parts communale et	182	Taxe d'aménagement	1 075 809 522		Art L.331-1 à L.331-46 du Code de l'urbanisme (créée à/c
Org. Adm. centrale	Opérateurs État	Établissement public national à	180092553	Écologie, développement et mobilité	203 Infrastructures et services de	18	AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France	293	Taxe sur les exploitants d'infrastructures de transports	600 000 000	LFI 2024	LFI 2024
Autres	Autres personnes morales de droit	Autre personne morale de droit privé				15	Personnes publiques ou privées exploitant des aérodromes pour	23	Taxe sur les nuisances sonores aériennes	50 160 000	LFI 2014	Art. 1609 quatervicies A du CGI
Local	Départements	Département				147	Départements (part départementale)	182	Taxe d'aménagement	635 178 088		Art L.331-1 à L.331-46 du Code de l'urbanisme (créée à/c
Org. Adm. centrale	Opérateurs État	Établissement public national à	130003262	Administration générale et territoriale de	354 Administration territoriale de	41	ANTS - Agence nationale des titres sécurisés	52	Taxe pour la gestion des certificats d'immatriculation des véhicules	43 400 000	LFR-I 2014 et de la LFI 2015	Art. 1028 bis du CGI (art. 135 al. VI de la LFI 2009)
Local	Départements	Département				147	Départements (part départementale)	195	Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétique (TICPE) - Fractions transférées en compensation du transfert du RMI/RSA et dans le cadre de l'acte II de la décentralisation	2 827 631 094		Art. 59 de la LFI 2004, art. 38 de la LFI 2012 et art. 39 de la LFI 2012
Social	Organisme gérant un régime de protection	Régime général de la Sécurité Sociale	180035065			111	CNAF	128	Taxe spéciale sur les conventions d'assurance automobile	1 285 000 000		Art. 991 à 1004 du CGI
Local	Régions	Région				156	Régions	216	Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétique (TICPE dont part modulable)	6 982 225 073		Art. 40 de la LFI 2000 et art. 36 de la LFI 2012
Local	Régions	Région	237500079			176	Région Ile-de-France	182	Taxe d'aménagement	45 035 727		Art. L.331-1 à L.331-46 du Code de l'urbanisme (créée à/c
Autres	Associations	Association déclarée	775692015			58	AFT - Association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports	77	Taxe destinée à financer le développement des actions de formation professionnelle dans les transports routiers	62 000 000		Art. 1635 bis M du CGI

A noter que les collectivités locales sont libres d'indiquer un fléchage de leur part TICPE sur des dépenses transports.

Annexe 5

Contributions fiscales spécifiques au TRM

CONTRIBUTIONS DIRECTES

Les recettes spécifiques des administrations en lien avec les PL du TRM s'élèvent à **3,85 Md€**.

En premier lieu :

- TICPE nette : 3 650 M€ Estimation dérivée du PLF 2025
- Taxe à l'essieu : 172,6 M€ LFI 2025 (taxe n° 1768)

En second lieu :

Estimation de l'Union TLF. Financement des infrastructures en France, rôle du TRM français. Mars 2021

- Taxe sur les surfaces de stationnement : 10 M€
- Certificats d'immatriculation : 0,2 M€

La TICPE représente 95 % des recettes fiscales spécifiques au TRM.

Tous secteurs confondus, les recettes nettes de TIPCE s'élève en France à 29,6 Md€. Le TRM y compte pour 12 %.

CONTRIBUTIONS INDIRECTES VIA LES PÉAGES

Ambition France Transports. Livret de diagnostic. Atelier n° 2. Avenir des infrastructures routières. Page 16

Les recettes fiscales dérivées des péages autoroutiers peuvent être considérées comme des contributions indirectes des PL.

Les poids lourds TRM + TRV représentent 33 % des recettes de péages. Nous pourrions ainsi leur attribuer le tiers de la contribution fiscale des sociétés d'autoroutes.

- Contribution fiscale des sociétés concessionnaires en 2023 : 5,3 Md€
  - TVA : 2,5 Md€
  - IS : 1,7 Md€
  - TAT & RD : 1,1 Md€
- Attribution pour un tiers au PL TRM+TRV : 1,75 Md€
  - TVA : 0,83 Md€
  - IS : 0,56 Md€
  - TAT & RD : 0,36 Md€

FOCUS TICPE

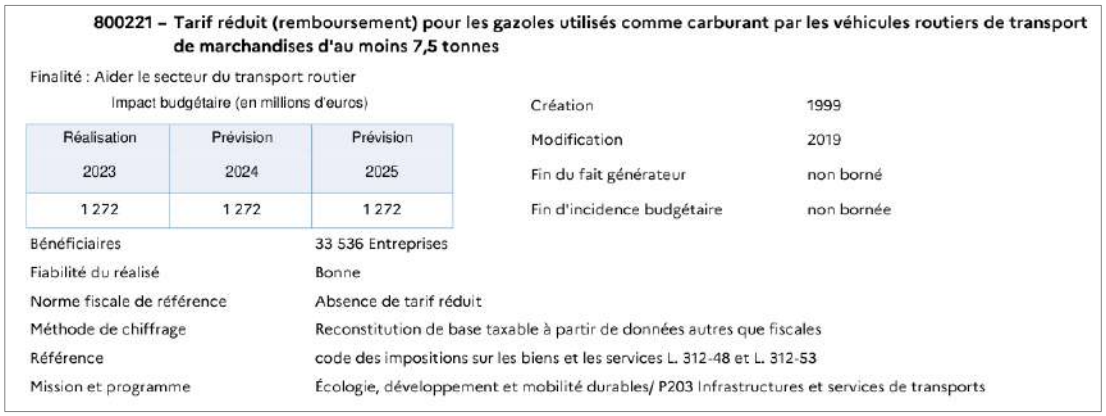
PLF 2025. Voies et Moyens, tome 1, page 27

- **TICPE** prévue en 2025 :
  - 31,2 Md€ bruts
  - **29,6 Md€ nets**
- Attribution :
  - **AFIT : 1,3 Md€** (4,4 % du montant net)
  - **Collectivités locales : 12,2 Md€** (41 %)
  - **Etat :** 18,1 Md€ bruts (avant remboursements et dégrèvements) et **16,5 Md€ nets** (56 %)

En Md€	**Exécution 2023**	**Prévision 2024**	**Prévision 2025**
TICPE brute totale	**31,7**	**31,5**	**31,2**
Transfert aux collectivités territoriales	*-11,2*	*-12,2*	*-12,2*
Transfert à l'AFITF	*-1,9*	*-2,0*	*-1,3*
Transfert Île-de-France Mobilités (ex-STIF)	*-0,1*	*-0,1*	*-0,1*
Autres	*0,2*	*0,4*	*0,4*
TICPE brute État	**18,7**	**17,6**	**18,1**
Remboursements et dégrèvements de TICPE	*-1,9*	*-2,1*	*-1,6*
TICPE nette État	**16,8**	**15,5**	**16,5**

PLF 2025. Voies et Moyens, tome 2, page 178

- **Remboursement partiel pour les poids lourds TRM** (compte propre + autrui) : **1,272 Md€**
    - Sachant que la **TICPE de base est 60,94 €/HL** et que le **remboursement partiel est de 15,75 €/HL**, On en déduit que, pour se faire rembourser 1,272 Md€, les entreprises opérant des poids lourds TRM doivent verser 4,92 Md€ de TIPCE brute.
- Pour les PL TRM (compte propre + autrui), nous avons donc :
    - TICPE brute : **4,92 Md€**
    - Remboursement partiel : **1,272 Md€**
    - TICPE nette : **3,65 Md€**
- Les poids lourds TRM représenteraient donc 16 % de la TICPE brute nationale avant remboursement ; et 12 % après.



800221 – Tarif réduit (remboursement) pour les gazoles utilisés comme carburant par les véhicules routiers de transport de marchandises d'au moins 7,5 tonnes

Finalité : Aider le secteur du transport routier

Impact budgétaire (en millions d'euros)

Réalisation 2023	Prévision 2024	Prévision 2025
1 272	1 272	1 272

Création	1999
Modification	2019
Fin du fait générateur	non borné
Fin d'incidence budgétaire	non bornée

Bénéficiaires	33 536 Entreprises
Fiabilité du réalisé	Bonne
Norme fiscale de référence	Absence de tarif réduit
Méthode de chiffrage	Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales
Référence	code des impositions sur les biens et les services L. 312-48 et L. 312-53
Mission et programme	Écologie, développement et mobilité durables/ P203 Infrastructures et services de transports

- **Ces montants ne couvrent pas la TICPE payée sur les VUL**. Il y a 2 ans, j'avais approximé la contribution TICPE des VUL compte d'autrui. Sans entrer ici dans les détails du calcul, j'avais trouvé 0,7 Md€ pour 2021.

FOCUS TAXE À L'ESSIEU

CNR. Enquête longue distance 2023. Page 29

Le montant de la taxe à l'essieu varie suivant le poids des véhicules et du nombre d'essieu. Pour un ensemble articlé longue distance, le CNR estime le **montant moyen annuel à 516 €**.

Annexe 6

Comparaison européenne des droits d'accises sur le gazole professionnel

CNR. Droits d'accises et mécanismes de remboursements partiels TRM sur le gazole en Europe. Situation au 30 mars 2025

EN L'ÉTAT ACTUEL DU REMBOURSEMENT PARTIEL DE TICPE

Aux conditions de mars 2025, avec un taux « professionnel » de 45,19 € par litre, **la France est au 9e rang des droits d'accises les plus élevés sur le gazole professionnelle** (après remboursement partiel).

Son taux est :

- **Inférieur au taux allemand** (7e rang ; 47,07 €/L)
- **Supérieur aux taux belge** (13e rang ; 40,78 €/L), **italien** (14e rang ; 40,32 €/L) et **espagnol** (22e rang ; 33 €/L)
- **8 % supérieur au taux moyen européen** (41,71 €/L – moyenne brute)

Depuis la précédente édition :

- 12 pays ont augmenté leur taux
- 14 l'ont conservé stable (dont la France)
- 1 pays l'a baissé (Hongrie)

Pour mémoire, la France était au :

- 7e rang en octobre 2023
- 4e rang en octobre 2022-2021

EN CAS DE SUPPRESSION DU REMBOURSEMENT PARTIEL DE TICPE

Si la France venait à supprimer son remboursement partiel, alors elle serait le pays qui taxerait le plus les usages commerciaux du gazole routier, avec un taux actuel de 60,94 €/HL.

PAYS	Droits d'accises sur le gazole à "usage commercial" (€/hl)	Évolution depuis avril 2024	RANG
UNION EUROPEENNE			
Irlande**	59,57	↗	1
Danemark	56,59	↗	2
Finlande**	54,70	=	3
Autriche*	53,59	↗	4
Lituanie**	51,96	↗	5
Pays-Bas	51,63	=	6
Allemagne	47,04	=	7
Luxembourg	45,26	↗	8
France**	45,19	=	9
Lettonie	44,05	↗	10
Roumanie	42,58	↗	11
Grèce	41,00	=	12
Belgique	40,78	↗	13
Italie	40,32	=	14
Chypre	40,00	=	15
Estonie**	39,90	↗	16
Tchéquie	39,36	=	17
Suède	37,63	↗	18
Slovaquie	36,80	=	19
Hongrie	33,12	↘	20
Bulgarie	33,03	=	21
Croatie	33,00	↗	22
Espagne	33,00	=	22
Malte**	33,00	=	22
Slovénie**	33,00	=	22
Portugal**	33,00	↗	22
Pologne**	27,05	=	27
Amplitude	32,52	↗	
Moyenne	41,71	↗	

* Dont une partie appelée " taxe CO2" d'un montant de 13,8 €/hl (non prise en compte dans le bulletin pétrolier de la Commission européenne du 20 mars 2025)

** Montants actualisés ne reprenant pas le bulletin pétrolier de la Commission européenne du 20 mars 2025

Pays permettant un remboursement partiel

Source: Études Europe CNR

Annexe 7

Les péages dans le coût de revient du TRM

CNR. Enquête longue distance 2023. Pages 12-13

Selon l'enquête annuelle du CNR sur l'exploitation en longue distance d'ensembles articulés, un véhicule dépense en moyenne 10 563 € de péages par an. C'est **6,2 %** du coût de revient total.

Rapporté au kilométrage, cela représente 0,098 €/km.

Coût de péages

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2023	*Rappel 2022*
Dépenses annuelles de péages par véhicule	9 500	9 374	11 399	10 563 €	*10 429*
Coût rapporté au kilométrage total parcouru	0,086	0,089	0,106	0,098 €/km	*0,097*

Le CNR estime que ces véhicules réalisent, en ordre de grandeur, 40 % de leurs trajets sur les autoroutes payantes.

Recours aux autoroutes payantes *

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2023	*Rappel 2022*
% de kilomètres effectués sur autoroutes payantes	46,5	42,3	38,1	40,8 %	*45,1*

(*) Cette donnée reste compliquée à mesurer dans les entreprises qui disposent rarement d'un bilan annuel en la matière. Le CNR recueille alors ce pourcentage sur une semaine représentative d'activité.

Pour l'année 2023, 20 % des dirigeants ont déclaré privilégier systématiquement les autoroutes, contre plus de 25 % en 2018-2019, comme en 2022. Il semble que les années de conjoncture difficiles, ils sont moins nombreux à privilégier systématiquement les autoroutes.

(*) L'enquête 2020 a été annulée en raison de la crise covid.

En complément de ses résultats d'enquête, le CNR propose un calcul de la recette kilométrique générée par les véhicules lourds (classes 3 et 4) sur les réseaux concédés français, à partir des données publiées

par les sociétés autoroutières sur la période 2007 - 2022. La recette kilométrique moyenne s'élève ainsi en 2022 à 24,6 cts €/km.