

**Le compte de la route : un cadre de synthèse indispensable**

## **LE COMPTE DE LA ROUTE EN FRANCE : 1000 MILLIARDS DE F. POUR QUI? PAR QUI?**

**Michel BRAIBANT**

- Evaluer la dépense nationale routière en France, son financement et ses "bénéficiaires" est un objectif important de la Commission des Comptes des Transports de la Nation. De fait, le décret de création de la Commission des Comptes des Transports, en 1955, proposait de "déterminer le coût de chaque moyen de transport pour la Nation, en faisant directement apparaître le prix de revient, le tarif payé par l'utilisateur, la participation financière de l'Etat et des collectivités publiques et les charges indirectes pour la Nation". On conçoit l'intérêt d'une telle démarche : les pouvoirs publics, l'Etat mais aussi les collectivités locales, interviennent massivement dans les transports (sous forme de subventions accordées aux Grandes Entreprises Nationales, de dépenses d'équipement en infrastructures, ...).

- Dans les années 80, un groupe de travail du Conseil Général des Ports et Chaussées (Affaire 83-60) a tenté d'estimer un tel compte pour la route, qui représente près de 70% des transports de marchandises en France et 80% de ceux de voyageurs. Ce compte a été actualisé chaque année dans le Rapport sur les comptes des transports. Toutefois, il n'est pas toujours cohérent avec les principes de la comptabilité nationale, aussi bien sur un plan méthodologique que statistique. Ainsi, les pouvoirs publics incluent les sociétés d'autoroute. Les ménages et les entreprises n'apparaissent pas explicitement. De plus, ce compte implique des hypothèses. Ainsi il peut être contestable de retenir en recettes la TVA qui est générale à toute activité économique marchande. Ne vaudrait-il pas mieux s'en tenir aux taxes spécifiques, voire à la TVA "différentielle" qui correspond au taux de 25% en 1989 pour les achats d'automobile alors que le taux normal est de 18%? S'agissant des dépenses des pouvoirs publics, le Rapport 83-60 ne retient que les dépenses pour la route et la voirie, excluant les transferts de l'Etat aux utilisateurs des transports routiers en commun. En outre, il considère que les dépenses de ramassage scolaire ne sont pas liées au transport routier. Enfin, il avoue son incapacité à évaluer les nuisances induites par le transport routier.

- La politique des pouvoirs publics étant un "tout" en matière de transport, cette démarche n'a de sens que si elle prend en compte tous les modes, non seulement la route mais aussi le ferroviaire, les transports collectifs urbains, le maritime, l'aérien et le fluvial. Un "compte satellite" des transports devrait répondre à deux questions :

- quel est le bilan "recettes / dépenses" des pouvoirs publics pour l'ensemble des modes de transport et pour chacun des modes ?
- parmi les autres agents que les pouvoirs publics, qui "bénéficie" et qui "finance" les transports ?

Nous présentons ici les chiffres-clefs du compte du transport routier pour la collectivité, tel qu'ils sont publiés dans le Rapport sur les comptes des transports de la Nation. Ce compte offre en effet une synthèse globale du transport routier en France.

Le coût établi prend en compte l'ensemble des coûts engendrés par la construction et l'usage de la route, c'est-à-dire ceux à la charge des utilisateurs d'une part, ceux à la charge des gestionnaires de l'infrastructure d'autre part. Il fait aussi apparaître les transferts entre les différents agents économiques, et notamment entre les utilisateurs des véhicules et les Pouvoirs publics.

Ce compte retient la TVA payée par les usagers. On publie dans un tableau synthétique (page 3) les résultats TVA comprise et hors TVA. On a encadré "en grisé" les agrégats les plus significatifs.

**La dépense nationale de transport routier**

**1- Les dépenses en transport routier (tableau 1 p. suivante).**

En 1989, les entreprises et les ménages ont dépensé 888,1 milliards de francs. Les dépenses des Pouvoirs publics (Etat, collectivités locales et sociétés d'autoroute) s'élèvent à 108 Mds de francs. Le montant des dépenses directes engendrées par les accidents s'élève à 24,4 Mds de F. (on dénombre 170 590 accidents faisant 10 528 tués et 235 999 blessés). Les assurances participent à 70% du coût des accidents, la Sécurité Sociale à 24%.

**La dépense nationale de transport routier : 1000 milliards de francs**

**2- Présentation récapitulative des coûts marchands (tableau 2).**

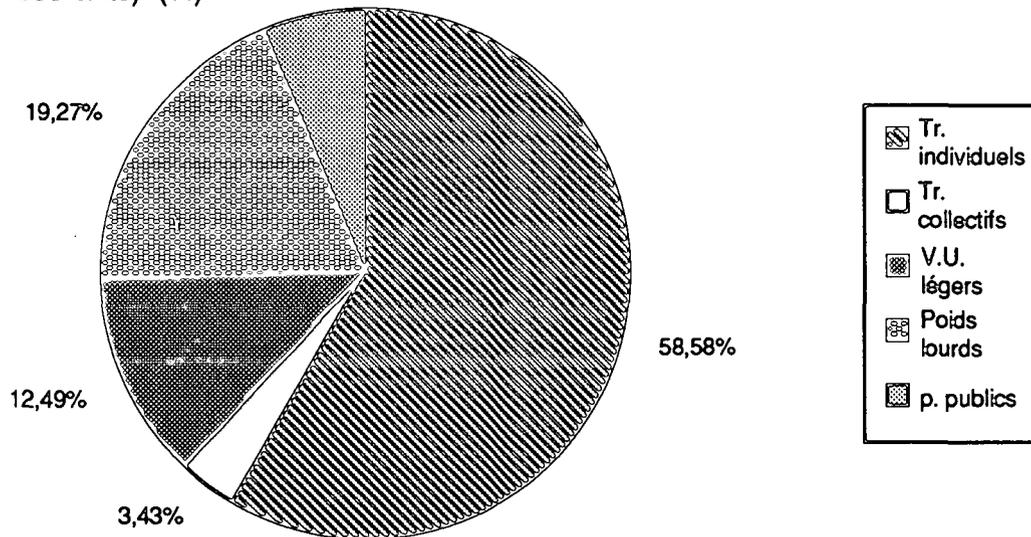
Toutefois, les transferts entre les dépenses des usagers et des Pouvoirs publics doivent être retirés pour éviter les doubles comptes (exemple: taxes sur assurances, péages autoroutiers, ...). Hors ces transferts, la dépense nationale de transport routier s'élève en 1989 à 930,1 milliards de F. (donc autour de 1000 milliards de F. en 1990), soit 8,5% des emplois intermédiaires et finals hors exportations (et un peu moins de 15% du PIB).

*.. dont près des 2/3 financés par les ménages.*

Comment se répartit le financement de cette dépense ?

- les voyageurs "légers et lourds" financent près des deux tiers de cette dépense : 62% (58,6% pour les voyageurs "légers" (transports individuels en automobile), dont 48,1% pour les voitures particulières et commerciales (v.p.c.) ménagés et 10,5% pour les autres v.p.c.) et 3,4% pour les autobus-autocars (voyageurs "lourds");
- les entreprises financent un peu moins de 32% (transport de marchandises dont 12,5% en v.u.l. (véhicules utilitaires légers));
- le reste (6,2%) est du ressort des Pouvoirs publics.

Financement de la dépense nationale routière en 1989 (en milliards de F. courants) (%). 6,23%



**3 Le compte des Pouvoirs publics (tableau 3).**

Le compte des Pouvoirs publics s'établit par différence entre leurs dépenses hors transferts et les recettes qu'ils perçoivent (taxes sur carburants, TVA,...).

- Si on exclut la TVA (sauf la TVA sur les dépenses de carburants) - qui représente en 1989 73,1 milliards de F.- le premier solde intitulé, "charge nette au coût du marché" est de 58,9 milliards de F.

- Si on prend en compte toute la TVA "générée" par les transports, aussi bien dans l'acquisition que dans l'utilisation, ce solde ("charge nette au coût de production") s'élève en 1989 à 132,0 milliards de F.

(1) De même, en excluant la TVA sur les carburants, le solde serait de 38 milliards de F. Encore ce montant pourrait-il devenir plus faible si on prenait en compte les transferts de l'Etat aux utilisateurs des transports routiers en commun, les dépenses de ramassage scolaire et de lutte contre la pollution.

# COMPTES

**Principaux agrégats ("en grisé") du compte de la Route en France en 1989 (en milliards de F. courants)\***

1- dépenses en transport routier								
<i>usagers</i>	V.P.C. ménages	V.P.C. autres	moto ménages	V.U.L. ménages	autobus- autocars	T.R.M. lourd	T.R.M. V.U.L.	total
dépenses (n.c. assur. et péage)	281,8	63,8	8,6	13,2	26,3	149,1	78,9	621,7
assurances	24,2	1,4	1,2	1,0	0,5	3,9	2,3	34,5
péages	9,3	0,1	0,1	0,2	0,9	6,4	0,6	17,6
total "hors taxes"	315,3	65,3	9,9	14,4	27,7	159,4	81,8	673,8
taxes carburants	81,7	2,2	2,3	3,6	1,6	12,3	13,1	116,8
dont TVA	18,9			0,4	0,1	1,5		20,9
taxes assurances	12,0	0,7	0,6	0,5	0,2	2,0	1,1	17,1
fiscalité spécifique	10,5	1,8	0,0	0,5	0,4		1,2	14,4
autres impôts et taxes					0,7	6,4		7,1
dont taxe à l'essieu						0,5		0,5
tva	49,7	3,2	1,5	2,2	1,6	0,6	0,1	58,9
total taxes	153,9	7,9	4,4	6,8	4,5	21,3	15,5	214,3
total "dépenses des usagers"	469,2	73,2	14,3	21,2	32,2	180,7	97,3	888,1
<i>assurances</i>								
	vpc	autres vpc	motos	autres vul	bus-cars	trm lourd		
Sécurité sociale	3,9		0,8	0,3	0,1	0,7		5,8
assurances	12,4		2,6	1,0	0,2	2,4		18,6
total	16,3		3,4	1,3	0,3	3,1		24,4
<i>pouvoirs publics</i>								
	vpc	autres vpc	motos	autres vul	bus-cars	trm lourd		
htva	42,5			7,4	4,4	39,9		94,1
tva	6,4			1,1	0,7	6,0		14,2
total "dépenses des gestionnaires"	48,9			8,5	5,0	45,9		108,4

2- présentation récapitulative des coûts marchands								
<i>coûts marchands</i>	Trans. individuel	V.U.L.	Trans. collectif	poids lourds	assurance	p. publics	total	
facteurs de product. mis en oeuvre	354,2	92,1	26,3	149,1	18,6	99,9	740,2	
transferts	148,1	24,1	4,3	31,0			207,5	
tva	54,4	2,3	1,6	0,6		14,2	73,1	
total TTC	556,7	118,5	32,2	180,7	18,6	114,2	1020,8	
transferts perçus à déduire					34,5	56,2	90,7	
dépense nationale routière	556,7	118,5	32,2	180,7	-15,9	56,0	930,1	
taxes sur carburants						116,8	116,8	
charge nette au coût du marché	556,7	118,5	32,2	180,7	-15,9	-58,0	813,3	
TVA perçue						73,1	73,1	
charge nette au coût de production	556,7	118,5	32,2	180,7	-15,9	-132,0	740,2	

3- ventilation du compte des pouvoirs publics							
<i>coûts marchands</i>	Trans. individuel	V.U.L.	Trans. collectif	poids lourds	total		
dépenses de voirie	42,5	7,4	4,4	39,9	94,1		
dépenses de sécurité sociale	4,7	0,3	0,1	0,7	5,8		
T.V.A.	6,4	1,1	0,7	6,0	14,2		
total T.T.C.	53,6	8,8	5,1	46,6	114,2		
transferts perçus à déduire	35,1	4,1	2,2	14,8	56,2		
total (transf. déduits)	18,5	4,7	2,9	31,8	58,0		
taxes sur carburants	86,2	16,7	1,6	12,3	116,8		
charge nette au coût du marché	-67,7	-12,0	1,3	19,5	-58,8		
TVA perçue	60,8	3,4	2,3	6,6	73,1		
charge nette au coût de production	-128,5	-13,4	-0,9	12,9	-132,0		

\* quelques explications de lecture des tableaux :

tableau 1 - dépenses en transport routier :

dépenses (n.c. assurance et péage) = ensemble des dépenses "acquisition, possession et utilisation".

tableau 2 - présentation récapitulative des coûts marchands :

facteur de production mis en oeuvre :

voyage individuel :  $354,2 = 315,3 + 65,3 + 9,9$  - pouvoirs publics :  $99,9 = 5,8 + 94,1$

transfert : assurances, péages, fiscalité spécifique, taxes sur assurances, taxes sur carburants.

tableau 3 - compte des pouvoirs publics :

transferts perçus à déduire : il s'agit des péages, de la fiscalité spécifique, des taxes sur assurances, et des autres impôts et taxes.

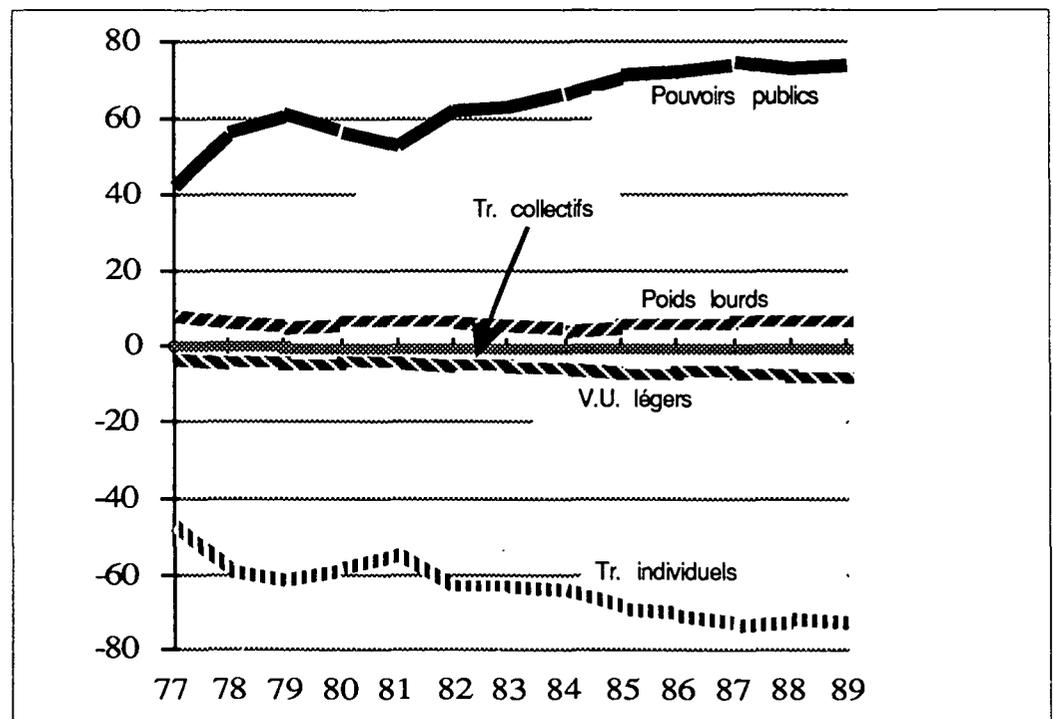
**Les petits véhicules-financent l'excédent de couverture des Pouvoirs publics**

Quelques résultats peuvent être commentés.

1. Quel que soit le solde retenu, l'excédent de couverture des Pouvoirs publics résulte des "transports individuels" (motos et ensemble des VPC) et, dans une moindre mesure, des véhicules utilitaires légers (VUL). Par contre les Pouvoirs publics affichent un déficit d'exploitation vis à vis des poids lourds(PL). Cette conclusion reste toutefois très fragile compte tenu d'une exagération probable des dépenses des pouvoirs publics pour les véhicules lourds (plus de 40% de leurs dépenses) alors que leurs poids dans les trafics est plus faible.

2. S'agissant de l'évolution du premier solde (-132 milliards de F.), les Pouvoirs publics et les voyageurs légers ont connu depuis 1977 des évolutions symétriques de leur charge nette au coût de production, une hausse de l'excédent de l'un entraînant une évolution contraire de l'autre : la baisse de l'excédent des Pouvoirs publics en 1980-81 résulte d'une chute des ventes de VPC, donc des recettes tirées de la TVA et du ralentissement des recettes des taxes sur les carburants. Depuis 1983, le solde des voyages individuels est inférieur, en valeur absolue, à celui des Pouvoirs publics du fait, notamment, de la forte progression du parc des VUL ménages qui a entraîné une forte croissance du déficit de couverture des transports légers: - 5,2 Mds de F. en 1980 et - 15 en 1989. Ainsi, le déficit des ménages est, durant cette période, resté dans un rapport constant avec l'excédent de couverture des Pouvoirs publics. En francs constants 1980, l'excédent de couverture des Pouvoirs publics progresse fortement entre 1977 et 1979, puis entre 1981 et 1982, augmentant plus faiblement après pour baisser même légèrement en 1988.

*Evolution du compte des agents en francs constants Mds de Fr*



3. Si on cherche à savoir ce que paient les utilisateurs du transport aux Pouvoirs publics, pour le service qu'ils leur rendent, on peut comparer l'ensemble des taxes spécifiques, soit 127,8 milliards de F. au coût du service fourni (hors TVA) par les Pouvoirs publics, 94,1 milliards de F. Mais pour la fiscalité spécifique, faut-il aussi retirer la TVA, ce qui affaiblirait encore le solde entre le financement par les usagers et le service rendu par les Pouvoirs publics ?

4. Si on enlève la TVA, les Pouvoirs publics financent plus pour l'ensemble des transports qu'ils n'en "bénéficient": ne serait-ce que les seules subventions accordées aux différentes entreprises de transport (SNCF, RATP, entreprises maritimes,...), qui dépassent en 1989 le montant de 30 milliards de F