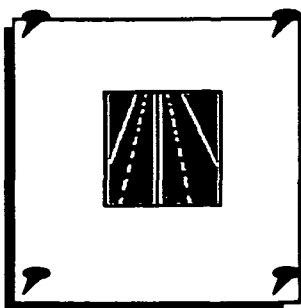


AUTOROUTES: 16 MILLIARDS DE RECETTES HORS BUDGET DE L'ETAT EN 1990

Georges HONORE



Les tarifs évoluent moins vite que l'inflation

Une tarification inférieure aux gains procurés par l'autoroute

Les autoroutes seront-elles gratuites un jour?

La récente hausse des tarifs de péage reste modérée (de 4 % à 8 %, après deux an et demi de blocage des prix). Elle ne compense pas l'inflation qui dépasse 8,8 % sur la période mais elle soulève le problème difficile de la tarification des infrastructures routières.

Mais d'abord, quelles sont les économies réelles engendrées par l'autoroute?

Sur la base des structures de cout calculées par le CNR pour un 40 tonnes, il suffit d'un gain de 10% sur les carburants et l'entretien, et d'un gain de 20% sur le temps de conduite, pour gagner $6,6+2,7=9,3\%$ * en productivité, soit plus de 60 centimes par kilomètre, et donc compenser le tarif moyen des autoroutes (59 centimes selon le CNR, compte non tenu de la déduction des péages de la taxe à l'essieu).

L'autoroute est donc en général rentable pour les transporteurs routiers.

Ce point est important, car les autoroutes étant mieux conçues pour résister aux agressions du trafic lourd, une forte incitation à les utiliser est fondamentale pour la sauvegarde du reste du réseau, mais aussi pour la tranquillité des riverains, la sécurité routière et la fluidité du trafic sur les routes nationales. De même, pour les automobilistes, le péage moyen de 25 centimes au kilomètre représente moins de 10% du cout moyen d'un km réalisé en automobile, proche de 3 francs**. L'autoroute est donc rentable pour la majorité des voitures, ceci sans même tenir compte du temps gagné, ou des remboursements par les employeurs (qui concerneraient 59% des déplacements en semaine - source USAP-Démoscopie).

Ceci dit, le désaccord persiste sur la généralisation éventuelle des péages autoroutiers entre pays du nord et du sud de l'Europe des 12. En France, les partisans du péage semblent majoritaires. On peut donc se demander si les autoroutes seront un jour gratuites, comme le voudrait le mécanisme de la concession sur 30 ans? La péréquation entre sociétés d'autoroute, et la gestion globale des réseaux au sein d'une même société semble indiquer que les péages ne seront supprimés de si tôt, alors que les premiers tronçons concédés en 1961 arrivent en fin d'amortissement.

De plus, le péage a l'avantage de taxer les véhicules étrangers, ce qui est intéressant pour un pays de transit comme la France, mais ce qui provoque la grogne des transporteurs étrangers qui supportent des taxes sur leurs véhicules plus élevées qu'en France.

Structure des couts d'un 40 tonnes (source CNR)

carburant	14%
entretien, pneumat.	13%
salaires ¹ + charges	
+ frais de route	33%
TOTAL couts variables.....	60%
(non compris péages	2,7%)

frais généraux+taxes	21%
achat véhicule + intérêts	16%
TOTAL cout fixes².....	37%
cout total =	7 F/km

(1) pour certains, les salaires mensuels des conducteurs ne sont pas un cout variable. Mais, le temps de conduite économisé permet de faire des trajets supplémentaires.

(2) compte non tenu des gains sur l'usure du matériel

* Une étude menée par le bureau Véritas pour l'USAP estime à 12% les économies moyennes que l'autoroute procurerait aux transporteurs.

** cf article sur le Compte de la route- notes de synthèse de novembre.

L'endettement des sociétés d'auto-route justifie une hausse des péages.

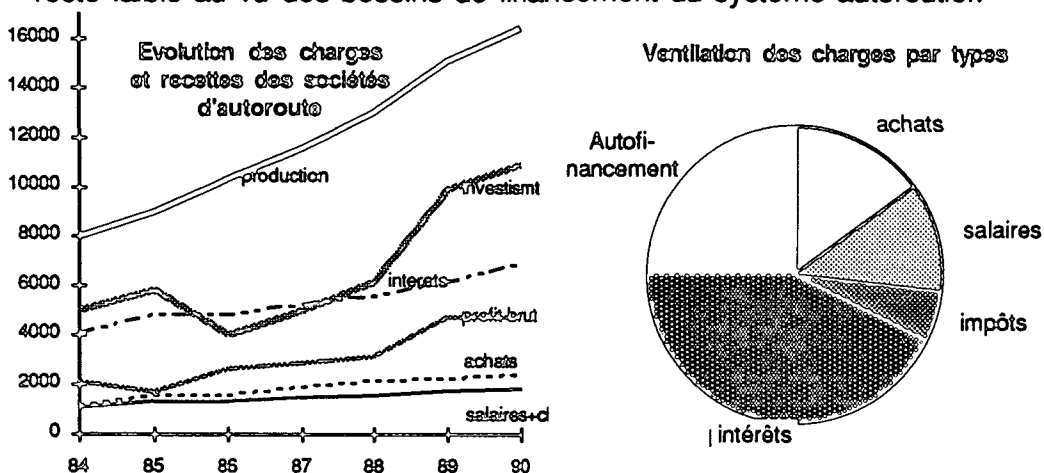
Une capacité d'autofinancement en stagnation

Si, du point de vue des usagers, l'augmentation des péages est supportable, est-elle pour autant nécessaire à l'équilibre des comptes des sociétés d'auto-route?

En 1990, les résultats des sociétés d'auto-route ont continué à s'améliorer grâce à l'augmentation du trafic. En effet, malgré la crise du Golfe, le trafic sur les autoroutes concédées progresse à un rythme soutenu de 7% à réseau constant (contre 8% en 89).

Depuis 3 ans, la situation financière des sociétés est redevenue globalement saine (mais varie fortement d'une société à l'autre). Cependant, la hausse des intérêts versés et de certaines charges a entraîné une stabilisation de l'autofinancement en 90 à un niveau qui ne permet pas de financer les extensions du réseau sans augmentation de l'endettement qui progresse de 5 MdF par an depuis 2 ans. Surtout, ces gains sont dus à un encombrement croissant du réseau, la densité moyenne du trafic étant en forte augmentation (en 5 ans, la densité moyenne de trafic augmente de 16 000 à plus de 20 000 véhicules par jour). On notera l'importance du taux d'intérêt global apparent ($6,9/87=7,9\%$) qui dépasse 4% en taux réel hors inflation.

Ainsi, l'endettement des sociétés d'auto-route est élevé, et la hausse des péages reste faible au vu des besoins de financement du système autoroutier.



Compte des sociétés d'auto-route en 1990

COMPTE DE PRODUCTION		<i>estimation</i>
Production + var.stocks	16,3	
- Consommation intermédiaire	2,4	
= Valeur ajoutée brute	13,9	
COMPTE D'EXPLOITATION		
+ Subvention d'exploitation	0,0	
- Salaires	1,4	
- Charges sociales	0,6	
- Impôts indirects	0,9	
= Excédent brut d'exploitation	11,1	
COMPTE DE REPARTITION		
+ Dividendes-intérêts reçus, pr.divers ...	0,3	
- Intérêts versés	6,9	
= Profit brut (PBCAI)	4,5	
COMPTE D'AUTOFINANCEMENT		
- Impôt BIC, dividendes, pr.excep..	non connu	
= Autofinancement brut (environ 4 MdF)		
BILAN		
ACTIF Immobilisations (corporelles)	100	
Réalizable, disponible à court terme	10	
Charges différées.....	41	
PASSIF Fonds propres (yc résultat)	64	
Emprunts et dettes.....	87	
TOTAL BILAN (actif=passif)....	151	

Chaque année, l'OEST présente les comptes des sociétés d'auto-route, à l'aide des données fiscales sur les Bénéfices industriels et commerciaux centralisés et contrôlés par l'INSEE, et des rapports d'activité disponibles pour les 2 dernières années.

Notons certains aspects spécifiques de comptabilité des sociétés d'auto-roues:

- Une "préqualification des résultats" est pratiquée entre les autoroutes rentables et les autres, afin de modérer les différences de tarifs.

- Les déficits sont reportés en "charges différées": En effet, les emprunts lancés sur le marché, et a fortiori les charges de caducité (c'est à dire l'amortissement des infrastructures afin de les rétrocéder gratuitement aux pouvoirs publics en fin de concession) ne peuvent être amortis en début de concession.

Il en résulte un déséquilibre des comptes tant que le seuil de rentabilité de l'auto-route n'est pas atteint. Ce déficit est reporté en charges différées dans le bilan.

(soit, au total, 41 milliards de F de déficits cumulés, dont une partie est prise en charges par des avances des pouvoirs publics pour environ 10 milliards de F).

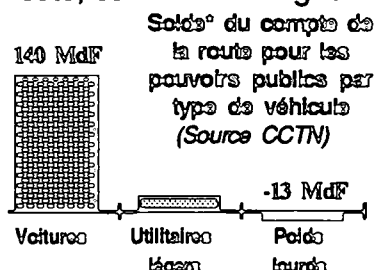
En 90, une nouvelle règle comptable permet d'amortir les infrastructures sur toute la durée de la concession, et non sur la seule durée des emprunts, ce qui diminue de 4 milliards les charges différées en 90, et allègera les bilans de 13 milliards à moyen terme.

Source: Comptes des Transports de la Nation

Soumis à la concurrence européenne, les poids lourds ne paient pas leur "juste" part des charges d'infrastructures

Si l'augmentation des péages semble globalement justifiée, fallait-il majorer les tarifs des poids lourds?

Rappelons que les transporteurs routiers sont largement bénéficiaires de la route, comme le souligne le rapport des "Comptes des transports de la nation".



Alors que les voitures particulières "paient" 140 milliards de F, les poids lourds "bénéficient" d'un solde de 13 MdF. Cependant, ce constat reste très relatif, les poids lourds étant soumis à la concurrence européenne, et à celle de la SNCF qui reçoit une subvention d'infrastructures.

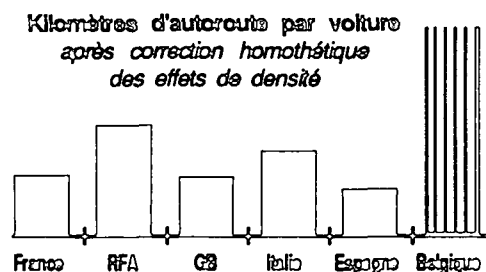
(*) sous réserve des hypothèses retenues, et hors évaluation des gains sociaux et des nuisances

Dans l'attente de l'harmonisation des taxes au niveau communautaire, notons que les péages autoroutiers sont neutres du point de vue de la concurrence entre transports routiers européens.

Notons surtout que la notion de «juste prix», si elle fait l'objet de nombreux travaux théoriques, n'est pas à l'origine des péages. Les autoroutes sont devenues payantes, car le réseau routier français était obsolète dans les années 60. Seul le péage permettait de sortir de l'impasse.

Certes, dans le nord de l'Europe et aux USA, pays de motorisation ancienne, le réseau a pu se développer de façon progressive, parfois pour des raisons militaires comme dans l'Allemagne d'avant guerre. Dans les pays latins, les retards accumulés et l'importance des sommes à investir, dans un contexte souvent inflationniste, ont poussé à faire payer les usagers*.

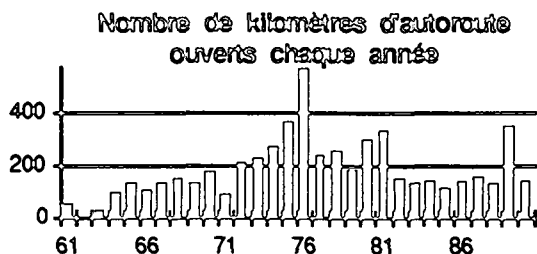
De nouveaux besoins en Europe ..



Mais, avec l'ouverture du grand marché et les perspectives en Europe de l'est, cette pénurie d'infrastructures redevient d'actualité en Europe (cf rapport Pisani sur la congestion globale en Europe), ceci dans une situation financière tendue, comme en témoignent les déficits budgétaires de la plupart des pays occidentaux et le niveau élevé des taux d'intérêt.

..et un retard d'équipement encore important en France

En France, le retard des équipements autoroutiers reste important, comme le montre le graphique ci-dessus, rapportant le nombre de kilomètres d'autoroute au nombre voitures (après correction homothétique par la racine carrée de la surface du pays, car il est normal que le réseau soit moins dense dans un pays rural comme la France). La saturation de certains axes (Paris-Lille, Vallée du Rhône) nécessite, soit leur doublement (par Amiens ou par Sisteron), soit d'importants travaux d'élargissement (les sommes investies dans l'entretien et l'élargissement des autoroutes existantes sont en forte hausse: 35 % des investissements des sociétés concement des élargissements ou des travaux lourds, contre 25% cinq ans plus tôt).



Les difficultés budgétaires récentes et le retard pris dans les contrats de plan Etat-région ont relancé le débat sur le rythme normal d'ouverture des chantiers (200 ou 300 km par an?), alors que les nouveaux tronçons ouverts stagnent à moins de 200 km, à l'exception des 355 km de 89.

Une logique de financement des infrastructures

Ainsi, le péage obéit surtout à une logique de financement des infrastructures, et constitue une garantie importante contre les coupes budgétaires, souvent plus faciles à faire dans les dépenses routières que dans d'autres secteurs. Mais sa répartition entre voitures et poids lourds reste problématique.

© OEST Synthèse, Décembre 1991

* Les autoroutes françaises ne sont pas très chères, comparées à celles d'Espagne et d'Italie.

Le rail et la route se concurrencent faiblement...

... car les autoroutes ont surtout un trafic régional...

..à l'image du financement des dépenses routières

Vers une tarification de la route au coût marginal ?

mais les problèmes de tarification urbaine restent non résolus

Mais l'autoroute n'est-elle pas une menace pour les autres modes de transport, et ne risque-t-elle pas d'augmenter le déficit de la SNCF?

En fait, la concurrence entre TGV et autoroute reste limitée. La mise en place des lignes de TGV n'a déplacé qu'une part insignifiante du trafic autoroutier. Ceci est confirmé par les enquêtes d'opinion auprès des ménages: moins de 10% des automobilistes en déplacement à longue distance ont hésité à prendre le train, et les gains de temps du train sur la voiture sont exceptionnels (cf. *pannel OEST-Secodip*). La réciproque est moins vraie, et une nouvelle autoroute peut faire perdre du trafic à la SNCF, surtout si la création de lignes de cars se libéralisait en Europe.

** pourtant, l'interdiction pure et simple des lignes de cars reste contestée par certains pays européens, qui estiment qu'une partie de la clientèle gagnerait en prix ou en qualité de service avec des lignes de cars, sous réserve bien entendu que les conditions de concurrence soient rendues "équitables" pour la SNCF. Notons, dans le même ordre d'idées, qu'au moment de la crise du Golfe, d'autres ont prôné l'interdiction des lignes courtes d'Air Inter, pour économiser l'énergie... et mieux rentabiliser la SNCF.*

Contrairement aux idées courantes, banalisées par la cartographie des schémas directeurs d'autoroutes reliant les grandes métropoles, l'autoroute est surtout un instrument de déplacement régional. Les trafics de voitures diminuent fortement dès que l'on s'éloigne des grandes villes (par exemple, sur Paris-Lille, 70% du trafic est régional - source USAP-Démoscopie). Il est donc naturel de voir les régions placer en première priorité les autoroutes dans leurs contrats de

plan avec l'Etat, et une participation régionale à leur financement se justifierait certainement (et se pratique de fait, via certaines facilités accordées lors de leur construction). Ceci ne ferait qu'accroître la participation croissante des collectivités locales aux transports routiers (cf. *tableau ci-contre*).

En guise de conclusion, les économistes ont certes raison de dénoncer la gratuité, source fréquente de gaspillages. La tarification au coût marginal relève de cette démarche. Ainsi, les projets d'harmonisation européenne des taxes voudraient faire supporter les coûts fixes par une taxe annuelle (plus élevée que la vignette et la taxe à l'essieu), et les coûts variables par la taxe sur les carburants. Mais la taxe sur les carburants ne saurait à elle seule en être un financement marginal «parfait». Elle doit être complétée par des financements annexes aussi rationnels que possible, et le péage fait partie de ces instruments. Cependant, certaines questions restent sans réponse:

-Pourquoi les autoroutes sont-elles obligées de se financer entièrement sur le seul avantage de leur vitesse? L'utilisateur de l'autoroute paye déjà la taxe sur les carburants. Imaginerait-on de financer les lignes TGV à partir des seuls suppléments de grande vitesse? Et suivant cette logique, les sociétés d'autoroutes devraient recevoir une part de la TIPP proportionnelle à leur trafic. Ceci changerait nettement les taux de rentabilité des projets d'autoroutes.

-Comment répartir équitablement les charges entre poids lourds et voitures?

-Comment moduler la tarification afin d'éviter tout report injustifié de trafic sur le reste du réseau?

Mais les problèmes les plus graves se posent en ville, où la question de la tarification urbaine est posée par certains. Un sondage UITP/CEE du printemps 1991 montre que 76 % des français la juge inefficace, de même que 89 % jugent inefficace l'augmentation du prix des carburants.

Les réponses à ces questions "politiques" montrent les limites du raisonnement économique, et soulignent que le choix des infrastructures de transport ne peut être isolé des problèmes urbains et de l'aménagement du territoire. □

Financement des routes par l'Etat et les collectivités locales (en MdF)

Source	CCTV	Fonction-nement	Investis-sement	Total
Etat		14	10	24
Collec.locales		35	33	68
Soc.autoroutes		4	10	14
Total		53	53	106