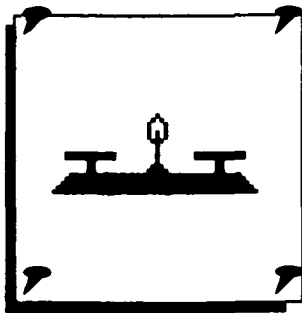


LES DEPENSES DE LA ROUTE DEPUIS 1980

Florent FAVRE - Karim MOUSSALAM



La conjoncture médiocre de l'année 1991 a ramené la part des dépenses des usagers de la route au niveau de 1980, 14,5% du PIB en volume. Depuis 1980, les types de véhicules qui se sont le plus développés sont ceux liés au transport routier de marchandises. Pour tous les modes, la seconde moitié des années 1980 a été plus faste que la première. En volume, les dépenses par véhicule sont en 1991 à peu près au même niveau qu'en 1980, exception faite des poids lourds pour lesquels les gains de productivité sont très importants depuis 1987. Suite à des baisses de taux et à la déductibilité du gazole, le poids de la TVA dans les recettes de l'Etat a reculé, rendant le budget plus dépendant de la fiscalité pétrolière. Le solde des pouvoirs publics a progressé de 8,7% par an et reste financé par les ménages.

Dépenses des usagers : 14,5% du PIB en 1980 et 1991

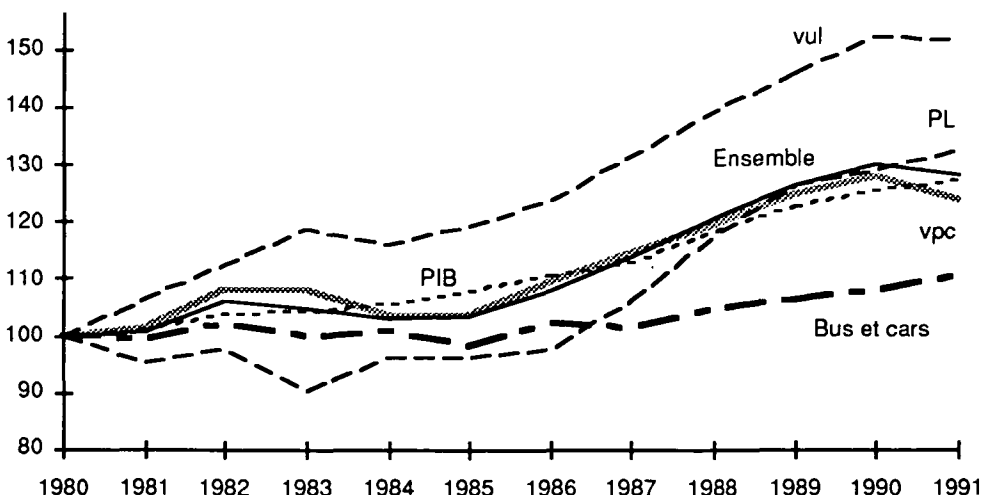
En 1991, les usagers ont consacré 957 milliards de francs à leurs déplacements routiers, soit une hausse de 8,2% par an depuis 1980. Par mode, la plus forte progression est celle des véhicules utilitaires légers (vul: 9,7%), loin devant les dépenses effectuées par les voitures particulières et commerciales (vpc: 8,1%). La croissance la plus faible est celle des poids lourds (PL: 7,5%).

En volume, les dépenses des usagers de la route ont progressé de 2,3% l'an contre 2,2% pour le PIB, dont l'évolution a été moins heurtée. Si la plus forte progression des dépenses reste celle des vul, + 3,9% du fait de la forte hausse du parc, la seconde position est prise par les poids lourds, + 2,6%. La croissance en volume des dépenses des poids lourds s'est faite entre 1987 et 1991 après une stagnation dans la première moitié des années 1980, parallèlement à l'évolution des trafics routiers de marchandises. Les dépenses consacrées aux déplacements par autobus et autocars ont augmenté de 0,9%. C'est pour ce dernier mode que la reprise consécutive au contre-choc pétrolier est la moins marquée.

Les différences entre les variations en volume et en valeur reflètent des évolutions de prix divergentes, modérées pour les poids lourds, nettement plus rapides pour les transports par autobus et autocars.

Les dépenses de transport en nette augmentation depuis 1986

Dépenses en volume des usagers de la route par modes base 100 en 1980



COMPTES

Une forte progression des dépenses de péage, d'achats et de réparations

Globalement, les dépenses ayant le plus augmenté sont celles consacrées aux péages autoroutiers (14% l'an), très loin devant celles consacrées aux achats de véhicules et aux réparations (9% hors TVA, les baisses successives du taux majoré de TVA ont ramené la croissance de la TVA sur les achats de véhicules à 8,6%). La croissance est assez faible pour les carburants, +6,1% (+2,7% pour les dépenses hors taxes).

En volume, la croissance des dépenses de péages reste très importante. Les achats de véhicules et les dépenses de carburant progressent à un rythme nettement supérieur (3%) à celui des dépenses de réparation (1,1%).

Depuis 1980, les trois grands postes de dépense des voitures particulières ont connu des évolutions en volume divergentes. Les achats de véhicules connaissent des évolutions cycliques très marquées (*graphique ci-contre*). Les dépenses de carburant croissent plus régulièrement avec néanmoins une forte progression entre 1986 et 1988, suite au contre-choc pétrolier. Le volume des dépenses de réparation et d'entretien augmente plus modestement et semble assez sensible à la conjoncture. Ces dépenses ont reculé entre 1983 et 1985 et en 1991. En période de difficultés, l'entretien semble relégué au second plan.

Les autres modes de transport connaissent des évolutions comparables. Les progressions des dépenses de carburant des vul et des poids lourds, respectivement 4,8% et 3,6% l'an, sont supérieures à celles des autres modes. Notons que les vul et les vpc ont des dépenses de carburant augmentant plus rapidement que leur dépense globale.

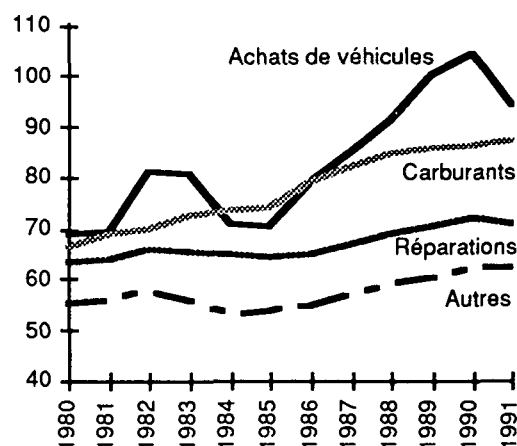
Des dépenses unitaires en volume plus faibles en 1991 qu'en 1980 pour les vpc et les vul.

Les dépenses en volume par véhicule retracent soit une production unitaire, dans le cas des poids lourds et des bus et cars, soit des coûts unitaires dans le cas des voitures particulières et des vul. On voit (*graphique ci-dessous*) que la production par véhicule a fortement augmenté pour les poids lourds à partir de 1987 alors qu'elle n'augmente que faiblement pour les bus et cars depuis 1986.

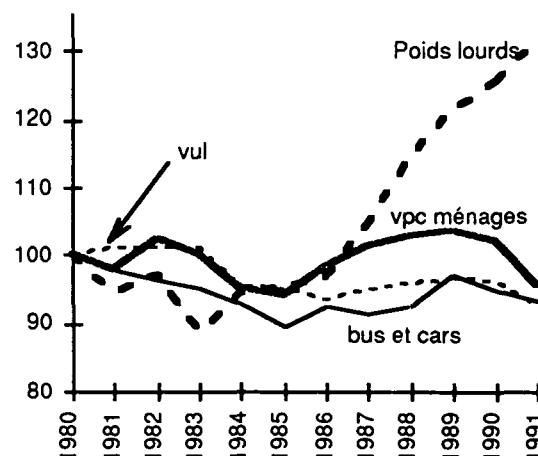
Les évolutions des coûts unitaires par véhicule des vpc et des vul, même si elles connaissent de sensibles fluctuations, restent à peu près au même niveau depuis le début des années 1980. Ainsi, le coût d'usage de la voiture reste à peu près constant sur la période avec des fluctuations épousant celles des cycles de l'automobile.

Chaque ménage équipé a en moyenne dépensé 28 300 francs pour sa voiture en 1991 contre 15 700 francs en 1980, soit un quasi doublement (dans le même temps, la valeur

Evolution des principales dépenses des vpc en milliards de francs de 1980



Evolution des dépenses moyennes en francs de 1980, base 100 en 1980



COMPTES

Forte hausse de la productivité des poids lourds

de la consommation par ménage augmentait de 116%). Du fait du multi-équipement des ménages en voitures, les dépenses par véhicule sont moins importantes, 20 300 francs en 1991. Le coût moyen d'un véhicule-kilomètre était de 1,47 francs en 1991 contre 0,85 francs en 1980.

En volume, les consommations par ménage équipé, par voiture et par véhicule-kilomètre ont toutes les trois reculé. La tendance est la même pour les dépenses des vul, les dépenses unitaires des ménages baissant plus nettement que celles des entreprises.

En francs courants, la dépense moyenne par vul est passée de 17 100 francs en 1980 à 28 900 en 1991 tandis que le coût au kilomètre parcouru était de 1,37 francs en 1991 contre 0,89 en 1980.

La forte progression du volume du chiffre d'affaires des poids lourds par véhicule ne se retrouve pas dans les dépenses par véhicule-km ou par tonne-km (*graphique ci-dessus*). En effet, le coût du transport par unité-kilomètre est en 1991 à son niveau de 1982. La hausse des trafics, + 20% pour les tonnes-km, s'est faite avec un même nombre de camions. Cette divergence résulte de la hausse des capacités de chargement des camions et d'une meilleure utilisation du parc (1).

En valeur, la production par tonne-km est passée de 0,90 francs en 1980 à 1,68 francs en 1991.

Les primes d'assurance versées par les usagers et les indemnités reçues ont augmenté de 8% l'an depuis 1980, moins vite que les taxes, + 10,7%.

Suite à la baisse du nombre d'accidents, les dépenses de dommages corporels après avoir augmenté de 6,2% de 1980 à 1988, reculent de 3,8% depuis 1989. Ainsi, la hausse des indemnités réside pour une grande part dans la progression des versements effectués au titre des indemnités matérielles (y.c.vols), +9,7%.

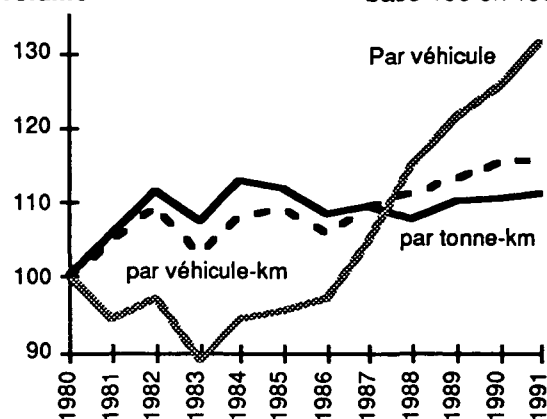
L'Etat se désengage des infrastructures

Les dépenses des gestionnaires d'infrastructures

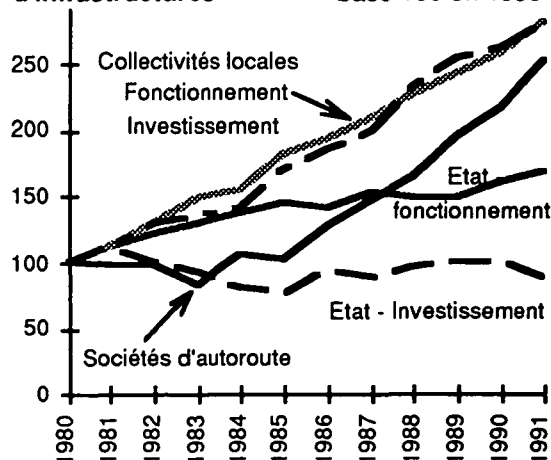
Globalement les dépenses des gestionnaires d'infrastructures (Etat, collectivités locales et sociétés d'autoroute) sont passées de 49 milliards de francs en 1980 à 115 milliards de francs en 1991.

Depuis 1980, les dépenses de l'Etat dans le domaine routier ont progressé nettement moins rapidement que celles des collectivités locales et des sociétés d'autoroute. C'est surtout pour les investissements que l'Etat s'est le plus nettement dégagé (*graphique ci-contre*). En 1991, les dépenses de l'Etat représentent moins du tiers des dépenses des collectivités locales. La reprise des dépenses à partir de 1985 s'est essentiellement faite sous l'impulsion des collectivités locales puis des sociétés d'autoroutes.

Evolutions des dépenses unitaires de TRM en volume base 100 en 1980



Evolutions des dépenses des gestionnaires d'infrastructures base 100 en 1980



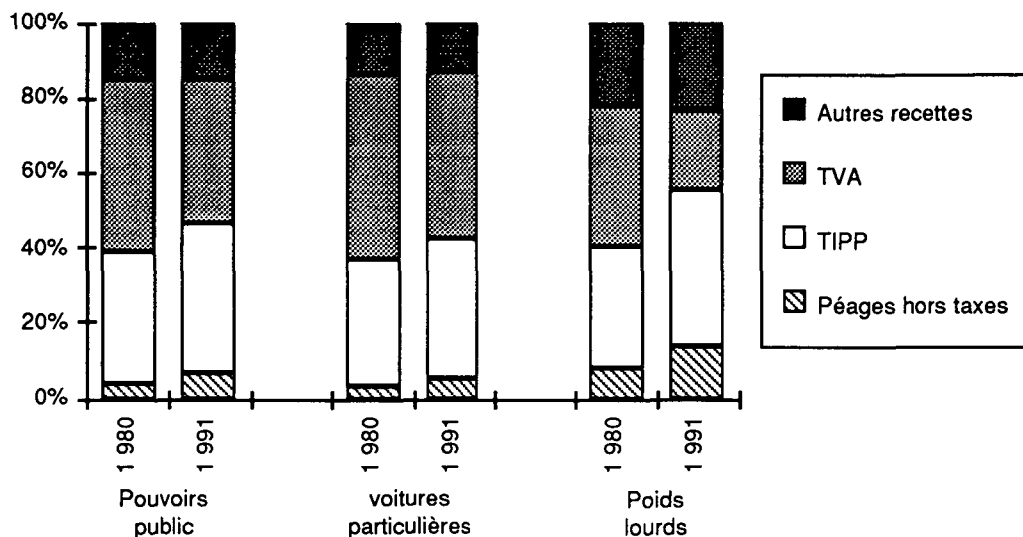
(1) Voir l'article de M. Girault et C. Ladas dans ce même numéro.

Des recettes plus dépendantes de la fiscalité pétrolière

Entre 1980 et 1991, le poids de la TVA dans les recettes routières des pouvoirs publics est passé de 48% à 39% (histogramme ci-dessous) (2). Cela résulte de deux séries de mesures. Les baisses, entre 1987 et 1991, du taux de TVA majoré appliqué sur les achats de voitures ont fait reculé le poids de la TVA dans les versements des voitures particulières aux pouvoirs publics de 49% à 44%. La mise en place progressive à partir de 1982 de la déductibilité de la TVA sur le gazole utilisé par les entreprises a ramené la part de la TVA dans la fiscalité des poids lourds de 38% à 22%. Par contre, la part des taxes fixes sur les carburants (TIPP) est passée de 35% en 1980 à 40% en fin de période. Dans le même temps, le poids des recettes issues des péages autoroutiers dans le total des recettes des pouvoirs publics ont augmenté de 50%

Part des principales recettes des pouvoirs publics

en %



Le solde des pouvoirs publics

L'excédent des pouvoirs publics financé par les ménages

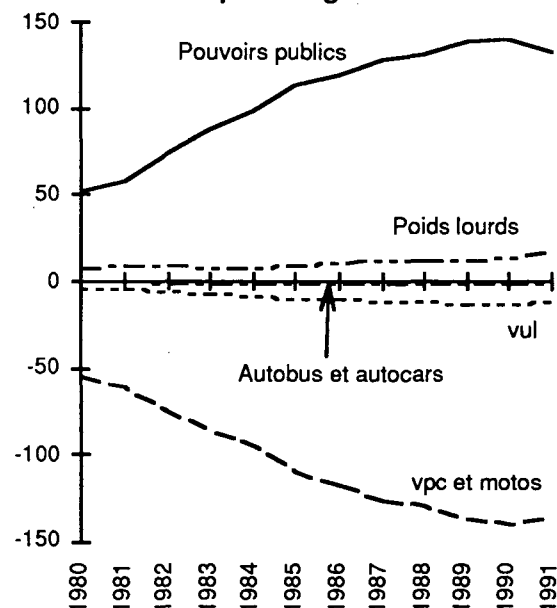
Les dépenses des pouvoirs publics (gestionnaires d'infrastructures et sécurité sociale) se sont élevées en 1991 à 121 milliards de francs, en hausse de 8% l'an depuis 1980. La croissance des recettes des pouvoirs publics, 254 milliards de francs en 1991, est un peu plus rapide que celle de leurs dépenses.

Le solde des pouvoirs publics est pour l'essentiel déterminé par l'évolution des recettes tirées des voitures particulières et motos. Tous deux ont crû d'environ 8,5% l'an au cours de la période 1980-1991. Le solde dû aux vul a progressé un peu plus rapidement que celui des vpc, + 10,2% par ans, en grande partie du fait du développement du parc vul détenu par les ménages. Par contre, l'excédent des poids lourds ne progressait dans le même temps de 7,3% l'an.

Des poids lourds moins taxés

Ainsi, la concurrence européenne a incité les pouvoirs publics depuis 10 ans à alléger les charges des entreprises françaises de transport routier. ■

Evolution du compte des agents milliards de F.



(2) Dans la TVA est compté la TVA sur les dépenses des pouvoirs publics, qui est affectée à chacun des modes en fonction de l'usage de la route. Voir l'article qui précède.