



COMPTE DE LA ROUTE : UN GAIN DE 130 MILLIARDS DE FRANCS POUR LES POUVOIRS PUBLICS

Florent FAVRE - Karim MOUSSALAM

La nation a consacré en 1991 près de 1 000 milliards de francs à la route. Avec 516 milliards de francs, les ménages représentent le principal financeur du transport routier. Les transports routiers de marchandises génèrent directement une production de 300 milliards de francs.

Les gestionnaires d'infrastructures ont consacré 115 milliards de francs au système routier et autoroutier.

Globalement, les recettes que les pouvoirs publics tirent des transports routier sont nettement supérieures à leurs dépenses, générant un solde de 133 milliards de francs. Si les poids lourds dégagent aussi un solde positif, les voitures particulières, et plus fondamentalement les ménages, contribuent plus au budget de l'Etat qu'ils ne lui coûtent. De plus, ce solde ne prend pas en compte les nuisances générées par les transports routiers.

En 1991, la dépense générée par l'ensemble des transports routier se monte à 1093 milliards de francs. Celle ci est le fait de trois grandes catégories d'agents ou d'opérateurs : les usagers de la route, les institutions chargées de la prise en charge des dommages corporels suite à un accident de la circulation et les gestionnaires d'infrastructures.

**Une dépense des
usagers de la route
de 954 milliards de
francs ...**

La dépense des usagers de la route

Les usagers de la route sont des entreprises ou des ménages utilisant des motos, des voitures particulières et commerciales (vpc), des véhicules utilitaires légers (vul), des poids lourds ou des autobus et autocars. La dépense globale de ces usagers s'élève à 957 milliards de francs (*cf tableau page suivante*).

**... surtout le fait des
ménages**

Les ménages consacrent 516 milliards de francs à leurs déplacements individuels (en motos, vpc ou vul). Rapporté à leur consommation totale, cela représente 12,7% contre 2,2% aux transports collectifs. Les entreprises effectuant du transport routier de marchandises arrivent loin derrière avec près de 300 milliards de francs de dépenses. Les deux dernières catégories sont plus marginales. Il s'agit des "autres vpc", taxis, voitures de sociétés et déplacements des salariés pour motifs professionnels, avec une dépense de 103 milliards de francs, et des autobus et autocars dont la production est estimée à 38 milliards de francs.

Les grands postes de dépenses sont les achats de véhicules, les réparations et les achats de carburant. Les frais de personnel représentent plus de 20% des dépenses des usagers. Pour les ménages, le premier poste de dépense demeure les achats de véhicules avec 184 milliards de francs (130 + 54 milliards de francs (*cf tableau page suivante*)). En seconde position nous retrouvons les dépenses de réparation avec 171 milliards de francs (144 x 1,186, 18,6% étant le taux de TVA). Sur cette somme, les assurances remboursent près de 40 milliards de francs au titre des dommages matériels. Les dépenses de carburant, avec 128 milliards de francs, dont 92 milliards de francs de taxes, constituent le troisième poste de dépense des ménages.

COMPTES

Dépenses engendrées par le transport routier en 1991

en milliards de francs

Usagers	Entreprises: transport de marchandises poids lourds			vul		Ménages				autres Bus vpc cars		Total
	CA	CP	total			vul	vpc	motos	total			
Achat de véhicules	8	6	14	20	35	5	118	7	130	20	3	188
Carburant	7	5	12	7	19	2	33	1	36	1	1	58
Assurance	3	1	4	2	6	1	18	1	20	1	1	27
Péages autoroute	3	2	5	1	5	0	10	0	10	0	1	16
Réparation	6	4	11	24	35	7	133	3	144	3	2	183
Autres CI	32	0	32		32						6	37
Flux divers	10	0	10	1	11	0	8		8	0	0	19
Dépenses salariales	45	40	86	33	119					67	19	205
total HT	115	58	174	88	261	15	321	12	348	92	32	734
Taxe sur assurance	1	0	2	1	3	0	12	1	13	0	0	16
Taxe sur carburant	9	6	14	13	27	3	86	3	92	2	2	123
dont TVA	0	0	0	1	1	1	19	1	20	0	0	22
Impôts et taxes	1		1		1						1	3
Fiscalité Spécifique	3	2	5	1	6	0	10		10	3	1	20
TVA	1	0	1	0	1	1	52	2	54	5	2	62
total taxes	15	9	23	15	39	5	159	5	169	10	6	223
total TTC	130	67	197	103	300	20	480	17	516	103	38	957

Dommages corporels	poids lourds (CA et CP)	vul (entreprises et ménages)	vpc et motos	Bus cars	Total
Sécurité sociale	1	0	5	0	6
Assurances	2	1	12	0	15
Autres agents	0	0	0	0	0
total	3	1	17	0	21

Gestionnaires d'infrastructures	poids lourds (CA et CP)	vul (entreprises et ménages)	vpc et motos	Bus cars	Total
Dépenses de voirie hors TVA	43	8	44	5	100
TVA sur voirie	7	1	7	1	15
total	50	9	51	5	115

Ensemble	1093				
-----------------	-------------	--	--	--	--

Source : OEST - Rapport des Comptes des Transports de la Nation

- CA = compte d'autrui; CP = compte propre. Les véhicules travaillant en compte d'autrui facturent leurs prestations tandis que les véhicules en compte propre effectuent le transport sans facturation (c'est le cas par exemple d'un véhicule appartenant à une entreprise chimique et qui assure les liaisons entre deux unités de production).

- Les achats de véhicules : ce sont des dotations aux amortissements pour les poids lourds et pour les autobus et autocars. Dans tous les autres cas, il s'agit d'achats nets.

- Les flux divers comprennent les dépenses de parking, garage et autoécole pour les vpc et les vul. Pour les poids lourds en compte d'autrui, il s'agit essentiellement des rémunérations des entrepreneurs individuels.

- Impôts et taxes : il s'agit essentiellement des taxes d'exploitations payées par toutes les entreprises.

- Fiscalité spécifique : vignette, taxe à l'essieu, ...

Les dépenses dues aux accidents

Les assurances coûtent 90 milliards de francs ...

Tous les véhicules doivent être assurés aussi bien pour les dommages matériels (comptabilisés ici en réparations) que pour les dommages corporels (blessures). Les usagers de la route versent donc des primes aux compagnies d'assurance sur lesquelles l'Etat prélève des taxes. En contrepartie, les assurés sont indemnisés en cas de dommages. Le solde (primes - taxes - indemnités) est ce qui reste aux assurances pour leurs frais de gestion et leurs bénéfices. En 1991, les primes brutes sont d'environ 90 milliards de francs, dont 16 milliards de francs de taxes ⁽¹⁾. Le solde des assurances est de 12 milliards de francs.

... dont 20 pour les dommages corporels

Les dépenses liées à des dommages corporels se sont élevées à 21 milliards de francs en 1991. Les compagnies d'assurance les couvrent aux deux tiers, soit 15 milliards de francs. La sécurité sociale conserve à sa charge 6 milliards de francs, déficit pratiquement comblé par le reversement par l'Etat d'une partie des taxes sur les primes d'assurance automobile (5 milliards de francs).

⁽¹⁾ La ligne assurance du compte des usagers de la route (tableau ci dessus) est donc le solde: primes - taxes - indemnités reversées par les assurances au titre des dommages matériels (ces indemnités étant déjà comptabilisées dans les réparations).

Les dépenses de dommages corporels et des gestionnaires d'infrastructures peuvent être ventilées entre les quatre grandes catégories de véhicules : vpc et motos, poids lourds, vul et enfin, autobus-autocars.

Du fait de leur poids dans les accidents, les voitures engendrent près des deux tiers des dépenses liées aux dommages corporels contre 14% pour les poids lourds et pour les motos.

Des investissements en infrastructures surtout assurés par les collectivités locales

Les dépenses des gestionnaires d'infrastructures

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

Les dépenses de l'Etat dans le domaine routier sont de 21 milliards de francs contre 77 milliards de francs aux collectivités locales et 17 milliards de francs aux sociétés d'autoroute. Les investissements représentent 46% des dépenses des gestionnaires d'infrastructures. Les dépenses en investissement de l'Etat sont de 5 milliards de francs, soit 8 fois moins que celles des collectivités locales.

La ventilation des dépenses des gestionnaires d'infrastructures reste controversée. La part des poids lourds est-elle exagérée ? Certaines dépenses d'entretien retiennent comme coefficient d'équivalence, 1 poids lourds = 25 vpc (ces coefficients sont, pour les dépenses d'investissement, de 1 à 5 pour les chaussées séparées et de 1 à 12 pour les chaussées simples). Ainsi, globalement, les poids lourds se voient attribuer 43% des dépenses contre 50% aux véhicules particuliers ⁽²⁾.

1010 milliards de francs pour la route en 1991

Hors doubles comptes, la dépense totale de transport s'élève, en 1991, à 1010 milliards de francs, soit 15% du PIB. Cette dépense est majoritairement le fait des vpc et motos, 599 milliards de francs, et, dans une moindre mesure des poids lourds, 197 milliards de francs.

Le solde des pouvoirs publics

Les poids lourds sont-ils subventionnés ?

En 1991, les dépenses des pouvoirs publics, gestionnaires d'infrastructures et sécurité sociale, sont de 121 milliards de francs contre 254 milliards de francs pour les recettes. Le solde des pouvoirs publics est donc de 133 milliards de francs (voir tableau page suivante). Ce solde trouve quasiment sa contrepartie dans le solde des VPC et motos qui est lui négatif de 136 milliards de francs. Le solde des vul est lui aussi négatif tandis que celui des poids lourds est nettement positif ⁽³⁾. En fait, le déficit des vpc et des vul est le fait des ménages. Ces derniers supportent 76% des taxes touchant les transports alors qu'ils ne représentent que 54% de la dépense totale. En outre, en tant que consommateur final, ils payent l'essentiel de la TVA qui est un impôt à la consommation ⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Si les poids lourds représentent environ 6% de la circulation, ils provoquent proportionnellement plus de dépenses d'exploitation et d'investissement que les véhicules légers. Pour les investissements, par exemple, l'épaisseur de la chaussée dépend fortement du trafic poids lourds. Les dépenses d'entretien superficiel des chaussées (couches minces d'enrobés, enduits superficiels,...) sont ventilées au prorata des véhicules kilomètres pondérés par le poids. Dans ce dernier cas, 1 poids lourds = 25 vpc.

⁽³⁾ Pour un éclairage supplémentaire sur la question, voir le chapitre 10 dans : "Les comptes des transports en 1991" INSEE Economie Générale n°57. En vente à l'OEST au prix de 84 Francs.

⁽⁴⁾ De plus, la TVA est une taxe générale à l'ensemble de l'économie qui n'a pas à être spécialement affecté aux transports routiers.

COMPTES

**130 milliards
d'excédent pour les
pouvoirs publics
payé par les voitu-
res particulières**

Ventilation du compte des pouvoirs publics en 1991

en milliards de francs

	poids lourds	vul	vpc et motos	Bus-cars	Total
Dépenses de voirie Hors TVA	43	8	44	5	100
TVA sur voirie	7	1	7	1	15
Dépenses de sécurité sociale	1	0	5	0	6
total TTC (1)	51	9	55	6	121
Transferts perçus à déduire (2) :	13	4	36	3	55
Taxes sur les assurances	2	2	13	0	16
Péages HT	5	1	10	1	16
Fiscalité spécifique	5	1	13	1	20
Impôts et taxes	1			1	3
total transferts déduits (3)=(1)-(2)	38	5	20	3	66
Taxes sur les carburants (hors TVA) (4)	14	14	71	2	101
Charge nette au coût du marché (5) = (3) - (4)	24	-9	-51	1	-35
TVA sur carburant (6)	0	2	20	0	22
TVA (7)	1	1	58	2	62
TVA sur voirie (8)	7	1	7	1	15
Charge nette au coût du marché (9) = (5) - (6) - (7) - (8)	16	-13	-136	-1	-133

La colonne "total" retrace les recettes et dépenses des pouvoirs publics. Les chiffres de ce tableau peuvent être retrouvés à partir du premier tableau. L'excédent des pouvoirs publics est ici en négatif car nous cherchons surtout à déterminer quel sont les financeurs. Ainsi, les poids lourds sont bénéficiaires tandis que les vul sont déficitaires. La sommation par mode nous donne l'excédent des pouvoirs publics sous la forme d'un versement de chaque mode.

La ligne "total TTC" récapitule les dépenses des pouvoirs publics et leur ventilation entre les quatre grandes catégories de véhicules. Si on additionne les lignes transferts perçus à déduire, taxes sur les carburants (hors TVA) et les trois lignes de TVA, on retrouve l'ensemble des recettes que les pouvoirs publics tirent de la route.

Différents soldes ...

Ainsi, il vaut mieux raisonner à partir du solde hors TVA ou "charge nette au coût du marché". Le solde des pouvoirs publics est ramené à 35 milliards de francs et celui des vpc et motos à 51 milliards de francs. Le solde des poids lourds s'établirait alors à 24 milliards de francs. Dans ces circonstances, pour ramener ce solde à zéro, il faudrait modifier les clefs de ventilation des infrastructures pour n'affecter aux poids lourds que 23% des dépenses de voirie, soit 26 milliards de francs (contre 50 milliards de francs actuellement).

... rarement indis- cutable

On peut aussi ne prendre en compte dans les recettes des pouvoirs publics que les seules recettes spécifiques aux transports, cela nous conduit à enlever des recettes 107 milliards de francs ^(*). Le solde des pouvoirs publics ne serait plus alors que de 26 milliards de francs. Néanmoins, l'aspect normal de ces taxes peut toujours prêter à discussion. Si le taux "normal" de TVA est de 18,6%, les transports en commun de voyageurs sont imposés à 5,5%. La taxe intérieure sur les produits pétroliers n'est pas spécifique aux transports (elle frappe aussi le fuel domestique), doit-on alors la prendre dans son intégralité dans les recettes ?

La nécessité de prendre en compte les nuisances

Nous ne traitons pas ici des nuisances résultants des transports ^(*). Ces nuisances, si elles étaient comptées en dépenses "fictives" des pouvoirs publics pourraient inverser le signe du solde des pouvoirs publics. Malgré les difficultés d'appréciation du coût des différentes nuisances pour la collectivité, une telle tentative aurait nettement sa place dans un compte des transports. ■

^(*) Soit, la TVA au taux "normal", 94 milliards de francs, les impôts et taxes constituant la fiscalité normale sur les entreprises, 2 milliards de francs, et les taxes ordinaires sur les assurances, 11 milliards de francs (16 milliards de taxes moins les 5 milliards de taxes retournant à la sécurité sociale).

^(*) Les principales nuisances sont la pollution, le bruit, les effets de coupure, la congestion, ... Leur importance varie selon les modes de transport et les zones considérées, dans les zones rurales ou en pleine ville. Pour plus d'informations, voir "Les comptes des transports en 1991", dossier 1.