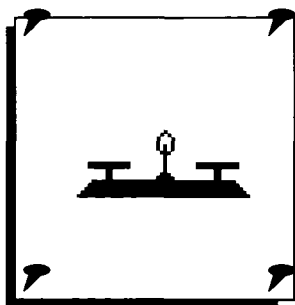


ÉVOLUTIONS DES RECETTES DE LA FISCALITÉ TRANSPORT DEPUIS 1970

François LEBRUN



En 1993, la fiscalité liée au transport représente 10,6% du total des impôts, la dépense nationale représentant 6,9% du PIB. Sur la période 1975-1993, les recettes fiscales liées aux activités de transport ont, en moyenne, augmenté de 10,7% par an. Cette croissance a été la plus forte pour le versement transport (+22,4%) et la moins élevée pour la taxe à l'essieu (+5,3%). La Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers (TIPP) représente 73% de ces recettes en 1993, soit un montant de 127 MdF sur un total de 174 MdF.

Les recettes liées aux transports ont augmenté plus vite que l'ensemble des impôts

Depuis le début des années 70, les recettes liées à l'activité transport (cf. encadré final rappelant les définitions utilisées) que collectent les administrations publiques (APU) ont augmenté à un rythme annuel moyen de 10,7%. En 1993, dernière année pour laquelle nous possédons des données complètes, leur montant s'est élevé à 174 MdF (y.c. les 17 MdF du versement transport), alors que l'ensemble des recettes fiscales des APU s'est élevé à 1644 MdF. C'est-à-dire que la fiscalité liée au transport concourt pour 10,6% à l'ensemble des recettes des administrations, proportion qui peut sembler élevée puisque la dépense nationale transport ne représente que 6,9% du PIB.

Les évolutions des recettes des APU liées au transport

	Taux de crois. annuel moyen (en %)						Contribution au total des recettes liées au transport (en %)				Montant (Millions de F)	
	75/70	80/75	85/80	90/85	93/90	93/70	1970	1980	1990	1993	1970	1993
TIPP	8,3	18,9	12,3	6,7	5,4	10,4	86,9	76,6	74,7	73,0	17284	127096
TIPP essence	6,4	16,9	11,9	4,4	1,2	8,6	nd.	55,5	47,7	41,7	13650	72585
TIPP Gazole	9,1	20,1	13,3	16,1	14,3	15,3	nd.	13,3	20,7	25,2	2715	43785
amendes de police	5,6	9,6	-4,8	20,7	14,9	8,1	0,0	0,4	0,3	0,4	112	771
permis de conduire	6,0	6,8	8,2	21,5	-20,3	5,6	0,5	0,2	0,4	0,2	67	284
Vignettes	6,4	23,9	12,2	5,2	3,5	10,3	9,0	9,0	8,1	7,9	1768	13676
Cartes grises	10,2	11,2	40,1	13,4	5,8	16,0	1,3	0,9	3,6	3,6	265	6195
Taxe sur les VPC de Sté	29,3	17,2	7,5	4,0	4,5	12,4	1,1	2,1	1,5	1,5	152	2637
Taxe à l'essieu	23,3	2,5	1,7	3,3	-4,4	5,3	0,8	0,6	0,3	0,3	268	468
Droit de timbre	20,5	13,4	42,4	7,0	-1,0	16,3	0,1	0,1	0,3	0,3	32	477
Taxe sur voies navig.	0,5	9,9	3,1	9,0	53,8	12,4	0,2	0,1	0,1	0,3	43	595
Redevance espace aérien	13,4	18,1	26,2	19,4	17,2	21,8	0,0	0,7	2,1	2,8	94	4835
Versement transport	60,9	21,1	13,9	4,4	8,6	22,4	0,0	9,2	8,6	9,8	1269	17019
Total des recettes trans.	10,9	19,1	12,8	6,7	3,0	10,7	100,0	100,0	100,0	100,0	21355	174053
Recettes en montant							21355	60757	153729	174053		
Evol. du prix du PIB march.	8,7	10,0	9,1	3,4	2,4	7,1						
Evol. du PIB en valeur	13,1	13,9	10,8	6,7	2,9	10,0						

Sources : OEST- INSEE- CPDP- DTT.

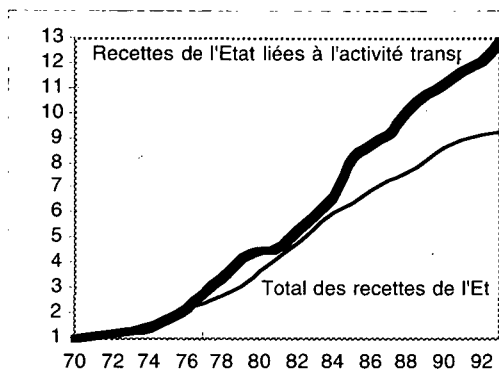
Note : Toutes les données ne sont pas disponibles sur la période 1970-1994 : les recettes de TIPP par type de carburants le sont à partir de 1975. De même, les amendes, permis de conduire et versement transport sont indisponibles pour l'année 1994.

Entre 1970 et 1993, les recettes totales des administrations ont crû à un rythme annuel moyen de 9,7% moindre que celui des recettes générées par une activité de transport. Elles doivent une bonne part de cet accroissement à l'augmentation de la TIPP. Cette dernière représente, à elle seule, 7,7% de l'ensemble des recettes des administrations, soit 73% des seules recettes liées au transports en 1993. En 1970, cette proportion se montait à 81% (la part de la TIPP dans le total des impôts en 1970 est de 9,8%).

La majeure partie des recettes fiscales liées aux transports sont générées par l'activité routière, constatation valable pour l'ensemble de la période 1970-1993. Elles représentent 87%, le versement transport, à lui seul, 9,8%. Les contributions de l'aérien et des transports fluviaux s'élèvent respectivement à 3,1% et 0,4%.

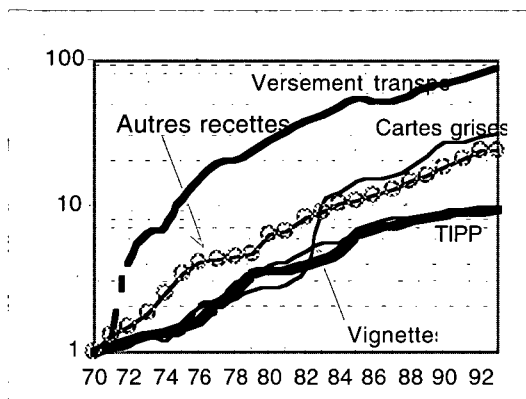
COMPTES

Evolution des recettes totale et transport des APU (base 100 = 1970)



Sources : OEST-INSEE.

Evolutions des grands postes de recettes liées aux transports (base 100 = 1970)



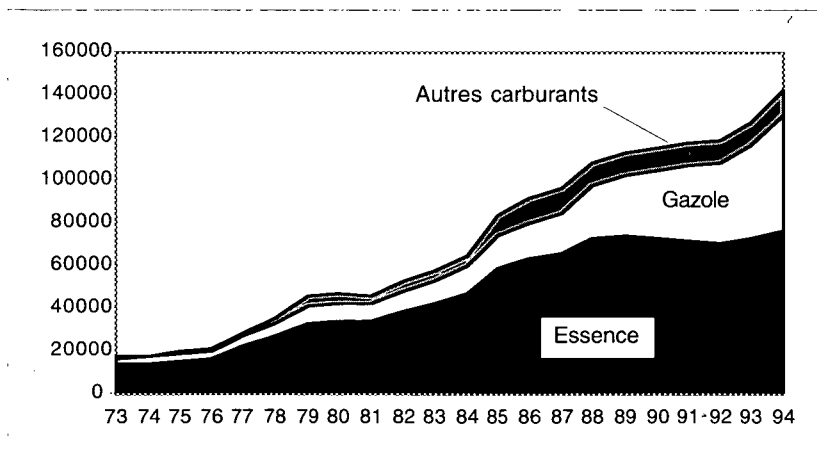
Sources : INSEE-CPDP-DTT

Note : L'échelle du graphique est logarithmique. La courbe représentant le versement transport est exprimée base 100 = 1971.

**La TIPP
représente 49%
du prix de vente
de l'ensemble
des carburants
en 1994**

Principale ressource fiscale liée aux transports, le taux de la TIPP diffère selon les types de carburants : elle représente 65% du prix de vente des essences¹, carburants les plus taxés. Cette proportion se monte à 55% pour le gazole et seulement 24% pour le fioul domestique.

Evolution des recettes, en millions de francs courants, de la TIPP par type de carburant



Sources : OEST

¹ Dans cet article, le terme « essence » servira à désigner trois types de carburants : l'essence ordinaire, le super plombé et le super sans plomb.

COMPTES

Les facteurs explicatifs de l'augmentation de la TIPP entre 1973 et 1994

Les recettes de TIPP ont triplé entre 1980 et 1994 (8,3% en moyenne annuelle), cette croissance résulte de la combinaison de deux phénomènes; un effet «volume» lié aux quantités de carburants consommées, et un effet «prix» lié au taux d'imposition. Ces deux effets sont d'ampleurs différentes.

Par exemple, l'effet «volume» se caractérise, entre 1980 et 1994, par une augmentation des quantités de carburants consommées de 2,2% en moyenne par an ce qui correspond à une croissance de la circulation de 3%.

Indicateur de l'effet prix, le taux de TIPP implicite² a augmenté de 49,9% à 78,7% entre 1980 et 1994. Il a crû régulièrement jusque dans les années 1986-1987, puis sa croissance s'est infléchie suite à la diésélisation du parc. Entre 1987 et 1991, le taux implicite de TIPP est ainsi passé de 71% à 64%. Il a recommencé à croître plus fortement depuis 1992.

Jusqu'au milieu des années 1980, les recettes de TIPP essence et gazole³ évoluent au même rythme. Depuis 1985, les recettes générées par le gazole augmentent plus rapidement que celles des essences, phénomène qui résulte de l'engouement des consommateurs pour les voitures diesel dont une des causes réside dans l'avantage fiscal concédé au gazole (en 1985, le rapport entre les prix au litre des TIPP essence et gazole a atteint son maximum à 2,4).

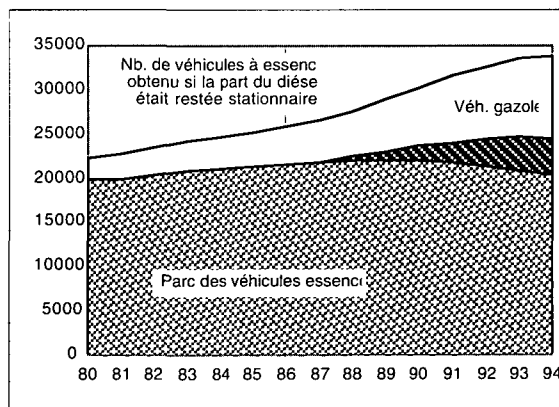
Impact de la diésélisation du parc automobile sur les recettes de TIPP

A partir du milieu des années 1980, l'augmentation du parc diesel a entraîné un ralentissement du taux implicite de TIPP. On estime, pour 1994, à 3,4 millions d'automobiles (sur un total de 24,6 millions) l'importance du transfert d'une motorisation à l'autre. Sur cette même année, étant donné le différentiel de taxation entre l'essence et le gazole, le manque à gagner pour l'Etat pourrait s'élever à 2,5 MdF.

MÉTHODE D'ESTIMATION DE L'IMPACT DE LA DIÉSÉLISATION

A partir de 1987, le parc des véhicules à essence (cf. graphique ci-contre) commence à stagner, alors que la part du parc des véhicules diesel s'accroît. C'est donc à cette date que l'on a arbitrairement fixé le début du processus de diésélisation du parc. Si l'on prend l'hypothèse d'un partage stable entre les différentes motorisations, la partie hachurée du graphique représente à partir de 1987, le parc des voitures issues de ce transfert de motorisation (c'est-à-dire des voitures diesel achetées par effet d'aubaine à la place de véhicules à essence). Ce scénario d'évolution du parc sert ainsi de base à l'estimation d'un montant de recettes de TIPP.

Parcs des véhicules essence et diesel entre 1980 et 1994.



Sources : OEST

Le versement transport, ressource des transports collectifs, a été créé en 1971,...

Le versement transport représente, en 1993, 9,8% des recettes fiscales transport. Son instauration résulte de la décision des autorités organisatrices du transport collectif urbain. Le versement transport est perçu auprès des employeurs de plus de 9 salariés situés à l'intérieur du «périmètre des transports urbains». Il a été créé en 1971 en région parisienne et a été étendu au reste du territoire en 1973.

© OEST

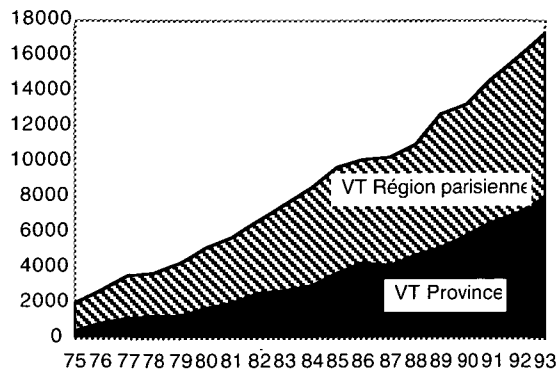
Synthèse. Janvier 1996

² On définira le taux d'imposition implicite de la TIPP comme la part fiscale prélevée dans le prix hors TVA d'un carburant.

³ La TIPP payée par les poids lourds représente 30,7% du total de la TIPP payée sur le gazole.

COMPTES

Parts respectives des versements transports province et Ile-de-France (en millions de francs)



Sources : OEST- DTT

... augmente en moyenne, de 22,4% par an

Depuis sa création, le versement transport (VT) a connu une croissance régulière; il est passé de 2,1 milliards en 1975 (dont 1,6 MdF pour les transports parisiens) à 17 milliards en 1993 dont 9,2 milliards pour la région parisienne. A noter que les transports parisiens représentent plus des deux tiers de l'offre totale en transports collectifs, si bien que, rapporté aux trafics, le montant unitaire du VT prélevé en Ile-de-France reste très inférieur à celui collecté en province : 0,1F/v.km contre 0,2F/v.km en 1975 et 0,4F/v.km contre 1,4F/v.km en 1993.

Le VT a permis le financement de réseaux de sites propres en province

Entre 1975 et 1993, le versement transport prélevé au bénéfice des réseaux de transports collectifs de province a profité d'une croissance plus forte (15,7% en rythme annuel moyen) qu'en région parisienne (9,5%), effort qui a accompagné le développement des transports collectifs en sites propres des grandes agglomérations de province. Alors qu'en 1975, les prélèvements en province représentaient 19,8% du total collecté (soit 400 millions); en 1993, ils concouraient pour 47,2% (8,0 MdF).

Les autres recettes des APU liées aux transports ont augmenté de 12% par an entre 1970 et 1993

En dehors de la TIPP et du VT, les autres recettes des APU (29,9 MdF en 1993) se montent à 17,2% du total de la fiscalité générée par les transports. Ce poids a augmenté régulièrement depuis 1970, année pour laquelle elles représentent 13,1% du total des recettes. Toutes les composantes de ces recettes ont augmenté au même rythme sur la période : au total, elles se sont en moyenne accrues de 12% par an. Les produits de cartes grises et de vignettes automobiles représentent les deux tiers de ces recettes en 1993, proportion assez constante dans le temps.

Les redevances aériennes ont augmenté au rythme de 22% par an entre 1970 et 1993. Elles abondent le budget annexe de l'aviation civile. Perçues par la navigation aérienne, elles permettent de couvrir les charges d'infrastructure de ce mode. ■

Définition des recettes liées aux transports

Dans cet article, on reprend la notion «Recettes de l'Etat liées aux transports» telle qu'elle apparaît dans le rapport sur les comptes de la Commission des Transports de la Nation. A ce titre, on exclut certaines recettes effectivement liées à l'activité de transport, mais qui, par nature, lui sont non spécifiques. C'est notamment le cas pour la TVA, l'impôt sur les bénéfices dégagés par les entreprises du secteur des transport et les impôts liés à la production du secteur.

On distingue trois catégories de recettes des administrations liées au transport : les recettes universelles non affectées (ex. : TIPP, vignettes), les taxes affectées (ex. : Versement Transport) ou des recettes qui s'apparentent à des péages (ex. : la redevance pour l'utilisation de l'espace aérien).