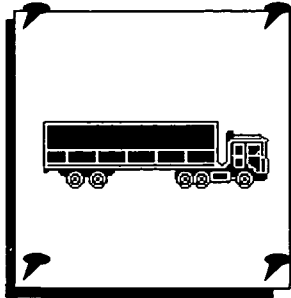


BILAN ÉCONOMIQUE DU TRANSIT ROUTIER



Yves HUART, Maurice GIRAULT,
Jean-Marc SAVIN et Joseph DORNBUSCH

Quel est le bilan économique de la circulation des véhicules de marchandises qui traversent la France ? Le transit routier, c'est-à-dire l'acheminement par route passant par la France des échanges de marchandises entre pays étrangers, concerne fortement la France par sa situation géographique centrale dans l'Union Européenne. L'enquête menée de juillet 1992 à juin 1993 vise à mieux connaître le transit routier de marchandises à travers la France et permet, dans un premier temps, d'évaluer des caractéristiques : nombre de véhicules, lieux de passage, origines et destinations, produits transportés. Cette note, présente un bilan global du transit pour la collectivité nationale.

Les acteurs économiques concernés par le transit routier de marchandises sont l'Etat qui finance les infrastructures routières nationales non concédées et qui perçoit des taxes - sur le carburant en particulier -, les sociétés d'autoroutes qui perçoivent des péages et investissent dans les infrastructures autoroutières, les entreprises qui fournissent des biens courants et des services aux chauffeurs des véhicules, et la collectivité au sens large, qui subit les nuisances liées à la circulation : insécurité routière, congestion et pollution. Il s'agit dans cette note de calculer le bilan du transit considéré comme un ensemble de flux de véhicules.

Les autoroutes supportent 85% du transit

L'enquête transit a déjà montré¹ que les véhicules en transit empruntent essentiellement les axes autoroutiers.

Circulation des véhicules de transport de marchandises en transit en France

en millions de véh.km

Circulation annuelle juill.1992 - juin 1993	Autoroutes concédées	Autoroutes non concédées	Routes nationales	Total
Camions	88	5	16	110
Trains routiers	174	10	32	216
Ensembles articulés	1 054	60	195	1 309
Total	1 317	74	244	1 635

Source : Enquête Transit

Proportion du transit dans la circulation des poids-lourds de plus de 10 tonnes par réseau en France

en millions de véh.km

Autoroutes concédées		Routes nationales et autoroutes concédées		Réseau national total	
9 870	13,3%	8 120	3,9%	17 990	9,1%

Source : OEST

¹ Voir notes de synthèse n° 90 d'avril 1995.

La circulation des véhicules en transit est très inégalement répartie sur le réseau national : au tunnel du Mont Blanc, plus d'un véhicule lourd sur deux est en transit, alors que certaines autoroutes supportent des circulations de transit quasiment nulles. La longueur moyenne d'un parcours en transit est de 812 km.

Bilan économique et social : les divers coûts du transit...

Le bilan économique et social de la circulation des véhicules en transit en France consiste à estimer les coûts du passage en France de ces véhicules ainsi que les recettes qu'ils occasionnent. Plusieurs types de coûts sont à prendre en compte. Le premier est le coût occasionné aux gestionnaires d'infrastructures. Les autres coûts sont des coûts sociaux et environnementaux : ceux-ci peuvent être supportés par les autres usagers de la route, c'est le cas de la congestion et de l'insécurité routière, ou bien être supportés par l'ensemble de la collectivité, c'est le cas du bruit et des émissions de polluants. Divers rapports se sont penchés sur l'évaluation des effets externes : ici, on reprendra les chiffres du rapport Brossier² sauf pour les coûts de pollution pour lesquels on se référera au rapport Boiteux³.

... et les diverses méthodes d'évaluation possibles

Il existe plusieurs manières d'imputer des coûts d'infrastructures de transport pour établir un bilan économique de la circulation des poids lourds. Elles visent toutes à établir des coûts au véhicule-kilomètre par types de véhicules et par réseaux. Elles se rattachent à deux méthodes d'imputation : la première, dite du « coût marginal social », inclut le coût marginal d'usage ainsi que les coûts d'insécurité et de congestion; elle permet théoriquement d'atteindre un optimum économique, mais sa mise en oeuvre nécessite des données assez fines. La seconde est la tarification au coût budgétaire (ou au coût moyen), elle ventile la totalité des dépenses relative à l'infrastructure (investissement, entretien et exploitation) selon l'ensemble des usagers. Elle peut éventuellement être cumulée avec les coûts d'environnement (on parle alors de coût complet), mais pas avec les coûts de congestion et d'insécurité. On présentera dans ce qui suit les résultats selon ces deux méthodes, qui ont chacune leur justification : soit l'on considère le transit comme un supplément de trafic sur un réseau dont les caractéristiques seraient les mêmes sans transit et alors l'évaluation au coût marginal est la meilleure; soit on considère que le transit a influé sur le dimensionnement du réseau dans la même proportion que les autres véhicules, et l'évaluation au coût budgétaire est alors préférable.

Coûts sociaux et effets externes

Il n'est pas question ici de revenir sur les problèmes méthodologiques ou pratiques que pose la monétarisation des coûts sociaux et des effets externes, mais il faut préciser trois points. Tout d'abord si les rapports Brossier et Boiteux n'indiquent pas de méthode pour évaluer le coût du bruit routier à l'échelle d'un réseau, comme le transit s'effectue essentiellement en rase campagne, son impact sonore est faible. Les coûts de congestion au véhicule-kilomètre sont des moyennes nationales, et l'on pourrait affiner les calculs en décomposant le réseau en fonction de sa congestion actuelle locale, tout en tenant compte du fait que le transit est un trafic largement étalé dans le temps. Enfin, le coût d'insécurité considéré exclut la part supportée par les usagers eux-mêmes, que ce soit par l'intermédiaire des primes d'assurance ou qu'il s'agisse des dommages non indemnisés causés au véhicule responsable et à ses occupants. Cette

² « Nouvelle Etude de l'Imputation des Coûts d'Infrastructure de Transport » - Conseil Général des Ponts et Chaussées - Affaire 91-105. Paris, Ministère de l'Équipement, 1991.

³ « Transports : pour un meilleur choix des investissements ». Rapport du groupe présidé par Marcel Boiteux. Commissariat Général du Plan. Paris, novembre 1994.

TRANSIT

exclusion est justifiée parce que ces coûts sont supportés très largement par des agents économiques étrangers et ne doivent donc pas apparaître dans un bilan pour la collectivité nationale.

Le tableau suivant récapitule les coûts unitaires pris en compte : coûts supportés par le gestionnaire d'infrastructure et valeurs monétaires des effets externes pour un ensemble articulé de PTR 40 tonnes (« semi-remorque » courante à essieu triple à l'arrière), type de véhicule qui représente 80% des véhicules en transit en France.

Coûts et recettes pour un ensemble articulé, véhicule type en transit

en francs 93 par véhicule-kilomètre⁴

	Sur autoroute	Sur route nationale
I Charges d'infrastructures		
1. Coût marginal social hors environnement		
Coût marginal d'usage	0,20	0,18
Coûts sociaux	0,19	0,96
		0,06
...dont insécurité	0,06	
...dont congestion	0,13	0,90
Total	0,40	1,14
2. Coût budgétaire		
Coûts fixes (investissement)	0,79	0,44
Coûts variables (usage)	0,36	0,37
Total	1,14	0,81
3. Coûts environnementaux		
Pollution atmosphérique	0,44	0,44
Effet de serre	0,11	0,11
4. Totaux		
Coût marginal social avec coûts environnementaux	0,95	1,69
Coût budgétaire avec coûts environnementaux	1,70	1,36
II Recettes kilométriques (TIPP et Péages)		
TIPP	0,66	0,66
Péages autoroutiers	0,65	0

Source : rapports Brossier et Boiteux

Les hypothèses et chiffres précédents permettent d'établir le bilan suivant.

en millions de francs

Coûts de circulation avec ou sans coûts environnementaux

	Hors coûts environnementaux	Y compris coûts environnementaux
Coût marginal social	901	1 810
<i>dont</i>		
- dépenses routières	404	404
- congestion	388	388
- insécurité	108	108
- environnement	-	-
Coût budgétaire	1 928	2 837
<i>dont</i>		
- dépenses routières	1 928	1 928
...autoroutes	1 494	1 494
...routes non concédées	294	294
...tunnels	140	140
- environnement	-	909

⁴ Les valeurs figurant dans le rapport Brossier en francs 1990 ont été transformées en valeurs 1993 par simple intégration de l'inflation 90/93, et non en appliquant la méthode préconisée par le rapport aux chiffres de circulation 1993. Les valeurs sur fond grisé sont issues du rapport Boiteux.

TRANSIT

Des dépenses des transporteurs en transit mal connues

Les dépenses sur le territoire français des transporteurs en transit sont mal connues. C'est en particulier le cas de l'approvisionnement en carburant des véhicules en transit⁵. Nous sommes donc amenés à faire deux hypothèses : premièrement, les véhicules en transit achètent en France autant de carburant qu'il leur est nécessaire pour traverser le pays (hypothèse I), deuxièmement, ils n'en achètent que la moitié (hypothèse II). La taxation du carburant (TIPP) étant la principale ressource fiscale provenant des véhicules en transit pour l'Etat, ce point revêt donc une importance particulière. On retient par ailleurs des dépenses courantes moyennes de 200 F/jour par véhicule.

Consommations intermédiaires

millions de francs

	100 % carburant acheté en France (Hyp. I)		50 % carburant acheté en France (Hyp. II)	
	Montant hors taxes	Taxes	Montant hors taxes	Taxes
Carburant	740	1 060	370	530
Consommation courante	342	64	342	64
Péages ouvrages concédés	915	133	915	133
...dont autoroutes	715	133	715	133
...dont tunnels	200	0	200	0
TOTAL	1 997	1 257	1 627	727

Un bilan du transit difficile à cerner, et largement dépendant des conditions d'achat du carburant

Le tableau suivant présente le bilan du transit, dans les hypothèses I et II. Ce bilan intègre les coûts de circulation, les taxes sur les carburants et les péages, à l'exclusion des marges sur les carburants et sur la consommation courante, ce qui conduit donc à une légère sous-estimation.

millions de francs

	Bilan hors coûts environnementaux	Bilan complet
Au coût marginal social	+ 1 271 / + 741	+ 362 / - 168
Au coût budgétaire	+ 244 / - 286	- 665 / - 1195

Dans chaque case, le chiffre de gauche correspond à l'hypothèse I et celui de droite à l'hypothèse II

De ces résultats, il ressort que si l'on considère le transit comme une circulation marginale, le bilan est plutôt positif. Par contre, si l'on suppose qu'une partie du réseau a été construite pour les véhicules en transit, alors le bilan est globalement négatif. Il est difficile de déterminer quelle est la méthode la plus adaptée pour établir le bilan global du transit : à l'échelle nationale, le transit est une circulation marginale, mais sur de nombreux axes, en particulier dans le couloir Beaune/Mâcon ou dans les tunnels transalpins, le transit représente une forte proportion des véhicules lourds. Comme de plus les véhicules en transit ont des caractéristiques extrêmes (ce sont des véhicules lourds fortement chargés) ils conditionnent les caractéristiques techniques des chaussées dès qu'ils sont en nombre important sur un axe. Les chiffres donnés ici sont donc à manier avec précaution.

⁵ Lors de l'enquête transit (92/93), le prix du gazole en France, hors TVA, était inférieur à celui de gazole dans les pays frontaliers. Ceci est une incitation à un achat en France, mais cette différence peut évoluer rapidement, en particulier à cause des fluctuations monétaires. Par ailleurs les transporteurs moyens et gros utilisent souvent du carburant livré dans leurs citernes (ils bénéficient alors de remises de prix); pour les véhicules en transit qui sont en grande majorité étrangers, il s'agit alors d'achats hors de France.

TRANSIT

Un bilan plus favorable pour l'Etat que pour les sociétés d'autoroute

Etat

en millions de francs

	Hypothèse I	Hypothèse II
Recettes	1 257	727
...dont TIPP	1 060	530
...dont taxes péages	133	133
...dont autres taxes	64	64
Dépenses routières (coût budgétaire)	-292	-292
Total	965	435

D'un point de vue financier, l'Etat est bénéficiaire du transit, essentiellement grâce à la TIPP, dont le montant versé par les véhicules en transit représente entre 2 et 4 fois selon l'hypothèse le coût des dépenses relatives à leurs impôts.

Sociétés d'autoroutes

en millions de francs

	Au coût marginal	Au coût budgétaire
Recettes	715	715
Dépenses	-276	-1 494
Total	+439	-779

Les recettes des sociétés d'autoroutes provenant des véhicules en transit, qui constituent 3,5 % de leurs recettes totales d'exploitation⁶, couvrent largement les charges d'infrastructures au coût marginal mais pas au coût budgétaire.

Un bilan positif pour les exploitants des tunnels routiers

On trouvera ci-dessous un bilan pour les exploitants (sociétés françaises) des deux tunnels transalpins (Mont-Blanc et Fréjus) fortement concernés par le transit ; environ 600 000 poids lourds en transit y sont passés de juillet 1992 à juin 1993. Ce bilan n'est qu'approché dans l'ignorance des clés de répartition précises des charges entre PL. et VL. et en l'absence de certains éléments comptables.

en millions de francs

	Au coût marginal	Au coût budgétaire
Recettes	200	200
Dépenses	-47	-140
Total	153	60

Un apport de plus d'un milliard et demi de francs à la balance commerciale française

La grande majorité des camions en transit (93,4% exactement) sont des camions étrangers. Leurs consommations de biens (achats courants) et services (passage sur des ouvrages concédés) français sont comptabilisées comme des exportations même si elles n'apparaissent pas comme telles en comptabilité nationale. En contrepartie, une proportion des consommations de ces véhicules étrangers en transit est source d'importations.

⁶ Les péages autoroutiers ont rapporté 19,7 et 21,4 milliards de francs aux sociétés d'autoroutes, en 1992 et en 1993.

TRANSIT

en millions de francs

	Hypothèse I	Hypothèse II
Exportations		
Carburant	1 681	840
Consommation courante	379	379
Péages routiers	792	792
Total exportations	2 852	2 011
Importations		
Pétrole/Gazole ⁷	-397	-198
Divers	-73	-73
Investissements routiers ⁸	-268	-268
Total importations	-738	539
Bilan import/export	+2 114	+1 472

Les échanges avec le reste du monde qu'induit le transit dégagent plus d'un milliard et demi de francs d'excédent : le service routier et les biens courants vendus aux transporteurs étrangers induisent peu d'importations, alors que le carburant est acheté au prix du marché international et revendu à un prix largement supérieur après taxation et transformation.

Le transit grand utilisateur du réseau autoroutier français : des coûts sociaux atténués

Le développement rapide des échanges entre pays de l'Union Européenne génère un trafic de marchandises qui ne cesse de croître, en particulier sur la route. En France, ce sont les axes autoroutiers qui supportent la quasi-totalité des trafics de transit. Ces autoroutes, si elles sont onéreuses à la construction et à l'entretien, permettent des coûts unitaires d'infrastructures par véhicule plus faibles que sur les autres réseaux. De plus, les bonnes conditions générales de circulation sur les autoroutes françaises, où la circulation est généralement fluide et sûre, limitent les coûts sociaux de congestion, d'insécurité et les autres effets externes supportés par les tiers. ■

⁷ Près d'un tiers du gazole vendu en France est importé sous forme de produit fini.

⁸ Montant des importations évalué à partir du modèle IMPACT appliqué en coût budgétaire estimé.