

1000 MILLIARDS DE DEPENSES POUR LA ROUTE EN 1990

Florent FAVRE

La dépense nationale routière en France retrace l'ensemble des dépenses engendrées par la route, aussi bien par les utilisateurs que par les gestionnaires des réseaux routiers. Ce compte est actualisé chaque année dans le Rapport sur les comptes des transports de la Nation (chapitre 10) (*) et analyse son financement et ses bénéficiaires. Son actualisation pour 1990 est présentée ici. En 1990, la dépense nationale routière en France s'élevait à 993 milliards de francs soit 15% du PIB. Les gestionnaires d'infrastructures ont dépensé 112 MdF. L'excédent de couverture des pouvoirs publics se monte à près de 140 MdF si on prend en compte toute la TVA. Si on exclut cette TVA, ce chiffre serait ramené à 40 MdF.

Les ménages consacrent en moyenne 31 000 F. à leur voiture.

La dépense des usagers en transport routier (tableau 1 page suivante).

En 1990, les dépenses d'acquisition, de possession et d'utilisation des véhicules routiers des entreprises et des ménages ont été de 949 MdF. dont :

- 531 MdF pour les ménages, dont 494 MdF pour les seules vpc (voitures particulières et commerciales);
- 303 MdF pour le transport routier de marchandises (TRM) (1);
- 115 MdF pour le reste (autres vpc, taxis, autobus et autocars).

Pour les ménages, le principal poste de dépenses reste les achats de véhicules, 168 MdF, les dépenses de réparation se montant à 152 MdF, le troisième poste du budget étant constitué par les dépenses de carburant avec 128 MdF. Pour le transport routier de marchandises le poste le plus important demeure les dépenses salariales, 80 MdF.(2). Les dépenses en carburant, second poste ne représentent que 29 MdF.

Le montant des dépenses directes engendrées par les accidents s'élève à 23 MdF (on dénombre 162 573 accidents corporels ayant fait 10 289 tués et 225 860 blessés). La Sécurité Sociale finance 24% de ces dépenses soit 6 MdF. (les assurances en financent 70%). Néanmoins, la dépense nette de la Sécurité Sociale ne serait que de 1 Mds de F si nous retirions la taxe sur les assurances lui revenant (5 Mds de F). Ainsi, les assurances financeraient près de 90 % des dépenses engendrées par les accidents corporels contre 5 % à la sécurité sociale (3).

Les dépenses des Pouvoirs Publics sont de 112 MdF en 1990 dont 56 MdF en dépenses d'investissement.

Accidents de la route : 23 MdF. de dépenses.

(*) Les chiffres présentés ici ne correspondent pas tout à fait à ceux du rapport des comptes où on trouve une erreur dans l'estimation des dépenses de carburant hors taxes.

(1) Ces dépenses excluent l'activité des auxiliaires de transport. L'appellation de transport routier de marchandises recouvre, sauf indication contraire, uniquement les poids lourds (pas de camionnettes).

(2) Le poids des dépenses salariales serait moins important si on ne prenait en compte que le seul transport routier pour compte d'autrui. Comme nous prenons ici en compte le transport pour compte propre que nous ne pouvons estimer que par les coûts du transport et non par ses facturations du service transport, cela nous amène à accroître le poids relatif des postes directement liés à la production du transport pour compte propre.

(3) Notons qu'il ne s'agit pas ici de dépenses nettes (dépenses moins recettes) mais de dépenses brutes. Les assurances, pour payer ces dépenses se servent des primes qu'elles ont encaissées pour couvrir ces risques. La sécurité sociale, par contre, ne prend à sa charge que les dépenses non couvertes par les assurances.

COMPTES

La dépense des usagers en transport routier en 1990 (en MdF. courants)

Usagers	voiture		moto ménage	camionnettes ménage		poids lourds		Bus cars	Total
	ménage	autres		CA	CP				
Achat de véhicules (1)	129	6	6	5	22	8	6	3	183
Carburant	34	1	1	1	7	7	6	1	58
Assurance	23	2	1	1	2	3	1	0	34
Péage autoroutier	9	0	0	0	1	3	1	1	15
Réparation	128	2	3	7	23	6	5	1	175
Autres consommations intermédiaires						32	1	4	37
Flux divers (2)	8	0		1	2	17			28
Dépense salariale		62			31	36	44	18	190
total HT	331	72	11	15	88	111	63	29	720
Taxe sur assurance	12	1	1	0	1	1	1	0	17
Taxe sur carburant dont :	85	2	3	3	13	9	7	2	123
TVA	19	0	1	1	2	1	0	0	23
Fiscalité spécifique (3)	12	2		1	1	3	3	1	23
Aut. impôts et taxes (4)						1		0	2
T.V.A. dont :	54	4	2	2	0	1	0	2	64
sur achat de véhicules	27	1	1	1					29
total taxes	163	9	5	6	15	15	11	5	229
total TTC	494	82	16	21	103	126	74	33	949

Assureurs	voiture (5)		moto	camionnette (5)	Poids lourds		bus-car	Total
	ménage	autres						
Sécurité sociale	4		1	0		1	0	6
Assurance	11		2	1		2	0	16
Autres agents	0		0	0		0	0	1
Ensemble	15		3	1		3	0	23

Gestionnaires d'infrastructures	voitures		moto	camionnette	Poids lourds		bus-car	Total
	ménage	autres						
total HT		44		8		42	5	98
TVA		7		1		6	1	15
total TTC		50		9		48	5	113

(1) Achats de véhicules : dotations aux amortissements pour le transport routier de marchandises, poids lourds compte d'autrui (CA), le compte propre (CP) et les cars, sinon achats nets;

(2) Flux divers: parking, garage et auto-école pour les voitures, pour les poids lourds compte d'autrui, principalement la rémunération des entrepreneurs individuels;

(3) Fiscalité spécifique: vignettes, taxes à l'essieu, ... ;

(4) Principalement des impôts sur la production;

(5) voitures = voitures ménages et autres; camionnettes = camionnettes ménage et autres.

La dépense nationale de transport routier : près de 1000 MdF.

Présentation récapitulative des coûts marchands.

Les transferts entre les usagers et les pouvoirs publics (taxes sur assurances, péages autoroutiers, ...) doivent être retirés pour éviter les doubles comptes. Hors ces transferts, la dépense nationale de transport routier s'élève à **993 MdF.**, soit **8,5%** des emplois intermédiaires et finals hors exportations (15% du PIB).

La dépense nationale de transport en 1990 (en MdF. courants) (*)

	pouvoirs publics	assurance (1)	voiture ménage	voiture autres	camionnette	poids lourd	bus-car	Total
Facteurs de production mis en oeuvre	104	16	379		99	166	27	792
Transferts dont :			153		23	33	4	213
fiscalité sur les carburants			90		16	16	2	123
T.V.A. (hors carburants)	15		59		2	1	2	79
Total T.T.C.	119	16	591		124	200	33	1084
Transferts perçus à déduire	57	34						90
Total (transferts déduits)	62	-17	591		124	200	33	993
Taxe sur carburants (hors TVA)	100							100
Charge nette au coût du marché	-38	-17	591		124	200	33	894
TVA sur carburants	23							23
T.V.A. perçue	79							79
Charge nette au coût de production	-140	-17	591		124	200	33	792

(1) Comprend les assurances et les autres agents intervenant dans les assurances;

(*) Les chiffres figurant dans ce tableau sont calculés à partir de ceux du premier tableau.

Facteur de production mis en oeuvre = Achats de véhicules + Carburants + Réparations + Flux divers + Dépenses salariales (aux arrondis près);

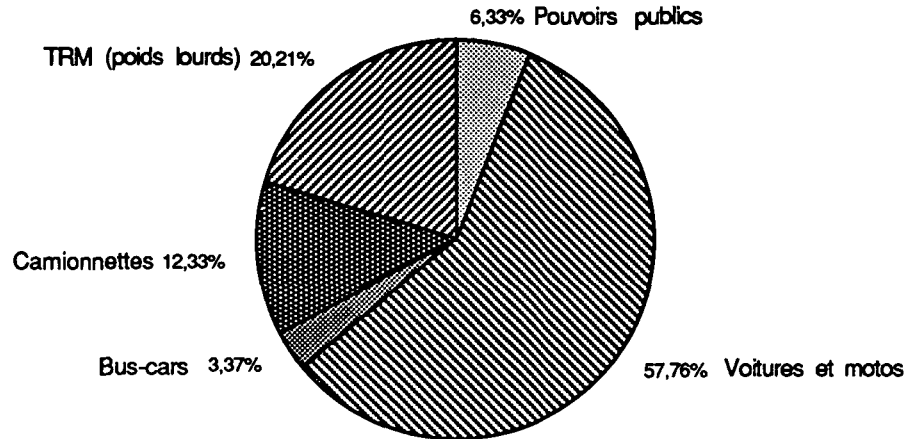
Transferts = assurance + péage + fiscalité spécifique + autres impôts et taxes + taxe sur assurance + taxe sur carburant (le total des transferts = total des transferts à déduire + fiscalité sur carburants).

COMPTES

Les 2/3 de la dépense de transport routier financée par les ménages.

Le transport de voyageurs représente 61% de cette dépense, dont 58% pour les voitures particulières et commerciales (vpc) et motos (dont 79% pour les ménages). Les autobus-autocars comptent pour un peu plus de 3% dans cette dépense. Les entreprises financent un peu plus de 32% (transport de marchandises). Le reste (6%) est du ressort des pouvoirs publics.

Financement de la dépense nationale routière (en MdF. courants) (%).



L'excédent de couverture des pouvoirs publics : 140 MdF.

Solde des dépenses et recettes des différents acteurs de la route. (*)

Le compte des Pouvoirs publics s'établit par différence entre leurs dépenses hors transferts et les recettes qu'ils perçoivent (taxes sur carburants, TVA,...).

- Si on exclut la TVA - qui représente en 1990 102 Mds de F.- le premier solde intitulé "charge nette au coût du marché" est de **38 MdF.**

- Si on prend en compte toutes les recettes tirées de la route par les pouvoirs publics (259 MdF), y compris la TVA "générée" par les transports, aussi bien dans l'acquisition que dans l'utilisation des véhicules, ce solde, "charge nette au coût de production", s'élève à **140 MdF** (soit 259 - 119).

Le compte des pouvoirs publics en 1990 (en MdF. courants)

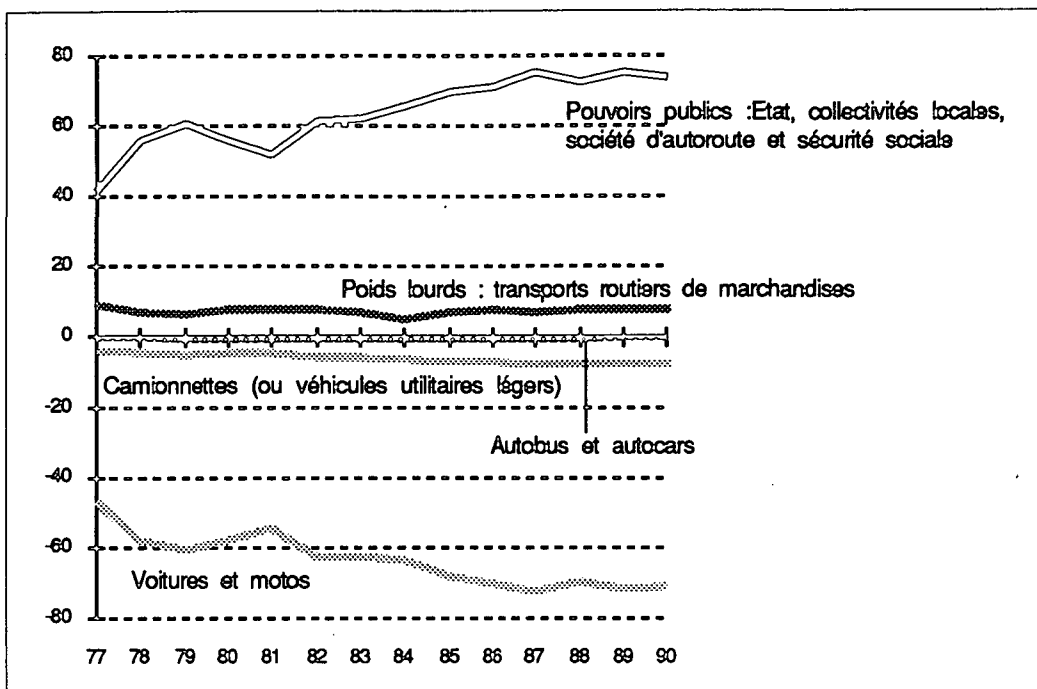
	voiture moto	camionnette	Poids lourds	bus-car	Total
Dépenses de Voirie	44	8	42	5	98
Dépenses sécurité sociale	5	0	1	0	6
T.V.A.	7	1	6	1	15
Total T.T.C.	55	9	49	5	119
Transferts perçus à déduire	37	4	14	2	57
Taxes sur les assurances	13	2	2	0	17
Péages HT	9	1	5	1	15
Fiscalité spécifique	14	2	6	1	23
Autres impôts et taxes	0	0	1	0	2
Total (transf déduit)	19	5	35	3	62
Taxes sur carburants (hors TVA)	70	13	15	2	100
Charge nette au coût du marché	-52	-8	21	2	-38
TVA sur carburants	20	2	1	0	23
TVA perçue (sauf carburants)	66	4	7	2	79
Charge nette au coût de production	-137	-14	12	-1	-140

De l'excédent de couverture de 140 Mds de F, on peut soustraire la partie des recettes des pouvoirs publics non spécifiques à la route soit la TVA au taux normal de 18,6% (96 MdF); la fiscalité normale des entreprises comptabilisée en recettes des pouvoirs publics (2 MdF) et les taxes ordinaires sur les assurances (10 MdF.). Le solde net des pouvoirs publics s'établit ainsi à **32 Mds de F** en 1990 en retrait par rapport à 1987 (38 MdF).

(*) Ces soldes seraient modifiés par la prise en compte des coûts sociaux générés par les nuisances.

Les voitures particulières financent l'excédent de couverture des pouvoirs publics.

Evolution du compte des agents en francs constants (MdF de 1980).



Poids lourds : seul usager à avoir un solde excédentaire.

Par modes de transport, le transport routier de marchandises bénéficie d'un excédent de 13 MdF (21 MdF si on exclut la TVA) alors que tous les autres acteurs du transport routier affichent un déficit (1).

Ce phénomène est une constante sur longue période. Depuis 1977, le solde des transports routiers de marchandises (non compris les camionnettes) a toujours été excédentaire. Ces derniers coûtent donc plus cher aux pouvoirs publics qu'il ne leurs rapporte. En masses, on remarque sur le graphique que l'excédent des pouvoirs publics évolue de façon symétrique à celui des voitures particulières et commerciales. La baisse de l'excédent des pouvoirs publics en 1981 en francs constants résultant du second choc pétrolier (faiblesse des achats de véhicules et baisse des consommations de carburant).

Des soldes qui tendent à se stabiliser depuis 1987.

Depuis 1987, l'excédent de couverture des pouvoirs publics en francs constants stagne sous le double mouvement de la forte hausse des dépenses de voirie et de la baisse des recettes unitaires : passage en quatre ans d'un taux majoré de TVA de 33% à 22%, hausse régulière de la déductibilité de la TVA sur le gazole par les entreprises, cette TVA étant déductible à 100% au 1er juillet 1991 et baisse de 7% à 5,5% de la TVA sur les transports en commun de personnes. Ce mouvement a été accentué en 1990 par la stagnation des achats de véhicules et le remplacement du super carburant par du super sans plomb (15% des ventes de super en 1990), ce dernier bénéficiant d'une TIPP de 2,79 F. par litre contre 3,16 F. pour le super.

On peut chercher à savoir ce que paient les usagers aux gestionnaires d'infrastructures (pouvoirs publics hors sécurité sociale) pour le service qu'ils leurs rendent. On compare alors l'ensemble des taxes spécifiques, soit 146 MdF (2), au coût du service fourni (hors TVA), soit 98 MdF. Ainsi, les usagers paieraient 1,50 F pour une dépense des pouvoirs publics de 1 F, contre 1,64 F en 1987. Par modes, les voitures et les camionnettes paieraient environ 2,30 F contre un peu moins de 70 centimes pour les poids lourds et les autobus. □

(1) Les poids lourds se voient affectés plus de 40% des dépenses de voirie, ce que certains trouvent trop lourd. Pour ramener le solde des poids lourds de 13 MdF. à 0, il ne faudrait plus leur affecter que 30% de ces dépenses.

(2) Ce chiffre s'obtient en soustrayant des recettes des pouvoirs publics, la fiscalité normale et les taxes sur assurances retournées à la sécurité sociale (soit 259 - 108 - 5 = 146).