

## Contributions fiscales et coûts des infrastructures dans le transport routier

*En 2003, la taxe poids lourds a remué tous les esprits. Impossible d'aller plus avant dans une réflexion sans savoir ce que les professionnels de la route payent déjà. Le CNR en propose un chiffrage, puis une comparaison avec les coûts calculés par l'administration. A contrario de toutes les idées reçues, le bilan est positif !*

Depuis plusieurs mois, la question du financement des infrastructures occupe une place majeure dans l'actualité transports. Un point d'orgue a été atteint le 18 décembre 2003 avec les nombreuses décisions prises par le CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire) ce jour là. L'arbitrage attendu sur la privatisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes est arrivé : les dividendes ont été préférés. Le projet de taxe kilométrique poids lourds sur le réseau routier national semble avoir été mis de côté. Enfin, l'ensemble des projets prioritaires pour l'aménagement du territoire a été présenté et chiffré. Les intentions du présent Gouvernement sont donc éclaircies, mais toutes les questions n'ont pas forcément encore trouvé de réponse. Il ne semble pas que le projet de financement présenté couvre tous les besoins estimés et il n'a pas été pris d'engagement explicite quant à l'option d'une nouvelle taxe poids lourds. Il est donc plus important que jamais de restituer fidèlement et précisément la contribution du transport routier de marchandises dans le financement des infrastructures de transports.

- Une première démarche consistera à faire une évaluation de l'ensemble des recettes fiscales – spécifiques ou non – et des redevances autoroutières, engendrées par les entreprises du secteur Transport Routier de Marchandises (TRM), incluant les classifications NAF 602 L, M, N, P1, ainsi que par les entreprises du secteur Organisation et Transport de Fret (OTF), incluant les classifications NAF 634 A, B, C2. On nommera cet ensemble le secteur TRM+OTF. Le compte propre n'est donc pas comptabilisé dans cet ensemble. Deux autres champs d'observation, centrés sur les véhicules, seront ensuite proposés.
- Les véhicules lourds, où sont pris en compte tous les véhicules de PMA > 3,5 tonnes (autocars inclus) circulant sur le territoire français, sans distinction de pavillon ni de secteur. Le compte propre, comme les véhicules étrangers, sont donc ici comptabilisés.
- Les poids lourds (PMA > 3,5 tonnes) des entreprises françaises de transport professionnel routier de marchandises aux codes NAF 602 L, M, N, P et 634 A, roulant sur le territoire français. On nommera cet ensemble véhicules lourds du TPRM. Il exclut naturellement le compte propre.

Ces deux derniers champs d'observation, moins basés sur les entreprises que sur leurs véhicules lourds, permettront des comparaisons des recettes avec les coûts que les véhicules engendrent. De telles évaluations des coûts, consensuelles et récemment mises à jour, sont en effet disponibles et leur exploitation sera donc proposée.

## Les recettes fiscales et les redevances engendrées par le secteur TRM+OTF

### La TIPP

Le décompte de la TIPP, générée par le secteur TRM+OTF, est possible à partir des statistiques d'achats de carburants publiées dans l'enquête annuelle d'entreprises (EAE) du SES. Si les dernières données disponibles datent de 2000, il est possible d'actualiser les consommations par un coefficient d'activité et les prix par l'indice CNR afin de proposer une valeur 2002. Est aussi pris en compte le remboursement partiel de la TIPP dont bénéficie le secteur TRM+OTF. La TIPP, nette de remboursement partiel, fut donc de 2,432 milliards d'euros en 2002.

Dans ce décompte, un facteur n'a pas été retenu parce qu'il sort du strict champ d'observation : les consommations de gazole imputables aux entreprises effectuant du transport professionnel routier de marchandises à titre secondaire. Le calcul du recouvrement branche/secteur révèle qu'il faudrait majorer le résultat d'environ 1,8% pour tenir compte des activités secondaires.

### «Impôts, taxes et versements assimilés»

Les contributions fiscales des entreprises, hors TIPP et péages, sont incluses dans les comptes de classe 63 «impôts, taxes et versements assimilés». Cela comprend notamment la taxe professionnelle, la taxe à l'essieu, les certificats d'immatriculation, les vignettes, les visites techniques, etc.

Dans le chapitre suivant, un détail de ces postes sera proposé, mais ce détail n'est possible que si l'on raisonne sur les véhicules. Ici, les comptes d'entreprises par secteur ne sont pas assez détaillés. C'est donc l'ensemble

des «impôts, taxes et versements assimilés» qui sont retenus, pour un montant de 1,178 milliard d'euros en 2002.

### **Impôts sur les bénéfices**

Les impôts sur les bénéfices représentent un demi-milliard d'euros de recettes fiscales en 2002.

### **Péages**

D'après l'enquête TRM «L'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises» du SES, en 2002, les véhicules lourds du secteur TRM+OTF ont réalisé 67,8% du trafic intérieur de l'ensemble des véhicules lourds français. Appliqué au trafic PL français en France des Comptes Transports de la Nation, cela représente 18,3 milliards de véh-km. D'après l'enquête CNR, en 2002, le coût kilométrique des péages en parcours banalisé (tous types de routes) est de 0,04651 euros/km. On peut donc estimer le volume global de péages versés en France par les PL du secteur TRM+OTF à 851 millions d'euros.

L'enquête TRM ne concerne que les véhicules de charge utile supérieure à 3 tonnes. Les véhicules utilitaires légers sont donc exclus de cette estimation. Malheureusement, nous ne sommes pas actuellement en mesure de réaliser une estimation plus complète des péages générés par les véhicules appartenant au secteur TRM et/ou OTF.

### **Total du secteur TRM+OTF**

L'ensemble des recettes fiscales et des péages générés par les entreprises du secteur TRM+OTF s'élève à 4,964 milliards d'euros en 2002. Cette évaluation ne tient pas compte des activités TRM effectuées à titre secondaire, ni des péages versés par les véhicules utilitaires légers du secteur. En conséquence, la valeur de 5 milliards d'euros doit encore constituer un minorant.

## **Les recettes fiscales et les redevances engendrées par les véhicules lourds et les véhicules lourds du TPRM**

Dans ce chapitre, l'approche est basée sur une désagrégation des comptes nationaux. De façon logique, l'ensemble des véhicules lourds circulant sur le territoire sera identifié avant l'ensemble des véhicules lourds du TPRM. Eu égard au poids de la TIPP, son analyse sera traitée à part des autres recettes spécifiques de la route. Un troisième point traitera des péages autoroutiers, puis la fiscalité générale sera abordée avant de proposer des cumuls cohérents de recettes. Pour chaque point, les deux champs de l'étude – véhicules lourds et véhicules lourds du TPRM – seront distinctement évalués.

### **La TIPP**

La recette globale de la TIPP, avant remboursement partiel, est de 24,109 milliards d'euros pour 2002. Le montant moyen 2002 de la TIPP par litre de gazole est de 0,3842 euros. Le remboursement partiel de la TIPP s'élève à 200 millions d'euros en 2002. On ne travaillera pas sur des montants unitaires du remboursement partiel car il y a un plafond par semestre et par véhicule (20 000 litres) que l'on ne peut négliger. En effet, sur le panel de l'enquête longue distance 2002 du CNR, 54% des entreprises voient leur camion moyen subir le plafonnement.

### **Véhicules lourds**

Le volume d'achats de gazole des véhicules lourds, en 2002, est de 13,369 millions de m<sup>3</sup>. La recette TIPP est donc de 5,136 milliards d'euros. Le revenu de la TIPP, remboursement partiel déduit, est de 4,936 milliards d'euros. Les véhicules lourds pèsent 21% des recettes TIPP, pour 6,7% du trafic intérieur.

### **Véhicules lourds du TPRM**

Le volume d'achats de gazole des poids lourds français (hors bus et cars) en France, en 2002, est de 9,996 millions de m<sup>3</sup>. La recette TIPP correspondante est donc de 3,840 milliards d'euros. D'après l'enquête TRM 2003 du SES, le compte d'autrui pèse 70,94% des trafics PL français en France en 2002. On en déduit une recette TIPP 2002 générée par les véhicules lourds du TPRM de 2,724 milliards d'euros. Concernant le remboursement partiel de la TIPP, on applique le ratio du trafic intérieur des véhicules de PTAC  $\geq$  6,1 tonnes en compte d'autrui sur l'ensemble compte d'autrui et compte propre (71,1%), conduisant à 142 millions. Le revenu de la TIPP 2002 généré par les véhicules lourds du TPRM, remboursement partiel déduit, est alors de 2,582 milliards d'euros.

## Les recettes budgétaires spécifiques hors TIPP

Les détails des revenus de la route hors TIPP ne sont pas désagrégés par type de véhicule. Les calculs des parts qui reviennent aux véhicules lourds et aux véhicules lourds du TPRM sont réalisés selon des méthodes CNR. Mais avant d'en présenter les estimations, il est utile de redéfinir certains postes.

### Taxe à l'essieu

La taxe à l'essieu concerne tous les véhicules de transport de marchandises de PTRM supérieur à 12 tonnes.

### Taxe sur l'aménagement du territoire

La taxe sur l'aménagement du territoire est versée à l'Etat par les sociétés d'autoroutes et s'impute sur leurs recettes de péages. Lorsqu'elle alimentait le FITTVN (Fonds d'Investissement des Transports Terrestres et des Voies Navigables), elle servait au financement d'infrastructures autres que la route. D'après le rapport du Sénateur Lepeltier en 1999, 50% de ce fonds (co-alimenté par EDF) a servi au réseau ferroviaire. Depuis 2001, cette taxe est versée au budget général de l'Etat.

### Redevances domaniales

Les redevances domaniales sont aussi versées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes à l'Etat et s'imputent sur leurs recettes de péages.

### Dividendes versés par les sociétés d'autoroutes

La plupart des sociétés d'autoroutes ont notamment l'Etat pour actionnaire, elles lui versent des dividendes. Il s'agit d'une nouveauté apparue en 2001, conséquence d'un ensemble de réformes fiscales touchant les sociétés d'autoroutes. Ces dividendes vont se pérenniser et s'amplifier du fait de la décision prise par le Premier Ministre de ne pas vendre les sociétés d'autoroutes, préférant la perception de dividendes annuels à un revenu immédiat unique. Ceux-ci seront principalement affectés à une «agence pour le financement des infrastructures de transports», qui devrait recevoir un volume global de subvention de 7,5 milliards d'euros sur la période 2004-2012. On ne sait pas encore si cette subvention sera entièrement couverte pas lesdits dividendes. Ce budget de 7,5 milliards d'euros sur 9 ans viendrait en soutien d'un programme de travaux d'infrastructures de transports de 20 milliards d'euros sur la même période. A notre connaissance, les modalités de financement des 12,5 milliards d'euros restants n'ont pas été définies.

### La vignette automobile

La vignette automobile a rapporté, lors de sa dernière année pleine en 1999, 2 milliards d'euros et n'en rapporte plus aujourd'hui que 0,2 milliard. Deux milliards sont précisément ce qu'attend l'Etat de la suppression d'un jour férié.

## Recettes budgétaires 2002, hors TIPP, liées aux véhicules lourds et aux véhicules lourds du TPRM

	Recette complète	Véhicules lourds		Véhicules lourds du TPRM	
	en millions d'€	part sur total	montant en millions d'€	part sur véh. lourds	montant en millions d'€
Taxe à l'essieu	227	100,0%	227,0	53,5%	121,3
Taxe sur l'aménagement du territoire	470	34,0%	159,8	52,0%	83,1
Redevances domaniales	145	34,0%	49,3	52,0%	25,6
Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation	264	6,7%	17,7	52,0%	9,2
Dividendes des sociétés d'autoroutes	81	34,0%	27,5	52,0%	14,3
Certificats d'immatriculation	1406	4,1%	57,4	50,2%	25,2
Permis de conduire	4	-	-	-	-
Vignette	219	0,2%	0,5	18,4%	0,09
Taxe sur contrats d'assurance automobile	947	22,9%	216,9	6,0%	13,0
Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	758	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>4521</b>		<b>756,0</b>		<b>291,9</b>

## Résultats

Sur le total des recettes, les postes majeurs sont : la taxe à l'essieu, 42% pour l'exploitation des véhicules lourds du TPRM, et la taxe sur l'aménagement du territoire, 28% pour l'exploitation des véhicules lourds du TPRM.

## Les recettes des autoroutes concédées

### Véhicules lourds

Selon l'ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'ouvrages à péages), en 2002, les véhicules lourds (classes 3 et 4)<sup>3</sup> ont généré 1 870 millions d'euros de recettes hors TVA sur l'ensemble du réseau routier concédé français. Cela représente 34 % des recettes, pour 16% du trafic.

### Routes françaises à péages – 2002

	Véhicules lourds	Part sur activité tous véhicules
Recettes péages (millions d'euros)	1 870	34%
Nombre de transactions payantes (millions)	154	13%
Trafic (millions de km)	11 800	16%

### Véhicules lourds du TPRM

En considérant que le trafic des véhicules lourds du TPRM pèse 52% du trafic des véhicules lourds sur le territoire, on estime qu'il génère 972 millions d'euros de recettes de péages autoroutiers.

### Recettes péages nettes de doubles comptes

Le détail des recettes budgétaires spécifiques hors TIPP fait apparaître certaines taxes perçues sur les sociétés gestionnaires d'ouvrages concédés. De même que pour les dividendes des sociétés d'autoroutes, il ne faudrait pas les compter deux fois dans un bilan total des recettes.

### Péages nets de doubles comptes – 2002 (en millions d'euros)

	Véhicules lourds	Véhicules lourds du TPRM
Recettes péages	1 870	972
Taxe sur l'aménagement du territoire	-470	-83
Redevances domaniales	-145	-26
Dividendes des sociétés d'autoroutes	-81	-14
Recettes nettes de doubles comptes	1 174	849

## Les contributions fiscales générales versées par les entreprises de TPRM

Dans cette partie, il est évident que les montants concernent toute l'activité, sans distinction notamment des véhicules légers et lourds.

### Ensemble des «impôts, taxes et versements assimilés» des entreprises de TPRM

Les «impôts, taxes et versements assimilés», générés par les entreprises de TPRM, se sont montés à 1 017 millions d'euros en 2001. Pour actualiser sur 2002, on utilise les ratios «impôts, taxes et versements assimilés» sur chiffre d'affaires spécifiques 602 L à P et 634 A, calculés d'après DIANE (Disque pour l'Analyse Economique). On estime alors à 1 011 millions d'euros en 2002 cet ensemble.

### Dont taxe professionnelle

Sous partie du montant précédent, la taxe professionnelle est un poste majeur. Le «ratio impôts, taxes et versements assimilés» sur chiffre d'affaires converge à 2,6% après exploitation de deux sources différentes : CCTN 2003 et DIANE. D'après l'enquête longue distance du CNR, le ratio taxe professionnelle sur chiffre d'affaires vaut 1,3%. On en déduit un ratio taxe professionnelle sur «impôts, taxes et versements assimilés» valant 50%. On estime donc la taxe professionnelle versée par les entreprises de TPRM à 509 millions d'euros en 2001 et 506 millions d'euros en 2002.

Dans l'ensemble «impôts, taxes et versements assimilés» du champ TPRM, on ne retiendra que la taxe professionnelle, car la plupart des taxes spécifiques routières ont déjà été identifiées : taxe à l'essieu, vignette, carte grise. Les taxes spécifiques non mesurées restantes sont très faibles – telle la taxe sur les visites techniques – et la plupart des autres taxes de cette classe sont sans rapport avec l'activité transport, telles la taxe sur les salaires ou la taxe foncière.

### Impôts sur les bénéfices

Les impôts sur les bénéfices s'élèvent à 383 millions d'euros en 2001. D'après des calculs sur les données DIANE, on détermine les ratios impôts sur les bénéfices sur chiffre d'affaires spécifiques 602 L à P et 634 A. Cela conduit à estimer les impôts sur les bénéfices à 333 millions d'euros en 2002. Le cumul taxe professionnelle plus impôts sur les bénéfices donne 839 millions d'euros en 2002.

## Contribution globale

La contribution globale des véhicules lourds sur le réseau routier français et des véhicules lourds du TPRM, incluant la fiscalité globale, les redevances d'usage des infrastructures nettes de doubles comptes et la fiscalité d'entreprise pour le TPRM, peut être évaluée à 6,9 et 4,6 milliards d'euros en 2002.

### Contribution globale 2002 (en millions d'euros)

	Véhicules lourds	Véhicules lourds du TPRM
TIPP nette de remboursement partiel	4 936	2 582
Fiscalité spécifique hors TIPP	756	292
Péages nets de doubles comptes	1 174	849
Taxe professionnelle	–	506
Impôts sur les bénéfices	–	333
<b>Total</b>	<b>6 866</b>	<b>4 562</b>

## Le coût des infrastructures lié aux véhicules lourds et aux véhicules lourds du TPRM

La récente note interministérielle «Couverture des coûts des infrastructures routières, Analyse par réseaux et par sections types du réseau routier national» (Septembre 2003), nommée ultérieurement «note interministérielle» dans l'article, donne les résultats des coûts d'usage actualisés (année 2000) et détaillés (selon les différents postes de coûts), pour plusieurs types de véhicules et plusieurs types de routes. Ces résultats sont la dernière actualisation des coûts dits tutélaires. La méthode et ses résultats font autorité depuis les premiers travaux du Commissariat Général du Plan, auxquels le président des groupes de travail (1994 et 2001), Marcel Boiteux, a laissé son nom.

Il est proposé d'exploiter les valeurs de la «note interministérielle» qui collent bien au champ d'observation «véhicules lourds». Un calcul CNR permettra ensuite d'isoler la part des véhicules lourds du TPRM. Quelques rappels de vocabulaire et de théorie figurent en encadré.

## Vocabulaire et théorie «tarification des infrastructures»

### Multiplés fonctions de la tarification

- Couvrir les charges du gestionnaire de l'infrastructure
- Orienter la demande de transport (dans le sens de l'intérêt général)
- Répercuter les effets externes (congestion, insécurité, nuisances environnementales)
- Contribuer à l'aménagement du territoire

### Synoptique des principales tarifications d'usage des infrastructures de transport

Tarifications au coût moyen			Postes de coûts	Tarifications au coût marginal		
coût	équilibre budgétaire en développement	équilibre budgétaire	Investissements nouveaux			coût
			Charges fixes de structure et d'infrastructure existantes			
			Dépenses d'usage	coût marginal d'usage		marginal
			Coût de congestion		coût marginal social de court terme	
			Coût d'insécurité			
complet			Coûts des nuisances (pollution de l'air, effet de serre, bruit...)			social de long terme

## Vocabulaire issu de la théorie économique

Il s'agit de la théorie de l'allocation optimale des ressources ou, de façon plus restrictive, de la tarification d'usage des infrastructures.

La tarification au coût marginal d'usage (CMU)

Le CMU est le coût supplémentaire engendré par la circulation d'un véhicule supplémentaire. Il concerne les coûts d'exploitation, d'entretien et les frais généraux (variables avec le trafic). En tant que dérivée (par rapport au trafic) de la fonction de coût d'usage, le CMU n'intègre pas les frais fixes.

La tarification au coût marginal social de court terme (CMS)

Elle répercute sur l'utilisateur le coût d'usage et les coûts externes. Elle est conforme à la théorie économique mais ne garantit pas la couverture des charges d'infrastructures.

La tarification au coût marginal social de développement

Le coût marginal social de développement, ou de long terme, prend en compte les investissements nouveaux destinés à maintenir la qualité de service. Il comprend la même chose que le coût marginal social de court terme, plus les investissements de capacités, moins la congestion. Cette dernière est en effet contenue par les investissements en capacité. C'est la tarification préconisée par le rapport 1995 du Commissariat Général du Plan «Transports : le prix d'une stratégie», tome I.

La tarification au coût moyen

L'objectif est l'équilibre budgétaire. Approche strictement comptable des coûts d'investissement et de fonctionnement à la charge de l'exploitant. L'utilisateur paye l'ensemble de ces coûts et assure l'équilibre des comptes de l'exploitant, mais cela ne garantit pas l'efficacité économique.

La tarification au coût complet

C'est le coût moyen additionné des coûts d'insécurité et de nuisances environnementales (pollution de l'air, effet de serre, bruit). Cette tarification permettrait une harmonisation des conditions de concurrence entre les différents modes de transports. Elle est toutefois moins normée que les autres tarifications, ce qui explique qu'on y ait moins facilement recours et que ses estimations soient plus dispersées.

La théorie de l'allocation optimale des ressources n'intègre pas tous les tenants de la politique publique. C'est, par exemple, le cas de l'aménagement du territoire qui ne rentre pas dans l'équation et nécessite d'autres outils d'analyse décisionnelle, pour lui-même et pour arbitrer avec les autres objectifs politiques.

## Les coûts unitaires

La «note interministérielle» donne l'ensemble des valeurs détaillées, notamment par type de route, dans de riches tableaux. On peut en retenir quelques principes.

Dans l'ensemble des coûts, l'usage est très modeste. Le CMU (coût marginal d'usage), stable en fonction du type de route, est compris entre 3 et 3,7 centimes d'euro par PL-km. Il pèse entre un tiers et 5% du CMS (coût marginal social).

Les coûts externes, constitués de tout le reste, font donc l'essentiel du CMS. De plus, ils sont extrêmement variables dans le temps et dans l'espace.

Les postes de coûts les plus importants sont la pollution de l'air et la congestion. Ils peuvent être 10 fois supérieurs au seul CMU et présentent une variabilité maximum puisqu'ils sont parfois nuls. Ces deux postes sont véritablement déterminants dans les raisonnements et obligent à distinguer les cas particuliers des routes en milieu urbain dense et en vallée de montagne.

La question du lieu de parcours des PL est alors essentielle. Sur l'ensemble du réseau français, les PL font 16% de leur activité (véh-km) en zone urbaine dense, 18% en milieu urbain diffus et 66% en rase campagne.

## Les coûts massifiés

### Le CMS des véhicules lourds

Dans la note interministérielle «Couverture des coûts des infrastructures routières», sont massifiés les coûts unitaires en fonction d'une base de trafic qui distingue 4 grands types d'infrastructures (autoroutes concédées, routes nationales non concédées, routes départementales et routes communales) et les 3 types de milieux (urbain dense, urbain diffus et rase campagne).

- Les coûts massifiés se concentrent sur le réseau national non concédé.
- Les composantes principales de ces coûts massifiés sont la pollution de l'air, essentiellement en milieu urbain dense, la sécurité en dehors du réseau autoroutier ainsi que la congestion sur les routes nationales.



### Coût marginal social massifié pour les PL, par type de réseau – 2000 (en milliards d'euros hors taxes)

Type de réseau	CMU	Coûts externes									CMS
	Coût marginal d'usage	Effet de serre	Pollution de l'air	dont urbain dense	dont urbain diffus	dont rose campagne	Sécurité	Bruit	Congestion	Sous-total	Coût marginal social
<b>Autoroutes concédées</b>	<b>0,30</b>	0,26	0,53	0,28	0,21	0,04	0,17	0,01	0,10	<b>1,08</b>	<b>1,38</b>
<b>Routes nationales</b>	<b>0,32</b>	0,33	0,81	0,53	0,22	0,05	0,46	0,07	1,05	<b>2,72</b>	<b>3,04</b>
<b>Routes départementales</b>	<b>0,54</b>	0,16	0,52	0,40	0,09	0,02	0,58	0,03	0,15	<b>1,44</b>	<b>1,97</b>
<b>Routes communales</b>	<b>0,12</b>	0,06	0,20	0,15	0,04	0,01	0,32	0,01	0,05	<b>0,63</b>	<b>0,75</b>
<b>Total</b>	<b>1,27</b>	<b>0,81</b>	<b>2,05</b>	<b>1,36</b>	<b>0,56</b>	<b>0,12</b>	<b>1,64</b>	<b>0,12</b>	<b>1,35</b>	<b>5,87</b>	<b>7,15</b>

Source : note interministérielle « Couverture des coûts des infrastructures routières »

### Le coût complet des véhicules lourds

Dans un coût complet, le coût interne est constitué par le coût moyen, au lieu du coût marginal d'usage. Dans les coûts externes, le coût de congestion n'est pas retenu car les investissements déjà comptés en coûts internes servent théoriquement à résoudre la congestion.

- Le coût complet apparaît en force sur les routes départementales.
- Il faut noter que le coût complet, généralement plus élevé que le CMS, lui est inférieur dans le cas du réseau national non concédé. Cela semble provenir du poste congestion.

Le coût complet plus élevé que le CMS sur le réseau concédé ne pose pas de soucis. D'une part, en effet, les autoroutes concédées couvrent forcément leurs coûts internes (par obligation d'équilibre budgétaire) et, d'autre part, le coût externe y est inférieur.

### Coût complet massifié pour les PL, par type de réseau – 2000 (en milliards d'euros hors taxes)

Type de réseau	Coût moyen			Coûts externes								Coût complet
	Coût variables	Coûts fixes	Sous-total	Effet de serre	Pollution de l'air	dont urbain dense	dont urbain diffus	dont rose campagne	Sécurité	Bruit	Sous-total	
<b>Autoroutes concédées</b>	0,98	1,57	<b>2,55</b>	0,26	0,53	0,28	0,21	0,04	0,17	0,01	<b>0,97</b>	<b>2,31</b>
<b>Routes nationales</b>	0,51	0,54	<b>1,05</b>	0,33	0,81	0,53	0,22	0,05	0,46	0,07	<b>1,67</b>	<b>2,72</b>
<b>Routes départementales</b>	1,09	0,97	<b>2,06</b>	0,16	0,52	0,40	0,09	0,02	0,58	0,03	<b>1,29</b>	<b>3,35</b>
<b>Routes communales</b>	0,25	0,29	<b>0,54</b>	0,06	0,20	0,15	0,04	0,01	0,32	0,01	<b>0,58</b>	<b>1,12</b>
<b>Total</b>	<b>2,36</b>	<b>2,63</b>	<b>4,99</b>	<b>0,81</b>	<b>2,05</b>	<b>1,36</b>	<b>0,56</b>	<b>0,12</b>	<b>1,64</b>	<b>0,12</b>	<b>4,52</b>	<b>9,51</b>

Source : note interministérielle « Couverture des coûts des infrastructures routières »

### Les CMS et coût complet des véhicules lourds du TPRM

Les travaux fins de notre administration française ne proposent pas d'évaluation des coûts des véhicules lourds du TPRM isolément. Il est possible d'en trouver la part à l'échelle du réseau complet car les parts de trafics sont connus à cette échelle. Le CNR propose donc une estimation.

Selon le 40ème rapport de la Commission des Comptes Transports de la Nation, en 2002, les PL français ont réalisé 73,3% des trafics des véhicules lourds (tous pavillons) sur le territoire. D'après les résultats 2002 de l'enquête TRM du SES, le trafic intérieur des véhicules lourds du TPRM a pesé 70,9% du même ensemble comprenant le compte propre. En conséquence, on peut estimer le coût marginal social des véhicules lourds du TPRM à 3,72 milliards d'euros en 2000. De la même façon, le coût complet des véhicules lourds du TPRM serait de 4,95 milliards d'euros en 2000.

### Les tentatives de bilan

Les Comptes Transports de la Nation livrent un certain nombre d'évaluations des recettes qui ont été réellement perçues. Bien que les clés de répartitions utilisées pour présenter certains désagrégats puissent contenir une part de subjectivisme, il s'agit d'une logique comptable. A l'inverse pour les coûts, les résultats des modélisations présentés au chapitre précédent sont issus de montants déterminés unitairement, comme l'émission de polluant d'un type de véhicule. Leur extrapolation n'est en rien un processus comptable. En

conséquence de quoi, les résultats de ces deux types de démarches ne peuvent être comparés sans prudence. Les évaluations des coûts sont celles de la note interministérielle «Couverture des coûts des infrastructures routières». Les deux types de coûts sont repris : CMS (coût marginal social) et coût complet. Rappelons-en la différence pour l'analyse des bilans. On peut voir dans le CMS le meilleur instrument économique d'orientation du choix des consommateurs sur les infrastructures existantes, alors que le coût complet prend plus directement en compte les contraintes «temporelles» d'investissements et d'équilibre budgétaire du gestionnaire. Le coût complet est donc surtout présenté dans l'hypothèse d'une comparaison intermodale d'affectation des investissements. Seuls les résultats «réseau national» ont alors un sens. Le concurrent modal du TRM est naturellement le rail, dont la pertinence n'est en effet que nationale. Le rail ne peut actuellement et n'a pas la vocation future à desservir chaque village, chaque arrière boutique du territoire. Les évaluations des recettes utilisées dans les bilans sont celles réalisées par le CNR. Les bilans calculés avec les recettes évaluées par l'administration sont disponibles dans la «note interministérielle», mais ne concernent que l'année 2000 et l'ensemble PL.

### Bilan recettes-coûts

Les coûts affichés ont été calculés sur l'année 2000. Pour les rendre comparables aux recettes de l'année 2002, il faut considérer une croissance du trafic des véhicules lourds sur notre territoire de 3% entre 2000 et 2002, ainsi qu'une inflation de 1,4% entre 2000 et 2001, puis 2,3% entre 2001 et 2002.

#### Couverture des charges d'infrastructure avec une tarification au coût marginal social pour les véhicules lourds Recettes CNR, coûts tutélaires –Valeurs 2002 (en milliards d'euros)

	Réseau complet	Réseau national	dont autoroutes concédées	dont routes nationales	Autres réseaux	dont routes départementales	dont routes communales
<b>Recettes</b>	6,86	5,30	2,98	2,32	1,56	1,14	0,42
<b>Coûts</b>	7,64	4,72	1,47	3,25	2,91	2,10	0,80
<b>Bilan</b>	-0,78	0,58	1,50	-0,93	-1,35	-0,96	-0,39
<b>Taux de couverture</b>	90%	112%	202%	71%	54%	54%	52%

### Véhicules lourds

- Les recettes et le CMS sont proches de l'équilibre sur le réseau complet.
- Le CMS sur le réseau national est plus que couvert, la partie concédée compensant celle qui ne l'est pas.
- Le reste du réseau est déficitaire.

#### Couverture des charges d'infrastructure avec une tarification au coût complet pour les véhicules lourds Recettes CNR, coûts tutélaires –Valeurs 2002 (en milliards d'euros)

	Réseau complet	Réseau national	dont autoroutes concédées	dont routes nationales	Autres réseaux	dont routes départementales	dont routes communales
<b>Recettes</b>	6,86	5,30	2,98	2,32	1,56	1,14	0,42
<b>Coûts</b>	10,16	5,37	2,47	2,91	4,78	3,58	1,20
<b>Bilan</b>	-3,30	-0,07	0,51	-0,58	-3,22	-2,44	-0,78
<b>Taux de couverture</b>	68%	99%	121%	80%	33%	32%	35%

- En conséquence, d'un point de vue intramodal, une refonte des recettes devrait se faire à budget constant, selon les recommandations de la théorie économique.
- La route, du moins les véhicules lourds qui y circulent, paye ses coûts complets sur le réseau national. Peu de modes de transports peuvent afficher un tel bilan.



**Couverture des charges d'infrastructure avec une tarification au coût marginal social pour les véhicules lourds du TPRM - Recettes CNR, coûts tutélares – Valeurs 2002 (en milliards d'euros)**

	Réseau complet	Réseau national	dont autoroutes concédées	dont routes nationales	Autres réseaux	dont routes départementales	dont routes communales
<b>Recettes</b>	4,56	3,54	2,03	1,51	1,02	0,75	0,27
<b>Coûts</b>	3,97	2,46	0,77	1,69	1,51	1,10	0,42
<b>Bilan</b>	0,58	1,09	1,26	-0,18	-0,50	-0,35	-0,15
<b>Taux de couverture</b>	115%	144%	264%	90%	67%	68%	65%

**Véhicules lourds du TPRM**

- Les véhicules lourds du TPRM confortent les résultats de l'ensemble véhicules lourds avec un bilan plus favorable encore.
- Les routes nationales, prises isolément, sont presque à l'équilibre.
- Le coût complet est couvert pour les routes nationales non concédées prises isolément. L'ensemble du réseau national et ses deux sous-parties sont donc au moins à l'équilibre.

**Couverture des charges d'infrastructure avec une tarification au coût complet pour les véhicules lourds du TPRM - Recettes CNR, coûts tutélares – Valeurs 2002 (en milliards d'euros)**

	Réseau complet	Réseau national	dont autoroutes concédées	dont routes nationales	Autres réseaux	dont routes départementales	dont routes communales
<b>Recettes</b>	4,56	3,54	2,03	1,51	1,02	0,75	0,27
<b>Coûts</b>	5,29	2,80	1,28	1,51	2,49	1,86	0,62
<b>Bilan</b>	-0,73	0,74	0,74	0,00	-1,47	-1,12	-0,35
<b>Taux de couverture</b>	86%	127%	158%	100%	41%	40%	44%

**Points de vue sur les résultats de l'étude interministérielle**

Les projets politiques dans l'air du temps évoquent une taxation de l'usage du réseau national non concédé. On pourrait penser que la mesure serait neutre, puisqu'en termes de coût marginal social, il y a équilibre du réseau national. Une nouvelle taxe sur les routes nationales non concédées devrait donc être compensée par une baisse des péages sur les autoroutes, au rendement près, du nouveau dispositif de perception. Quand on observe les difficultés majeures qu'éprouve l'Allemagne à mettre en place le dispositif de perception de la LKW-Maut et quand on connaît les rendements faibles que peuvent parfois connaître certains mécanismes de recouvrement, cet aspect des choses n'est pas à négliger.

Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue l'esprit dans lequel une tarification au coût marginal social se situe. L'objet est de donner des signaux tarifaires permanents dans le temps et dans l'espace pour orienter le comportement des utilisateurs vers des choix individuels qui conduisent à l'optimum collectif. Un tel mécanisme doit donc, par définition, être suffisamment décomposé. Idéalement, la tarification doit être déclinée selon le type de réseau, section par section, selon le type de véhicule, selon l'horaire (pour les nuisances sonores notamment), selon l'état du trafic (pour la congestion), etc. De même, par essence, les critères d'équilibres budgétaires globaux n'ont pas de place dans le mécanisme. Retenir que les PL payent leurs coûts sur le réseau national, alors qu'il y a excédant sur les autoroutes concédées et déficit sur le reste du réseau, n'a pas de sens dans le cadre de la théorie de l'allocation optimale des ressources appliquée au seul mode routier (on a vu que cela en aurait un au titre d'une comparaison intermodale).

Une des conséquences de ce rappel est qu'il ne faut pas, en théorie, compter sur le recours à un bilan global ex post qui justifierait de ne toucher à rien au niveau du réseau national. Appliquer les recommandations de la théorie économique obligerait les autoroutes à baisser (légèrement) leurs tarifs et les autres réseaux à les augmenter (fortement). Si les routes départementales et les voies communales sont incorporées au mécanisme, leurs sur-tarifs seront comparativement plus importants que la baisse des tarifs des ouvrages concédés. Côté transporteurs, cela conduira à une discrimination de concurrence en faveur de nos partenaires européens. En effet, les transporteurs étrangers, surtout s'ils sont en transit, empruntent plus le réseau autoroutier. Ils verront donc leurs coûts baisser. A contrario, les transporteurs français supporteront un surcoût, en régional, en national et à chaque parcours d'approche entre leur établissement et une autoroute

(les transporteurs étrangers, qui viennent faire du national, arrivent plus naturellement par l'autoroute).  
Si l'on se place dans l'optique de la couverture des coûts complets et des comparaisons intermodales, le réseau secondaire ne rentre plus en ligne de compte.

*Le secteur TRM+OTF génère au moins 5 milliards de recettes fiscales et de péages en France. Des évaluations de ces recettes générées par les véhicules lourds en général et par les véhicules lourds de la profession en particulier, permettent des comparaisons avec les coûts qu'ils engendrent. Le bilan est plutôt positif. Il est d'ores et déjà possible de retenir quelques résultats forts.*

- *A l'aune du coût marginal social, sur l'ensemble du réseau national et secondaire, les véhicules lourds du TPRM couvrent leurs coûts à 115%.*
- *En conséquence, si une refonte du système de tarification des infrastructures routières voyait le jour en application de la théorie économique, ce devrait être à budget constant.*
- *Sur le seul réseau national, les véhicules lourds et plus encore ceux du TPRM payent leur coût marginal social et leur coût complet.*
- *Seul le réseau national peut être retenu dans le cadre d'une comparaison intermodale.*

*Enfin, les résultats détaillés permettent de comprendre que deux postes de coûts prennent une place déterminante dans le résultat final : la pollution et la congestion. Or, des actions sur ces facteurs sont envisageables. La pollution, en effet, ne cesse de baisser – unitairement, mais aussi et surtout en volume global – avec le renouvellement du parc par des véhicules obéissant à des normes toujours plus sévères. Quant à la congestion, elle pourrait, par exemple, être largement diminuée en rendant complémentaires les horaires d'activité de TRM et les horaires de déplacements des individus. Mais le coût élevé du travail de nuit en France n'est aujourd'hui pas incitatif.*

#### **Notes :**

1 : 602L : transports routiers de marchandises de proximité, 602M : transports routiers de marchandises interurbains, 602N : déménagement ; 602P : location de camions avec conducteur

2 : 634A : messagerie, fret express, 634B : affrètement, 634C : organisation des transports internationaux

3 : Classe 3 : véhicule dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres, ou de PTAC strictement supérieur à 3,5 tonnes, comportant 2 essieux. Classe 4 : idem classe 3 avec 3 essieux et plus.

#### **Sources :**

Boiteux, M. (présidé par), 2001, Transports : choix des investissements et coût des nuisances. Rapport du Commissariat Général du Plan. La documentation française.

Bonnaïous, A. (présidé par), 1995, Transports : le prix d'une stratégie, tome 1 : éléments de réflexion et recommandations.

Tarifification et financement. Rapport du Commissariat Général du Plan, La documentation française.

CEMT, 2000, Taxation efficiente des transports, Paris, Editions de l'OCDE.

CCTN : Commission des Comptes des Transports de la Nation, Les transports en 2002, 40ème rapport.

Lepeltier, S., 2001, Les nuisances environnementales de l'automobile, Rapport d'information n° 113 du Sénat.

Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, Ministère de l'écologie et du développement durable. Couverture des coûts des infrastructures routières, Analyse par réseaux et par sections types du réseau routier national. Septembre 2003.

Quinet, E., 1998, Principes d'économie des transports, Paris, Economica.

**Alexis Giret**