

Transport : chiffres clefs et idées reçues

Il est des lectures plus amusantes que le rapport annuel de la Commission des comptes de transport de la Nationⁱ. Il mérite pourtant une visite. À côté de solides chapitres thématiques, on y trouve des chiffres macroéconomiques propres à fixer les ordres de grandeur fondamentaux et à dissiper quelques idées reçues.

La dépense totale de transport (DTT) regroupe l'ensemble des dépenses courantes et d'investissement en matière de transport émanant des ménages, des entreprises et des administrations. Elle était en France, en 2018, de 425 milliards d'euros (425 G€), se répartissant entre dépenses courantes (370 G€ : 178 pour les ménages, 123 pour les entreprises, 32 pour les administrations publiques et 37 pour des acteurs hors de France) et investissement (55 G€ : 14 pour les entreprises de transport, 20 pour les entreprises hors transport et 21 pour les administrations : le transport n'est pas seulement une affaire de transporteurs !).

Dans les dépenses des ménages, il faut compter le transport pour compte propre (essentiellement l'automobile individuelle) pour 150 G€, bien plus que les achats de services auprès de transporteurs (28 G€). Pour le meilleur et pour le pire, l'automobile est au centre du système des mobilités de notre pays. On sait par ailleurs la part prédominante de la route dans l'acheminement du fret.

Le PIB pour 2018 étant de 2 350 G€, on constate que la dépense totale de transport représente 18,1 % du PIB ! On est loin des 5 %, souvent cités, qui ne correspondent qu'à la production de la branche des transports (pour compte d'autrui). On serait tenté d'élargir ce calcul à toute une filière dont le transport est l'aboutissement, mais on risquerait alors de faire des doubles comptes. En revanche, si l'on envisage la logistique, on sait que le transport n'en constitue, à côté des opérations statiques de manutention, tri, emballage, entreposage, etc. qu'environ la moitié du coût total (qui se monte à quelque 10% du PIBⁱⁱ).

Le rôle spécifique des administrations publiques apparaît clairement dans ces chiffres, puisqu'elles participent pour 9% aux dépenses courantes et pour 38% aux investissements (à hauteur de 0,9% du PIB, soit le niveau moyen pour les pays développés).

L'évolution de la structure des dépenses d'investissement en infrastructures de transport montre une évolution profonde des politiques publiques. Entre 1990 et 2018, on constate une forte baisse de la part de la route (de 72% à 46% du total) et une légère augmentation de la part du fer (de 15 à 19%), l'augmentation la plus marquante étant celle des transports collectifs urbains (qui passe de 6% à 29% du total).

Le rapport de la Commission des comptes de transport de la Nation nous renseigne enfin sur le thème hautement politique des recettes des administrations publiques liées au transport, en regard de leur affectation.

Tandis que la dépense totale des administrations publiques, sans double compte, est de 46 G€, leur recette totale est de 44 G€. Elle est de 53 G€ si l'on y inclut le versement transport (VT), perçu par les autorités organisatrices des transports urbains (soit 9 G€ perçus auprès d'employeurs de tous les secteurs d'activité).

Sur ce montant, la taxe sur les carburants (TICPE) rapporte à elle seule 33 G€ (soit 62% du total). La route est la principale contributrice aux recettes publiques, et d'importants transferts s'opèrent d'un mode à l'autre (même si les automobilistes urbains et périurbains bénéficient du développement des transports collectifs, comme le démontre chaque jour de grève). À moyen terme, le passage à l'électro-mobilité se traduira par une baisse de la recette de la TICPE, et d'autres recettes seront à trouver...

Si l'on s'en tient aux acteurs du transport, et contrairement à une idée fréquemment énoncée, l'écart entre recettes et dépenses liées aux acteurs du transport est déficitaire : les administrations publiques consacrent plus de dépenses au secteur du transport qu'elles n'en reçoivent. En incluant le VT, l'écart est excédentaire de 7 G€, mais il reste que 87% des recettes collectées reviennent au transport. Le transport n'est pas la « vache à lait » de l'État, qui doit par ailleurs financer d'autres fonctions sociales, peu génératrices de ressources (missions régaliennes, enseignement, etc.).

On note enfin que cet excédent de 7 G€ ne couvre pas les coûts externes engendrés par le transport, valorisés à 59 G€ pour le seul mode routier (selon les calculs de la Commission européenneⁱⁱⁱ et de TDIE^{iv}).

Quelles que soient les différences de point de vue et d'intérêts en jeu, il est bon que les débats sur les transports s'appuient sur des données robustes...

*

ⁱ *Les comptes des transports en 2018*. 56^{ème} rapport de la Commission des comptes de transport de la Nation, Commissariat général au développement durable, Ministère de la Transition écologique et solidaire, août 2019.

ⁱⁱ *Le Transport de marchandises. Économie du fret, management logistique, politique des transports*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2017.

ⁱⁱⁱ *Handbook on the external cost of transport*, version 2019, European Commission, 2019.

^{iv} Yves Crozet et Martin Köning (rap.), *Les effets externes des transports : définition, évaluation et implications pour les politiques publiques*, TDIE, juillet 2019. Voir aussi leur article dans *Transports, Infrastructures & Mobilité* n° 576, juillet-août 2019.