



OEIL Observatoire de l'Économie et des Institutions Locales
IUP — Université de Paris XII — 94000 CRÉTEIL CEDEX
Tél: (33 1) 4517 1154 — Fax (33 1) 4517 1155—

LE RAIL ET L'AUTOROUTE¹

Rémy Prud'homme

Novembre 1999

Plutôt que de comparer le rail avec la route en général, cet article compare le rail avec les seules autoroutes concédées. Il le fait en termes d'activité, de productivité, et de finances publiques. Les autoroutes assurent, selon les façons de mesurer l'activité, de deux à six fois plus de transport que le rail. Comme les deux modes utilisent à peu près les mêmes quantités de capital et de travail, la productivité du mode autoroutier est de deux à six fois plus grande que celle du mode ferroviaire. Enfin, alors que le rail coûte plus de 60 milliards de francs par an aux finances publiques, les autoroutes contribuent pour près de 30 milliards de francs par an à ces mêmes finances publiques.

Rather than comparing rail with road in general, this paper compares rail with highways in France, in terms of output, productivity, and public finance. The transport output of highways is about twice as large as that of rail when measured in physical terms and six times larger when measured in monetary value. Capital and labor inputs are roughly comparable, which means that highway productivity is 2 to 6 times greater than rail productivity. Whereas rail costs about 60 billion francs per year to public finance, highways contribute in specific taxes nearly 30 billion francs per year.

¹ *Transports*, N° 399 (Janvier-février 2000), pp. 20-25

Le rail et l'autoroute

Les comparaisons entre les deux grands modes de transport terrestre portent généralement sur "le rail et la route". En fait, ces modes sont très difficiles à comparer, pour au moins trois raisons. La première est une dissymétrie entre le rail et la route: le rail transporte passagers et marchandises de gare à gare, la route les transporte d'origine à destination. Le transport ferroviaire, au moins en ce qui concerne les marchandises, a donc besoin du transport routier, alors que la réciproque n'est pas vraie et que le transport routier se suffit à lui même. La seconde est que la route pèse tellement plus lourd que le rail en termes d'activité et de service rendu que l'intérêt de la comparaison en est diminué. La troisième, souvent mise en avant par les tenants du rail, est que le rail paye pour ses infrastructures alors que la route a ses infrastructures payées par l'Etat.

C'est pourquoi il est sans doute plus significatif de comparer le transport ferroviaire avec le transport autoroutier. Deux au moins des objections ci-dessus sont en effet largement éliminées. Le poids du transport ferroviaire est beaucoup plus comparable à celui du transport autoroutier. Les autoroutes, ou du moins les autoroutes concédées, sont vis à vis de leurs infrastructures dans une situation qui est proche de celle du rail, au moins en première analyse. La troisième objection reste forte, mais elle est un peu atténuée. Les autoroutes concédées transportent passagers et marchandises d'entrée d'autoroute à entrée d'autoroute, comme le rail fait de gare à gare. Bien entendu, la dissymétrie n'est pas effacée, car le segment qui va de l'entrée d'autoroute à l'origine ou la destination est bien plus facile à effectuer —c'est à dire plus rapide et moins coûteux— que le segment qui va de la gare à l'origine ou la destination, puisqu'il n'implique aucune rupture de charge.

Les infrastructures ferroviaires et autoroutières

Le réseau ferroviaire est environ cinq fois plus long que le réseau autoroutier: environ 31.800 km de voies ferrées contre 6.500 km de voies autoroutières concédées (sans compter près de 2.000 km d'autoroutes non concédées). Cependant, une partie importante des voies de chemin de fer est assez peu utilisée, en sorte que la disproportion entre les deux réseaux est moins grande qu'il n'y paraît. La longueur du réseau électrifié est de 14.200 km, un peu plus du double de la longueur des autoroutes, et la longueur des lignes réservées aux transports de marchandises d'environ 7.800 km, ce qui est l'ordre de grandeur du réseau autoroutier, qui sert évidemment à la fois aux passagers et aux marchandises.

L'activité et l'utilité des deux modes

Il n'est pas facile d'estimer l'activité et l'utilité des transports. Les mesures traditionnelles sont des mesures en quantités physiques, qui ont leur utilité, mais qui sont partielles, et ne permettent pas des agrégations. Elles doivent être complétées par des mesures en valeur. Le tableau 1 présente ces éléments de comparaison.

Tableau 1 — Activité et utilité des autoroutes concédées et du rail, France, 1997

	Autoroutes concédées	Fer	Ratio
Estimations en quantités physiques			
Marchandises:			
En volume.distance (G veh.km)	10,8 ^a	2,5 ^a	4,3
En poids.distance (G tonne*km)	122 ^b	53 ^c	2,3
Passagers:			
En passagers.distance (G pass.km)	81 ^d	62 ^e	1,3
Ensemble:			
En équivalent tonne*km (G)	203	112	1,8
Estimations en valeur:			
Marchandises:			
En paiements effectués (G F)	179 ^f	12 ^g	14,9
Passagers			
En paiements effectués (G F)	71 ^h	22 ^g	3,2
Ensemble:			
En paiements effectués (G F)	250 ⁱ	44 ⁱ	5,7

Sources: et notes:

G = milliard.

^aURF pp. 34 & 55; en véhicules industriels.km pour les autoroutes et en wagons.km pour le fer.

^bINSEE p. 24 pour le transport de marchandises par route (237 G tonnes*km), alloué aux autoroutes au prorata de la circulation de véhicules industriels sur autoroutes (cf. note a ci-dessus) sur la circulation de véhicules industriels sur l'ensemble des routes donnée dans URF p. 55 (20,9 G véh.km), soit 52%.

^cINSEE p. 24.

^dINSEE p. 30 pour le transport de passagers par route (685 G pass.km), alloué aux autoroutes au prorata de la circulation sur autoroutes selon INSEE p. 35 (56,6 G véh.km) par rapport à la circulation sur les routes selon la même source (514 G veh.km), soit 11%.

^eINSEE p. 30.

^fURF p. 67 citant le compte satellite des transports de l'INSEE pour les dépenses des entreprises en transport de marchandises par route (737 GF), allouées aux autoroutes comme indiqué à la note b ci-dessus.

^gURF p. 81; le chiffre est pour 1996.

^hURF p. 67 citant le compte satellite des transports de l'INSEE pour les dépenses des ménages pour compte propre et les transports routiers de voyageurs (644 GF) alloués aux autoroutes comme indiqué à la note d ci-dessus.

ⁱ = somme des deux lignes précédentes.

^jLe rapport du prix de la tonne*km au prix du passager*km s'établit à 1,67 pour l'autoroute et à 0,64 pour le rail; on a retenu arbitrairement un rapport de 1 qui permet d'additionner simplement tonnes*km et passagers*km en équivalents passagers*km. Ce ratio est aussi celui que retient Weibel (1998, p. 5)

Les trois premières lignes du tableau 1 font apparaître que les autoroutes concédées pèsent environ deux fois plus que le rail lorsque l'on mesure les transports en quantités physiques. La différence n'est pas très grande en ce qui concerne les passagers: environ 30%. Les chiffres relatifs au transport de passagers par fer comprennent le trafic de la banlieue parisienne. Si on l'enlève, la différence s'élève à près de 50%. La différence est beaucoup plus grande en ce qui concerne les marchandises. Les autoroutes concédées transportent de deux à quatre fois plus de marchandises que la SNCF, selon que l'on mesure le transport de marchandise en volume*distance ou en poids*distance. Il n'est pas facile de comparer et d'additionner des tonnes*km et des passagers*km. On peut le faire en pondérant par le rapport des prix unitaires des deux types de transport. Ce rapport n'est pas le même selon que l'on considère l'autoroute (1,67) ou le rail (0,64). Si l'on retient, un peu arbitrairement, et pour fixer les idées, un rapport de 1 qui permet de transformer les passagers*km en équivalent tonnes*km, on peut exprimer l'activité des deux modes en quantités

physiques en une unité commune (l'équivalent tonnes*km) et comparer. L'autoroute apparaît alors comme faisant presque deux fois plus de "transport" que le rail.

Mais les mesures en quantités physiques reflètent mal l'utilité sociale des deux modes. Personne ne songerait à apprécier l'utilité sociale de la chimie lourde et de la chimie fine en comparant la production en tonnes de ces deux types de chimie. L'utilité est représentée, dans les transports comme dans les autres domaines, par des données en valeur. *Ce que payent effectivement* ménages ou entreprises pour être transportés ou pour voir transporter leur marchandises est un meilleur indicateur de l'utilité qu'ils attachent aux transports. Ce qui est payé est en tout cas une borne minimum de cette utilité. Certains seraient en effet prêts à payer davantage, et bénéficient de ce fait d'un surplus. Mais il n'y a aucune raison de croire que le rapport du surplus au paiement diffère selon le mode, ou, pour dire la même chose autrement, que l'élasticité de la demande de transport par autoroute diffère de l'élasticité de la demande de transport par fer.

Évaluées de cette façon économique, l'utilité de l'autoroute apparaît cinq ou six fois plus importante que celle du fer. Elle est environ trois fois plus importante en ce qui concerne les passagers, et quinze fois plus importante pour les marchandises.

Pourquoi les estimations en valeur majorent-elles l'importance des autoroutes, relativement aux estimations en quantités physiques? Parce que l'utilité de la tonne*km transportée par fer est considérée (par les utilisateurs, pas par nous) comme moins grande que l'utilité de la tonne*km transportée par autoroute. Une tonne*km n'est pas égale à une tonne*km. Le transport d'une tonne*km transportée plus vite, d'une façon plus fiable, et surtout sans rupture de charge, est six fois plus utile —puisque les usagers sont prêts à le payer six fois plus. Pour les transports de voyageurs, l'avantage "qualitatif" est moins grand, mais il reste très important.

Au total, donc, les autoroutes concédées sont en France en 1997 de deux à six fois plus importantes que le rail en matière de transport.

La productivité des deux modes

Il est important d'essayer de rapporter les estimations précédentes relatives à la "production" ou à l'activité des deux modes de transport aux ressources qui sont mobilisées pour assurer ces productions, afin de pouvoir comparer la productivité des deux modes. Une telle comparaison est rendue difficile par le fait que le transport par autoroute est largement autoproduit, au moins en ce qui concerne le transport de passagers. Les utilisateurs de l'autoroute utilisent leurs propres véhicules et aussi leur propre temps. La valeur en capital des automobiles utilisées peut être estimée, au même titre que la valeur du matériel roulant utilisé par la SNCF. Le transport par rail utilise aussi du temps. Mais il s'agit d'un temps qui laisse plus de liberté au voyageur, qui est en quelque sorte un peu moins coûteux que le temps de conduite d'un véhicule. Cette dimension qualitative n'a pas été prise en compte ici, et on s'est contenté d'essayer d'estimer les différents facteurs de production utilisés dans chacun des deux modes. Les résultats de cet exercice sont présentés au tableau 2.

Tableau 2 — Facteurs de production utilisés par les autoroutes et le rail, 1997

	Autoroutes	Rail
Stock de capital		
en infrastructure des sociétés opératrices (en G F)	206 ^a	248 ^a
hors infrastructures des sociétés opératrices (en G F)	néant	149 ^b
Véhicules industriels des utilisateurs (en G F)	46 ^c	néant
Voitures particulières des utilisateurs (en G F)	180 ^d	néant
Total (en G F)	432	397
Travail		
Employés des sociétés opératrices (en K emplois)	15 ^e	177 ^f
Employés des utilisateurs (en K emplois)	251 ^g	néant
Total (en emplois)	266	177
Energie		
Electricité (en G tep)	néant	1,6 ^h
Carburants (en G tep)	6,9 ⁱ	0,3 ^h
Total (en G tep)	6,9	1,9
Pour mémoire: activité^j		
En quantités physiques (G équivalent tonnes*km)	203	112
En valeur (G F)	250	44

Sources et notes

G = milliards; K = milliers

aSomme des investissements de 1980 à 1997 selon INSEE 1998 p. 179 déflatés selon le déflateur du PIB et exprimés en F 1997; cette façon de compter sous-estime fortement le stock de capital du rail puisqu'elle revient à ignorer les infrastructures réalisées avant 1980 qui sont évidemment plus importantes dans le cas du rail que dans le cas des autoroutes.

bLigne supérieure multipliée par le rapport de la FBCF hors infrastructures aux infrastructures, qui a évolué, mais reste voisin de 0,6.

cINSEE 1998 p. 156 pour les investissements des entreprises de transport routiers de marchandises au cours des cinq dernières années alloués aux autoroutes au prorata de la circulation de véhicules industriels sur autoroutes selon URF 1998 p. 34 sur la circulation de véhicules industriels sur l'ensemble des routes donnée dans URF p. 55 (20,9 G véh.km), soit 52%, multiplié par 2 pour prendre en compte le transport pour compte propre.

dURF 1998 p. 25 pour le nombre de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers (30,2 M) multiplié par la valeur moyenne d'un véhicule de 7 ans estimée à 50 k F, alloué aux autoroutes au prorata de la circulation sur autoroutes selon INSEE p. 35 (56,6 G véh.km) par rapport à la circulation sur les routes selon la même source (514 G veh.km), soit 11%.

eURF 1998 p. 79.

fINSEE 1998 p. 130.

gINSEE 1998 p. 130 pour le nombre de salariés de la branche transport routier de marchandises (241 K) alloué aux autoroutes comme à la note c ci-dessus.

hINSEE 1998 p. 139.

iINSEE 1998 p. 140 pour la consommation énergétique du transport routier de marchandises (8,54 G tep) alloué aux autoroutes comme à la note c ci-dessus, ainsi que la consommation énergétique du transport routier de voyageurs allouée aux autoroutes comme à la note d ci-dessus.

^jTableau 1

Les chiffres du tableau 2 sont à prendre avec prudence, car ils incorporent un certain nombre d'hypothèses simplificatrices (précisées dans les notes du tableau) qui peuvent certainement être affinées. Mais les ordres de grandeur auxquels on parvient sont probablement significatifs. Que font-ils donc apparaître?

Il font tout d'abord apparaître que le stock de capital utilisé pour le transport autoroutier est à peu près égal à celui qui est utilisé pour le transport ferroviaire. En réalité, compte tenu de la façon dont le stock d'infrastructures a été estimé (la somme

des investissements en infrastructures de 1980 à 1997), le capital autoroutier est certainement plus petit que le capital ferroviaire. Puisque le transport autoroutier est deux à cinq fois plus important que le transport ferroviaire (selon la façon d'estimer l'importance de ces deux activités), on peut dire que la productivité en capital de l'autoroute est de deux à six fois plus grande que celle du fer. Pour un même service, l'autoroute a besoin de deux fois moins de capital si l'on mesure le service en quantités physiques, et de six fois moins si on le mesure (comme il convient) en valeur.

Cette plus grande productivité en capital de l'autoroute est-elle compensée par une moins grande productivité en travail? Nullement. Le transport par autoroute mobilise, directement et indirectement, environ 50% de travailleurs de plus que le transport par fer. Mais, redisons-le, c'est pour une activité qui est de 80% à 500% plus importante. Même si l'on mesure la production du transport en quantités physiques, le transport autoroutier est plus productif que le transport par fer. En d'autres termes, il faut plus de travail pour transporter un équivalent tonne*km par le rail que par l'autoroute. Lorsque la production est mesurée en valeur, l'avantage de l'autoroute est évidemment encore beaucoup plus grand.

C'est seulement lorsque l'on s'intéresse à la productivité en énergie (mesurée en tonne-équivalent pétrole ou tep) que le rail peut apparaître plus efficace l'autoroute. Il faut moitié plus d'énergie pour transporter une tonne*km par autoroute que par fer. Mais cet avantage disparaît si l'on mesure la production en valeur et non plus en quantités physiques, comme il est habituel de le faire pour tous les biens et services. Dans ce cas, l'autoroute apparaît plus productive en énergie (de 60%) que le rail. On notera pourtant que les tonnes-équivalent pétrole ne sont équivalentes qu'en termes énergétiques, pas en termes économiques. Les tep utilisées par le transport ferroviaire sont de l'électricité nucléaire; les tep utilisées par le transport autoroutier du pétrole. Elles sont comparables en ce qu'elles produisent la même quantité d'énergie. Elles sont interchangeable pour les usages alternatifs, comme le chauffage ou la production industrielle. Dans ces cas, le coût pour l'utilisateur des deux formes d'énergie doit être proche. Mais le coût pour l'utilisateur est un prix après impôts, pas un coût en ressources rares. Parce que le prix de la tep pétrole inclut beaucoup plus d'impôt (les trois-quarts) que le prix de la tep nucléaire, on peut dire que la tep utilisée par le transport autoroutier représente beaucoup moins de ressources rares que la tep utilisée par le transport ferroviaire.

Ces résultats sont synthétisés dans le tableau 3 ci-après.

Tableau 3 — Productivités partielles des deux modes, 1997

	Autoroute	Rail	Ratio autoroute/rail
Productivité en quantités physiques			
du capital (eq. tonnes*km par F de capital)	0,47	0,28	1,7
du travail (eq. tonnes*km par travailleur)	763	632	1,2
de l'énergie (K eq. tonnes*km par tep)	29	59	0,5
Productivité en valeur			
du capital (F produit par F de capital)	0,58	0,11	5,3
du travail (K F produit par travailleur)	940	249	3,8
de l'énergie (K F produit par tep)	36	23	1,6

Source: Tableau 2

Le coût pour les finances publiques des deux modes

Qu'en est-il en termes de finances publiques? On peut essayer de faire le bilan des impôts et des subventions budgétaires associés à chacun des deux modes.

Ce bilan a été fait pour le transport ferroviaire pour l'année 1995 (Prud'homme 1997). Le transport ferroviaire étant alors assuré par une seule société (la SNCF) possédée par l'Etat, il suffit d'identifier ses dépenses à des titres divers, et d'en soustraire les recettes effectivement versées par des usagers. La différence est constituée par des subventions publiques diverses et par une augmentation de l'endettement. Compte tenu de la probabilité —nulle— d'un remboursement de cet endettement, l'augmentation de l'endettement est assimilable à une subvention publique. On peut ainsi produire, pour l'année 1995, le tableau suivant.

Tableau 4 - Subventions et impôts associés au transport ferroviaire, 1995

(en Milliards de F)

Impôts payés par le transport ferroviaire	3,5
Subventions au transport ferroviaire:	
Recettes (contributions des usagers):	
Voyageurs	23,8
Fret	11,3
Autres (publicité, etc.)	10,3
Total recettes	45,1
Moins: dépenses	
Salaires	-43,9
Achats (énergie, etc.)	-21,7
Intérêts nets	-17,5
Investissements	-19,3
Impôts	-3,5
Total dépenses	-105,9
Egale: subventions diverses ^a	-60,8
Solde pour les finances publiques	-57,3

Sources et notes: Prud'homme 1997; ^aY compris augmentation de l'endettement

Il n'est pas facile de produire un tableau similaire pour 1997. La création de Réseau Ferré de France, l'effacement d'une partie de la dette du ferroviaire, brouillent les pistes, et permettent à certains de prétendre que "la SNCF a presque atteint l'équilibre". En réalité, rien n'a changé quant au fond. Aucune dépense n'a été substantiellement réduite (le montant des rémunérations, par exemple, passe de 43,9 GF à 44,7 GF, selon INSEE 1998) et aucune recette n'a fait un bond en avant¹. Le solde pour les finances publiques en 1997 ne peut donc être guère différent de ce qu'il était en 1995. On peut donc dire que le transport ferroviaire coûte annuellement au contribuable environ 57 milliards de francs. (En soi, ce chiffre ne condamne nullement le transport ferroviaire, et il n'est pas interdit d'essayer de justifier ce coût, comme on justifie le coût de la défense nationale ou de la justice. Justifier le coût pour les finances publiques du transport ferroviaire est une chose. Le nier en est une autre).

Ce solde de 57 milliards est d'ailleurs une estimation par défaut. Il néglige en effet la contribution des finances publiques au système de retraites spécifiques de la SNCF. L'estimation de cette contribution est difficile, car il faudrait faire la part de ce qui provient d'une évolution démographique défavorable mais inéluctable et de ce qui provient de ce qu'on appellera la "générosité différentielle" du système de retraites de la SNCF. Une évaluation effectuée par la SNCF a chiffré cette contribution à 14 milliards de francs par an. Si l'on retenait ce chiffre, il porterait le solde déficitaire du transport ferroviaire à 71 milliards.

S'agissant du transport autoroutier, le bilan pour les finances publiques est présenté au tableau 3. Il est facile à établir en ce qui concerne les dépenses publiques, puisque les sociétés d'autoroutes concédées ne bénéficient d'aucun investissement budgétaire ni d'aucune subvention. On y fait figurer seulement les dépenses associées à l'action de la gendarmerie, qui étaient, jusque en 1996, estimées 0,7 milliards (et du

¹ On peut espérer qu'à terme la dichotomie ainsi introduite améliorera l'efficacité des chemins de fer, notamment en améliorant le choix des investissements d'infrastructure; mais l'impact sur les finances publiques sera nécessairement lent.

reste remboursées par les sociétés d'autoroutes au moyen d'une taxe que l'on fait figurer dans les recettes publiques associées aux transports autoroutiers).

Les recettes associées au transport autoroutier sont plus difficiles à estimer. Elles sont constituées par les impôts et taxes payées par les sociétés concédées, qui sont faciles à identifier, et surtout par les impôts et taxes payées par les usagers. Ces impôts sont de deux types. Il y a la TVA payée ou supportée par les ménages sur leurs dépenses d'achat, de réparation et d'utilisation de leurs véhicules. Il y a la TVA payée par les entreprises de transports (ou leurs clients) et par les entreprises qui effectuent du transport pour compte propre sur la valeur ajoutée au titre des activités de transport. A cette fiscalité générale, qui frappe le transport au même titre que les autres activités, s'ajoute la fiscalité spécifique, qui frappe les seules activités de transport: vignette, taxe à l'essieu, subvention des assurances à la sécurité sociale, surtaxe assurance obligatoire, et surtout taxes sur les produits pétroliers. Les montants estimés pour l'ensemble du transport routier a été alloué au transport autoroutier au prorata du nombre de véhicules*km effectués sur les autoroutes, qui est voisin de 11%.

Tableau 5 — Dépenses et recettes publiques associés au transport autoroutier, 1997

	(en GF)
Recettes fiscales payées par le transport autoroutier	
Par les sociétés autoroutières	5,9 ^b
Par les ménages	13,6 ^d
Pour les entreprises de transport routier de marchandises	6,0 ^e
Pour les entreprises faisant du transport pour compte propre	6,0 ^f
Impôts spécifiques sur le transport routier	23,4 ^g
Total	54,9
Dépenses publiques pour le transport autoroutier	
Investissements	néant
Subventions	néant
Dépense de surveillance (gendarmerie)	-0,7 ^h
Total	-0,7
Solde	54,2

Sources et notes:

^aGF = milliards de francs;

^bURF 1998, p. 80 Ce chiffre comprend la taxe dite d'aménagement du territoire affectée au FITTVN; il est cohérent avec INSEE 1998 p. 43.

^dINSEE 1998 p. 50 pour les dépenses des ménages en transport automobile (602 GF) multiplié par le taux de TVA (0,206) et alloué aux autoroutes au prorata de la circulation sur autoroutes concédées selon INSEE 1998 p. 35 (56,6 G veh*km) par rapport à la circulation totale selon la même source (513,8 G veh*km), soit 11%;

^eINSEE 1998 p. 156 pour la valeur ajoutée (55,8 GF) multipliée par le taux de TVA (0,206) et allouée aux autoroutes au prorata de la circulation des véhicules industriels sur autoroutes selon URF 1998 p. 34 (10,8 G veh.km) relativement à la circulation des véhicules industriels sur l'ensemble des routes selon URF 1998 p. 55 (20,9 G veh.km), soit 52%.

^fSupposé égal au chiffre de la ligne précédente.

^gURF 1998 p. 72 pour les impôts spécifiques (212,4 G F) comprenant notamment la TIPP, la vignette, la subvention des assurances à la Sécurité Sociale, la surtaxe assurance obligatoire, alloué aux autoroutes au prorata de la circulation sur autoroutes concédées selon INSEE 1998 p. 35 (56,6 G veh.km) par rapport à la circulation totale selon la même source (513,8 G veh.km), soit 11%;

^hURF 1998 p. 72

La procédure est imparfaite et ne fournit que des ordres de grandeur. Elle sous-estime sans doute les recettes fiscale associées au transport autoroutier. La raison en est

que le critère d'allocation sous-estime la part des autoroutes. La place des véhicules industriels est plus grande dans le trafic autoroutier que dans le trafic routier en général, et la contribution fiscale d'un véhicule industriel est, par km parcouru, plus grande que celle d'une voiture particulière.

On peut objecter que cette façon d'estimer la contribution positive ou négative des deux modes de transport aux finances publiques néglige le fait que les transports, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, doivent contribuer aux "frais généraux" de l'État et des collectivités territoriales, au même titre que le textile ou l'agro-alimentaire. En fait, la présentation n'a rien à voir avec ce fait, et elle n'a aucun caractère normatif; dire que les autoroutes contribuent à hauteur de plus de 50 milliards au budget de l'État n'est pas nécessairement s'en indigner. Mais il est vrai que l'on pourrait aussi vouloir, par souci de symétrie, considérer les dépenses de l'État qui bénéficient d'une façon générale et indirecte aux transports —autoroutier et ferroviaire— comme par exemple les dépenses pour l'éducation primaire des utilisateurs des autoroutes ou des conducteurs de la SNCF ou encore les dépenses de fonctionnement des tribunaux qui jugent des affaires de transport. L'estimation de ces dépenses seraient extrêmement difficile. C'est pourquoi, on peut aussi présenter la contribution positive ou négative des deux modes aux finances publiques en ne considérant que les dépenses et les recettes publiques spécifiques au transport, impôts qui ne frappent que les transports ou dépenses qui ne bénéficient qu'aux seuls transports. C'est ce que fait le tableau 4.

Tableau 6 — Dépenses et recettes publiques spécifiques associées aux deux modes de transport, années récentes

	Autoroutes 1997 (en GF)	Rail 1995 (en GF)
Recettes spécifiques		
Recettes spécifiques aux transports	23,4 ^a	-4,0 ^b
Taxe d'aménagement du territoire	2,2	
Taxe de gendarmerie	0,7	
Total	26,3	
Dépenses spécifiques	-0,7 ^a	-60,8 ^c
Solde pour les finances publiques	+25,6	-64,8

Sources et notes:

^aTableau 3.

^bLa TVA à 5% plutôt qu'au taux normal de 20,6% pour le transport de voyageurs est une dépense fiscale qui s'analyse comme une recette négative.

^cTableau 2.

Les ordres de grandeur du solde pour les finances publiques ne sont guère modifiées pour le rail, mais le sont pour les autoroutes. Les résultats de la comparaison, cependant, ne sont pas substantiellement affectés. En termes de finances publiques, le transport par chemin de fer est très déficitaire, alors que le transport par autoroute est très bénéficiaire.

Conclusion

La comparaison du rail avec ce qui lui est comparable, c'est à dire avec les autoroutes (plutôt qu'avec la route dans son ensemble) fait ressortir assez nettement trois points importants.

Le premier est qu'aujourd'hui, en France, les autoroutes "font" beaucoup plus de transport que le rail: deux fois plus, si l'on mesure le "transport" effectué en quantités physiques, six fois plus si on le mesure en valeur, comme il est plus naturel (bien que moins habituel) de le faire. Les chiffres produits ont plutôt pour effet de minimiser l'importance du transport par autoroute, parce qu'ils ne rendent pas bien compte de l'utilité principale du transport par autoroute par rapport au transport par chemin de fer: l'absence de coûteuses ruptures de charge au départ et à l'arrivée.

La deuxième conclusion est que la productivité du transport par autoroute est bien plus grande que la productivité du transport par fer. Pour la même quantité et a fortiori pour la même valeur de transport, il faut moins ou beaucoup moins de capital, et aussi de travail, par autoroute que par chemin de fer. L'explication de cette supériorité est sans doute à la fois technologique et organisationnelle. La technologie la plus récente (le transport routier) est aussi la plus efficace, ici comme dans la plupart des autres domaines. On peut également penser que la flexibilité de l'organisation du transport autoroutier par rapport à la rigidité d'une institution monopolistique comme celle qui régit le transport par fer est également un facteur d'efficacité et de productivité.

Le troisième résultat concerne les finances publiques. Il est très clair. Alors que le transport par autoroute est un contributeur net important aux budgets publics, même lorsque l'on ne considère que les seules dépenses et recettes publiques *spécifiques*, au delà des impôts normaux que le secteur paye comme tous les autres secteurs, le transport par fer est très lourdement subventionné par budgets publics.

Les chiffres relatifs aux deux derniers points sont des chiffres moyens, pas des chiffres marginaux. Ils concernent l'ensemble des transports par autoroutes et par chemin de fer, pas les dernières unités de transport produites ou à produire. Pour les décisions de politique, ce sont les chiffres marginaux qui importent. Le transport par autoroute est plus productif en général, mais on ne peut pas en conclure que le transport par autoroute est plus productif pour passager supplémentaire ou l'envoi de marchandises supplémentaire. On ne peut bien entendu pas conclure le contraire non plus. Il en va sans doute de même en ce qui concerne les finances publiques. Si on peut être sûr qu'une augmentation du transport par autoroute de 10% va rapporter aux finances publiques 10% de plus par an, soit environ 3 milliards de francs (parce que recettes et dépenses sont proportionnelles à la quantité de transport par autoroute), on ne peut pas affirmer qu'une augmentation de 10% du transport par chemin de fer coûterait 10% de plus, c'est-à-dire près de 6 milliards, aux budgets publics. L'augmentation de recettes serait peut-être aussi importante que l'augmentation de coût, voire plus importante. C'est ce qu'il faudrait savoir.

L'analyse a également négligé les externalités associées au transport. En ce qui concerne les accidents, le nombre des tués sur les autoroutes est en 1997 de 430. Le nombre des tués par chemin de fer est de 79 ou de 117 si l'on compte les accidents sur

des passages à niveau (INSEE 1998 p. 182). Rapportés à l'activité de chaque mode, c'est deux ou trois fois plus pour les autoroutes que pour le fer si l'on s'exprime en quantités physiques et moins pour l'autoroute que pour le fer si l'on s'exprime en valeur. En ce qui concerne les pollutions, les rejets associés sont certainement beaucoup plus importants pour le transport par autoroute que par chemin de fer. Mais les dommages de la pollution dépendent plus de la localisation du rejet que de son importance. La pollution est un problème urbain. La plupart des rejets polluants sur les autoroutes concédées ont lieu en rase campagne et modifient peu les concentrations de polluants dans les zones traversées, qui sont au demeurant rarement très denses. Il en va différemment pour l'effet de serre, qui est global, mais personne n'est parvenu à estimer quantitativement les dommages qu'il est susceptible de créer.

Références

Prud'homme, Rémy. 1997. "Chère SNCF". *Sociétal*. N°10 (Juillet), pp. 33-35

INSEE. 1998. *Les Transports en 1997*. Synthèses n° 18. 202p.

URF. 1998. *Faits et chiffres 1997: Statistiques du Transport en France*. 92p.

Weibel, R. 1998. *La route, le rail: quels coûts pour la collectivité?* AIC Conseil. Lausanne. 34p