



Nice, le 15 Novembre 2016

SNCF Réseau
Mission ligne nouvelle Provence Alpes CA
Les Docks – Atrium 4.0
10 place de la Joliette
BP 85404
13567 MARSEILLE CEDEX 02

LA MOBILITÉ EST EN NOUS

Monsieur le Rapporteur,

Notre fédération locale regroupe près d'une centaine d'entreprises, adhérents, membres associés ou entreprises rattachées, de TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ayant leur siège dans les Alpes-Maritimes, ce qui représente près de 1.200 salariés.

L'avènement de la LIGNE NOUVELLE PROVENCE ALPES COTE D'AZUR, sur le territoire azuréen viendra renforcer le maillage ferroviaire qui nous fait actuellement défaut, et nous nous en réjouissons.

Par contre, si pour financer les travaux de LIGNE NOUVELLE, une taxe, quelque soit son nom, devrait être supportée par le secteur de TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES, alors, notre avis ne serait plus favorable.

En effet, notre secteur contribue déjà à hauteur de 12 milliards d'euros par an : nous vous adressons sous ce pli une note rédigée par notre Fédération en date du 8/6/2016 qui vous éclaire sur la contribution des Poids lourds dans le financement des infrastructures routières.

Nous vous remercions de l'intérêt porté à notre avis, et, de son agrégation dans la consultation publique.

Recevez, Monsieur le Rapporteur, l'assurance de nos respectueux sentiments.


Patrick MORTIGLIENGO
Président.

P.J. 1

FEDERATION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS
FNTR ALPES MARITIMES – U.P.T.A.M.
Le Palmeira – 9, rue Caffarelli – 06000 NICE
Tél 04 93 86 15 00 - Fax 04 93 86 16 22
E-mail : fntr06@wanadoo.fr – Site : www.fntr.fr



France : poids lourds¹ et financement des infrastructures routières

La présente note a pour objectif d'analyser l'importance des poids lourds dans l'utilisation des infrastructures routières et leur contribution financière à l'entretien du réseau routier national, puis de comprendre les circuits de financement de l'agence publique finançant les infrastructures de transport. Cette note sera mise à jour en juillet 2016, avec les nouvelles données disponibles.

1. Circulation sur les infrastructures routières : poids lourds, 3% vs. véhicules particuliers, 70%

L'utilisation des infrastructures par un type de véhicule se mesure en combinant le nombre de véhicules de cette catégorie en circulation, et le volume de kilomètres qu'ils parcourent. Il s'agit de l'unité {véhicule x kilomètre}.

D'un côté, les poids lourds immatriculés en France représentent 1% du parc de véhicules en service en France, tandis que les véhicules particuliers de tourisme en représentent plus de 80%.

D'un autre côté, un poids lourd parcourt chaque année entre 90 000 et 115 000 kilomètres en moyenne selon la spécialité. Par comparaison, un véhicule particulier de tourisme parcourt 13 000 kilomètres en moyenne par an.

En tenant compte à la fois du parc en circulation et du nombre de kilomètres parcourus, on constate :

- que les **poids lourds immatriculés en France** représentent **3%** de la circulation sur le réseau routier français ;
- que les véhicules particuliers immatriculés en France représentent plus de 70% de la circulation routière française.

L'**ensemble des poids lourds**, y compris ceux immatriculés à l'étranger, représentent **moins de 5%** de la circulation sur le réseau routier français.

2. 95% du réseau routier n'est pas emprunté par les poids lourds

L'ensemble du réseau routier français approche **400 000** kilomètres.

Les **autoroutes** et les **routes nationales**, usuellement empruntées par les poids lourds, représentent **20 000** kilomètres : c'est **moins de 5%** du réseau routier total.

Parmi elles, les **routes nationales** et les **autoroutes non concédées** atteignent **12 000** kilomètres de longueur, soit **3%** du réseau routier français.

3. Contributions directes des poids lourds au financement du réseau routier : 2 milliards d'euros par an

3.1 Les péages autoroutiers

Les péages autoroutiers payés par les poids lourds français s'élèvent à **1,8 milliard d'euros par an**.

Une partie des péages acquittés aux sociétés d'autoroutes par les poids lourds circulant sur les autoroutes concédées sert à l'entretien de ce réseau.

3.2 La taxe à l'essieu

La taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR) acquittée par les poids lourds français s'élève à **200 millions d'euros par an**.

Applicable aux véhicules affectés au transport routier de marchandises de poids total autorisé en charge au moins égal à 12 tonnes, elle vise à compenser les dépenses d'entretien de la voirie occasionnées par la circulation de certaines catégories de véhicules de fort tonnage.

¹ Ce terme désigne les véhicules immatriculés en France de PTAC supérieur à 3,5 tonnes, en service pour le compte propre et pour le compte d'autrui.

4. Montant de TICPE perçu par l'État : 13 milliards d'euros par an

En 2014, les recettes de la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques (TICPE) sur tous les carburants dépassent **23 milliards d'euros**.

L'État perçoit près de **13 milliards d'euros**, soit **plus de 50%** de ce montant, loin devant les départements (6,5 milliards d'euros, soit près de 30% du total) et les régions (4 milliards d'euros, soit moins de 20% du total).

À noter que le montant de TICPE perçu par l'État en 2015 sera connu en juillet 2016.

Depuis 2015, une partie des recettes de la TICPE sur les carburants perçues par l'État est affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Créée en 2004, l'AFITF finance les projets d'infrastructures de transports à horizon de 25 ans, les contrats de plan et les contrats de projet signés entre l'État et les régions, ainsi que l'ensemble des projets d'infrastructure prévus par le Grenelle de l'environnement².

La création de cette agence juridiquement distincte de l'État répond aux nécessités de dépasser les aléas budgétaires annuels et d'affecter des ressources provenant majoritairement du trafic routier, et plus particulièrement autoroutier, au financement des projets d'infrastructures de tous les modes de transport.

Lors de sa création, le financement de l'AFITF provenait notamment des péages perçus par les autoroutes concédées et des produits des participations de l'État dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes. La privatisation des autoroutes en 2005 a supprimé ces deux sources de financement. Aujourd'hui, les sociétés concessionnaires d'autoroutes financent l'AFITF via la redevance domaniale et la taxe d'aménagement du territoire.

5. Contribution indirecte des poids lourds au financement du réseau routier : 3 milliards d'euros par an de TICPE

La TICPE acquittée par les poids lourds immatriculés en France dépasse **2,7 milliards d'euros** en 2014³.

Cela représente 12% du montant de TICPE sur tous les carburants perçu par l'État. Cette part est 4 fois plus grande que l'importance des poids lourds immatriculés en France dans l'utilisation du réseau routier national (cf. paragraphe 1).

À noter qu'en janvier 2015, l'augmentation de la TICPE de 4 centimes d'euros par litre⁴ de gazole acheté aurait entraîné :

- un surplus global de TICPE de 1,5 milliard d'euros (estimation provisoire) ;
- dont un paiement supplémentaire de 300 millions d'euros de la part des poids lourds immatriculés en France.

6. Budget annuel moyen de l'AFITF : 2 milliards d'euros

6.1 Recettes de l'AFITF

Depuis 2009, les recettes de l'AFITF s'élèvent à 2 milliards d'euros par an en moyenne (cf. graphique 1 et tableau 1).

La première source de recettes est la **TICPE** versée par l'État : **700 millions d'euros** en 2016 (soit **37%** des recettes totales de l'AFITF). L'État, qui reçoit plus de 50% du montant total de TICPE, en reverse donc **moins de 10%** à l'AFITF.

Viennent ensuite (cf. graphique 2) :

- la **taxe d'aménagement du territoire** : près de **600 millions d'euros**, soit 29% des recettes ;
- la **redevance domaniale** due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes : plus de **300 millions d'euros**, soit 16% des recettes.

² D'après le site internet de l'AFITF (<http://www.afitf.net/en-bref-a16.html>).

³ Déduction faite de la ristourne gazole, qui vaut théoriquement 440 millions d'euros en 2014.

⁴ Pour solde de tout compte de la suspension sine die l'écotaxe, la hausse a été de 2 centimes d'euros par litre de gazole acheté au titre de la TICPE elle-même, et de 2 centimes d'euros par litre de gazole acheté au titre de la taxe carbone.

6.2 Dépenses de l'AFITF

Sur la période 2005 – 2014, les autorisations d'engagement⁵ pour les **infrastructures routières** représentent environ **1 milliard d'euros par an**, soit 30% des dépenses annuelles totales (cf. tableau 2).

Les **infrastructures ferroviaires** reçoivent quant à elles environ **1,5 milliard d'euros par an**, soit 46% des dépenses annuelles totales.

Cela signifie que le réseau routier reçoit **500 millions de moins par an** que le réseau ferroviaire, soit **33% de moins**.

En cumulé sur 10 ans, cette différence atteint **5 milliards d'euros**.

Les infrastructures routières bénéficient de 10,5 milliards d'autorisations d'engagements de la part de l'AFITF entre 2005 et 2014, tandis que les infrastructures ferroviaires perçoivent simultanément 15,5 milliards d'euros.

En résumé, les poids lourds immatriculés en France représentent 3% de la circulation routière et utilisent 5% du réseau routier national.

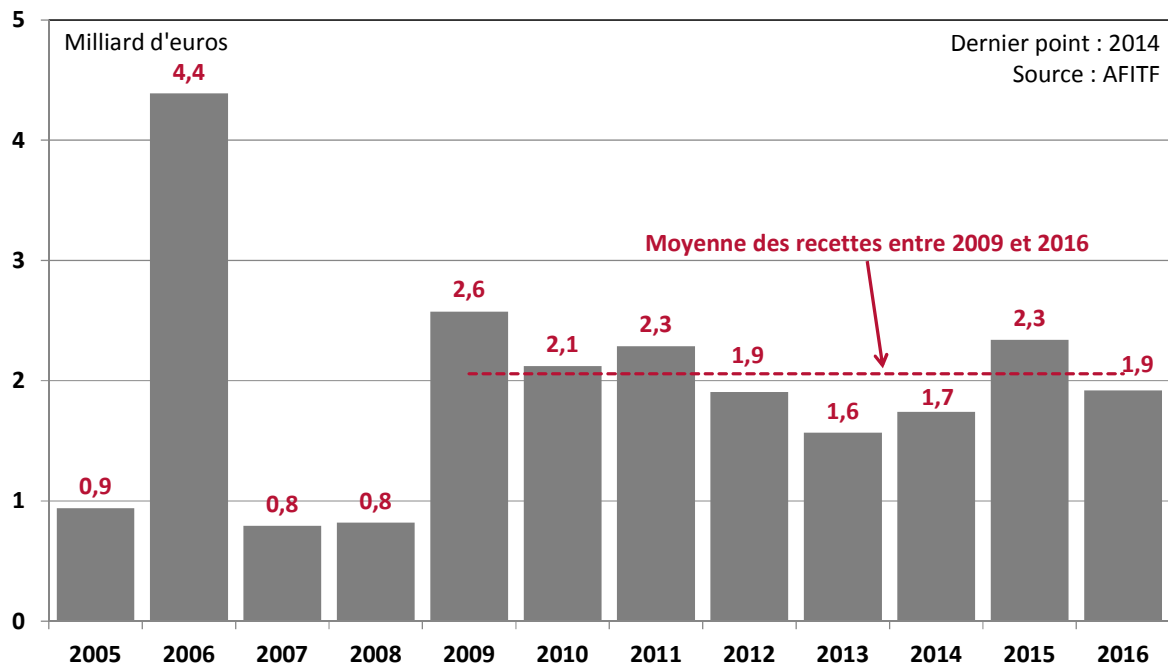
Ils s'acquittent chaque année d'environ 5 milliards d'euros de taxes destinées à l'entretien des infrastructures routières.

Mais l'AFITF ne dépense chaque année qu'un milliard d'euros pour l'entretien des infrastructures routières, utilisées par l'ensemble des véhicules routiers, légers et lourds.

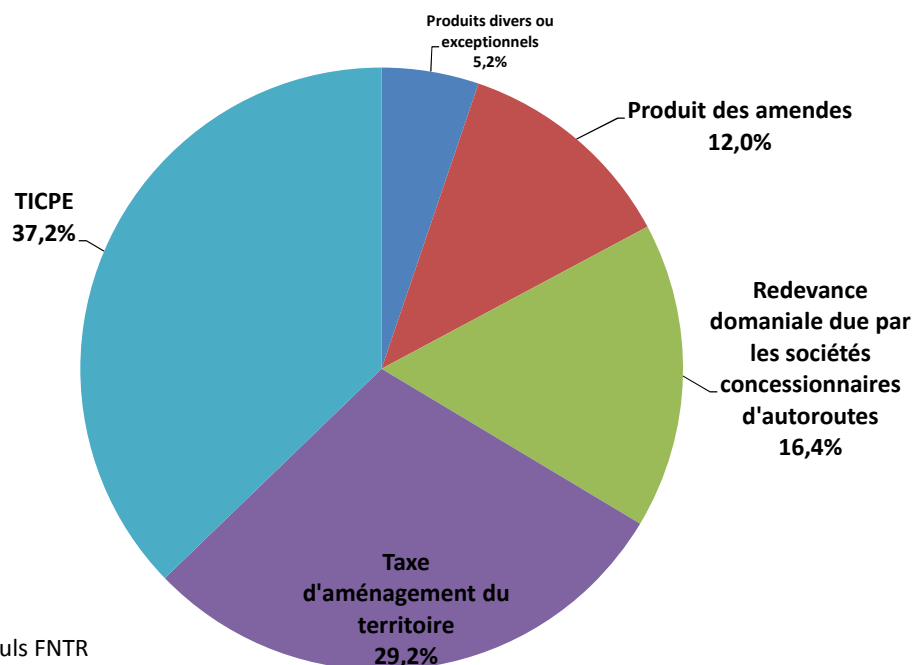
Au cours des 10 dernières années, l'AFITF a dépensé 5 milliards d'euros de moins pour l'entretien du réseau routier que pour l'entretien du réseau ferroviaire interurbain.

⁵ D'après le Centre de Documentation Économie-Finances (CEDEF) du Ministère de l'Économie et des Finances français, une autorisation d'engagement désigne la « limite supérieure des dépenses pouvant être ordonnancées ou payées pendant l'année pour la couverture des engagements contractés dans le cadre des autorisations d'engagements ».

Graphique 1
France : recettes de l'AFITF



Graphique 2
AFITF : répartition des recettes selon leur nature en 2016 (%)



Source : AFITF, calculs FNTR

Tableau 1

France : recettes de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) (million d'euro)													
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total 2005-2016
Produit des participations de l'Etat dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes	332												332
Redevance domaniale due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes	156	163	169	174	180	186	193	198	300	314	310	315	2 658
Taxe d'aménagement du territoire (recettes nettes)		512	526	521	528	539	542	535	538	571	561	560	5 933
Produit des amendes perçues par la voie de systèmes automatiques de contrôle et sanction		100	100	123	115	126	177	272	170	203	230	230	1 846
Dotation exceptionnelle issue du produit de la vente des participations de l'Etat dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes	450	3 550											4 000
Subvention budgétaire (P 226/203)		62			1 229	915	974	900	560	656			5 295
Subvention plan de relance (P 315)		0			374	331							705
Produits financiers	0	1				0	1						2
Produits divers ou exceptionnels (dont remboursements d'avances)			0		8	24	400	2	0	0	100	100	633
Emprunts ou avances du Trésor					143								143
TICPE											1 139	715	1 854
Total des recettes	938	4 388	794	818	2 576	2 122	2 287	1 907	1 568	1 743	2 340	1 920	23 402

Source : AFITF

Tableau 2

France : dépenses* de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) (million d'euro)													
Autorisations d'engagement pour les infrastructures...	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL 2005-2014	Moyenne 2005-2014	
... routières	656	1 811	1 370	1 115	1 390	856	719	793	1 346	248	10 303	1 030	
... ferroviaires interurbaines	2 029	1 526	773	404	2 561	513	4 266	2 570	765	132	15 539	1 554	
... fluviales	29	41	8	48	28	37	49	48	63	37	387	39	
... maritimes et portuaires	0	109	79	41	79	90	66	59	75	0	597	60	
... collectives d'agglomération	0	526	678	286	320	441	516	318	396	0	3 482	348	
... divers	0	27	69	149	41	27	3 439	30	42	0	3 824	382	
Total	2 714	4 039	2 977	2 042	4 418	1 965	9 055	3 817	2 688	417	34 133	3 413	

* Autorisations d'engagement (AE) figurant au budget annuel de l'AFITF.

Source : AFITF, calculs FNTR

Fédération Nationale des Transports Routiers

6, rue Ampère / 75017 Paris, France
T +33 1 44 29 04 29 / F +33 1 44 29 04 01
fntr.fr