

LE COUT DE LA VOITURE POUR LA COLLECTIVITE

COUT DE LA CIRCULATION ROUTIERE EN FRANCE

Les usagers de la route sont loin de payer la totalité des coûts qu'ils génèrent. A l'échelle nationale, les chiffres sont les suivants¹ :

Bilan de couverture des coûts de la circulation routière en France, en milliards d'euros 2005

	Coût pour la collectivité							Recettes perçues auprès des utilisateurs						Bilan
	Infrastructures	Congestion	Pollution locale	Gaz à effet de serre	Bruit	Accidents	Total	Péages	TIPP	Taxe sur les assurances	Taxe à l'essieu	Vignette	Total	
GLOBAL														
Poids lourds	1,6	6,0	5,0	1,1	0,5	2,7	16,8	2,0	5,3	0,2	0,2	0,0	7,7	-9,1
Véh. utilitaires légers	0,8	6,1	3,0	0,7	0,2	2,2	13,0	0,8	3,8	0,1	0,0	0,0	4,7	-8,4
Véh. particuliers essence	0,9	9,8	2,4	0,9	0,4	4,3	18,6	1,4	7,9	0,3	0,0	0,1	9,7	-8,9
Véh. particuliers diesel	1,3	13,9	5,7	1,2	0,5	6,1	28,7	2,0	6,7	0,4	0,0	0,1	9,2	-19,5
Total	4,6	35,8	16,1	3,9	1,5	15,2	77,2	6,2	23,7	1,0	0,2	0,1	31,3	-45,9
INTERURBAIN														
Poids lourds	1,3	1,5	1,6	0,9	0,1	1,4	6,8	1,8	4,5	0,2	0,2	0,0	6,6	-0,2
Véh. utilitaires légers	0,6	1,2	1,0	0,5	0,0	1,2	4,5	0,7	2,9	0,1	0,0	0,0	3,7	-0,8
Véh. particuliers essence	0,7	1,8	0,8	0,7	0,1	2,2	6,4	1,3	6,2	0,2	0,0	0,0	7,7	1,4
Véh. particuliers diesel	1,0	2,6	1,9	0,9	0,1	3,1	9,8	1,8	5,3	0,3	0,0	0,1	7,4	-2,3
Total	3,7	7,2	5,4	3,1	0,3	7,9	27,5	5,6	18,9	0,8	0,2	0,1	25,5	-1,9
URBAIN														
Poids lourds	0,3	4,5	3,4	0,2	0,4	1,3	10,0	0,2	0,8	0,0	0,0	0,0	1,1	-8,9
Véh. utilitaires légers	0,2	5,0	2,0	0,1	0,2	1,1	8,5	0,1	0,8	0,0	0,0	0,0	0,9	-7,6
Véh. particuliers essence	0,2	7,9	1,6	0,2	0,3	2,1	12,2	0,1	1,7	0,1	0,0	0,0	1,9	-10,3
Véh. particuliers diesel	0,3	11,3	3,8	0,3	0,4	2,9	19,0	0,2	1,5	0,1	0,0	0,0	1,8	-17,2
Total	0,9	28,7	10,8	0,8	1,2	7,4	49,7	0,6	4,8	0,2	0,0	0,0	5,7	-44,0

TIPP : taxe intérieure sur les produits pétroliers.

¹ Source : *La circulation routière est-elle bien tarifée ?* Commissariat Général au Développement Durable, novembre 2009. Cet article figure aux pages 23 à 34 du document suivant : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/La_revue_cle5c3945_1_-2.pdf

Globalement, les utilisateurs de véhicules à moteur paient seulement 41 % des coûts qu'ils génèrent. En milieu urbain, le bilan est très négatif, avec un taux de couverture de seulement 12 %. En interurbain, le bilan est presque équilibré, avec un taux de couverture de 93 %.

Du fait d'une TIPP plus élevée, les véhicules particuliers à essence ont un bilan un peu moins déséquilibré que les autres. Leur bilan est même positif en interurbain.

A noter que certaines externalités (consommation d'espace, effets sur la biodiversité, effets sur les paysages, découpage du territoire...) n'ont pas été prises en compte, faute de disposer d'une méthodologie fiable pour les chiffrer.

LES POLITIQUES EN FAVEUR DES AUTRES MODES DE DEPLACEMENT SONT MOINS COUTEUSES POUR LES FINANCES PUBLIQUES

Une étude réalisée par l'Union Internationale des Transports Publics a mis en évidence que les agglomérations où la part de la voiture est la moins élevée sont celles où le système de déplacements (voirie + parkings + trottoirs + aménagements cyclables + transports en commun...) coûte le moins cher aux finances publiques :

Part des déplacements effectués en voiture	< 45 %	45 à 60 %	60 à 75 %	> 75 %
Coût des déplacements pour les finances publiques (en % du PIB)	6,5 %	9 %	10 %	12,5 %

Source : *Mobility in cities – Database*, UITP, 2001



Bureau d'études en transports et déplacements

Contact : Bruno CORDIER, tél. : 04 73 65 94 24, bcordier.adetec@orange.fr
Site internet www.adetec-deplacements.com

Créé en 1997, ADETEC réalise des études et des recherches sur tous les modes de déplacement (automobile, transports collectifs, vélo, marche à pied, etc.), ainsi que sur les approches socio-économiques, environnementales et territoriales liées aux transports. Bruno CORDIER en est le créateur et le directeur.

