

CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
C.N.R.S.

ETUDE SUR LES EFFETS REDISTRIBUTIFS
DU SECTEUR DES TRANSPORTS

Rapport d'Activité présenté par

J.L. MADRE et P. PINARD

Allocataires de Recherche,

Sou1976-2548

redistributifs
-s -
-Loup



Alexandrie™

**Étude sur les effets redistributifs
du secteur des transports -
Rapport d'activité / Jean-Loup**

R1 053



0000024223/ ex 01

CRÉDOC Bibliothèque

Alexandrie™

FEVRIER 1976

CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
C.N.R.S.

ETUDE SUR LES EFFETS REDISTRIBUTIFS
DU SECTEUR DES TRANSPORTS

Rapport d'Activité présenté par

J.L. MADRE et P. PINARD

Allocataires de Recherche

en vue du renouvellement de leur bourse

FEVRIER 1976

S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
<u>CHAPITRE I - METHODOLOGIE GENERALE</u>	
. 1ère partie - Problèmes de méthodes.....	1
. 2ème partie - La prise en compte de l'investissement.....	8
. Annexes.....	12
 <u>CHAPITRE II - LES TRANSPORTS INDIVIDUELS</u>	
. 1ère partie - La fiscalité liée à l'utilisation des véhicules personnels par les ménages en 1967 et 1973.....	16
. 2ème partie - Répartition de la consommation et de la fiscalité par catégorie de ménages.....	23
. 3ème partie - Les dépenses des Collectivités Publiques pour la route en 1967 et 1973.....	33
. Annexes.....	53
 <u>CHAPITRE III - LES TRANSPORTS EN COMMUN</u>	
. 1ère partie - Les transports en commun en région parisienne.....	66
. 2ème partie - La S.N.C.F. : Grandes Lignes et services omnibus.....	73
. 3ème partie - Les transports routiers interurbains et urbains de voyageurs.....	83
. 4ème partie - Les transports aériens.....	87
. Conclusion.....	92

A V A N T P R O P O S

L'économie aborde le secteur des transports le plus souvent par l'investissement, les rapports concurrentiels ou complémentaires des divers modes de transport, les relations entre la demande et l'offre, les problèmes de tarification, etc... en liaison avec le développement des autres secteurs productifs ou la croissance économique, le développement régional ou la croissance urbaine.

Mais ainsi que le remarquait le Rapport de la Commission Transports du VI^e Plan (1) "le secteur des transports est aussi un support des transferts sociaux et économiques importants et dispersés". Les deux inconvénients de ces diversifications sont, selon la Commission, d'une part la difficulté d'apprécier si les objectifs d'efficacité et d'équité des transferts considérés sont atteints, d'autre part l'impossibilité de définir des actions de réajustement quand celles-ci sont nécessaires.

Le projet de recherche vise précisément à apporter quelques clarifications dans ce domaine en tentant d'évaluer :

- en premier lieu comment le secteur des transports est générateur de phénomènes redistributifs entre catégories de ménages, tant par les prélèvements collectifs (impôts, taxes...) que par les réaffectations collectives (subventions, réductions de tarifs ; utilisation du réseau routier, etc...
- en second lieu, quelle est l'importance relative de ces flux économiques de redistribution des ressources dans l'ensemble des mécanismes redistributifs des Finances Publiques (Etat, Collectivités Locales et Sécurité Sociale).

o

o o

(1) - Rapport des Commissions du VI^e Plan - 1971-1975 - Transports I, page 55, II, page 213 et suivantes.

CHAPITRE I

METHODOLOGIE GENERALE

P R E M I E R E P A R T I E

PROBLEMES DE METHODES

Dans cette première partie, nous définirons les concepts utilisés dans l'étude ; nous serons ensuite conduits à délimiter le champ de la recherche, puis à préciser certaines questions soulevées par l'analyse des bilans redistributifs.

1 - DEFINITIONS ET CONCEPTS

Nous nous attacherons dans ce paragraphe d'une part à définir le cadre de référence de la redistribution que nous allons analyser et d'autre part aux définitions pratiques des nomenclatures de transfert pris en compte.

D'une manière générale, nous avons repris à notre compte les "Propositions pour une Méthodologie de l'Etude de la Redistribution" élaborées au CREDOC par J. DESCE, A. FOULON, P. KENDE et L. LEVY GARBOUA (1) .

Les flux redistributifs étudiés sont formés d'une part de transferts monétaires (impôts, subvention) et d'autre part de consommations collectives (réseau routier, infrastructure aérienne) dont bénéficient les ménages à l'occasion de leurs dépenses de transport. Nous nous limiterons aux transferts concernant les Finances Publiques (Etat et Collectivités Locales) que ceux-ci touchent directement les ménages (impôt à la consommation, réductions tarifaires...) ou transitent par les entreprises de transport (subvention d'équilibre...)

La mesure des flux redistributifs pose des problèmes théoriques maintes fois soulignés. Pour notre part, nous les évaluerons par la différence entre ce que les ménages paient pour leurs transports et ce qu'ils auraient payé dans une situation de référence fictive, où les collectivités publiques n'interviendraient pas et qui serait caractérisée comme suit :

H.1 - Pour ce qui concerne les biens (automobile, carburant...) - et les services - (transports en commun) - de transport, appartenant au secteur marchand, les entreprises considérées maintiendraient à l'identique leur comportement de gestion courante et d'investissement. Elles répercuteraient intégralement dans le prix l'effet de la suppression des interventions publiques (impôts et taxes, subventions, prêts à taux réduit) . Il en résulte implicitement que le comportement des ménages à l'égard des transports demeurerait le même (inélasticité de la demande par rapport au prix).

(1) - Consommation - Annales du CREDOC - N° 4 - 1970

H.2 - Dans le secteur non marchand (infrastructure routière et aéroportuaire), les dépenses de fonctionnement et d'investissement seraient maintenues à l'identique ; de même, le comportement des ménages à l'égard des services collectifs non marchand demeurerait le même.

Les consommations collectives seront ainsi évaluées au coût des facteurs; la seule exception à cette règle concernera l'investissement (voir deuxième partie de ce chapitre).

Il faut préciser qu'en aucun cas nous n'analyserons la structure de référence en tant que telle ; celle-ci ne sera pour nous qu'un moyen commode et conventionnel d'évaluation des transferts.

Plus précisément, les flux redistributifs étudiés peuvent être classés selon la nomenclature suivante :

- les impôts sur la consommation de biens et de services de transports ;
- les rémanences (1) de taxes liées à ces consommations;
- les subventions d'exploitation et d'équipement, ainsi que les dotations en capital reçues par les entreprises de transport ;
- les transferts liés aux prêts à taux bonifié (2) (F.D.E.S.; District de la Région Parisienne ,...)
- les consommations collectives directes (utilisation du réseau routier) ou indirectes (utilisation de ce même réseau par les autocars, prestations de services de navigation aérienne aux compagnies...)

REMARQUES

- . Par exception à l'hypothèse H.1, nous ne prenons pas en considération la taxe sur les salaires ainsi que les subventions pour charges de retraites à la S.N.C.F. (3) supposées répercutées sur les salariés et non sur les consommateurs. De même nous supposons que l'impôt sur les sociétés n'est pas répercuté dans le prix mais sur le revenu des entrepreneurs.
- . Dans l'ensemble des transferts étudiés, nous excluons la part non imputable aux ménages : subvention à la S.N.C.F. imputables à des voyages pour des motifs professionnels payés par les entreprises, utilisation du réseau routier par les Poids Lourds ..)

(1) - Les rémanences sont constituées des taxes perçues au niveau de la consommation intermédiaire, non déductibles (butoir, taxes non déductibles) et que l'on suppose répercutées dans le prix.

(2) - La prise en compte des transferts liés aux prêts à taux réduit introduit dans notre nomenclature des flux fictifs qui sortent du cadre de la Comptabilité Nationale. Il semble cependant important d'en tenir compte car leur impact est assez différencié dans le secteur des transports.

(3) - Voir le chapitre III.

En considérant l'énumération des transferts, on s'aperçoit que la quasi-totalité des flux considérés n'ont pas un but premier redistributif en ce sens qu'ils ne visent pas à avoir un impact différentiel pour les divers utilisateurs des transports : la TVA n'a-t-elle pas pour but principal d'assurer les ressources fiscales à l'Etat ? L'indemnité compensatrice pour insuffisance du tarif de base versée à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F. ne vise-t-elle pas au premier chef à assurer un équilibre entre les transports en commun et la voiture particulière en Région Parisienne ?(1)

Certaines dépenses publiques peuvent avoir des buts redistributifs, (par exemple les compensations pour réductions tarifaires) ; la partie la plus importante des recettes et dépenses publiques relatives aux transports n'a cependant pas pour objectif principal une politique sociale redistributive. On peut donc dire que l'essentiel de l'étude consiste à mesurer les effets implicites de transfert de mesures dont le but premier n'est pas redistributif.

Enfin, dans le but de mesurer l'effet différentiel des transferts, nous répartirons les ménages en catégories.

Deux critères de répartition seront privilégiés :

- la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage : ce critère est en effet un indicateur du type d'activité professionnelle exercé par le chef de ménage et du niveau de revenu du ménage. Le critère "niveau de revenu du ménage" est, de plus, difficilement utilisable du fait de la grande hétérogénéité des répartitions des classes de revenus et des définitions du revenu dans les différentes études et enquêtes.
- le type de commune du domicile du ménage sera également utilisé car l'environnement (rural, urbain, parisien, etc..) conditionne d'une double façon le choix d'un mode de transport. D'une part, le type de commune est un indicateur de la disponibilité ou de la non-disponibilité de certains modes de transports collectifs, d'autre part et d'une façon plus générale, l'appartenance à un certain type de commune détermine un certain type de mode de vie qui influe sur le choix d'un mode de transport.

(1) - Inversement, toutes les réductions tarifaires à but redistributif ne sont pas remboursées par les Collectivités Publiques : Air Inter consent des réductions sociales similaires à celles accordées par la S.N.C.F. , sans compensation. Parallèlement, à l'intérieur des réductions accordées par la S.N.C.F., la frontière n'est pas facile à tracer entre les réductions à but redistributif et les réductions à caractère commercial (qui, théoriquement, résultent de la politique commerciale de la S.N.C.F.);

Quoi qu'il en soit, ces réductions non financées par les Collectivités Publiques sont en dehors du champ de notre étude.

2 - LE CHAMP DE L'ETUDEa) - Les transports individuels

Les principaux postes de consommations liés aux transports individuels prenaient en 1967 et 1973 les valeurs suivantes :

Tableau n° 1 - Consommations des ménages liées aux transports individuels

10⁶ F

	1967		1973	
	Valeurs	%	Valeurs	%
Achats de voitures neuves	8 173	32,8	19 255	35,7
Achats de voitures d'occasion :				
. aux garagistes (hors marge)	(3 257)	-	(4 338)	-
dont taxe	100	0,4	143	0,3
. inter-ménages	(2 357)	-	(5 148)	-
Autres achats de véhicules *	823	3,3	2 148	4,0
Carburants	6 586	26,5	13 580	25,1
Lubrifiants	349	1,4	707	1,3
Pneumatiques	650	2,6	1 609	3,0
Divers **	741	3,0	2 137	3,9
Réparations	7 461	30,0	14 406	26,7
T O T A L	24 883	100,0	53 985	100,0
* Caravanes, cycles, motocycles, pièces et accessoires.				
** Locations de garages, péages.				

Source : Comptes Nationaux

Les transferts liés aux transports par véhicule personnel sont pour la partie prélèvement essentiellement constitués de l'ensemble des taxes frappant la consommation des ménages relative à l'automobile (TVA ; taxe sur les carburants, rémanences...), ainsi que des taxes non liées directement à une consommation des ménages (vignette, carte grise, taxes sur les permis de conduire...). Pour la partie réaffectation, les transferts concernent l'utilisation du réseau routier comme service collectif gratuit (1). (dépenses d'entretien, de police, d'investissement).

b) - Les transports collectifs

La consommation des ménages relative aux transports collectifs prenait en 1967 et 1973 les valeurs suivantes :

Tableau n° 2 - Consommations des ménages en transports collectifs

10 6 F

	1967		1973	
	Valeurs	%	Valeurs	%
S.N.C.F.	1 646	34,0	2 632	30,4
Transports routiers interurbains de voyageurs	1 321	27,3	2 661	30,8
R.A.T.P.	882	18,2	1 247	14,4
Autres transports en commun urbains et suburbains	560	11,6	1 106	12,8
Bateaux	30	0,6	44	0,5
Avions	400	8,3	963	11,1
T O T A L	4 839	100,0	8 653	100,0

Source : Comptes Nationaux

Dans ce secteur, les flux redistributifs des finances publiques transitent par les entreprises . Il s'agit principalement de grandes entreprises publiques (S.N.C.F., R.A.T.P., Air -France), mais aussi par de nombreuses entreprises privées de transport routier ou aérien. Dans ce secteur, nous considérons uniquement les flux transitant par les entreprises directement prestataires de services de transports (y compris les aéroports qui sont en fait consommation intermédiaire des compagnies aériennes). Nous ne considérons pas les entreprises produisant du matériel de transport: les subventions à l'industrie aéronautique, par exemple, ne sont pas dans le champ de notre étude.(2)

(1) - Nous excluons du champ de l'étude, les sociétés d'autoroutes privées ou d'économie mixte.

(2) - La seule exception à ce principe est la prise en compte des rémanences de TVA et de TPS transitant à travers tout le TEI.

Les principaux prélèvements sont ici formés des taxes sur le chiffre d'affaires; les transferts sont constitués de compensations pour réductions tarifaires, des diverses subventions reçues par les entreprises de transport (subventions d'exploitations et d'équilibre, subventions d'équipement, dotations en capital), des transferts liés aux prêts à taux réduit, de l'utilisation de services collectifs (infrastructure aéroportuaire, route pour les cars et bus).

La comparaison des tableaux 1 et 2 montre l'importance de la part relative aux transports individuels dans la consommation des ménages; nous devons de plus, intégrer dans la dépense totale des ménages, les dépenses concernant l'automobile, mais non incluses dans la consommation (tableau n°3).

Tableau n° 3 - Dépenses totales de transports des ménages

10 6 F

	1967	1973
<u>I - Transports individuels</u>		
. Consommation	24 883	53 985
. Taxes du 1er groupe (*)	963	2 044
. Dépenses d'assurances	5 234	10 767
Sous total (1)	31 080	66 796
<u>II - Transports collectifs</u>	4 839	8 653
TOTAL (2)	35 919	75 449
$\frac{(1)}{(2)}$	86,5 %	88,5 %

C'est donc une part très importante du budget transport des ménages qui est consacrée aux transports individuels.

(*) - Voir le chapitre concernant les transports individuels.

3 - LES BILANS REDISTRIBUTIFS

Les tableaux de résultats présentent dans la nomenclature de consommation la plus fine possible, la consommation annuelle moyenne par catégories de ménages, ainsi que les taxes et avantages moyens liés à ces consommations ou dépenses.

Il n'y a aucune raison a priori pour que les prélèvements et les réaffectations soient égaux en masses globales et encore moins par catégorie de ménages; par exemple, les taxes payées par les automobilistes sont plus élevées que l'équivalent monétaire du service de réseau routier dont ils bénéficient.

De plus, les bilans ont un sens différent selon que l'on considère dans les différentes catégories de ménages, les ménages motorisés ou l'ensemble des ménages motorisés et non motorisés.(1)

D'autre part, en faisant pour chaque catégorie de ménages le rapport du prélèvement net (taxes- avantages) à la consommation à laquelle il se rapporte ou au revenu (taux de prélèvement net), on est conduit pour chaque catégorie de flux redistributif, à se poser la question de la progressivité ou de la dégressivité, voire de la neutralité de ce flux. On dira qu'un flux est progressif (resp. dégressif) si son taux de prélèvement net croît (resp. diminue) quand le revenu (du consommateur) augmente. Il est neutre si le taux est constant. Bien souvent on ne sera pas dans un cas si simple : on observera une progressivité (ou une dégressivité) à l'intérieur de grandes catégories (salariés, indépendants, agriculteurs, inactifs) mais pas un effet global.(2)

Enfin, compte tenu de la remarque faite plus haut, et du fait que nous ne valorisons pas les coûts sociaux engendrés par les divers modes de transports, la valeur absolue des taux de prélèvement a sans doute beaucoup moins de signification que leur évolution dans le temps et leur éclatement par catégories de ménages.

(1) - En effet, à l'intérieur d'une même catégorie de ménages, le comportement des ménages motorisés et non motorisés ne sont évidemment pas homogènes.

(2) - Ainsi, on pourra constater par exemple, une progressivité entre les sous-catégories de salariés, mais une dégressivité ou une neutralité entre les salariés, les indépendants, les agriculteurs et les inactifs considérés globalement.

D E U X I E M E P A R T I E

LA PRISE EN COMPTE DE L'INVESTISSEMENT

La prise en compte de l'investissement financé par les Collectivités Publiques dans l'analyse de la redistribution, pose un problème de redistribution intertemporelle.

Nous pouvons, semble-t-il, apporter trois types de solutions à ce problème. Une première solution revient à considérer l'investissement public comme "indivisible" c'est-à-dire comme bénéficiant indistinctement à toute la collectivité ; en effet ses bénéficiaires étant des bénéficiaires futurs, ils ne sont pas identifiables aujourd'hui. Le second type de solution consiste à faire des hypothèses sur les utilisateurs futurs de l'investissement, et pratiquement étant donné le peu d'information disponible sur ce sujet, supposer la constance de la structure d'utilisation du capital par catégories de ménages : Cela revient par exemple à supposer que le pourcentage des véhicules - km parcourus par des ménages dont le chef est ouvrier dans le trafic total ne variera plus tant que les routes construites dans l'année seront utilisées sans modification.

On peut légitimement douter de la validité de telles hypothèses. Ces deux premières séries de méthodes ont cependant l'avantage de ne pas faire appel à d'autres évaluations des masses d'investissements que celles de la Comptabilité Nationale.

Elles conduisent pour la première à rejeter le problème de l'investissement du champ de l'étude et pour la seconde à considérer comme transfert la seule dépense d'investissement de l'année en cours.

Dans une troisième série de méthodes on considère que le capital utilisé aujourd'hui a été constitué par les investissements passés ; cela conduit à estimer un amortissement du capital puis à le ventiler entre les catégories de ménages pour la structure d'utilisation actuelle.

En fait, les solutions proposées différeront selon que l'on considère le transfert lié à l'aide aux entreprises de transport, pour leurs opérations d'équipement, ou le service collectif gratuit (ou quasi-gratuit) représenté par l'utilisation du réseau routier ou de l'infrastructure aéroportuaire.

1 - L'AIDE AUX ENTREPRISES DE TRANSPORT POUR LEURS OPERATIONS D'EQUIPEMENT

Cette aide à l'investissement peut prendre trois formes : des subventions d'équipement, des dotations en capital aux entreprises publiques et des prêts à taux bonifiés (FDES, District de la Région Parisienne, Caisse des Dépôts...). Dans ce domaine, comme il est très difficile de connaître la part du capital de ces entreprises financées sur fonds publics (subvention, dotation en capital) et à fortiori d'en calculer un amortissement, on est conduit à utiliser des méthodes se rattachant au second type. Ces méthodes consistent à affecter à la structure actuelle de consommation les subventions ou dotations de l'année ainsi que la différence

entre les intérêts qu'auraient payé ces entreprises "au taux du marché" et les intérêts qu'elles paient effectivement sur leurs emprunts à taux bonifiés (1). On peut aussi justifier cette méthode à partir de la définition du transfert comme différence avec une situation où la puissance publique n'intervient pas ; on peut alors penser que les entreprises publiques, qui sont pratiquement les seules concernées par ces types de transferts, auraient été amenées à majorer leurs tarifs pour assurer les mêmes investissements .

Une telle hypothèse se trouve renforcée par la faiblesse du taux d'autofinancement des entreprises publiques de transport.

2 - LES INVESTISSEMENTS DES COLLECTIVITES PUBLIQUES DANS LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET AERIENNES

- Infrastructures aéroportuaires : dans ce domaine, nous nous appuyerons sur les calculs d'amortissement du capital élaborés par la Commission d'Etude des Coûts d'Infrastructure Aéroportuaire.
- Réseau routier : la méthode de prise en compte de l'investissement revêt ici une importance primordiale étant donné le montant total des masses considérées. Ainsi, nos résultats seront-ils largement tributaires de celle-ci.

Considérer l'investissement routier comme "indivisible" revient à rejeter celui-ci du champ de notre étude.

De plus, nous avons montré que la ventilation de l'investissement de l'année selon la structure actuelle du trafic n'était pas une solution satisfaisante .La troisième série de méthodes comporte la détermination d'un amortissement du capital routier ; plusieurs solutions peuvent être envisagées.

a) - Amortissement financier

Cette méthode conduit à considérer la situation de référence comme celle d'une économie dans laquelle les investissements routiers seraient financés exclusivement par emprunt.

Le coût du service rendu par la route, - pour ce qui est de la couverture des dépenses d'investissement - serait alors égal à la somme pour l'année considérée des annuités de remboursement relatives à l'ensemble des emprunts non encore amortis . Le transfert est alors identifié à ce coût "fictif".

Cependant, dans ce cas, l'hypothèse de non modification des conditions du marché financier semble aléatoire vu les sommes mises en jeu.

Un problème particulier se pose au niveau du financement des investissements réalisés par les Collectivités Locales. En effet, une part importante de ces opérations

(1) - Pour ce qui concerne les prêts à taux bonifié, l'hypothèse d'un transfert équivalent à la différence d'intérêt revient à considérer que leur importance n'aurait sans doute pas été de nature à perturber le marché financier "normal" si les entreprises de transport avaient dû s'y présenter pour les obtenir.

Le taux de référence a été choisi égal à 7 % pour 1967 et 9 % pour les emprunts souscrits entre 1968 et 1973, soit une estimation du taux de rendement moyen des obligations pendant les périodes considérées.

est financée sur emprunt à taux bonifié auprès d'organismes divers (essentiellement la Caisse des Dépôts et Consignations, la C.A.E.C.L., le Crédit Agricole...). Quoiqu'il en soit, ce type de prêt constitue un transfert bénéficiant surtout aux contribuables locaux et moins à l'ensemble des utilisateurs du réseau routier. Faute d'informations précises sur les finances locales, nous ne pourrions en tenir compte dans notre étude.

La présente étude est limitée à l'aspect dépenses des opérations des Collectivités Locales; l'analyse de moyen de leur financement relève d'une étude portant sur la redistribution par les Finances Locales non spécifiques au secteur des transports.

b) - Amortissement économique

Ce type d'amortissement nécessite, pour être calculé, qu'on estime au préalable une valeur de référence d'une année de base et une durée de vie du capital routier. Cette valeur peut être estimée d'après le coût de reconstruction à neuf de ce capital, en tenant compte à l'aide d'un coefficient de réfaction, du progrès général des techniques. Cependant, la notion de durée de vie économique d'une route ne semble pas avoir de sens ; celle-ci dépend en effet de la manière dont le réseau est entretenu, c'est-à-dire non seulement remis à neuf mais aussi adapté aux nouvelles conditions du trafic. Ainsi, une route convenablement entretenue a une durée de vie physique infinie .

Cette difficulté pourrait être évitée en rapportant la valeur du réseau à l'ensemble des trafics futurs actualisés ; le transfert pour l'année considérée serait alors égal à une fraction de la valeur totale du réseau, équivalente à la part du trafic actuel dans le total des trafics futurs actualisés (cf.annexe 1). Pourtant on peut montrer qu'une telle méthode revient à établir une distribution de probabilité sur la durée de vie économique de la route, et à diviser la valeur du capital par l'espérance mathématique de cette durée de vie (voir annexe 1).

La seule conclusion certaine que l'on puisse tirer de cette analyse est que si la route est utilisée suffisamment longtemps, l'amortissement économique des années de référence (1967 et 1973) est certainement inférieur à l'investissement des années considérées.

En effet, en France comme dans la plupart des pays occidentaux, la courbe représentative du trafic routier en fonction du temps a une forme logistique; On peut, de plus considérer que les années 1967 et 1973 sont situées dans la zone où la pente de la courbe ne diminue pas., c'est à dire où le trafic de décélère pas.

De plus, la politique en vigueur en la matière consiste à maintenir sur longue période un niveau de l'investissement permettant de maintenir constante la qualité du service routier. Dans ce cadre, une politique optimale d'investissement vers laquelle on tend, conduit dans la période d'accélération du trafic à une suite croissante d'investissements mesurée en termes réels. Dès lors, si l'on prend comme base du calcul une année suffisamment éloignée dans le passé, pour que le niveau de trafic initial soit négligeable et si l'on suppose que la durée de vie économique des routes est supérieure au laps de temps écoulé depuis lors, on peut montrer que l'amortissement économique est nécessairement inférieur à l'investissement de l'année (voir annexe 2).

c) - La valorisation du capital public par un taux de profit moyen

Cette méthode prend comme référence la généralisation du fonctionnement du secteur privé appliqué au secteur public. Elle consiste à dire que les capitaux publics (infrastructures routières et aéroportuaires mais aussi le capital des entreprises publiques) dégageraient dans la situation de référence un taux de profit égal à celui du secteur privé ; ce profit non réalisé serait alors identifié à l'avantage reçu par la collectivité.

Le capital considéré serait égal au capital comptable inscrit au bilan des entreprises publiques et en ce qui concerne les infrastructures routières et aéroportuaires à la somme des investissements passés.

Cette méthode présente l'avantage d'être uniforme pour l'ensemble du secteur des transports.

En résumé, on pourra présenter les bilans avec l'une des trois méthodes suivantes en ce qui concerne le réseau routier.

- l'investissement de l'année
- l'amortissement financier malgré la fragilité de l'hypothèse de non perturbation du marché financier ;
- l'application d'un taux de profit de référence au capital public.

Pour ne pas multiplier les variantes dans les bilans globaux, nous nous en tiendrons à la seule hypothèse de l'autofinancement pour les subventions et dotations en capital aux entreprises publiques et à la différence des intérêts pour les prêts à taux bonifiés. L'hypothèse d'un taux de profit appliqué au capital routier sera traitée dans une étape ultérieure.

ANNEXE 1

METHODE PAR ACTUALISATION DU TRAFIC FUTUR

Une méthode a priori simple d'évaluation du service rendu par le capital routier pourrait consister à rapporter la valeur du réseau actuel à l'ensemble des trafics actuels et futurs que ce trafic peut être amené à supporter. Outre la difficulté d'évaluer une valeur (de reconstruction) du réseau actuel, cette annexe montre que le choix d'un taux d'actualisation significatif renvoie en fait au problème de la détermination d'une "espérance de durée de vie" du capital routier.

Nous supposerons que le réseau actuel, s'il est bien entretenu, peut continuer à supporter indéfiniment le trafic actuel T . Le trafic total actualisé que le réseau pourra supporter est donc :

$$T_a = \sum_{t=0}^{\infty} \frac{T}{(1+r)^t} = T \times \frac{1+r}{r}$$

r étant le taux d'actualisation

Le service rendu par le capital routier (ou amortissement économique) est alors égal à :

$$A = \frac{VN}{T_a} \times \frac{T}{T_a} = \frac{VN}{\left(\frac{1+r}{r}\right)}$$

si VN est la valeur de reconstruction du capital routier

Par ailleurs, si l'on considère qu'actualiser le trafic de l'année t par le coefficient $1/(1+r)^t$ revient à accorder à ce trafic la probabilité d'existence $1/(1+r)^t$ et donc la probabilité d'avoir cessé avant la date t , $1 - [1/(1+r)^t]$, cela revient à créer une variable aléatoire D "Durée de vie économique du réseau routier", avec :

$$\begin{aligned} \Pr(D = t) &= 1/(1+r)^t - 1/(1+r)^{t+1} \\ &= r/(1+r)^{t+1} \end{aligned}$$

Or, l'espérance mathématique de cette variable aléatoire est :

$E(1) = \frac{1+r}{r}$

Le choix d'un taux d'actualisation significatif renvoie donc directement à l'estimation d'une espérance de vie économique du réseau routier.

De plus, l'estimation d'un amortissement économique par actualisation des trafics futurs revient très exactement à diviser la valeur (de reconstruction) du capital routier par une espérance de durée de vie de ce capital.

ANNEXE 2

L'INVESTISSEMENT ANNUEL COMME MAJORANTD'UN AMORTISSEMENT ECONOMIQUE

Soient K_t la valeur du capital en t

I_t l'investissement annuel en t

D la durée de vie économique du capital (c'est-à-dire la durée pendant laquelle il est susceptible de rendre un service)

ΔT_t l'accroissement du trafic en t

L'hypothèse naturelle selon laquelle l'investissement I_t est fonction croissante (proportionnelle pour simplifier) de l'accroissement ΔT_t s'écrit :

$$I_t = c \Delta T_t \quad c > 0$$

De plus l'amortissement du capital en t s'écrit :

$$A_t = \frac{K_t}{D}$$

Or on a :

$$K_{t_1} = \sum_{t=t_0}^{t_1} I_t = c \sum_{t=t_0}^{t_1} \Delta T_t$$

avec t : période de référence (1967 ou 1973)

t_0 : période où le trafic peut être considéré comme négligeable

Si on fait l'hypothèse d'une croissance logistique du trafic et que l'on suppose que, pour les années de référence, nous nous situons avant le point d'inflexion de cette logistique, la croissance du trafic s'accélère et on a :

$$\Delta T_{t_0} < \Delta T_{t_0+1} < \dots < \Delta T_{t_1}$$

d'où

$$K < (t_1 - t_0) I$$

Soit

$$A < \frac{(t_1 - t_0) I}{D}$$

Si nous supposons que $(t_1 - t_0) < D$, c'est-à-dire qu'en moyenne la durée de vie du réseau est au moins supérieure au laps de temps qui s'est écoulé depuis t_0 , on a :

$$A < I$$

Ce résultat est obtenu sous l'unique hypothèse selon laquelle l'investissement est fonction croissante de l'accroissement du trafic.

C H A P I T R E I I

LES TRANSPORTS INDIVIDUELS

P R E M I E R E P A R T I E

LA FISCALITE LIEE A L'UTILISATION DES VEHICULES PERSONNELS PAR LES MENAGES

EN 1967 ET 1973

La charge fiscale comprend :

- les taxes liées directement à l'usage de l'automobile (vignette, carte grise, permis de conduire) auxquelles nous ajouterons les amendes et contraventions. Ces taxes ne donnent pas lieu à contrepartie et doivent s'ajouter à la consommation des ménages pour obtenir la dépense totale des ménages relative à l'utilisation des véhicules individuels. Ces taxes et redevances seront appelées par la suite "taxes du premier groupe".
- les taxes relatives aux achats de véhicules et à l'entretien de ces véhicules : "deuxième groupe".
- les taxes sur les carburants et lubrifiants : "troisième groupe".

1 - TAXES DU PREMIER GROUPE

En ce qui concerne le premier groupe de taxes, nous précisons en Annexe 1 les hypothèses qui ont été faites pour déterminer la part des ménages dans les montants totaux perçus au titre de ces taxes.

Les résultats obtenus sont les suivants :

Tableau 4

Montants globaux des taxes du premier groupe

10⁶ F

	1967		1973	
	Valeurs	%	Valeurs	%
Vignette	558	57,9	1 221	59,7
Permis de conduire	42	4,4	45	2,2
Cartes grises	192	19,9	529	25,9
dont : . voitures neuves	(70)	(7,3)	(183)	(9,0)
. voitures d'occasion	(116)	(12,0)	(335)	(16,4)
. autres *	(6)	(0,6)	(11)	(0,5)
Amendes et contraventions	171	17,8	249	12,2
T O T A L	963	100,0	2 044	100,0

* Duplicatas, changement de domicile inter-départemental

Sources : Cf. Annexe 1.

2 - TAXES DU DEUXIEME GROUPE

Pour le calcul des taxes relatives aux achats de véhicules et à l'entretien de ces véhicules, nous avons, en général, utilisé des taux moyens de perception effective. Ces taux, calculés à partir de travaux de la Direction de la Prévision, diffèrent légèrement des taux théoriques (cf. Annexe 2).

Nous avons également tenu compte des rémanences, c'est-à-dire des taxes perçues au niveau de la consommation intermédiaire, non déductibles (butoir, taxes non déductibles) et que l'on suppose répercutées dans le prix.

Les taxes relatives aux achats de véhicules, pièces, accessoires et pneumatiques étaient formées, en 1967, de la T.V.A. et de la taxe locale, en 1973 de la T.V.A. Il faut noter de plus que :

- en ce qui concerne les achats de voitures d'occasion, les taxes (taxe locale en 1967, T.V.A. en 1973) ne portent que sur la marge des garagistes revendeurs.
- les garagistes réparateurs étaient passibles de la T.P.S. en 1967, mais pouvaient déduire de la base imposable le coût des pièces de rechange.

Les résultats sont résumés dans le tableau suivant, le détail des taxes et des taux se trouvant en Annexe 2.

Tableau 5
Montants globaux des taxes du deuxième groupe

	1967		1973	
	Valeurs	%	Valeurs	%
T.V.A., taxe locales et rémanences sur achats de :				
. Automobiles neuves	1 778	52,5	4 891	60,4
. Automobiles d'occasion	100	3,0	143	1,8
. Cycles, pièces et accessoires	56	1,6	118	1,5
. Motocycles, pièces et accessoires	88	2,6	172	2,1
. Pneumatiques	126	3,7	290	3,6
. Caravanes	41	1,1	93	1,1
T.P.S. et taxe locale (1967) ou T.V.A. (1973) sur les réparations	1 198	35,5	2 393	29,5
T O T A L	3 387	100,0	8 100	100,0

10⁶ F

Sources : Cf. Annexe 2.

3 - TAXES DU TROISIEME GROUPE

En ce qui concerne les carburants et lubrifiants, la différence essentielle de législation entre 1967 et 1973 vient de l'instauration ou 1er Janvier 1968 du nouveau régime de T.V.A. Antérieurement, la T.V.A. sur les produits pétroliers était perçue au taux de 10 % sur la base d'une valeur forfaitaire proche du prix de reprise en raffinerie ; désormais la T.V.A. est acquittée sur la base du prix réel de vente au taux de 17,6 % du prix hors taxe. L'Annexe 3 précise le détail des taux de taxation en vigueur, les résultats pouvant être résumés comme suit :

Tableau 6
Montants globaux des taxes du troisième groupe

10⁶ F

	1967		1973	
	Valeurs	%	Valeurs	%
T.V.A. : . essence auto	41		328	
. supercarburant	68		1 593	
. essence motocycles	6		80	
. diesel	1		34	
<u>Total</u>	<u>116</u>	2,2	<u>2 035</u>	21,0
T.I. : . essence auto	1 578		1 204	
. supercarburant	2 731		5 683	
. essence motocycles	217		293	
. diesel	34		110	
<u>Total</u>	<u>4 560</u>	88,4	<u>7 290</u>	75,3
F.S.H. : . essence auto	75		34	
. supercarburant	122		155	
. essence motocycles	10		8	
. diesel	2		-	
<u>Total</u>	<u>209</u>	4,0	<u>197</u>	2,0
T.V.A. : lubrifiants	8		34	
T.I. : lubrifiants	74		63	
<u>Total</u>	<u>82</u>	1,6	<u>97</u>	1,0
Rémanences	194	3,8	71	0,7
T O T A L	5 161	100,0	9 690	100,0

Sources : Cf. Annexe 3.

On peut rapprocher le total de la fiscalité automobile de la consommation des ménages relative aux véhicules personnels pour les années 1967 et 1973.

- Fiscalité : il s'agit des masses présentées ci-dessus, déduction faite de ce qui est relatif aux cycles et motocycles.

Tableau 7

Montants globaux de la fiscalité et de la parafiscalité sur l'automobile

10⁶ F

	1967		1973	
	Valeurs	%	Valeurs	%
. Taxes du premier groupe	963	10,5	2 044	10,7
. Taxes du deuxième groupe	3 243	35,5	7 810	40,7
. Taxes sur carburants et lubrifiants	4 928	54,0	9 309	48,6
T O T A L	9 134	100,0	19 163	100,0

- Consommation des ménages :

Elle comprend les postes de consommation figurant dans le tableau ci-après. Il faut remarquer que nous avons exclu provisoirement, à la fois de la fiscalité et de la consommation, les postes "location de garage" et "péages".

Il semble en effet très difficile d'estimer la masse fiscale relative aux locations de garages (1). En ce qui concerne les péages, on peut considérer les péages, en particulier autoroutiers, comme la contrepartie monétaire d'un service spécifique. A l'inverse, la comparaison avec les autres types de routes, sans péage, conduit à considérer le péage comme une taxe, non liée à un service spécifique et donc assimilable aux taxes dites du premier groupe.

Quoiqu'il en soit, la multiplication des péages autoroutiers et des stationnements payants nous obligera à ne pas négliger ces deux postes.

(1) - Le prix de la location du garage peut d'ailleurs être inclu dans le loyer payé pour l'habitation du ménage.

Tableau 8
Consommation et dépenses des ménages

10⁶ F

	1967		1973	
	Valeurs	%	Valeurs	%
. Achats de voitures neuves	8 173	27,5	19 255	31,4
. Marges des garagistes et taxes sur achats de voitures d'occasions	473	1,6	953	1,6
. Caravanes	193	0,7	527	0,9
. Carburants	6 260	21,1	13 051	21,4
. Lubrifiants	349	1,2	707	1,2
. Pneumatiques	650	2,2	1 609	2,6
. Réparations *	7 088	23,9	13 596	22,3
1 - Consommation nette	23 186	78,2	49 698	81,4
2 - Achats de voitures d'occasion **	5 514	18,6	9 343	15,3
3 = 1+2 - Consommation brute	28 700	96,8	59 041	96,7
4 - Taxes du premier groupe	963	3,2	2 044	3,3
5 = 3+4 - DEPENSE TOTALE	29 663	100,0	61 085	100,0
* Hors marge sur voiture d'occasion				
** Hors marge et hors taxe				

On peut former les rapports suivants :

Tableau 9

	1967	1973
<u>Taxes et redevances</u> Dépense nette *	37,8 %	37,0 %
<u>Taxes et redevances</u> Dépense totale	30,8 %	31,4 %
* Consommation nette + taxes du premier groupe		

Il y a donc eu une quasi-stabilité de la pression fiscale globale relative à l'automobile entre 1967 et 1973. Les taux de taxation des différents postes de consommation ont cependant évolué de façon différente comme l'indique le tableau ci-dessous :

Tableau 10

Taux moyen des taxations *

	1967	1973
Achats de voitures neuves	21,7 %	25,4 %
Carburants automobiles	77,4 %	71,1 %**
Réparations	16,9 %	17,5 %
* Taux moyen de perception effective, rémanences comprises ; il s'agit d'un taux "en-dedans", c'est-à-dire s'appliquant aux prix T.T.C.		
** Taux moyen pour l'année 1973.		

Il faut cependant remarquer que les effets de la hausse du prix du pétrole, qui induit une baisse du taux de taxation du fait de la plus grande stabilité de la taxe intérieure sur les carburants, ne se font que très peu sentir dans les chiffres ci-dessus qui constituent une moyenne pour l'année 1973 (1).

(1) - Les hausses du prix du pétrole sont intervenues le 27 Octobre 1973 à la suite des décisions du Koweït et surtout le 11 Janvier 1974 suite aux décisions de Téhéran.

En ce qui concerne les réparations automobiles, le taux moyen de taxation a très légèrement augmenté ; en fait, l'augmentation due à la suppression du régime de la T.P.S. et de la taxe locale en 1968 et à la généralisation de la T.V.A., a été atténuée par la diminution au 1er Janvier 1973 du taux normal de la T.V.A. qui est passé de 23 % du prix hors taxe à 20 %.

Parrallèlement, on peut remarquer que la part des taxes du premier groupe dans la dépense automobile totale des ménages est restée à peu près constante (3,1 %).

Tableau 11

Récapitulation de la fiscalité sur les véhicules personnels

10⁶ F

	1967		1973	
	Valeurs	%	Valeurs	%
<u>Premier groupe :</u>				
. Vignette	558	5,9	1 221	6,2
. Permis de conduire	42	0,4	45	0,2
. Cartes grises	192	2,0	529	2,7
. Amendes et contraventions	171	1,8	249	1,3
Total	963	10,1	2 044	10,4
<u>Deuxième groupe :</u>				
Taxes et rémanences sur :				
. Achats d'automobiles neuves	1 778	18,7	4 891	24,6
. " d'automobiles d'occasion	100	1,1	143	0,7
. " de cycles, pièces et accessoires ...	56	0,6	118	0,6
. " de motocycles, pièces et accessoires	88	0,9	172	0,9
. " de pneumatiques	126	1,3	290	1,5
. " de caravanes	41	0,4	93	0,5
Taxes et rémanences sur réparations	1 198	12,6	2 393	12,0
Total	3 387	35,6	8 100	40,8
<u>Troisième groupe :</u>				
. T.V.A. sur les carburants	116	1,2	2 035	10,2
. T.I. sur les carburants	4 560	48,0	7 290	36,7
. Fonds de soutien aux hydrocarbures	209	2,2	197	1,0
. Taxes sur les lubrifiants	82	0,9	97	0,5
. Rémanences	194	2,0	71	0,4
Total	5 151	54,3	9 690	48,8
T O T A L G E N E R A L	9 501	100,0	19 834	100,0

DEUXIEME PARTIE

REPARTITION DE LA CONSOMMATION ET DE LA FISCALITE PAR CATEGORIE DE MENAGES

Nous nous proposons, dans cette deuxième partie, de répartir les consommations et les masses fiscales dégagées ci-dessus, par catégorie de ménages. Pour ce faire, nous avons utilisé essentiellement les résultats de l'Enquête Transport de l'INSEE de 1967. Ces résultats ont été complétés par certaines statistiques de l'INSEE et de la Chambre Syndicale des Constructeurs Automobiles. Un calcul similaire sera effectué ultérieurement pour l'année 1973 lorsque les résultats de l'Enquête Transport de 1973 seront disponibles.

Nous privilégierons ici deux critères de répartition des ménages (voir Annexe 4) :

- La catégorie socio-professionnelle du chef de ménage : ce critère est en effet un indicateur du type d'activité professionnelle exercé par le chef de ménage et du niveau de revenu du ménage. Le critère "niveau de revenu du ménage" est, de plus, difficilement utilisable du fait de la grande hétérogénéité des répartitions des classes de revenus et des définitions du revenu dans les différentes études et enquêtes.
- Le type de commune du domicile du ménage sera également utilisé car l'environnement (rural, urbain, parisien, etc...) conditionne d'une double façon le choix d'un mode de transport. D'une part, le type de commune est un indicateur de la disponibilité ou de la non-disponibilité de certains modes de transports collectifs (1), d'autre part et d'une façon plus générale, l'appartenance à un certain type de commune détermine un certain type de mode de vie qui influe sur le choix d'un mode de transport.

En ce qui concerne les taxes du premier groupe, l'Annexe 5 précise les hypothèses faites pour leur ventilation.

(1) - De ce point de vue, le critère "taille de commune" sera plus particulièrement intéressant pour l'étude des transports collectifs.

2.1 - CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE

Le taux de motorisation et la dépense liée à l'automobile sont fortement différenciés selon les C.S.C. On peut distinguer grossièrement trois groupes de ménages :

- Les industriels-gros commerçants et les professions libérales forment les catégories de ménages utilisant le plus l'automobile. La profession et le niveau élevé de revenu font de ces ménages les utilisateurs privilégiés de l'automobile. Notons qu'ils achètent essentiellement des voitures neuves, ce qui, comme on va le voir, influe sur leur taux de taxation moyen.
- Les cadres supérieurs, les cadres moyens et les artisans et petits commerçants forment une catégorie intermédiaire. Il faut remarquer que les cadres supérieurs, dont le niveau de revenu est comparable à celui des deux catégories précédentes, ont une utilisation modérée de l'automobile, relativement à ce niveau de revenu.
- Les autres catégories (agriculteurs, employés, ouvriers et inactifs) sont les moins motorisés. Par ailleurs, ils ont une préférence relativement marquée pour le marché de la voiture d'occasion. On peut voir sur le graphique suivant que le rapport des achats d'automobiles neuves aux achats d'occasion selon les C.S.C. est fortement corréolé avec le niveau de revenu et la motorisation du ménage ; les ménages les moins fortunés - exception faite des inactifs - tendent à acheter des voitures d'occasion et inversement pour les ménages les plus favorisés.

Du point de vue de la pression fiscale, cela entraîne une progressivité certaine du taux moyen de taxation des achats de voitures (1) (neuves et occasions). Si l'on excepte les catégories et inactifs, on constate que le taux de taxation moyen augmente avec le niveau des catégories socio-professionnelles dans la hiérarchie sociale.

Tableau 12

	Taux moyen de taxation des achats de voitures *
. Exploitants agricoles	12,7 %
. Salariés agricoles	10,9 %
. Industriels et gros commerçants	16,9 %
. Artisans, pêcheurs, petits commerçants	13,9 %
. Professions libérales	17,1 %
. Autres indépendants	12,8 %
. Cadres supérieurs	16,1 %
. Cadres moyens	13,8 %
. Employés	12,4 %
. Ouvriers qualifiés, spécialisés et marins	11,0 %
. Manoeuvres et gens de maisons	8,6 %
. Retraités	13,6 %
. Autres inactifs	13,7 %

* Taux "en-dedans"

(1) - Taux égal au rapport :

$$\frac{\text{Taxes sur achats de voitures neuves} + \text{Taxes sur achats de voitures d'occasion}}{\text{Montants des achats de voitures neuves et d'occasion}}$$

TAUX DE MOTORISATION ET DEPENSES D'AUTOMOBILE PAR C.S.P. - 1967 -

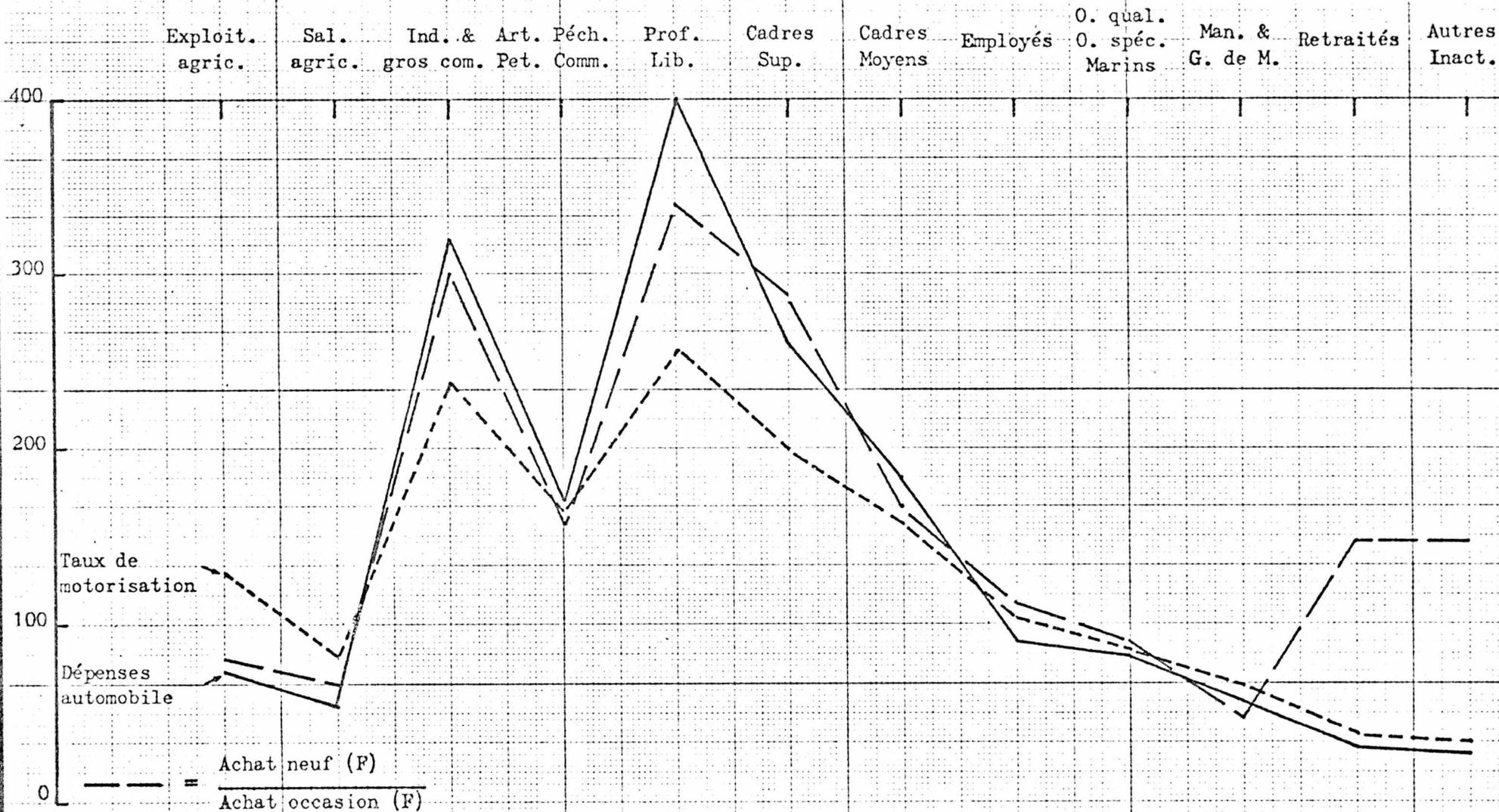


Tableau 13

Consommation liée aux véhicules personnels selon la S.C.S.

Montant moyen par ménage en 1967

	Nombre de ménages (millier)	Achats d'automobiles			Autres achats de véhicules *	Carburant	Lubrifiant	Réparations Entretien Pneus Pièces Accessoires	Francs
		Neuf	Occasion	Total					T O T A L
Exploitants agricoles	1 266	361	300	661	72	415	21	391	1 560
Salariés agricoles	304	230	309	539	76	299	16	319	1 249
Industriels, gros commerçants	214	2 084	673	2 757	61	1 383	75	2 159	6 435
Artisans, pêcheurs, petits commerçants.	1 067	967	611	1 579	64	729	39	813	3 224
Professions libérales	116	2 259	672	2 931	52	1 724	95	2 940	7 742
Autres indépendants	54	537	481	1 018	37	389	19	444	1 907
Cadres supérieurs	683	1 654	641	2 295	56	1 092	60	1 318	4 821
Cadres moyens	1 744	989	644	1 633	63	784	42	1 018	3 540
Employés	1 456	494	440	934	71	412	22	396	1 835
Ouvriers qualifiés, spécialisés, marins	3 376	393	454	847	62	346	18	456	1 729
Manoeuvres, gens de maison	829	198	396	594	63	239	12	323	1 231
Retraités	3 296	171	115	286	24	130	7	167	614
Autres inactifs	1 384	182	124	306	25	120	6	152	609
ENSEMBLE DES MENAGES	15 789	518	379	897	52	417	22	514	1 902

* Cycles, motocycles, caravanes.

Tableau 14

Dépenses et taxes liées aux véhicules personnels selon la C.S.C.

Montant moyen par ménage en 1967

Francs

	Nombre de ménages (millier)	Consommation liée aux véhicules personnels F/ménage	Taxes du premier groupe	Dépense totale	Taxes du deuxième groupe	Taxes sur carburant et lubrifiant	Total des taxes	Taux de taxation globale
		1	2	3 = 1+2	4	5	6 = 2+4+5	7 = 6 / 3
Exploitants agricoles	1 266	1 560	62	1 622	164	325	551	34,0 %
Salariés agricoles	304	1 249	43	1 292	128	234	405	31,3 %
Industriels, gros commerçants	214	6 435	187	6 622	836	1 089	2 112	31,9 %
Artisans, pêcheurs, petits commerçants ..	1 067	3 224	104	3 328	366	572	1 042	31,3 %
Professions libérales	116	7 742	198	7 940	1 000	1 353	2 551	32,1 %
Autres indépendants	54	1 907	56	1 963	204	278	538	27,4 %
Cadres supérieurs	683	4 827	158	4 985	596	855	1 609	32,3 %
Cadres moyens	1 744	3 540	112	3 652	405	612	1 129	30,9 %
Employés	1 456	1 835	63	1 898	196	321	580	30,6 %
Ouvriers qualifiés, spécialisés, marins .	3 376	1 729	53	1 782	182	270	505	28,3 %
Manoeuvres, gens de maison	829	1 231	39	1 270	119	188	346	27,2 %
Retraités	3 296	614	19	633	72	102	193	30,5 %
Autres inactifs	1 384	609	18	627	72	95	185	29,5 %
ENSEMBLE DES MENAGES	15 789	1 902	61	1 963	215	326	608	30,7 %

L'existence d'un marché des voitures d'occasion dont la vente est peu ou pas taxée, introduit donc, dans les taxes sur les achats de voitures un élément de progressivité, progressivité qui peut être considérée comme très faible au niveau de l'ensemble de la fiscalité indirecte. Elle est ici rendue possible par l'existence d'un bien-substitut aux voitures neuves, à savoir les voitures d'occasion. Cette progressivité est vraisemblablement accentuée pour 1973 par la majoration du taux de T.V.A. sur les achats de voitures neuves et par le développement du marché de l'occasion inter-ménages.

Si l'on s'intéresse au rapport de l'ensemble des taxes touchant l'automobile à la dépense automobile globale, on constate que ce rapport est assez nettement différencié entre les catégories socio-professionnelles, variant de 27 % à 34 % (cf. tableau 14). Il marque d'autre part une certaine progressivité, tant pour les salariés (manoeuvres 27,2 %, cadres supérieurs 32,3 %), que les indépendants (artisans, pêcheurs, petits commerçants 31,3 %, professions libérales 32,1 %) ou les agriculteurs (salariés 31,3 %, exploitants 34,0 %). Les deux éléments les plus importants influant sur ce taux de taxation global sont, d'une part le rapport des achats neufs aux achats d'occasion, d'autre part l'importance de la consommation de carburant dans la dépense totale relative à l'automobile.

Pour juger de l'effet de transfert de ces taux de taxation, il faut évidemment rapprocher les masses fiscales dégagées ci-dessus des dépenses des collectivités publiques relatives au réseau routier, ce qui fera l'objet de la quatrième partie de cette note.

2.2 - TYPE DE COMMUNE DU DOMICILE DU MENAGE

L'influence de la commune de domicile sur la motorisation et la dépense relative aux transports individuels est beaucoup moins nette que celle de la catégorie socio-professionnelle. On peut toutefois remarquer les éléments suivants.

La motorisation des ménages croît avec la taille de la commune pour les communes rurales et les unités urbaines de moins de 200 000 habitants. Elle décroît pour les unités urbaines les plus grandes. Il en est de même pour la dépense des ménages relative aux transports individuels, sauf pour les unités urbaines de 50 000 à 100 000 habitants. A l'intérieur de l'agglomération parisienne, la ville de Paris a une faible motorisation moyenne et une dépense moyenne par ménage relativement faible, à l'opposé de la banlieue parisienne où ces deux grandeurs prennent des valeurs importantes. On peut donc dire d'une manière générale, si l'on excepte le "palier" des villes de 50 000 à 100 000 habitants, que la motorisation va en croissant avec le taux d'urbanisation, mais que cette croissance est interrompue pour la ville de Paris et les villes de province les plus importantes, où vraisemblablement l'existence de transports collectifs influe à la baisse sur le taux d'utilisation de l'automobile.

En ce qui concerne la pression fiscale sur l'achat de voitures, nous pouvons, comme précédemment, calculer un taux moyen de taxation qui est fonction de la part des achats neufs dans l'ensemble des achats. Cette part croît avec le degré d'urbanisation, atteignant son maximum pour la ville de Paris ; elle décroît cependant pour les unités urbaines de plus de 200 000 habitants.

Tableau 15

	Taux moyen de taxation des achats de voitures
- Communes rurales	12,0 %
- Unités urbaines :	
. de moins de 10 000 habitants	13,0 %
. de 10 000 à 50 000 habitants ..	13,4 %
. de 50 000 à 100 000 habitants ..	13,3 %
. de 100 000 à 200 000 habitants ..	13,8 %
. de plus de 200 000 habitants	12,9 %
- Agglomération parisienne :	
. Ville de Paris	14,8 %
. Banlieue parisienne	14,4 %

En ce qui concerne le taux moyen de taxation (cf. tableau 17), on constate une pression fiscale relativement homogène selon les catégories de commune, oscillant entre 29,5 % et 31,5 %.

D'une manière générale, on peut affirmer que s'il existe des différences entre les catégories de commune pour l'utilisation de l'automobile, ces différences sont relativement marginales comparativement aux écarts constatés selon les catégories socio-professionnelles. D'ailleurs, l'utilisation de l'automobile à l'intérieur de chaque catégorie de commune est largement fonction de la structure socio-professionnelle composant cette catégorie. A l'inverse, le critère de la catégorie de commune apparaît plus fondamental lorsqu'on s'intéressera aux dépenses des collectivités publiques pour les divers types de réseau routier (en particulier urbain et non-urbain), et évidemment pour l'étude des transferts liés aux transports collectifs.

TAUX DE MOTORISATION ET DEPENSES D'AUTOMOBILE SELON LA CATEGORIE DE COMMUNE - 1967 -

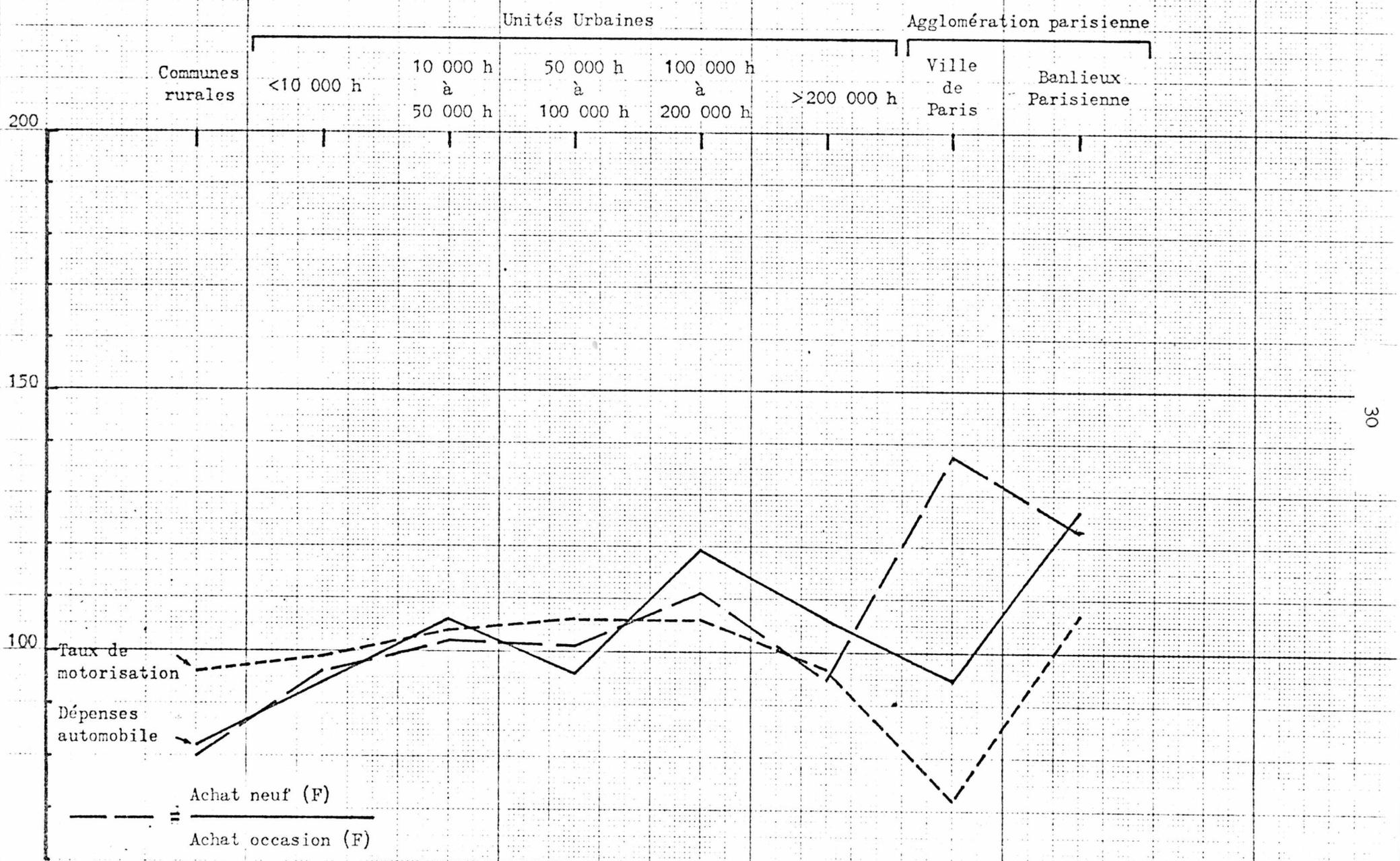


Tableau 16

Consommation liée aux véhicules personnels selon le type de commune en 1967

Montant moyen par ménage

	Nombre de ménages (millier)	Achats d'automobiles			Autres achats de véhicules	Carburant	Lubrifiant	Réparations Entretien Pneus Pièces Accessoires	T O T A L
		Neuf	Occasion	Total					
- Communes rurales	4 522	360	338	698	50	369	19	387	1 523
- Unités urbaines :									
. de moins de 10 000 habitants ...	1 556	447	346	793	52	380	20	453	1 698
. de 10 000 à 50 000 habitants..	1 855	568	404	972	51	444	24	534	2 025
. de 50 000 à 100 000 habitants..	986	481	353	834	52	416	22	494	1 818
. de 100 000 à 200 000 habitants..	1 283	656	429	1 086	61	455	24	683	2 309
. de plus de 200 000 habitants ...	2 629	501	400	901	60	423	22	633	2 039
- Agglomération Parisienne :									
. Ville de Paris	935	620	326	946	46	370	19	434	1 815
. Banlieue parisienne	2 023	784	453	1 237	46	521	28	609	2 441
ENSEMBLE DES MENAGES	15 789	518	379	897	52	417	22	514	1 902

Tableau 17

Dépenses et taxes liées aux véhicules personnels selon le type de commune en 1967

Montant moyen par ménage

	Nombre de ménages (millier)	Consommation liée aux véhicules personnels F/ménage	Taxes du premier groupe	Dépense totale	Taxes du deuxième groupe	Taxes sur carburant et lubrifiant	Total des taxes	Taux de taxation globale
		1	2	3 = 1+2	4	5	6 = 2+4+5	7 = 6 / 3
- Communes rurales	4 522	1 523	49	1 572	158	290	497	31,6 %
- Unités urbaines :								
. de moins de 10 000 habitants	1 556	1 698	51	1 749	188	297	536	30,6 %
. de 10 000 à 50 000 habitants ..	1 855	2 025	64	2 089	229	346	639	30,6 %
. de 50 000 à 100 000 habitants ..	986	1 818	63	1 881	203	325	591	31,4 %
. de 100 000 à 200 000 habitants ..	1 283	2 309	74	2 383	275	356	705	29,6 %
. de plus de 200 000 habitants	2 629	2 039	66	2 105	232	330	628	29,8 %
- Agglomération parisienne :								
. Ville de Paris	935	1 815	57	1 872	222	287	566	30,2 %
. Banlieue parisienne	2 023	2 441	80	2 521	287	405	772	30,6 %
ENSEMBLE DES MENAGES	15 789	1 902	61	1 963	215	326	602	30,7 %

T R O I S I E M E P A R T I E

LES DEPENSES DES COLLECTIVITES PUBLIQUES POUR LA ROUTE

en 1967 et 1973

I - CALCUL DES COÛTS DE FONCTIONNEMENT, D'ENTRETIEN ET DE POLICE IMPUTABLES AUX MÉNAGES

Nous étudierons successivement les dépenses de fonctionnement et d'entretien, puis les dépenses de police.

1/ - Dépenses de fonctionnement et d'entretien

Ces dépenses intègrent les dépenses de gros entretien qui ont été exclus des calculs concernant l'investissement.

Le but du calcul consiste à répartir les différents coûts de fonctionnement et d'entretien entre les routes de rase campagne et la voirie urbaine, puis à déterminer à l'intérieur de ces catégories la part imputable aux ménages. La distinction entre rase campagne et voirie urbaine apparaît comme nécessaire pour trois raisons fondamentales ; d'une part un certain nombre de coûts -que nous appellerons ci-dessous " coûts spécifiques de la Rase Campagne" - peuvent être imputés exclusivement aux routes de rase campagne; d'autre part, l'imputation des coûts aux Poids-lourds et aux véhicules légers ,se fera différemment selon la nature du réseau considéré.

Enfin, les différentes catégories de ménages n'utilisent pas dans la même proportion le réseau rase campagne et la voirie urbaine.

Dans les calculs qui suivent ,nous commencerons par calculer la part imputable aux ménages dans les "coûts spécifiques" du réseau rase campagne. Nous répartirons ensuite les autres coûts entre les deux types de voirie.

A/ - Coûts spécifiques du réseau rase campagne

Nous nous inspirerons dans ce paragraphe des études faites au Ministère de l'Équipement dans le cadre de la Commission d'Étude des Coûts d'Infrastructure.

Les coûts spécifiques considérés peuvent être répartis en trois catégories appelées D 1, D 2, et D 3; la catégorie D 1 correspond à diverses dépenses d'entretien (1); la catégorie D 2 correspond à l'entretien superficiel de la voirie ; enfin la catégorie D 3 reprend les coûts d'entretien structurel (gros entretien, renforcements coordonnés).

(1) - Principalement : viabilité hivernale et signalisation

Pour ces différentes dépenses, il est possible de déterminer une part marginalisable au prorata de diverses unités (tableau 1)

Tableau n° 1 - Taux et unités de marginalisation selon le type de dépenses

Type de dépense	Taux de marginalisation	Unités de marginalisation
D 1	54 %	véhicules-kilomètres
D 2	35 %	essieux-13 tonnes-kilomètres
D 3	70 %	essieux équivalent - 13 tonnes - kilomètres

En ce qui concerne les dépenses de type structurel (D 3), les essais AASHO ont montré qu'elles étaient proportionnelles à la puissance 4^{ème} du trafic mesuré en essieu de 13 tonnes.

Les taux de marginalisation sont ceux adoptés par le SETRA. Ils diffèrent de ceux établis par la Commission des Communautés Européennes (1)

Les dépenses sur les routes nationales et les chemins départementaux en rase campagne en 1967 et 1973, pour les trois catégories de coûts, ont été les suivantes :

Tableau n° 2 - Dépenses sur routes nationales et départementales en rase campagne.

10 6 F

Type de dépense	Routes Nationales		Chemins départementaux	
	1967	1973	1967	1973
D 1	39	85	57	94
D 2	250	250	290	478
D 3	148	765	420	692
TOTAL	437	1 100	767	1 264

(source : Direction des Routes et de la Circulation routière)

(1) - Les taux de marginalisation de la Commission des Communautés Européennes sont successivement : 50 %, 60 % et 75 %

En appliquant les taux de marginalisation du SETRA, nous obtenons les parts marginalisables de ces différentes dépenses.

Tableau n° 3 - Part marginalisable dans les coûts spécifiques de la rase campagne

10⁶ F

Type de dépense	Routes Nationales		Chemins départementaux	
	1967	1973	1967	1973
D 1	21	46	31	51
D 2	88	88	102	167
D 3	104	536	294	484
TOTAL	213	670	427	702

En tenant compte de la part des voitures légères puis de la part des ménages, dans le trafic total sur routes nationales et sur chemins départementaux, mesurée selon les diverses unités de marginalisation envisagée, nous pouvons calculer le pourcentage des dépenses marginalisables imputables aux ménages.

Les statistiques de trafic utilisées ont été celles établies en 1970 par le SETRA; elles concernent la circulation hors agglomération de plus de 5 000 habitants. On a considéré comme précédemment que les ménages représentaient 70 % du trafic des véhicules légers.

Tableau n° 4 - Pourcentage des dépenses marginalisables, imputables aux ménages en rase campagne

Type de dépense	Routes nationales	Chemins départementaux
D 1	59 %	64 %
D 2	24 %	36 %
D 3	- négligeable	- négligeable

Nous en déduisons les coûts marginaux relatifs aux ménages :

Tableau n° 5 - Coûts marginaux imputables aux ménages dans les coûts spécifiques rase campagne

10 6 F

Type de dépense	Routes Nationales		Chemins départementaux	
	1967	1973	1967	1973
D 1	12	27	20	33
D 2	21	21	37	60
D 3	négligeable	négligeable	négligeable	négligeable
TOTAL imputable aux ménages	33	48	57	93
TOTAL des dépenses marginalisables	213	670	427	702

La faiblesse de la part imputable aux ménages dans les dépenses marginalisables tient évidemment à l'importance des dépenses de type structurelles (D 3) totalement imputables aux véhicules lourds.

Les autres dépenses, correspondant à des coûts fixes, seront imputées aux ménages au prorata de leur importance dans le trafic, soit 59 % sur les routes nationales et 64 % sur les chemins départementaux.

Tableau n° 6 - Coûts fixes en rase campagne

10 6 F

	Routes Nationales		Chemins départementaux	
	1967	1973	1967	1973
coûts fixes totaux	224	430	340	562
Coûts fixes imputables aux ménages	132	254	218	360

La part imputable aux ménages dans les coûts spécifiques de la voirie de rase campagne est donc :

Tableau n° 7 - Total des dépenses imputables aux ménages

10 6 F

	Routes Nationales		Chemins départementaux		Total Rase campagne	
	1967	1973	1967	1973	1967	1973
Coûts marginaux	33	48	57	93	90	141
Coûts fixes	132	254	218	360	350	614
TOTAL	165	302	275	453	440	755

B/ - Autres coûts

Les autres coûts de fonctionnement et d'entretien relatifs aux ménages ont été répartis entre routes de rase campagne et voirie urbaine au prorata du trafic sur les deux types de réseau, soit 70 % pour la rase campagne et 30 % pour la voirie urbaine (1).

On a ensuite calculé la part des voitures légères proportionnellement à leur trafic sur les deux types de réseau; la part des ménages peut alors être évaluée à 70 % des dépenses imputables aux voitures légères, soit 61 % et 67 % des dépenses totales considérées.

En ce qui concerne les charges de passages à niveau en 1967 - et jusqu'en 1970 - l'Etat couvrait, à concurrence de 50 %, les dépenses de gardiennage des passages à niveau sur les routes nationales. La dépense budgétaire se montait en 1967 à 20 millions de francs. Toutefois, pour rendre la comparaison homogène avec 1973, date à laquelle - depuis 1970 - l'Etat assure la charge des dépenses relatives aux passages à niveaux, quels que soient la nature de la dépense et le type de route traversée, il convient d'imputer au réseau routier, en 1967, environ 250 millions de francs représentant la moitié des dépenses de passages à niveaux (2). Nous retenons 170 millions de francs, soit 68 % de 250 millions au titre des dépenses de fonctionnement et d'entretien. Ces dépenses ont été affectées en totalité au réseau de rase campagne.

La synthèse de ces différents calculs apparaît dans le tableau suivant.

(1) - Estimation de la Direction des Routes et de la Circulation Routière

(2) - Nous déduisons donc, lors de l'étude de la S.N.C.F. 230 millions de francs de la subvention d'équilibre destinés à la S.N.C.F. en 1967.

Tableau n° 8 - Dépenses de fonctionnement et d'entretien (Etat et Collectivités locales) selon la nature du réseau

10 6 F

TYPE DE DEPENSES	1 9 6 7			1 9 7 3		
	Routes de rase campagne	Voirie urbaine	TOTAL	Routes de rase campagne	Voirie urbaine	TOTAL
<u>Dépenses totales</u> de fonctionnement et d'entretien (passages à niveaux non compris) (1)			4 097			7 283
dont - Etat			1 326			2 763
- Départements			1 162			2 178
- Communes			1 609			2 342
<u>Dépenses d'entretien spécifique rase campagne</u> (2)	1 204	-	1 204	2 364	-	2 364
dont - part des ménages(3)	440	-	440	755	-	755
<u>Autres dépenses de fonctionnement</u> (4) (4 = 1 - 2)	2 025	868	2 893	3 443	1 476	4 919
dont - part des ménages(5)	1 235	582	1 817	2 100	989	3 089
<u>Entretien Passages à niveaux</u> (6)	170	-	170	218	-	218
dont - part des ménages(7)	104	-	104	133	-	133
<u>Total des dépenses imputables aux ménages</u> (8) (8 = 3 + 5 + 7)	1 779	582	2 361	2 988	989	3 977

(Source : Comptes de Transport de la Nation ; Direction des Routes et de la Circulation Routière; Ministère de l'Intérieur)

*Y compris les dépenses de gros entretien et de renforcements coordonnés

2/ - Dépenses de police

En 1967 et 1973, les dépenses de police se décomposaient comme suit :

Tableau n° 9 - Dépenses de police en 1967 et 1973

10 6 F

	1967	1973
Gendarmerie	340	496
Police d'Etat	523	838
. dont - Police urbaine	257	375
- C.R.S.	118	172
- Agglomération parisienne	148	291
Police municipale	2	4
TOTAL	865	1 338

Les chiffres de 1973 sont calculés directement à partir des données du 12ème rapport de la Commission des Comptes de Transport.(1)

Pour 1967, on a rétopolé les dépenses de police concernant l'agglomération parisienne à partir de diverses estimations ; on a alors appliqué aux autres masses la structure des dépenses, données par la Commission des Comptes de Transport.

On a ensuite affecté à la voirie de rase campagne les dépenses de gendarmerie et de C.R.S. ; la police urbaine, les dépenses pour l'agglomération parisienne et la police municipale étant affectées à la voirie urbaine . D'où les résultats suivants :

Tableau n° 10 - Répartition des dépenses de police selon la nature du réseau

10 6 F

	1967	1973
Dépenses en rase campagne	458	668
Dépense en agglomération	407	670
TOTAL	865	1 338

(1) - Ces données se fondent sur deux études RCB du Ministère des Armées et du Ministère de l'Intérieur qui donnent une évaluation des dépenses affectables à la circulation pour l'année 1973

En ce qui concerne les dépenses en rase campagne, les calculs de la Commission d'Etude des Coûts d'Infrastructure ont montré que la part marginalisable représentait 70 % de ces dépenses.

Tableau n° 11 - Coûts marginaux et Coûts fixes de police en rase campagne

10⁶ F

	1967	1973
Coûts marginaux	321	468
Coûts fixes	137	200
Total des dépenses de police en rase campagne	458	668

La part marginalisable - relative à la rase campagne sera répartie entre voitures légères et poids lourds en utilisant des coefficients d'équivalence; cette méthode a été préconisée par les experts de la C.E.E. et adoptée par la Commission d'Etude des Coûts d'Infrastructure ; elle consiste à poser que " chaque véhicule est responsable des dépenses marginalisables de police en proportion des encombrements qu'il crée sur la route".

On est ainsi conduit à définir les coefficients d'équivalence suivants :

Tableau n° 12 - Coefficient et équivalence d'encombrement

TYPE DE VEHICULE	COEFFICIENT D'EQUIVALENCE
. Voitures légères	1
. Poids lourds de charge utile	
-inférieur à 5 tonnes	2
-de 5 à 10 tonnes	3
-supérieur à 10 tonnes	4

Les véhicules légers représentent environ deux tiers du trafic en rase campagne pondéré par les coefficients d'encombrement ,soit donc 47 % pour les ménages (47% = 67 % x 70 %).

Nous en déduisons la part de dépenses marginalisables imputables aux ménages. Les coûts fixes en rase campagne ainsi que les dépenses de police en agglomérations seront imputées aux différentes catégories de véhicules proportionnellement à leurs trafics respectifs, soit pour les ménages 61 % en rase campagne et 67 % en voirie urbaine.

Les résultats de ces calculs sont résumés dans le tableau suivant :

Tableau n° 13 - Dépenses de police imputables aux ménages selon la nature du réseau

10^{6F}

	1 9 6 7			1 9 7 3		
	rase campagne	réseau urbain	Total	rase campagne	réseau urbain	Total
Part des ménages dans les :						
- coûts marginaux en rase campagne	151		151	220		220
- coûts fixes en rase campagne	84		84	122		122
- dépenses en agglomération		273	273		449	449
TOTAL	235	273	508	342	449	791

L'ensemble des dépenses imputables aux ménages au titre des coûts de fonctionnement d'entretien et de police est résumé dans le tableau 14.

Tableau n° 14 - Total des dépenses de fonctionnement, d'entretien et de police imputables aux ménages selon la nature du réseau

10^{6 F}

	1 9 6 7			1 9 7 3		
	Routes de rase campagne	voirie urbaine	Total	Routes de rase campagne	Voirie urbaine	Total
- Fonctionnement d'entretien	1 779	582	2 361	2 988	989	3 977
- Police	235	273	508	342	449	791
TOTAL	2 014	855	2 869	3 330	1 438	4 768

II - LA VALORISATION DU CAPITAL ROUTIER

Nous avons indiqué dans le chapitre premier par quelles méthodes on pouvait espérer valoriser le service rendu par le capital routier, de façon commensurable avec les autres masses prises en compte dans l'étude. Rappelons que le problème essentiel tient à l'impossibilité théorique de déterminer la durée de vie du capital routier; le passage d'une quantité de stock - le capital routier - à un flux - le transfert annuel lié à la mise à disposition gratuite de ce capital - ne peut donc se faire qu'au prix d'hypothèses sur la situation de référence considérée. Nous avons ainsi été conduits à distinguer entre autres deux méthodes possibles de valorisation du service rendu par le capital routier. Les hypothèses théoriques qui soutendent ces méthodes ont été développées dans le premier chapitre.

1°) - Méthode de l'équilibre budgétaire

Pour 1967, nous avons considéré la moyenne des investissements sur 3 années (1966, 1967, 1968), ce qui conduit aux résultats suivants :

Tableau n° 1 - Investissements routiers moyens : 1966 - 1967 - 1968

10 6 F

ROUTES DE RASE CAMPAGNE				VOIRIE URBAINE				TOTAL			
Etat		Collectivités locales	Total	Etat		Collectivités locales	Total	Etat		Collectivités locales	Total
Routes	Autoroutes			Routes	Autoroutes			Routes	Autoroutes		
392	338	714	1 444	339	372	1 105	1 816	731	710	1 819	3 260

sources: Comptes des Transports de la Nation - Ministère de l'Intérieur

Remarque : Ces chiffres diffèrent très peu des investissements réels de 1967 ce qui prouve la régularité de la croissance de l'investissement pendant cette période et apporte une certaine justification a posteriori à la méthode de l'équilibre budgétaire.

Pour 1973, nous considérerons l'investissement effectivement réalisé cette année là, les statistiques disponibles ne permettant pas encore de prendre une moyenne sur trois années.

Tableau n° 2 - Investissement routier : 1973

10 6 F

ROUTES DE RASE CAMPAGNE				VOIRIE URBAINE				TOTAL			
Etat		Collectivités locales	Total	Etat		Collectivités locales	Total	Etat		Collectivités locales	Total
Routes	Autoroutes			Routes	Autoroutes			Routes	Autoroutes		
1 203	443	1 259	2 905	1 212	600	1 420	3 232	2 415	1 043	2 679	6 137

Sources : Compte des Transports de la Nation - Ministère de l'Intérieur

Remarque : Ces chiffres ne comprennent pas les dépenses de gros entretien et de renforcement étudiées précédemment. On a estimé à 30 % la part de ces dépenses dans le total des dépenses d'investissement des collectivités locales.

Les dépenses de l'Etat incluent les fonds de concours reçus des collectivités locales, tandis que les dépenses de ces dernières intègrent les subventions de l'Etat ; dans les investissements autoroutiers seuls sont considérés les investissements financés par le budget de l'Etat.

Les dépenses des collectivités locales pour 1973 ont été estimées à partir de statistiques du Ministère de l'Intérieur portant sur 1972. Cette estimation diffère nettement de l'estimation de la commission des comptes de transport de la Nation pour deux raisons essentielles : en premier lieu parce que notre définition de l'investissement exclut les dépenses de gros-entretien ; en second lieu parce que nos chiffres représentent une estimation des dépenses des collectivités locales spécifiquement liées à la voirie, à l'inverse de la Commission des Comptes de Transport qui intègre les dépenses pour les transports collectifs urbains dans la fonction routière (12ème rapport de la Commission des Comptes de Transport de la Nation).

Nous pouvons analyser brièvement l'évolution de la structure des dépenses routières entre 1967 et 1973 selon la nature du maître d'oeuvre (Etat ou Collectivités Locales) et le type de réseau.

Tableau n° 3 - Répartition des investissements routiers selon le maître d'oeuvre

	1 9 6 7	1 9 7 3
Etat	44,2 %	56,3 %
Collectivités locales	55,8 %	43,7 %
T O T A L	100 %	100 %

Nous constatons donc que l'Etat a pris une part croissante dans la charge annuelle d'investissement entre 1967 et 1973

Cette conclusion n'est pas liée à notre nomenclature, qui exclut en particulier le gros entretien ; si l'on considère les données de la Commission des Comptes de Transport, ou les dépenses d'investissement des collectivités locales sont plus importantes que dans la présente étude, on obtient les résultats suivants :

Tableau n° 4 - Répartition des investissements routiers selon le maître d'oeuvre

	1 9 6 7	1 9 7 3
Etat	38,0 %	47,7 %
Collectivités locales	62,0 %	52,3 %
T O T A L	100 %	100 %

Une évolution semblable peut d'ailleurs être remarquée pour les dépenses de fonctionnement :

Tableau n° 5 - Répartition des dépenses de fonctionnement entre l'Etat et les Collectivités Locales

	1 9 6 7	1 9 7 3
Etat	32,4 %	37,9 %
Collectivités locales	67,6 %	62,1 %
T O T A L	100 %	100 %

Les dépenses publiques d'investissement routier peuvent aussi bien être ventilées selon la nature du réseau (Tableau n° 6) . Nous considérons cependant également ici les dépenses d'investissement sur autoroutes concédées à des sociétés d'économie mixte ou à des sociétés privées.

Tableau n° 6 - Répartition des investissements routiers selon la nature du réseau

	1967	1973
<u>Réseau de rase campagne</u>		
. Autoroutes (part de l'Etat)	9,3 %	5,8 %
. Autoroutes concédées	10,0 %	19,5 %
. Routes	30,5 %	32,3 %
<u>Voirie urbaine</u>		
. Autoroutes	10,3 %	7,9 %
. Routes	39,9 %	34,5 %
TOTAL	100 %	100 %

Tableau n° 7 - Répartition des investissements publics routiers selon la nature du réseau

	1967	1973
Rase campagne	44,3 %	47,3 %
Voirie urbaine	55,7 %	52,7 %
TOTAL	100 %	100 %

Nous constatons donc que la part des investissements autoroutiers sur ressources autres que fonds budgétaires a pratiquement doublé entre 1967 et 1973. Parallèlement les investissements publics ont augmenté plus rapidement sur le réseau de rase campagne que pour la voirie urbaine, ce qui provient essentiellement de l'évolution des dépenses des collectivités locales. Celles-ci réalisent en effet 47 % de leurs investissements sur routes de rase campagne en 1973, contre 39,9 % en 1967.

Ces divers résultats ont une certaine importance dans une perspective redistributive.

En premier lieu, il faut remarquer que c'est une part croissante de l'investissement routier qui échappe à notre étude, à travers les investissements sur autoroutes concédées. Dans la mesure où les péages perçus sur ces autoroutes peuvent ne pas représenter le coût total de ces investissements, un certain transfert peut exister à ce niveau. Nous nous limiterons cependant comme il a été indiqué à l'étude des investissements publics.

En second lieu, il est intéressant de rapprocher la structure des investissements publics (Tableau 7) de la répartition du trafic entre les types de réseau. Cette répartition peut être estimée à 70 % en rase campagne et 30 % en voirie urbaine. Nous constatons donc que le réseau urbain recevait en 1967 et 1973 une part des investissements publics (55,7 % et 52,7 %) très largement supérieurs au pourcentage de son trafic dans le trafic total. D'un point de vue redistributif, et si l'on se place dans l'optique de l'équilibre budgétaire qui est celle de ce paragraphe, cela signifie que les ménages qui utilisent, pour un parcours total donné, relativement plus le réseau urbain que le réseau de rase campagne, sont avantagés, au niveau de la répartition des investissements publics, par rapport aux ménages utilisant proportionnellement plus les routes de rase campagne.

Nous pouvons isoler dans le total des investissements publics routiers le montant relatif à la région parisienne. Ce montant (Etat et Collectivités Locales) a été estimé par la Commission des Comptes de Transport de la Nation à 2 091 millions de francs (TVA comprise), soit 34,1 % des dépenses publiques d'investissement pour la France entière pour 1973 et environ 1 170 millions de francs, soit 35,9 % pour 1967.

Tableau n° 8 - Comparaison du trafic et des investissements publics par type de réseau en 1973

	Part des investissements		Part du trafic
	1 9 6 7	1 9 7 3	
Région parisienne	35,9 %	34,1 %	17 %
Autre réseau urbain	19,8 %	18,6 %	13 %
Réseau de rase campagne	44,3 %	47,3 %	70 %

Nous constatons donc que, à l'intérieur du réseau urbain, les utilisateurs du réseau routier de la région parisienne ont été tout particulièrement favorisés par la répartition des investissements publics routiers.

Nous verrons dans une étape ultérieure de la recherche comment cette politique d'investissement routier influe sur les taux de transfert net des ménages, selon leur localisation (ménages de l'agglomération parisienne ou ménages de province par exemple) et selon leur catégorie socio-professionnelle. (1)

2°) - Méthode de l'amortissement financier

La méthode de l'amortissement financier nécessite de revenir dans le temps T années avant l'année choisie, si T est la durée de l'emprunt fictif de référence.

Il a donc été nécessaire de réunir par type de réseau la suite des investissements publics sur longue période. La durée de l'emprunt fictif a été choisie égale à 20 ans. Diverses statistiques fournies de la Direction des Routes du Ministère des Transports et par le Ministère de l'Intérieur, ont permis d'estimer la série des investissements de l'Etat et des collectivités locales depuis 1947. Les chiffres remontant aux périodes les plus anciennes doivent évidemment être considérées comme des approximations, en particulier pour les dépenses des collectivités locales. La relative imprécision de ces données ne remet cependant pas en question le principe de la méthode, dans la mesure où elles entrent pour une part assez faible dans le total des investissements réalisés sur l'ensemble de la période.

Comme on l'a souligné dans le premier chapitre de ce rapport, le choix d'un taux d'intérêt de référence comporte une grande part de conventions. Il a été choisi égal à 7 % jusqu'en 1967, soit le taux de rendement moyen des obligations depuis 20 ans et égal à 9 % pour la période 1968 - 1972, afin de tenir compte de l'évolution générale des taux.

Nous supposerons ici que les emprunts sont remboursés par annuités constantes.

L'annuité constante de remboursement d'un emprunt E souscrit au taux r et amorti en T années est donné par la formule :

$$a = E \times \frac{r}{1 - (1+r)^{-T}}$$

Nous avons donc ici E égal à la somme des investissements réalisés depuis 20 ans, T = 20 ; r = 7 % pour les investissements réalisés de 1947 à 1966 et r = 9 % pour les investissements réalisés de 1967 à 1972.

* Transfert pour l'année 1967

Pour r = 7 %, T = 20, le coefficient $\frac{r}{1 - (1+r)^{-T}} = 0,0944$

(1) - Certaines catégories de ménages utilisent plus particulièrement un type de réseau : par exemple les agriculteurs sur le réseau de rase campagne.

De plus, la somme des investissements réalisés par l'Etat et les collectivités locales de 1947 à 1966 était approximativement la suivante :

Tableau n° 9 - Investissements routiers de 1947 à 1966

6 F
10

Investissements routiers de 1947 à 1966	Réseau de rase campagne			Voirie urbaine			TOTAL
	Autoroutes	Routes	Total	Autoroutes	Routes	Total	
	350	8 410	8 760	2 544	11 332	13 876	22 636

Le transfert fictif imputable à l'année 1967 peut donc être évalué à 9,44 % de ces différentes masses.

Tableau n° 10 - Transfert fictif par remboursement à annuité constante - Année 1967

6 F
10

Réseau de rase campagne			Voirie urbaine			TOTAL
Autoroutes	Routes	Total	Autoroutes	Routes	Total	
33	794	827	240	1 070	1 310	2 137

* Transfert pour l'année 1973

- Pour les investissements réalisés de 1952 à 1966, nous conservons le même pourcentage : 9,44 %
- Pour les investissements réalisés de 1967 à 1972, nous utilisons un taux d'intérêt fictif de $r = 9\%$; le coefficient

$$\frac{r}{1 - (1 + r)^{-T}} \text{ prend}$$

alors la valeur 0,1095, soit 10,95 %

La somme des investissements réalisés de 1952 à 1972 était la suivante :

Tableau n° 11 - Investissements routiers de 1952 à 1972

10 6 NF

	Réseau de rase campagne			Voirie urbaine			TOTAL
	Autoroutes	Routes	Total	Autoroutes	Routes	Total	
- Investissement de 1952 à 1966	350	7 616	7 966	2 544	10 172	12 716	20 682
- Investissement de 1967 à 1972	2 616	9 651	12 267	2 666	12 294	14 960	27 227

Le transfert fictif imputable à l'année 1973 sera évalué à 9,44 % des investissements réalisés de 1955 à 1966 plus 10,95 % des investissements réalisés de 1967 à 1972.

Tableau n° 12 - Transfert fictif par remboursement à annuité constante - Année 1973

10 6 F

Réseau de rase campagne			Voirie urbaine			TOTAL
Autoroutes	Routes	Total	Autoroutes	Routes	Total	
320	1 776	2 096	532	2 306	2 838	4 934

Remarques : La comparaison des tableaux 1 et 2 (méthode de l'équilibre budgétaire) et des tableaux 10 et 12 (méthode de l'amortissement financier à annuité constante), nous montre que cette dernière méthode conduit à une évaluation du transfert inférieure au montant de l'investissement effectué l'année considérée. Cela provient dans une large mesure de l'aspect conventionnel du choix du taux d'intérêt fictif.

L'intérêt essentiel de la méthode de l'amortissement financier provient du fait que la répartition du transfert total entre les types de réseau est ici beaucoup plus significative d'un service rendu pour le capital routier. Si l'on considère par exemple le transfert lié aux autoroutes de rase campagne en 1967, on constate que la méthode de l'équilibre budgétaire impute un montant de transfert non négligeable à l'année 1967, alors qu'à cette période, on se situait au début de la période de constitution du capital autoroutier de liaison ; la méthode de l'amortissement financier impute à l'année 1967 un montant beaucoup plus significatif au titre du réseau autoroutier de rase campagne. A l'inverse, en 1973, on peut considérer que le réseau autoroutier a atteint un rythme de croissance plus régulier et la méthode de l'amortissement financier impute à cette année un montant de transfert proche de l'investissement annuel.

Nous pouvons répartir les transferts fictifs par nature du réseau ,en pourcentage :

Tableau n° 13 - Répartition des transferts fictifs selon la nature du réseau

	1 9 6 7	1 9 7 3	% du trafic
Rase campagne	38,7 %	42,5 %	70 %
Voirie urbaine	61,3 %	57,5 %	30 %
T O T A L	100 %	100 %	100 %

Ce tableau peut être comparé au tableau n° 7 dans la méthode de l'équilibre budgétaire.

Nous voyons donc que la méthode de l'amortissement financier accentue encore la conclusion à laquelle nous étions parvenus par la méthode de l'équilibre budgétaire, à savoir la disproportion entre l'effort d'investissement en voirie urbaine et le pourcentage du trafic correspondant dans le trafic total. Les effets redistributifs entre les différentes catégories de ménages, selon leur utilisation plus ou moins intensive de la voirie urbaine sont donc ici confirmés. Ils seront étudiés avec plus de détail dans la suite de l'étude.

- Remarques :
- Nous avons supposé ici que les emprunts étaient remboursés par annuité constante ; dans la mesure où le trafic routier est en constante augmentation sur la durée de l'emprunt, on pourrait envisager un remboursement par annuité progressive, le taux de progression étant égal au taux de croissance moyen du trafic pendant la période d'emprunt. Un tel calcul sera effectué ultérieurement.
 - Nous remarquerons que la méthode de l'amortissement financier - à annuité constante - conduit à retenir au titre du transfert fictif environ 66 % de l'investissement annuel en 1967 et près de 81 % en 1973 . Cela provient du fait que 1967 se situe au milieu d'une période d'accélération du montant annuel moyen d'investissement routier par opposition à 1973.

Nous imputerons aux ménages une partie du transfert lié au capital routier au prorata de leur trafic dans le trafic total mesuré en véhicules-kilomètres sur les divers types de réseaux, soit 61 % sur le réseau rase campagne et 67 % sur le réseau urbain.

Tableau n° 14 - Transfert lié à la mise à disposition du capital routier

10 6 F

	1967	1973
<u>Méthode de l'équilibre budgétaire</u>		
- rase campagne	881	1 772
- voirie urbaine	1 217	2 165
TOTAL	2 098	3 937
<u>Méthode de l'amortissement financier</u>		
- rase campagne	505	1 279
- voirie urbaine	878	1 901
TOTAL	1 383	3 180

CONCLUSIONS :

Nous pouvons maintenant synthétiser l'ensemble des résultats de cette troisième partie et déterminer le total des dépenses publiques routières imputables aux ménages.

Tableau n° 15 - Total des dépenses routières imputables aux ménages en 1967 et 1973

10 6 F

	1967			1973		
	Routes de rase campagne	Voirie urbaine	Total	Routes de rase campagne	Voirie urbaine	Total
- Fonctionnement et entretien	1 779	582	2 361	2 988	989	3 977
- Police	235	273	508	342	449	791
- Mise à disposition du capital						
- 1ère méthode de l'équilibre budgétaire	881	1 217	2 098	1 772	2 165	3 937
- 2ème méthode de l'amortissement financier	505	878	1 383	1 279	1 901	3 180
TOTAL						
- 1ère méthode de l'équilibre budgétaire	2 895	2 072	4 967	5 102	3 603	8 705
- 2ème méthode de l'amortissement financier	2 519	1 733	4 252	4 609	3 339	7 948

Les résultats obtenus ci-dessus fournissent avec les données de la deuxième partie sur la fiscalité relative à l'automobile, l'ensemble des transferts pris en considération dans l'étude. Ces transferts sont résumés dans le tableau suivant :

Tableau n° 16 - Montants globaux des taxes liées à l'utilisation des véhicules personnels et des dépenses publiques routières imputables aux ménages en 1967 et 1973.

10 6 F

T A X E S			D E P E N S E S P U B L I Q U E S		
	1967	1973		1967	1973
1er groupe	963	2 044	- <u>Equilibre budgétaire</u>		
2ème groupe	3 387	8 100	. Rase campagne	2 895	5 102
Carburants et lubrifiants	5 151	9 690	. Voirie urbaine	2 072	3 603
			TOTAL	4 967	8 705
TOTAL	9 501	19 834	- <u>Amortissements financiers</u>		
			. Rase campagne	2 519	4 609
			. Voirie urbaine	1 733	3 339
			TOTAL	4 252	7 948

Le montant des taxes est évidemment très supérieur au montant des dépenses publiques, car nous y avons inclus les taxes portant sur l'achat et l'entretien des véhicules (2ème groupe). De plus, nous ne nous sommes pas limités à la fiscalité "spécifique" au sens de la Commission des Comptes de Transport, mais nous avons considéré le total de la masse fiscale. Enfin, et c'est peut être une limitation fondamentale de l'approche retenue, nous n'avons pas intégré les coûts sociaux engendrés par le trafic routier : coût de la vie humaine, coût des nuisances (bruit, pollution..)

Le solde taxes-dépenses publiques sera donc nécessairement positif pour chaque catégorie d'utilisateurs. Il importera surtout de voir, dans une étape ultérieure de la recherche comment la juxtaposition de taux de taxation moyens légèrement différenciés et d'une utilisation relative différente des réseaux urbain et de rase campagne influent sur les taux de transferts nets par catégorie de ménage.

A N N E X E S

A N N E X E 1

TAXES DU PREMIER GROUPE

Ces taxes comprennent la vignette (taxe différentielle), les coûts de permis de conduire, les cartes grises ; nous y joignons les amendes et contraventions.

- Vignette (taxe différentielle)

Les recettes de l'Etat au titre de la vignette automobile ont été en 1967 et 1973 respectivement de 821 et 1 795 millions de francs ; sur ces masses, 80 % concernent les véhicules particuliers et commerciaux (1) ; si l'on tient compte de certaines exonérations (taxis, véhicules spéciaux), on peut imputer 85 % du total des V.P.C. aux ménages. Les masses relatives aux ménages s'élèvent ainsi à 558 et 1 221 millions de francs pour 1967 et 1973.

- Cartes grises

Les statistiques de la Chambre Syndicale des Constructeurs Automobile conduisent à estimer le montant total payé au titre des cartes grises pour les véhicules particuliers et commerciaux à 256 et 706 millions de francs pour 1967 et 1973 ; nous en retenons 75 % pour les ménages, soit la part du marc des véhicules possédés par les ménages dans le parc total des V.P.C. On obtient ainsi pour les ménages 192 et 529 millions de francs.

- Taxe sur les permis de conduire

Les nombres de permis de conduire de tourisme délivrés en 1967 et 1973 étaient de 839 000 et 750 000. Les taxes (droits d'examen non compris) étaient fixés, par permis délivré, à 50 F en 1967 et 60 F en 1973. Les montants totaux sont donc estimés à 42 et 45 millions de francs.

- Amendes et contraventions

Le total des amendes et contraventions peut être estimé à 244 et 355 millions de francs pour les deux années de référence (2). Nous imputons aux ménages 70 % de ces masses, soit 171 et 245 millions de francs pour 1967 et 1973.

(1) - Evaluation de la Commission des Comptes de Transport.

(2) - Estimation de l'INSEE.

A N N E X E 2

TAXES DU DEUXIEME GROUPE

Ces taxes sont relatives à l'achat et à l'entretien des véhicules. Le tableau II-1 précise les différents taux en vigueur : taux théoriques et taux de perception effective.

Les taux théoriques sont les taux officiellement en vigueur, à l'inverse les taux de perception effective sont des taux réels ; ils ont été calculés sur la base des travaux de la Direction de la Prévision en rapprochant, pour chaque poste de consommation, le montant global des impôts prélevés par l'Etat et le montant de la consommation des ménages.

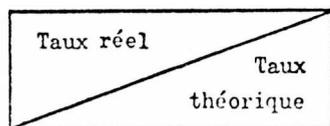
Il faut noter les points suivants :

- Le taux normal a été fixé au 1er Janvier 1973 à 20 % du prix hors taxes, soit un taux en-dedans de 16,66 %. Antérieurement, le taux normal s'élevait (depuis le 1er Janvier 1970) à 23 % du prix hors taxes.
- La variation de taux la plus importante concerne les achats de voitures neuves qui sont soumises en 1973 au taux majoré de 33 1/3 %, soit 25 % en-dedans.
- Les achats de voitures d'occasion aux garagistes revendeurs étaient soumis à la taxe locale sur le chiffre d'affaires au taux de 2,75 % en 1967 ; en 1973 ils sont soumis à la T.V.A. au taux intermédiaire (17,6 % du prix hors taxes, soit 15 % en-dedans) ; cette T.V.A. ne porte cependant que sur la marge des garagistes.
- Les cycles et motocycles sont soumis au taux normal, sauf pour les motocycles de plus de 240 cm³ qui depuis le 1er Octobre 1972 sont soumis au taux majoré.
- Les réparations étaient soumises en 1967 à la taxe sur les prestations de service au taux normal en-dedans de 8,50 % ; les garagistes pouvaient cependant déduire de la base imposable le coût des pièces de rechange. La T.V.A. sur les pièces de rechange est donc incluse, pour 1967, dans les rémanences de la branche réparations. En 1973, les réparations étaient soumises au taux intermédiaire ou au taux normal, déduction faite des pièces de rechange qui sont soumises au taux normal.

Tableau II 1

Taux de taxation sur véhicules, pneus et réparations

	1 9 6 7				1 9 7 3		
	T.V.A.	T.L.	Rémanences	ENSEMBLE	T.V.A.	Rémanences	TOTAL
Voitures neuves	17,3 % 20 %	2,7 % 2,75 %	1,7 %	21,7 %	24,4 % 25 %	1,0 %	25,4 %
Voitures d'occasion achetées aux garagistes		2,75 %	-	2,75 %	15 %	-	15,0 %
Cycles, pièces et accessoires	17,3 % 20 %	2,7 % 2,75 %	1,7 %	21,7 %	16,1 % 16,66 %	1,0 %	17,1 %
Motocycles, pièces, accessoires	17,3 % 20 %	2,7 % 2,75 %	1,7 %	21,7 %	16,9 % 16,66 %/25 %	1,0 %	17,9 %
Pneumatiques	14,4 % 20 %	2,3 % 2,75 %	2,2 %	18,9 %	16,1 % 16,66 %	1,3 %	17,4 %
Réparations	3,2 % 8,5 %	1,5 % 2,75 %	12,2 %	16,9 %	16 % 15 %/16,66 %	1,5 %	17,5 %
Caravanes	17,3 % 20 %	2,7 % 2,75 %	1,7 %	21,7 %	16,1 % 16,66 %	1,0 %	17,1 %



Les taux sont des taux en dedans , c'est-à-dire s'appliquent aux montants T.T.C.

A N N E X E 3

FISCALITE SUR LES CARBURANTS

Tableau III 1

Taux de taxation des carburants

- % - 1967 -

F/hl	T.I.	F.S.H.	T.V.A.	TOTAL	% dans le prix T T C
Essence	66,64	3,16	1,75	79,55	76,1 %
Super- carburant	70,70	3,16	1,75	75,61	73,4 %
Gas-oil	39,98	2,60	1,29	43,87	68,0 %

Il faut ajouter à ces taux, un taux moyen de rémanences égal à 2,8 % pour les produits pétroliers.

En 1973, la structure des prix et des taxes a été modifiée en cours d'année le 1er janvier, le 1er juin et le 27 octobre. Le 1er janvier et le 1er juin, la taxe intérieure a été majorée. Le 27 octobre les décisions de Koweït sur les prix du pétrole brut se sont traduites par une augmentation des prix de reprise et de vente. Quoiqu'il en soit les hausses les plus importantes ne se sont réellement fait sentir qu'en début du mois de janvier 1974 à la suite des décisions de Téhéran du 22 décembre 1973. De ce fait, les effets de la crise du pétrole n'interviennent que de façon relativement marginale dans notre étude portant sur 1973.

Les tableaux suivants résument pour les différents types de carburant, l'évolution des taxes et des prix de vente. La répartition des ventes dans l'année 1973 entre les 3 périodes considérées peut être évaluée comme suit :

Tableau III 2Répartition des ventes de carburant au cours de l'année 1973 -

	% des consommations annuelles
- 1er janvier 1973 au 1er juin 1973	38,0 %
- 1er juin 1973 au 27 octobre 1973	46,3 %
- 27 octobre 1973 au 31 décembre 1973	15,7 %
	<hr/> 100 %

Sources : Comité professionnel du pétrole.

Enfin, il faut ajouter aux différents taux apparents, un taux moyen de rémanence pour 1973 égal à 0,5 %.

Tableau III 3

Structures des prix essence auto au cours de l'année 1973 F/hl

Essence auto	Au 1er janvier 1973	Au 1er juin 1973	Au 27 octobre 1973
- Prix de reprise en raffinerie	17,78	17,78	26,28
- T.I.	61,09	64,46	64,46
- F.S.H.	2,32	1,50	1,50
- J.F.P.	0,18	0,18	0,18
- Mise en place et distribution	13,87	13,87	13,87
- T.V.A.	16,76	17,21	18,71
- Prix T.T.C.	112,00	115,00	125,00
- % des taxes dans le prix T.T.C.	71,74 %	72,48 %	67,88 %

Source : C.P.P.

Comité Professionnel du Pétrole

Tableau III 4

Structures des prix du supercarburant au cours de l'année 1973

F/hl

Supercarburant	Au 1er janvier 1973	Au 1er juin 1973	Au 27 Octobre 1973
- prix de reprise en raffinerie	21,17	21,17	29,67
- T.I.	64,02	68,24	68,24
- F.S.H.	2,32	1,50	1,50
- I.F.P.	0,18	0,18	0,18
- Mise en place et distribution	15,20	15,20	15,20
- T.V.A.	18,11	18,71	20,21
- Prix T.T.C.	121,00	125,00	135,00
- % des taxes dans le prix T.T.C.	69,99 %	70,90 %	66,75 %

Source : C.P.P.

Annexe III 5

Structure du prix du gas-oil au cours de l'année 1973

F/hl

Gas-oil	Au 1er janvier 1973	Au 3 février 1973	Au 1er juin 1973	Au 27 Octobre 1973
- prix de reprise en raffinerie	16,83	17,01	16,26	21,95
- T.I.	36,14	36,14	38,70	38,70
- F.S.H.	-	-	-	-
- I.F.P.	0,20	0,20	0,20	0,20
- Mise en place et distribution	12,73	12,72	12,78	12,70
- T.V.A.	11,60	11,63	11,96	12,95
- Prix T.T.C.	77,50	77,70	79,90	86,50
- % des taxes dans le prix T.T.C.	61,86 %	61,74 %	63,66 %	59,94 %

Source : C.P.P.

A N N E X E 4

- La nomenclature de l'INSEE a servi de base à notre répartition des ménages selon la catégorie socioprofessionnelle du chef de ménage (C.S.C.). Cette nomenclature ne correspond pas tout à fait à la nomenclature retenue par l'enquête transport ; de ce fait il a été nécessaire de procéder à certains ajustements.
- En ce qui concerne le critère "type de commune", l'enquête Transport utilisant une nomenclature en 3 catégories correspondant aux données du recensement de 1962.

- Ville de Paris
- Couronne urbaine
- Couronne sururbaine et zone d'attraction

Cette nomenclature n'était pas la même que celle utilisée par le recensement de 1968 et l'enquête Transport 1973 qui retenaient une classification légèrement différente.

- Ville de Paris
- Proche banlieue
- Grande banlieue

Pour éviter des ajustements imprécis nous avons distingué uniquement la ville de Paris et la banlieue parisienne ; la banlieue parisienne regroupe donc la proche et la grande banlieue, l'ensemble banlieue parisienne et ville de Paris forment "l'agglomération parisienne" telle qu'elle est définie dans le recensement de 1968.

Les tableaux suivants donnent pour les deux critères retenus, la répartition des ménages et du parc automobile possédé par des ménages en 1967. On en déduit le taux de motorisation défini ici comme le nombre moyen d'automobile possédé par un ménage d'une catégorie donnée.

Tableau IV 1

Répartition du parc automobile par catégorie de ménage selon la C.S.C.

Catégorie socio- professionnelle du chef de ménage	Nombre de ménages (en milliers)	Nombre de voitures possédées par les ménages	Taux de motorisation
	1	2 (milliers)	3 = 2/1
- Exploitants agricoles	1266	867	0,685
- Salaires agricoles	304	138	0,454
- Industriels, gros commerçants	214	270	1,262
- Artisans, pêcheurs, petits commerçants	1067	858	0,804
- Professions libérales	116	158	1,362
- Autres indépendants	54	29	0,537
- Cadres supérieurs	683	741	1,085
- Cadres moyens	1744	1451	0,832
- Employés	1456	804	0,552
- Ouvriers qualifiés, ouvriers spécialisés, marins	3376	1786	0,529
- Manoeuvre, gens de maison	829	313	0,378
- Retraités	3296	716	0,217
- Autres inactifs	1384	269	0,194
T O T A L	15879	8400	0,532

Tableau IV 2

Répartition du parc automobile selon le type de commune de domicile

Type de commune de domicile	Nombre de ménages (milliers)	Nombre de voitures possédées par les ménages (milliers)	Taux de motorisation
	1	2	3 = 2/1
Communes	4522	2337	0,517
<u>Unités urbaines</u>			
de moins de 10.000 h	1556	817	0,525
de 10.000 à 50.000 h	1855	1049	0,565
de 50.000 à 100.000 h	986	561	0,569
de 100.000 à 200.000 h	1283	728	0,567
de plus de 200.000 h	2629	1367	0,520
<u>Agglomération parisienne</u>			
Ville de Paris	935	364	0,389
banlieue parisienne (grande et proche banlieue)	2023	1177	0,582
	15789	8400	0,532

<p>A N N E X E 5</p> <hr/> <p>REPARTITION DES TAXES</p> <p>DU PREMIER GROUPE POUR 1967</p>
--

Il s'agit de :

- Taxe différentielle	558	10 ⁶ F
- Permis de conduire	42	"
- Taxe d'immatriculation	192	"
dont - voitures neuves	70	"
- voitures d'occasion	116	"
- autres *	6	"
- Amendes et contraventions	171	"
TOTAL	963	10 ⁶ F

En ce qui concerne la taxe différentielle (vignette), nous avons utilisé, pour chacun des critères de ventilation (C.S.C. taille de commune) une clé de répartition tenant compte à la fois du parc automobile, des puissances fiscales moyennes et des structures d'âges de véhicules par catégorie de ménage. Nous avons complété pour cela les informations de l'enquête Transport INSEE par des données fournies par la Chambre Syndicale des Constructeurs Automobiles.

Pour les droits de permis de conduire, nous avons réparti le total perçu au prorata du nombre de permis détenus par catégorie de ménage, ne possédant pas d'information précise sur les permis distribués dans l'année par catégorie de ménages.

* duplicata : changement de domicile interdépartemental

En ce qui concerne la taxe d'immatriculation, nous avons utilisé trois clés de répartition différentes :

- pour les cartes grises liées aux achats de voitures neuves, nous avons réparti la masse fiscale considérée selon une clé tenant compte du nombre de voitures achetées neuves dans l'année et de la puissance fiscale par catégorie de ménages d'après l'enquête.
- pour les cartes grises liées aux achats de voitures d'occasion, nous avons utilisé une clé tenant compte du nombre de voitures d'occasions achetées dans l'année et de la puissance fiscale par catégorie de ménages.
- enfin, les cartes grises liées aux duplicatas ou au changement de domicile en dehors du dégrèvement, ont été réparties au prorata du parc automobile par catégorie de ménages.

Les amendes et contraventions ont été réparties au prorata de la consommation des carburants en volume, ce qui constitue un indicateur d'utilisation du véhicule. Cet indicateur ne reflète évidemment que très imparfaitement la répartition des amendes et contraventions.

Pour la répartition par type de commune, on a pondéré cet indicateur par un facteur traduisant le degré d'urbanisation.

C H A P I T R E I I I .

LES TRANSPORTS EN COMMUN

P R E M I E R E P A R T I E

LES TRANSPORTS EN COMMUN EN REGION PARISIENNE

Nous nous limiterons dans cette partie, à l'étude de la R.A.T.P. et des lignes de banlieue de la S.N.C.F.

I - LES CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITES PUBLIQUES AUX TRANSPORTS EN COMMUNS EN REGION PARISIENNE

Nous distinguerons successivement les subventions d'exploitation, les subventions d'équipement et les prêts à taux réduit.

A/ - SUBVENTIONS D'EXPLOITATION

Elles concernent l'indemnité compensatrice et les compensations pour réductions tarifaires.

a) - Indemnité compensatrice

- R. A. T. P. : l'indemnité compensatrice, pour non application du module tarifaire de base, constitue la contrepartie de l'opposition des pouvoirs publics au relèvement des tarifs par la Régie au niveau de l'équilibre budgétaire. Bien que devant, lors de sa création, garder un caractère relativement marginal, elle est devenue le plus important des versements faits à la R.A.T.P. Elle a ainsi été multipliée par 2,5 entre 1967 et 1973 et représente en 1973 plus de 55 % des transferts à la Régie.
- S. N. C. F. : l'indemnité compensatrice correspond à la perte de recettes résultant d'une tarification inférieure à celle nécessaire pour réaliser l'équilibre financier de la R.A.T.P. (1)

(1) - Toutefois, les charges S.N.C.F. étant proportionnellement inférieures aux charges R.A.T.P., un tel calcul conduirait à un excédent de recettes pour la S.N.C.F. ; de ce fait, l'indemnité compensatrice est écartée à la valeur nécessaire pour assurer l'équilibre financier du compte d'exploitation S.N.C.F. pour la Région des Transports Parisiens.

A la S.N.C.F. comme à la R.A.T.P., l'indemnité compensatrice est financée par l'Etat et les Collectivités Locales, à concurrence de 70 % et de 30 % de la somme totale.

En ce qui concerne la S.N.C.F., nous devons ajouter à l'indemnité compensatrice imputable à la Région des Transports Parisiens - une fraction de la subvention d'équilibre versée à la S.N.C.F. en 1967 et de la subvention forfaitaire en 1973. Cette fraction peut être estimée à 20 millions de francs en 1967 et 50 millions de francs en 1973, d'après le compte d'exploitation de la Banlieue S.N.C.F.

Tableau n° 1- Contributions des Collectivités Publiques à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F. - Banlieue Parisienne

10⁶ F

	Metro Urbain et Régional		Bus R.A.T.P.		S.N.C.F. Banlieue		TOTAL	
	1967	1973	1967	1973	1967	1973	1967	1973
- Indemnité compensatrice	317	877	194	403	30	187	541	1467
- Subvention d'équilibre ou subvention forfaitaire	-	-	-	-	20	50	20	50
- Compensations pour réductions tarifaires	113	257	65	106	193	398	371	761
(1) SOUS TOTAL 1	430	1134	259	509	243	635	931	2278
- Excédent du versement transport (a)	-	89	-	48	-	51	-	188
- Subvention d'équipement (Etat et District) (a)	150	177	100	95	86	101	336	373
(2) SOUS TOTAL 2	150	266	100	143	86	152	336	561
(3) Transferts liés aux prêts à taux réduit (a)	2	21	1	11	1	13	4	45
(1) + (2) + (3) TOTAL	582	1421	360	663	330	800	1272	2884

(a) - Après péréquation entre les 3 réseaux.

b) - Compensations pour réductions tarifaires

Ces versements sont constitués des remboursements effectués par les Collectivités Publiques à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F.-Banlieue en compensation des pertes de recettes dues aux réductions tarifaires imposées par l'Etat. Ces compensations se décomposent comme suit :

Tableau n° 2 - Compensations pour réductions tarifaires en région parisienne

10 6 F

	Métro urbain et Régional		Bus R.A.T.P.		S.N.C.F. Banlieue		TOTAL	
	1967	1973	1967	1973	1967	1973	1967	1973
- Familles nombreuses et mutilés	18,4	29,0	18,3	18,9	13	23	50	69
- Cartes hebdomadaires de travail	84,5	211,7	99,9	77,9	149	334	273	624
- Cartes hebdomadaires d'étudiants ou d'élèves	7,9	10,5	5,0	6,9	31	42	48	68
- Divers	1,9	6,5	1,6	1,8				
TOTAL	112,7	257,7	64,8	105,5	193	398	371	760

Les compensations liées aux cartes hebdomadaires de travail constituent le poste essentiel de remboursement pour réductions tarifaires. Elles ont été multipliées par 2,3 entre 1967 et 1973. Depuis 1971, elles sont financées par le Syndicat des Transports Parisiens ; celui-ci utilise à ce titre le versement de transport qui est à la charge des employeurs en Région Parisienne.

Les autres remboursements, dont la part la plus importante concerne les réductions consenties aux familles Nombreuses, sont financés, pour la plus grande partie d'entre eux, conjointement par l'Etat et les Collectivités Locales, à raison de 70 % et de 30 % de la somme totale.

B/ - SUBVENTIONS D'EQUIPEMENT

Ces subventions comprennent l'excédent du versement transport dont le reliquat est en effet affecté au financement des investissements de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F. Banlieue Parisienne ; ainsi que les subventions d'équipement proprement dites (Etat et District) qui concourent au financement de lignes nouvelles. (RER ; prolongement de lignes de métro...).

En ce qui concerne la R.A.T.P., la quasi totalité de ces subventions d'équipement correspond à des investissements concernant le réseau ferré. De plus, les subventions d'équipement sont nettement plus importantes à la R.A.T.P. qu'à la S.N.C.F.

Cependant aucune raison ne permet d'identifier les utilisateurs actuels du réseau ferré et les utilisateurs potentiels des nouvelles lignes. Il serait à la limite plus judicieux d'identifier les utilisateurs actuels des lignes de Bus de banlieue ou de la S.N.C.F avec les utilisateurs futurs des lignes de métro en construction.

Dès lors il nous a paru plus significatif d'un point de vue redistributif d'homogénéiser l'ensemble des subventions d'équipement à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F. en une seule catégorie et de répartir la masse totale entre les divers réseaux au prorata des recettes des traffics. Cela revient à identifier l'utilisateur potentiel des nouvelles lignes. (en particulier de métro régional) avec l'utilisateur actuel moyen des transports en commun (et non plus avec l'utilisateur actuel du réseau ferré de la R.A.T.P.).

Nous pouvons rapprocher cette hypothèse d'une situation de référence dans laquelle un organisme unique serait chargé de la construction d'une part très importante - la part subventionnée - des infrastructures de transport en commun dans l'ensemble de la Région Parisienne. Le financement de cet organisme serait réparti entre les entreprises de transport existantes au prorata de leurs recettes de trafic.

Dans le tableau 1, les masses prises en compte au titre des subventions d'équipement - et des prêts à taux réduit - ne correspondent donc pas aux masses comptables, mais aux montants obtenus après péréquation entre les trois types de réseau considérés.

C/ - PRETS A TAUX REDUIT

La R.A.T.P. et la S.N.C.F.-Banlieue ont bénéficié pour leurs opérations d'équipement de prêts à taux réduit auprès du F.D.E.S. et du District de la Région Parisienne. Le transfert correspondant a été calculé par la méthode indiquée au chapitre premier. De plus, comme pour les subventions d'équipement et pour la même raison on a réparti entre les trois réseaux le montant global du transfert au prorata des recettes correspondantes.

Tableau n° 3 - Prêts à taux réduit (R.A.T.P. - S.N.C.F. - Banlieue)

10⁶ F

	1967	1973
- En cours au 31 Décembre de l'année précédente (FDES + District)	235,0	1741,3
- Intérêts versés	12	107,0
- Transfert	4,4	44,9

II - LES IMPOTS ET TAXES

Nous avons réparti de même les impôts et taxes pris en compte dans l'étude, entre les trois réseaux considérés.

Tableau n° 4 - Impôts et taxes payés par la R.A.T.P. et la S.N.C.F. en région parisienne

10⁶ F

	Métro urbain et régional		Bus R.A.T.P.		S.N.C.F. Banlieue		TOTAL	
	1967	1973	1967	1973	1967	1973	1967	1973
Taxes sur le chiffre d'affaires (1)	82	298	52	144	45	159	179	601
Rémanences fiscales (2)	84	30	70	37	27	12	181	79
Autres impôts et taxes	7	18	5	9	2	3	14	30
TOTAL	173	346	127	190	74	174	374	710

(1) - T.P.S. en 1967 et T.V.A. en 1973

(2) - dont la taxe sur les carburants.

Rappelons que la R.A.T.P. et la S.N.C.F. sont imposées à la T.V.A. sur l'ensemble de leurs recettes que celles-ci proviennent des recettes directes du trafic ou qu'il s'agissent de contributions ou de subventions des Collectivités Publiques. L'Etat a ainsi récupéré par le biais de la T.V.A. une part non négligeable (15 % en 1973) des subventions publiques accordées à la Régie.

L'ensemble des transferts (contributions et taxes) peuvent être rapprochées des recettes des trafics, afin de dégager un taux de transfert net.

Tableau n° 5 - Calcul du taux de transfert net de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F. pour la banlieue parisienne

10 6 F

	Métro urbain et régional		Bus R.A.T.P.		S.N.C.F. Banlieue		TOTAL	
	1967	1973	1967	1973	1967	1973	1967	1973
(1) Total des transferts	582	1421	360	663	330	800	1272	2884
(2) Total des Taxes	173	346	127	190	74	174	374	710
(3) Recettes des traffics	532	843	350	450	304	482	1186	1775
(4) = $\frac{(1)}{(3)}$ Taux de transfert brut	109,4 %	168,6 %	102,9 %	147,3 %	108,6 %	166,0 %	107,3 %	162,2 %
(5) = $\frac{(2)}{(3)}$ Taux de taxation	32,5 %	41,0 %	36,3 %	42,2 %	24,3 %	36,1 %	31,5 %	40,0 %
(6) = (1) - (2) Transfert net	409	1075	233	473	256	626	898	2174
(7) = $\frac{(6)}{(3)}$ Taux de transfert net	76,9 %	127,5 %	66,6 %	105,1 %	84,2 %	129,9 %	75,7 %	122,5 %

Il apparaît donc que le taux de transfert net aux utilisateurs des transports en commun de la Région Parisienne a été en forte augmentation entre 1967 et 1973 et cela pour les 3 réseaux étudiés. Cependant, cette augmentation n'exclut pas une augmentation parallèle du taux de taxation qui passe de 31,5 % à 40,0 %, du fait essentiellement de la récupération d'une partie des subventions publiques, par l'Etat à travers le mécanisme de la T.V.A.

La R.A.T.P. et la S.N.C.F.-Banlieue ont offert ainsi l'aspect assez paradoxal d'entreprises de plus en plus subventionnées mais aussi de plus en plus taxées.

Il faut noter cependant que le remplacement du taux intermédiaire par le taux réduit de T.V.A. pour les transports de voyageurs en Juillet 1974, atténue aujourd'hui cette évolution.

D E U X I E M E P A R T I E

LA S.N.C.F. : GRANDES LIGNES ET SERVICES OMNIBUS

Nous étudierons dans un premier temps les transferts totaux relatifs à la S.N.C.F., nous déterminerons ensuite la part relative aux ménages.

I - LES TRANSFERTS

A/ - Les contributions des Collectivités Publiques à la SNCF

Ces contributions se composent d'une part de compensations pour tarifs réduits et d'autre part de diverses subventions.

a) - Compensations pour tarifs réduits voyageurs

Ces compensations comprennent des compensations pour réductions tarifaires et l'indemnité pour retard d'augmentation tarifaire.

Tableau n° 1 - Compensations pour tarif réduit S.N.C.F. (Grandes lignes et services omnibus

10 6 F

	1967	1973
- Compensations pour réductions tarifaires	538	768
- Indemnité pour retard d'augmentation tarifaire	192	76
- TOTAL	730	844

SOURCE : S.N.C.F.

Les compensations pour réductions tarifaires sont constituées des remboursements à la S.N.C.F. en contrepartie des pertes de recettes dues aux réductions tarifaires imposées par l'Etat. Elles se décomposent de la manière suivante :

Tableau n° 2 - Compensation pour réductions tarifaires à la SNCF, (Grandes lignes et Services Omnibus)

10 6 F

	1967	1973
- Militaires	238	351
- Familles nombreuses	125	133
- Congés Populaires	70	115
- Réformés de guerre	28	26
- Abonnements hebdomadaires	48	54
- Etudiants et élèves	23	77
- Divers	6	12
TOTAL	538	768

Source : SNCF

b) - Autres subventions

Tableau n° 3 - Autres subventions à la S.N.C.F.

10 6 F

	1967	1973
2 - Compensation pour charges de service public omnibus.....	-	653
3 - Contribution aux charges d'infrastructure	1107	1358
4 - Contribution aux charges de passages à niveau.....	20	321
5 - Atténuation de charges d'emprunts.....	69	36
6 - Charges de retraite	753	2890
7 - Subvention d'équilibre ou subvention forfaitaire	1503	286
TOTAL	3452	5544

- Source : S.N.C.F.

La contribution aux charges d'infrastructure est affectée explicitement depuis 1970 au transport des marchandises, dans le cadre de la politique d'harmonisation des conditions de concurrence entre le rail et la route. Nous ne retenons donc rien, en 1973, à ce titre pour les voyageurs.

Pour 1967, on peut estimer que la contribution aux charges d'infrastructure était déjà relative au transport des marchandises.

La contribution de l'Etat aux charges de passages à niveau représentait, en 1973 - depuis 1970 -, la moitié des dépenses de passage à niveau ; elle sera imputée aux usagers du réseau routier. Pour l'année 1967, date à laquelle l'Etat ne prenait à sa charge que les dépenses de gardiennage des passages à niveau sur les routes nationales, nous déduisons de la subvention d'équilibre 230 millions de francs représentant la différence entre la moitié des dépenses de passages à niveau - 250 millions - dont l'Etat est théoriquement redevable au titre du réseau routier, et la contribution effectivement versée à la S.N.C.F. - 20 millions de francs - soit 230 millions de francs. (Cf tableau n°4).

En ce qui concerne la contribution aux charges de retraites, en 1973 - depuis 1970 -, dans le cadre de la politique de normalisation des charges de la S.N.C.F., la participation de l'Etat correspond aux charges supportées par la S.N.C.F., en sus des charges qui incomberaient à une entreprise semblable relevant du régime général de la Sécurité Sociale, la S.N.C.F. conservant à sa charge les incidences financières résultant des avantages supplémentaires du Statut des Cheminots. Cette participation ne constitue donc pas un transfert aux voyageurs, mais aux agents de la S.N.C.F. ; elle ne sera donc pas prise en compte.

En 1967, si la S.N.C.F. avait déjà été sous le régime postérieur à 1970 de normalisation de ses charges, on peut considérer que la contribution de l'Etat au titre des charges de retraites aurait environ doublé, c'est donc 750 millions de francs que nous devons déduire de la subvention d'équilibre de 1967, afin de rendre la comparaison homogène avec 1973. (Cf tableau 4).

Nous déduisons également de la subvention d'équilibre (1967) et de la subvention forfaitaire (1973) la part relative à la Banlieue Parisienne, soit respectivement 20 et 50 millions de francs.

Les versements de l'Etat au titre de l'atténuation des charges d'emprunt, correspondent aux charges anormales supportées par la S.N.C.F. du fait des dispositions antérieures de la Convention de 1937 (1). Ces versements ne seront donc pas considérés comme transfert.

Ces divers calculs conduisent aux montants de transferts suivants:

(1) - Cette convention obligeait en particulier la S.N.C.F. à emprunter 80 % du financement de ses investissements - Dans une autre situation, les investissements auraient été en grande partie autofinancés.

Tableau n° 4 - Transferts à la S.N.C.F. (Grandes lignes et Services Omnibus)

10 6 F

	1967	1973
(1) - Compensation pour réductions tarifaires	538	768
(2) - Indemnité pour retard d'augmentation	192	76
(3) - Compensation pour charges de service Omnibus	-	653
(4) - Subvention d'équilibre ou forfaitaire	1503	286
(5) = (1) + (2) + (3) + (4) Sous Total 1	2233	1783
A DEDUIRE :		
(6) - Charges de retraite	- 750	-
(7) - Passages à niveau	- 230	-
(8) - Subvention d'équilibre ou forfaitaire (banlieue Parisienne exclue)	- 20	- 50
(9) = (6) + (7) + (8) Sous Total 2	-1000	- 50
(10) = (5) - (9) TOTAL	1233	1733

Le sous total 2 peut être soustrait de la subvention d'équilibre (1967) ou de la subvention forfaitaire (1973) pour faire apparaître une "subvention nette" qui se monte à 503 millions de francs pour 1967 et 236 millions de francs en 1973.

Nous devons enfin prendre en compte le transfert lié aux prêts à taux réduit - L'encours comptable de la S.N.C.F. auprès du F.D.E.S. a considérablement diminué entre 1967 et 1973 passant de 1207 millions de francs à 89 millions de francs. Cela résulte essentiellement de la conversion en dotation en capital de deux prêts antérieurs de 500 millions de francs chacun en 1970 et en 1972. Afin d'évaluer le transfert réel relatif aux prêts du F.D.E.S. nous ajoutons donc 1 milliard de francs à l'encours de 1973.

Tableau n° 5 - Transfert lié aux prêts du F.D.E.S.

10 6 F

	1967	1973
- Encours "réel"	1207,2	1088,9
- Intérêts versés	50,4	3,7
- Transfert	34,1	76,3

Source : F.D.E.S. - Rapport annuel.

Nous sommes maintenant en mesure de faire la synthèse de l'ensemble des transferts aux utilisateurs de la S.N.C.F.

Tableau n° 6 - Ensemble des transferts pour la SNCF (Grandes lignes et services omnibus)

10 6 F

	1967	1973
(1)- Compensations pour tarifs réduits voyageurs	730	844
(2)- Compensations pour charges des services public omnibus	-	653
(3)- Subvention d'équilibre ou forfaitaire nette	503	236
(4)= (1) + (2) + (3) Sous Total	1233	1733
(5)- Transferts liés aux prêts à taux réduit	34	76
(6)= (4) + (5) Transfert Total	1267	1809

B/ - Les impôts et taxes

Les impôts et taxes payés par la S.N.C.F. au titre du trafic voyageurs (grandes lignes et services omnibus ; banlieue parisienne non comprise) prenaient en 1967 et 1973 les valeurs suivantes :

Tableau n° 7 - Impôts et taxes (Grandes lignes et services omnibus)

10⁶ F

	1967	1973
- Taxes sur le Chiffre d'Affaires (1)	252	781
- Rémonences fiscales (2)	364	181
- Autres impôts et taxes	8	13
TOTAL	624	975

Source : S.N.C.F.

(1) - T.P.S. en 1967, T.V.A. en 1973

(2) - dont la taxe sur les carburants

Notons que, ici encore, l'Etat récupère par le biais de la T.V.A. une part non négligeable des contributions faites à la S.N.C.F. (ainsi en 1973, le total récupéré s'élevait à 224 millions de francs).

L'ensemble de ces résultats peut être synthétisé dans le tableau suivant :

Tableau n° 8 - Transfert (subventions et taxes) à la SNCF (Grandes lignes et Services omnibus)

10⁶ F

	1967	1973
(1) - Transfert	1267	1809
(2) - Impôts et taxes	624	975
(3) = (1) - (2) Transfert net	643	834
(4) - Recette du trafic (1)	2698	5148
(5) = $\frac{(1)}{(4)}$ Taux de transfert brut	47,0 %	35,1 %
(6) = $\frac{(2)}{(4)}$ Taux de taxation	23,1 %	19,0 %
(7) = $\frac{(3)}{(4)}$ Taux de transfert net	23,9 %	16,2 %

(1) - Compensations de charges non comprises.

Nous constatons donc que le taux de transfert net aux usagers des lignes de la S.N.C.F. (hors Banlieue Parisienne) a assez nettement diminué entre 1967 et 1973 (1). Le taux de taxation global a diminué malgré la généralisation de la T.V.A. en 1968 (2). Parallèlement le taux de transfert brut a également diminué. Cette dernière diminution provient du fait que les subventions à la S.N.C.F. que nous pouvons considérer comme des transferts aux voyageurs a augmenté de 29,7 %, les recettes du trafic voyageur augmentant de 90,8 %. Les recettes du trafic ont donc augmenté trois fois plus vite que les transferts.

(1) - Cette diminution est due pour l'essentiel à la diminution du taux moyen de rémanence fiscale en 1973 et à la moindre croissance des subventions taxables.

(2) - Ce résultat serait atténué pour une année plus récente du fait de la diminution du taux de la T.V.A. sur les transports de voyageurs en 1974.

II - CALCUL DE LA PART RELATIVE AUX MENAGES DANS LE TOTAL DES TRANSFERTS

Nous distinguerons les services omnibus et les lignes "Rapides-Express". (1)

Faute d'information précise en la matière, nous supposons que la clientèle des services omnibus est totalement constituée par les ménages (2). Le calcul a été complété pour les lignes rapides-express de façon à obtenir un montant total (Banlieue Parisienne comprise) égal à celui de la Comptabilité Nationale.

Tableau n° 9 - Part des ménages dans les recettes du trafic (services omnibus et rapides-express)

10 6 F

	Services Omnibus		Rapide et Express		TOTAL	
	1967	1973	1967	1973	1967	1973
- Recettes totales du trafic	472(2)	510	2226	4638	2698	5148
- Consommation des ménages	472	510	870	1640	1342	2150

(1) - Cette distinction sera particulièrement utile lors de la répartition des transferts par catégorie de ménages. Il est en effet vraisemblable que les utilisateurs des deux types de réseaux différent assez nettement.

(2) - Ceci constitue d'ailleurs l'hypothèse de la Comptabilité Nationale.

Dans un premier temps, nous pouvons répartir les différents transferts entre les services omnibus et les lignes Rapides-Express.

En 1973, la subvention versée à la S.N.C.F. pour le compte des lignes omnibus était bien individualisée (653 millions de francs - Cf Tableau n° 6), Pour 1967, il est nécessaire d'isoler dans la subvention d'équilibre une part imputable aux services omnibus. Dans l'impossibilité de déterminer cette part de façon très précise, nous isolerons tout d'abord dans la subvention d'équilibre nette (telle qu'elle a été défini précédemment), 125 millions de francs, comparables aux 236 millions de francs de la subvention forfaitaire nette de 1973, en tenant compte de la croissance du trafic ; nous imputerons le reliquat totalement aux omnibus, soit 378 millions de francs - Remarquons qu'un tel calcul tend plutôt à minimiser la part du déficit global de la S.N.C.F. en 1967, non imputable aux omnibus, c'est-à-dire à maximiser le déficit spécifique des lignes omnibus.

L'ensemble des autres transferts a été imputé aux omnibus et aux lignes Rapides-Express, puis aux ménages, au prorata de l'importance des recettes correspondantes. Il est cependant nécessaire de distinguer les compensations pour réductions tarifaires totalement imputables aux ménages (militaires ; congés populaires ; réformés de guerre, ... etc) des réductions familles nombreuses qui peuvent être utilisées aussi bien par le ménage que par une personne du ménage dans son activité professionnelle (1).

Les différents résultats de ces calculs apparaissent dans le tableau suivant :

Tableau n° 10 - Transferts imputables aux ménages par type de réseau

10 6 F

	Services Omnibus		Rapides et express		TOTAL	
	1967	1973	1967	1973	1967	1973
(1) Compensation pour réductions tarifaires dont :	167	165	308	527	475	692
- Familles nombreuses	22	14	40	43	62	57
- Autres	145	151	268	484	413	635
(2) Indemnité pour retard d'augmentation tarifaire	34	8	62	24	96	32
(3) Charge des services omnibus	378	653	-	-	378	653
(4) Subvention nette (reliquat)	22	24	40	75	62	99
(5) Sous Total 1 (5) = (1) + (2) + (3) + (4)	601	850	410	626	1011	1476
(6) Transferts liés aux prêts à taux réduit	-	-	13	27	13	27
(7) = (5) + (6)	601	850	423	653	1024	1503
TRANSFERT BRUT						
(8) Impôts et taxes	109	97	201	311	310	408
(9) Transfert net (9) = (7) - (8)	492	753	222	342	714	1095

(1) - Les hypothèses de ce calcul pourront être assouplies dans la suite de l'étude.

Nous pouvons rapprocher le montant de transfert imputable aux ménages de la consommation des ménages afin de dégager des taux de transfert.

Tableau n° 11 - Taux de transfert pour les ménages par type de réseau

10 6 F

	Services Omnibus		Rapides et Express		TOTAL	
	1967	1973	1967	1973	1967	1973
(1) Transfert brut	601	850	423	653	1024	1503
(2) Impôts et taxes	109	97	201	310	310	408
(3) Transfert net (3) = (2) - (1)	492	753	222	342	704	1095
(4) Consommation des ménages	472	510	870	1640	1342	2150
(5) Taux de transfert brut $(5) = \frac{(1)}{(4)}$	127,3%	166,7%	48,6%	39,8%	76,3%	69,9%
(6) Taux de fiscalité $(6) = \frac{(2)}{(4)}$	23,1%	19,0%	23,1%	19,0%	23,1%	19,0%
(7) Taux de transfert net $(7) = \frac{(3)}{(4)}$	104,2%	147,6%	25,5%	20,9%	53,2%	50,9%

Les ménages ont donc bénéficié sur les lignes omnibus des transferts nettement plus importants que sur le reste du réseau Grandes Lignes - Le taux de transfert a augmenté de plus de 40 % sous l'action parallèle d'une stagnation de la consommation des ménages en services omnibus et d'une augmentation importante des transferts correspondants - Cette conclusion se trouve renforcée si l'on se souvient que notre hypothèse de calcul tend plutôt à maximiser le montant de transfert imputable aux omnibus en 1967 et donc à minimiser la différence des transferts entre 1967 et 1973.

Parallèlement le taux de transfert des lignes rapides-express a diminué entre 1967 et 1973 - Les transferts imputables aux ménages sur les grandes lignes de la S.N.C.F. ont donc été caractérisés par une accentuation des contributions aux services omnibus et une décroissance légère des transferts liés aux lignes Rapides-Express.

T R O I S I E M E P A R T I E

LES TRANSPORTS ROUTIERS INTERURBAINS

ET URBAINS DE VOYAGEURS

Ce secteur comprend :

- les services de cars interurbains (1)
- les services d'autobus des agglomérations de province
- les services de ramassage scolaire (2)

I - LES TRANSFERTS

a) - Les subventions

Il n'a pas été possible dans les subventions d'exploitation, d'isoler celles qui sont des remboursements de tarifs réduits (familles nombreuses, élèves...) dont l'effet redistributif est différent de celui des subventions globales (indemnités compensatrices pour insuffisance tarifaire..). Ces subventions ont fortement augmenté pour les transports urbains et scolaires, alors qu'elles ont diminué pour les transports interurbains. De même, des subventions d'équipement aux entreprises de transport interurbain n'ont pas été estimées : on peut cependant penser que leur montant est très faible car ces entreprises sont globalement bénéficiaires et peu subventionnées contrairement à celles de transport urbain.

b) - Prêts à taux réduits

Les entreprises de transport urbain de voyageurs ont été l'objet de prêts à taux bonifié de la part de la Caisse des Dépôts et de la CAECL.

Il n'a pas été possible d'estimer l'encours, en 1967, des prêts accordés par la Caisse des Dépôts à ces entreprises. On peut penser cependant que leur masse était faible.

 (1) - Les cars SNCF ne sont pas inclus dans cette partie de l'étude et sont étudiés dans le cadre de la SNCF

(2) - Faute d'information suffisante, nous avons considéré les services de ramassage scolaire comme exclusivement interurbains bien qu'environ 5 % de ces services (en véhicules X km) soient urbains.

Par contre au 31 Décembre 1972, les en cours auprès de la Caisse des Dépôts et de la CAECL étaient respectivement 371 et 980 millions de francs.

On peut estimer la différence entre le taux d'intérêt réel et le taux de référence de 1973, à savoir : 9 % , à environ 3 % ; le transfert sera donc estimé à 40,5 millions de francs.

c) - Les impôts et taxes

En ce qui concerne les taxes sur les carburants, la T.V.A. est comprise dans les rémanences ; le taux des autres taxes éventuelles (taxe intérieure..) a baissé (66 % en 1967 , 46 % en 1973). D'où la légère baisse du poids de la discalité, le poids global des autres taxes étant assez stables (1)

d) - L'utilisation du réseau routier

Les calculs ont été faits en suivant la méthode appliquée par la Direction des Routes pour calculer les dépenses d'utilisation de la voirie imputables aux poids lourds (voir chapitre II). Seules les dépenses de fonctionnement, d'entretien et de police sont ici considérées.

II - CONCLUSIONS

a) - Transports urbains

Nous constatons que les transports urbains très taxés en 1967, ont une structure de financement qui tend à se rapprocher de celle de la R.A.T.P. (subvention fortement croissante, accès à des prêts à taux bonifié (2))mis à part le fait que les subventions qu'ils reçoivent ne proviennent que de budgets locaux.

On constate en particulier que de 1967 à 1973, le montant total des subventions d'exploitation, reçu des budgets locaux a été multiplié par 6,5; les entreprises ont eu parallèlement de plus en plus accès aux prêts à taux réduits. Quoi qu'il en soit, le taux de prélèvement net est passé de 21,0 % à 5,9 %, mais reste donc positif. L'Etat par le biais de la TVA et de la taxation des carburants prélevait donc en 1967 et 1973 une masse supérieure à l'aide fournie par les budgets locaux et les organismes de crédit.

Rappelons enfin que les subventions d'exploitation versées par les Collectivités Locales aux entreprises de transport urbains sont taxées par l'Etat au même titre que les autres recettes.

(1) - La diminution du taux de TVA sur les transports de voyageurs en 1974 accentue la diminution de la pression fiscale.

(2) - En particulier (Caisse des Dépôts - CAECL)

b) - Transports interurbains, scolaires

Les transports routiers interurbains ne sont pratiquement pas aidés par les collectivités publiques alors que les transports scolaires déjà fortement subventionnés le sont de plus en plus.

De plus, la diminution du taux de taxation des carburants est compensée par une diminution du montant des subventions d'exploitation versées par les Collectivités Locales, aux entreprises de transport interurbain.

TABLEAU N° 1 - LES TRANSFERTS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS

10 6 F

	Transports urbains		Transports interurbains (hors scolaires)		Transports scolaires	
	1967	1973	1967	1973	1967	1973
1/ - Consommation des ménages	560,0	1 106,0	1 260,0	2 521,0	61,0	140,0
2/ - Subventions d'exploitation						
. Etat	-	-	-	-	162,0	384,0
. Collectivités locales	25,6	167,8	32,5	21,7	49,0	170,0
3/ - Subventions d'équipement	5,8	24,8	-	-	-	-
4/ - Taxes sur les carburants (TVA exclue)	48,3	74,3	39,0	48,7	11,0	13,8
5/ - T.P.S.	49,8	-	109,9	-	23,1	-
6/ - T.V.A.	-	191,0	-	381,4	-	104,1
7/ - Rémanences fiscales	51,5	30,6	113,7	61,0	23,9	16,7
8/ - Autres impôts et taxes	12,5	23,5	40,0	81,1	10,0	16,2
9/ - Utilisation du réseau routier :						
. Entretien, fonctionnement	8,6	14,8	25,4	39,4	3,6	5,6
. Police	3,4	5,8	7,9	9,6	1,1	1,4
10/ - Prêt à taux réduit	-	40,5	-	-	-	-
11/ - Taux de prélèvement net						
. $[4+5+6+7+8 - (2+3+9)] / 1$	21,3 %	5,9 %	18,8 %	19,9 %	242,1 %	297,3 %

Q U A T R I E M E P A R T I E

LES TRANSPORTS AERIENS

Bien qu'il n'occupe pas une grande place dans la consommation des ménages, le secteur des transports aériens présente cependant un intérêt du point de vue redistributif car la consommation de transports aériens est très différenciée selon les catégories de ménages considérées. Le problème posé par l'évaluation des transferts dans ce domaine est complexe car seule une assez faible part de son chiffre d'affaire va à la consommation des ménages (environ 20 %).

Nous avons divisé les transports aériens en deux sous-secteurs (aviation intérieure et aviation internationale) plus homogènes notamment au point de vue fiscal.

Nous considérerons deux types d'entreprises :

- les compagnies aériennes et les aéroports (dont les services sont des consommations intermédiaires pour les compagnies)(1).

I - EVALUATION GLOBALE DES TRANSFERTS

a) - Les subventions et dotations en capital

L'essentiel des concours de l'Etat aux entreprises du secteur aérien concerne les entreprises publiques (Air-France et Aéroport de Paris) . Ces concours ont pris la forme de subventions d'équipement en 1967 et de dotation en capital en 1973) (2)

En ce qui concerne les prêts du FDES, l'en-cours de l'Aéroport de Paris a beaucoup augmenté de 1968 à 1973 et Air-Inter, qui n'en bénéficiait pas en 1967 en bénéficie en 1973 ; l'en-cours d'Air-France a diminué entre ces deux années.

-
- (1) - Nous ne distinguerons pas les transferts transitant par chacun de ces types d'entreprises, ce qui revient à supposer que toute modification de ces transferts serait intégralement transmise dans les tarifs des compagnies aériennes.
- (2) - Il faut remarquer qu'un certain nombre de subventions d'exploitation aux aéroports de Province proviennent des Chambres de Commerce (dont les opérations ne sont pas incluses dans cette étude, limitée aux Finances Publiques). On trouve aussi dans ce domaine des subventions des Collectivités Locales et de l'Etat (Ligne des Comores), dont le montant reste faible.

b) - Les impôts ,taxes et redevances prélevées par l'Etat

Seule l'aviation intérieure est redevable de la TVA et des taxes sur les carburants . Le taux de ces dernières a considérablement baissé de 1967 à 1973, suite à la substitution du carburéacteur, peu taxé, à l'essence aviation dont le taux de taxe est voisin de celui de l'essence-auto. Rappelons de plus que l'Etat prélève 16 % des taxes d'atterrissage perçues par les aéroports. Enfin, à partir de 1972, il a mis en place une redevance destinée à couvrir à terme l'ensemble de ses dépenses de navigation aérienne en route ; en 1973, seule l'aviation internationale paie cette taxe (15 millions de francs dont 3 millions seront imputés aux ménages) ; elle figure dans le même poste que les taxes d'atterrissage et explique sa forte croissance pour l'aviation internationale.

c) - L'infrastructure aérienne

Il s'agit d'un service collectif gratuit rendu par l'Etat (1).

En ce qui concerne les dépenses d'équipement, nous avons évalué leur amortissement à l'aide des méthodes exposées dans le Rapport de la Commission d'Etude des Coûts d'Infrastructure Aéroportuaires (1969).

II - REPARTITION DES TRANSFERTS

Il a été nécessaire de distinguer d'une part dans les transferts, les montants relatifs à l'aviation intérieure et à l'aviation internationale, et d'autre part de déterminer la part relative aux ménages.

a) - Aviation intérieure et internationale

En ce qui concerne les compagnies aériennes, le problème ne s'est posé que pour Air-France où coexistent les deux types d'activité.

Certains flux ont pu être rattachés clairement à un secteur (par exemple les taxes sur le chiffre d'affaire au secteur intérieur) : les autres ont été ventilés au prorata du chiffre d'affaire entre les deux types de trafic.

Pour les dépenses de l'Etat concernant la navigation aérienne, nous avons utilisé les clés de répartition d'Eurocontrôle, qui permettent d'établir la redevance correspondante. Pour les autres dépenses de l'Etat ainsi que pour les flux transitant par les aéroports, nous avons réparti les transferts au prorata du nombre des passagers intérieurs et internationaux, en isolant l'aéroport de Paris chaque fois que cela a été possible. (voir tableau n° 1).

(1) - En fait, il est destiné à devenir quasi-marchand en ce qui concerne la navigation aérienne en route au moins pour l'aviation internationale (cf. b)- les redevances).

Tableau n° 1 - Répartition du trafic* des aéroports français entre les trafics intérieurs et internationaux

	INTERIEUR	INTERNATIONAL	TOTAL
1967	22,1 %	77,9 %	100 %
1973	27,9 %	72,1 %	100 %
- dont Aéroport de Paris	46,1 %	53,9 %	100 %

* trafic mesuré en nombre de passagers

Source : S.A.E.I. - Annuaire Statistique des Transports

b) - Consommation des ménages

Dans chaque sous-secteur, les statistiques de trafic fournies par Air-France et Air-Inter ont permis de ventiler ce qui concerne, d'une part les résidents français et les non résidents, d'autre part les voyages payés par les entreprises et ceux payés par les ménages. Quand ceci n'a pas été possible, nous avons estimé la consommation des ménages par les voyages à motif personnel. Par ailleurs, nous avons considéré que 10 % du chiffre d'affaire des compagnies de troisième niveau correspondait à la consommation finale des ménages conformément aux estimations de la Direction des Transports Aériens. Enfin, en l'absence de données plus précises, nous avons considéré que 25 % du trafic international des aéroports français concernait la consommation des ménages. (voir tableau n° 2).

Tableau n° 2 - Calcul de la part des ménages français dans la recette des compagnies

	Pourcentage des résidents français dans la recette totale (1)	Pourcentage des voyages personnels dans la recette totale (2)	Consommation des ménages recette totale (3)=(1)+(2)
Air-France (1970)			
. Intérieur	80 %	59 %	47,2 %
. Intérieur + international	46 %	47 %	21,6 %
Air-Inter (1973)	92 %	24 %	22 %

Source : Air -Inter , Air-France

III - CONCLUSIONS

L'ensemble des résultats apparaît dans le tableau n° 3.

On remarque tout d'abord que, principalement du fait des exemptions de taxes, l'aviation internationale est globalement subventionnée, ce qui n'est pas le cas de l'aviation intérieure. De plus, l'aide de plus en plus importante à l'investissement des entreprises publiques entraîne une diminution du taux de prélèvement net entre 1967 et 1973. Cette évolution est particulièrement nette en ce qui concerne l'aviation intérieure car elle est renforcée notamment par la diminution des taxes sur les carburants.

Nous constatons donc que ce secteur, pourtant fréquenté par une clientèle particulièrement aisée, est de plus en plus favorisé par les Finances Publiques. Il faut donc s'attendre à un effet global antiredistributif en ce domaine.

TABLEAU N° 3 - LES TRANSFERTS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS AERIENS

10 6 F

	M E N A G E S				A U T R E S A G E N T S		T O T A L	
	Aviation intérieure		Aviation internationale		1967	1973	1967	1973
	1967	1973	1967	1973				
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	7=1+3+5	8=2+4+6
1/ - Consommation des ménages	90,0	279,0	310,0	684,0			400,0	963,0
2/ - Consommation intermédiaire des entreprises					501,8	1 838,0	501,8	1 838,0
3/ - Consommation de l'extérieur					1 005,2	2 134,0	1 005,2	2 134,0
4/ - Subventions d'exploitation	2,6	1,8	2,4	2,9	17,8	23,9	22,8	28,6
5/ - Subventions d'équipement et dotation en capital	1,2	6,3	4,0	40,0	14,8	168,7	20,0	215,0
6/ - Transferts liés aux prêts à taux bonifié	0,5	2,0	2,0	5,5	7,2	24,7	9,7	32,2
7/ - Taxes sur le chiffre d'affaires	7,7	41,8	-	-	17,1	157,9	24,8	199,7
8/ - Rémanences fiscales	5,6	4,2	19,2	10,3	93,3	59,8	118,1	74,3
9/ - Taxes sur les carburants	(18,0)	1,9	-	-	(42,0)	7,1	(60,0)	9,0
10/ - Taxes d'atterrissage et redevances N.A.	(1,0)	2,0	(1,7)	7,0	(7,8)	32,0	(10,5)	41,0
11/ - Autres impôts	2,4	4,5	5,1	5,2	26,9	32,1	34,4	41,8
. Utilisation des infrastructures aériennes								
12/ - - N.A.	1,7	5,3	7,3	14,3	82,0	167,4	91,0	189,0
13/ - - Autres	11,8	20,9	34,7	23,3	142,5	171,8	189,0	216,0
14/ - Taux de prélèvement net [7+8+9+10+11 -(4+5+6+12+13)] /1 ou (2+3)	18,8%	6,5%	- 7,9%	- 9,5%	- 5,1%	- 6,7%	- 4,4%	- 6,4%

Sources : S.A.E.I. (Comptes de Transport de la Nation)
D.N.A.

Rapports d'activité des Compagnies et de l'Aéroport de PARIS

C O N C L U S I O N

Les tableaux 1 et 2 rassemblent les résultats obtenus pour les divers modes de transport en commun - Un certain nombre de conclusions peuvent en être tirées.

Nous constatons tout d'abord que les consommations de transport en commun liées aux entreprises publiques sont très nettement favorisées dans la répartition des transferts par rapport aux entreprises de transport privé (transport routier interurbain), aux régies locales de transport urbain et au secteur aérien - Les entreprises publiques de transport ont donc constitué pour les Collectivités Publiques, et en particulier pour l'Etat, un moyen privilégié d'une politique de transferts

De plus, les ménages de la Région Parisienne ont été tout particulièrement favorisés relativement aux ménages urbains de Province - En effet, le taux de transfert net des transports en commun de la Région Parisienne est, pour les deux années étudiées, très largement positif ; à l'inverse les transports urbains de Province ont été davantage taxés que subventionnés.

Si nous rapprochons une telle conclusion de celle énoncée au chapitre II à propos des dépenses publiques de voirie, nous pouvons affirmer que les ménages de la Région Parisienne ont été favorisés pour les années étudiées, dans la répartition des transferts relatifs aux transports individuels et collectifs.

De plus, et ceci aussi bien pour la Région Parisienne que pour les agglomérations de Province, nous constatons une croissance importante du taux de transfert net des entreprises de transport urbain ; celui des transports parisiens passe en effet de 75,7 % à 122,5 % tandis que celui relatif aux agglomérations de Province passe de - 21,3 % à - 5,9 %.

Le secteur des transports en commun de "Fonction régionale" a été caractérisé par l'évolution opposée des services omnibus de la S.N.C.F. et des transports routiers interurbains de voyageurs - En effet, les lignes omnibus de la S.N.C.F. ont vu leur chiffre d'Affaires stagner tandis que les transferts y ont beaucoup augmenté ; inversement les transports routiers interurbains ont conservé un taux de transfert nettement négatif qui n'a pas empêché le doublement du montant de la consommation des ménages pour ce poste.

Enfin les lignes Rapides-Express de la S.N.C.F. ont conservé un taux de transfert positif quoiqu'en légère diminution - Les transports aériens ont, quant à eux, maintenu un taux de transfert net positif pour la fonction internationale et un taux négatif quoiqu'en nette augmentation pour la fonction intérieure.

Tableau n° 1 - Les transferts dans le secteur des transports en commun en 1967

10⁶ F

	Transports en commun de la Région Parisienne (1)	S.N.C.F.		Transports Routiers de Province		Transports Aériens		TOTAL
		Omnibus (2)	Rapides-Express	Urbains	Interurbains	Intérieurs	Internationaux	
Transfert brut	1272	601	423	43	66	18	50	2473
Impôts et taxes	374	109	201	162	303	35	26	1210
Transfert net	898	492	222	- 119	- 237	- 17	- 24	1263
Consommation des Ménages	1186	472	870	560	1260	90	310	4748
Taux de transfert net	75,7 %	104,2 %	25,5 %	- 21,3 %	- 18,8 %	- 18,8 %	7,7 %	26,6 %

(1) - R.A.T.P. et S.N.C.F. - Banlieue

(2) - dont les lignes de cars

Tableau N° 2 - Les transferts dans le secteur des transports en commun en 1973

10 6 F

	Transports en commun de la Région Parisienne (1)	S.N.C.F.		Transports routiers de Province		Transports Aériens		TOTAL
		Omnibus (2)	Rapides Express	Urbains	Interurbains	Intérieurs	Internationaux	
Transfert brut	2884	850	653	254	71	36	86	4834
Impôts et taxes	710	97	311	320	572	54	22	2086
Transfert net	2174	753	342	- 66	- 501	- 18	+ 64	2748
Consommation des Ménages	1775	510	1640	1106	2521	279	684	8515
Taux de transfert net	122,5 %	147,6 %	20,9 %	- 5,9 %	- 19,9 %	- 6,5 %	9,5 %	32,3 %

16

(1) - R.A.T.P. et S.N.C.F. - Banlieue

(2) - dont les lignes de cars



**Étude sur
du secteur
Rapport a**



CRÉDOC Biblioth