

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS
INTÉRIEURS
Service d'Analyse Économique

L'APPLICATION DE LA TAXE
PROFESSIONNELLE AUX TRANSPORTS
ROUTIERS

Mai 1979

Étude menée par Patrice SALINI
avec la collaboration de Henri ANDRIEU

LA BANCHE
CENTRE DE DOCUMENTATION
DE L'AMÉNAGEMENT ET DES TRANSPORTS

L'APPLICATION DE LA TAXE
PROFESSIONNELLE AUX TRANSPORTS
ROUTIERS

P L A N

- I - LA PATENTE, LA TAXE PROFESSIONNELLE
- II - APPLICATION DE LA TAXE PROFESSIONNELLE ET PRESSION FISCALE
- III - Y-A-T-IL UNE SPECIFICITE DES TRANSPORTS ROUTIERS
- IV - CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

A N N E X E S

- Annexe 1 - Résultats de l'enquête du S.A.E.
- Annexe 2 - Position de la F.N.T.R.
- Annexe 3 - Problèmes juridiques
- Annexe 4 - Un exemple comparatif des assiettes de la patente et de la
taxe professionnelle pour un réseau de transport urbain
- Annexe 5 - Comparaison du ratio de la valeur ajoutée brute à la production
effective par branches de la comptabilité nationale (1977).

<p>L'APPLICATION DE LA TAXE PROFESSIONNELLE AUX TRANSPORTS ROUTIERS</p>

I - LA PATENTE, LA TAXE PROFESSIONNELLE

I.1. Les assiettes

L'application de la taxe professionnelle, aux lieux et place de la patente, a introduit une modification significative de l'assiette d'imposition.

L'ancien tarif des patentes (annexe 1 bis du code général des impôts) prévoyait :

- une taxation forfaitaire par salarié,
- une taxation forfaitaire de la charge utile des véhicules et de leur remorque, et ce pour les seuls transports de marchandises,
- une taxation assise sur la valeur locative des locaux et autres installations.

Le tarif, critiqué en son temps, était en fait un ensemble de 1 650 rubriques, où chaque profession avait son système propre de taxation.

Au surplus, l'impôt était constitué pour une part importante d'éléments indépendants de la capacité contributive réelle des entreprises (nombre de salariés et non salaires, charge utile et non valeur des véhicules). Cet état de fait était à l'origine de disparités considérables de la pression fiscale.

L'assiette de la taxe professionnelle a été conçue au contraire de celle de la patente, de manière à faire reposer l'impôt sur la capacité contributive des entreprises, quelquessoient les particularités professionnelles.

A cette fin, l'assiette comprend deux éléments :

- Les salaires versés par l'entreprise (pris en compte au 1/5), ou dans le cas de commissionnaires, de professions non commerciales ou d'entreprises

employant moins de 5 salariés, les recettes (à raison du huitième)

- La valeur locative des immobilisations corporelles, détenues pour les besoins de la profession. La valeur locative des biens mobiliers et équipements dont la durée d'amortissement est inférieure à 30 ans est ainsi fixée à 16 % du prix de revient. Cependant les redevables dont le chiffre d'affaires est inférieur à 1 000 000 F. ou 400 000 F. pour les prestataires de service ne sont imposés que sur la valeur locative des locaux où ils exercent leur activité.

Un abattement de 25 000 F. est opéré sur la valeur locative des biens et équipements mobiliers.

Au surplus, les entreprises artisanales employant moins de 3 salariés bénéficient d'une réduction de 50 % de leur base d'imposition.

Il ressort de cette comparaison des éléments composant l'assiette des deux taxes que la taxe professionnelle est directement fonction de la capacité contributive des entreprises alors que la patente avait un caractère nettement forfaitaire (cf. annexe 4).

On soulignera que le système mis en place avec la taxe professionnelle considère l'activité dominante de l'entreprise pour déterminer s'il convient d'assujettir ses salaires ou ses recettes.

Par ailleurs, les entreprises exerçant une partie de leur activité hors de France voient leur base d'imposition réduite en fonction de l'importance des activités exercées hors du territoire national.

I.2. Le système transitoire

Afin de ménager les transitions par rapport au régime de la patente, il a été institué un système de plafonnement de la cotisation en fonction de la cotisation de l'ancienne patente, par le biais d'un coefficient multiplicatif (lois du 28 décembre 1976, du 16 juin 1977 et du 3 janvier 1979).

Par ailleurs, les textes prévoyaient un mécanisme de montée en puissance de la pression fiscale résultant du changement d'assiette (mécanisme de l'écrêtement). C'est l'insuffisance de ce mécanisme qui est à l'origine du plafonnement.

Enfin, un plafonnement à 8 % de la valeur ajoutée produite est institué par la loi du 3 janvier 1979 pour la cotisation de 1979.

La conséquence immédiate de ces divers butoirs a été de rendre la taxe professionnelle proportionnellement dépendante de l'ancienne patente pour tous les assujetés ayant subi de fortes variations d'assiette.

Par conséquent, on aboutit au paradoxe suivant lequel les professionnels qui étaient assujetés à une patente sans rapport avec leur réelle capacité contributive, conservent une structure d'imposition plus conforme à la logique de la patente qu'à la taxe professionnelle.

II - APPLICATION DE LA TAXE PROFESSIONNELLE ET PRESSION FISCALE

II.1. L'évolution de la pression fiscale totale

L'étude de la pression fiscale globale supportée par les entreprises peut éclairer l'incidence de la transition de la patente à la taxe professionnelle.

En examinant l'évolution de la part de l'ensemble des impôts et taxes du compte 62⁽¹⁾ du plan comptable général (hors TVA et impôts sur les bénéfices), dans la valeur ajoutée en 1973 et 1976, il est possible de juger de l'incidence indirecte de la modification du système fiscal sur la capacité contributive des entreprises.

Il apparaît, d'après les enquêtes annuelles d'entreprises de notre service (DST) que les impôts et taxes représentent une part stable de la valeur ajoutée.

Cette part est inférieure à 5,4 % pour le transport de marchandises et à 2,9 % pour le transport de voyageurs.

Seul le transport urbain de voyageurs connaît une pression fiscale totale plus forte en 1976 qu'en 1973 (4,7 % contre 3,3 %), par rapport à la valeur ajoutée hors taxes (c'est-à-dire en n'intégrant pas les subventions publiques dans la valeur ajoutée). En réalité, comparée à la valeur ajoutée au coût des facteurs (en intégrant les subventions) la pression fiscale diminue du fait de la croissance rapide des subventions : les taux sont 2,8 % en 1976 contre 3 % en 1973.

Une telle variation d'ensemble ne peut être considérée en aucun cas comme pénalisante.

Cependant, l'examen plus détaillé de la pression fiscale en 1976 suivant les catégories d'activité et la taille des entreprises, appelle quelques remarques (cf. annexe 1).

La pression fiscale totale (y compris la taxe professionnelle) est décroissante avec la taille des entreprises⁽²⁾ (suivant leurs effectifs), et plus forte pour le transport de marchandises que pour le transport de voyageurs.

On remarquera que la pression la plus sensible s'exerce sur les petites et moyennes entreprises de transport de marchandises en zone longue. La situation des transports de voyageurs semble indiquer, par différence, la prépon-

(1) ce compte comprend les taxes et impôts directs, en particulier locaux (foncier, professionnelle...), les droits d'enregistrement et de timbre, les droits de douane, etc...

(2) De ce fait la T.P. aurait pour effet de redresser quelque peu l'inégalité entre petites et grandes entreprises.

dérence de la taxe professionnelle dans le total du compte 62 ⁽¹⁾, et donc leur sensibilisation plus forte aux variations de cette taxe.

II.2. La taxe professionnelle

L'enquête que nous avons menée (avec une attention plus particulière portée aux entreprises de transport urbain de province due à la variation relevée de la pression fiscale) met en évidence une forte croissance de la taxe professionnelle par rapport à la patente.

Les professionnels indiquent, et nous avons pu vérifier, qu'avant le bénéfice de l'écrêtement légal, pour certaines entreprises, et plus spécialement de transports urbains (pour les raisons d'assiette antérieure évoquées ci-dessus), la taxe 1976, pouvait représenter plus de 10 fois l'ancienne patente de 1975.

L'écrêtement, le plafonnement des cotisations ont pu limiter cette croissance fiscale, mais il n'en reste pas moins que, en 1977, d'après notre enquête, la taxe rapportée au chiffre d'affaires a augmenté et parfois doublé.

Les données recueillies tant en province qu'à Paris, sur les transports routiers de marchandises et de voyageurs non urbains, mettent en évidence un ratio taxe professionnelle/chiffre d'affaires hors taxe variant de 0,7 % à 3,7 %, les grandes entreprises payant relativement plus que les petites (en 1976 et 1977).

Nous savons qu'en 1976, d'après une enquête du Ministère de l'Economie et des Finances, ce ratio était dans 59 branches d'activité sur 91 en moyenne supérieur à 1 % du chiffre d'affaires. Mais des comparaisons entre branches sont délicates sans référence aux valeurs ajoutées.

En ce qui concerne les transports urbains de province, pour lesquels nous sommes livrés à une enquête approfondie, il ressort que (cf. annexe 1)

- la pression de la patente, comme la taxe professionnelle, est d'autant plus forte par rapport aux produits que la taille des agglomérations est faible. Par contre, l'incidence du passage d'un système à l'autre est plus forte pour les réseaux de grandes villes.

(1) qui représente environ 50 % du total.

- une étude menée parallèlement sur les taxes établies avant bénéfice de l'écrêtement légal, met en évidence, par ailleurs, l'incidence primordiale de cette mesure.

Des chiffres établis pour 1976 ⁽¹⁾ montrent, en effet, que sans écrêtement (ce qui revient à appliquer l'esprit du texte initial des dispositions de la taxe professionnelle) la taxe représente de 2 à 8,5 % des produits (chiffres d'affaires plus subventions) hors TVA, accentuant ainsi les disparités et rendant cette taxe très pesante sur l'exploitation. C'est à partir de ces données qu'ont été formulées, en leur temps, les remarques les plus alarmistes.

Cet examen conduit à un constat simple :

1. Les transports routiers n'ont pas subi, en tenant compte du bénéfice du plafonnement de la taxe professionnelle, de variation de leur pression fiscale totale, sauf en ce qui concerne les transports urbains, si l'on exclut l'effet de la croissance des subventions.
2. La variation de la taxe professionnelle par rapport à la patente, pour importante qu'elle ait pu paraître, a donc eu une faible incidence sauf pour les transports urbains.
3. Le bénéfice du plafonnement et de l'écrêtement est non négligeable. Dans les cas les plus significatifs (transports urbains), il a permis d'éviter des croissances pouvant atteindre 1 000 %.
4. Mais ce mécanisme maintient des disparités de fait entre entreprises ayant des capacités contributives comparables.
5. En outre de fortes disparités locales persistent.
6. Enfin, nous soulignons le caractère "formel" ou fictif des variations d'impôts locaux enregistrées par des régies ou concessions de service public largement subventionnées par les collectivités locales. L'écart des taux de pression fiscale suivant que l'on prenne la valeur ajoutée hors taxes ou au coût des facteurs souligne ce problème.

(1) Source UTPUR contrôlable grâce aux photocopies d'avertissements.

III - Y A-T-IL UNE SPECIFICITE DES TRANSPORTS ROUTIERS ?

III.1. Spécificité générale ?

Les professionnels soulignent souvent leur spécificité en indiquant (cf. annexe 2) que les entreprises de transport sont à la fois des entreprises de main d'oeuvre et à forte intensité capitalistique.

Les frais de personnel représentent, en effet, plus de 40 % du chiffre d'affaires et la rotation du matériel roulant est forte.

Par conséquent, ils prétendent que l'assiette de la taxe professionnelle repose sur la "quasi totalité de ce qu'ils dépensent pour maintenir leur capacité concurrentielle".

Plusieurs faits se doivent d'être rappelés :

a - La comparaison courante de la pression fiscale et du chiffre d'affaires, bien que commode, est inadaptée aux comparaisons entre secteurs d'activité, même si elle reste la référence aux yeux de bon nombre de professionnels. Personne ne conteste aujourd'hui que l'indicateur "neutre", de la capacité contributive des entreprises soit la valeur ajoutée.

Or, la valeur ajoutée est composée pour l'essentiel des frais de personnel des dotations aux amortissements, (reflet direct de la valeur d'acquisition du matériel roulant), des impôts payés et du bénéfice dégagé.

Le raisonnement le plus élémentaire montre qu'il n'y a guère de différence entre l'assiette actuelle, et une assiette qui serait composée du cinquième des salaires et du reste de la valeur ajoutée : la taxe professionnelle s'apparente donc sensiblement à une imposition sur les principales composantes de la valeur ajoutée.

Il n'y a pas de ce point de vue de spécificité du transport routier face à l'impôt.

La valeur ajoutée constitue pour le transport routier de 60 à 85 % du chiffre d'affaires, soit plus que dans bon nombre d'autres activités.

Il en résulte qu'un niveau de pression fiscale par rapport à la valeur ajoutée qui serait le même dans tous les secteurs se traduirait par une pression fiscale relative au chiffre d'affaires plus forte chez les transporteurs routiers.

- b - Par ailleurs, il est évident que cette activité est assujettie, par nature, moins que d'autres, aux impôts locaux frappant le foncier bâti, mais qu'elle utilise à contrario plus massivement les infrastructures locales.

Cependant, au total, il est utile de souligner que la méthode de calcul de l'assiette de la taxe tend à faire jouer un rôle pervers à la hausse des prix.

La prise en compte des prix d'acquisition tend, en période de hausse des prix, à désavantager les entreprises à renouvellement accéléré (cependant de tels biens s'amortissent fiscalement vite, ce qui rend plus cohérent le système).

- c - En ce qui concerne la justice du système, et son efficacité, le secteur ne semble pas plus que d'autres désavantagé.

En matière de justice fiscale, l'assiette de taxe actuelle combine les caractéristiques essentielles des entreprises (force de travail utilisée et capitaux investis). C'est d'ailleurs la raison pour laquelle on en conteste l'efficacité économique (créations d'emplois et investissement) en période de crise. Mais, on peut souligner qu'à l'inverse, son assiette est incitative d'une amélioration de la productivité du personnel et du matériel.

Le problème des coûts et avantages lié à la fiscalité locale, bien que peu souvent évoqué, s'assortit de considérations préliminaires sur l'encadrement tarifaire et l'importance de la fiscalité sur les carburants. Il s'agit de savoir si la fiscalité locale est plus une imposition visant à faire contribuer les professions aux coûts collectifs entraînés par leur activité, ou une imposition assise sur la capacité contributive.

Ce problème poserait en retour celui de la tarification des infrastructures locales de transport, et d'une certaine déperéuation des crédits inscrits à la tranche urbaine du FSIR.

Un impôt de "tarification de l'usage des infrastructures" et des équipements collectifs ne peut avoir pour assiette un ensemble unique d'élé-

ments. Or, concevoir ainsi le rôle de la taxe professionnelle risquerait de faire revenir à un tarif aussi compliqué que celui de la patente.

Le seul problème qui peut être valablement évoqué concerne la faculté des entreprises à répercuter cet impôt dans les prix. Seules une diminution des disparités ou une position dominante peuvent assurer une telle répercussion.

Dans ces conditions, les petites et moyennes entreprises et les sous-traitants peuvent être, dans l'hypothèse de la suppression du plafonnement, confrontés à des difficultés nouvelles.

A contrario, certaines dispositions légales peuvent favoriser certaines grosses entreprises.

En effet, la législation actuelle, qui repose sur la notion d'activité dominante, conduit à privilégier les entreprises faisant massivement de la sous-traitance, sans pour autant en faire leur activité principale. (Les commissionnaires sont en effet taxés sur leurs recettes aux lieux et place des salaires versés).

Or, la sous-traitance peut atteindre des sommes supérieures à 60 000 F. (en 1976) par personne occupée dans certaines entreprises de transport de zone longue.

De la même manière, on rappellera que la législation actuelle comporte des failles importantes dans la mesure où un morcellement judicieux des entreprises et la localisation réelle ou fictive de certaines activités à l'étranger permettent de réduire sensiblement l'assiette de la taxe.

III.2. La spécificité du transport urbain.

Comme nous l'avons indiqué plus haut, ces transports ont connu, sur la base d'une patente très basse une augmentation très sensible de leur pression fiscale

Par ailleurs, dans un secteur qui n'est pas régi par une concurrence interne, il est choquant de constater des disparités d'imposition aussi fortes que celles qui ont pu être relevées.

Les données recueillies (annexe 1) montrent au surplus que cette disparité est surtout importante pour les petits réseaux, au demeurant les plus taxés.

Mais la spécificité de ce secteur réside surtout dans la nature de son activité et de la détermination de ses recettes (absence de maîtrise tarifaire, forte proportion de subventions).

Le système actuel, et toute majoration d'impôt, conduisent en fait à majorer les subventions des collectivités publiques dans le seul but de couvrir la charge d'un impôt qui leur est destiné, et équivaut à utiliser le réseau de transport comme caisse de transfert entre diverses collectivités (communes, départements...).

Le droit commun apparaît, en l'espèce, comme à l'origine de "jeux d'écriture" quelque peu formels.

IV - CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

IV.1. En l'état actuel de la réglementation

Notre analyse aboutit à contester, au fond, l'argument de la spécificité du transport routier par rapport au système de taxation étudié. La forte taxation des transporteurs routiers par rapport à leur chiffre d'affaires reflète seulement l'existence d'un ratio $\frac{\text{valeur ajoutée}}{\text{chiffres d'affaires}}$ plus élevé que dans d'autres secteurs.

Par ailleurs, nous n'avons pu relever, outre le cas des transports urbains, aucune variation positive sensible, entre 1973 et 1976, de la pression fiscale totale supportée. Or, la valeur ajoutée constitue, plus que le chiffre d'affaires le bon indicateur du volume d'activité d'une entreprise.

Cependant, en l'état actuel de la réglementation, certains mécanismes peuvent jouer un rôle préjudiciable aux objectifs économiques du Gouvernement :

- a - La prise en compte des valeurs d'acquisition des matériels roulants, introduit en période de hausse ou de baisse des prix des mécanismes pernicieux.

Il conviendrait peut-être de recommander une adaptation du système en vue d'imposer les entreprises sur une base plus objective comme la valeur actuelle des matériels.

En revanche la taxation de biens amortis pourrait être amoindrie.

- b - La considération de l'activité dominante des entreprises pour déterminer l'assiette à prendre en compte, et les exonérations prévues pour les activités hors du territoire national, nous semblent pouvoir constituer des voies d'évasion fiscale légale préjudiciables. Un morcellement savant des entreprises combiné à un recours quasi majoritaire à la sous-traitance peut permettre aux grandes entreprises d'échapper partiellement à l'impôt.

Au minimum, il nous semble souhaitable d'adopter ici un système de taxation, non en fonction de la seule activité dominante, mais pouvant combiner les deux assiettes au prorata des fractions du chiffre d'affaires correspondantes.

- c - Pour ce qui est des transports urbains, une certaine disparité, liée à celle de l'ancienne patente, et aux disparités locales, semble incontestable. Cependant ce problème pose surtout la question des rappports finan-

ciers, déjà fort complexes, entre collectivités publiques et réseaux.

Dans ce domaine, la variation d'impôt relevée, n'a pu conduire dans la quasi totalité des cas, qu'à une majoration des concours publics et donc a un transfert déguisé entre collectivités publiques, la collectivité de tutelle supportant de fait une fraction de la charge du nouvel impôt. Un tel mécanisme peut apparaître comme malsain dans son principe.

IV.2. Pour l'avenir du système

En l'état, le système conduit à appliquer de fait une logique bâtarde, la taxe professionnelle demeurant dépendante en volume du système antérieur.

Toute suppression des mesures d'écrêtement ou de plafonnement conduirait à des variations très fortes de la pression fiscale, la part de la taxe dans la valeur ajoutée pouvant alors doubler voire tripler. Dans ces conditions, sans pouvoir déterminer s'il s'agit d'un cas d'espèce, il faut voir clairement qu'une telle mesure pourrait aboutir à une pression fiscale totale de plus de 8 % de la valeur ajoutée pour les catégories les plus taxées.

En effet, si l'on considère que la pression fiscale totale des catégories les plus taxées représente 5 % de la valeur ajoutée, la taxe professionnelle représentant 1 à 3 %, la suppression du plafonnement conduit à une ponction supplémentaire de 1 à 3 % sur la valeur ajoutée, voire plus de 4 % dans les cas les plus extrêmes.

Une telle croissance devrait donc aboutir à une majoration des coûts de productions de 0,6 à 1,6 %.

Dans ces conditions, seules les entreprises susceptibles de répercuter sur leurs clients ces coûts conserveront leur rentabilité.

Il s'agit donc d'un facteur susceptible de modifier les conditions de concurrence interne du secteur en pénalisant la capacité de développement des entreprises les plus exposées à la concurrence ou les plus dominées.

Dans ce cas, et dans l'hypothèse où le gouvernement voudrait éviter une modification sensible des positions concurrentielles au sein du secteur, il paraît nécessaire d'assortir la disparition du plafonnement de mesures visant

à permettre une adaptation des tarifs, et à limiter l'usage de positions dominantes. La proposition visant à réviser le critère de l'activité dominante (cf. SUFRA V.1. § b) nous semble, par ces motifs, d'autant plus importante.

ANNEXE 1

RESULTATS DE L'ENQUETE DU S.A.E.

ANNEXE 1- RESULTATS DE L'ENQUETE DU S.A.E.Méthode

L'enquête menée, rapide et assez sommaire, a consisté en une série de contacts :

- avec les organisations professionnelles (dont certaines ont fourni de riches données).
- avec les professionnels.
- avec les services fiscaux.
- avec divers organismes touchant soit les professions (type CPT, vie des transports...); soit les élus locaux.

Soit au total une cinquantaine de contacts visant à la fois au recueil des données et de sentiments, analyses ou prises de position.

Quelques résultatsa - Résultats d'ensemble

Les données recueillies tant en province qu'à Paris, sur les transports routiers de marchandises et de voyageurs non urbains, mettent en évidence un ratio taxe professionnelle/chiffre d'affaires hors taxe variant de 0,7 % à 3,7 %, les grandes entreprises payant relativement plus que les petites.

Un tableau ci-après analyse par ailleurs la pression fiscale totale des entreprises de transport suivant leur taille (somme des impôts et taxes, non compris TVA et impôt sur les bénéfices) d'après les enquêtes annuelles du S.A.E.

TABLEAU

Valeurs en 1976 du ratio
Impôts et taxes (compte 62)
 Valeur ajoutée brute au
 coût. des facteurs

Secteur d'activités	Taille des entreprises			
	6 à 100 salariés	Plus de 100 salariés	Total	dont plus de 200 salariés
- Transport routier de marchandises zone longue	6,2	4,7	5,8	4,2
- Transport routier de marchandises zone courte et camionage	5,4	4,5	5,2	4,4
- Déménagement	4,2	4,2	4,2	-
- Location de véhicules industriels	5	5,4	5,2	5,4
<u>Total marchandises</u>	5,7	4,8	5,4	4,6
- Transport urbain de voyageurs	2,8	2,7	2,7	2,8
- Transport routier de voyageurs	3,2	3,1	3,1	3
<u>Total voyageurs</u>	3,2	2,9	3,0	2,9

Source : SAE-DST. Enquête annuelle d'entreprise.

Il ressort de ce tableau que la pression fiscale totale (y compris la taxe professionnelle) est décroissante avec la taille des entreprises * (suivant leurs effectifs), et plus forte pour le transport de marchandises que pour le transport de voyageurs.

On remarquera la pression plus sensible s'exerçant sur les petites et moyennes entreprises de transport de marchandises en zone longue. La situation des transports de voyageurs semble indiquer, par différence, la prépondérance de la taxe professionnelle dans le total du compte 62 (impôts et taxes) et donc leur sensibilisation plus forte aux variations de cette taxe.

b - les transports urbains de voyageurs

Etant donné la relative spécificité de cette catégorie de transports, nous nous sommes livrés à une étude portant sur une trentaine de réseaux (soit 30 % environ des réseaux suivis par l'enquête de la D.T.T.). Nous avons pu faire des comparaisons fiables sur 25 % des réseaux.

La représentativité des réseaux est analysée ci-dessous suivant les tranches de taille d'agglomérations.

- | | |
|--|------|
| 1 - Nombre de réseaux d'agglomérations de moins de 100 000 habitants | = 9 |
| 2 - Nombre de réseaux desservant des agglomérations de 100 000 à 300 000 habitants | = 11 |
| 3 - Nombre de réseaux desservant des agglomérations de 300 000 à 900 000 habitants | = 3 |
| 4 - Nombre de réseaux desservant des agglomérations de plus de 900 000 habitants | = 1 |

* de ce fait la T.P. aurait pour effet de redresser quelque peu l'inégalité entre petites et grandes entreprises.

L'analyse de la pression fiscale par tranche de villes montre que la pression de la patente, comme de la taxe professionnelle, est d'autant plus forte par rapport aux produits que la taille des agglomérations est faible. Par contre, l'incidence du passage d'un système à l'autre est plus forte pour les réseaux de grandes villes.

	A = patente en 1975	B = taxe professionnelle en 1977	B/A
	Valeur moyenne du ratio Patente/produits	Valeur moyenne du ratio Taxe prof./produits	
Groupe 1 9 réseaux	1,87 % ($\sigma = 1,19$)	2,53 % ($\sigma = 1,47$)	1,35
Groupe 2 11 réseaux	1,12 % ($\sigma = 0,93$)	1,59 % ($\sigma = 1,19$)	1,41
Groupe 3 3 réseaux	0,84 % ($\sigma = 0,19$)	1,22 % ($\sigma = 0,16$)	1,45
Groupe 4 1 réseau	0,9 %	1,5 %	1,66

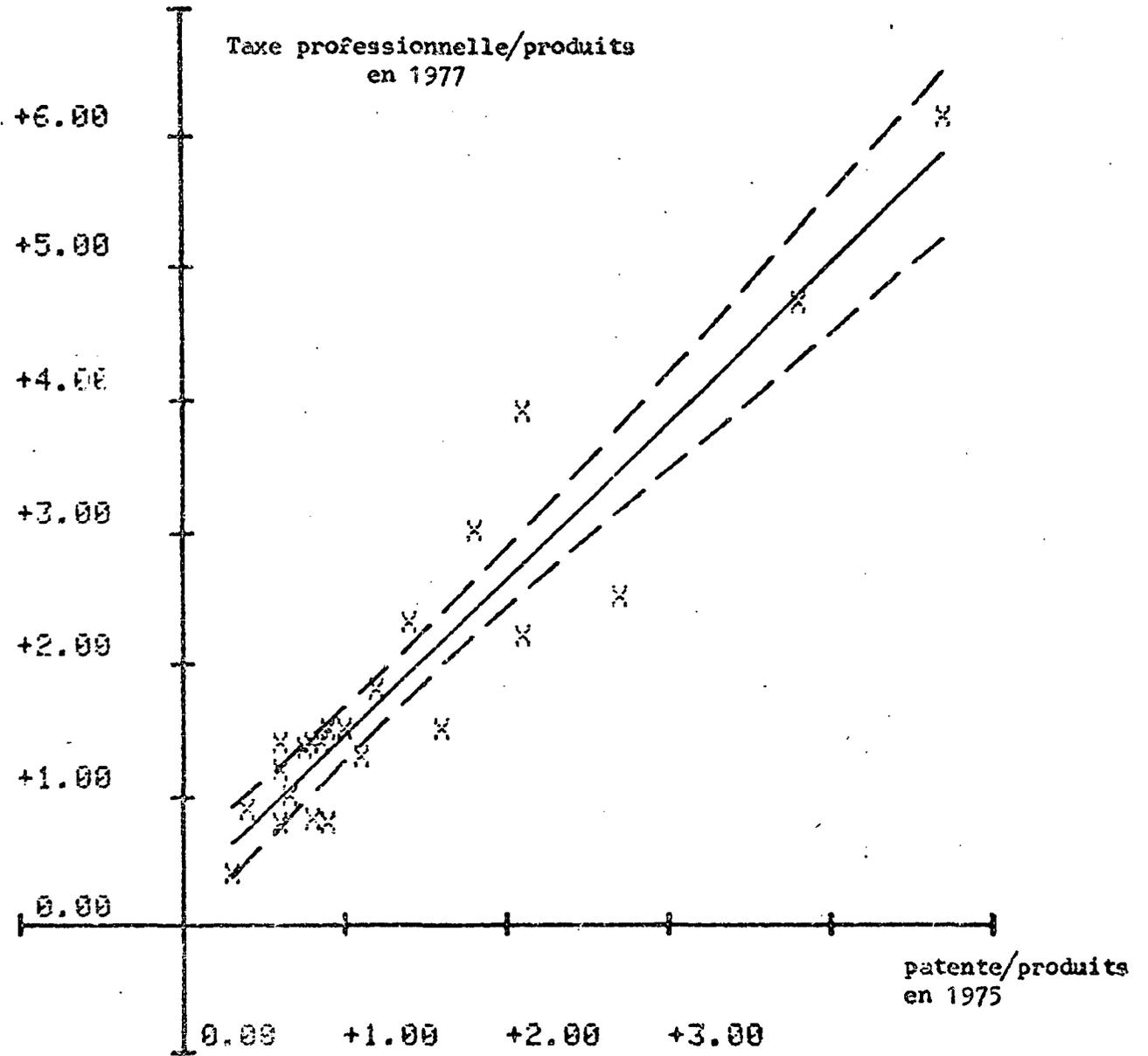
source : enquête spéciale du SAE.

Un graphique montre ci-après l'évolution de la taxe professionnelle 77 par rapport à la patente 75 par rapports aux produits correspondants (chiffre d'affaires et subventions reçues).

(Une estimation aboutit à considérer qu'en 1977 la part de la taxe professionnelle dans les produits est égale à 29 % de cette part en 1975 (patente/produits) plus 1,18)

Par ailleurs, il ressort de notre analyse que la situation des petits réseaux est plus hétérogène.

FIGURE 1 : EVOLUTION DU RATIO PATENTE OU T.F./PRODUITS 1975-1977 (TRANSPORTS URBAINS)

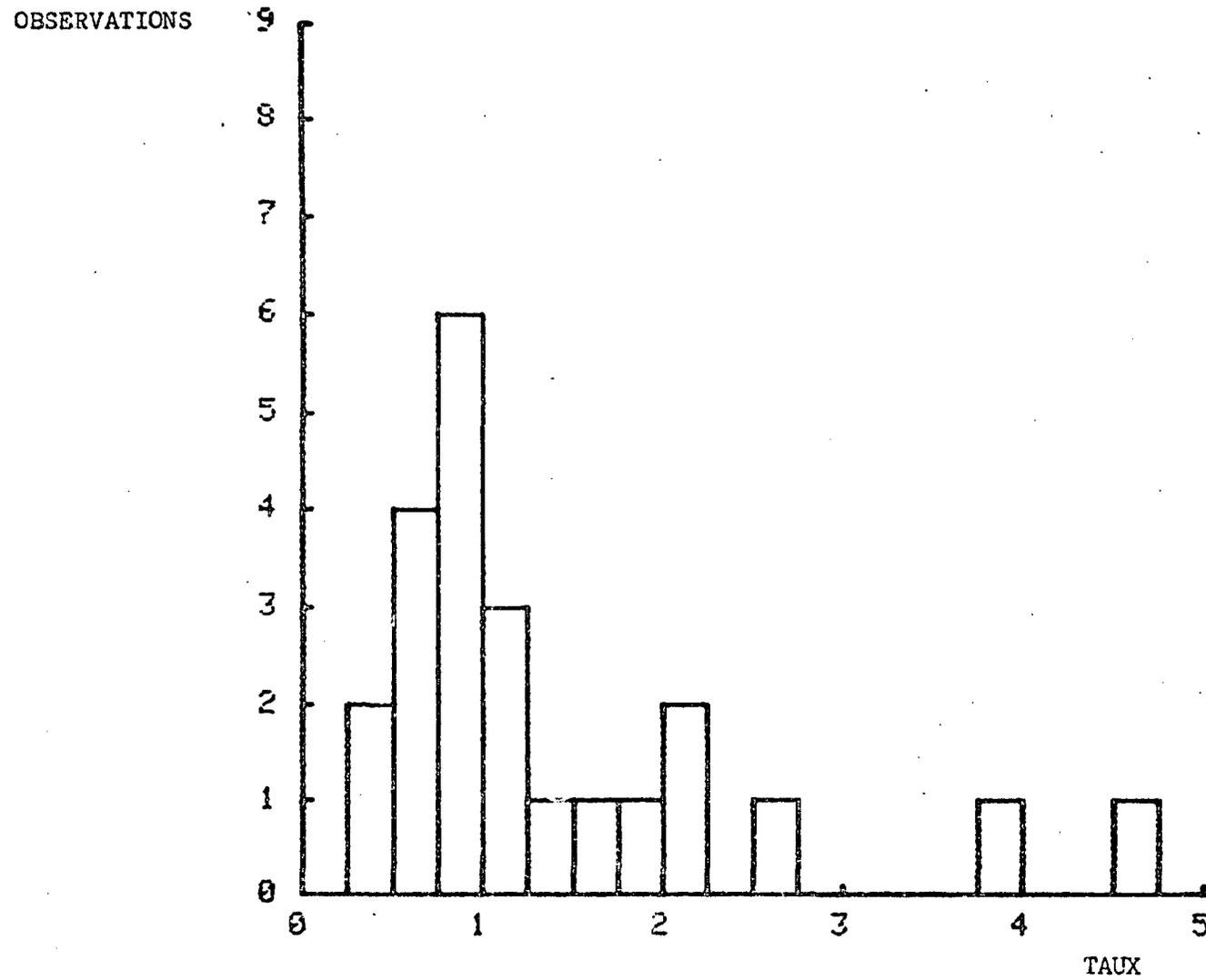


Source : Enquête spéciale du SAE

Deux autres graphes présentés sous forme d'histogrammes montrent la répartition des taux en 1975 et 1977.

On observe que la forme de l'histogramme ne s'est pas beaucoup modifiée dans le temps. L'écart de 1 point à 1 point et demi se vérifie assez bien, une concentration forte s'établissant en 1977 autour de 2 modes (1 % et 1,5 %).

FIGURE 2 : HISTOGRAMME DES FREQUENCES DES TAUX DE PATENTE/PRODUITS TR. URBAINS 75



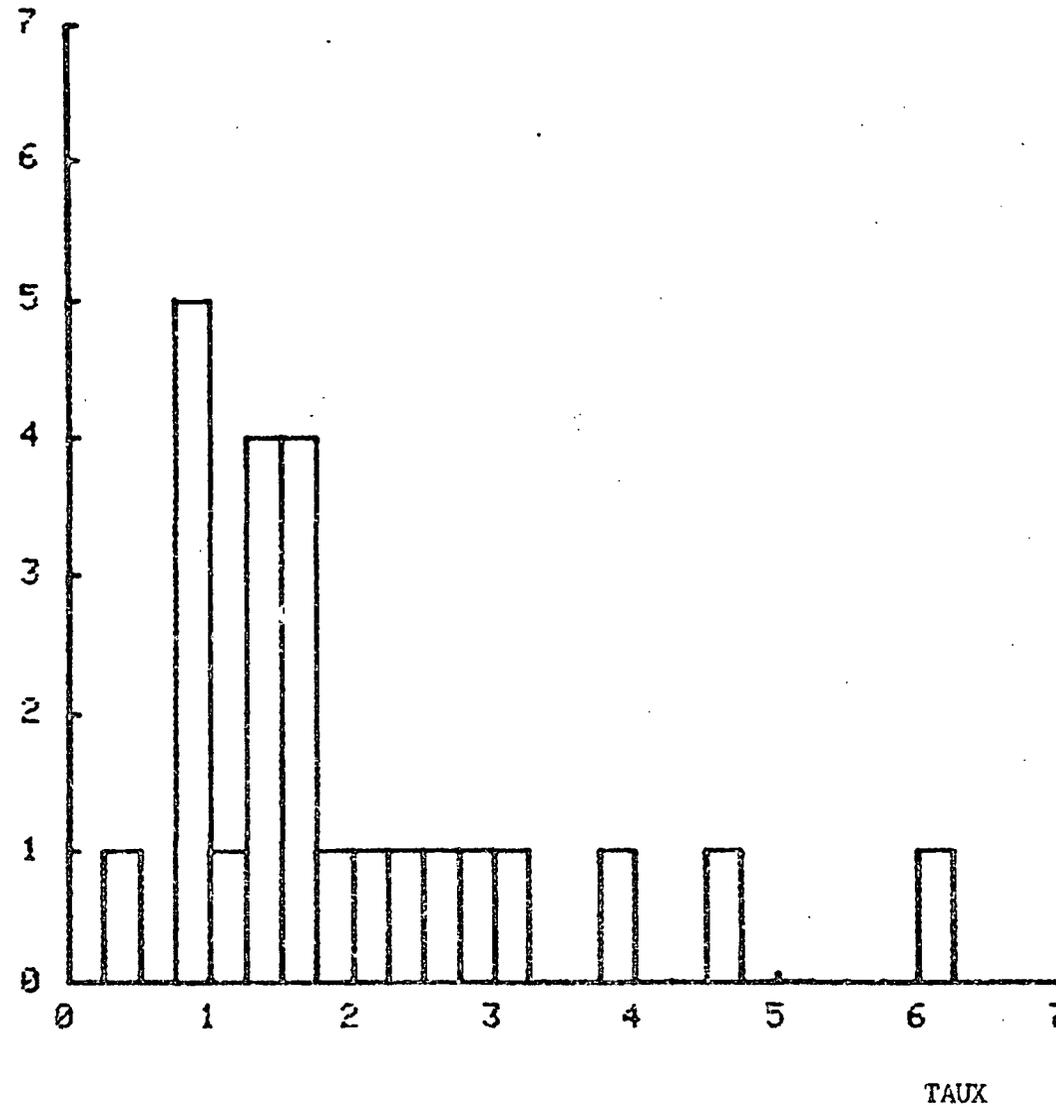
Source : Enquête spéciale du SAE auprès de 23 réseaux

22

7.

**FIGURE 3 : HISTOGRAMME DES FREQUENCES DES TAUX DE TAXE PROFESSIONNELLE/PRODUITS
TRANSPORTS URBAINS 1977**

OBSERVATIONS



Source : Enquête spéciale du SAE auprès de 24 réseaux

Une étude menée parallèlement sur les taxes établies avant écrêtement met en évidence, par ailleurs, l'incidence primordiale de cette mesure.

Des chiffres établis pour 1976⁽¹⁾ montrent en effet que sans écrêtement (ce qui conduit à appliquer l'esprit du texte initial des dispositions de la taxe professionnelle) la taxe représente de 2 à 8,5 % des produits hors TVA, accentuant ainsi les disparités et rendant cette taxe très pesante sur l'exploitation. C'est à partir de ces données qu'ont été formulées, en leur temps, les remarques les plus alarmistes.

(1) Source UTPUR contrôlable grâce aux photocopies d'avertissements.

REMARQUE :

La comparaison des impôts versés avec divers indicateurs économiques, (chiffre d'affaires, produits, valeur ajoutée hors taxes ou au coût des facteurs), pose, pour les transports urbains un problème particulier, qu'illustre le tableau ci-dessous :

	1 9 7 3	1 9 7 6
Subventions /valeur ajoutée brute au coût des facteurs (VABCF)	8,5 %	44,7 %
Frais de personnel / VABCF	97,9 %	90,8
Recettes des activités de transport / VABCF	130 %	86 %

Cette évolution spécifique peut expliquer à elle seule les spécificités et les disparités relevées en matière d'application de la taxe professionnelle.

ANNEXE 2

POSITION DE LA F.N.T.R.

EVALUATION des INCIDENCES
de la TAXE PROFESSIONNELLE

- La taxe professionnelle actuelle représente une charge particulièrement lourde pour les entreprises qui atteignent avec l'écrêtement et le plafonnement, d'après les résultats de l'enquête qu'a menée la Fédération, en moyenne 1,2 % du chiffre d'affaires en 1977. Cette taxe professionnelle atteindrait, en 1977, 2,1 % du chiffre d'affaires sans plafonnement ni écrêtement.

Pour les entreprises voyageurs, ces chiffres sont respectivement de 0,8 % et de 2,7 %.

Les petites et moyennes entreprises de voyageurs ne sont pas plus épargnées que les grandes puisque les mêmes résultats sont obtenus dans les entreprises de moins de 15 véhicules (0,96 % et 2,7 %).

- Dans le secteur marchandises, les chiffres sont respectivement de 1,2 % du chiffre d'affaires pour la taxe professionnelle 1977 plafonnée et écrêtée et de 1,8 % du chiffre d'affaires pour la taxe professionnelle 1977 sans plafonnement, ni écrêtement.

Les petites entreprises (moins de 5 véhicules) sont, elles aussi, très touchées : 0,9 % et 1 %.

La taxe professionnelle actuelle plafonnée et écrêtée représente une augmentation de 73 % par rapport à l'ancienne patente pour les entreprises de transports de marchandises et de 114 % pour les entreprises de transports de voyageurs. Sans écrêtement ni plafonnement, la nouvelle taxe représenterait respectivement une augmentation de 157 % pour les entreprises de transports de marchandises et de 545 % pour les entreprises de transports de voyageurs.

Un exemple chiffré pris dans une entreprise possédant 72 véhicules et faisant 9 400 000 F de chiffre

d'affaires donne les résultats suivants en pourcentage
du chiffre d'affaires :

- Patente 1975	0,8 %
- T. P. 1977 :	
. avec écrêtement et plafonnement	1,03 %
. sans écrêtement ni plafonnement	2,26 %
- T. P. 1977 espérée : (1)	
. avec écrêtement et plafonnement	0,8 %
. sans écrêtement ni plafonnement	1,6 %

(1) T. P. avec adoption de l'amendement F.N.T.R.

N O T E

de la

FÉDÉRATION NATIONALE des TRANSPORTS ROUTIERS

La Fédération Nationale des Transports Routiers a constaté que la taxe professionnelle instituée par la loi n° 75-678 du 29 Juillet 1975 frappe lourdement les entreprises du secteur en raison de la spécificité même de la profession.

Le plafonnement de la taxe professionnelle à 170 % de la patente 1975 a seulement permis d'atténuer les surtaxations les plus importantes mais la loi du 16 Juin 1977 qui reconduit le régime transitoire pour les années 1977 et 1978 prend fin au 31 Décembre 1978.

Le Parlement devait donc être saisi d'un projet ou d'une proposition de loi modifiant la loi de 1975 qui ne pouvait être appliquée telle qu'elle sans entraîner de graves perturbations de l'équilibre financier des entreprises. Tel devrait être l'objectif du projet de loi du 22 Septembre 1978.

La Fédération a mené entre décembre 1977 et janvier 1978 une enquête auprès de ses adhérents afin de pouvoir apporter sa contribution aux débats. Cette enquête fait ressortir une fois de plus les caractères spécifiques de la profession et permet de présenter des propositions de réforme propres à favoriser le développement du secteur.

A. SPECIFICITE de la PROFESSION

Les entreprises de transport routier sont à la fois des entreprises de main d'oeuvre et des entreprises d'investissement et de matériel dites " à forte intensité capitalistique ". Elles sont donc doublement taxées dans le système instauré par la loi du 29 Juillet 1975 qui est assis exclusivement sur la masse salariale et les valeurs locatives des immobilisations corporelles.

- Entreprise de main d'oeuvre :

L'entreprise de transport routier utilise un personnel qualifié auquel elle verse des salaires souvent importants, ce que traduit le ratio $\frac{\text{frais de personnel}}{\text{chiffre d'affaires}}$.

Ce ratio est de 41 % dans le transport routier. Il est supérieur à celui de l'ensemble des autres " services " recensés par le Ministère de l'Équipement ces dernières années à l'exception des seuls " services marchands aux particuliers " (1) (étant entendu que les " services marchands aux particuliers " regroupent un nombre important d'activités diverses, ce qui rend ce poste peu significatif).

La taxe professionnelle, comme jadis la patente, en frappant la masse salariale incite à une compression du personnel qui peut, dans d'autres secteurs, être compensée par une meilleure gestion de l'entreprise. Pour des raisons à la fois techniques et humaines, la profession ne peut diminuer la part salariale de ses dépenses tout en bénéficiant de cette compensation.

Sur le plan technique, la rationalisation des investissements est proche de l'optimum. Contrairement aux autres secteurs, l'investissement supplémentaire n'entraîne pas une diminution du personnel, tout véhicule nouveau exige en effet la présence d'un chauffeur nouveau.

Sur le plan humain, les entreprises de transport routier, par tradition, licencient peu et tiennent à conserver les chauffeurs expérimentés dont elles reconnaissent la valeur, plutôt que de procéder à des licenciements et à un réembauchage inconsidérés suivant les fluctuations économiques. Elles s'associent pleinement aux efforts du Gouvernement en faveur de l'emploi.

- Entreprise d'investissement :

L'entreprise routière procède à des investissements onéreux pour assurer la sécurité et le confort des usagers comme des tiers. Elle utilise donc un matériel cher à amortissement rapide.

Le prix de ce matériel est en hausse constante : 47,3 % de hausse moyenne pondérée entre le 1er Janvier 1975 et le 31 Mars 1978, soit 55,2 % de hausse pour les véhicules de transports de voyageurs et 44,2 % pour les véhicules de marchandises.

Le matériel doit être changé très rapidement. Son amortissement économique est donc des plus courts, ce que d'ailleurs l'administration fiscale a toujours parfaitement compris en autorisant des durées d'amortissement

(1) Ministère de l'Équipement - Service des Affaires Économiques et Financières - Comptes agréés des entreprises employant plus de 5 salariés

fiscales très brèves (4 à 5 ans pour les véhicules de transport de marchandises (1), 6 à 7 ans pour les véhicules de transport de voyageurs (2)). Cette rotation rapide entraîne une imposition élevée à la taxe professionnelle.

Le ratio $\frac{\text{amortissement}}{\text{immobilisations brutes}}$ traduit bien cet état de fait. Il est de 57 % pour la profession, ce qui est l'un des chiffres les plus élevés aussi bien pour le secteur " services " que pour le secteur industriel.

Du fait de la rapidité de l'amortissement et de l'acquisition sans cesse renouvelée de matériels neufs à prix élevés, l'assiette de la taxe professionnelle se trouve sans cesse réévaluée dans le système instauré par la loi du 29 Juillet 1975.

En réalité, c'est la structure même des dépenses d'investissement et de fonctionnement qui est, sur le plan de la taxe professionnelle, très défavorable à la profession. La plupart des autres secteurs financent à la fois leurs investissements en matériels (imposables) et les stocks importants à rotation plus ou moins rapide (non imposables). Les entreprises de transport ne financent pratiquement que leurs matériels ; leurs stocks sont en effet d'importance souvent très faible (3). Elles sont donc imposables sur la quasi totalité de ce qu'elles dépensent pour maintenir leur capacité concurrentielle.

Pour que l'impôt ne frappe pas injustement la profession, il faut que l'administration fiscale considère la faible importance des stocks non imposables dans le transport routier et autorise une diminution de taxation qui en tienne compte.

La taxe professionnelle nouvelle, particulièrement injuste pour le transport routier, a des conséquences importantes au niveau de l'économie de la Nation :

• elle pénalise lourdement l'investissement par une forte incitation au maintien en service de matériels vieilliss au détriment de la sécurité tant des usagers que des tiers. Elle sanctionne injustement les efforts pourtant certains que la profession a fait ces dernières années pour améliorer et rénover son parc de véhicules.

./...

- (1) Réponse du Ministre des Finances à M. LIOT, Journal Officiel - Débats du Sénat, 7 Février 1969, et Lamy fiscal 1976, page 114
- (2) Réponse du Ministre des Finances à M. DASSIE, Journal Officiel - Débats Assemblée Nationale, 9 Octobre 1963.
- (3) 3 % du total du bilan dans les 429 entreprises de transport routier recensées en 1976 par la Centrale des bilans.

. elle va à l'encontre des objectifs gouvernementaux concernant la promotion du transport en commun, par une taxation élevée des autocars qui avaient été jusque là exemptés, pour des raisons économiques et sociales évidentes, de la plus grande partie des impositions locales.

. elle incite au maintien en service des matériels vieillissants et favorise le marché de l'occasion au détriment de la construction automobile des véhicules utilitaires, risquant d'entraîner rapidement une diminution très nette des commandes artificiellement gonflées par l'aide fiscale à l'investissement, ce qui pourrait à terme mettre le Gouvernement devant l'obligation de procéder par subvention au maintien de la capacité productive de l'industrie automobile.

La profession a donc cherché à connaître les incidences de la taxe professionnelle aussi bien auprès des petites et moyennes entreprises qu'auprès des grandes dans les secteurs marchandises et voyageurs. La F.N.T.R. a pour cela mené deux enquêtes : l'une en janvier 1976, l'autre en janvier 1978.

Plus de 2000 entreprises ont fourni à ce jour des renseignements. Elles sont toutes plus imposées que dans l'ancien système malgré le régime transitoire actuellement en vigueur.

Sur l'ensemble de la population statistique interrogée, en prenant l'indice 100 pour la patente 1975, l'imposition à la taxe professionnelle se situe, en 1977, à l'indice 214 dans les transports de voyageurs et à l'indice 173 dans les transports de marchandises malgré le maintien du plafonnement.

Les simulations envisageant la suppression du plafonnement et de l'écrêtement donnent des résultats incompatibles avec l'équilibre financier des entreprises. Les entreprises de voyageurs sont particulièrement touchées ; leur imposition à la taxe professionnelle atteint l'indice 545 en 1977 (base 100 en 1975). Les entreprises de transport de marchandises connaissent elles aussi des surimpositions importantes puisque l'indice obtenu est égal à 257 (base 100 en 1975).

Une étude plus fine prenant en compte la taille des entreprises montre que la taxe professionnelle, si elle frappe davantage les grandes entreprises, n'en épargne pas pour autant les petites. Les quelques exemples suivants le démontrent :

- Petites entreprises :

.. une entreprise voyageurs des YVELINES, possédant 10 véhicules, payait, en 1975, 3 355 F de patente ; elle aurait dû payer, en 1977, sans écrêtement ni plafonnement 20 067 F de taxe professionnelle, soit 498 % de plus.

.. une entreprise marchandises de la HAUTE-MARNE, possédant 6 véhicules, payait, en 1975, 2 916 F de patente ; elle aurait dû payer, en 1977, s'il n'y avait eu ni écrêtement, ni plafonnement, 8 887 F de taxe professionnelle, soit plus de 204 % d'augmentation.

- Entreprises moyennes :

.. une entreprise voyageurs de la MOSELLE, possédant 74 véhicules, payait, en 1975, 15 735 F de patente et aurait dû acquitter, en 1977, en l'absence d'écrêtement et de plafonnement, 247 153 F de taxe professionnelle, soit plus de 1 468 % de plus.

.. une entreprise marchandises de l'ISERE, possédant 72 véhicules, payait, en 1975, 49 819 F de patente et aurait dû payer, en 1977, en l'absence d'écrêtement et de plafonnement, 212 803 F de taxe professionnelle, soit 327 % d'augmentation.

La Fédération Nationale des Transports Routiers est donc dans l'obligation de proposer des améliorations indispensables de la taxe professionnelle.

*
* * *

B. PROPOSITIONS de la FEDERATION NATIONALE des TRANSPORTS ROUTIERS

La F.N.T.R., consciente de la spécificité de la profession, tant sur le plan des charges ou personnel que sur celui de l'investissement en matériel à amortissement rapide, demande que des mesures tenant compte de cette spécificité soient prévues pour empêcher que les textes nouveaux régissant la taxe professionnelle ne prolongent le déséquilibre instauré en 1975 au détriment du secteur. La Fédération souhaite qu'il soit mis un terme aux hausses intolérables que la profession doit subir par rapport à l'ancienne patente et que soient supprimées les distorsions de taux existant entre les différentes communes.

Elle s'associe sur ce point aux propositions du C.N.P.F. demandant l'instauration d'un taux national de taxe professionnelle et une répartition du produit de la taxe en fonction des besoins exprimés par les collectivités locales, à conditions qu'un lien étroit soit maintenu entre les différentes impositions locales.

Mais la F.N.T.R. demande en outre que soient révisées les règles de détermination de l'assiette de la taxe pour les véhicules de transport routier. La valeur locative des véhicules de transport routier ne peut en effet être appréciée de la même manière que celle des équipements fixes. La dépréciation rapide de ce matériel implique un traitement particulier tenant compte des charges qu'impose à l'entreprise son renouvellement constant. La sécurité et les économies d'énergie qui sont pour la profession une préoccupation majeure lui interdisent le maintien en circulation de matériels vieillissants lorsque ce maintien est dû à de simples raisons fiscales.

La F.N.T.R. propose donc que la valeur locative des véhicules de transport soit calculée en fonction d'un coefficient multiplicateur spécifique inférieur de moitié au coefficient de droit commun. Dans le système actuel de détermination de l'assiette, le prix de revient du véhicule est multiplié par 16% pour obtenir la valeur locative. Si ce système était maintenu, il conviendrait que le coefficient multiplicateur appliqué aux véhicules de transport ne soit pas supérieur à 8 %.

Si une telle possibilité n'était pas envisageable, la Fédération demande que seule soit alors prise en compte dans la valeur locative des véhicules la valeur nette comptable de l'immobilisation une fois la dotation annuelle d'amortissement déduite.

ANNEXE 3

PROBLEMES JURIDIQUES

ANNEXE 3 : EXTRAITS DE " LA TAXE PROFESSIONNELLE"
de Claude de MARCILLY et Jean-Jacques BROUDER
L.J.N.A Paris III/1977

Entreprises de transport.

42. — Le régime des entreprises de transport est spécial. Le décret, art. 6-2°, pose avec précision des principes d'une application complexe : « La valeur locative de l'ENSEMBLE DES VEHICULES dont dispose une entreprise de transport ou de pêche maritime, ainsi que leurs équipements et matériel de transport, EST RETENUE PROPORTIONNELLEMENT à la part, dans les recettes hors taxes de l'entreprise, de celles qui correspondent à des opérations effectuées dans les limites du territoire national et soumises à la taxe sur la valeur ajoutée. Toutefois, lorsque le trafic assuré par l'entreprise est principalement en provenance de France ou à destination de la France, la proportion retenue ne peut être inférieure au dixième. — Les salaires du personnel affecté aux véhicules sont retenus dans les mêmes proportions. »

La patente ne comportait aucune disposition analogue (le régime de la pêche maritime, « laboureur de la mer », s'inspirant de la tradition); ces mesures introduisent une distinction entre le travail effectué à l'étranger — exempt de TP en ce qui concerne les coûts directs — et l'exportation de productions réalisées en France qui n'est pas exonérée de TP. Les autres prestataires de service auront donc tendance (sous réserve de la fiscalité étrangère) à rattacher à leurs filiales hors de France, existantes ou à créer — huitième INCITATION AU MORCELLEMENT — les travaux et études (conseils, ingénierie, etc.), exécutés auparavant par leurs bureaux français, destinés à des clients étrangers: il en résultera SOIT L'EXODE SOIT LE CHÔMAGE DE LA MATIÈRE GRISE NATIONALE. Les fabricants de produits en feront sans doute autant lorsque leurs courants d'exportation leur paraîtront suffisamment importants et réguliers pour justifier les investissements à l'étranger (et DÉINVESTISSEMENTS en France) correspondants.

Les signataires du décret ne pouvaient écrire plus clairement qu'ils sont parfaitement conscients de ce que la TP (avec ses perspectives d'évolution) est de nature à mettre hors course les entreprises françaises dans la compétition internationale: il est regrettable que les conséquences de ce pronostic, de source auto-

risée et donc inquiétant, n'aient pas été tirées intégralement, par exemple par une réfaction de toutes les assiettes proportionnellement aux exportations (cf. N° 137).

Il fallait signaler ce cas en raison des perspectives plus vastes qu'il ouvre, mais il n'y a pas à analyser ici les règles minutieuses concernant l'armement maritime (IM, § 218) où un passager est assimilé à une tonne (de fret) et où l'on mesure la longueur des quais utilisés dans chaque port pour ventiler la TP entre les collectivités bénéficiaires.

Entreprises de transport.

53. — Certaines entreprises, bien qu'assujetties uniquement dans les communes où elles ont une base territoriale (ce qui n'est pas le cas des exceptions N^{os} 48, 49), ne pourront pas modifier la répartition entre ces communes de leur TP selon les procédés ci-dessus.

Il s'agit, pour les véhicules et les salaires qui y sont attachés, des entreprises de transport « *lorsque la majorité des véhicules n'a pas de lieu de stationnement habituel* » (décret, art. 9). Dans ce cas, pour ces entreprises, « *principalement la S.N.C.F. et les entreprises qui donnent des wagons en location* » (IM, § 217), la répartition est proportionnelle aux valeurs locatives de toutes les installations passibles d'une taxe foncière (bâtiments, ouvrages d'art, voies ferrées, etc.).

Par ailleurs, pour les propriétaires de wagons qui n'ont pas de lieu de garage habituel (exemple wagons-citernes appartenant aux sociétés de produits pétroliers) « *il y a lieu de répartir la valeur de ces éléments entre les communes où l'entreprise dispose de dépôts dotés d'embranchements ferroviaires* » (IM, 14-1-76, § 217).

Littéralement, cette position est contraire au texte du décret, article 9, qui prévoit une répartition « *entre TOUTES les communes où l'entreprise dispose de locaux ou de terrains* » et, par conséquence, pourrait être attaquée par une localité dans laquelle existerait un établissement non embranché. En fait, cette dernière solution paraît réservée aux entreprises qui n'ont pas le transport pour objet principal et pour lesquelles il serait aberrant de répartir les wagons entre tous les établissements.

ANNEXE 4

UN EXEMPLE COMPARATIF DES ASSIETTES DE LA
PATENTE ET DE LA TAXE PROFESSIONNELLE POUR
UN RESEAU DE TRANSPORT URBAIN

A N N E X E 4

UN EXEMPLE COMPARATIF DES ASSIETTES DE LA
PATENTE ET DE LA TAXE PROFESSIONNELLE POUR
UN RESEAU DE TRANSPORT URBAIN

- en 1975 le réseau comprenait : 191 salariés
= assiette forfaitaire 0,20 F x 191 = 38 F 20
La valeur locative des locaux et installations était estimée à
 $1/60 \times 770 \text{ F} = 12,833 \text{ F}$
L'assiette s'établissait aussi :
 $(38,20 \text{ F} + 12,883 \text{ F}) 100 = \underline{5\ 103,33 \text{ F.}}$
L'application des divers taux aboutissait à un impôt de 76 666 F

- en 1976 Le réseau comprenant 225 salariés recevant 7 066 206 F. de salaires.
L'assiette se montait donc à 1 413 241 F.
Les immobilisations se décomposaient en 16 769 605 de biens non
passibles de taxe foncière (dont 16 353 331 F de matériel de trans-
port) dont l'assiette se montait à 2 683 137 F. subissant l'abat-
tement de 25 000 F.
Au total, avant écrêtement et plafonnement, l'assiette se montait à

4 151 870 F

L'impôt départemental, communal, régional, et des chambres de commerce et autres collectivités bénéficiaires s'applique ainsi sur une assiette en liaison directe avec le niveau d'activité et la valeur locative des immobilisations corporelle.

La valeur de la taxe ressortait ainsi à :

914 364 F	sans écrêtement
372 988 F	avec écrêtement

ANNEXE 5

COMPARAISON DU RATIO DE LA VALEUR AJOUTEE BRUTE A LA PRODUCTION
EFFECTIVE PAR BRANCHES DE LA COMPTABILITE NATIONALE (1977)

A N N E X E 5

COMPARAISON DU RATIO DE LA VALEUR AJOUTÉE BRUTE A LA PRODUCTION
EFFECTIVE PAR BRANCHES DE LA COMPTABILITE NATIONALE (1977)

B R A N C H E S	Production effective 10 ⁶ f	Valeur ajoutée brute 10 ⁶ f	Ratio
Agriculture, sylviculture, pêche	170 102	87 468	51,4
Viande et produits laitiers	106 960	22 902	21,4
Autres produits agricoles, alimentaires	127 041	54 845	43,2
Combustibles, Minéraux solides, coke	11 370	5 327	46,9
Produits pétroliers, gaz naturel	110 978	35 227	31,7
Electricité, gaz et eau	61 622	32 516	52,8
Minerais et métaux ferreux	58 769	18 056	30,7
Minerais, métaux non ferreux	27 921	7 664	27,4
Matériaux de construction	34 350	17 504	51,0
Verre	10 522	6 763	64,3
Chimie de base, fibres synthétiques	61 319	26 198	42,7
Parachimie, pharmacie	47 594	15 760	33,1
Fonderie, travail des métaux	78 236	46 076	58,9
Construction mécanique	94 072	51 040	54,3
Matériels électriques, professionnels	75 203	39 784	52,9
Biens d'équipement ménager	15 119	6 624	43,8
Automobile, transport terrestre	109 583	52 100	47,5
Construction navale, aéro. armement	46 894	17 633	37,6
Textiles, habillement	81 335	34 440	42,3
Cuirs et chaussures	15 171	7 626	50,3
Bois, meubles, industries diverses	48 990	20 076	41,0
Papier, carton	32 641	11 857	36,3
Presse et édition	32 222	14 008	43,5
Caoutchouc, Matières plastiques	35 989	17 688	49,1
Bâtiment, génie civil	257 185	140 196	54,5
Commerce	255 738	191 943	75,1
Réparation, commerce auto.	56 917	31 705	55,7
Hôtels, cafés, restaurants	78 211	31 562	40,4
<u>Transports</u>	<u>129 685</u>	<u>70 120</u>	<u>54,1</u>
Télécommunications et postes	40 914	26 423	64,6
Service march. aux entreprises	155 023	106 752	68,9
Service march. aux particuliers	154 194	110 839	71,9

B R A N C H E S	Production effective	Valeur ajoutée brute	Ratio
Location, crédit-bail immobilier	124 112	116 120	93,6
Assurance	19 949	6 743	33,8
Services organismes financiers	76 585	59 572	77,8
Services non marchands	314 559	233 335	74,2
TOTAL	3 157 075	1 710 183	54,2

ANNEXE 6

DISPARITES D'IMPOSITION SELON LES SECTEURS D'ACTIVITE

TAXE PROFESSIONNELLE
LES DISPARITÉS D'IMPOSITION SELON LES SECTEURS D'ACTIVITÉ

(Entreprises employant plus de 9 salariés.)

Année 1977

Code I.N.S.E.E.	Secteur	Ratio	Code I.N.S.E.E.	Secteur	Ratio
		cotisations unitaires			cotisations unitaires
		valeur ajoutée (en %)			valeur ajoutée (en %)
04	Combustibles minéraux solides et cokéfaction	1,1	39	Travail du grain	2,9
05	Pétrole et gaz naturel	1,7	40	Produits alimentaires divers	3,2
06	Electricité	4,4	41	Boissons et alcools	1,3
07	Gaz	1,8	42	Transformation du tabac	0,7
08	Eau et chauffage urbain	1,6	44	Industrie textile	2,7
10	Sidérurgie	4,1	45	Cuirs et articles en cuir	1,6
11	Première transformation de l'acier	2,8	46	Chaussures	2,2
13	Métallurgie demi-produits non ferreux	2,3	47	Articles d'habillement	1,7
14	Minéraux divers	6,7	48	Travail mécanique du bois	2,5
15	Matériaux de construction et céramique	3,8	49	Meubles	2,5
16	Industrie du verre	2,4	50	Papier-carton	3,0
17	Industrie chimique de base	4,0	51	Presse, imprimerie, édition	2,1
18	Parachimie	2,5	52	Industrie du caoutchouc	5,2
19	Industrie pharmaceutique	1,7	53	Transformation des matières plastiques	5,1
20	Fonderie	3,2	54	Industries diverses	1,3
21	Travail des métaux	2,1	55	Produits du bâtiment et du génie civil et agricole	1,5
22	Machines agricoles	1,9	68	Transports ferroviaires	2,4
23	Machines-outils	2,9	69	Transports routiers, transports urbains et transports par conduite	2,4
24	Équipement industriel	2,4	70	Navigation intérieure	1,4
25	Matériel de manutention, matériel pour les mines, la sidérurgie, le génie civil	0,7	71	Transports maritimes et navigation côtière	1,2
27	Matériel de bureau et de traitement de l'information	1,4	72	Transports aériens	0,8
28	Matériel électrique	2,5	73	Activités annexes des transports et entrepôts	1,6
29	Matériel ménager et professionnel	2,9	79	Promoteurs et sociétés immobilières	1,3
31	Véhicules automobiles, autres matériels de transport terrestre	2,5	80	Location et crédit-bail mobiliers	2,2
32	Construction navale	2,1	81	Location et crédit-bail immobiliers	4
33	Construction aéronautique	1,7	82	Enseignement (services marchands)	1,5
34	Instruments et matériels de précision	2,8	85	Recherche (services marchands)	1,5
35	Industrie de la viande	2,7	84	Santé (services marchands)	2,4
36	Industrie laitière	2,3	88	Assurances	0,6
37	Conserves	1,8	89	Organismes financiers	0,8
38	Boulangerie-pâtisserie	3,3		Ensemble	2,03 %

Source : Direction générale des impôts.

ANNEXE 7

CONTRIBUTION DE LA MAIN D'OEUVRE A LA FORMATION
DE LA VALEUR AJOUTEE

**LA CONTRIBUTION DE LA MAIN-D'ŒUVRE
A LA FORMATION DE LA VALEUR AJOUTÉE**

Année 1973.

Code I.N.S.E.E.	Sous-secteur	Part des frais de personnel dans la valeur ajoutée (en %)	Montant de la valeur ajoutée par salarié (en F)
02	Industrie de la viande et du lait	72	44.899
03	Industrie des autres produits alimentaires	41	82.410
04	Combustibles minéraux solides et cokéfaction	141	27.519
05	Pétrole et gaz naturel	37	184.924
06	Electricité, gaz, eau	43	118.971
07	Minerais et métaux ferreux, première transformation de l'acier	64	57.091
08	Minerais, métaux et 1/2 produits non ferreux	60	60.880
09	Matériaux de construction et minéraux divers	64	51.811
10	Industrie du verre	75	48.922
11	Chimie de base, fibres industrielles et synthétiques	55	81.878
12	Parachimie et industrie pharmaceutique	67	59.645
13	Fonderie et travail des métaux	75	42.252
14	Construction mécanique	74	47.170
15	Construction électrique et électronique	69	51.932
16	Construction automobile et autres, matériel de transport	72	47.073
17	Construction navale et aéronautique, armement	83	52.462
18	Industrie textile et habillement	74	33.789
19	Industrie du cuir et de la chaussure	77	31.268
20	Bois, meubles, industries diverses	71	39.781
21	Papier, carton	69	48.879
22	Imprimerie, presse, édition	77	52.175
23	Industrie du caoutchouc, transformation des matières plastiques	70	43.987
24	Bâtiment, génie civil et agricole	82	39.119
25	Commerce de gros alimentaire	59	53.804
26	Commerce de gros non alimentaire	64	56.114
27	Commerce de détail alimentaire	63	43.519
28	Commerce de détail non alimentaire	62	48.649
29	Réparation et commerce de l'automobile	70	45.140
30	Hôtels, cafés, restaurants	73	43.011
31	Transports	75	52.403
35	Location et crédit-bail immobilier	33	103.744
	Ensemble	68	49.982

Source : I.N.S.E.E. Les comptes intermédiaires des entreprises en 1973.

(Champ de l'enquête : 488.156 entreprises non financières et non agricoles imposées au bénéfice réel, représentant 90 % du chiffre d'affaires des secteurs non financiers et non agricoles).