

C R E D O C

LES EFFETS REDISTRIBUTIFS DES FINANCES PUBLIQUES

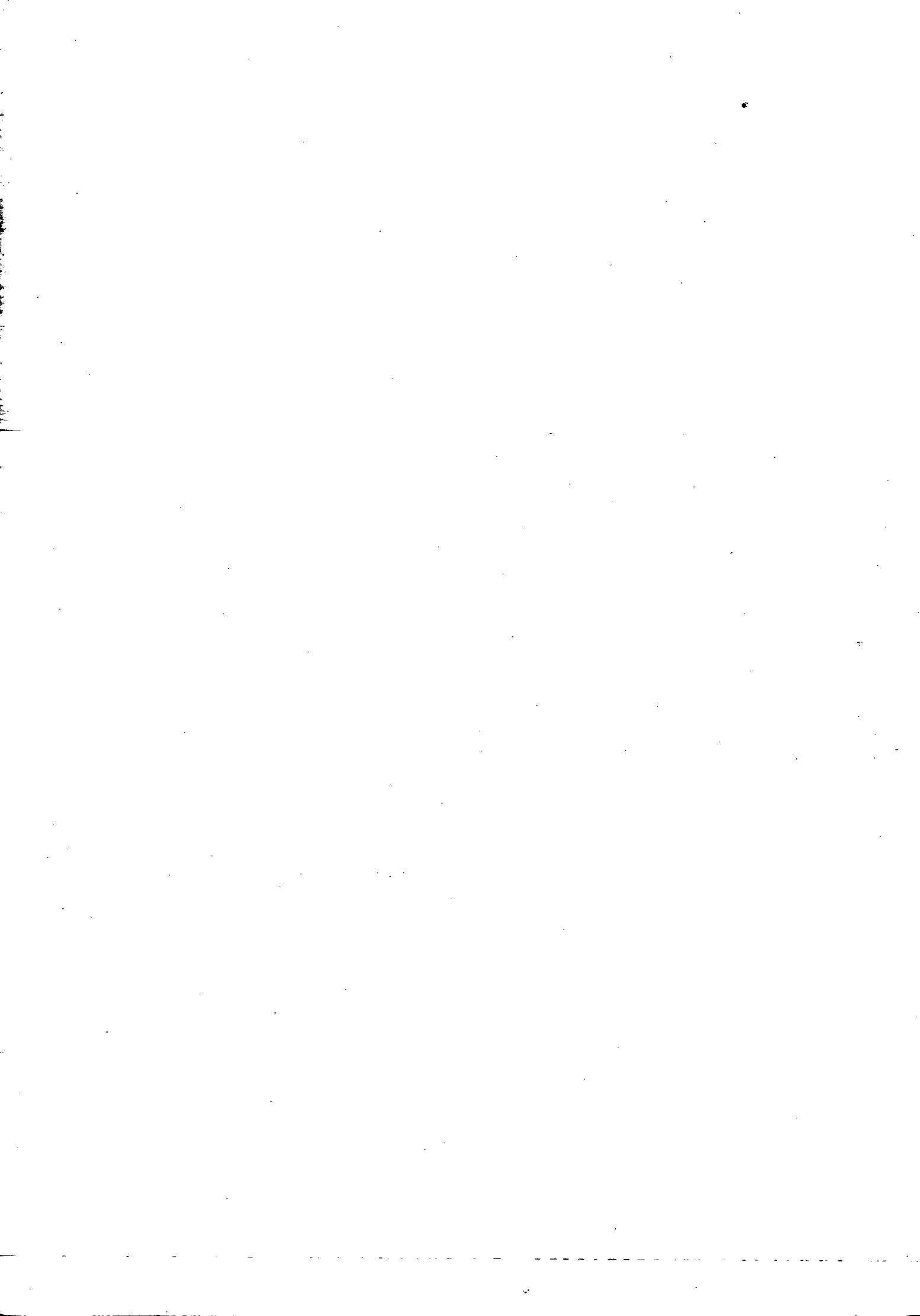
DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

RAPPORT ANNEXE

● 1978

CENTRE DE RECHERCHE POUR L'ETUDE ET L'OBSERVATION DES CONDITIONS DE VIE
DU CHEVALERET · 75634 PARIS CEDEX 13 · TEL. 584-14-20

CDAT
1997 B



S.A.E.I. - MISSION DE LA RECHERCHE

ATP SOCIO-ECONOMIE DES TRANSPORTS

LES EFFETS REDISTRIBUTIFS DES FINANCES PUBLIQUES

DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Rapport annexe

A. FOULON
J-L. MADRE
P. PICARD

CENTRE DE RECHERCHE POUR L'ETUDE ET L'OBSERVATION DES CONDITIONS DE VIE
142, rue du Chevaleret - 75634 PARIS CEDEX 13 - tél 584-14-20

Marché n° 74 00 049 00 225 75 01

S O M M A I R E

	Page
Annexe I - LA FISCALITE LIEE A L'UTILISATION DES VEHICULES PERSONNELS DES MENAGES EN 1967 et 1973.	1
1.1 - Taxes du premier groupe	1
1.2 - Taxes du deuxième groupe	2
1.2.1. - <i>Présentation des masses fiscales.</i>	2
1.2.2. - <i>Le problème posé par les taxes sur les achats d'automobiles.</i>	5
1.3 - Taxes sur carburants et lubrifiants	6
1.4 - Les taxes sur les conventions d'assurances	10
1.5 - Synthèse des masses globales	10
Annexe II - LE SERVICE COLLECTIF GRATUIT DE LA ROUTE.	15
Section I - PROBLEME THEORIQUE POSE PAR LA PRISE EN COMPTE DE L'INVESTISSEMENT.	15
1 - <i>L'aide aux entreprises de transport pour leurs opérations d'équipement.</i>	15
2 - <i>Les investissements des collectivités publiques dans les infrastructures routières et aériennes.</i>	16
a) <i>Investissement de l'année.</i>	16
b) <i>Amortissement économique.</i>	17
c) <i>Amortissement financier.</i>	18
d) <i>Valorisation du capital routier.</i>	18
Note a - <i>METHODE PAR ACTUALISATION DU TRAFIC FUTUR.</i>	20
Note b - <i>L'INVESTISSEMENT ANNUEL COMME MAJORANT D'UN AMORTISSEMENT ECONOMIQUE.</i>	21
Section II - LES DEPENSES DES COLLECTIVITES PUBLIQUES POUR LA ROUTE EN 1967 ET 1973.	
1 - <i>Calcul des coûts de fonctionnement, d'entretien et de police affectables aux ménages.</i>	23
1/ <i>Dépenses de fonctionnement et d'entretien.</i>	23
A/ <i>Coûts spécifiques du réseau rase campagne.</i>	23
B/ <i>Autres coûts.</i>	27
2/ <i>Dépenses de police.</i>	28
2 - <i>La valorisation du service du capital routier.</i>	31
1/ <i>Méthode de l'"équilibre budgétaire".</i>	31
2/ <i>Méthode de l'"amortissement financier".</i>	35
3/ <i>Méthode du "capital foncier".</i>	39
CONCLUSION.	40

	Page
Annexe III - LES TRANSPORTS COLLECTIFS.	43
III-1 - LES TRANSPORTS EN COMMUN EN REGION PARISIENNE.	43
III.1.1 - <i>Les contributions des collectivités publiques aux transports en commun en région parisienne.</i>	43
A/ <i>Subventions d'exploitation.</i>	43
a) <i>Indemnité compensatrice.</i>	43
b) <i>Compensation pour réductions tarifaires.</i>	45
B/ <i>Subventions d'équipement.</i>	46
C/ <i>Prêts à taux réduit.</i>	46
III.1.2 - <i>Les impôts et taxes.</i>	47
III.1.3 - <i>Résultats d'ensemble.</i>	
III-2 - LES GRANDES LIGNES DE LA S.N.C.F. : RAPIDES-EXPRESS ET SERVICES OMNIBUS.	49
III.2.1 - <i>Les valeurs globales.</i>	49
III.2.1.1 - <i>Les transferts et les impôts de la S.N.C.F.</i>	49
A/ <i>Les contributions des collectivités publiques à la S.N.C.F.</i>	49
a) <i>Compensations pour tarifs réduits voyageurs.</i>	49
b) <i>Autres subventions.</i>	50
B/ <i>Les impôts et taxes.</i>	53
III.2.1.2 - <i>Calcul de la part relative aux ménages dans le total des transferts et impôts.</i>	54
A/ <i>Consommation des ménages.</i>	54
B/ <i>Imputation des transferts considérés comme liés aux transports personnels des ménages</i>	55
III.2.2 - <i>Répartitions des transferts et impôts par catégorie de ménages.</i>	57
III.2.2.1 - <i>Les méthodes.</i>	57
A/ <i>Les répartitions selon la catégorie socio-professionnelle.</i>	57
B/ <i>Les répartitions par catégorie de communes.</i>	59
III.2.2.2 - <i>Résultats des ventilations par catégorie de ménages.</i>	60
A/ <i>Répartition par catégorie socio-professionnelle du chef de ménage.</i>	60
B/ <i>Répartition par catégorie de communes</i>	68
III-3 - LES TRANSPORTS ROUTIERS INTERURBAINS ET URBAINS DE VOYAGEURS.	71
III.3.1 - <i>Les masses globales des transferts et impôts.</i>	71
A/ <i>Les subventions.</i>	71
B/ <i>Prêts à taux réduits.</i>	71
C/ <i>Les impôts et taxes.</i>	72
D/ <i>L'utilisation du réseau routier.</i>	72

	Page
III.3.2 - Répartition des transferts et taxes par catégorie de ménages.	74
A/ Les répartitions par C.S.C.	74
B/ Les répartitions par catégorie de communes.	79
Note - LES SOURCES.	81
1 - LES TRANSPORTS URBAINS DE PROVINCE:	81
2 - LES CARS INTERURBAINS.	81
3 - LE RAMASSAGE SCOLAIRE.	81
III.4 - LES TRANSPORTS AERIENS.	82
III.4.1 - Les masses globales.	82
III.4.1.1 - Les transferts et impôts aux transports aériens.	82
A/ Les subventions et dotations en capital.	82
B/ Les impôts, taxes et redevances prélevés par l'Etat.	83
C/ L'infrastructure aérienne.	83
III.4.1.2 - Répartition des transferts et impôts entre les lignes intérieures et internationales.	83
III.4.1.3 - Consommation personnelle des ménages et voyages professionnels.	84
III.4.1.4 - Répartition des transferts par catégorie de ménages.	85
A/ Les sources	85
B/ Ventilations suivant la catégorie socio-professionnelle.	87
C/ Ventilations par catégorie de communes.	87

ANNEXE I

LA FISCALITE LIEE A L'UTILISATION DES VEHICULES PERSONNELS DES 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 relatives aux péages et locations de garage seront classées dans ce groupe.
- les taxes sur les carburants et lubrifiants : "troisième groupe".
- les taxes sur les conventions d'assurance.

1.1 - Taxes du premier groupe.

Ces taxes comprennent la vignette (taxe différentielle), les taxes sur les 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 Automobiles 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,

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

soit la part du parc 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 francs en 1967 et 60 francs 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 références (1). Nous imputons aux ménages 70% de ces masses, soit 171 et 249 millions de francs pour 1967 et 1973.

Les résultats obtenus se résument dans le tableau I-1.

Tableau I-1

MONTANTS GLOBAUX DES TAXES DU PREMIER GROUPE

10⁶F

	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
TOTAL.....	963	100.0	2 044	100.0

*Duplicatas, changement de domicile inter-départemental.

1.2 - Taxes du deuxième groupe.

1.2.1 Présentation des masses fiscales.

Pour les taxes relatives à l'achat et à l'entretien des véhicules, le tableau I-2 précise les différents taux en vigueur : taux théoriques et taux de perception effective.

(1) Estimation de l'I.N.S.E.E.

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, soit 18,7% en-dedans.
- la variation du 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 de 33,1/3%.
- 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 "émancipations" 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.

Par ailleurs, signalons que :

- les péages sont taxés au taux intermédiaire de T.V.A. ; cependant les charges d'emprunt sont déduites de la base d'imposition, ce qui amène le taux de taxe par rapport à la recette à environ 6% en 1973. La masse fiscale correspondant à ces péages n'a pas pu être déterminée avec précision pour 1967 ; on peut la considérer comme négligeable (la masse correspondante de consommation des ménages étant de 90 millions de francs).
- pour l'évaluation des taxes sur les locations de garage, on a considéré que toutes étaient effectuées auprès des garagistes et taxées comme telles : une part non négligeable d'entre elles doit être faite auprès des ménages mais nous n'avons pu la déterminer. Notre chiffre sur ce poste est donc vraisemblablement légèrement surestimé.
- nous avons également tenu compte des "émancipations", 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.

Tableau I-2

TAUX DE TAXATION SUR VEHICULES, PNEUS ET REPARATIONS (1)

	1967				1973		
	T.V.A.	T.L.	Rémanences	ENSEMBLE (taux réel)	T.V.A.	Rémanences	TOTAL (taux réel)
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%	-	2.75%	15.0% 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 et 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%

Taux réel
Taux théorique

(1) Les taux sont des taux en-dedans, c'est-à-dire s'appliquant aux montants T.T.C.

Les résultats sont résumés dans le tableau suivant :

Tableau I-3
MONTANTS GLOBAUX DES TAXES DU DEUXIEME GROUPE

10⁶F

	1967		1973	
	Valeurs	%	Valeurs	%
T.V.A., taxe locale et rémanences sur achats de :				
. automobiles neuves.....	1 778	51.6	4 891	58.7
. automobiles d'occasion.....	100	2.9	143	1.7
. cycles, pièces et accessoires...	56	1.6	118	1.4
. motocycles, pièces et accessoires	88	2.5	172	2.1
. pneumatiques.....	126	3.7	290	3.5
T.P.S. et taxe locale (1967) ou T.V.A. (1973) sur les réparations...	1 198	34.7	2 393	28.7
. péages.....	-	-	31	0.4
. locations de garage.....	105	3.0	288	3.5
TOTAL.....	3 451	100.0	8 326	100.0

Source : cf. annexe II.

1.2.2 Le problème posé par les taxes sur les achats d'automobiles.

La forte taxation de la voiture neuve et la taxation quasiment nulle de la voiture d'occasion, bien que conformes à la légalité du prélèvement fiscal, sont fictives au point de vue économique. En effet, le prix de la voiture d'occasion n'est pas indépendant de celui de la voiture neuve, dont une des composantes d'importance croissante est la T.V.A. (son taux est passé à 33.3% en 1970). En fait, le prix de la voiture d'occasion est un prix de marché qui dépend en grande partie de l'offre et de la demande ; aucun élément du prix de la voiture, lorsqu'elle a été achetée neuve, n'y est donc répercuté plus qu'un autre ; on peut donc faire l'hypothèse que la part de T.V.A. payée lors de l'acquisition dans le prix de la voiture neuve est répercutée proportionnellement dans celui de la voiture d'occasion (hors marge des garagistes). Par ailleurs on peut admettre que la part de T.V.A. implicitement "récupérée" sur les véhicules d'occasion est au niveau des ménages, à déduire de la masse de T.V.A. acquittée par les acheteurs de voitures neuves.

Faute d'information sur la date d'achat des véhicules revendus en 1973 et 1967 nous leur avons appliqué le taux de l'année courante. Ceci présente l'avantage de ne pas déséquilibrer les bilans de taxes (les taxes ventilées pour chaque année correspondent bien aux montants perçus par le fisc). Mais ceci entraîne un biais au moins pour 1973, car le passage de la voiture neuve au taux majoré s'est effectué peu avant (sur les voitures achetées avant cette date, il aurait fallu en toute rigueur appliquer le taux précédent). Cette

méthode d'imputation des taxes, que nous avons appelée méthode "économique" par opposition au calcul "légal", donne les résultats suivants :

Tableau I-4
COMPARAISON ENTRE LE CALCUL "LEGAL" ET LE CALCUL "ECONOMIQUE"
DES TAXES SUR LES ACHATS D'AUTOMOBILES

	Calcul "légal"				Calcul "économique"			
	1967		1973		1967		1973	
	Valeur	%	Valeur	%	Valeur	%	Valeur	%
Voiture neuve.....	1 778	51.5	4 891	58.7	557	16.1	2 480	29.8
Voiture d'occasion..	100	2.9	143	1.7	1 321	38.3	2 554	30.7
Total des taxes du deuxième groupe.....	3 451	100.0	8 326	100.0	3 451	100.0	8 326	100.0

1.3 - Taxes sur carburants et lubrifiants.

1.3.1 En ce qui concerne les carburants et lubrifiants, la différence essentielle de législation entre 1967 et 1973 vient de l'instauration, au 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.

Les divers taux de taxation par type de produit ainsi que les structures de consommation en 1967 et 1973 sont donnés dans les tableaux I-5 à I-9.

Tableau I-5
TAUX DE TAXATION DES CARBURANTS EN 1967

F/hl	T.I.(1)	F.S.H.(2)	T.V.A.	TOTAL	% dans le prix TTC
Essence.....	66.34	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

(1) *Taxe intérieure*

(2) *Fonds Spécial des Hydrocarbures.*

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 : 1er janvier, 1er juin et 27 octobre. Le 1er janvier et le 1er juin, la taxe intérieure a été majorée. Le 27 octobre, les décisions de Koweït concernant les prix du pétrole brut se sont traduites par une augmentation des prix de reprise et de vente. Quoi qu'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 carburants, l'évolution des taxes et des prix de vente. La répartition des ventes dans l'année 1973, entre les trois périodes considérées peut être évaluée comme suit :

Tableau I-6

REPARTITION DES VENTES DE CARBURANT AU COURS DE L'ANNEE 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....	<u>15.7</u>
	100.0

Source : Comité professionnel du pétrole.

Enfin, il faut ajouter aux différents taux apparents (cf. tableaux suivants), un taux moyen de rémanence pour 1973 égal à 0.5%.

Tableau I-7

STRUCTURES DES PRIX ESSENCE AUTO AU COURS DE L'ANNEE 1973

Essence auto	F/hl		
	Au 1er.1.1973	Au 1er.6.1973	Au 27.10.1973
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
I.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.	<u>112.00</u>	<u>115.00</u>	<u>125.00</u>
(% des taxes dans le prix TTC)	(71.74)	(72.48)	(67.88)

Source : Comité Professionnel du Pétrole

Tableau I-8
STRUCTURES DES PRIX DU SUPERCARBURANT AU COURS DE L'ANNEE 1973

Supercarburant	F/hl		
	Au 1er.1.1973	Au 1er.6.1973	Au 27.10.1973
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.	<u>18.11</u>	<u>18.71</u>	<u>20.21</u>
Prix T.T.C.	121.00	125.00	135.00
(% des taxes dans le prix TTC)	(69.99)	(70.90)	(66.75)

Source : C.P.P.

Tableau I-9
STRUCTURE DU PRIX DU GAS-OIL AU COURS DE L'ANNEE 1973

Gas-oil	F/hl			
	Au 1er.1.1973	Au 3.2.1973	Au 1er.6.1973	Au 27.10.1973
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.	<u>11.60</u>	<u>11.63</u>	<u>11.96</u>	<u>12.95</u>
Prix T.T.C.	77.50	77.70	79.90	86.50
(% des taxes dans le prix TTC)	(61.86)	(61.74)	(63.66)	(59.94)

Source : C.P.P.

1.3.2 L'ensemble de ces évaluations sur les taxes du troisième groupe pour 1967 et 1973 se résume dans le tableau I-10 suivant.

Tableau I-10
MONTANTS GLOBAUX DES TAXES DU TROISIEME GROUPE

10⁶F

	1967		1973	
	Valeurs	%	Valeurs	%
T.V.A. : .essence auto.....	41		328	
.supercarburant.....	68		1 593	
.essence motocycles.....	6		80	
.diesel.....	1		34	
Total	116	2.2	2 035	20.8
T.I.(1): .essence auto.....	1 578		1 204	
.supercarburant.....	2 731		5 683	
.essence motocycles.....	217		293	
.diesel.....	34		110	
Total	4 560	88.4	7 290	74.7
F.S.H.(2) :				
.essence auto.....	75		34	
.supercarburant.....	122		155	
.essence motocycles.....	10		8	
.diesel.....	2		-	
Total	209	4.0	197	2.0
T.V.A. : lubrifiants.....	8		106	
T.I. : lubrifiants.....	74		63	
Total	82	1.6	169	1.8
Rémanences.....	194	3.8	71	0.7
TOTAL	5 161	100.0	9 762	100.0

(1) *Taxe intérieure*

(2) *Fonds spécial des Hydrocarbures.*

Source : cf. annexe III.

1.4 - Les taxes sur les conventions d'assurances.

Les taxes sur l'assurance automobile se répartissent ainsi :

- 0.75% de la prime totale hors taxes prélevés par l'Etat,
- 3.00% de la prime "Responsabilité Civile" hors taxes (c'est-à-dire l'assurance obligatoire) prélevés par la Sécurité Sociale,
- 1.50% en 1967, et 1% en 1973, de la prime "Responsabilité Civile" hors taxes prélevé pour le Fonds de garantie des accidents d'automobiles et de chasse.

Le poids de ces taxes a donc diminué de 1967 à 1973 du fait d'une part, de la baisse du taux de la taxe prélevée par le Fonds de garantie des accidents d'automobile et de chasse (F.G.A.A.C.) d'autre part, de la diminution de la part de la responsabilité civile (R.C.) dans la prime totale.

Tableau I-11

LES TAXES SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE DES MENAGES

10⁶F

	1967	%	1973	%
Prime totale payée par les ménages	5 234		10 767	
dont R.C.....	3 412		6 859	
<u>Taxes prélevées par l'Etat</u>				
. l'Etat	421	74.0	847	77.6
. la Sécurité Sociale.....	99	17.4	183	16.8
. le F.G.A.A.C.....	49	8.6	61	5.6
TOTAL	569	100.0	1 091	100.0

Source : Recueil de données statistiques sur l'assurance automobile.

1.5 - Synthèse des masses globales.

Le total de la fiscalité portant sur les véhicules individuels est rassemblé dans le tableau I-12.

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

Tableau I-12

MONTANTS GLOBAUX DE LA FISCALITE ET DE LA PARAFISCALITE
SUR LES VEHICULES PERSONNELS

	1967		1973	
	Valeur	%	Valeur	%
Automobile				
. Taxes du 1er groupe.....	963	9.5	2 044	9.6
. Taxes du 2ème groupe.....	3 307	32.6	8 036	37.8
. Taxes sur carburants et lubrifiants.....	4 919	48.5	9 378	44.2
. Taxes sur les conventions d'assurance.....	539	5.3	1 031	4.9
Sous total (1).....	9 728	95.9	20 489	96.5
Deux roues				
. Taxes du 2ème groupe.....	144	1.4	290	1.4
. Taxes sur essence-moto.....	242	2.4	384	1.8
. Taxes sur assurances.....	30	0.3	60	0.3
Sous total (2).....	416	4.1	734	3.5
TOTAL (3) = (1)+(2).....	10 144	100.0	21 223	100.0

L'ensemble des dépenses des ménages dues à l'utilisation des véhicules individuels est donné au tableau I-13.

Tableau I-13

DEPENSES DES MENAGES LIEES AUX TRANSPORTS INDIVIDUELS

	1967		1973	
	Valeur	%	Valeur	%
Achats de voitures neuves	8 173	22.6	19 255	25.4
Marges sur les voitures d'occasion..	473	1.3	953	1.3
Carburants.....	6 260	17.2	13 051	17.3
Lubrifiants.....	349	1.0	707	0.9
Péages.....	90	0.2	503	0.7
Locations de garage.....	651	1.8	1 634	2.2
Pneumatiques.....	650	1.8	1 609	2.1
Réparations (1).....	7 088	19.5	13 596	18.0
Deux roues.....	956	2.6	2 150	2.8
Consommation nette (1).....	24 690	67.9	53 458	70.7
Achats voitures d'occasion (2).....	5 514	15.1	9 343	12.4
Consommation brute (3) = (1)+(2)....	30 204	83.0	62 801	83.1
Taxes du premier groupe (4).....	963	2.6	2 044	2.7
Assurances (5).....	5 234	14.4	10 767	14.2
Dépense nette (6) = (1+4+5).....	30 887	84.9	66 269	87.6
Dépense brute (7) = (3+4+5).....	36 401	100.0	75 612	100.0
dont : deux roues (2).....	1 223		2 699	

(1) Hors marges des garagistes sur les voitures d'occasion.

(2) Consommation (achats et essence moto) plus assurances.

Sources : Comptabilité Nationale.

Le rapprochement des impôts et taxes portant sur les véhicules personnels et leur utilisation, et des dépenses peut être effectué soit en excluant les voitures d'occasion soit en comprenant ces acquisitions. Les estimations correspondantes sont résumées dans le tableau I-14.

Tableau I-14

TAUX GLOBAUX DE TAXATION DES DEPENSES DE TRANSPORTS INDIVIDUELS

- % -

	Automobile		Deux roues		Total	
	1967	1973	1967	1973	1967	1973
Taxes / Dépenses Nettes (1)....	32.8	32.2	34.0	27.2	32.8	32.0
Taxes / Dépenses Brutes.....	27.7	28.1	34.0	27.2	27.9	28.1

(1) Hors achats de voitures d'occasion.

On constate donc une certaine stabilité des taux de taxation frappant l'ensemble de l'achat et de l'utilisation des automobiles en 1967 et 1973 : il se situe aux environs de 32.5% ou 28% selon la référence aux dépenses nettes ou brutes.

En ce qui concerne les réparations automobiles, le taux 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% à 20% du prix hors taxe.

Parallèlement, on peut remarquer que la part des taxes du premier groupe dans la dépense automobile totale des ménages est restée à peu près constante (3.2%).

Contrairement à celui de l'automobile, le taux moyen de taxes frappant les deux roues semble avoir nettement baissé entre 1967 (34.0%) et 1973 (27.2%). Ceci est dû à la diminution de la part de l'essence-moto dans ces dépenses malgré la taxation au taux majoré des motocycles de plus de 250 cm³ depuis octobre 1972. Il ne faut cependant pas accorder une trop grande fiabilité aux chiffres concernant les deux roues car une partie des dépenses qui les concerne n'a pu être isolée de celles concernant les automobiles (réparations, etc...).

ANNEXE II

LE SERVICE COLLECTIF GRATUIT DE LA ROUTE

Section I - PROBLEME THEORIQUE POSE PAR LA PRISE EN COMPTE DE L'INVESTISSEMENT.

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

Nous pouvons, semble-t-il, apporter trois types de solutions à ce problème.

- a) Une première solution revient à considérer l'investissement public comme "indivisible" c'est-à-dire comme bénéficiant indistinctement à toute la collectivité.
- b) Le second type de solution consiste à faire des hypothèses sur les utilisateurs présents et futurs de l'investissement actuel, et pratiquement, étant donné le peu d'information disponible sur ce sujet, à supposer constante dans le temps la structure d'utilisation du capital par catégorie de ménages.

Ces deux premières séries de méthodes ont l'avantage de ne pas faire appel à d'autres évaluations des masses d'investissements que celles enregistrées par la Comptabilité Nationale. Cependant 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.

- c) Une troisième méthode considère que le capital utilisé aujourd'hui a été constitué par les investissements passés ; cela conduit à estimer le service rendu par l'amortissement du capital puis à ventiler celui-ci entre les catégories de ménages en fonction de la structure de l'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 opérations d'équipement.

L'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 (F.D.E.S., 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 à

celle du second type. Ces méthodes consistent à répartir selon la structure actuelle de la consommation de transports 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). La prise en considération de ces flux comme des transferts s'appuie sur une définition extensive de ceux-ci : le transfert s'entend ici comme une différence entre une situation de marché sans intervention publique et celle où l'Etat intervient tout en supposant corollairement, et de façon simplificatrice, d'une part que les mécanismes interventionnistes, en particulier les prêts à taux bonifiés, ne sont pas de nature à modifier le marché financier "normal", d'autre part que ce dernier ne serait pas non plus perturbé si les entreprises de transport y affectaient les emprunts considérés.

2 - Les investissements des collectivités publiques dans les infrastructures routières et aériennes.

- 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 total des masses en jeu. Ainsi, nos résultats d'ensemble sur la redistribution seront-ils largement tributaires de la démarche retenue. Celle-ci s'appuie sur l'estimation de l'amortissement du capital routier. Quatre évaluations sont envisageables : l'investissement de l'année, l'amortissement économique, l'amortissement financier et la rentabilité du capital foncier.

a) Investissement de l'année.

Retenir l'investissement de l'année, même évalué en moyenne glissante pour lisser les variations conjoncturelles, pour estimer le service rendu gratuitement aux utilisateurs par le capital routier revient à faire l'hypothèse suivante :

l'usage du réseau routier en une année donnée est équivalent à la dépense d'investissement faite en ce domaine la même année, c'est-à-dire que l'investissement compense la perte de valeur économique, ou l'amortissement économique du capital routier.

En d'autres termes l'investissement ne serait destiné qu'à conserver la valeur économique du capital routier sans extension ni modification qualitative de celui-ci. Par ailleurs, comme on le montrera au paragraphe suivant, une telle hypothèse ne serait acceptable que si le niveau du trafic était constant.

(1) Le taux de référence "du marché" 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.

Or ni l'une ni l'autre de ces conditions ne correspond à la réalité des années étudiées. Cependant cette hypothèse, bien que surestimant certainement le service que l'on cherche à évaluer présente un double avantage :

- . elle est d'une part mesurable statistiquement par les budgets d'investissement,
- . d'autre part elle conserve aux masses globales retenues dans l'étude une homogénéité comptable des flux observés dans l'année,

c'est pourquoi cette méthode, bien qu'approximative, sera appelée ultérieurement méthode de l'"équilibre budgétaire".

b) Amortissement économique.

Ce type d'amortissement nécessite pour être calculé que l'on estime au préalable la valeur de référence du capital d'une année de base et une durée de vie des investissements routiers. 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. 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 (cf. annexe 2 note "a" in fine).

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 de la méthode précédente.

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 ne décélère pas.

De plus, la politique en vigueur en la matière consiste à conserver sur une longue période un niveau d'investissement permettant au moins 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 (cf. annexe 2 note "b" in fine).

Toutefois l'absence d'information permettant soit d'apprécier une valeur de référence du capital existant une année de base soit de fonder sérieusement un calcul d'actualisation des trafics futurs ne permet pas en pratique d'utiliser cette méthode pour cette étude.

c) Amortissement financier.

Cette méthode considère 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 ainsi identifié à ce coût global.

Un problème particulier se pose au niveau du financement des investissements réalisés par les collectivités locales. En effet, une part importante de ces opérations est financé sur emprunts à taux bonifiés auprès d'organismes divers (essentiellement la Caisse des Dépôts et Consignations, la C.A.E.C.L., le Crédit Agricole...). Ces prêts constituent des transferts bénéficiant surtout aux contribuables locaux et moins à l'ensemble des utilisateurs du réseau routier. Mais faute d'informations précises sur les finances locales, nous ne pourrions en tenir compte dans notre étude.

d) Valorisation du capital routier.

Cette méthode, à l'inverse des précédentes, n'établit plus de relation entre la valeur du capital routier et son coût de production, que celui-ci soit amorti sur longue période ou simplement lissé sur quelques années. Au contraire, nous identifions ici le transfert lié au capital routier au coût d'opportunité de sa mise à disposition auprès des usagers, ce coût d'opportunité étant lui-même estimé par la valeur potentielle des terrains occupés par ces investissements. Nous essayons ainsi d'appréhender l'usage alternatif qui pourrait être fait du capital foncier que représente le réseau routier.

Cette valeur potentielle étant estimée, nous lui appliquerons le taux de rendement du capital utilisé pour la méthode de l'amortissement financier, ce qui permettra de dégager un transfert annuel considéré comme équivalent au coût du service rendu.

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 (lissé sur trois années) ou "équilibre budgétaire",

- l'"amortissement financier" malgré la fragilité de l'hypothèse de non perturbation du marché financier,
- la valorisation du "capital foncier".

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 des entreprises publiques et à la différence des intérêts pour les prêts à taux bonifiés.

Note a

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 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 :

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

r étant le taux d'actualisation, et si VN est la valeur de reconstruction du capital routier, le service rendu actuellement par le capital routier (ou amortissement économique) est alors égal à :

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

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 :

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

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

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

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.

Note b

L'INVESTISSEMENT ANNUEL COMME MAJORANT
D'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 T_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 :

$$K_t = \sum_{t=t_0}^t I = c \sum_{t=t_0}^t \Delta T$$

avec t_0 : période où le trafic peut être considéré comme négligeable

et t : période de référence (1967 ou 1973).

Si l'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, on a donc :

$$\Delta T_{t_0} < \Delta T_{t_0+1} < \Delta T_t$$

d'où

$$K_t < (t-t_0) I$$

Soit

$$A_t < \frac{(t-t_0) I}{D}$$

Si nous supposons que $(t - t_0) < D$, 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 :

$$A_t < I_t$$

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

Section II - LES DEPENSES DES COLLECTIVITES PUBLIQUES POUR LA ROUTE EN
1967 et 1973.

1 - Calcul des coûts de fonctionnement, d'entretien et de police affectables 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 exclues 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'Equipement dans le cadre de la Commission d'Etude des Coûts d'Infrastructure.

Les coûts spécifiques considérés peuvent être répartis en trois catégories appelées D1, D2 et D3 ; la catégorie D1 correspond à diverses dépenses d'entretien (1) ; la catégorie D2 correspond à l'entretien superficiel de la voirie, enfin la catégorie D3 reprend les coûts d'entretien structurel (gros entretien, renforcements coordonnés).

Pour ces différentes dépenses, il est possible de déterminer une part marginalisable (2) au prorata de diverses unités (tableau II-1).

(1) Principalement : viabilité hivernale et signalisation.

(2) La part marginalisable, ou taux de marginalisation, se réfère au Rapport de la Commission d'Etude des Coûts d'Infrastructure (IIème partie, p.53 et suivantes).

Tableau II -1

TAUX ET UNITES DE MARGINALISATION SELON LE TYPE DE DEPENSES

Type de dépense	Taux de marginalisation	Unités de marginalisation
D1	54%	véhicules-kilomètres
D2	35%	essieux-13tonnes-kilomètres
D3	70%	essieux équivalents-13 tonnes - kilomètres

En ce qui concerne les dépenses de type structurel (D3), les essais AASHO ont montré qu'elles étaient proportionnelles à la puissance 4ème 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 II -2

DEPENSES SUR ROUTES NATIONALES ET DEPARTEMENTALES EN RASE CAMPAGNE

Type de dépense	Routes nationales		Chemins départementaux	
	1967	1973	1967	1973
D1	39	85	57	94
D2	250	250	290	478
D3	148	765	420	692
Total	437	1 100	767	1 264

(Source : Direction des Routes et de la Circulation routière).

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

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

Tableau II -3

PART MARGINALISABLE DANS LES COUTS SPECIFIQUES DE LA RASE CAMPAGNE

Type de dépense	Routes nationales		Chemins départementaux	
	1967	1973	1967	1973
D1	21	46	31	51
D2	88	88	102	167
D3	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 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 II -4

POURCENTAGE DES DEPENSES MARGINALISABLES,
IMPUTABLES AUX MENAGES EN RASE CAMPAGNE

Type de dépense	Routes nationales	Chemins départementaux
D1	59%	64%
D2	24%	36%
D3	négligeable	négligeable

Nous en déduisons les coûts marginaux relatifs aux ménages :

Tableau II-5
COÛTS MARGINAUX IMPUTABLES AUX MENAGES
DANS LES COÛTS SPECIFIQUES RASE CAMPAGNE.

10⁶ F

Type de dépense	Routes nationales		Chemins départementaux	
	1967	1973	1967	1973
D1	12	27	20	33
D2	21	21	37	60
D3	négligeable	négligeable	négligeable	négligeable
TOTAL imputable aux ménages	33	48	57	93
% dans le total des dépenses marginalisables	15.5%	7.2%	13.3%	12.2%

La faiblesse de la part imputable aux ménages dans les dépenses marginalisables tient évidemment à l'importance des dépenses de type structurelles (D3) presque 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 II-6
COÛTS FIXES EN RASE CAMPAGNE

10⁶ 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 II-7
TOTAL DES DEPENSES IMPUTABLES AUX MENAGES

10⁶ 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 en 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 niveau, 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 niveau (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 II-8

DEPENSES DE FONCTIONNEMENT ET D'ENTRETIEN
(Etat et collectivités locales) selon la nature du réseau

10⁶ F

Type de dépenses	1967			1973		
	Routes de rase campagne	Voirie urbaine	Total	Routes de rase campagne	Voirie urbaine	Total
<u>Dépenses totales*</u> de fonctionnement et d'entretien (passage à niveau non compris) (1)			4 097			7 283
dont : - Etat	nd	nd	(1 326)	nd	nd	(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)
Entretien passages à niveau (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

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

Source : Comptes de Transport de la Nation ; Direction des routes et de la circulation routière ; Ministère de l'Intérieur.

2/ Dépenses de police.

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

Tableau II-9

DEPENSES DE POLICE EN 1967 ET 1973

10⁶ 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 rétrapolé 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 II-10

REPARTITION DES DEPENSES DE POLICE SELON LA NATURE DU RESEAU

10⁶ F

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

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 II-11

COÛTS MARGINAUX ET COÛTS FIXES DE POLICE EN RASE CAMPAGNE

10⁶ F

	1967	1973
Coûts marginaux	321	478
Coûts fixes	137	200
Total des dépenses de police en rase campagne	458	668

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

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 II-12
COEFFICIENT ET EQUIVALENCE D'ENCOMBREMENT

Type de véhicule	Coefficient d'équivalence
. Voitures légères	1
. Poids-lourds de charges utile	
- inférieure à 5 tonnes	2
- de 5 à 10 tonnes	3
- supérieure 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 ($47\% = 67\% \times 70\%$).

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 imputés 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 II-13
TOTAL DES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT, D'ENTRETIEN ET DE POLICE
IMPUTABLES AUX MENAGES SELON LA NATURE DU RESEAU

10⁶ F

	1967			1973		
	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 II-14.

Tableau II-14

TOTAL DES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT, D'ENTRETIEN ET DE POLICE
IMPUTABLES AUX MENAGES SELON LA NATURE DU RESEAU

10⁶ F

	1 9 6 7			1 9 7 3		
	rase campagne	réseau urbain	Total	rase campagne	réseau urbain	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

2 - La valorisation du service 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 sous-tendent 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 trois années (1966, 1967, 1968), ce qui conduit aux résultats suivants :

Tableau II-15

INVESTISSEMENTS ROUTIERS MOYENS : 1966 - 1967 - 1968

10⁶ F

Routes de rase campagne				Voirie urbaine				Total			
Routes	Autoroutes	Collectivités locales	Total	Routes	Autoroutes	Collectivités locales	Total	Routes	Autoroutes	Collectivités locales	Total
392	338	714	1 444	339	372	1 105	1 816	731	710	1 819	3 260

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

Remarques : 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 II-16

INVESTISSEMENT ROUTIER : 1973

10⁶ F

Routes de rase campagne				Voirie urbaine				Total			
Routes	Autoroutes	Collectivités locales	Total	Routes	Autoroutes	Collectivités locales	Total	Routes	Autoroutes	Collectivités locales	Total
1 203	443	1 259	2 905	1 212	600	1 420	3 232	2 415	1 043	2 619	6 137

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

Remarques : 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 Transports 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 Transports qui intègre les dépenses pour les transports collectifs urbains dans la fonction routière (12ème rapport de la Commission des Comptes de Transports 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 II-17

REPARTITION DES INVESTISSEMENTS ROUTIERS SELON LE MAITRE D'OEUVRE

	1967	1973
Etat	44.2%	56.3%
Collectivités locales	55.8%	43.7%
Total	100.0%	100.0%

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 Transports, ou les dépenses d'investissement des collectivités locales sont plus importantes que dans la précédente étude, on obtient les résultats suivants :

Tableau II-18

REPARTITION DES INVESTISSEMENTS ROUTIERS SELON LE MAITRE D'OEUVRE

	1967	1973
Etat	38.0%	47.7%
Collectivités locales	62.0%	52.3%
Total	100.0%	100.0%

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

Tableau II-19

REPARTITION DES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT
ENTRE L'ETAT ET LES COLLECTIVITES LOCALES

	1967	1973
Etat	32.4%	37.9%
Collectivités locales	67.6%	62.1%
Total	100.0%	100.0%

Les dépenses publiques d'investissement routier peuvent aussi bien être ventilées selon la nature du réseau (tableau II-20). Nous considérons cependant également ici les dépenses d'investissement sur les autoroutes concédées à des sociétés d'économie mixte ou à des sociétés privées.

Tableau II-20

REPARTITION DES INVESTISSEMENTS ROUTIERS SELON LA NATURE DU RESEAU

	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	100.0%	100.0%

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% 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 inclure 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 routiers imputables aux ménages (tableau II-21) de la répartition du trafic des ménages en réseau urbain et sur le réseau de rase campagne, en distinguant les investissements réalisés en région parisienne imputables aux ménages.

Dans le total des investissements publics routiers le montant relatif à la région parisienne (Etat et collectivités locales) a été estimé par la Commission des Comptes de Trabsports de la Nation à 2091 millions de francs (T.V.A. comprise), soit 34.1% des dépenses publiques d'investissement pour la France entière en 1973, et environ 1 170 millions de francs, soit 35.9% en 1967.

Tableau II-21

COMPARAISON DU TRAFIC ET DES INVESTISSEMENTS PUBLICS
PAR TYPE DE RESEAU EN 1973 (part affectable aux ménages)

en %

	Investissements publics affectables aux ménages		Répartition du trafic des ménages	
	1967	1973	1967	1973
Agglomération parisienne	35.5	33.8	10.0	11.0
Villes de province	22.5	21.2	24.0	27.0
Rase campagne	42.0	45.0	66.0	62.0
Total	100.0	100.0	100.0	100.0

Le réseau urbain recevait donc en 1967 et 1973 une part des investissements publics (58% et 55%) très largement supérieure au pourcentage de son trafic dans le trafic total (34% et 30%). La conclusion la plus intéressante concerne cependant exclusivement l'agglomération parisienne qui recevait en 1967 comme en 1973 (pour la part imputable aux ménages) un pourcentage d'investissements publics routiers trois fois supérieur au pourcentage de son trafic dans le trafic total des ménages. De même à l'intérieur du réseau urbain, la part des investissements publics réalisés en agglomération parisienne était en 1973 de 61.4%, bien que celle-ci ne représente que 28.9% du trafic urbain des ménages.

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 donné, relativement plus le réseau urbain - et surtout le réseau de l'agglomération parisienne - 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 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.

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

Il a donc été nécessaire de réunir par type de réseau la série des investissements publics sur longue période. La durée de l'emprunt fictif a été choisie égale à 20 ans. Diverses statistiques fournies par 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 considérés 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 donnée par la formule :

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

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 $\frac{r}{1 - (1+r)^{-T}} = 0,0944$

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

Tableau II-22
INVESTISSEMENTS ROUTIERS DE 1947 A 1966

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

10⁶ F

Le transfert fictif imputable à l'année 1967 peut donc être évalué à 9.44% de ces différentes masses.

Tableau II-23

TRANSFERT FICTIF PAR REMBOURSEMENT A ANNUITE CONSTANTE
ANNEE 1967

10⁶F

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 II-24

INVESTISSEMENTS ROUTIERS DE 1952 A 1972

10⁶F

	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 II-25

TRANSFERT FICTIF PAR REMBOURSEMENT A ANNUITE CONSTANTE
ANNEE 1973

10⁶F

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 II-15 et II-16 (méthode de l'équilibre budgétaire) et des tableaux II-23 et II-25 (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 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 II-26

REPARTITION DES TRANSFERTS FICTIFS SELON LA NATURE DU RESEAU

	1967	1973	% du trafic
Rase campagne	38.7%	42.5%	70%
Voirie urbaine	61.3%	57.5%	30%
Total	100.0%	100.0%	100%

Ce tableau peut être comparé au tableau II-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 du texte.

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.

- 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.

3/ Méthode du "capital foncier".

Divers problèmes se posent pour l'application pratique de la méthode de valorisation du capital foncier décrite dans le chapitre I.

- Il faut pouvoir estimer la surface représentée par le réseau routier selon la nature du réseau ; on a utilisé pour cela diverses statistiques de la Direction des Routes et du Ministère de l'Intérieur.
- Par ailleurs il est nécessaire de disposer d'une estimation du prix au mètre carré des terrains en rase campagne et en agglomération ; pour ce qui est de la rase campagne on a utilisé le prix moyen au mètre carré des terres agricoles calculé par le Ministère de l'Agriculture (1) ; en ce qui concerne le milieu urbain, nous avons utilisé les résultats d'une enquête du Service des Affaires Foncières et Domaniales (Direction Générale des Impôts), donnant pour 1975, le prix moyen au mètre carré du terrain nu en agglomération, en distinguant le centre des villes et leur banlieue. Selon la taille et la localisation de l'agglomération, ces résultats ont été rétrapolés pour 1973.
- Enfin après avoir calculé le transfert annuel lié à ce capital foncier en appliquant le taux de rendement de référence de 9%, on estime la part imputable aux ménages proportionnellement à la part du trafic des ménages dans le trafic total, soit 61% sur le réseau de rase campagne et 67% en agglomération.

On aboutit ainsi aux résultats suivants qui doivent évidemment être considérés comme des ordres de grandeur.

(1) Le prix moyen des terrains en rase campagne a été pris égal aux deux tiers du prix moyen des terres agricoles estimé par le Ministère de l'Agriculture.

Tableau II-27

TRANSFERT LIE A LA MISE A DISPOSITION DU CAPITAL ROUTIER :
METHODE PAR VALORISATION DU CAPITAL FONCIER (1973)

	Réseau de rase campagne	Voirie urbaine de province	Voirie de l'agglomération parisienne		Total
			Ville de Paris	Banlieue parisienne	
Surface représentée par le réseau routier (10 ⁶ m ²) (1)	2 892	464.4	7.7	30.9	3 395
Prix moyen du m ² (terrain nu) F par m ² (2)	0.66	200 F.	2 400 F.	600 F.	
Valeur du capital foncier (10 ⁹ F) (3)=(1)x(2)	1.9	92.9	18.5	18.5	131.8
Transfert annuel (4) (4) = 9% x (3) (10 ⁶ F)	172	8 361	1 665	1 665	11 861
			3 330		
Part des ménages (5)	105	5 601	2 231		7 937

L'extrême disparité du prix moyen des terrains entre la rase campagne et le milieu urbain (pour un mètre carré en 1973 0.66 F. pour la rase campagne contre 200 F. en moyenne pour les agglomérations de province) conduit à imputer à la voirie urbaine la quasi totalité du transfert lié à la mise à disposition du capital routier ; ceci recouvre une réalité économique évidente : l'espace dans les agglomérations est un bien rare et les terrains occupés par la voirie sont susceptibles de nombreux usages alternatifs (construction, espaces verts...) ; la mise à disposition gratuite de ce capital foncier auprès d'une catégorie spécifique d'usagers - les automobilistes - constitue donc bien un transfert à leur égard.

CONCLUSION.

Nous pouvons maintenant synthétiser l'ensemble des résultats obtenus et déterminer le montant total de transfert aux ménages lié à la nature du réseau (tableau II-28).

Tableau II-28

	1 9 6 7				1 9 7 3			
	Routes de rase campagne	Agglomération parisienne	Agglomérations de province	Total	Routes de rase campagne	Agglomérations parisienne	Agglomérations de province	Total
Fonctionnement et entretien	1 708	288	371	2 367	2 749	494	758	4 001
Police	235	130	143	508	342	202	247	791
Valorisation du capital routier								
. Méthode de l'équilibre budgétaire	881	744	473	2 098	1 772	1 331	834	3 937
. Méthode de l'amortissement financier	505	536	342	1 383	1 279	1 169	732	3 180
. Méthode du capital foncier	-	-	-	-	105	2 231	5 601	7 937
Transfert total								
. Méthode de l'équilibre budgétaire	2 824	1 162	987	4 973	4 863	2 027	1 839	8 729
. Méthode de l'amortissement financier	2 448	954	856	4 258	4 370	1 865	1 737	7 972
. Méthode du capital foncier	-	-	-	-	3 196	2 927	6 606	12 729

A N N E X E III

LES TRANSPORTS COLLECTIFS

III.1 - LES TRANSPORTS EN COMMUN EN REGION PARISIENNE.

Pour une étude détaillée des transferts liés aux transports et de leurs effets redistributifs entre les ménages dans la région parisienne, nous renvoyons au rapport complémentaire consacré à ce problème. On se bornera ici à rappeler les masses de transferts prises en compte. Nous nous limiterons dans cette section, à l'étude de la R.A.T.P. et des lignes de banlieue de la S.N.C.F.

III.1.1 - Les contributions des collectivités publiques aux transports en commun en région 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.

Tableau III-1

CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITES PUBLIQUES A LA R.A.T.P. ET A LA S.N.C.F. - BANLIEUE 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
Indemnité compensatrice	317	877	194	403	30	187	541	1467
Subvention d'équilibre ou subvention forfaitaire	-	-	-	-	20	50	20	50
Compensation pour réduction 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
(4) Utilisation du réseau routier	-	-	9	14	-	-	9	14
(1) + (2) + (3) + (4) Total	582	1421	369	677	330	800	1281	2898

(a) Après péréquation entre les trois réseaux.

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.

b) Compensation 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 III-2

COMPENSATIONS POUR REDUCTIONS TARIFAIRES EN REGION PARISIENNE

10⁶F

	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 financées, 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'équipement

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 trafics. 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 III-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 réseaux considérés.

C/ Prêts à taux réduit

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 à l'annexe I. 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 III-3

PRETS A TAUX REDUIT (R.A.T.P. - S.N.C.F.-BANLIEUE)

10⁶F

	1967	1973
En cours au 31 décembre de l'année précédente (F.D.E.S. + District)	235.0	1741.3
Intérêts versés	12.0	107.0
Transfert	4.4	44.9

III.1.2 - Les impôts et taxes

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

Tableau III-4

IMPOTS ET TAXES PAYES PAR LE R.A.T.P. ET LA S.N.C.F.
EN REGION PARISIENNE

10⁶F

	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'agisse 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.

III.1.3 - Résultats d'ensemble

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

Tableau III-5

CALCUL DU TAUX DE TRANSFERT NET DE LA R.A.T.P. ET DE LA S.N.C.F.
POUR LA BANLIEUE PARISIENNE

10⁶F

	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	369	677	330	800	1281	2898
(2) Total des taxes	173	346	127	190	74	174	374	710
(3) Recettes des trafics	532	843	350	450	304	482	1186	1775
(4)=(1)/(3) Taux de transfert brut	109.4%	168.6%	105.5%	150.4%	108.6%	166.0%	108.0%	163.3%
(5)=(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	242	487	256	626	907	2188
(7)=(6)/(3) Taux de transfert net	76.9%	127.5%	69.1%	108.2%	84.2%	129.9%	76.5%	123.3%

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 trois 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 a certainement atténué aujourd'hui cette évolution.

III.2 - LES GRANDES LIGNES DE LA S.N.C.F. : RAPIDES-EXPRESS ET SERVICES OMNIBUS.

III.2.1 - Les valeurs globales

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

III.2.1.1 - Les transferts et les impôts de la S.N.C.F.

A) *Les contributions des collectivités publiques à la S.N.C.F.*

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 III-6

COMPENSATIONS POUR TARIF REDUIT S.N.C.F.
(grandes lignes et services omnibus)

10⁶ F

	1967	1973
Compensations pour réductions tarifaires	538	768
Indemnités 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 augmentations tarifaires imposées par l'Etat. Elles se décomposent de la manière suivante :

Tableau III-7

COMPENSATION POUR REDUCTIONS TARIFAIRES A LA S.N.C.F.
(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 : S.N.C.F.

b) Autres subventions

Tableau III-8

AUTRES SUBVENTIONS A LA S.N.C.F.

	10 ⁶ F	
	1967	1973
- Compensation pour charges de service public omnibus	-	653
- Contribution aux charges d'infrastructure	1107	1358
- Contribution aux charges de passages à niveau	20	321
- Atténuation de charges d'emprunts	69	36
- Charges de retraite	753	2890
- Subvention d'équilibre ou subvention forfaitaire	1503	286
Total	3451	5544

Source : S.N.C.F.

La contribution aux charges d'infrastructure est affectée explicitement depuis 1970 au transport de 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 passages 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 III-9).

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 en 1967, afin de rendre la comparaison homogène avec 1973 (cf. tableau III-9).

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 à 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 transferts.

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 sans doute été en grande partie autofinancés.

Tableau III-9
 TRANSFERTS A LA S.N.C.F.
 (grandes lignes et services omnibus)

	10 ⁶ F	
	1967	1973
(1) - Compensation pour réductions tarifaires	538	768
(2) - Indemnités 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 déduire :		
(6) - Charges de retraites	750	-
(7) - Passages à niveau	230	-
(8) - Subvention d'équilibre ou forfaitaire (banlieue parisienne)	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" aux grandes lignes et omnibus 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 un milliard de francs à l'encours de 1973.

Tableau III-10
 TRANSFERTS LIES AUX PRETS DU F.D.E.S.

	10 ⁶ F	
	1967	1973
Encours réels	1207.2	1088.9
Intérêts versés	50.4	3.7
Transferts	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 III-11
ENSEMBLE DES TRANSFERTS POUR LA S.N.C.F.
(grandes lignes et services omnibus)

	10 ⁶ F	
	1967	1973
(1) - Compensations pour tarifs réduits voyageurs	730	844
(2) - Compensations pour charges des services publics 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 III-12
IMPOTS ET TAXES
(grandes lignes et services omnibus)

	10 ⁶ F	
	1967	1973
- Taxes sur le chiffres d'affaires (1)	252	781
- Rémanences fiscales (2)	364	181
- Autres impôts et taxes	8	13
Total	624	975
<p><i>Source : S.N.C.F.</i> (1) T.P.S. en 1967, T.V.A. en 1973 (2) Dont la taxe sur les carburants</p>		

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 III-13

TRANSFERT (subventions et taxes) A LA S.N.C.F.
(grandes lignes et services omnibus)

	10 ⁶ 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) = (1)/(4) Taux de transfert brut	47.0%	35.1%
(6) = (2)/(4) Taux de taxation	23.1%	19.0%
(7) = (3)/(4) Taux de transfert net	23.9%	16.1%
(1) <i>Compensations de charges non comprises</i>		

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 voyageurs augmentant de 90.8%. Les recettes du trafic ont donc augmenté trois fois plus vite que les transferts.

III.2.1.2.- Calcul de la part relative aux ménages dans le total des transferts et impôts

A/ *Consommation des ménages*

La totalité des voyages en omnibus a été imputée aux ménages, selon les conclusions de l'enquête Transports de l'I.N.S.E.E. (1973). En ce qui concerne les lignes "Rapides" et "Express", nous avons utilisé la répartition des parcours x km par motif, classe et type de billet,

(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 T.V.A. sur les transports de voyageurs en 1974.

pour déterminer la part de la recette imputable aux ménages au titre des voyages pour motifs personnels, soit 72%. Cette proportion provenant de "l'Enquête SETEC" réalisée en 1968, n'a pu être actualisée pour 1973. Par ailleurs, nous avons soustrait 7% de cette masse au titre des voyages effectués en France par des étrangers. Les estimations ainsi obtenues sont assez largement supérieures à celles de la Comptabilité Nationale.

Tableau III-14

PART DES MENAGES DANS LES RECETTES DU TRAFIC
(services omnibus et Rapides-Express)

10⁶F

	Services Omnibus		Rapides et Express		Total	
	1967	1973	1967	1973	1967	1973
Recettes totales du trafic (1)	472 (2)	510	2226	4638	2698	5148
Consommation des ménages (2)	472	510	1496	3117	1968	3627

(1) Source : S.N.C.F.
(2) Les valeurs correspondantes de la Comptabilité Nationale sont respectivement au niveau du total 1342 et 2150.

B/ Imputation des transferts considérés comme liés aux transports personnels des ménages.

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. tableaux III-6 et III-10). 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 dans la subvention d'équilibre nette (soit 503 millions), d'une part 125 millions de francs, comparables aux 236 millions de francs de la subvention forfaitaire nette indivisible de 1973, en tenant compte de la croissance du trafic, d'autre part 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 majorer le déficit spécifique des lignes omnibus.

C'est d'après l'enquête SETEC que nous avons déterminé la part des transferts liés aux réductions utilisées

pour motifs professionnels : 28% pour les familles nombreuses, 12% du quart de place militaire utilisé principalement par les militaires de carrière pour motif professionnel. On peut estimer que les autres réductions sont utilisées uniquement lors de déplacements pour un motif personnel.

Les transferts liés aux prêts à taux réduits ont été attribués exclusivement aux lignes "Rapides et Express" ; le transfert relatif au déficit des lignes omnibus a été entièrement imputé aux ménages, comme d'ailleurs la recette correspondante.

Les autres transferts (indemnité pour retard d'augmentation tarifaire et reliquat de subvention non divisible) ont été imputés au prorata de la dépense totale. Enfin les impôts et taxes ont été répartis au prorata de la somme de la dépense et des transferts non liés aux prêts à taux réduits.

Tableau III-15

TRANSFERTS RELATIFS AUX MENAGES
(SNCF : grandes lignes et services omnibus)

	Ménages		Autres agents		Total	
	1967	1973	1967	1973	1967	1973
(1) Compensation pour réductions tarifaires	474	688	64	80	538	768
dont :						
- militaires	209	308	29	43	238	351
- familles nombreuses	90	96	35	37	125	133
- autres	175	284	-	-	175	284
(2) Indemnité pour retard d'augmentation tarifaire	141	54	51	22	192	76
(3) Charges des services omnibus	378	653	-	-	378	653
(4) Subvention nette (reliquat)	96	166	29	70	125	236
(5) = (1)+(2)+(3)+(4)= Sous total	1089	1561	144	172	1233	1733
(6) Transferts liés aux prêts à taux réduits	23	52	11	24	34	76
(7) = (5)+(6)= Transferts bruts	1112	1613	155	196	1267	1809
(8) Impôts et taxes	485	735	139	240	624	975
(9) = (7)-(8)= Transferts nets	+627	+878	+16	-44	+643	+834

Tableau III-16
TAUX DE TRANSFERT
(en pourcentage).

	Ménages (1)		Autres agents (2)		Total (3)	
	1967	1973	1967	1973	1967	1973
- Taux de transfert brut	56.6	44.5	21.2	12.9	47.0	35.1
- Taux de taxation	24.6	20.3	19.0	15.8	23.1	18.9
- Taux de transfert net	32.0	24.2	2.2	- 2.9	23.9	16.2
- Taux de transfert net hors réductions tarifaires	7.8	5.2	- 6.6	- 8.2	4.0	1.3
- Taux de transfert net omnibus (hors réductions tarifaires)	77.5	115.1	-	-	77.5	115.1
- Taux de transfert net "Rapides et Express" (hors réductions tarifaires)	- 6.6	- 8.2	- 6.6	- 8.2	- 6.6	- 8.2

(1) Par rapport à la consommation des ménages du tableau III-14.

(2) Par rapport à la dépense résultant de recettes totales - consommation des ménages du tableau III-14.

On remarque que les taux de transfert brut et de taxation liés aux voyages personnels ont baissé de 1967 à 1973 ; ceci a entraîné une baisse du taux de transfert net pour les ménages de 32.0% à 24.2%. On peut aussi observer que les "Autres agents", c'est-à-dire selon nos hypothèses principalement les voyages professionnels, reçoivent des transferts plus faibles que les voyages personnels : leur transfert net devient même négatif (- 2.9%) en 1973. Ceci est dû au fait que d'une part les omnibus, fortement subventionnés (80% en 1967 et 128% en 1973) sont supposés ne satisfaire que les voyages personnels, d'autre part au fait que 90% des transferts liés aux réductions sociales bénéficient aux voyages personnels. On peut enfin remarquer que ceux qui voyagent sans réduction par les "Rapides et Express" ont un transfert net négatif (- 8.2% en 1973).

III.2.2 - Répartitions des transferts et impôts par catégorie de ménages

III.2.2.1 - Les méthodes

A/ *Les répartitions selon la catégorie socio-professionnelle.*

Elle a demandé l'harmonisation de l'enquête SETEC de 1968 et de l'enquête Transports de l'I.N.S.E.E. de 1973-1974. Cette harmonisation n'a pas été facile étant données les natures fondamentalement différentes de ces deux enquêtes et des résultats dont nous disposons pour chacune d'entre elles.

L'enquête SETEC 1968 est une enquête auprès des voyageurs de la S.N.C.F.. Elle a touché 32130 trajets de voyageurs des trains "rapides et express" ; c'est donc un matériau statistique très fiable. Cependant ce type d'enquête comporte des aléas quant à la base de population (notamment quant au codage des catégories socio-professionnelles). De plus, nous n'avons obtenu que des ventilations de nombres de trajets, d'une part selon la catégorie socio-professionnelle du voyageur, d'autre part la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage "dans le cas où le voyageur n'est pas chef de ménage". La solution que nous avons adoptée pour passer de ces deux types de tableaux à une ventilation par catégorie socio-professionnelle du chef de ménage a été d'utiliser la catégorie socio-professionnelle du voyageur en reventilant les "militaires du contingent", "étudiants-élèves" et "sans profession" avec la clé fournie par le second type de tableaux ; ceci revient à supposer que tous les membres actifs ou retraités d'un ménage exercent la même profession ; ceci est notablement faux pour les "employés", un redressement pour cette catégorie a donc été effectué.

L'enquête Transports 1973-1974 de l'I.N.S.E.E. recense les voyageurs du dernier mois pour un individu tiré au hasard par ménage (environ 10 000 ménages enquêtés). Il n'y a donc qu'environ 1 000 trajets pour motifs personnels ainsi repérés contre 19 869 dans l'enquête SETEC. Cependant, les exploitations que nous en avons obtenues ne posent pas de problème de nomenclature.

- La dépense "rapide-express" a été ventilée au prorata du nombre de trajets par ménage d'une catégorie multiplié par un prix moyen du billet provenant de l'enquête 1973 et rétrapolé pour 1967. L'hypothèse d'homogénéité des longueurs de trajets qui a été testée n'a pas pu être maintenue à la lumière des résultats de l'enquête Transports.
- La dépense "omnibus" a été ventilée sur la base de la dépense hebdomadaire en train à moins de 100 km hors agglomération parisienne donnée par l'enquête Transports ; cette ventilation a été rétrapolée pour 1967.
- Les transferts liés aux abonnements hebdomadaires, limités à des distances inférieures à 75 km, ont été ventilés au prorata des dépenses "omnibus", ainsi que la contribution pour charges "omnibus".
- Les transferts liés aux abonnements étudiants-élèves ont été ventilés en 1967 au prorata des abonnements bénéficiant à des "non chefs de ménage" ; ils en représentent en fait 74.1% en première classe et la quasi totalité en deuxième classe. Pour 1973 cette ventilation a été faite en multipliant par le prix moyen payé pour abonnements par les étudiants et élèves, le nombre moyen d'étudiants par catégorie socio-professionnelle.
- Les transferts liés au "quart de place militaire" ont été ventilés sur la base de l'enquête SETEC ; pour les

militaires de carrière au prorata de leurs trajets effectués avec 75% de réduction et pour motifs personnels ; pour le contingent au prorata des déplacements avec réduction de 75% des "non chefs de ménage" ; ils en représentent 87.5% en deuxième classe, 77.1% au total (obtenue comme partout ailleurs en pondérant la première classe par 1.5 conformément au tarif). Les militaires, souvent absent de leur domicile, ont été très mal saisis par l'enquête Transports, nous avons donc extrapolé la répartition de 1967 pour 1973.

- Les transferts liés aux congés populaires ont été ventilés pour 1967 au prorata des départs en vacances des ayants-droits, pour 1973 au prorata des dépenses S.N.C.F. pour motif vacances des ayants-droits.
- Les transferts liés aux autres réductions (familles nombreuses pour environ trois quarts et invalides) ont été ventilés proportionnellement au produit du prix moyen du billet par une clé caractéristique de ces réductions. Faute d'information sur le prix des billets en 1967 et sur la répartition des réductions en 1973 (l'échantillon de familles nombreuses et d'invalides de l'enquête Transports étant trop faible pour être croisé avec un autre critère) on a dû employer la même clé pour les deux années. Il est rassurant que ces calculs complexes et comportant nombre d'hypothèses donnent pour les actifs, des montants de transferts variant à peu près dans le même sens que les tailles de ménages et les mobilités.
- Les autres transferts comportant les transferts liés aux prêts à taux réduits ont été ventilés au prorata de la dépense "rapides-express". Les compensations pour non majoration tarifaire et le reliquat de subvention ont été ventilés au prorata de la dépense totale.
- Les impôts et taxes ont été ventilés au prorata de la somme des dépenses et des transferts non liés aux prêts à taux réduits.

B/ Les répartitions par catégorie de communes

- La dépense "rapides-express" a été ventilée pour 1967 au prorata des parcours x km ; pour 1973 l'enquête Transports de l'I.N.S.E.E. fournit des données directes.
- La dépense "omnibus" est fournie pour 1973 par l'enquête Transports et a été rétrapolée pour 1967.
- Les transferts liés aux réductions étudiants-élèves et congés populaires ont été ventilés pour 1973 selon les données brutes de l'enquête Transports et rétrapolés pour 1967.
- Les autres transferts comportent les transferts liés aux prêts à taux réduits ventilés proportionnellement à la dépense "rapides-express", les autres réductions, la subvention pour non majoration tarifaire et le reliquat de subvention ventilés au prorata de la dépense totale.

- Les impôts ont été ventilés selon la même méthode que celle utilisée pour les catégories socio-professionnelles.

III.2.2.2 - Résultats des ventilations par catégorie de ménages.

A/ Répartition par catégorie socio-professionnelle du chef de ménage.

Les dépenses.

Le nombre de voyages en train pour motif personnel par ménage a peu varié globalement entre 1967 et 1973 (3.64 voyages par ménage pour 1973). On peut cependant constater une forte diminution du nombre de déplacements pour les ménages dont le chef exerce soit une profession agricole (exploitants ou salariés) soit une profession de type industriels-gros commerçants ; cette baisse est compensée par une hausse sensible pour les ménages d'inactifs (voir tableau III-17). Ceci recouvre des attitudes très différentes vis-à-vis des voyages en train.

Tableau III-17

NOMBRE MOYEN DE TRAJETS ANNUELS PAR MENAGE
SUR LES LIGNES "RAPIDES-EXPRESS" DE LA S.N.C.F.

	1967	1973
Exploitants agricoles	0.98	0.48
Industriels, gros commerçants	3.98	1.56
Cadres supérieurs, professions libérales	8.71	8.01
Cadres moyens	6.89	6.78
Employés	6.69	5.40
Ouvriers	2.13	2.14
Inactifs	2.33	3.28
ENSEMBLE	3.53	3.64

Source : Enquête SETEC 1968 pour 1967, et enquête Transports I.N.S.E.E. 1973.

D'après l'enquête Transports de l'I.N.S.E.E. 1973, il apparaît en particulier que le prix moyen du billet est très variable entre les diverses catégories socio-professionnelles (1).

(1) Ainsi on a pu constater par exemple que les ménages dont le chef est employé ont un faible prix moyen du billet, à l'inverse des ménages ouvriers.

Les plus gros utilisateurs de lignes "Rapides et Express" sont les ménages de cadres supérieurs et de professions libérales ; ainsi pour 1973, des ménages de professions libérales et de cadres supérieurs, dépensent respectivement en moyenne annuelle 570 et 520 francs pour des déplacements sur lignes "Rapides-Express" pour motif personnel. Les plus faibles utilisateurs sont les ménages d'inactifs dont la dépense croît cependant rapidement (93 en 1967 et 120 francs pour 1973) et surtout les ménages agricoles mal desservis (moins de 20 francs pour 1973). En ce qui concerne les lignes "Omnibus", les cadres supérieurs et moyens en sont les plus gros utilisateurs (68 francs par ménage par an pour les cadres moyens et 59 francs pour les cadres supérieurs en 1973) ; viennent ensuite les employés et les manoeuvres-gens de maison.

Il est à remarquer que les lignes "Omnibus" de la S.N.C.F. ne sont que très peu utilisées par les ménages agricoles (5.5 francs en moyenne en 1973).

Les réductions (tableaux III-18 et III-20).

Les réductions Etudiants-Elèves, utilisées principalement par les étudiants, profitent essentiellement aux ménages aisés dont les enfants sont plus poussés à poursuivre leurs études. Ainsi par exemple le transfert moyen à un ménage de cadre supérieur était en 1973 égal à 15 francs par ménage, soit plus de trois fois le transfert imputable aux ménages ouvriers ou agricoles. La très forte progression de ces réductions de 1967 à 1973 (+235%) a considérablement renforcé la dégressivité des transferts liés à ces types de réductions par rapport au revenu des ménages.

Le "quart de place militaire" bénéficie tant au militaires de carrière qu'à ceux du contingent ; c'est la raison pour laquelle il représente un transfert massif pour les cadres moyens (catégorie socio-professionnelle contenant les militaires de carrière). En effet, en 1967, année de base de cette ventilation, le transfert moyen pour un militaire de carrière était de plus de 120 francs par an alors que le transfert moyen pour les autres ménages de cadres moyens n'était que d'environ 18 francs par an (ceci concernant exclusivement des voyages pour motif personnel). L'Etat fait ainsi passer, par le biais de réductions dites sociales, un complément de salaire en nature à une classe particulière de ses agents. En ce qui concerne les militaires du contingent, l'habitude qu'ils ont de par leurs origines sociales de prendre ou non le train se retrouve dans la manière dont ils bénéficient de ce quart de place. Cependant le fait d'avoir à se déplacer pour profiter des permissions atténuées les disparties au profit de ceux qui, dans le civil, se déplacent le moins.

Les "congés populaires" ne peuvent légalement être utilisés que par les salariés. Certaines catégories d'artisans et de ménages agricoles et les retraités anciens

salariés y ont cependant droit. Parmi les bénéficiaires, leur incidence est nettement dégressive par rapport au revenu. En effet, le taux de départ en vacances est encore aujourd'hui très inégal entre les catégories socio-professionnelles. La dégressivité relativement au revenu des ménages que fait apparaître nos chiffres est sans doute surestimée : en effet, un billet de congés payés ne peut être obtenu qu'une fois par an et nous n'avons pas pu éliminer dans nos ventilations l'effet de plusieurs départs en vacances.

Parmi les "autres réductions" il n'a pas été possible d'isoler les familles nombreuses. On peut cependant dire que les clés de ventilation propres aux calculs conduisent à des résultats qui dépendent, pour les actifs, de la taille du ménage et de la mobilité en train.

D'une manière générale, il faut aussi noter que l'utilisation d'un certain nombre de réductions en première classe atténue leur effet redistributif. Ainsi 75% des cartes d'étudiants utilisées en première classe le sont par des membres de ménages de cadres ou de chefs d'entreprises. De même l'utilisation en première classe des réductions familles nombreuses concerne pour 68% ces mêmes ménages.

De plus le pourcentage de ces réductions utilisées pour motif professionnel est beaucoup plus élevé en première classe (56.5%) qu'en deuxième classe (26.4%).

Enfin, l'utilisation des billets congés populaires en première classe a cru fortement ces dernières années.

Entre 1967 et 1973 le taux de transfert lié aux réductions par rapport à la dépense est tombé de 24.0% à 18.9%. Mais cette évolution n'a pas été uniforme : les transferts liés aux réductions étudiants-élèves ont considérablement augmenté (+ 235%), ceux liés aux congés payés (+ 64.3%) et aux militaires (+ 47.5%) ont cru moins vite, tandis que les transferts liés aux autres réductions (familles nombreuses, invalides, abonnement hebdomadaire) ont stagné. En 1967 comme en 1973, ceux qui bénéficiaient le moins des réductions sociales étaient les agriculteurs et les inactifs (environ 15 francs par ménage (1)) : les premiers parce qu'ils sont mal desservis, les seconds parce qu'ils sont laissés en marge d'un système de réductions tarifaires qui touche surtout les jeunes (étudiants, élèves, militaires du contingent, familles nombreuses). On retrouve ici une constatation déjà faite au sujet des transports parisiens.

(1) La carte vermeil devrait modifier cet état de choses ; on pourrait souhaiter dans le cadre d'une politique sociale, que celle-ci soit prise en charge par l'Etat. Remarquons par ailleurs qu'elle présente l'avantage de ne pas inciter à voyager les jours de pointe contrairement aux autres grands types de réductions sociales (congés populaires, quart de place militaire...).

Tableau III-18

S.N.C.F. GRANDES LIGNES ET SERVICES "OMNIBUS" 1967

DEPENSE DES MENAGES ET TRANSFERTS LIES AUX REDUCTIONS TARIFAIRES

PAR CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE

(francs par ménage)

Catégorie socio-professionnelle du chef de ménage	Dépenses des ménages			Transferts liés aux réductions tarifaires					Total	Taux moyen de réduction
	Rapides Express	Omnibus	Total	Etudiants	Militaires	Congés popu- laires	Abonnements hebdomadai- res	Autres réductions (2)		
Exploitants agricoles	18.0	5.1	23.1	1.5	6.1	-	0.5	2.1	9.3	40.3
Salariés agricoles	21.3	-	23.3	0.6	6.1	-	-	2.0	8.7	37.3
Industriels, gros commerçants	134.7	(48.7)	183.4	3.7	11.7	-	4.9	11.9	32.2	17.6
Artisans, petits commerçants	133.7	4.2	137.9	2.3	11.7	2.6	0.4	11.5	28.7	20.8
Professions libérales	363.4	-	363.4	3.4	18.1	-	-	17.2	38.7	10.6
Cadres supérieurs	237.9	54.5	292.4	6.7	18.1	11.2	5.5	11.9	53.4	18.3
Cadres moyens (1)	124.3	62.9	187.2	2.5	52.5 (17.9)	6.3	6.4	10.2	77.9 (43.3)	41.6 (23.1)
Employés	127.1	42.6	169.7	1.9	17.6	5.3	4.3	10.4	39.5	23.3
Ouvriers qualifiés et spécialisés	119.2	18.4	137.6	0.9	13.7	5.5	1.9	11.0	33.0	24.0
Manceuvres, gens de maison	65.9	42.2	108.1	1.2	13.7	3.8	4.3	8.3	31.3	29.0
Retraités	45.5	13.5	59.0	0.1	2.7	2.0	1.4	4.5	10.7	18.1
Inactifs	58.5	5.4	63.9	0.7	6.0	-	0.5	5.8	13.0	20.3
ENSEMBLE	94.7	30.0	124.7	1.5	13.1	4.4	3.0	7.9	29.9	24.0

(1) Les chiffres entre parenthèses correspondent aux cadres moyens non militaires de carrière.

(2) Autres réductions = familles nombreuses plus invalides.

Tableau III-19

S.N.C.F. GRANDES LIGNES ET SERVICES "OMNIBUS" 1967

TRANSFERT MOYEN PAR MENAGE SELON LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE

(francs par ménage)

	Dépense totale des ménages	Transfert total lié aux réductions	Transfert omnibus	Autres Transferts	Transfert brut total	Taxes	Transfert net	Taux de transfert net
Exploitants agricoles	23.1	9.2	4.1	3.1	16.4	6.3	10.1	43.7
Salsariés agricoles	23.3	8.7	-	3.9	12.6	5.4	7.2	30.9
Industriels, gros commerçants	183.4	32.2	38.7	24.2	95.1	42.2	52.9	28.8
Artisans, petits commerçants	137.9	28.5	3.3	18.7	50.5	29.6	20.9	15.2
Professions libérales	363.4	41.6	-	49.5	91.1	71.2	19.9	5.5
Cadres supérieurs	292.4	41.2	43.4	39.0	123.6	65.4	58.2	19.9
Cadres moyens (1)	187.2	77.9 (43.3)	49.9	24.5	152.3 (48.4)	53.6 (117.7)	98.7 (69.3)	52.7 (37.0)
Employés	162.7	39.5	33.2	22.4	95.8	41.8	54.0	31.8
Ouvriers qualifiés et spécialisés	137.6	33.0	14.5	18.4	65.9	32.0	33.9	24.6
Manoeuvres, gens de maison	108.1	31.3	33.6	14.1	79.0	29.5	49.5	45.2
Retraités	59.0	10.7	10.7	7.8	29.2	13.9	15.3	25.9
Inactifs	63.2	7.0	4.3	8.6	19.9	14.1	5.8	9.1
ENSEMBLE	124.7	29.9	24.0	16.1	70.0	30.7	39.3	31.5

(1) Les chiffres entre parenthèses correspondent aux cadres moyens non militaires de carrière.

Les plus gros bénéficiaires de ce système de réductions sociales sont, en dehors des militaires de carrière dont on a déjà parlé, les cadres supérieurs et les professions libérales (un ménage de cadre supérieur bénéficie de 80 francs de transfert annuel pour réduction tarifaire, soit 75% de plus qu'un ménage de manoeuvre).

Cependant en 1967 et mis à part les inactifs et les militaires de carrière, le taux de transfert lié aux réductions est dégressif par rapport à la dépense. Ceci reste grossièrement vrai pour 1973. Ce n'est pas inattendu : les catégories peu portées à voyager par le train (indépendants, agricoles), ne le font souvent que si elles bénéficient de réductions.

Les autres réductions.

Les transferts de plus en plus importants liés à l'utilisation des "omnibus" profitent surtout aux salariés (cadres, employés, manoeuvres). Ainsi en 1973, un ménage de cadre moyen percevait au titre de l'utilisation des lignes "omnibus", un transfert d'environ 87 francs par an. Ils ont une forte influence sur le taux de transfert net (cf. tableaux III-19 et III-21).

Conclusion.

Les principaux bénéficiaires de l'intervention financière de l'Etat pour le transport ferroviaire des voyageurs sont les militaires de carrière et les usagers des "omnibus" (cadres, manoeuvres, employés). Ainsi en 1973, les ménages de cadres moyens et de cadres supérieurs recevaient au titre de l'utilisation des grandes lignes de la S.N.C.F., un transfert brut annuel moyen de 206 francs et 195 francs.

En 1967, et dans une moindre mesure en 1973, si l'on écarte les inactifs, les transferts liés aux réductions tarifaires financées par l'Etat variaient en sens inverse de la dépense S.N.C.F. et avaient un effet relativement redistributif. Ainsi en 1973, un ménage de cadre supérieur dépensait en moyenne 460 francs par an au titre des grandes lignes de la S.N.C.F., mais ne bénéficiait que d'un taux de réduction moyen d'environ 15.4%. Inversement un ménage de manoeuvre ne dépensait en 1973 que 136 francs par an au même titre mais bénéficiait d'un taux de réduction de 25.1%. Cet effet a cependant tendance à s'atténuer en 1973 à cause de la forte progression des réductions les plus dégressives relativement au revenu (étudiant-élèves, congés populaires) alors que les réductions familles nombreuses qui semblent plus redistributives, stagnent.

Par ailleurs on a souligné précédemment l'importance croissante de l'utilisation des réductions en première classe. On pourrait souhaiter le plafonnement ou même l'aménagement des remboursements de l'Etat qu'elles occasionnent. Enfin, les inactifs sont nettement les moins avantagés par ce système de réductions sociales ; la prise en charge par les fonds publics de la carte vermeil,

Tableau III-20

S.N.C.F. GRANDES LIGNES ET SERVICES "OMNIBUS" 1973
 DEPENSE DES MENAGES ET TRANSFERTS LIES AUX REDUCTIONS TARIFAIRES
 PAR CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE

	Dépenses des ménages			Transferts liés aux réductions tarifaires					Total	Taux moyen de réduction
	Rapides Express	Omnibus	Total	Etudiants	Militaires	Congés payés	Abonnements hebdomadaires	Autres réductions (2)		
Exploitants agricoles	16.2	5.5	21.7	4.5	9.0	-	0.6	1.1	15.2	70.0
Salariés agricoles	19.2	-	19.2	2.5	9.0	-	-	1.1	12.6	65.6
Industriels, gros commerçants	107.7	52.6	160.4	8.3	17.2	-	5.6	5.1	36.2	22.6
Artisans, petits commerçants	106.9	4.5	111.4	5.1	17.2	3.1	0.5	4.9	30.8	27.6
Professions libérales	569.6	-	569.6	7.5	26.7	-	-	18.6	52.9	9.3
Cadres supérieurs	460.7	58.8	519.5	14.8	26.7	19.4	6.2	12.9	80.0	15.4
Cadres moyens (1)	233.5	67.8	301.3	6.3	62.9 (26.4)	9.4	7.2	11.0	96.8 (60.3)	32.1 (20.0)
Employés	209.4	45.2	254.6	4.8	25.9	9.0	4.8	9.1	53.6	21.1
Ouvriers qualifiés et spécialisés	247.1	19.8	266.9	3.6	20.1	9.3	2.1	12.0	47.1	17.6
Manoeuvres, gens de maison	136.5	45.5	182.0	5.1	20.1	6.7	4.8	9.0	45.7	25.1
Retraités	93.0	14.6	107.6	0.2	4.0	3.1	1.5	5.5	14.2	13.2
Inactifs	119.5	5.8	125.3	1.1	6.0	-	0.6	7.0	14.7	11.7
ENSEMBLE	179.2	29.3	208.5	4.4	17.7	6.6	3.1	7.7	39.5	18.9

(1) Les chiffres entre parenthèses correspondent aux cadres moyens non militaires de carrière

(2) Autres réductions = familles nombreuses plus invalides.

Tableau III-21

S.N.C.F. GRANDES LIGNES ET SERVICES "OMNIBUS" 1973

TRANSFERT MOYEN PAR MENAGE SELON LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE

(francs par ménage)

	Dépense totale des ménages	Transfert total lié aux réductions	Transfert omnibus	Autres Transferts	Transfert brut total	Taxes	Transfert net	Taux de transfert net
Exploitants agricoles	21.7	15.2	7.1	1.6	23.9	6.4	17.5	80.5
Salariés agricoles	19.2	12.6	-	1.5	14.1	4.7	9.4	49.0
Industriels, gros commerçants	160.4	36.2	67.2	16.6	120.0	38.8	81.2	50.6
Artisans, petits commerçants	111.4	30.8	5.7	8.5	45.0	21.9	23.1	20.8
Professions libérales	569.6	52.9	-	44.1	97.0	93.1	3.7	1.0
Cadres supérieurs	519.5	80.0	75.3	39.2	194.5	100.5	94.0	18.1
Cadres moyens (1)	301.3	96.8 (80.3)	86.7	22.2	205.7 (65.8)	71.3 (163.7)	134.4 (27.8)	44.6 (32.5)
Employés	254.6	53.6	57.9	15.5	127.0	54.1	60.9	23.9
Ouvriers qualifiés et spécialisés	266.9	47.1	25.3	20.3	92.7	50.4	42.4	15.9
Manoeuvres, gens de maison	182.0	45.7	58.2	13.3	117.2	42.1	75.1	41.3
Retraités	107.6	14.2	18.7	8.1	41.0	20.8	20.2	18.8
Inactifs	125.3	14.7	7.4	9.6	31.7	22.0	9.7	7.8
ENSEMBLE	208.5	39.5	37.5	15.6	92.6	42.3	50.5	24.2

(1) Les chiffres entre parenthèses correspondent aux cadres moyens non militaires de carrière.

même au détriment de mesures dont le caractère "social" est plus contestable, pourrait compléter un système de réductions, par ailleurs relativement redistributif.

B/ Répartition par catégorie de communes.

Les dépenses (tableaux III-22 et III-23).

La dépense des ménages est faible pour les communes de moins de 10.000 habitants qui sont en général mal desservies. Ainsi en 1973, un ménage de cette catégorie dépensait en moyenne moins de 100 francs par an au titre de l'utilisation des grandes lignes de la S.N.C.F.. Inversement, les Parisiens sont les plus gros utilisateurs et leur dépense croît fortement de 1967 à 1973. Ainsi elle s'élève à 690 francs par ménage (ville de Paris) pour 1973. Seule la dépense des habitants des communes de 50000 à 100.000 habitants stagne au cours de la période ; on peut penser que les fermetures de lignes expliquent en partie le phénomène.

Les réductions.

Les seules réductions sur lesquelles une information a pu être réunie sont les réductions étudiants-élèves et les congés populaires.

Les congés populaires bénéficient surtout aux Parisiens. Comme précédemment on doit aussi souligner que les départs multiples en vacances n'ont pas pu être éliminés.

Les autres transferts.

La ventilation "neutre" (au prorata de la dépense) des transferts liés aux autres réductions (militaires, familles nombreuses...) interdit tout commentaire sur un taux de transfert global.

Cette ventilation sommaire d'une part importante des réductions rend d'autant plus sensible l'effet des transferts "omnibus" dans le transfert net. Cet effet conduit à distinguer les communes rurales et surtout les communes de 10000 à 100.000 habitants pour lesquelles les taux de transfert sont les plus importants (58.2% pour les agglomérations de 50.000 à 100.000 habitants) et les autres catégories dont Paris où le taux de transfert net est le plus faible.

Tableau III-22

S.N.C.F. GRANDES LIGNES ET SERVICES "OMNIBUS" 1967

TRANSFERT MOYEN PAR MENAGE SELON LA CATEGORIE DE COMMUNE DE DOMICILE

(francs par ménage)

Catégorie de communes	Dépenses			Réductions		Transferts		Impôts	Transfert net	Taux de transfert net
	Rapides Express	Omnibus	Total	Etudiants	Congés populaires	Omnibus (1)	Autres (2)			
Ruraux	27.4	21.7	49.1	0.9	0.7	19.5	15.8	13.5	23.4	47.7
- Moins de 10.000 habitants	71.0	11.3	82.3	0.4	1.7	10.2	26.9	19.1	20.2	24.5
- De 10.000 à 50.000 habitants	107.2	74.2	201.4	2.0	2.8	66.5	65.2	53.2	83.3	41.4
- de 50.000 à 100.000 habitants	155.5	92.3	247.8	1.1	3.3	82.8	80.2	65.4	102.0	41.2
- de 100.000 à 200.000 habitants	146.6	21.6	168.2	0.9	1.7	19.3	55.1	38.5	38.5	22.9
- 200.000 habitants et plus	121.5	23.2	144.7	4.1	2.4	20.8	47.3	34.6	40.0	27.6
Paris	236.4	3.5	239.9	-	23.3	3.1	79.0	54.2	51.2	21.3
Banlieue	(92.6)	1.3	93.9	-	7.3	1.2	30.9	20.9	18.5	19.7
ENSEMBLE	94.7	30.0	124.7	1.5	4.4	27.0	37.5	30.7	41.7	31.9

(1) Transferts "Omnibus" = contribution "Omnibus" + abonnements hebdomadaires.

(2) Autres transferts = réductions militaires, familles nombreuses et invalides.

Tableau III-23

S.N.C.F. GRANDES LIGNES ET SERVICES "OMNIBUS" 1973

TRANSFERT MOYEN PAR MENAGE SELON LA CATEGORIE DE COMMUNE DE DOMICILE

Catégorie de communes	Dépenses			Réductions		Transferts		Impôts	Transfert net	Taux de transfert net
	Rapides Express	Omnibus	Total	Etudiants	Congés populaires	Omnibus (1)	Autres (2)			
Ruraux	59.7	23.4	83.1	3.2	1.2	32.5	16.2	19.2	33.9	40.8
- Moins de 10.000 habitants	83.7	12.2	95.9	1.4	2.8	17.0	18.9	19.1	21.0	21.9
- de 10.000 à 50.000 habitants	126.3	80.0	202.3	6.7	4.6	110.9	39.8	51.9	110.1	54.4
- de 50.000 à 100.000 habitants	126.6	99.5	226.1	3.7	5.4	138.0	43.4	48.9	131.6	58.2
- de 100.000 à 200.000 habitants	227.9	23.3	251.2	3.2	2.7	32.2	49.7	47.5	40.3	16.0
- 200.000 habitants et plus	173.9	25.0	198.9	13.8	3.9	34.7	39.2	57.5	34.1	17.1
Paris	686.9	3.8	690.7	-	38.3	5.0	137.5	121.9	58.9	8.5
Banlieue	269.1	1.4	270.5	-	12.0	1.8	53.9	47.3	20.4	7.5
ENSEMBLE	179.2	29.3	208.5	4.4	6.6	40.7	41.0	42.3	50.5	24.2

(1) Transferts "Omnibus" = contribution "Omnibus" + abonnements hebdomadaires.

(2) Autres transferts = réductions militaires, familles nombreuses et invalides + subventions de transferts indivisibles.

III.3 - 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).

III.3.1 - Les masses globales des transferts et impôts

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 C.A.E.C.L.

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.

Par contre au 31 décembre 1972, les encours auprès de la Caisse des Dépôts et de la C.A.E.C.L. 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 (9%) à environ 3% ; le transfert sera donc estimé à 40.5 millions de francs.

-
- (1) Les cars S.N.C.F. ne sont pas inclus dans cette partie de l'étude et sont étudiés dans le cadre de la S.N.C.F.
 - (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.

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 fiscalité, le poids global des autres taxes étant assez stable (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 annexe II). Seules les dépenses de fonctionnement, d'entretien et de police sont ici considérées.

En résumé on constate 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 observe 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 T.V.A. 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 urbain sont taxées par l'Etat au même titre que les autres recettes.

(1) La diminution du taux de T.V.A. sur les transports de voyageurs en 1974 a sans doute accentué la diminution de la pression fiscale.
(2) En particulier (Caisse des Dépôts - C.A.E.C.L.).

Tableau III-24

LES TRANSFERTS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS

10⁶F

	Transports urbains		Transports interurbains (hors scolaires)		Transports scolaires	
	1967	1973 (1)	1967	1973	1967	1973
1 - Consommation des ménages (2)	535.0	755.0	1260.0	2521.0	61.0	140.0
2 - Subventions d'exploitation	25.6	167.8	32.5	21.7	211.0	554.0
. Etat	25.6	167.8	-	-	162.0	384.0
. Collectivités locales.....	-	-	32.5	21.7	49.0	170.0
3 - Subvention d'équipement	5.8	24.8	-	-	-	-
4 - Taxes sur les carburants (T.V.A. exclue).....	46.9	70.6	39.0	48.7	11.0	13.8
5 - T.P.S.	45.5	-	109.9	-	23.1	-
6 - T.V.A.	-	113.2	-	381.4	-	104.1
7 - Rémanences fiscales	49.4	20.7	113.7	61.0	23.9	16.7
8 - Autres impôts et taxes	11.9	22.3	40.0	81.1	10.0	16.2
9 - Entretien du réseau routier :						
. Entretien, fonctionnement, police	11.4	19.8	33.1	49.0	4.7	7.0
10 - Prêts à taux réduits	-	40.5	-	-	-	-
11 - Transfert brut (2+9) 10 ⁶ F	42.8	252.4	65.6	70.7	215.7	561.0
12 - Taux de transfert brut	8.0	33.4	5.2	2.8	353.6	400.7
13 - Total des impôts et taxes (4+5+6+7+8)	153.7	226.8	302.6	572.2	68.0	150.8
14 - Taux de taxation (13/1)	28.7	30.0	24.0	22.7	111.5	107.7
15 - Transfert net	-110.9	25.6	-236.8	-501.5	147.7	410.2
16 - Taux de transfert net	- 20.7	3.4	- 18.8	- 19.9	242.1	293.0

(1) Les transferts liés aux prêts à taux réduits n'ont pas pu être calculés pour 1967 d'où une cause de disparité entre les transferts.

(2) Nous n'avons pas retenu le chiffre de la Comptabilité Nationale du poste "Autres transports urbains et suburbains" car ce poste comprend, outre les transports par car dans les villes de province, les voies ferrées d'intérêt local et l'A.P.T.R. en grande banlieue parisienne ; or, nous n'avons pu recueillir aucune donnée concernant les transferts à ces deux dernières catégories de transports. Ont donc été utilisés les totaux résultant des exploitations des fichiers SEREFIM.

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.

III.3.2 - Répartition des transferts et taxes par catégorie de ménages.

Chaque catégorie de transport routier de voyageurs ne concerne qu'une partie limitée de la population. Les transports urbains ne concernent à peu près que les habitants des agglomérations de plus de 50.000 habitants ; quant aux services de cars interurbains, ils ne sont guère utilisés que par les ruraux et les habitants des petites villes. C'est la raison pour laquelle les flux considérés sont faibles en moyenne par ménage France entière ; on pourra constater en comparant la première colonne des tableaux III-25 et III-26 avec le tableau III-27 qu'il n'en n'est plus de même si l'on rapporte les masses globales à la population concernée.

Malgré cette dépendance assez étroite entre la taille de l'agglomération et le mode de transport utilisé, les biais de l'Enquête Transports nous ont empêchés de ventiler les services de cars interurbains par catégorie de communes.

A/ Les répartitions par C.S.C. (voir tableaux III-25, III-26, et III-27).

Les dépenses

Les autobus urbains de province sont surtout utilisés par les salariés (principalement par les manoeuvres et gens de maison, 153 francs par ménage concerné en 1973, et les employés : 120 francs).

Les plus gros utilisateurs des cars interurbains sont les ménages agricoles (environ 325 francs de dépense moyenne annuelle en 1973) ; les ouvriers, surtout les manoeuvres (263 francs par an) utilisent aussi beaucoup ce mode de transport. Par contre, les ménages les plus aisés semblent peu enclins à emprunter ces cars qui sont généralement peu commodes.

Les transports scolaires existent principalement à la campagne (seulement 5% environ de leurs parcours s'effectuaient en milieu urbain en 1973). Il n'est donc pas étonnant que les enfants des ruraux les utilisent beaucoup : ainsi un ménage de salariés agricoles dépensait en moyenne 35 francs pour ces transports par ailleurs fortement subventionnés. Les enfants d'ouvriers les utilisent aussi beaucoup.

Etant donnée l'importance croissante de la dépense en cars interurbains, il n'est pas étonnant que les agriculteurs et les ouvriers viennent en tête pour la dépense totale.

Les transferts et taxes.

En ce qui concerne les autobus urbains de province, certaines subventions leurs sont accordées par les collectivités locales en compensation de tarifs réduits visant certaines catégories de la population (élèves, personnes âgées...). Il ne nous a pas été possible de les individualiser et de les ventiler correctement. Nous les avons ventilées comme toutes les autres subventions au prorata de la dépense.

En ce qui concerne les industriels, gros commerçants et professions libérales, les chiffres donnés ici ont peu de signification ; en effet ces catégories qui sont déjà les moins nombreuses des catégories socio-professionnelles étudiées empruntent peu les transports en commun routiers ; il n'est donc pas étonnant que leurs très rares déplacements par ces modes soient pratiquement impossibles à saisir correctement par des enquêtes de taille raisonnable.

Parmi les autres catégories, les plus subventionnées sont les salariés agricoles (150 francs par an en 1967), les ouvriers (environ 75 francs) et les exploitants agricoles. Les ménages les plus taxés sont les plus gros utilisateurs des cars interurbains : salariés agricoles (112 francs), exploitants agricoles et manoeuvres.

La forte progression de 1967 à 1973 des subventions aux transports urbains et scolaires a entraîné une hausse générale des taux de transfert net. En 1967, les salariés agricoles sont les seuls à avoir un taux de transfert net positif, car ils sont les plus gros bénéficiaires des fortes subventions au ramassage scolaire. En 1973, leur taux de transfert net augmente (il passe de 0.6% à 10.9%) et celui des artisans-petits commerçants et employés devient positif, pour les seconds à cause de l'importance du bus urbain dans leur dépense totale. Ceux qui ont le taux de transfert net le plus bas sont les inactifs.

Les cars interurbains et le ramassage scolaire sont surtout utilisés par les agriculteurs et les ouvriers. Ces catégories, mis à part certains exploitants agricoles aisés, sont parmi les plus défavorisés. La gratuité des transports scolaires prévue pour 1980 marque donc une évolution vers un système plus redistributif. L'amélioration des services de cars interurbains et la prise en charge par les collectivités publiques de réductions tarifaires touchant notamment les personnes âgées, qui sont nombreuses en milieu rural, iraient dans le même sens.

Tableau III-25

VENTILATION PAR CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DES TRANSPORTS ROUTIERS DE PROVINCE EN 1967

En francs par ménage

	Dépenses				Transfert brut	Impôts	Transfert net	Taux de Transfert
	Bus urbains	Cars inter- urbains	Ramassa- ge sco- laire	Total				
Exploitants agricoles	(5.9)	162.3	6.8	175.0	32.8	48.0	-15.2	-8.7%
Salariés agricoles	-	161.6	13.0	174.6	54.4	53.3	1.1	0.6%
Industriels, gros commerçants	(5.7)	-	(4.2)	(9.9)	(15.5)	(6.3)	(9.2)	(92.9%)
Artisans, petits commerçants	24.9	60.7	3.2	88.8	16.4	25.2	-8.8	-9.9%
Professions libérales	(32.1)	-	3.8	35.9	15.9	13.4	2.5	7.0%
Cadres supérieurs	37.5	23.8	1.2	62.5	8.6	17.9	-9.3	-14.9%
Cadres moyens	44.0	71.0	1.8	116.8	13.4	31.6	-18.2	-15.6%
Employés	53.2	31.0	2.8	87.0	15.9	25.9	-10.0	-11.5%
Ouvriers qualifiés, spécialisés ..	43.1	98.6	5.8	147.5	29.0	42.6	-13.6	-9.2%
Manoeuvres, gens de maison	60.6	131.6	4.4	196.6	27.0	53.9	-26.9	-13.7%
Retraités	15.2	41.5	0.9	57.6	6.4	15.4	-9.0	-15.6%
Autres inactifs	24.2	65.7	0.9	90.8	8.3	23.7	-15.4	-17.0%
Ensemble	33.9	79.8	3.9	117.6	20.5	33.2	-12.7	-10.8%

Tableau III-26

VENTILATION PAR CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DES TRANSPORTS ROUTIERS DE PROVINCE EN 1973

En francs par ménage

	Dépenses				Transfert brut	Impôts	Transfert net	Taux de Transfert
	Bus urbains	Cars inter-urbains	Ramassage scolaire	Total				
Exploitants agricoles	(5.2)	324.7	14.6	344.5	69.2	91.0	-21.8	-6.3%
Salariés agricoles	-	323.2	35.4	358.6	150.7	111.5	39.2	10.9%
Industriels, gros commerçants	(5.6)	-	(9.5)	(15.1)	(39.5)	(11.9)	(27.6)	(182.8%)
Artisans, petits commerçants	19.7	121.4	10.3	151.4	50.2	44.6	5.6	3.7%
Professions libérales	26.1	-	10.0	36.1	47.4	18.6	28.8	(79.8%)
Cadres supérieurs	55.3	47.6	3.4	106.3	30.4	31.0	-0.6	-0.6%
Cadres moyens	42.6	142.0	4.5	189.1	34.0	49.8	-15.8	-8.4%
Employés	58.8	62.0	6.9	127.7	45.9	39.2	6.7	5.2%
Ouvriers qualifiés, spécialisés ..	52.0	197.2	13.3	262.5	73.3	74.7	-1.4	0.5%
Manoeuvres, gens de maison	72.7	263.1	11.7	347.5	74.9	94.1	-19.2	-5.5%
Retraités	28.3	82.9	2.4	113.6	19.9	29.9	-10.0	-8.7%
Autres inactifs	41.6	131.4	2.4	175.4	25.0	44.9	-19.9	-11.3%
Ensemble	43.4	144.9	8.0	197.4	48.6	54.7	-6.1	-3.1%

(1) Pour conserver l'homogénéité avec le tableau de 1967 les transferts liés aux prêts à taux réduits n'ont pas été comptés ici.

Tableau III-27

VENTILATION DES DEPENSES DE TRANSPORTS URBAINS DE PROVINCE
POUR LES C.S.P. DES COMMUNES DE PLUS DE 50.000 HABITANTS

En francs par ménage

	1967	1973
Exploitants agricoles	(149.5)	(130.4)
Salariés agricoles	-	-
Industriels, gros commerçants	(12.9)	(12.6)
Artisans, petits commerçants	66.5	52.0
Professions libérales	(66.0)	53.1
Cadres supérieurs	79.7	116.3
Cadres moyens	87.2	83.6
Employés	109.6	119.9
Ouvriers qualifiés, spécialisés.....	96.0	114.6
Manoeuvres, gens de maison	131.5	156.1
Retraités	41.0	75.5
Autres inactifs	70.0	119.1
Ensemble	103.5	114.1

B/ Les répartitions par catégorie de communes.

Dans le secteur des transports routiers, seuls les transports urbains de province ont pu être répartis par catégorie de communes. Même pour ce sous-secteur, seules les dépenses des ménages et les subventions ont pu être évaluées séparément pour chaque catégorie de communes. Les autres flux (impôts, taxes et utilisation du réseau routier qui représentaient environ le quart du total des transferts en 1967) ont été répartis au prorata des dépenses.

D'après le tableau III-28, on constate que la dépense par ménage croît fortement en fonction de la taille de l'agglomération de résidence : cette dépense moyenne en 1973, qui est de 198 francs pour les villes de plus de 200 000 habitants, tombe à 25 francs pour celles de 10 000 à 50 000 habitants. De 1967 à 1973, elle s'est accrue moins vite pour les grandes villes (+34.7% pour les agglomérations de plus de 200 000 habitants) que pour les plus petites (+65.1% pour les villes de 50 000 à 100 000 habitants). On retrouve ces mêmes variations (forte croissance en fonction de la taille de l'agglomération et croissance plus forte pour les petites villes que pour les plus grandes entre 1967 et 1973) en ce qui concerne le transfert moyen par ménage.

Il en résulte un transfert net négatif sauf pour les villes de 50 000 à 200 000 habitants en 1973. Le taux de transfert net croît plus fortement entre 1967 et 1973 pour les villes moyennes (50 000 à 200 000 habitants) que pour les autres.

Tableau III-28

REPARTITION DES DEPENSES ET DES TRANSFERTS

LIES AUX TRANSPORTS URBAINS DE PROVINCE PAR CATEGORIE DE COMMUNES

1 9 6 7

En francs par ménage

	Dépense		Impôts		Transfert brut		Transfert net		Taux de transfert net	
	1967	1973	1967	1973	1967	1973	1967	1973	1967	1973
			(1)							
De 10000 à 50000 habitants	(15.2)	(25.4)	(4.4)	(4.0)	(0.3)	(2.1)	(-4.1)	(-1.9)	(-27.0%)	(-7.4%)
De 50000 à 100000 habitants	33.2	54.6	9.5	16.4	2.9	18.0	-6.7	-1.6	-20.2%	-2.9%
De 100000 à 200000 habitants	68.4	103.8	19.6	31.2	9.8	33.1	-9.8	1.9	-14.3%	1.8%
Plus de 200000 habitants	147.1	198.0	42.2	59.5	9.5	43.2	-32.7	-16.3	-22.2%	-8.2%
Ensemble	33.9	43.4	9.7	13.0	2.7	12.2	-7.0	-0.8	-20.6%	-1.8%

(1) Les transferts liés aux prêts à taux réduits ne sont pas pris en compte ici car on n'en connaît pas la répartition par taille d'agglomération qui doit être très différenciée.

- Note -

LES SOURCES

1 - LES TRANSPORTS URBAINS DE PROVINCE.

La ventilation par catégorie socio-professionnelle repose pour 1967 sur les enquête du S.E.T.R.A. portant sur 15 villes bien réparties selon leur importance. Pour 1973, cette ventilation repose sur le poste "Dépenses de Car et Bus" pour les villes de province de plus de 50000 habitants.

La ventilation par catégorie de communes a été faite à partir des dossiers S.E.R.E.F.I.M. du Ministère des Transports pour les villes de plus de 50000 habitants ; pour les petites villes nous avons fait un sondage dans les fichiers du Ministère. Seules les subventions et les dépenses ont pu être individualisées par catégorie de communes ; les autres flux ont été ventilés au prorata de la dépense.

2 - LES CARS INTERURBAINS.

Ils ont été ventilés à l'aide du poste "Dépenses de Car et Bus" de l'Enquête Transports 1973-1974 pour les communes de moins de 50000 habitants ; ces dépenses semblent d'ailleurs très sous-estimées dans cette enquête. La ventilation de 1967 est la rétrapolation de celle de 1973.

3 - LE RAMASSAGE SCOLAIRE.

Sa ventilation repose sur le panel d'élèves de 6ème et 5ème du Ministère de l'Education.

III.4 - 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'affaires va à la consommation finale des ménages (environ 20%).

Nous avons divisé les transports aériens en deux sous-secteurs (aviation intérieure et aviation internationale) homogènes, notamment du 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).

III.4.1 - Les masses globales

III.4.1.1 - Les transferts et impôts aux transports aériens

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 F.D.E.S., l'encours 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'encours 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 est faible.

B/ Les impôts, taxes et redevances prélevés par l'Etat.

Seule l'aviation intérieure est redevable de la T.V.A. 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 la forte croissance de celles-ci 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).

III.4.1.2 - Répartition des transferts et impôts entre les lignes intérieures et internationales.

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'affaires au secteur intérieur) : les autres ont été ventilés au prorata du chiffre d'affaires 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 de passagers intérieurs et internationaux, en isolant l'aéroport de Paris chaque fois que cela a été possible (voir tableau III-29).

(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 III-29

REPARTITION DU TRAFIC* DES AEROPORTS FRANCAIS
ENTRE LES TRAFICS INTERIEURS ET INTERNATIONAUX.

	Intérieur	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.

III.4.1.3 - Consommation personnelle des ménages et voyages professionnels.

Dans chaque sous-secteur, les statistiques de trafic fournies par Air-France et Air-Inter ont permis de ventiler 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 pour motif personnel. Par ailleurs, nous avons considéré que 10% du chiffre d'affaires 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 concernaient la consommation des ménages (voir tableau III-30).

Tableau III-30

CALCUL DE LA PART DES MENAGES FRANCAIS DANS LA RECETTE DES COMPAGNIES

	Pourcentage des résidents français dans la recette totale (1)	Pourcentages des voyages personnels dans la recette totale (2)	Consommation des ménages recette totale (3)=(1)x(2)
Air-France (1970)			
- Intérieur	80%	59%	47.2%
- Intérieur + international	46%	47%	21.6%
Air-Inter (1973)	92%	24%	22.1%

Source : Air-Inter, Air-France

L'ensemble des résultats des répartitions de ces masses globales apparaît dans le tableau III-31.

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.

III.4.1.4 - Répartition des transferts par catégorie de ménages.

A/ Les sources

Ces ventilations ont été faites à partir de tableaux non publiés de l'Enquête Transports 1967 de l'I.N.S.E.E. et de l'"Enquête sur la pénétration des Transports aériens en France" faite par la S.O.F.R.E.S.. Ces enquêtes sont fiables (environ 11000 ménages interrogés par l'I.N.S.E.E., environ 18000 par la S.O.F.R.E.S.) mais les nombreux calculs qu'a exigé le passage à nos nomenclatures le sont moins. En effet, ces enquêtes ne donnaient que le taux de pénétration (nombre de ménages dont au moins un membre a pris l'avion au cours des douze derniers mois quel que soit le motif de son voyage, pour 1000 ménages de la catégorie considérée) ventilés par catégorie socio-professionnelle du chef de ménage. Les nombres moyens de voyages n'étaient donnés que pour 1974 suivant la catégorie socio-professionnelle individuelle, et répartis, d'une part entre motifs personnels et professionnels, d'autre part entre vols intérieurs et internationaux. Il a donc fallu faire des hypothèses sur le passage de la catégorie socio-professionnelle individuelle à celle du chef de ménage (ceci est particulièrement important pour les inactifs) et sur la répartition des voyages personnels en vols intérieurs et internationaux. En effet, seuls les voyages pour motif personnel correspondent à la consommation des ménages.

En ce qui concerne la ventilation suivant la catégorie de commune, aucune source ne donnait

Tableau III-31

LES TRANSFERTS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS AERIENS

	MÉNAGES				AUTRES AGENTS		TOTAL	
	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 résidents	90.0	279.0	310.0	684.0	-	-	400.0	963.0
2/ Consommation intermédiaire des entreprises	-	-	-	-	501.8	1838.0	501.8	1838.0
3/ Consommation de non résidents	-	-	-	-	1005.2	2134.0	1005.2	2134.0
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 bonifiés	0.5	2.0	2.0	5.5	7.2	24.7	9.7	32.2
7/ Utilisation d'infrastructure de navigation aérienne	1.7	5.3	7.3	14.3	82.0	167.4	91.0	187.0
8/ Autres utilisations d'infrastructure aérienne	11.8	20.9	34.7	23.3	142.5	171.8	189.0	216.0
9/ Taxes sur le chiffre d'affaires	7.7	41.8	-	-	17.1	157.9	24.8	199.7
10/ Rémanences fiscales	5.6	4.2	19.2	10.3	93.3	59.8	118.1	74.3
11/ Taxes sur les carburants	(18.0)	1.9	-	-	(42.0)	7.1	(60.0)	9.0
12/ Taxes d'atterrissage et redevances N.A.	(1.0)	2.0	(1.7)	7.0	(7.8)	32.0	(10.5)	41.0
13/ Autres impôts	2.4	4.5	5.1	5.2	26.9	32.1	34.4	41.8
14/ Transferts bruts (4+5+6+7+8)	17.8	36.3	50.4	86.0	264.3	556.5	332.5	678.8
15/ Taux de transfert (**)	19.8%	13.0%	16.3%	12.6%	17.5%	14.0%	17.4%	13.8%
16/ Taxes (9+10+11+12+13)	34.7	54.4	26.0	22.5	187.1	288.9	247.8	365.8
17/ Taux de taxation (***)	38.6%	19.5%	8.4%	3.3%	12.4%	7.3%	13.0%	7.4%
18/ Taux de prélèvement net (17 - 15)	18.8%	6.5%	-7.9%	-9.3%	-5.1%	-6.7%	-4.4%	-6.4%

** Ligne "14"/ligne "1" pour les ménages - Ligne "14"/ligne ("2"+"3") pour les autres agents - ligne "14"/lignes ("1"+"2"+"3") pour le total.

*** Ligne "16"/ligne "1" pour les ménages - Ligne "16"/lignes ("2"+"3") pour les autres agents - ligne "16"/lignes ("1"+"2"+"3") pour le total.

Sources : S.A.E.I. (Comptes de Transports de la Nation) - D.N.A. - Rapports d'activité des Compagnies et de l'Aéroport de Paris.

la répartition entre vols intérieurs et internationaux. Il a donc fallu faire l'hypothèse que leurs proportions respectives étaient les mêmes quelle que soit la catégorie de commune ; cette hypothèse est justifiée par le texte accompagnant les tableaux non publiés de l'Enquête Transports 1967. Les chiffres contenus dans les tableaux ci-après sont donc à considérer comme des ordres de grandeur.

B/ Ventilations suivant la catégorie socio-professionnelle.

On doit tout d'abord remarquer l'accroissement du taux de transfert net de 1967 à 1973 : les rares catégories dont le taux de transfert est négatif (cadres supérieurs, industriels, gros commerçants) en 1967 à cause de leur forte dépense relative à l'aviation intérieure (plus taxée que l'aviation internationale) se trouveraient en 1973 subventionnées comme toutes les autres catégories.

On peut aussi remarquer que l'aide aux transports aériens internationaux engendre une progressivité des masses de transferts bruts par rapport au revenu entre les catégories aisées qui prennent l'avion et celles qui ne le prennent pas. Par contre, à l'intérieur de la catégorie des clients des transports aériens, l'effet net de l'intervention des finances publiques est dégressif ; en effet, les plus riches prennent plus volontiers l'avion pour des vols intérieurs qui sont proportionnellement plus taxés alors que les vols internationaux sont largement subventionnés. On peut dire en conclusion que les couches aisées de la population sont de plus en plus favorisées par l'intervention de l'Etat dans le secteur des transports aériens, et ceci parce que ce secteur est de plus en plus subventionné et parce que la pénétration de cette consommation est assez lente par rapport à son développement dans les catégories qui l'utilisent déjà. Une des mesures susceptibles de renverser cette tendance est la taxation des compagnies aériennes en contrepartie des services qu'elles reçoivent. D'autres mesures sont difficiles à mettre en place étant donnée la forte exposition de ce secteur à la concurrence internationale.

C/ Ventilations par catégorie de communes.

La proximité d'un aéroport joue un grand rôle dans la pénétration des transports aériens. On voit ainsi que les ménages de la région parisienne ont de loin la plus forte dépense en ce domaine ; ceci est surtout vrai pour les habitants de la ville de Paris qui voyagent plus

volontiers que les banlieusards par motif personnel et ont une dépense de transport aérien d'environ 235 francs par ménage en 1973. A l'inverse les ménages des communes rurales et des villes de moins de 10000 habitants ont la plus faible dépense dans ce secteur (respectivement 13 et 26 francs par ménage). Les ménages des agglomération de province de plus de 10000 habitants ont quant à eux une dépense moyenne variant de 49 à 72 francs par ménage.

Tableau III-32

REPARTITION PAR CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DES DEPENSES
ET DES TRANSFERTS LIES AUX TRANSPORTS AERIENS EN 1967

	Dépense aviation intérieure PERS. MISTE	Impôts sur aviation intérieure	Transfert aviation intérieure	Dépense aviation interna- tionale	Impôts sur aviation interna- tionale	Transfert aviation interna- tionale	Dépense totale	Taxe totale	Transfert total	Transfert net	Taux de transfert net %
	1	2	3	4	5	6	7=1+4	8=2+5	9=3+6	10-9-8	11=10/7
Exploitants agricoles	0.3	0.1	0.1	3.7	0.3	0.6	4.0	0.4	0.7	0.3	7.5
Salariés agricoles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Industriels, gros-commerçants	26.0	10.0	5.2	55.8	4.7	9.1	81.8	14.7	14.3	-0.4	-0.5
Artisans, petits commerçants	2.4	0.9	0.5	18.1	1.5	3.0	20.5	2.4	0.8	-1.6	-7.8
Professions libérales	42.1	16.3	8.3	114.3	9.6	18.6	156.4	25.9	26.9	1.0	0.1
Cadres supérieurs	47.2	18.2	9.4	102.1	8.6	16.6	149.3	26.8	26.0	-0.8	-0.5
Cadres moyens	11.1	4.3	2.2	46.8	3.9	7.6	57.9	8.2	9.8	1.6	2.8
Employés	7.8	3.0	1.5	38.3	3.2	6.2	46.1	6.2	7.7	1.5	3.3
Ouvriers qualifiés, spéciali- sés, marins	1.8	0.7	0.4	7.0	0.6	1.1	8.8	1.3	1.5	0.2	2.3
Manoeuvres, gens de maison ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Retraités	1.7	0.7	0.3	6.6	0.6	1.1	8.3	1.3	1.4	0.1	1.2
Autres inactifs	1.7	0.7	0.3	6.6	0.6	1.1	8.3	1.3	1.4	0.1	1.2
ENSEMBLE	5.7	2.2	1.1	19.6	1.6	3.2	25.3	3.8	4.3	0.5	2.0

Tableau III-33

REPARTITION PAR CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DES DEPENSES
ET DES TRANSFERTS LIES AUX TRANSPORTS AERIENS EN 1973

	Dépense aviation intérieure PERS.MIXTE	Impôts sur aviation intérieure	Transfert aviation intérieure	Dépense aviation interna- tionale	Impôts sur aviation interna- tionale	Transfert aviation interna- tionale	Dépense totale	Taxe totale	Transfert total	Transfert net	Taux de transfert net %
	1	2	3	4	5	6	7=1+4	8=2+5	9=3+6	10=9-8	11=10/7
Exploitants agricoles	-	-	-	7.0	0.2	0.9	7.0	0.2	0.9	0.7	10%
Salariés agricoles	2.3	0.4	0.3	6.3	0.2	0.8	8.6	0.6	1.1	0.5	6%
Industriels, gros commerçants	147.0	28.7	19.1	59.8	2.0	7.5	206.8	30.7	26.6	-4.1	- 2%
Artisans, petits commerçants	13.9	2.7	1.8	29.4	1.0	3.7	43.3	3.7	5.5	1.8	4%
Professions libérales	156.8	30.6	20.4	277.9	9.2	35.0	434.7	39.8	55.4	15.6	4%
Cadres supérieurs	99.9	19.5	13.0	197.6	6.5	24.9	297.5	26.0	37.9	11.9	4%
Cadres moyens	19.5	3.8	2.5	46.0	1.5	5.8	65.5	5.3	8.3	3.0	5%
Employés	9.9	1.9	1.3	63.6	2.1	8.0	73.5	4.0	9.3	5.3	7%
Ouvriers qualifiés, spéciali- sés, marins	4.6	0.9	0.6	20.4	0.7	2.6	25.0	1.6	3.2	1.6	6%
Manoeuvres, gens de maison ..	3.2	0.6	0.4	33.8	1.1	4.3	37.6	1.7	4.7	3.0	8%
Retraités	9.2	1.8	1.2	14.1	0.5	1.8	23.3	2.3	3.0	0.7	3%
Autres inactifs	3.6	0.7	0.5	36.4	1.2	4.6	40.0	1.9	5.1	3.2	8%
ENSEMBLE	16.0	3.1	2.1	39.3	1.3	5.0	55.3	4.4	7.1	2.7	5%

Tableau III-34

REPARTITION PAR CATEGORIE DE COMMUNE DE RESIDENCE
DES DEPENSES ET DES TRANSFERTS LIES AUX TRANSPORTS AERIENS EN 1967

	Dépense aviation intérieure PERS. MIXTE	Impôts sur aviation intérieure	Transfert aviation intérieure	Dépense aviation interna- tionale	Impôts sur aviation interna- tionale	Transfert aviation interna- tionale	Dépense totale	Taxe totale	Transfert total	Transfert net	Taux de transfert net
	1	2	3	4	5	6	7=1+4	8=2+5	9=3+6	10=9-8	11=10/7
Communes rurales	0.97	0.37	0.04	4.52	0.38	0.02	5.49	0.75	0.06	-0.69	-12.6
Unités urbaines :											
. de moins de 10000 habitants	1.13	0.43	0.04	10.02	0.84	0.05	11.15	1.27	0.09	-1.18	-10.6
. de 10000 à 50000 habitants	5.60	2.16	0.22	24.69	2.08	0.13	30.29	4.24	0.35	-3.89	-12.8
. de 50000 à 100000 habitants	3.43	1.32	0.13	19.77	1.66	0.11	23.20	2.98	0.24	-2.74	-11.8
. de 100000 à 200000 habitants	1.95	0.75	0.07	19.60	1.65	0.11	21.55	2.40	0.18	-2.22	-10.3
. de plus de 200000 habitants	5.91	2.28	0.23	17.04	1.43	0.09	22.95	3.71	0.32	-3.39	-14.8
Ville de Paris	26.04	10.03	1.00	69.83	5.88	0.38	95.87	15.91	1.38	-14.53	-15.2
Banlieue parisienne	12.19	4.70	0.47	30.59	2.58	0.16	42.78	7.28	0.63	-6.65	-15.5
ENSEMBLE	5.7	2.2	1.1	19.6	1.6	3.2	25.3	3.8	4.3	+0.5	- 2.0

Tableau III-35

REPARTITION PAR CATEGORIE DE COMMUNE DE RESIDENCE
DES DEPENSES ET DES TRANSFERTS LIES AUX TRANSPORTS AERIENS EN 1973

	Dépense aviation intérieure PERS. MIXTE	Impôts sur aviation intérieure	Transfert aviation intérieure	Dépense aviation interna- tionale	Impôts sur aviation interna- tionale	Transfert aviation interna- tionale	Dépense totale	Taxe totale	Transfert total	Transfert net	Taux de transfert net %
	1	2	3	4	5	6	7=1+4	8=2+5	9=3+6	10=9-8	11=10/7
Communes rurales	2.99	0.58	0.08	9.97	0.33	0.04	12.96	0.91	0.12	+0.79	+6.10
Unités urbaines :											
. de moins de 10000 habitants	3.49	0.68	0.09	22.12	0.73	0.09	25.61	1.40	0.18	+1.22	+4.76
. de 10000 à 50000 habitants	17.35	3.38	0.44	54.51	1.80	0.23	71.86	5.18	0.67	+4.51	+6.28
. de 50000 à 100000 habitants	10.62	2.07	0.27	43.65	1.44	0.18	54.27	3.51	0.45	+3.06	+5.64
. de 100000 à 200000 habitants	6.05	1.18	0.15	43.27	1.43	0.18	49.32	2.61	0.33	+2.28	+4.62
. plus de 200000 habitants ...	18.29	3.57	0.46	37.62	1.24	0.16	55.91	4.81	0.62	+4.19	+7.49
Ville de Paris	80.62	15.72	2.04	154.14	5.09	0.64	234.76	20.81	2.68	+18.13	+7.72
Banlieue parisienne	37.75	7.36	0.96	67.53	2.33	0.28	105.28	9.59	1.24	+8.35	+7.93
ENSEMBLE	16.04	3.13	2.09	39.32	1.30	4.94	55.36	4.43	7.03	+2.60	+4.70