

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT

SERVICE DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES
ET INTERNATIONALES

PARIS, LE

55-57, RUE BRILLAT-SAVARIN - 75013 PARIS
CODE POSTAL 75775 PARIS CEDEX 16
TÉLÉPHONE : 588-56-27 - TELEX 61835 F

LES TRANSFERTS LIÉS AUX TRANSPORTS URBAINS
DE PERSONNES

Observatoire Économique
et Statistique des Transports
55/57, Rue Brillet-Savarin
75013 PARIS

Service des Affaires Économiques

DOCUMENT CDAT

Ref. n°

4150

24 SEPTEMBRE 76

P L A N

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	1
DEFINITION DE LA NOTION DE TRANSFERT	2
L'ETABLISSEMENT DE BILANS EN TEMPS COMME COMPLEMENT AUX BILANS FINANCIERS	3
LES GROUPES CIBLES	3
LES COMPARAISONS ENTRE CATEGORIES DE MENAGES	4
LES COMPARAISONS ENTRE CATEGORIES D'ETABLISSEMENTS	4
LES COMPARAISONS ENTRE CATEGORIES DE PRODUCTEURS	5
LES NIVEAUX D'ANALYSE	5
CHOIX DE LA PERIODE D'ETUDE	6
I - LES TRANSFERTS ENTRE MENAGES	7
I.1. Définition des groupes-cibles	7
I.2. L'établissement des bilans	8
I.3. L'interprétation des bilans	9
I.3.1. Le résultat des bilans	9
I.3.2. L'interprétation des résultats	9
I.3.3. Le parallèle avec un bilan-temps	10
II - LES TRANSFERTS ENTRE ETABLISSEMENTS	11
II.1. Définition des groupes-cibles	11
II.2. L'établissement des bilans	12
II.3. L'interprétation des bilans	13

III - LES TRANSFERTS ENTRE PRODUCTEURS

III.1. Définition des groupes-cibles	14
III.1.1. Les groupes cibles intra-sectoriels	15
III.1.1.1. Sous-secteur des ménages producteurs	15
III.1.1.2. Sous-secteur des établissements producteurs	15
III.1.1.3. Sous-secteur des producteurs de transport public ...	15
III.1.1.4. Secteur de la production de matériel roulant	16
III.1.1.5. Secteur de la production des biens et services liés	16
III.1.1.6. Secteur des infrastructures	16
III.1.2. Les groupes cibles sectoriels	17
III.1.3. Comparaisons géographiques	17
III.2. L'établissement des bilans	17
III.2.1. Bilan des producteurs de services transport urbain ...	20
III.2.1.2. Les producteurs du service transport public	20
III.2.1.3. Les producteurs du service transport d'établissement	21
III.2.2. Bilan des producteurs de services et biens liés	22
III.2.3. Les producteurs du matériel roulant	22
III.2.4. Producteurs d'infrastructures	22
ANNEXES (tableaux des flux entre les 13 intervenants)	24

INTRODUCTION

L'étude des transferts liés aux transports urbains constitue une utilisation particulière de l'instrument d'analyse économique globale des transports urbains que nous avons présenté dans une note précédente (1).

L'importance des enjeux liés à la politique des transports urbains et notamment son incidence financière sont apparus lors des travaux du 7e Plan. Il semble nécessaire de disposer d'outils permettant une meilleure connaissance des mécanismes économiques des transports urbains, et plus particulièrement une bonne appréhension des transferts qu'ils occasionnent.

C'est ce deuxième aspect que nous développerons dans cette note.

En effet dans le système de transport urbain les situations des consommateurs comme des producteurs sont différenciées.

La possession d'une voiture, la capacité physique ou juridique de la conduire, le lieu d'habitat et de travail, et plus généralement la répartition des fonctions dans l'espace urbain, l'existence et l'importance du réseau de transport en commun, l'existence d'une prime de transport ou du versement transport sont autant de variables qui placent les consommateurs dans des situations inégales.

...

1 - Essai d'analyse économique des transports urbains de personnes
SAEI/Di.T.U. Septembre 1976.

En ce qui concerne les producteurs, l'aide des pouvoirs publics, la structure et la nature de l'entreprise (nombre d'emplois, secteur d'activité) sa situation géographique (taille de la ville, centre ou périphérie) induisent également des inégalités.

L'étude des transferts doit permettre :

- de préciser en quoi les situations des agents du système de transport urbain sont différenciées du point de vue de leurs conséquences financières.
- de déterminer les conséquences d'une modification des interventions -qu'elles soient financières ou non- des pouvoirs publics sur ces situations, en effectuant par exemple une évaluation des transferts avec ou sans un changement important dans la politique des transports urbains (le contexte n'étant pas par ailleurs bouleversé de façon significative).

Il sera possible ainsi d'apporter des éclaircissements sur les objectifs ou sur les moyens de la politique de réduction des inégalités sociales et régionales, et de la politique d'amélioration du système productif, éventuellement d'autres politiques qui ont des manifestations dans le domaine des transports urbains.

DEFINITION DE LA NOTION DE TRANSFERT : L'établissement d'un bilan pour chaque groupe cible.

Adoptant la définition donnée par J.P. WALLISER dans l'article "Méthodologie des études transferts à la Direction de la Prévision" (Revue R.C.B. Septembre 1974) nous dirons qu'"il y a transfert entre deux agents Y1 et Y2 si les bilans résultant des effets d'un ensemble de décisions liées sur Y1 et Y2 ne sont pas jugés équivalents".

Nous identifierons la configuration du système de transport urbain, tel qu'il a été présenté dans la note précédente, à un ensemble de décisions liées.

Ce système a permis de mettre en évidence un certain nombre de flux émis et reçus par chaque agent : des flux financiers, et des flux physiques tels que des mises à disposition, et des fournitures, mais que l'on peut évaluer en unités monétaires.

Ces flux correspondent à une période d'un an, période de recueil statistique de la plupart des données nécessaires.

Pour chaque agent, il est donc possible d'établir un bilan annuel emplois-ressources mettant en regard des flux négatifs, effet du système sur chacun d'eux.

La question du critère permettant de juger si deux bilans sont ou ne sont pas équivalents sera abordée à l'occasion de chacune des comparaisons envisagées.

En particulier le temps constitue un élément très important d'interprétation des bilans financiers.

L'ETABLISSEMENT DE BILANS EN TEMPS COMME COMPLEMENT AUX BILANS FINANCIERS

Nous n'avons pas voulu intégrer le temps consommé dans les transports, dans le tableau d'ensemble des flux. En effet sa valorisation soulevait des problèmes qui dépassaient le cadre de notre analyse.

Au stade de l'étude des transferts, il nous semble que l'importance du phénomène du temps dans les transports urbains est telle que les comparaisons entre groupes cibles faites d'un point de vue financier peuvent être largement relativisées par des comparaisons en terme de temps.

Ainsi, des catégories sociales fortes utilisatrices de transport en commun à bon marché pour leurs déplacements domicile-travail peuvent par contre passer beaucoup de temps à se déplacer.

LES GROUPES CIBLES

Dans la présentation générale des transports urbains nous avons distingué deux catégories de consommateurs : les ménages, consommateurs directs, qui

réalisent le déplacement, et les établissements, consommateurs indirects ou finaux, par rapport auxquels les déplacements sont réalisés (à l'exception des déplacements purement privés).

Nous avons également distingué quatre secteurs productifs :

- la production du service transport, qui comprend les ménages en tant que producteur de transport individuel, les entreprises de transport public et les établissements qui produisent leur propre transport (ramassage et transport de clientèle).
- la production de matériel roulant
- la production de biens et de services liés
- la construction et la gestion des infrastructures.

Nous isolerons trois séries de comparaisons qui nous semblent significatives.

Les comparaisons entre catégories de ménages

Elles nous paraissent particulièrement importantes, car elles peuvent mettre en évidence les situations d'inégalité économique des individus face au système de transport urbain, alors même qu'ils sont les premiers concernés par les conséquences financières de la politique des transports urbains.

Ces comparaisons feront apparaître les transferts liés à la fois à leur situation de consommateur et à celle de producteur. Pour une part plus ou moins grande, selon le cas, les ménages consomment un service qu'ils produisent eux-mêmes à l'aide d'un véhicule individuel (voir note 1.), il nous paraît donc nécessaire pour appréhender l'ensemble de leur situation face au transport urbain d'analyser les flux issus de leur double fonction de producteur et de consommateur en les regroupant.

Les comparaisons entre catégories d'établissement

A la fois consommateur du service transport et producteur pour une part (dans le cas du ramassage). Ces comparaisons nous semblent importantes dans le cadre d'éventuelles modifications dans la politique de financement des transports

urbains pour faire apparaître les liens entre la politique de financement des transports urbains et les situations différenciées de ces établissements.

Les comparaisons entre catégories de producteurs

L'objectif est de faire apparaître les conséquences d'une politique des transports urbains sur les producteurs du service transport et les secteurs productifs amont. Nous limiterons notre analyse aux comparaisons intra sectorielles c'est-à-dire aux comparaisons des entreprises à l'intérieur des 4 secteurs. Il nous semble que la répercussion d'une politique des transports urbains porte d'abord sur les positions qu'occupent les entreprises entre elles à l'intérieur de chaque secteur, par les avantages qu'elles tirent de cette politique. Nous regrouperons éventuellement ces entreprises par mode, nature de traction ou nature de capital.

Il sera possible d'établir d'autres comparaisons par exemple au niveau des secteurs entre eux (producteurs du service transport et producteurs amont) ou entre régions. (Région Ile de France et Province). La méthodologie proposée pouvant s'appliquer à toute comparaison.

Les 3 séries de comparaisons paraissent recouvrir des enjeux importants en matière de politique des transports urbains. Il sera possible d'établir des bilans pour d'autres regroupements d'agents après détection de nouveaux enjeux.

Les niveaux d'analyse

L'objectif de l'étude est de connaître les inégalités entre consommateurs au niveau national. Mais d'une part, le problème des transports urbains est posé de plus en plus clairement au niveau local (et les solutions recherchées au niveau local), d'autre part les données locales spécifiques permettent une compréhension plus précise, plus fiable des données nationales globales et donc simplificatrices : nous étudions donc aussi le niveau local. Ceci n'a pas pour but de définir un modèle applicable à toutes les agglomérations, mais doit nous permettre d'appréhender plus réalistement le niveau national. Nous étudierons deux villes de taille moyenne.

Choix de la période d'étude

Comme nous l'avons vu, la période de recueil des données est l'année civile.

L'année de base de l'étude au niveau national sera l'année 73, date de la dernière enquête transport INSEE.

En ce qui concerne le niveau local, le choix sera tributaire de la date de la dernière enquête de transport des ménages (méthodologie SETRA).

Il serait bien sûr souhaitable d'étudier l'évolution de la situation des groupes cibles sur un certain nombre d'années. Malheureusement, il n'existe sur le plan national qu'une seule autre année, 1967 pour laquelle les données seront complètes en raison de la réalisation de l'enquête transport INSEE. Nous étudierons donc cette année également.

Pour les villes de province choisies, nous serons tributaires également des enquêtes transports réalisées dans le passé.

De toute façon il sera nécessaire, de situer chacune de ces années dans l'évolution récente ; un certain nombre de données sont en effet disponibles chaque année.

I - LES TRANSFERTS ENTRE MENAGES

I.1. Définition des groupes cibles

Les ménages seront regroupés selon différents critères, en fonction du problème soulevé.

Le premier est la catégorie socio-professionnelle (en 10 ou 13 catégories). En effet, malgré toutes les critiques qu'on peut lui adresser, la CSP représente la définition des groupes sociaux la plus maniable car la plus utilisée dans les enquêtes statistiques disponibles.

Une étude réalisée par C. GUILLEMIN sur l'homogénéité des groupes sociaux face à la consommation permettra peut-être d'identifier des critères plus sophistiqués par rapport aux critères précédents.

On peut aussi envisager dans la mesure des possibilités de réaliser d'autres partitions selon :

- le niveau de revenu
- l'âge du chef de ménage
- la possession d'un véhicule

etc...

et surtout la localisation de l'habitat.

En effet, le fait d'habiter dans le centre, ou dans la périphérie desservie ou non par des transports en commun, ceci combiné bien sûr avec d'autres facteurs sociaux, semble mettre les ménages dans des situations d'inégalités par rapport au T.U. qu'il serait intéressant d'évaluer.

On peut également, soit à l'intérieur de ces catégories de ménage soit parallèlement, en déplaçant le sens de l'analyse, regrouper les données relatives aux déplacements selon le motif, ou selon le mode.

I.2. L'établissement des bilans

En partant du tableau des flux établi dans la note précédente et reproduit en annexe page 23-24, il suffit de rassembler les flux concernant les ménages en tant que consommateurs et en tant que producteurs, en excluant les flux qui s'annulent entre eux parce que nous fusionnons les ménages consommateurs et les producteurs de transport individuel.

CHARGES	RESSOURCES
- Achats de transport en commun	- Fourniture du service TC (au prix coûtant)
- Participation éventuelle au transport d'établissement domicile-travail	- Fourniture du service tr. d'établissement au ménage
	- Indemnité pour usage VP ou TC pour déplacements domicile-travail ou d'affaires
	- Prime de transport
	- Mise à disposition de parking par certains établissements
- Péages, taxes, amendes	- Mise à disposition de la voirie par les Pouvoirs Publics
- Achats d'infrastructures ou d'usage d'infrastructures	
- Achat de services et consommations liées	- Fourniture de S. et C.
- Achat de matériel roulant	- Fourniture de matériel roulant (véhicules individuels 2 roues).
- Mise à disposition des gestionnaires d'infrastructures (ménages) des moyens nécessaires à l'achat d'infra.	- Usage d'infrastructure propre.

I.3. L'interprétation des bilans

I.3.1. Le résultat des bilans

On pourra utiliser ces bilans de plusieurs manières :

1°- Le montant de la colonne charges et celui de la colonne ressources permettront de comparer l'importance de la consommation de transport et des charges associées, en valeur absolue, de groupe-cible à groupe-cible en tenant compte du poids de chaque groupe-cible.

2°- Le solde représente ce qu'on peut appeler l'avantage absolu qu'un groupe cible retire du T.U. le caractère non équivalent de ces soldes d'un groupe à un autre devra évidemment être apprécié afin de déterminer s'il existe ou non des transferts.

On peut par exemple comparer ce solde à l'importance de la population représentée par le groupe-cible, ou à la quantité de transport consommé ou à une grandeur combinant ces deux valeurs.

3°- Le ratio charges/ressources représente la part d'une sorte de coût de réalisation du T.U. prise en charge par chaque groupe-cible, et permet de les comparer directement.

I.3.2. L'interprétation des résultats

Schématiquement, on peut reconnaître plusieurs sources de différence entre les charges et les ressources.

1°- Les ménages bénéficient d'un service T.C. dont ils ne payent pas le prix coûtant, soit qu'ils reçoivent une prime de transport, soit parce que le prix du billet est inférieur au prix réel du service transport (dont le déficit est comblé par les pouvoirs publics). Le mode de financement des T.C. est donc source importante de transferts.

2°- Ils ne participent que pour une part au coût de production du transport d'établissement, ou à leurs déplacements professionnels.

3°- Ils bénéficient de l'usage de la voirie, sans payer de contre partie spécifique. En effet, à l'exception des péages, les flux dirigés vers les pouvoirs publics, taxes et amendes ne sont pas censés correspondre sur le plan du principe à une contre partie de cet usage.

L'usage de la voirie constitue donc une forte source de transfert entre ménages, proportionnellement à leurs déplacements. Les conventions adoptées pour la mesure de cet usage auront donc une importance très grande ; le choix de l'une d'entre elle, qui correspond à une position sur le mode de renouvellement ou de croissance des infrastructures de voirie influera donc beaucoup sur les résultats de cette étude.

4°- Une autre source de variation de la différence charges/ressources provient de la différence entre le montant des achats de matériel roulant, biens et services liés et infrastructures, et le montant des fournitures de ces mêmes biens.

Autrement dit, selon qu'un groupe-cible ménages s'adresse à un secteur dont le taux de profit est plus ou moins élevé, il sera plus ou moins défavorisé par rapport aux autres ménages.

I.3.3. Le parallèle avec un bilan-temps

Nous avons annoncé plus haut la nécessité d'établir un bilan en temps.

D'une part on peut dire que le temps passé à se déplacer, non rémunéré (c'est-à-dire hors des déplacements d'affaires) est une charge : son poids relatif pour les groupes-cibles de ménages peut contre-balancer leurs inégalités financières.

On pourra comparer le classement selon des soldes (pondérés) financiers d'un ensemble de groupes-cibles avec leur classement selon le temps consommé. Mais la méthode demande à être élaborée.

D'autre part les analyses socioéconomiques menées dans le cadre de l'A.T.P. socioéconomie des transports opposent au "temps mort" du voyage, temps perdu par le voyageur et qui peut être considéré par lui comme une charge, un "temps vivant", récupéré par le voyageur comme une ressource. On le voit le problème n'est pas simple.

II - LES TRANSFERTS ENTRE ETABLISSEMENTS

II.1. Définition des groupes-cibles

Les situations des établissements en tant que consommateurs-producteurs de transport urbain peuvent être analysées suivant trois axes :

- + secteur d'activité
- + la taille relative, par rapport au secteur, et pour l'ensemble des activités mesurée selon le critère qui se révélera le plus pertinent par le nombre de salariés, le chiffre d'affaires ou d'autres critères ;
- + la localisation, issue d'un choix d'implantation (centre, banlieue, avec ou sans réseau T.C.).

- 1°- Les divers secteurs d'activité engendrent des déplacements différents en nombre et qualité : les secteurs qui utilisent une main-d'oeuvre principalement féminine par exemple, généreront en majorité des déplacements à pied, en TC ou 2 roues et peu de déplacements VP. les secteurs qui induisent des contraintes dans les temps de déplacements (exemple : les aéroports), peuvent entraîner des mises à disposition spécifique de voirie par les pouvoirs publics. Nous définissons les secteurs d'activités à partir de la nomenclature des activités et des produits de l'INSEE. Nous ne pouvons préciser a priori les regroupements significatifs de cette base. Au vu des données disponibles sur les déplacements générés par les établissements et d'une première analyse des situations différenciées ou semblables de ceux-ci vis à vis de la consommation de transport, nous pouvons modifier cette partition initiale.
- 2°- Dans chaque secteur, et tous secteurs confondus il nous apparaît intéressant de dissocier les "gros générateurs de trafics" ceux-ci participant de façon importante au financement des transports urbains par le biais de versement transport. Ces établissements du fait de leur importance se trouvent souvent placés dans le système de transport urbain dans des conditions très spécifique contrairement à la majorité des établissements petits et moyens (commerce de détail, centre administratif...) qui eux s'intègrent dans un tissu urbain existant (au centre ou en périphérie) et donc utilisent le système de transport urbain existant.

L'implantation d'un établissement important peut entraîner autour de lui l'apparition d'un système résidentiel de même qu'un nouveau système de transport. Cette présentation rapide de l'influence de la taille des établissements (nombre de salariés,) sur leur consommation de transport urbain montre l'intérêt d'une analyse des transferts entre ces types d'établissements.

3°- Le 3ème critère que nous retenons : la situation géographique des établissements dans l'agglomération, nous permet d'explicitier les transferts existants entre les établissements du centre urbain (par exemple, les grands magasins à Paris et les établissements de la périphérie (par exemple les grandes surfaces commerciales). On peut se demander si le système de transport urbain favorise les implantations industrielles et commerciales hors des centres urbains

Cette question est typiquement locale et dépend à l'évidence de conditions de géographie humaine.

II.2. L'établissement des bilans

Ces bilans seront établis selon la même méthode que pour les ménages.

CHARGES	RESSOURCES
- Prime de transport	- Participation éventuelle des ménages au ramassage
- Indemnité pour l'usage VP ou TC par les salariés	- Reversement du versement transport
- Versement transport	
- Mise à disposition éventuelle d'un parking pour le salarié ou le client	- Mise à disposition de la voirie par les pouvoirs publics
- Taxes et dividendes	
- Achats de services et consommations liées	- Fournitures de S. et C.
- Achats de matériel roulant	- Fourniture de matériel roulant
- Achats d'infrastructures au BTP	- Fourniture d'infrastructures par le BTP
- Achat de l'usage d'infrastructures	- Fourniture de l'usage de l'infrastructure par les sociétés gestionnaires d'infrastructures.

II.3. - L'interprétation des bilans

On peut extraire de ces bilans les mêmes résultats que ceux qui ont été précisés pour les ménages.

L'interprétation des résultats en valeur absolue doit être pondérée par différents critères tel que le nombre d'établissement de chaque groupe cible et leur poids, selon le sens de la comparaison recherchée.

III - LES TRANSFERTS ENTRE PRODUCTEURS

III.1. Définition des groupes cibles

La note présentant l'ensemble du système de T.U. distingue 4 secteurs de production :

- les producteurs du service transport
- les producteurs de biens et services liés
- les producteurs de matériel roulant
- les producteurs d'infrastructures.

Parmi les producteurs du service transport, on peut distinguer 3 sous-secteurs

- les ménages producteurs de transport individuel
- les producteurs de transport public
- les producteurs de transport d'établissement.

Parmi les producteurs d'infrastructures, on peut distinguer :

- les constructeurs d'infrastructures :
 - o l'Etat et les Collectivités Locales (travaillant en régie directe).
 - o le secteur du B.T.P.
- les gestionnaires d'infrastructures
 - o l'Etat et les Collectivités Locales qui mettent à la disposition des producteurs du service transport les infrastructures qu'ils construisent ou font construire,
 - o les sociétés de service (parkings) qui en vendent l'usage. Les ménages et les établissements qui disposent d'un parking ou d'une voie privée,

Selon le niveau de comparaison et la nature des transferts souhaités nous regroupons les entreprises producteurs en groupes cibles différents. Comme nous l'avons précisé auparavant, nous nous intéressons plus particulièrement aux transferts existants à l'intérieur de chaque secteur et sous-secteurs dans lesquels il est possible d'analyser les transferts entre entreprises éventuellement regroupées que nous présentons ici.

III.1.1. Les groupes cibles intra-sectoriels: Comparaisons intra-sectorielles

Nous présentons dans chaque secteur ou sous-secteur des groupes cibles ayant une signification dans l'analyse des transferts. Il est évident que l'étude approfondie de chacun de ces secteurs ou sous-secteurs nous entraînera peut-être à modifier certains groupes cibles.

III.1.1.1. Sous-secteur des ménages producteurs

Nous regroupons les producteurs de transport individuel par C.S.P., mais ces bilans ne constitueront qu'une composante des bilans de transferts globaux établis au niveau des ménages dans la 1ère partie de la note.

III.1.1.2. Sous-secteur des établissements producteurs

Comme pour les ménages, les éléments du bilan ont été pris en compte dans la production-consommation des établissements. Le sous-secteur du transport d'établissement ne nous paraît pas produire à lui seul des transferts au sens de la définition de M. WALISER. Il n'est pas source pour les entreprises qui l'utilisent d'avantages susceptibles d'être cernés dans un bilan économique. Il serait intéressant, au-delà de la présente étude, d'analyser quels transferts sociaux il occasionne du fait, par exemple, de la mobilisation d'une main-d'oeuvre particulière. (Travaux de H. COINGT dans le cadre de l'A.T.P. socio-économie des transports).

III.1.1.3. Sous-secteur des producteurs de transport public

Nous présenterons les bilans des producteurs regroupés en 5 catégories :

- la S.N.C.F. (banlieue R.P. + grandes villes de France).
- la R.A.T.P.
- les réseaux isolés
- les groupes de réseaux
- les taxis.

On pourra éventuellement constituer des groupes cibles, à l'intérieur de certaines de ces catégories pour comparer des groupes de réseaux entre eux par exemple.

III.1.1.4. Secteur de la production de matériel roulant

Nous chercherons à étudier dans ce secteur, les entreprises produisant des véhicules automobiles individuels, ou collectifs, des deux-roues, des tramways, du matériel roulant pour le métro ou le train de banlieue, des modes nouveaux. Nous les regroupons selon le mode de transport qu'elles permettent (VP, 2 roues, TC) selon le mode de traction : électricité d'un côté, produits pétroliers de l'autre, et enfin selon la nature du capital (français ou étranger).

III.1.1.5. Secteur de la production des biens et services liés

Les producteurs seront regroupés en 4 groupes cibles, définis par rapport à la nomenclature de l'INSEE.

- le crédit (qui peut concerner l'achat de véhicules individuels, collectifs, ou d'autres investissements des réseaux)
- les assurances automobiles (VP, TC)
- les entreprises de réparation de véhicules automobiles
- les garages, stations services, pompistes, auto écoles, et commerces d'automobile. (Cet ensemble constitue un des secteurs de l'INSEE dans la nomenclature à 97 secteurs.)

Les garages seront donc pris en compte deux fois puisqu'ils sont par ailleurs inclus dans le sous-secteur gestionnaire d'infrastructures pour leur activité gestionnaire de parkings. Selon les informations qui se révéleront disponibles ultérieurement, nous les isolerons ou non.

II.1.1.6. Secteur des infrastructures (construction et gestion)

Il ne semble pas pertinent de constituer l'Etat et les Collectivités Locales en groupes cibles dans la mesure où ils ne cherchent pas à tirer un profit au sens strictement comptable (le seul qui apparaisse comme un flux dans notre analyse) de cette activité.

On comparera les groupes importants constitués à l'intérieur du secteur B.T.P.

Les sociétés de service (exploitants de paramètres etc..) seront comparées entre elles. La gestion par les établissements et les ménages de leurs propres infrastructures a été analysée dans les transferts liés à la consommation (voir p. 8 et 13).

III.1.2. Les groupes cibles sectoriels : Comparaisons inter sectorielles

Ces comparaisons ne peuvent avoir de signification qu'entre des secteurs ayant une activité de production réelle. C'est pourquoi nous partirons des bilans globaux des 4 secteurs :

- transport public
- biens et services liés
- matériel roulant
- B.T.P.

Il serait possible de comparer ces secteurs entre eux pour les classer selon leur importance dans la réalisation du T.U, d'analyser le niveau de participation de l'Etat dans chacun d'eux, ainsi que les bénéfices produits. Ces éléments directement tirés des bilans pourraient être interprétés par des monographies sectorielles qui feraient apparaître d'autres facteurs : la main-d'oeuvre (nombre, qualification, origine), le bilan en devises (solde importation-exportation), la capacité et le degré d'innovation dans les techniques de production, en un mot, l'ensemble des facteurs pouvant constituer un enjeu de la politique des T.U.

Les comparaisons pourraient porter sur les entreprises des 4 secteurs réparties selon leur activité en TC ou VP, en distinguant dans TC l'activité taxi des transports publics et dans VP l'activité 2 roues de l'automobile.

III.1.3. Comparaisons géographiques

En agrégeant les flux concernant les producteurs au niveau géographique, il est possible de constituer en groupe cible :

- les différentes régions
- la région parisienne et le reste de la France
- les différentes villes.

III.2. L'établissement des bilans

Nous présenterons ici les bilans types pour chaque catégorie de producteurs, tels qu'ils découlent de la structure du tableau à treize intervenants décrit dans la note "Essai d'une analyse économique des transports urbains de personnes" et reproduit ici.

Les producteurs reçoivent ou émettent des flux financiers (achats, subventions, impôts, taxes etc...) des fournitures de biens et de services évaluées à leur prix de revient, et des "mises à disposition" à titre gratuit évaluées de la même façon.

Leur bilan (qui n'est pas un bilan au sens comptable) est constitué par l'ensemble de ces flux contraires que nous appellerons par analogie charges et ressources, et par leur solde, qui constitue le résultat des échanges des producteurs avec le système.

Nous ne considérons ici, que les flux financiers et les mises à disposition à titre gratuit.

Nous faisons donc apparaître en charges les achats des producteurs aux producteurs amont et en ressources les achats des producteurs aval, aux producteurs étudiés. Dans le solde de ces deux flux représentent les coûts de gestion de l'entreprise productrice, les coûts des facteurs de production provenant d'agents qui n'entrent pas dans le système : les salariés et les autres producteurs amont, les profits qu'elle retire lors du processus de production.

...

Pour les comparaisons intra-sectorielles, le solde des bilans sera aussi explicatif que le rapport colonne-charge sur colonne ressources. On pourra aussi faire porter les comparaisons sur quelques éléments particuliers des bilans, dont on mesurera également les soldes, et le montant des **charges** et ressources (par exemple, montant des marchés publics, montant des subventions etc...).

Il est évident que l'analyse des bilans devrait être complétée par une analyse plus large des secteurs recouvrant les enjeux les plus importants sous forme de monographie du secteur.

III.2.1. Bilan des producteurs de service transport urbain

Le solde de ces bilans ne représente pas un bénéfice au sens comptable mais plutôt "l'avantage économique" que le secteur tire de l'ensemble du système.

III.2.1.1. Les producteurs du service transport individuel.

Ressources	Charges
Mise à disposition des moyens par les ménages	Achats de biens et services liés de matériel roulant de BTP
Mise à disposition de l'infrastructure par les gestionnaires Etat et C.L.	
	Péages - Amendes - Taxes particulières
	Temps

Ce bilan constitue un sous élément de l'analyse de la production-consommation des ménages (voir p.).

Le temps est un élément complémentaire d'appréciation du montant et du solde du bilan financier. Nous le faisons figurer comme une charge du producteur. Pour le moment, nous en restons à sa mesure physique, le problème de sa valorisation dépasse le champ de notre étude.

III.2.1.2. Les producteurs du service transport public

Ressources	Charges
Achat TP par les ménages et par les établissements	Achats de biens et services liés de matériel roulant de BTP
Prêts de l'Etat et des C.L.	Remboursements de prêt dividendes versées à l'Etat
Subventions de l'Etat et des C.L	
Mise à disposition par les gestionnaires, l'Etat et les C.L. de l'infrastructure	
	Taxes particulières impôts

III.2.1.3. Les producteurs du service transport d'établissements

Ressources	charges
Mises à disposition des moyens par les établissements (y compris les établissements de l'Etat et les C.L. Participation éventuelle des ménages Reversement versement transport	Achats de biens et services liés de matériel roulant de B.T.P.
Mise à disposition de l'infrastructure par les gestionnaires	
	Taxes particulières.

III.2.2. Bilan des producteurs des services et biens liés

Ressources	Charges
Achats de S et B par les 3 producteurs de T.U.	Achats de biens et services amont
Prêts Etat et Collectivités Locales	Remboursement prêts
Subventions et aides assimilées de l'Etat ou des Collectivités Locales	
	Impôts et taxes

III.2.3. Les producteurs du matériel roulant

Achat matériel roulant par les 3 producteurs de STU	Achats de biens et services amont
Prêts Etat	Remboursements prêts
Subventions et aides assimilées de l'Etat ou des Collectivités Locales	
	Impôts et taxes

III.2.4. Producteurs d'infrastructures -

CONSTRUCTEURS D'INFRASTRUCTURES : L'ETAT

Par budget Etat ou Collectivités Locales pour voirie en régie	Achat de biens et services amont
---	----------------------------------

* Il est évident que le solde de ce bilan est nul

- LES ENTREPRISES DE BTP

Marchés publics Subventions et assimilés	Achats de biens et services amont
Achats d'infra par les producteurs de STU (ménages, entreprises de TU, établissements)	Impôts et taxes

SOCIETES DE SERVICES

RESSOURCES	CHARGES
<ul style="list-style-type: none">- Achats de services par les producteurs de TU- Subventions et aides assimilées	<ul style="list-style-type: none">- Achats de B et S nécessaires à la production- Frais de gestion- Impôts et taxes

Dans la mesure où certaines sociétés du sous-secteur, essentiellement sociétés de parking passent avec les C.L. des concessions par lesquelles elles reçoivent en dotation un certain montant de capital (infrastructures, ou matériels pré-existants) le problème reste posé de savoir comment prendre en compte annuellement cette dotation initiale.

MENAGES OU ETABLISSEMENTS *

RESSOURCES	CHARGES
Mise à disposition des moyens nécessaires par les ménages ou les établissements.	Achats des biens et services nécessaires à la production.

* Ce bilan constitue un sous-élément de l'analyse de la production-con-sommation des ménages ou des établissements.

- ANNEXE -

Nous faisons figurer en annexe le tableau des flux entre les 13 intervenants tel qu'il a été défini dans la note 1 "Essai d'analyse économique des transports urbains de personnes" (S.A.E.I. Septembre 76).

Les flux partent des agents disposés en colonne (désignés par des chiffres) vers les agents disposés en ligne (désignés par des lettres).

Le lecteur aura compris que ces flux sont à la base de la construction des transferts tels qu'ils sont décrits dans la présente note.

à	CONSUMMATEURS		POUVOIRS. PUBLICS.		E F G			H	i	K	L	M	N
	A	B	C	D	PRODUCTEURS DU SERVICE TRANSPORT			Producteurs services et consommations liées	Producteurs matériel roulant	CONSTRUCTEURS D°INFRASTRUCTURES		GESTIONNAIRES D°INFRASTRUCTURES	
	MÉNAGES	Etablissement	ETAT	COLLECTIVITES LOCALES	Individuels	Public	Etablissements			Etat et C.L.	B.T.P.	Etat et C.L.	Sociétés de Service. Ménages. Etablissements
MÉNAGES	Mise à disposition (Pol. ménages)	Mise à disposition (Pol. Etablissements)	-	-	Mise à disposition des moyens nécessaires à la production	Achat de T.C.	Participation éventuelle	-	-	-	-	-	Mise à disposition des moyens nécessaires.
ETABLISSEMENT	Prime de transport indemnité pour usage VP ou TC	-	-	Versement transport			Mise à disposition des moyens nécessaires	-	-	-	-	-	Mise à disposition des moyens nécessaires.
ETAT		Mise à disposition des établis. de l°Etat des moyens financiers pour produire du T.U.		Subvention voirie réduction TVA	-	Prêts Subven.	-	Prêts Subven. et assimilés	Prêts Subven. et assimilés	Travaux en régie (Inves.)	Marchés publics subven. et assimilés	Mise à disposition voirie Dépenses d°exploitation	Subventions et assimilés
LOCALES		Mise à disposition des Ets. des Col. Loc. des moyens financiers pour produire du T.U.	Fonds de concours			Subven.	Reversement du versement transport	Remboursement prêts Aides à l°installation	Aides à l°installation	Travaux en régie	Marchés publics Subven. et assimilés	Mise à disposition voirie Dépenses d°exploitation	Subventions et assimilés
INDIVIDUEL	Mise à dis.		Péages Taxes - amendes	Péages amendes		-	-	Achats S. et C. TTC	Achats matériel TTC		Achats d°infrastruc.		Achat du service usage de l°infrastruc.
PUBLIC	Fourniture du service T.C.	-	Remboursement prêt Etat	Dividendes	-		Fournitures Service T.C. aux Etablissements	Achats S. et C. TTC	Achats matériel TTC		Achats d°infrastructures (Génie Civil)		Achat du service usage de l°infrastructure
ETABLISSEMENTS.	-	Mise à disposition du service T.U.	Taxes	Dividendes	-	Achat du service TC aux producteurs de TC	-	Achats S. et C. TTC	Achats matériel TTC		Achats d°infras.		Achat du service usage de l°infra.

à de	CONSUMMATEURS		POUVOIRS PUBLICS		E	F	G	H	I	K	L	M	N
	A	B	C	D	PRODUCTEURS DU SERVICE TRANSPORT			Producteurs services et consommations liées	Producteurs matériel roulant	CONSTRUCTEURS D'INFRASTRUCTURES		GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES	
	MENAGES	Etablissement	ETAT	COLLECTIVITES LOCALES	Individuels	Public	Etablissements			Etat et C.L.	B.T.P.	Etat et C.L.	Sociétés de Service - Etablissements
3- Producteurs Services et Consom. liés	-	-	Taxes - impôts - Dividendes. Remboursement éventuels	Impôts et Taxes	Fournitures de S. et C.	Fournitures de S. et C.	Fournitures de S. et C.		-	-	-	-	
9- Producteurs de Matériel roulant	-	-	Taxes - Impôts dividendes Remboursements éventuels	Impôts et Taxes	Fourniture	Fourniture	Fourniture	-		-	-	-	
10- ETAT ET COL. LOCALES	-	-			-	-	-					Fourniture voirie	
11- B.T.P.	-	-	- Impôts et Taxes		Fourniture infrastructure (Parking etc...)	Fourniture infrastructure (Génie Civil)	Fourniture infrastructure (dessertes parking)					Fourniture voirie	Fournitures infrastructures
12- ETAT ET COL. LOCALES	-	-			Mise à disposition voirie	Mise à disposition voirie	Mise à disposition voirie						
13- SOCIETES DE SERVICE	-	-	- Impôts et Taxes	Impôts et Taxes	Fourniture de services	Fourniture de services	Fourniture de services				Achat infrastruct.		

-96-