
COMMISSION CHARGÉE D'Étudier LES
PERSPECTIVES D'AVENIR DES TRANSPORTS
ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ZONE RURALE

RAPPORT à Monsieur le Ministre des TRANSPORTS

1 - INTRODUCTION. RAPPORT COQUANT

Il y a longtemps que la situation de certaines lignes de transports routiers de voyageurs préoccupe les pouvoirs publics. Sans vouloir dresser une liste exhaustive de toutes les instances ou commissions qui se sont penchées sur ce problème, il paraît intéressant d'en rappeler deux :

1.1.- Dans un exposé déjà ancien (22 janvier 1953) à la Commission des Transports Terrestres du Conseil Supérieur des Transports, un des dirigeants de la F.N.T.R. analysait les problèmes soulevés par l'exploitation déficitaire de certains services routiers de voyageurs ainsi que les remèdes possibles; en particulier était posé le problème de l'opportunité de la création de caisses de compensation départementales.

Se basant sur la diminution des subventions depuis 1939, le rapporteur indiquait :

" Cette régression (des subventions), très considérable, montre à coup sûr que le problème des lignes pauvres n'a nullement l'ampleur que l'on a tendance à lui donner".

" et, c'est après avoir réuni tous les matériaux sur les données du problème, qu'il fut constaté qu'aucun des cas examinés (1) ne pouvait être comparé aux autres et que chacun d'eux devait être traité séparément et en fonction des caractéristiques qui lui étaient propres".

Il concluait ainsi :

" 1° - nécessité de la recherche à propos de chaque cas d'espèce de la solution la meilleure, compte tenu de toutes les données du problème qui est toujours un problème particulier.

.....

1) une étude avait été entreprise dans 6 départements.

- " 2° - éviter des solutions générales préconisées à priori et qui sont le plus souvent des solutions de paresse.
- " 3° - Eviter de prêter au problème dans son ensemble, l'ampleur qu'il n'a pas.
- " 4° - Etroite collaboration entre toutes les parties présentés pour la réalisation, au besoin par étapes successives, des multiples solutions pouvant être envisagées.
- " 5° - Possibilité, à condition de vouloir bien se livrer à la recherche de toutes les solutions pratiques, sans recours à certaines formules nouvelles préconisées telles que les Caisses de péréquation, d'assurer à peu près la rentabilité de l'ensemble du service tout en maintenant une desserte parfaitement correcte (et même parfois améliorée) des usagers.....".

1.2 - Cette vue optimiste ne semble pas avoir reçu la consécration des faits. Huit ans après, par circulaire n° 35 du 22 mai 1961, M. le Ministre des Transports attirait l'attention des Préfets sur "l'exploitation de certaines lignes de transports routiers de voyageurs qui rencontrerait actuellement des difficultés.... Devant cette situation il convient de procéder au plus tôt à la mise en oeuvre de tous les moyens appropriés pour assurer le maintien de celles de ces lignes qui apparaîtraient nécessaires à la satisfaction des besoins de l'économie locale".

Le Ministre invitait les Préfets à constituer des groupes d'études spécialisés qui ont été transformés en commissions de l'économie générale des transports constituées au sein des C.T.D. par la circulaire n° 64 du 10 septembre 1962, complétée par la circulaire n° 83 du 7 décembre 1962.

D'après les renseignements communiqués par la Direction des Transports Terrestres, les résultats des travaux de ces commissions ont été très décevants. Les motifs de cet échec paraissent provenir de ce que les entreprises de transport concernées n'ont pas pu ou voulu communiquer leurs résultats d'exploitation et bilans détaillés permettant d'apprécier la situation financière des lignes en cause.

Depuis, la situation semble, tout au moins pour certaines lignes, avoir encore empiré et les organismes professionnels manifestent une inquiétude croissante sur l'avenir du transport routier de voyageurs. C'est pourquoi M. le Ministre des Transports, par lettre du 3 octobre 1967, a chargé une Commission d'examiner la situation des réseaux de transports de voyageurs en zone rurale (1) et les remèdes à lui apporter (2).

Tel est l'objet du présent rapport.

.../...

(1) Il est précisé que par transport "en zone rurale" on entend l'ensemble des services publics de voyageurs à l'exclusion des transports urbains.

(2) La composition de la Commission est indiquée à l'Annexe n° 1.

2 - LE TRANSPORT PUBLIC ROUTIER DE VOYAGEURS, SITUATION ACTUELLE. EVOLUTION.

2.1 - Insuffisance des statistiques de transport de voyageurs.

La Commission est donc saisie d'un problème difficile, maintes fois examiné, et pour lequel aucun remède universel n'a été encore trouvé. Or il est d'autant plus malaisé de préconiser une thérapeutique que le malade ne paraît se prêter que difficilement aux observations cliniques nécessaires à sa guérison.

En effet, dès sa constitution, la Commission a constaté qu'elle ne disposait pas d'éléments d'appréciation suffisants sur la situation des transports routiers de voyageurs par suite de la pauvreté de l'Administration et de la Profession en statistiques, les renseignements disponibles, sauf pour les transports d'écoliers, étant incomplets et d'une précision incertaine. Cet état de choses paraît provenir essentiellement de la répugnance déjà citée des entreprises à fournir des renseignements périodiques précis sur leurs résultats techniques et surtout financiers.

Faute de ces données de base, la Commission n'a pu se livrer qu'à un examen approché de la situation en exploitant des renseignements partiels qui lui ont été fournis par l'Administration et la Profession. Mais regrettable pour le passé, l'absence de ces données risque d'être paralysante pour l'avenir. Il paraît certain, en effet, que les pouvoirs publics seront conduits à procéder à des analyses fines de la situation des entreprises de transport de voyageurs par région, par département ou par réseau. Il ne sera possible ni de promouvoir des solutions d'ensemble, ni a fortiori d'aider par une intervention publique tel ou tel réseau en difficulté, si l'on ne dispose pas de statistiques précises établies d'après les données des entreprises contrôlées par l'Administration. La Commission estime que ces statistiques devraient comporter au moins :

- pour toutes les entreprises et par groupe de lignes ayant des caractéristiques voisines :

résultats techniques de l'exploitation (kms de lignes, km-car, voyageurs-km, occupation moyenne, etc.),

résultats financiers (recettes et dépenses totales par groupe de lignes, recettes/voyageur, recettes/km, etc.).

- pour un échantillonnage représentatif des entreprises et ligne par ligne:

étude détaillée des résultats techniques et financiers et des bilans d'exploitation.

Cette observation doit être considérée comme une conclusion liminaire du présent rapport.

2.2 - SITUATION ACTUELLE DU TRANSPORT PUBLIC ROUTIER DE VOYAGEURS.

Les renseignements obtenus de l'Administration Centrale peuvent être résumés dans le tableau ci-après qui donne une idée des tendances générales mais qui ne fournit aucun élément chiffré sur les lignes déficitaires.

....

Comparaison des résultats statistiques depuis 1962

	1962	1963	1964	1965	1966	66/62
1° Nombre d'entreprises	4.920	4.690	4.560	4.543	4.497	- 9 %
2° Lignes régulières						
Nombre de lignes	12.930	12.845	12.780	12.590	12.016	- 6 %
Longueur des lignes (parcours simple)	436.500	442.500	451.000	440.000	429.150	- 2 %
Nombre de km-car	524.937.000	498.090.000	502.682.000	494.388.000	490.488.000	- 6 %
3° Services spéciaux d'écoliers						
Nombre de services	4.540	5.645	6.790	8.540	10.004	+ 120 %
Longueur des services (parcours simple)	116.000	168.500	197.100	223.750	261.650	+ 124 %
Nombre de km-car	32.967.000	55.591.000	69.444.000	85.912.000	100.296.000	+ 202 %
4° Services occasionnels	105.185.000	116.732.000	131.828.000	133.128.000	143.751.000	+ 35 %
5° Nombre total de km-car Tous services	663.089.000	670.413.000	703.954.000	713.428.000	734.535.250	+ 10 %
6° Parc des véhicules						
moins de 20 places	2.500 9,75%	2.230 9,40%	2.320 9,25%	2.350 9,3%	2.500 9,5%	
de 20 à 29 places	3.900 15,25%	2.650 11,10%	2.590 10,30%	2.525 10 %	2.705 10 %	
de 30 à 39 places	5.500 21,5%	4.680 19,70%	4.600 18,30%	4.645 18,4%	4.660 17,5%	
plus de 40 places	13.700 53,5%	14.220 59,80%	15.620 62,15%	15.760 62,3%	16.950 63 %	
Nombre de véhicules	25.600	23.780	25.130	25.280	26.815	

1966/1962 Augmentation de 5 % sur le total des véhicules

Plus de 10 ans	8.000 31,25%	6.280 26,50%	5.885 23,4%	6.070 24%	5.722 21,5%
entre 5 et 10 ans	9.100 35,50%	8.700 36,50%	9.720 38,7%	9.715 38,4%	10.758 40 %
moins de 5 ans	8.500 33,25%	8.800 37 %	9.525 37,9%	9.495 37,6%	10.335 38,5%
	<u>25.600</u>	<u>23.780</u>	<u>25.130</u>	<u>25.280</u>	<u>26.815</u>

On peut présenter les remarques suivantes :

2.21 - Le nombre d'entreprises de transport de voyageurs diminue assez régulièrement (- 9 % en 5 ans), soit une diminution de 423 entreprises entre 1962 et 1966. Il aurait été intéressant de connaître la cause de cette diminution et la ventilation par catégorie :

- fusion, absorption ou regroupement de sociétés.
- arrêt volontaire de l'exploitation.
- abandon forcé d'activité (liquidation judiciaire ou faillite).

2.22 - Le nombre de lignes et celui des km-car diminuent d'environ 6 % entre 1962 et 1966, par contre la longueur des lignes reste à peu près stationnaire, d'où une légère augmentation de la longueur moyenne des lignes et une diminution des fréquences.

2.23 - Il y a lieu de souligner le développement considérable des services spéciaux d'écoliers qui devrait encore se poursuivre mais avec un gradient moindre, 1962 étant encore très près de la période de démarrage: en 5 ans la longueur des services a plus que doublé et le nombre de km-car a triplé. Pour la même période les recettes passent de 9 % de l'ensemble à 20 %.

2.24 - On constate une augmentation assez importante des services occasionnels (+ 35 % en 5 ans) mais aucune distinction n'a été faite entre les services à la place et les services collectifs; il semble que les premiers soient plutôt en régression (baisse de leur activité dans de nombreux centres touristiques), par contre les seconds sont en expansion (voyages de groupes et de clubs).

2.25 - L'augmentation en 5 ans du nombre total de km-car (10 %) provient de la progression des services spéciaux d'écoliers et des services occasionnels qui masquent la contraction des services réguliers (- 6 %).

2.26 - Dans l'évolution du parc, on constate une tendance au réjeunissement du matériel (les véhicules de moins de 5 ans passent de 33 % en 1962 à 38 % en 1966) et à l'augmentation de la capacité des véhicules (les cars de plus de 40 places variant de 53 % à 63 %).

Sur les 12.000 lignes de services réguliers, la profession estime que le quart environ, soit 3.000, sont déficitaires.

Pour avoir un ordre de grandeur de l'évolution de l'occupation moyenne des autocars, le Président de la Commission a demandé à la F.N.T.R. de lui communiquer les résultats chiffrés qui pourraient être disponibles. Ils sont résumés dans le tableau ci-dessous qui concernent des sociétés importantes exploitant plusieurs réseaux :

.....

Entreprises	A	B	C	D
nombre de réseaux exploités	5	13	4	15
occupation (1963)	12,4	14,5	12,8	15,2
(1965)	11,7	12,8	11,65	14,5
moyenne (1967)	10,2	12,1	11,64	14,3
Variation de 1963 à 1967 %	- 17,7	- 16,5	- 9	- 5,9

La baisse est sensible surtout pour les deux premières entreprises. Il ne paraît pas douteux qu'une statistique détaillée eût confirmé cette baisse générale de la fréquentation.

2.3 - CAUSES DU DECLIN DES TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS.

La Commission les rappelle sommairement :

- Dépeuplement des campagnes de plus en plus accentué (1).
- Augmentation du taux de motorisation individuelle.
- Modification des circuits commerciaux (tournées commerciales dans les campagnes ne nécessitant plus le déplacement des ruraux à la ville ramassage sur place des produits agricoles, disparition progressive de certains marchés et foires).
- Services souvent peu attractifs (fréquence insuffisante et irrégulière, itinéraire trop long, vitesse faible, matériel souvent ancien et parfois personnel insuffisamment qualifié).

(1) Le tableau ci-dessous indique, d'après l'I.N.S.E.E. l'évolution de la population dans les communes rurales de 1954 à 1962 :

Variation de la population dans les communes rurales comptant :

plus de 2.000 habitants	+ 4,3 %
1.500 à 2.000	-	3,1 %
1.000 à 1.500	-	1,0 %
700 à 1.000	-	- 1,0 %
500 à 700	-	- 2,9 %
400 à 500	-	- 4,4 %
300 à 400	-	- 5,1 %
200 à 300	-	- 6,4 %
100 à 200	-	- 8,5 %
50 à 100	-	- 12,7 %
moins de 50	-	- 20,3 %

La désaffection du public pour les autocars est un phénomène général qui est rappelé pour les transports suburbains dans le rapport BUCHANAN (L'Automobile dans la ville, traduction française § 86):

" Avec l'élévation du niveau de vie et la diffusion de l'automobile qui l'a accompagnée, parce que aussi les transports publics parais-
sont souvent incapables de répondre à l'accroissement de la demande,
de plus en plus de gens cherchent à se rendre en voiture à leur
travail. C'est ce qui provoque le "cycle infernal descendant" dans
lequel les transports publics perdant des clients en viennent, pour
réduire leurs pertes, à diminuer leurs services et voient, de ce
fait, baisser à nouveau leur clientèle".

L'énumération qui vient d'être faite des causes de désaffection du public pour les transports en commun montre que si, de toute évidence, les lignes desservant les petites localités rurales sont les plus menacées, elles ne sont pas les seules à l'être. (le tableau du paragraphe précédent porte sur des réseaux qui comprennent des lignes de types divers).

2.4 - SENSIBILITE DE LA DEMANDE AUX AUGMENTATIONS DE TARIFS.

Dans les conditions exposées ci-dessus, on peut craindre que du fait de la concurrence de l'automobile individuelle des augmentations de tarifs entraînent une baisse de fréquentation et ne puissent améliorer l'équilibre financier des entreprises en difficulté. Encore faudrait-il, lorsque les hausses sont justifiées et supportables, qu'elles puissent être mises rapidement en application. La Commission conclut donc à la nécessité de revenir à une procédure souple et rapide d'application des tarifs qui s'impose dans un secteur aussi vulnérable de l'économie. On pourrait également autoriser les transporteurs, lorsqu'ils le jugent opportun, à relever le seuil du minimum de perception, qui est actuellement de 5 km et qui pourrait passer soit à 10 km, soit à 1 f.; une étude faite sur un département permet de conclure que le relèvement à 1 f. procurerait une augmentation de recettes de l'ordre de 5 %.

3. - DEMANDES D'AVANTAGES FISCAUX PRESENTEES PAR LES TRANSPORTEURS.

Par suite de la réduction sensible de la demande il n'est pas surprenant que les transporteurs préconisent des remèdes recherchés dans l'allégement de leurs charges, et spécialement dans des allègements fiscaux.

Ils ont suggéré notamment les mesures suivantes (cf "Vie des Transports" du 13 avril 1968) :

- " 3.1 - Application de la T.V.A. au taux réduit de 6 %, les transporteurs estiment que, dans leur ensemble, les modalités actuelles sont plus onéreuses que l'ancienne T.P.S.
- " 3.2 - Déductibilité des taxes sur les carburants et les assurances.
- " 3.3 - Réfaction de la T.V.A.
- " 3.4 - Suppression totale du timbre des quittances.

.....

- " 3.5 - Autorisation d'utiliser du fuel dans les moteurs d'autocars.
" 3.6 - Remboursement par l'Etat des réductions de tarifs à caractère social".

Une première remarque d'ordre général s'impose au sujet de ces demandes, notamment 3.1 à 3.5.; toutes les lignes ne sont pas déficitaires (et l'absence de statistiques précises ne permet pas toujours de discriminer celles qui le sont). Il n'est pas facile, dans ces conditions, de faire admettre la nécessité d'un ensemble de mesures générales qui s'avèreraient insuffisantes dans certains cas, superflues dans d'autres. Cependant, du fait que le déclin de la fréquentation paraît, en général, devoir s'accroître, on éviterait d'accroître exagérément le nombre d'entreprises déficitaires en accordant quelques allègements fiscaux.

L'examen de détail a conduit la Commission aux conclusions suivantes : (1)

3.1 à 3.3 (inclus) Application de la T.V.A.

La Commission s'est livrée à une étude très attentive de ces problèmes (cf annexe II). Il en résulte que l'augmentation des prix de transport accordée par la circulaire du 30 décembre 1967 combinée avec le relèvement du plancher du droit de timbre de 2,50 à 5 f. paraît compenser en général largement le remplacement de la taxe de prestation de services (8,5 %) par la T.V.A. au taux normal de 13 %.

3.4 - Droit de timbre : On pourrait envisager un nouveau relèvement du plafond, voire la suppression de ce droit.

Parmi les mesures de caractère général susceptibles d'alléger les charges de la profession, celle-ci paraît la plus intéressante, car elle apporte de surcroît une simplification non négligeable de la comptabilité et de l'exploitation.

Un exemple concret nous a montré que la suppression du droit de timbre procurerait un supplément de recettes de l'ordre de 1 %. Le coût de cette mesure serait donc de l'ordre de 8 millions de francs si, comme cela paraît plausible, on en réserve le bénéfice aux seuls transports publics réguliers de voyageurs.

3.5 - Autorisation d'utiliser du fuel dans les autocars.

Cette mesure ne se justifierait que sur un nombre restreint de lignes déficitaires et son application risquerait de donner lieu à de nombreux abus.

3.6 - Remboursement des tarifs à caractère social.

Les membres de la Commission se sont montrés la plupart défavorables à toute mesure tendant à subventionner certaines catégories d'usagers au moyen de la tarification des transports. Mais, quoi qu'il en soit, la Commission trouve équitable que des mesures analogues,

(1) La situation étudiée par la Commission est celle au 15 mai 1968; le présent rapport n'a pas pu examiner les incidences de la situation con-
cutive aux événements de mai-juin 1968.

sinon identiques soient prises pour les différents modes de transports (cf S.N.C.F., R.A.T.P.) soit dans le sens de la suppression, soit dans le sens de l'harmonisation afin d'assurer d'une part l'uniforme traitement des usagers, d'autre part l'égalité dans la concurrence.

3.61 - Cartes hebdomadaires de travail (C.H.T.)

Les réductions consenties par les entreprises présentent un caractère commercial beaucoup plus que social : aussi la Commission estime-t-elle qu'en première urgence il n'y a pas lieu de compenser les réductions consenties aux abonnés. (Il serait toutefois souhaitable que les taux de réduction soient harmonisés dans toute la mesure possible).

3.62 - Tarifs réduits accordés aux diverses catégories de mutilés et invalides ainsi qu'aux membres des familles nombreuses.

La situation est très variable d'une entreprise à l'autre (conditions et taux de réduction); le tarif de base est établi en tenant compte de ces avantages sociaux, ce qui revient à les faire compenser par les voyageurs payant plein tarif. Cette diversité a de multiples inconvénients notamment dans la région parisienne, pour la zone proche de celle desservie par la R.A.T.P.

Il serait évidemment équitable d'imposer, pour ces catégories sociales, des réductions à un taux uniforme sur toutes les lignes, les pertes de recettes étant compensées par les pouvoirs publics. Il est malaisé d'indiquer le montant du crédit annuel qui serait nécessaire; très grossièrement, d'après les indications fournies par la profession, on peut évaluer l'ordre de grandeur à environ 50 millions de francs en admettant un taux de réduction de l'ordre de 30 %.

L'automatisme de ces réductions serait d'ailleurs de nature à supprimer certaines anomalies ou distorsions lors de la mise en route de services ferroviaires. Par contre, la généralisation des tarifs réduits entraînerait des complications dans la comptabilité et un alourdissement de l'exploitation (temps de délivrance des billets augmenté).

4 - MESURES TENDANT A AMELIORER LA RENTABILITE DES RESEAUX DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS.

Sans méconnaître l'intérêt de certains des aménagements qui viennent d'être examinés, la Commission considère que l'avenir des transports publics de voyageurs ne peut être assuré que par des mesures de grande portée et à long terme, ayant pour objet d'améliorer la rentabilité des réseaux.

C'est à dessein que nous employons le terme "réseau". Il paraît en général beaucoup plus facile d'assurer l'équilibre de l'exploitation d'un ensemble cohérent de lignes bien conçues et rationnellement ex-

.....

exploitées que celui de lignes séparées (1). D'autre part, on peut envisager - nous allons le montrer ci-dessous - des mesures tendant à augmenter le champ d'activité du transport public routier : pour que cette injection d'activité rémunératrice nouvelle compense les sujétions de certaines lignes peu rentables, il faut évidemment que l'entreprise bénéficiaire assure l'exploitation d'un ensemble de lignes assez important et assez varié.

L'examen détaillé de cette question montre d'ailleurs la nécessité d'assouplir la réglementation des transports routiers de voyageurs, actuellement paralysée par des règles de coordination trop rigides.

4.1 - Augmentation du champ d'activité des entreprises assurant des services réguliers.

Beaucoup de services réguliers subissent de la part de services spéciaux (écoliers, poste, ouvriers) une concurrence qu'il convient, sinon de supprimer, du moins de discipliner. D'autre part, au fur et à mesure que s'étiolent certaines petites lignes, d'autres besoins apparaissent (services occasionnels, services de remplacement de trains) qui peuvent compenser cette perte d'activité.

4.11 - Transports d'écoliers.

La Commission a longuement étudié ce problème et pris connaissance du rapport de la mission interministérielle BUTEAU, MASSONAUD, DUMA. Elle estime que l'organisation actuelle devrait être réexaminée : les instructions du Ministère de l'Education Nationale tendent à favoriser la création de services spéciaux au détriment des services réguliers, la procédure actuelle d'attribution donne une primauté souvent regrettable au seul critère du prix du service scolaire proprement dit, sur les questions d'économie générale des transports (parfois même de qualité et de sécurité du transport). D'où les recommandations suivantes :

- Confier de préférence les transports d'écoliers aux services réguliers, en aménageant au besoin les conditions d'exploitation, notamment les horaires ainsi que ceux des établissements d'enseignement desservis. Ce n'est qu'en cas d'impossibilité absolue de desserte par les services réguliers que les services spéciaux pourraient être autorisés. Lorsque le service régulier ne conviendrait que pour une partie du circuit un service d'appoint seulement serait créé.

- Lorsqu'il est nécessaire de créer un service spécial, ce service doit s'intégrer dans le cadre des transports du secteur; il devrait pouvoir être ouvert aux usagers ordinaires et se substituerait éventuellement aux services réguliers d'une trop faible fréquence.

.....

(1) La Commission ne prétend pas que toutes les exploitations de caractère artisanal soient systématiquement vouées au déficit et à la disparition. On peut très bien concevoir, par exemple, la rentabilité d'une ligne exploitée par un garagiste habitant une localité importante, et dont le conducteur logerait à l'autre extrémité de la ligne, amenant le car le matin et le ramenant le soir après son travail à l'atelier. Mais une combinaison aussi favorable n'est pas toujours réalisable.

Il y aurait donc lieu de revoir l'organisation des circuits spéciaux qui feraient double emploi soit avec des lignes régulières, soit entre eux en demandant aux organisateurs d'infléchir leurs exigences en tenant compte des besoins d'ensemble.

- Pratiquer dans toute la mesure du possible une procédure de consultation restreinte, étant précisé que l'Administration tiendra compte, dans le choix des entreprises consultées et dans la désignation de l'attributaire d'un service spécial, non seulement du prix demandé pour ce service, mais également de l'incidence éventuelle du choix du transporteur sur la solution des problèmes de transport dans le département.

- La question des prix de transport, que l'on estime actuellement réglée, en la laissant sans autres précisions, à l'initiative des Préfets devrait faire l'objet de directives, compte tenu des données des divers problèmes à résoudre.

En résumé, il faudrait cesser de considérer les transports d'écoliers comme des transports séparés pour lesquels la minimisation des subventions accordées par le Ministère de l'Education Nationale serait le souci majeur, et les intégrer à une organisation rationnelle de l'ensemble des transports.

4.12 - Transports d'ouvriers.

Ces transports, qui ne font l'objet d'aucune statistique particulière, doivent représenter un trafic relativement important.

Tout en maintenant le principe de la liberté actuelle d'organisation, la Commission est d'avis que ces transports devraient être pris en compte dans la masse des activités offertes aux entreprises.

A cet effet, on pourrait demander :

- que la consistance de ces transports fasse l'objet d'une déclaration au C.T.D. et que des statistiques annuelles d'activité soient fournies à l'Administration.

- que l'Administration essaie d'obtenir amiablement des industriels que ceux-ci confient les transports d'ouvriers à des entreprises assurant les services réguliers de la région. Cette mesure pourrait être rendue obligatoire pour les nouvelles industries s'installant avec l'aide des pouvoirs publics (subventions, exonérations fiscales...). Naturellement elle serait subordonnée à l'acceptation par les transporteurs de rémunérations raisonnables.

4.13 - Services de remplacement de lignes ferroviaires.

Pour les mêmes raisons que ci-dessus, le remplacement des services ferroviaires transférés sur route devrait être intégré dans le

.....

plan d'ensemble du département (1).

4.14 - Transports urbains.

La concurrence entre les réseaux de transports urbains et les autres lignes s'avère parfois aiguë par suite de la concentration urbaine croissante et de la création ou de l'extension des périmètres urbains.

Il est souhaitable, lorsqu'il n'y a pas de transporteur urbain existant, de confier les services urbains à créer aux entreprises dont les services réguliers traversent le périmètre, ces entreprises étant réunies en une association.

Si les transports urbains sont déjà concédés et si le problème résulte de l'extension du périmètre urbain, la solution consistant à interdire aux transporteurs suburbains d'exploiter la fraction de leurs lignes comprise dans le nouveau périmètre ne paraît pas recommandable. Le prolongement des lignes urbaines devrait avoir comme contre partie soit une association de l'ensemble des transporteurs intéressés, soit tout au moins un accord portant sur les itinéraires, horaires et tarifs; l'objectif est de ne pas réduire le volume d'activité antérieurement offert aux exploitants de lignes régulières.

4.15 - Services occasionnels.

La Commission regrette qu'il n'ait pas été fait une utilisation plus étendue, lors de l'établissement des plans de services occasionnels, de la faculté de lier les droits nouveaux au maintien de l'exploitation de lignes défavorisées. Elle recommande d'imposer, à l'avenir, cette disposition lors de l'attribution de droits supplémentaires de services occasionnels.

4.2 - MODIFICATION DES REGLEMENTS SUR LA COORDINATION DES TRANSPORTS. (2).

De ce qui précède, il résulte que l'avenir du transport public régulier de voyageurs, évidemment adapté aux besoins, paraît lié au transfert et au regroupement d'un certain nombre d'activités; il est également lié, de toute évidence, à une qualité du service qui rende le transport attractif pour l'usager, notamment à une vitesse moyenne suffisante. Cette dernière exigence conduira certainement à des modifications d'itinéraires, d'horaires, de points d'arrêt.

Les unes et les autres de ces mesures exigent une grande souplesse d'adaptation aux besoins et à la conjoncture. Or il est apparu aux membres de la Commission que cette souplesse était totalement incompatible avec les règles actuelles de la coordination des transports de voyageurs.

.....

(1) Les problèmes de la contraction ferroviaire et du choix entre l'exploitation directe par la S.N.C.F. (S.C.E.T.A.) ou de l'affermage ne sont pas de la compétence de la Commission.

(2) En fait, ces modifications impliqueront vraisemblablement des mesures législatives.

Les plans de transport conçus en 1938-39 et revus depuis lors partent d'une situation de fait, à savoir les services créés librement par des entreprises, l'objectif poursuivi était d'éviter leur prolifération; on en a donc dressé le catalogue et on a prévu que ceux qui se révéleraient faire double emploi, si le plan en imposait la suppression, donneraient lieu à compensation. La réglementation a donc pris le caractère d'une protection des situations acquises.

Aujourd'hui, le bouleversement survenu dans les besoins à assurer impose de rechercher, selon les termes mêmes de la loi du 5 Juillet 1949, l'organisation qui, satisfaisant au mieux les besoins, est la moins coûteuse pour la collectivité; on ne peut le faire en maintenant des rentes de situation au profit de certaines entreprises tout en étant obligé d'aider celles dont les bilans d'activité sont déficitaires. Il faut, par contre, que la collectivité puisse mesurer, et par suite déterminer, l'effort qu'elle doit consentir pour disposer des moyens de transport qu'elle juge nécessaires.

4.21 - Révision des plans de transport.

Le premier élément de cette coordination assouplie est la mise à jour périodique de plans de transport révisables, résultant de l'appréciation des besoins des usagers, avec le triple souci :

- de supprimer les lignes d'intérêt médiocre et de favoriser les lignes économiquement utiles,
- de rendre les services plus attractifs,
- de faciliter la création de réseaux rentables.

Les plans de transport devraient être révisés dès maintenant, et ensuite périodiquement, pour tenir compte des besoins actuels de transport et de ceux prévisibles dans un délai assez rapproché - 10 ans par exemple - (y compris les services scolaires et les lignes de remplacement de trains). Cette étude conduirait évidemment à adopter un réseau de lignes différent de l'état actuel, on éliminerait ainsi les doubles emplois et les clauses antiéconomiques de "sauvegarde" interdisant le trafic local sur certains parcours.

4.22 - Liste des entreprises autorisées à exploiter des lignes.

La liste des entreprises autorisées à exploiter constituerait un document indépendant; n'y seraient inscrites de plein droit que celles pouvant se prévaloir de droits antérieurement accordés à titre définitif.

Il ne peut être question de contester ces droits patrimoniaux issus de la réglementation antérieure (et actuelle) accordés à titre définitif, mais il est indispensable d'en pouvoir modifier la consistance, par échange et par rachat, si cette modification permet d'améliorer le plan de transports.

Si une indemnité devait être versée, elle devrait être calculée d'après une procédure à définir, basée sur le préjudice réel subi par l'entreprise compte tenu de bilans précis d'exploitation de la ligne.

.....

Cette indemnité devrait éventuellement être répartie entre la collectivité et l'ensemble des entreprises de transport bénéficiaires de l'opération.

Tout droit "définitif" non effectivement exercé (relations réduites ou fréquences réduites par rapport à l'inscription au plan initial) serait purement et simplement prescrit.

4.23 - Précarité des autorisations nouvelles.

Les nombreuses entreprises qui ont bénéficié d'autorisations accordées "à titre provisoire et sans préjuger les inscriptions au futur plan de transport" ne devraient, en aucun cas, voir ces autorisations transformées en droits définitifs, (même s'il s'agit d'entreprises disposant par ailleurs de droits définitifs; il serait précisé que l'autorisation accordée pourrait être retirée en cas de manquements graves de l'entreprise aux obligations qui sont la contre-partie de l'autorisation accordée ou en cas de modification dans les besoins à satisfaire, c'est-à-dire de modification du plan.

Cela entraîne que la durée des autorisations accordées soit limitée à la validité du plan, c'est-à-dire qu'elles soient reconsidérées à chaque révision de celui-ci.

La même règle s'imposerait, a fortiori, aux entreprises nouvelles auxquelles il apparaîtrait nécessaire de faire appel pour satisfaire aux besoins du plan.

On observera que les textes en vigueur ne donnent pas de support juridique à de telles autorisations provisoires (bien que l'Administration recoure depuis longtemps à cette formule que ses décisions récentes confirment) : elles sont donc ^{actuellement} contestables et il convient de les rendre régulières.

4.24 - Mesures de regroupement.

Les mesures proposées ci-dessus ne visent pas à soumettre l'existence des entreprises à un pouvoir discrétionnaire, mais, en premier lieu, à établir que les autorisations administratives ont pour objet d'assurer la satisfaction des usagers tout autant que de garantir raisonnablement les intérêts des exploitants.

Mais elles doivent être complétées par des mesures incitant ces derniers à rechercher, ensemble, des formules d'exploitation en commun voire de regroupement de leurs entreprises, pour assurer au mieux de leurs intérêts communs les services prévus (1).

Il faut obtenir qu'elles coopèrent pour aboutir à des formules d'exploitation plus rentables : actuellement trop de services sont en

.....

(1) On peut notamment penser soit à la constitution de groupements d'intérêts économiques dans le cadre de l'ordonnance du 23 septembre 1967, soit à de véritables fusions bénéficiant du régime fiscal favorable établi par l'ordonnance du 28 septembre 1967.

" coexistence " sur les mêmes relations et s'imposent parfois mutuellement des interdictions de trafic sur des sections communes.

Notamment, quand l'occasion se présente de déterminer la ou les entreprises qui recevront l'autorisation d'exploiter tel service nouveau, ou tel ensemble de services restructurés dans le plan, l'Administration doit obliger les candidats à s'entendre et à faire leur affaire entre eux de la répartition des charges d'exploitation, des recettes, voire de l'indemnisation à accorder à ceux qui renonceraient à participer à l'exploitation éventuelle.

L'indemnisation ne pourrait être mise à la charge de la collectivité que dans la mesure où elle ne serait pas supportable par les intéressés; il appartiendrait à ceux-ci de justifier cette nécessité par la production de bilans précis.

Dans le même ordre d'idées on devrait considérer que l'ensemble des autorisations accordées à une entreprise de transports routiers de voyageurs forme un tout et qu'en conséquence celle-ci ne peut pas aliéner tout ou partie de son fonds de commerce sans l'agrément des pouvoirs publics. Actuellement, lorsqu'une entreprise a le droit d'exploiter un service déterminé (partie de son activité totale) la cession de ce service entraîne automatiquement le transfert de l'autorisation au nouvel exploitant, sans qu'on se soucie de rechercher si le service cédé est viable ni si ce que le cédant conserve demeure viable également. On peut craindre d'ailleurs que ce soit le premier cas qui se rencontre le plus fréquemment, le cédant cherchant à se débarrasser des poids morts de son entreprise et conservant l'exploitation des éléments les meilleurs.

En particulier l'autorisation d'exploiter des services occasionnels devrait être liée, pour celles des entreprises exploitant par ailleurs des services réguliers, aux autorisations concernant ces services; cette liaison devrait être globale, c'est-à-dire s'appliquer à l'ensemble des services réguliers exploités par l'entreprise dans un secteur géographique ou économique.

4.25 - Le problème évoqué ici présente un aspect particulier en ce qui concerne les services réguliers dont l'organisation déroge aux règles générales du titre Ier du décret du 14 novembre 1949. Il s'agit de ceux qui sont réservés à certaines catégories d'usagers (dernier alinéa de l'art.4-2° du décret); d'ores et déjà bénéficient d'une telle réglementation spéciale les dessertes d'aérodromes et les transports d'écoliers.

En raison de la souplesse nécessaire à ces dessertes, il paraît difficile de les assujettir aux mêmes règles de planification que les services réguliers. Toutefois, nous avons insisté plus haut sur le fait que les contrats de transport d'écoliers, par exemple, devraient être accordés dans le cadre des préoccupations générales relatives au transport public. Dans cet esprit, nous pensons que l'interdiction de cessions séparées devrait s'étendre à l'exploitation de telles lignes.

4.3 - MESURES A PRENDRE PAR LA PROFESSION.

La Commission ne peut qu'encourager les mesures suivantes suggérées par l'organisation professionnelle et qui s'accommoderaient particu-

lièrement bien des mesures d'assouplissement de la coordination dont il vient d'être parlé.

4.31 - Conclusion d'accords entre les entreprises routières allant de simples accords d'exploitation au "remembrement amiable" en vue de redistribuer les différentes lignes d'une région (notamment suppression des doubles emplois).

4.32 - Actions de coopération en vue de la vente des billets, de l'uniformisation des tarifs permettant l'impression centralisée des cartes et des billets, de la validation de ces titres sur des entreprises différentes, des billets combinés, etc.

4.33 - Meilleure information du public afin de lui donner une plus ample connaissance des problèmes de transport routier de voyageurs (en particulier par la presse et la télévision) et des services que ce mode de transport peut lui rendre (notamment utilité incontestable d'un véritable CHAIX routier renseignant sur tous les services réguliers).

4.34 - Formation professionnelle plus poussée du personnel, notamment des chauffeurs dont le nombre et la qualification laissent souvent à désirer.

4.35 - Efforts en vue de rendre les services plus attrayants en améliorant le matériel et la qualité des services affectés au public.

4.36 - Etudes poussées, en liaison avec les services intéressés, de l'implantation des gares routières (en particulier nécessité de leur réserver des emplacements convenables et suffisants dans les plans d'urbanisme) et des arrêts (évitement à créer sur les routes à forte circulation, abris pour la protection des usagers contre les intempéries).

4.37 - Création d'un organisme central pour la mise en oeuvre de la publicité dans les cars.

4.4 - AIDE FINANCIERE DES POUVOIRS PUBLICS.

Nous avons déjà indiqué que la plupart des lignes ne sont pas déficitaires; d'autre part l'importance du déficit est très variable d'une ligne à l'autre. Des déficits faibles peuvent être compensés par bénéfices sur d'autres lignes, d'où l'intérêt signalé du regroupement d'exploitations et de l'opposition aux démembrements abusifs (1).

Les mesures présentées ci-dessus devraient permettre d'améliorer sensiblement la situation financière d'un grand nombre de réseaux. Si, après avoir épuisé radicalement tous ces moyens, il est prouvé que certaines exploitations restent déficitaires, il y aurait lieu d'examiner la situation de chaque ligne.

.....

(1) La considération d'un ensemble de lignes groupées en réseau peut permettre de limiter le montant d'une aide financière, pour l'un ou l'autre des motifs suivants :

- le prix de revient marginal de l'exploitation de la ligne défavorisée

.....

- les pouvoirs publics détermineraient les lignes déficitaires dont le maintien paraît indispensable étant admis qu'un déficit très lourd, indice de la faible utilité de la ligne doit normalement conduire à sa suppression.

- pour les lignes déficitaires à maintenir, des subventions ou des garanties de recettes pourraient être accordées. A cet effet, pourraient être reconstituées en les améliorant, les commissions des "lignes pauvres" citées à l'introduction, mais nous rappelons qu'elles ne pourraient faire oeuvre utile que si elles disposaient de bilans d'exploitation complets et sincères.

La Commission n'a pas cru devoir écarter systématiquement ce recours aux subventions mais tient à signaler que dans son esprit, cette mesure, d'une application souvent malaisée, doit rester exceptionnelle et ne pas inciter les exploitants à une politique de facilité. Ce n'est qu'en tout dernier lieu et presque en désespoir de cause, quand tous les autres moyens auront été insuffisants, que l'on peut y avoir recours.

L'aide financière de la collectivité à l'exploitation de certains services, dont il est reconnu que l'inscription au plan s'impose dans l'intérêt des usagers, donc de l'intérêt collectif, ne devrait être envisagée que lorsqu'il s'avère que toute autre solution est impossible, en particulier que tout regroupement ou exploitation en commun est irréalisable, du fait de la consistance même de bilans précis. S'agissant de besoins locaux, l'aide doit au premier chef être à la charge des collectivités locales (départements ou communes) qui devraient être les meilleurs juges de l'intérêt collectif et de la charge que la collectivité peut supporter au bénéfice de certains de ses membres. L'Etat ne devrait intervenir, le cas échéant, que par le biais d'une subvention globale au département, quand il apparaît que celui-ci se trouve confronté avec un certain nombre de problèmes de l'espèce; il aurait donc à justifier sa demande par un bilan d'ensemble des services déficitaires et la subvention de l'Etat serait proportionnelle à la charge globale que les collectivités locales s'imposent

.....

est abaissé du fait de son intégration à un réseau ; or, c'est à ce prix marginal qu'il convient de se référer pour étudier l'opportunité d'une subvention.

- il peut arriver que la ligne défavorisée soit déficitaire, même au coût marginal, sans que ce déficit donne lieu à subvention. Tel serait le cas, par exemple, si, en contre-partie de l'obligation d'exploiter cette ligne, l'exploitation d'une ligne nouvelle très rémunératrice avait été confiée à la même entreprise.

5 - CONCLUSIONS.

La Commission regrette de n'avoir pu procéder qu'à un examen trop sommaire et qualitatif de la situation des transports routiers de voyageurs, faute de renseignements statistiques suffisants.

Elle insiste pour que ces renseignements puissent être disponibles dans l'avenir, condition du succès des études qui s'avéreront certainement indispensables, tant sur le problème général que sur les cas particuliers.

Elle demande que soit rétablie la souplesse nécessaire à l'autorisation immédiate des hausses de tarifs justifiées et suggère également l'élévation du minimum de perception.

La Commission est favorable à un aménagement du régime des droits de timbre et en ce qui concerne la compensation des avantages sociaux elle a exposé spécialement les solutions de principe et les difficultés d'application.

Elle considère comme très opportune les mesures de concentration et d'organisation collectives relevant de la profession.

Il reste que la situation des réseaux de transports réguliers apparaît préoccupante; le remède vraiment efficace à moyen terme paraît résider dans une révision des plans de transport qui permettrait :

- de favoriser la formation de réseaux de lignes de transport utiles au public, attractives et d'exploitation équilibrée.
- de compenser l'inévitable disparition de certaines lignes pauvres par la création d'activités nouvelles pour les exploitants de lignes régulières.

La mise en oeuvre de ces remèdes rend nécessaire un important assouplissement des règles de la coordination des transports.

Exceptionnellement, certaines lignes déficitaires dont les pouvoirs publics considéreraient le maintien comme indispensable pourraient être subventionnées dans les conditions indiquées.

COMPOSITION DE LA COMMISSION (1)

- MM. COQUAND, Ingénieur Général des Ponts & Chaussées, Président de la 5^e Section du Conseil Général des Ponts & Chaussées, Président,
- DEBEUSSCHER, Administrateur Civil, représentant de M. le Directeur des Transports Terrestres,
- BUTEAU, Ingénieur Général des Ponts & Chaussées, Vice-Président du Conseil Supérieur des Transports,
- DUMINY, Ingénieur Général des Ponts & Chaussées, Chef du Service Régional de PICARDIE,
- SOUBEYRAND, Ingénieur Général des Ponts & Chaussées, Chef du Service Régional d'AUVERGNE,
- WENNAGEL, Ingénieur en Chef des Ponts & Chaussées, Directeur de l'Équipement de la Loire Atlantique (puis Secrétaire Général du Conseil Général des Ponts & Chaussées)
- JOUVENT, Ingénieur en Chef des Ponts & Chaussées, Directeur de l'Équipement du Jura,
- ROUSSEAU, Ingénieur en Chef des Ponts & Chaussées, Adjoint du Directeur Départemental de l'Équipement de la Marne
- BRANDEIS, Ingénieur en Chef des Ponts & Chaussées, Secrétaire de la 5^e Section du Conseil Général des Ponts & Chaussées.

(1) En outre plusieurs fonctionnaires de la Direction des Transports Terrestres ont assisté à diverses séances de travail de la Commission.

INCIDENCE DE LA T.V.A. SUR LES PRIX DES
TRANSPORTS ROUTIERS INTERURBAINS DE VOYAGEURS

La réforme des taxes sur le chiffre d'affaires mise en vigueur le 1er janvier 1968 en application de la loi du 6 janvier 1968 s'est traduite pour les transports routiers interurbains de voyageurs par le remplacement de la taxe sur les prestations de service perçue au taux de 8,5 % par la taxe sur la valeur ajoutée au taux de 13 %, sauf pour les messageries qui ont été taxées à 16,66 %.

Or la T.V.A. applicable au prix du transport et comprise par l'entreprise dans le prix des billets délivrés aux voyageurs n'est pas déductible par ceux-ci qui n'y sont pas assujettis et malgré les rémanences fiscales qui diminuent le prix de revient "hors T.V.A." de l'entreprise, la différence de taux entre la T.P.S. et la T.V.A. se traduit en définitive par une hausse du prix du transport que la situation souvent difficile des entreprises routières de voyageurs empêche de mettre à leur charge.

C'est pourquoi la prise en compte de l'incidence de la T.V.A. dans les tarifs de voyageurs a fait l'objet d'une circulaire du service des transports routiers autorisant les Préfets à accorder une hausse moyenne des tarifs de 2,5 % aux entreprises.

o

o

o

La fixation de ce pourcentage d'augmentation a été opérée par application du taux de 13 % de la T.V.A. aux recettes hors taxes, obtenues après déduction de l'ancienne T.P.S. et de la T.V.A. grevant les achats des entreprises.

a) L'incidence de la T.P.S. payée par les entreprises a pu être estimée en moyenne à 6,9 % du chiffre d'affaires et correspond au rapport entre le montant moyen des impôts indirects acquittés par les transporteurs et leur chiffre d'affaires total (sources : comptes des transports de la nation).

b) L'incidence de la T.V.A. grevant les achats des entreprises mais non déductibles puisque les entreprises de transports n'étaient pas assujetties à la T.V.A. en 1967, avait pu être évaluée de la manière suivante :

...

Postes du compte d'exploitation	% du chiffre d'affaires	Taux de la T.V.A. 1967	% de T.V.A. payée par rapport au chiffre d'affaires
Pneumatiques	2,9	20 %	0,58
Pièces détachées	4,6	20 %	0,92
Véhicules neufs	11	20 %	2,20
Investissements immobiliers	2	12 %	0,24
Total	20,5	...	3,94

L'introduction au 1er juillet 1968 du taux de T.V.A. à 16,66 % applicable à ces différents postes entraîne normalement une réduction correspondante de la part du chiffre d'affaires affecté à ces différents postes lorsqu'ils étaient antérieurement soumis au taux de 20 % et un accroissement de celle-ci lorsqu'ils étaient soumis au taux de 12 %.

Ceci ne présente cependant pas de difficultés majeures du point de vue du calcul, car les chiffres à obtenir pour mesurer l'incidence de la nouvelle T.V.A. sont les prix hors taxe au 31 décembre 1967 :

- pour les pneumatiques et les pièces détachées, pour lesquels la T.V.A. est intégralement déductible à partir du 1er janvier 1968, il suffit de prendre le prix hors taxe,

- pour les véhicules et les investissements immobiliers qui constituent des "immobilisations" au sens de la législation sur les taxes sur le chiffre d'affaires, des dispositions particulières ont été prévues et modifient pour ces postes les pourcentages de la T.V.A. effectivement déductible, pendant une période transitoire.

Le régime mis en place en matière "d'immobilisations" a eu en effet pour but d'instaurer progressivement ces déductions pour éviter les à-coups, notamment sur le marché de la construction automobile, en permettant aux assujettis à la T.V.A. de déduire 50 % de la T.V.A. ayant grevé leurs achats de biens constituant des immobilisations en 1967 et 1968, selon des modalités qui limitaient à 35 % le montant des déductions effectives pour chacune de ces deux années en 1968 et qui reportaient au 1er avril 1969 la déduction des 15 % restant (décrets du 1er février et du 30 août 1967).

...

Pour l'ensemble de la période transitoire, ce régime pouvait être résumé ainsi :

Décret du 1er février 1967	Déductions autorisées en		
	1968	1969	1970 (régime normal)
Biens acquis en 1967	35	15	---
1968	35	15	---
1969	--	100	---
1970	--	---	100
Total	70	130	100

Par décret du 22 février 1968 pris en vue de favoriser la relance de l'économie, la possibilité a été donnée aux entreprises d'accroître leurs déductions pour 1967 et 1968, selon les règles suivantes :

- soit maintien du régime applicable en 1967 (avec déduction des 15 % restants avant le 31 janvier 1969) et application d'un droit de déduction de 100 % (réparti en 70 % déductible en 1968 et 30 % en 1969) sur un certain nombre de biens constituant des immobilisations, et notamment sur les véhicules routiers,

- soit application d'un droit à déduction de 70 % de la T.V.A. ayant grevé toutes les immobilisations de 1967 et 1968.

En fait seul le premier régime indiqué intéresse les transporteurs routiers et c'est sur cette base que les calculs ont été faits.

Pour l'ensemble de la période transitoire ce régime peut se résumer ainsi :

.....

Biens acquis en	Décret du 22 février 1968 Déductions autorisées en		
	1968	1969	1970 (régime normal)
1967	50	---	---
1968	70	30	---
1969	--	100	---
1970	--	---	100
Total	120	130	100

compte tenu des observations suivantes :

- les immobilisations de 1967 déductibles en 1968 devant être régularisées au plus tard le 31 janvier 1969, il a paru souhaitable de faire figurer les 15 % déductibles à cette date dans les déductions autorisées en 1968.

- les déductions portant sur les immobilisations de 1968 sont réparties conformément aux dispositions réglementaires en 70 % déductibles en 1968 et 30 % en 1969.

- les déductions sont opérées sur le montant des taxes payées.

Le montant des déductions permettant d'obtenir le prix de transport "hors taxe" auquel s'applique le nouveau régime de la T.V.A. est donc le suivant :

- Taxe sur les prestations de service : (cas de l'entreprise ayant 90 % de son activité en transports voyageurs et 10 % en messageries)	6,9
- Biens ne constituant pas des immobilisations (pneumatiques et pièces détachées (cf tableau page 2))	1,5
	<hr style="width: 100px; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>
	8,4
- Biens constituant des immobilisations (véhicules plus investissements immobiliers)	
a) régime du décret du 1er février 1967	
1968 : (1,4 + 0,2) =	1,6
1969 : (2,5 + 0,3) =	2,8
1970 : (1,8 + 0,3) =	2,1

b) régime du décret du 22 février 1968

1968 :	(2,5 + 0,3) =	2,8
1969 :	(2,4 + 0,3) =	2,7
1970 :	(1,8 + 0,3) =	2,1

Soit un montant total de déductions atteignant, en % du chiffre d'affaires :

	1968	1969	1970
Régime du décret du 1er février 1967	10	11,2	10,5
Régime du décret du 22 février 1968	11,2	11,1	10,5

L'incidence de la réforme fiscale peut ainsi être estimée de la manière suivante pour les trois années 1968, 1969 et 1970 :

a) dans le régime du décret du 1er février 1967

	1968	1969	1970
Prix du transport "hors taxe"	90	88,8	89,5
Montant de la T.V.A.	13,95	13,75	13,85
Prix du transport T.V.A. comprise	103,95	102,55	103,35
Augmentation globale	3,95	2,55	3,35

b) dans le régime du décret du 22 février 1968

	1968	1969	1970
Prix du transport "hors taxe"	88,8	88,9	89,5
Montant de la T.V.A.	13,75	13,8	13,85
Prix du transport T.V.A. comprise	102,55	102,7	103,35
Augmentation globale	2,55	2,70	3,35

...

Il faut remarquer cependant que ces taux d'augmentation correspondent à l'activité d'une entreprise assurant simultanément des transports de voyageurs taxés au taux de 13 % et des messageries taxé au taux de 16,66 %.

Si l'on voulait calculer pour cette même entreprise le pourcentage d'augmentation du prix du transport correspondant au seul transport de voyageurs, il serait nécessaire de rapporter à 90 % du chiffre d'affaires le montant des taxes déductibles correspondantes, c'est-à-dire d'une part la T.P.S. au taux de 6,9 en raison de l'exonération fiscale des transports de messageries dans le régime antérieur au 1er janvier 1968 et d'autre part 90 % de la T.V.A. ayant grevé l'achat de différents biens, avant d'appliquer la T.V.A. de 13 % sur le chiffre d'affaires hors taxe ainsi révisé.

Calculé selon cette méthode, le montant total des déductions atteint :

	1968	1969	1970
Régime du décret du 1er février 1967	9,7	10,8	10,1
Régime du décret du 22 février 1968	10,8	10,7	10,1

Quant à l'incidence de la réforme fiscale, calculée sur une recette voyageurs taxes comprises de 90 au 31 décembre 1967 (recette totale taxes comprises de 100 diminuée de la recette messageries de 10) elle devient dans ce cas :

a) régime du décret du 1er février 1967

	1968	1969	1970
Prix du transport "hors taxe"	80,3	79,2	79,9
Montant de la T.V.A.	12	11,9	12
Prix du transport "T.V.A. comprise"	92,3	91,1	91,9
Pourcentage d'augmentation	2,6 %	1,2 %	2,1 %

...

b) régime du décret du 22 février 1968

	1968	1969	1970
Prix du transport "hors taxe"	79,2	79,3	79,9
Montant de la T.V.A.	11,9	11,9	12
Prix du transport T.V.A. comprise	91,1	91,2	91,9
Pourcentage d'augmentation	1,2 %	1,3 %	2,1 %

Il faut également noter que ces pourcentages d'augmentation seraient très sensiblement inférieurs si les calculs étaient effectués pour une entreprise assurant exclusivement des transports des voyageurs interurbains à l'intérieur de la France, sans avoir d'autres activités. Cela conduirait notamment à déduire du prix taxes comprises au 31 décembre 1967 la totalité de la T.P.S. et on pourrait obtenir les résultats suivants en ce qui concerne les pourcentages de hausse.

	1968	1969	1970
Régime du décret du 1er février 1967	1,7	0,3	1,2
Régime du décret du 22 février 1968	0,3	0,4	1,2

Il ne paraît cependant pas nécessaire de s'attarder à cette hypothèse qui représente un cas extrême.

En définitive et compte tenu que le régime fiscal applicable aux transporteurs routiers est désormais celui du 22 février 1968, l'incidence de la T.V.A. sur les transports de voyageurs par route peut être résumée de la manière suivante :

	1968	1969	1970
Ensemble des activités d'une entreprise	2,55	2,70	3,35
Transports de voyageurs seuls	1,2	1,3	2,1

Pour faire face à ces augmentations de prix du transport il a été accordé par la circulaire déjà citée du 21 décembre 1967, un relèvement de 2,5 % correspondant à l'incidence de la T.V.A. sur les tarifs des transports intérieurs de voyageurs.

...

Cumulée avec le relèvement du plafond du droit de timbre passé depuis le vote de la loi de finances pour 1968 de 2,5 F. à 5 F. qui n'est pas compris dans les calculs effectués ici, et dont l'incidence peut varier entre 0,5 et 1 %, l'autorisation de relever les tarifs en vigueur permet de couvrir les charges globales supplémentaires résultant de l'application de la T.V.A. pour l'une quelconque des trois premières années d'application.

Si l'on considère les seuls transports de voyageurs, en excluant les messageries, les mesures prises se révèlent très largement suffisantes pour éponger les charges supplémentaires résultant de la mise en vigueur de la T.V.A., ceci notamment depuis que les conditions de déduction sur les biens constituant des immobilisations ont été améliorées.

Il faut noter à cet égard le rôle considérable que jouent les messageries, autrefois exonérées de la T.P.S. et désormais assujettis à la T.V.A. au taux de 16,66 % dans la hausse intéressant l'ensemble des activités de l'entreprise.

Ces résultats devraient toutefois être légèrement modifiés si des hausses du prix des biens entrant dans ces calculs s'étaient produites en début d'année. Elles ne seraient cependant pas susceptibles de modifier très profondément les résultats intéressant les transports de voyageurs seuls, mais pourraient relever les chiffres intéressant l'ensemble des activités de transport d'une entreprise.