

Service des Affaires Économiques et Internationales

DOCUMENTATION

Réf. n°

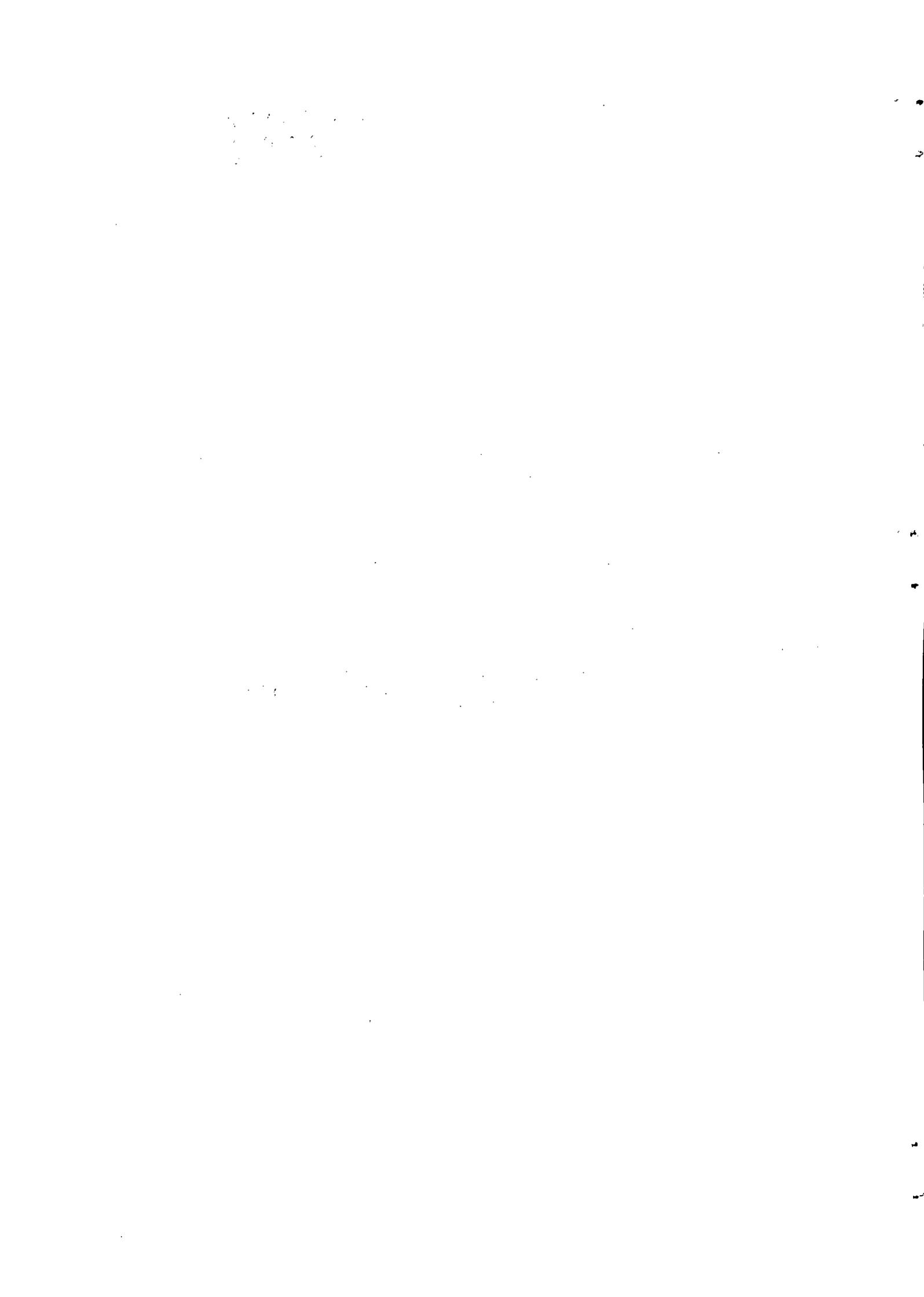
CDAT  
2672

MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE  
DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT  
ET DU TOURISME

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Service des Affaires Économiques et Internationales

# **CAS : TARIFICATION DE L'USAGE DES INFRASTRUCTURES**



PLAN DU DOSSIER

- Schéma sur la planification et la politique à court et moyen terme : le rôle de la tarification.
- Les objectifs envisageables de la tarification de l'usage des infrastructures dans le marché des transports.
- Différents systèmes envisagés jusqu'à présent
- Premier rapport de la Commission d'Etudes des coûts d'infrastructure : considérations générales et présentation du rapport.
- Conclusions générales ( du rapport de la Commission)
- Tableaux chiffrés et commentaires
- Observations : F.N.T.R.  
U.N.O.S.T.R.A.  
S.N.C.F.  
C.S.C.A.
- Vocabulaire économique lié à la tarification

PLANIFICATION ET POLITIQUE A COURT ET

moyen terme

PLEIN EMPLOI

- niveau
- structure  
(Politique des revenus)

- Régularisation de la conjoncture
- Dans l'espace :  
développement régional - Aménagement du territoire
  - 1 - Tarifs différentiels - 2 - Création d'infrastructures  
congestion avec ou sans affectation des  
zones géographiques taxes  
type de marchandises Créations  
développement touri- d'entreprise  
que d'emploi
- Enseignement et formation professionnelle

CROISSANCE

- des revenus par la tarification = transferts  
par des investissements = emploi
- P.N.B. par l'action de la tarification sur  
les entreprises (coûts)  
par création - amélioration des  
moyens de transport
- Productivité Progrès technique  
Productivité des créateurs d'infras-  
tructures - Centre de décision  
Productivité des utilisateurs d'  
infrastructures

EQUILIBRE INTERIEUR

- Contrôle inflation (prix - salaires)  
  - rôles de la tarification
    - . sur les prix
    - . sur le coût de la vie  
pour les usagers
- Politique monétaire  
et
- Politique du crédit
- Politique budgétaire  
(politique des revenus)

Place de la politique de financement  
par l'emprunt par rapport à la tari-  
fication et au financement budgétaire  
Affectation ou non affectation des taxes

ÉQUILIBRE EXTERIEUR

- Equilibre des balances -commerciale  
-des comptes etc...
- Stabilité des changes . Action des tarifs  
sur la compétitivité  
balance des transports

INTEGRATION ECONOMIQUE  
EUROPEENNE

Harmonisation des politiques des  
transports : tarification.

NOTA : Tous les termes soulignés en  
pointillés sont en rapport direct avec la  
tarification des infrastructures.

OBJECTIFS ENVISAGEABLES DE LA TARIFICATION DE L'USAGE  
DES INFRASTRUCTURES DANS LE MARCHE  
DES TRANSPORTS

---:---:---:---

Un des travaux du Groupe sera de définir les objectifs à la réalisation desquels la tarification de l'usage des infrastructures peut contribuer.

Dans la partie qui va suivre, il n'est pas question de fixer ni d'énumérer définitivement les objectifs mais de fournir une base de discussion à leur sujet.

Les objectifs possibles sont classés par pôles d'action ; toutefois, certains d'entre eux sont sans aucun doute conditionnés par d'autres buts plus généraux.

Il doit être également rappelé que la tarification n'est pas le seul moyen pour atteindre certains de ces objectifs. En particulier, on peut envisager des mesures de réglementation ou des mesures de type commercial (publicité pour un mode particulier de transport, organisation des services, contrôle des opérations...).

La question se pose donc, comparer l'importance des actions de tarification à celle de tous les autres moyens possibles.

Ce problème n'est pas envisagé dans la partie du rapport qui suit, mais il est nécessaire de signaler sa grande importance.

Les objectifs présentés sont aussi conditionnés par les problèmes d'information : information des usagers mais aussi information des parties en présence. En effet, au moment de la prise de mesures tarifaires (ou réglementaires) il importe que l'information soit disponible non seulement pour établir la tarification mais pour tenter d'en simuler les effets.

Un dernier point reste à préciser avant d'aborder la classification des objectifs. La tarification de l'usage des infrastructures ne coïncide pas avec la notion de recouvrement des coûts d'infrastructure. Certaines taxes ne sont pas actuellement des taxes d'infrastructures (taxes sur l'essence par exemple) mais on peut être amené à les considérer comme participant, dans une mesure à déterminer, à la couverture des coûts d'infrastructures et elles ont par ailleurs un certain effet sur le comportement des usagers.

Il ne faut donc pas négliger les contraintes et les nuances dont la mise au point d'un système tarifaire doit tenir compte. Toutefois cette difficulté ne doit pas stériliser la conception d'une "grille d'objectifs" possibles.

Un objectif a déjà été donné par la loi de 1949 ; c'est "la satisfaction maximale des usagers au moindre coût pour la collectivité".

Tous les autres objectifs devraient pouvoir être considérés comme des sous-objectifs de cette "contrainte" première. Par exemple, il est possible de prendre comme objectif la minimisation des pertes économiques par

distorsions par rapport au système de prix optimaux.

Trois niveaux sont dégagés pour la classification des objectifs. Le premier concerne l'influence de la tarification sur l'offre en infrastructures et sur la demande de transports. Le deuxième niveau traite des objectifs relatifs au gérant de l'infrastructure. Enfin, l'aspect "politique générale" est envisagé.

#### I - DES ACTIONS SECTORIELLES SUR L'OFFRE ET LA DEMANDE

Le problème est de savoir comment la tarification agit sur l'offre et la demande, pour ensuite dégager à ce niveau des objectifs possibles.

L'offre considérée est l'offre en infrastructures et en matériels de transport. La demande est la demande en transport : c'est une consommation ou un emploi de facteurs de production.

Il s'établit une situation d'équilibre (qui n'est pas forcément un optimum d'utilisation).

L'offre peut varier en fonction de deux facteurs principaux. Le premier est l'investissement, le second est la réglementation et son contrôle. La demande est conditionnée par la réglementation et par la politique commerciale au sens large que nous avons défini (prix du transport, confort, organisation).

Cette classification est une simplification, car il est reconnu que la qualité de la gestion qui relève de l'action commerciale, se retrouve au niveau de l'investissement, donc de l'offre et que ce même investissement peut servir une action commerciale (publicitaire entre autres) et influencer la demande.

Le but du schéma n'est pas d'analyser toutes les actions possibles mais de dégager les traits les plus marquants.

La situation d'offre et de demande donne un résultat d'exploitation. A partir de ce résultat et de son analyse, de nouvelles actions d'investissement, de contrôle et de gestion sont prises.

Ce schéma serait incomplet si le rôle du budget de l'Etat n'était pas signalé. La demande se mesure par les recettes, qui constitueront des éléments servant à l'établissement du budget. Ce budget peut être une des bases de prise de décision pour la fixation de la tarification.

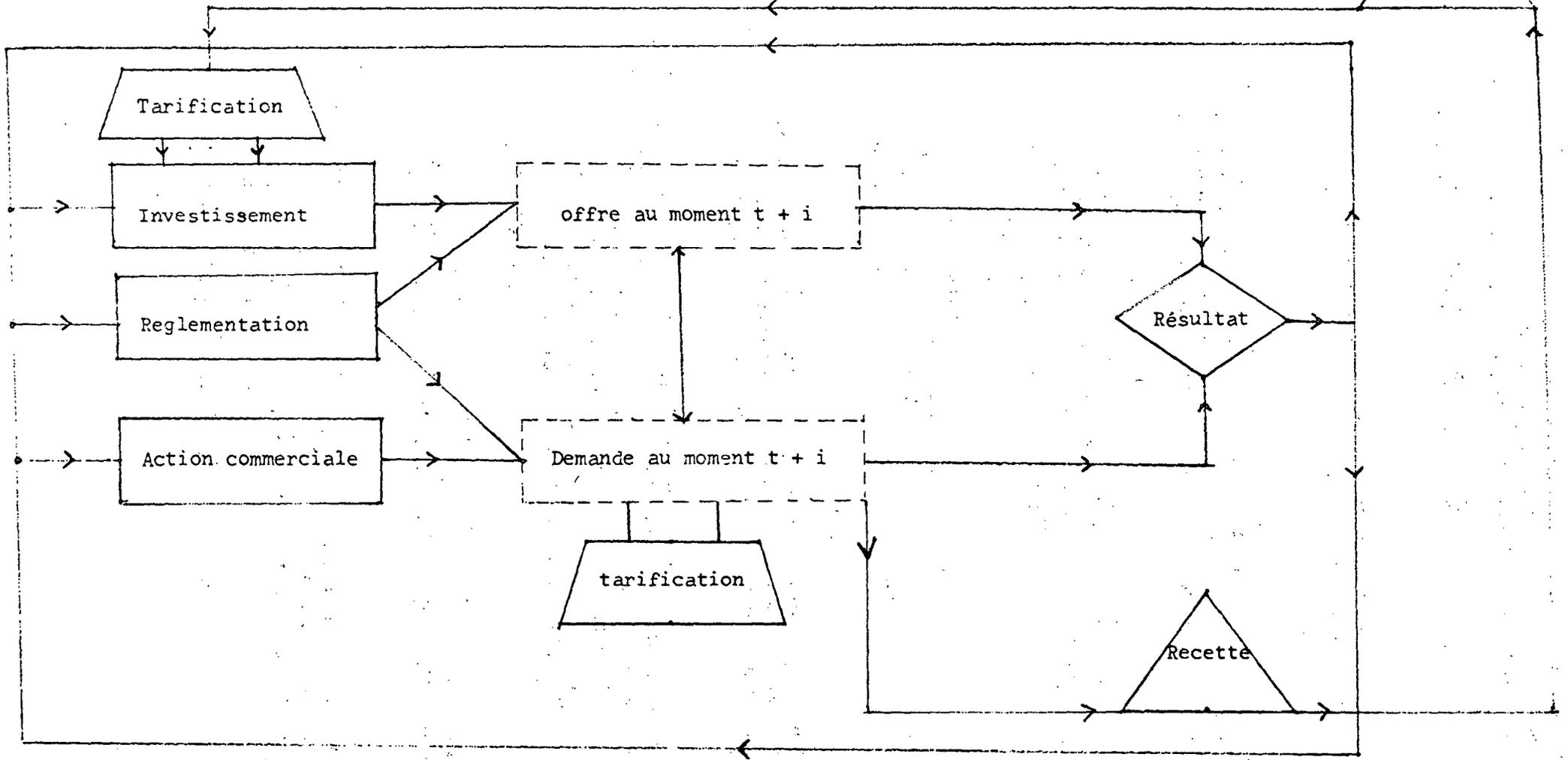
La tarification influence directement la demande de transport et conditionne l'investissement dont l'exécution dépendra des avantages

qu'elle procure à la demande actuelle ou potentielle ; elle agit donc sur l'offre.

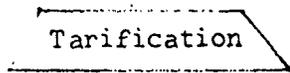
Deux types principaux d'objectifs peuvent alors être dégagés. Des objectifs au niveau de l'investissement, relatifs à l'offre, et des objectifs au niveau de la demande.

L'action de la tarification sur l'offre et de la demande

budget.



Légende :



Intervention de la tarification



Situation

action



analyse

A - UN FINANCEMENT CONTROLE DES INVESTISSEMENTS.

Il y a deux étapes principales dans les procédures d'investissements. La première consiste à recenser les choix intéressants, la seconde à évaluer la contrainte budgétaire. Ces deux étapes peuvent être menées simultanément, les deux actions devant déboucher sur un choix d'investissements sous contrainte budgétaire.

Le premier objectif de la tarification peut donc être de dégager des crédits d'investissement correspondant à tout ou partie de la dépense, le second étant d'orienter les investissements.

1) - Dégager les crédits

Le problème fondamental lorsque l'objectif est celui que nous venons d'énoncer est de savoir si l'on veut faire payer sur la base de l'usage réel d'infrastructures existantes ou sur celle du financement des infrastructures futures. Autrement dit, il faudra préciser si les crédits sont des crédits correspondants à un amortissement "réel" ou des crédits de financement d'un programme d'investissements.

Dégager les crédits, c'est donc en premier lieu déterminer le montant global nécessaire puis déterminer les prix différenciés par mode de façon à obtenir ce montant global ou du moins à s'en rapprocher le plus possible.

Mais moduler la tarification pour dégager plus ou moins de crédits, c'est choisir un mode de financement parmi d'autres (un des objectifs peut être de choisir une répartition entre le financement par impôts et le financement par taxes).

2) - Orienter le choix des investissements

Il est déjà possible de dire que, pour établir des tarifs, il est nécessaire de bien connaître les coûts. Cette connaissance des coûts aide à classer les investissements par ordre d'intérêt.

Mais la tarification peut aussi dégager plus de crédits dans un secteur des transports que dans un autre et en conséquence orienter la politique d'investissement, bien que les recettes financières ne soient qu'un des éléments du choix des investissements.

La tarification peut aussi agir sur la demande et on peut lui assigner comme objectif un certain type d'action sur cette demande.

B - UNE ORIENTATION DU CHOIX DES UTILISATEURS

Cet objectif est dépendant de l'orientation du choix des investissements et du choix du prix unitaire à faire payer. En effet, on peut concevoir une action permanente, à long et moyen terme par les investissements et une politique continue de prix, mais on peut aussi envisager une action temporaire ; en particulier pour l'urbain, par le biais de taxes de congestion et pour l'inter-urbain par des prix de vacances

(conséquence tarifaire d'une politique commerciale). Une des conséquences de cette orientation de la demande et des investissements est l'orientation des techniques, qui peut être un objectif en soi.

#### C - UNE ORIENTATION DU DEVELOPPEMENT DES TECHNIQUES

Une technique peut être favorisée par l'investissement (investissements d'innovation), au niveau de la structure et par des tarifs préférentiels au niveau de l'utilisation de cette structure.

### II - L'ORIENTATION DE GESTION DU GERANT DE L'INFRASTRUCTURE.

Les objectifs peuvent aussi se situer à un autre niveau. Il peut s'agir, en effet, d'avoir une influence au niveau de la gestion de l'infrastructure. La gestion de l'infrastructure, c'est d'une part la gestion des immobilisations (aspect bilan) et d'autre part la gestion de l'exploitation (compte d'exploitation générale). L'orientation de la gestion, qui peut être un objectif de la tarification, peut se situer à ces deux niveaux.

#### A - UNE MODIFICATION DE LA STRUCTURE DU BILAN.

Selon la tarification adoptée, on aura une certaine politique d'investissement et de financement de ces investissements (partie I des objectifs). Mais cette politique peut avoir des conséquences au niveau de la gestion des immobilisations (évaluation de valeur résiduelle, part de l'autofinancement et de l'endettement...)

#### B - UN CONTROLE DE L'EXPLOITATION

La tarification implique la connaissance des coûts et aussi des coûts des autres modes ; elle implique aussi un contrôle des charges et des produits.

Pour établir efficacement un système tarifaire orientant la gestion il faut, à plus ou moins long terme, mettre au point une comptabilité analytique d'exploitation. Selon le type de système envisagé, cette comptabilité sera globale, pour chaque type d'infrastructure à l'intérieur d'un même mode.

### III - DES OBJECTIFS DE POLITIQUE GENERALE

La tarification peut donc servir des objectifs de gestion, d'actions spécifiques sur l'offre et la demande, mais, on peut aussi situer ses objectifs à un niveau beaucoup plus général. Bien que les deux sous-catégories qui suivent aient des relations souvent étroites, elles sont

séparées au niveau de l'énoncé des objectifs.

#### A - POLITIQUE SPATIALE

En premier lieu, la tarification peut servir l'urbanisation. Cette partie mérite d'être développée, mais pour le moment, nous ne faisons que mettre en relief sa grande importance. Importance déjà perçue au niveau de l'objectif "orientation du choix des utilisateurs".

Plus généralement, un système tarifaire peut contribuer à servir une conception de l'aménagement du territoire, par des tarifs préférentiels (mesures d'intervention, mesures d'incitation au développement), par un contrôle des prix par région. La tarification est l'un des moyens qui permettent la mise en oeuvre des grandes options d'aménagement.

#### B - POLITIQUE ECONOMIQUE GENERALE

La tarification a déjà servi des objectifs de politique économique. Par exemple ; on peut citer la contribution à la politique nataliste des réductions pour famille nombreuse.

Plus généralement, la tarification permet des transferts : transferts de particuliers à particuliers, de régions à régions, de mode à mode et même parfois indirectement de particuliers à sociétés de transport par des mesures d'intervention.

Voilà donc un tableau des objectifs possibles d'une tarification... Il ne prétend pas être exhaustif mais il veut simplement constituer un point de départ à une discussion sur la valeur des objectifs. Dans le programme de travail, il est prévu un approfondissement de cet aspect tout à fait fondamental dans l'optique proposée.

# PREMIER RAPPORT DE LA COMMISSION D'ÉTUDE DES COÛTS D'INFRASTRUCTURE

## PREMIÈRE PARTIE

### CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES ET PRÉSENTATION DU RAPPORT

1.1. L'application de la loi du 6 janvier 1966, étendant au secteur des transports le système de la taxe à la valeur ajoutée, doit intervenir le 1<sup>er</sup> janvier 1968. Cette mesure doit, d'une part, s'accompagner de la suppression des taxes spécifiques sur les véhicules routiers destinés aux transports de marchandises et, d'autre part, entraîner des modifications dans les prix et les tarifs des transports publics.

1.2. Le système fiscal appliqué dans le secteur productif des transports routiers restera un système mixte puisqu'il subsistera, en sus de la T.V.A. qui répond aux critères d'une fiscalité indirecte neutre, une fiscalité spécifique qui ne portera plus que sur les carburants et, notamment, le gas-oil. La question se pose de savoir si le nouveau régime ainsi institué est compatible ou non avec les nécessités d'une bonne gestion économique du secteur des transports, et par suite, s'il appelle ou non des compléments.

1.3. L'objet du premier rapport que présente la Commission d'étude des coûts d'infrastructure est strictement limité aux conséquences de la nouvelle législation dans le domaine des transports routiers de marchandises.

1.4. Un des traits distinctifs du secteur des transports est que les actions de la collectivité et celles des entreprises s'y trouvent étroitement liées, mais de manière différente suivant qu'il s'agit des transports routiers et de navigation intérieure ou de transports ferroviaires. Dans les deux premiers domaines, la création et la gestion des infrastructures appartiennent à la collectivité mais l'exploitation des transports est faite par des entreprises. Dans le domaine ferroviaire, les deux activités sont assurées par une société nationale unique. Cette structure n'est pas particulière à notre pays et se retrouve notamment dans toutes les nations de la Communauté économique européenne. Le rôle qu'y joue la collectivité a conduit depuis longtemps les états intéressés à se préoccuper des règles nécessaires pour assurer une gestion du secteur des transports conforme à l'intérêt général et, dans son principe, la question n'est pas nouvelle. Mais l'existence du Marché commun lui apporte un regain d'actualité. Le Traité de Rome, en son titre IV, prévoit en effet la mise en place d'une politique commune des transports. Diverses décisions du Conseil ou accords intervenus entre les membres de la Communauté donnent déjà certaines orientations aux politiques nationales en la matière, dans le sens, conforme à l'esprit du Traité, de l'organisation d'une économie concurrentielle dans un marché en expansion.

1.5. L'une des questions les plus importantes est celle de l'orientation des décisions des transporteurs. Elle se pose dans un contexte général, à la fois concret et théorique, qu'on rappellera tout d'abord.

Le régime d'économie décentralisée, que postule le Traité de Rome et qui est le nôtre, implique, d'une part, l'existence d'un marché sur lequel les biens et les services s'échangent contre de la monnaie et, d'autre part, au niveau des entreprises, l'autonomie de gestion et la plénitude des responsabilités. Chaque producteur supporte, en règle générale, le poids de ses décisions, mesuré en monnaie par les prix en vigueur. L'intervention de l'État est limitée : soit dans le court terme à des actions conjoncturelles tendant à combattre des déséquilibres temporaires qui seraient de nature à compromettre la marche du système soit dans le moyen ou le long terme à des actions, le plus souvent globales, ayant pour objet de modifier l'équilibre vers lequel s'orienterait spontanément l'économie et de faire évoluer celle-ci vers une situation jugée préférable pour la collectivité. Ces actions sont conduites de façon à faire jouer au maximum les facultés d'initiative et la respon-

sabilité de tous les agents, dans le cadre de mécanismes automatiques d'ajustement et elles doivent être, autant que possibles, neutres à l'égard de ces mécanismes.

Dans le cadre ainsi décrit, seules subsistent — en l'absence d'interventions publiques — les entreprises qui peuvent couvrir leurs charges, c'est-à-dire pour lesquelles le coût moyen de production est inférieur au prix de vente. Cette condition absolue de survie est la condition « d'équilibre budgétaire ». Les entreprises qui ne la remplissent pas sont condamnées à disparaître.

1.6. L'analyse théorique classique montre qu'une condition, pour que soient réalisés en même temps l'équilibre du marché et un optimum économique souhaitable, est que chaque entrepreneur règle son activité de manière que le coût de la dernière unité produite — c'est-à-dire le « coût marginal » — soit égal au prix du marché. La notion de coût marginal, aussi bien d'ailleurs que celles de coût moyen ou de prix, ne concerne pas seulement les biens (livrables) à court terme, mais également les biens (livrables) à moyen ou à long terme, la généralisation se faisant grâce à l'introduction de dépenses, de coûts et de prix actualisés au moyen de coefficients tenant compte des dates de livraison envisagées. Ces coefficients, qui dépendent du taux d'actualisation retenu, jouent un rôle particulièrement important dans le domaine des transports en raison de la place qu'y tiennent les investissements à long et très long terme.

Si, pour une entreprise donnée, le coût marginal est égal ou supérieur au coût moyen, la condition définie ci-dessus réalise, en même temps que l'équilibre du marché, l'équilibre financier de l'entreprise intéressée. Et ce résultat peut être obtenu même si la production comporte des charges fixes, bien que le coût marginal, de par sa définition même, ne tienne pas compte de ces charges. Il est nécessaire pour cela qu'au delà d'un certain volume de production le coût moyen soit stationnaire ou croissant — c'est-à-dire que le rendement soit stationnaire ou décroissant — circonstance que la plupart des économistes considèrent comme universelle. L'équilibre de l'entreprise doit alors s'établir au delà de ce point, à un niveau de production suffisamment élevé eu égard aux dimensions de la firme, pour que le coût marginal atteigne ou dépasse le coût moyen. La nature de la condition de « survie » ou « d'équilibre budgétaire » se trouve donc précisée. Les conditions de vente au coût marginal, d'équilibre du marché et d'équilibre financier des entreprises, en même temps que la maximisation du bénéfice de ces dernières à prix constants, coïncident alors avec la réalisation d'un optimum économique. D'où l'adoption, comme point de départ de principe, pour l'étude d'une tarification efficiente, de la règle de « vente au coût marginal ».

Il est vrai que certains économistes attirent l'attention sur divers exemples importants d'entreprises à rendement croissant pour lesquelles le coût marginal est inférieur au coût moyen et dont l'équilibre budgétaire ne peut être assuré par la vente au coût marginal. Des solutions spécifiques doivent alors être envisagées.

En tout état de cause, les économies concrètes présentent toujours des caractères tels que le schéma qui vient d'être décrit ne peut être regardé que comme un modèle de référence, et non comme une représentation adéquate — et qui serait alors toujours décisive dans ses conséquences — des comportements réels. Ce schéma suppose notamment l'existence d'une concurrence active entre un nombre suffisant de producteurs, condition qui n'est pas vérifiée dans tous les secteurs.

1.7. Il n'est pas besoin d'attirer l'attention sur les difficultés que présente une transposition dans le domaine des transports des principes de l'économie d'entreprise qui viennent d'être sommairement rappelés. L'intervention de la collectivité et d'une société unique gestionnaire des transports ferroviaires crée évidemment des conditions particulières. Qui plus est, l'autonomie de gestion n'est même pas réalisée au niveau des entreprises indépendantes. Elles ne sont pas maîtresses en effet des décisions relatives à la création et à la gestion des infrastructures qu'elles emploient. La variété des services de transport et la nature complexe de certains d'entre eux, par exemple ceux rendus par l'infrastructure, l'impossibilité pratique de percevoir le prix du service rendu à l'occasion de chaque prestation, notamment sur les routes autres que les autoroutes de liaison, rendent difficiles l'imputation des charges d'exploitation aussi bien que des charges d'infrastructure, et par suite l'établissement des bases nécessaires à la création d'un marché sur lequel existerait un système unique de prix.

1.8. De même n'est pas immédiatement transposable la règle suivant laquelle aucune production ne devrait être entreprise ou maintenue si la recette déterminée par le coût marginal, égal au prix du marché, n'est pas au moins égal aux dépenses, c'est-à-dire si l'équilibre financier n'est pas assuré. Certains contestent d'abord que la condition de croissance du coût marginal avec la production soit vérifiée dans le secteur ferroviaire. Mais surtout l'interprétation de cette règle, au niveau des actions de la collectivité, mérite un examen approfondi. Est-elle compatible avec les nécessités de la politique globale? A quel niveau d'agrégation des comptes devrait-elle s'exercer : par itinéraire, par secteurs partiels définis par région ou par nature (collectivités ou groupements d'usagers), par secteur des transports, pour l'ensemble des transports? Comme il ne paraît guère possible d'envisager un équilibre qu'à un niveau d'agrégation assez élevé, quelle en serait la portée économique? Quelles en seraient les incidences sur les décisions de la collectivité, notamment en matière d'investissements?

1.9. Les difficultés du problème ont conduit jusqu'ici la plupart des États à pratiquer une politique plus ou moins interventionniste substituant au jeu normal du marché et des décisions d'entreprises, d'une part, une réglementation d'ordre tarifaire ou contingentaire et, d'autre part, des interventions budgétaires sous forme de la prise en charge totale ou partielle des dépenses d'infrastructure ou sous forme de subventions d'équilibre.

1.10. L'existence du Marché commun, qui impose la définition d'une politique commune des transports, a conduit à orienter les recherches économiques en la matière vers de nouvelles voies.

Il apparaît souhaitable en effet que cette politique commune s'harmonise avec les principes libéraux qui ont été adoptés dans la plupart des autres secteurs de l'économie et qui ont pour objet de substituer à des interventions étatiques, difficiles à accorder dans une Communauté, des mécanismes économiques, plus automatiques. A tout le moins si le jeu de l'économie libérale n'apparaît pas entièrement applicable — et c'est le cas par exemple du secteur agricole — il conviendrait de définir avec précision les règles auxquelles se soumettraient les parties contractantes pour assurer un fonctionnement harmonieux et équilibré de l'ensemble des économies nationales associées.

1.11. De ce point de vue le problème des coûts d'infrastructure est des plus importants. On doit constater en effet que les conditions d'une économie d'entreprise paraissent réalisables — au prix de diverses adaptations qui peuvent d'ailleurs être pénibles — dans l'exploitation des transports routiers et de navigation intérieure. Mais la formation des prix dans ces deux secteurs ne peut être complète que si le système d'imputation des coûts d'infrastructure est défini d'une manière claire, dans le cadre plus général de l'ensemble des transports. S'il était possible, parallèlement, de définir le système des coûts d'exploitation ferroviaire qui, joint au système général d'imputation des coûts d'infrastructure, puisse constituer un système de prix homogène avec celui des deux autres secteurs, les conditions d'établissement d'un véritable marché des transports se trouveraient bien près d'être réunies.

1.12. Telles sont les raisons générales pour lesquelles le ministre de l'Équipement a jugé nécessaire de faire poursuivre activement les études d'imputation des coûts d'infrastructure. Aux problèmes déjà esquissés et qui ont été volontairement limités — pour la simplicité de l'exposé — aux secteurs concurrentiels des transports de marchandises, s'en ajoutent d'autres, d'une nature connexe, mais présentant des caractères spécifiques et qui sont d'une grande importance. Le problème de la circulation des voyageurs, par fer, par route, par avion, est évidemment lié à tous les autres. Celui de l'infrastructure des transports urbains et de ses relations étroites avec l'urbanisation est fondamental pour l'avenir de notre pays. La commission compte ne pas les laisser dans l'ombre.

1.13. Elle mesure cependant la complexité de la tâche qui lui est dévolue et qui doit se développer parallèlement aux travaux entrepris par diverses instances tant nationales qu'internationales. L'étude de longue haleine engagée par le Service des Affaires économiques et internationales du ministère de l'Équipement, pour le compte de la Commission du Marché commun, et ayant pour objet de rechercher les effets des divers systèmes de tarification envisageables sur un axe important de transports comme celui de la vallée de la Seine, lui paraît, à cet égard, d'un haut intérêt. Il lui semble en effet que ces divers systèmes ne peuvent pas être jugés *a priori* d'après de purs critères théoriques ou rationnels et que leur mise à l'épreuve, par des enquêtes préalables dans le milieu économique réel, est indispensable.

\*  
\* \*

1.14. La Commission, placée devant le problème urgent des conséquences de l'application aux transports routiers de marchandises de la loi du 6 janvier 1966, ne pouvait attendre d'avoir exploré tout le champ des questions soulevées par l'imputation des charges d'infrastructure.

Elle a donc été amenée à adopter des principes d'étude qui soient compatibles avec des développements ultérieurs et dont on puisse être certain qu'ils constituent une étape nécessaire de la solution finale.

Il lui est apparu à cet égard que la nature du problème posé n'était pas inconciliable avec une telle approche. Il s'agit en effet de savoir si la seule taxe spécifique sur les carburants, qui subsistera après le 1<sup>er</sup> janvier 1968, est suffisante pour orienter de manière convenable les décisions des transporteurs dans le sens de l'intérêt général. La question est d'autant plus pressante que le développement des transports routiers lourds entraîne une dégradation rapide du réseau des routes nationales, départementales et locales. Des campagnes systématiques de mesure de déflexion des chaussées ont apporté une appréciation quantitative de cette dégradation et ont permis de mesurer l'effort financier considérable qui sera nécessaire d'ici 1985 pour y porter remède. Il importe donc, plus que jamais, que le montant des taxes supportées par chaque transporteur traduise, avec une suffisante exactitude, les différences de coûts qu'il impose à la collectivité suivant la nature des véhicules qu'il emploie et le kilométrage qu'il leur fait parcourir. Ceci veut dire que toute décision d'un

transporteur — qui peut être considérée comme marginale par rapport à l'ensemble du trafic routier — doit entraîner une variation de ses charges égale à la variation marginale correspondante des coûts de la collectivité.

1.15. Cette méthode d'étude comporte donc d'abord la détermination des coûts marginaux d'infrastructure pour les divers véhicules de transport et correspond, en quelque sorte, à ce qui doit être la première démarche de toute entreprise de production. Elle n'exclut pas, et la Commission tient à insister sur ce point, des aménagements ultérieurs de taxes, permettant de réaliser tel ou tel équilibre budgétaire global ou partiel, qu'il paraîtrait souhaitable d'instituer dans le cadre de l'examen plus général qui a été décrit précédemment.

1.16. Le chapitre II du présent rapport est consacré à la détermination des coûts marginaux. Certains d'entre eux sont des coûts marginaux à court terme portant sur les dépenses et le trafic d'une courte période (par exemple l'année). D'autres sont des coûts marginaux actualisés calculés suivant la généralisation qui a été indiquée en 1.6. Ils portent sur les dépenses actualisées d'un programme s'étendant de 1968 jusqu'à l'horizon 1985 et sur les seuls réseaux nationaux et départementaux qui sont les plus directement intéressés par le problème posé et qui sont, au surplus, ceux pour lesquels on dispose de renseignements statistiques et techniques suffisants. Les dépenses relatives aux autoroutes ont été exclues aussi bien pour le court terme que pour le long terme, en raison de l'existence du système spécial des péages qui leur est applicable. Les réseaux de voies communales et urbaines ont été éliminés de l'étude, non seulement par manque de données convenables, mais en raison aussi des caractères spécifiques de ces réseaux qui les rattachent probablement de manière plus étroite aux problèmes de l'urbanisation qu'à ceux des transports de marchandises. Il s'ensuit évidemment une certaine sous-évaluation des dépenses imputables au trafic routier de véhicules lourds.

Les dépenses peuvent être classées en quatre catégories :

- 1° Dépenses de gestion et d'entretien (police, entretien, exploitation).
- 2° Dépenses de circulation (consommation de carburants, usure et amortissement des véhicules, temps passé).
- 3° Dépenses de renforcement et de grosses réparations.
- 4° Dépenses d'investissements nets de capacité, ce terme englobant les investissements discontinus de productivité et de sécurité.

1.17. Le calcul correct des coûts marginaux suppose, en premier lieu, la réalisation d'optimums techniques, c'est-à-dire que les moyens auxquels il est envisagé de recourir doivent être les moins coûteux qui puissent être mis en œuvre pour satisfaire aux différentes éventualités envisagées. Il est nécessaire par ailleurs que soit bien connue et bien déterminée la relation existant entre les dépenses et les valeurs du trafic envisagées à chaque moment et qu'elle ne présente pas, pour ces valeurs, des singularités excluant la détermination d'un coût marginal.

1.18. Sur ce dernier point la Commission a estimé, qu'en l'état actuel de ses études, elle n'était pas en mesure de déterminer une relation satisfaisant aux conditions requises entre les investissements nets de capacité et le trafic aux divers instants d'une longue période. Elle se trouvait placée devant les théories divergentes émises à ce sujet. Certains économistes contestent en effet qu'il existe une liaison entre le trafic constaté pendant une année déterminée sur un itinéraire et les dépenses d'élargissement ou de doublement qui apparaîtront nécessaires plusieurs années et quelquefois plusieurs dizaines d'années plus tard. Ils font aussi remarquer que l'avantage collectif (taxes perçues éventuellement au profit de la collectivité et économies de transport des usagers) est maximum lorsqu'aucune redevance n'est perçue, de quelque nature qu'elle soit, ce qui revient à l'idée souvent exprimée qu'il convient de favoriser l'usage d'un investissement public pour en obtenir tout le profit qu'il peut procurer sans le limiter par une taxation. L'évasion de trafic d'une autoroute à péages vers des itinéraires de substitution sans péages est un exemple cité à l'appui de cette conception. La redevance devrait ainsi rester nulle jusqu'à ce que soit atteinte la saturation physique de la voie, moment où le trafic correspondrait au débit maximum possible.

A ce moment deux éventualités peuvent se présenter selon cette conception :

- ou bien les conditions de rentabilité marginale d'un nouvel investissement de capacité sont réunies et il convient d'adapter sans délai la voie aux besoins du trafic;
- ou bien ces conditions ne sont pas réunies et il y a lieu de percevoir alors le péage juste suffisant pour maintenir le trafic au niveau de saturation jusqu'à ce qu'un nouvel investissement soit rentable.

1.19. D'autres économistes pensent que les difficultés exposées ci-dessus résultent d'une application par trop fragmentaire des principes économiques. Selon eux, il conviendrait de raisonner sur des ensembles plus vastes, constitués par des parties importantes sinon par la totalité du réseau routier, et en introduisant au besoin entre les valeurs du trafic, à des instants différents, certaines liaisons intertemporelles. Une relation

significative pourrait alors être établie entre le trafic et les dépenses d'investissements. Le capital investi pourrait être rémunéré et un meilleur équilibre général pourrait être recherché par rapprochement du mode de gestion du secteur des transports et du reste de l'économie. Il ne serait plus nécessaire, dans tous les cas de couvrir le déficit des infrastructures par voie budgétaire. La fiscalité pourrait être allégée et les distorsions économiques, qu'elle est susceptible de provoquer, pourraient être réduites.

1.20. Les questions ainsi évoquées sont du même ordre que celles qui ont été signalées aux § 1.7 et 1.8 précédents. Elles se rattachent aux aspects généraux de la politique des transports et la Commission ne pouvait émettre un avis à leur sujet avant d'avoir pris position sur l'ensemble. C'est la raison pour laquelle elle a écarté les dépenses d'investissements nets de capacité ou de sécurité de la présente étude.

1.21. Pour les trois autres catégories de dépenses, la position est toute différente. Nul ne conteste qu'il existe à tout moment une étroite liaison entre ces dépenses et le trafic.

Les coûts marginaux de gestion et d'entretien et le coût marginal de circulation ou « coût social » résultant de la gêne causée par un véhicule aux autres usagers sont des coûts à court terme qui peuvent être calculés année par année.

Les renforcements sont périodiques et souvent séparés, sur un même itinéraire, par des intervalles de temps assez longs. Le coût marginal correspondant ne peut donc être qu'un coût marginal actualisé. Mais une dépendance stricte existe entre une variation de trafic se produisant à un instant quelconque et les variations de dépenses actualisées qu'elle entraîne. Il est en effet incontestable qu'une chaussée souple, comme celles qui constituent les réseaux de routes nationales ordinaires ou départementales, ne peut supporter, pendant sa « durée de vie », qu'un nombre limité de passages d'essieux lourds, avant de devenir inacceptable du point de vue de la viabilité ou même, si l'exploitation est poursuivie, avant de subir des dégâts irréremédiables exigeant une reconstitution complète. Tout passage d'essieu lourd, à quelque moment qu'il se produise, a pour effet de rapprocher la date à laquelle il sera nécessaire d'effectuer un renforcement; il augmente donc le montant actualisé des dépenses à effectuer sur la chaussée considérée. Aucune difficulté de principe, analogue à celle soulevée à ce sujet en 1.18. pour les investissements de capacité, ne se présente en l'occurrence.

1.22. Les calculs des coûts marginaux définis ci-dessus font apparaître la possibilité de percevoir trois redevances sur un véhicule empruntant une section de route donnée :

— une redevance « de gestion et d'entretien strict » qui est applicable au véhicule/kilomètre sans distinction entre les voitures de tourisme et les véhicules de transport;

— une redevance de « circulation », correspondant à la gêne causée par un véhicule de transport aux autres usagers, et qui est applicable au véhicule de transport/kilomètre, avec une modulation, suivant le type de camion, due à l'introduction dans le calcul des coefficients d'encombrement généralement admis sur le plan international;

— une redevance « de conservation », correspondant aux dépenses de grosses réparations et de renforcement, qui est applicable par « essieu équivalent/kilomètre ».

La notion « d'essieu équivalent » est bien connue depuis les essais effectués aux États-Unis sous le nom « d'A.A.S.H.O.-Tests ». Elle résulte de la constatation que, du point de vue de leur effet sur une chaussée, des essieux de poids différent peuvent être ramenés à un essieu témoin, de poids donné, par application d'un coefficient convenable. La Commission a examiné certaines divergences dans l'appréciation des coefficients d'équivalence. Après étude, elle n'a pas adopté les coefficients retenus par les ingénieurs français, pour le dimensionnement des chaussées neuves, qui résultent d'une interprétation des essais « A.A.S.H.O.-Tests » dans le sens de la sécurité technique et sont par suite relativement élevés. Leur application à la répartition des dépenses de grosses réparations et de renforcement aurait introduit des différences beaucoup plus fortes, suivant la charge des essieux, que les coefficients résultant des « A.A.S.H.O.-Tests ». Bien que ces derniers concernent surtout des essieux moins lourds que les essieux français et que leur emploi atténue probablement, de ce fait, les différences réelles, la Commission a décidé, par prudence, d'adopter des règles d'équivalence très voisines.

De la redevance par essieu équivalent/kilomètre, il est possible de déduire, pour chaque type de véhicule, le montant de la taxe kilométrique qu'il doit normalement acquitter en tenant compte de la répartition et du poids de ces essieux à pleine charge.

Toutes les redevances dues sur une section de route donnée peuvent ainsi être ramenées, pour chaque type de véhicule de transport, au kilomètre parcouru.

1.23. L'efficacité économique de la tarification serait optimale si les taxes pouvaient être localisées et si le principe de déperçuation des tarifs pouvait être appliqué, c'est-à-dire si chaque véhicule payait, sur chaque itinéraire, les charges correspondant à cet itinéraire. Mais sur le réseau des routes nationales et

départementales, la perception de telles taxes est impossible. Même si elle pouvait être envisagée, les frais qu'elle entraînerait, les pertes de temps et les contraintes qu'elle occasionnerait aux usagers, provoqueraient des pertes économiques beaucoup plus élevées que les avantages correspondants.

Il est donc inévitable de procéder à une péréquation géographique des taxes. Elle consiste à répartir sur le kilométrage total effectué, pendant une année, par les véhicules du type considéré, sur la totalité du réseau national et départemental, le montant des recettes que l'application de redevances localisées aurait procuré, pour les mêmes véhicules, pendant la même année. On obtient ainsi une taxe péréquée, par kilomètre parcouru par un véhicule de transport de type donné.

1.24. Arrivée à ce point de ces travaux, la Commission a constaté que les variations de taxe sur le gas-oil avec le tonnage et le type de véhicule s'écartent largement des variations des coûts imputables.

Il convient donc, dans l'esprit des considérations développées ci-dessus en 1.14., d'ajouter à cette taxe un terme qui rétablisse, entre véhicules, les différences nécessaires pour que les décisions des transporteurs soient orientées de manière satisfaisante.

La meilleure solution consisterait, à l'évidence, dans l'addition d'une taxe kilométrique par type de véhicule. Mais on ne peut pas trouver les moyens pratiques d'instituer et de percevoir une telle redevance. On ne peut pas envisager de moduler la taxe sur le gas-oil suivant le type de camion consommateur. On ne peut pas non plus percevoir un péage basé sur le kilométrage effectivement parcouru : une telle solution conduirait à des difficultés insurmontables de contrôle et de perception.

Dans ces conditions, la Commission propose l'établissement pour chaque type de véhicule de transport, d'une redevance annuelle égale à la différence, quand elle est positive, entre le produit de la redevance kilométrique souhaitable, calculée comme il a été indiqué antérieurement, pour un parcours sensiblement égal à la moyenne statistique des parcours des véhicules du type considéré et le produit de la taxe spécifique perçue sur la consommation du gas-oil pour le même parcours. Cette taxe spécifique est l'excédent de la taxe appliquée par rapport à celle qui résulterait de la fiscalité générale.

C'est ainsi que pourrait être réalisée entre véhicules de transport, sous une forme péréquée géographiquement et statistiquement, la différenciation de charges qu'il paraît convenable d'établir entre eux.

Les démarches successives ayant abouti à cette tarification traduisent bien les difficultés, déjà signalées en 1.7., qui résultent, dans le domaine routier, de l'impossibilité de percevoir le coût du service rendu à l'occasion de chaque prestation.

\*  
\*  
\*

1.25. Il n'a pas échappé à la Commission que la solution à laquelle elle aboutissait, si elle est valable « en moyenne », comportait des imperfections dont on a montré qu'elles étaient inévitables. Elle a procédé à un examen critique de la question et a recherché quels perfectionnements pourraient être apportés à la tarification pour éviter certaines conséquences manifestement dommageables pour l'économie générale. Cette partie de son étude fait l'objet du chapitre IV du présent rapport.

1.26. Le premier aménagement qui paraît s'imposer résulte de la « péréquation géographique » dont la nécessité a été signalée en 1.23. La tarification péréquée ne crée aucune incitation, pour les transporteurs routiers, à utiliser les itinéraires les plus solides pouvant supporter des essieux lourds, sans coût marginal important. Cette constatation est surtout valable pour les autoroutes dont le développement au cours des prochaines années devrait accroître le rôle dans le trafic routier de marchandises. Il serait d'autre part injuste et paradoxal qu'il ne soit pas tenu compte au transporteur utilisant les autoroutes, de l'économie qu'il procure ainsi à la collectivité, au moment même où serait établie une taxe ayant pour origine les dégradations des routes nationales et départementales. La Commission estime donc que la nouvelle redevance spécifique qu'elle propose devrait être réduite, pour un véhicule, en fonction des parcours qu'il effectue sur les autoroutes à péages. Il serait tenu compte de même manière, des parcours ferroviaires effectués par les véhicules utilisant les systèmes mixtes rail-route.

1.27. Le second aménagement est une conséquence de la « péréquation statistique » dont l'origine est indiquée en 1.24. Cette péréquation conduit à taxer chaque type de véhicule d'après le kilométrage moyen effectué, pendant une année, par les camions de même catégorie. Il ne peut évidemment pas être question de tenir compte, en général, des écarts individuels par rapport à ce kilométrage, mais il semblerait toutefois équitable de le faire, dans une certaine mesure, lorsque ces écarts correspondent à des conditions d'exploitation administrativement bien définies. Il est ainsi apparu à la Commission que les véhicules autorisés en zone de camionnage effectuent des parcours annuels nettement plus faibles que les autres. Un nuancement entre ces véhicules et ceux de zone courte et de zone longue doit être conseillé. Il en est de même des véhicules de transports pour compte propre dont le kilométrage moyen est inférieur à celui des véhicules de transports publics.

1.28. Enfin diverses modalités, qui relèvent plutôt de l'application pratique et qui peuvent s'inspirer des errements actuels en matière de perception des taxes spécifiques, peuvent être envisagées, taxes valables pour une période plus courte que l'année, taxes applicables aux véhicules étrangers pour un séjour en France, etc.

\*  
\*  
\*

1.29. La Commission a jugé indispensable de vérifier que la création de nouvelles taxes applicables aux transports routiers et s'ajoutant à celles qu'ils étaient en droit d'attendre, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1968, de l'application de la loi du 6 janvier 1966, ne risquait pas de fausser, d'une manière inéquitable, leur position concurrentielle vis-à-vis des transports ferroviaires.

Si l'on veut résumer la situation qui serait faite aux transports routiers lourds, après application des taxes proposées par la Commission, on peut dire qu'ils supporteraient, outre la totalité des charges d'exploitation qui leur sont propres, les coûts marginaux d'infrastructure, à l'exception des coûts relatifs aux investissements nets de capacité ou de sécurité.

Il était donc nécessaire de vérifier que dans le secteur ferroviaire concurrentiel — c'est-à-dire celui des transports par wagons complets — les charges correspondantes sont bien couvertes par les recettes.

La Commission a adjoint à son étude, dans le chapitre III du présent rapport, un compte économique comparatif du trafic des wagons complets établi d'après les données les plus récentes qui aient pu être mises à sa disposition, c'est-à-dire celles de l'exercice 1965. Ce compte reprend la totalité des dépenses normales de circulation, d'exploitation et, en outre, les dépenses d'infrastructures variables avec le trafic en cause. Les recettes sont légèrement inférieures aux dépenses (de 3 % environ) mais ce déficit n'est pas significatif. Il est très probable, en effet, que les dépenses variables avec le trafic figurant dans le compte sont supérieures aux coûts marginaux et que la condition d'équilibre du compte comparatif est bien réalisée.

Il importerait en tout état de cause, si les taxes nouvelles sont appliquées aux transports routiers, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1968, de vérifier qu'à cette date le même équilibre subsistera et sinon de provoquer les majorations de tarif nécessaires pour qu'il soit rétabli.

\*  
\*  
\*

1.30. Dans ses conclusions qui font l'objet du chapitre V, la Commission, sans déguiser les imperfections de la tarification proposée, qui lui paraissent tenir à la nature même des choses, n'en recommande pas moins son adoption.

Elle indique tout d'abord que, sous réserve des aménagements proposés, les inconvénients des péréquations géographiques et statistiques auxquelles elle a dû procéder, ne semblent pas devoir compromettre les effets d'orientation qu'on peut attendre des nouvelles taxes. Elle ne pense pas que le paiement d'un terme fixe annuel puisse conduire les propriétaires de véhicules lourds à augmenter le kilométrage parcouru par rapport au niveau actuellement atteint : c'est déjà en effet une politique constante et d'ailleurs souhaitable, des transporteurs routiers, que l'utiliser leurs véhicules gros-porteurs au maximum. Elle pense par contre que l'existence de ce terme fixe peut conduire à une évolution du parc vers l'emploi de véhicules moins agressifs, les véhicules à essieux les plus lourds étant réservés aux usages pour lesquels ils sont économiquement indispensables.

1.31. Elle formule ensuite, dans le détail, ses propositions tarifaires. Elle constate que ces propositions tendent à ne taxer qu'un nombre limité de véhicules lourds, pratiquement ceux dont le poids total en charge autorisé est supérieur à 16 tonnes. Elle propose d'établir une tarification d'orientation à moyen terme qui resterait fixe pendant les huit années 1968-1975. Cette tarification est calculée par pondération des taxes applicables pendant chacune des années de la période en cause. Elle pense que la tarification pourrait ensuite être fixée par période de cinq ans coïncidant avec la durée d'un plan de développement. Il semble en effet indispensable, pour que l'orientation soit efficace, que les tarifs restent invariables pendant une durée suffisamment longue pour que les transporteurs aussi bien que les constructeurs de véhicules disposent d'un délai de prévision suffisant, mais cependant limitée, pour rendre possibles des révisions périodiques tenant compte de l'évolution des conditions techniques et économiques. Pour ce qui est des mesures d'application, la Commission n'a pas cru devoir présenter des propositions précises. Il lui est apparu en effet que de telles propositions nécessitent une étude interministérielle tant en ce qui concerne leurs conséquences financières que leurs incidences sur l'activité de la construction automobile et qu'elle n'était pas à même de conduire cette étude.

1.32. Elle attire aussi l'attention de M. le ministre de l'Équipement sur la gravité des dommages que peut causer, à notre réseau routier, la pratique des surcharges qui n'est que trop fréquemment constatée.

Elle suggère que cette pratique soit proscrite avec la plus grande énergie et que les dispositions répressives actuelles soient, si besoin est, fortement aggravées.

1.33. Elle rappelle que ses propositions se rapportent au problème urgent de l'orientation correcte des décisions des transporteurs routiers en ce qui concerne le choix et l'exploitation d'un type de véhicule.

Elle a eu le souci, à cet égard, de ne proposer que des mesures indiscutables et strictement indispensables pour obtenir le résultat cherché. Elle a établi des coûts imputables qui, en l'absence d'une doctrine déjà établie en la matière, ne tiennent pas compte des charges fixes et des dépenses d'investissements de capacité. Elle a écarté les dépenses des voiries locales et urbaines qui lui semblent dans une large mesure, étrangères à la question posée. Elle a considéré que le montant de la surfiscalité sur le gas-oil pouvait être entièrement utilisé à la couverture des coûts et que les nouvelles redevances ne devaient couvrir, pour chaque véhicule, que l'excédent des charges qu'il doit supporter par rapport à la surtaxe fiscale qui lui est appliquée.

Elle observe que les propositions auxquelles elle aboutit, dans ces conditions, semblent cependant susceptibles d'atteindre leur but. Elle a constaté en effet que les nouvelles redevances resteraient dues, pour chaque véhicule, sur une plage de poids total en charge — donc de poids d'essieux — suffisamment large pour que leurs différences qui traduisent le caractère plus ou moins agressif pour la route du véhicule en cause, orientent bien les décisions des transporteurs. Elle a vérifié que l'effet de la tarification serait bien limité à cet objet et aurait peu d'influence sur la répartition des trafics entre la route et le rail.

1.34. Enfin, la Commission joint à son rapport diverses annexes justificatives : note de calculs économiques, note de calcul des coûts marginaux, note sur l'application de la T.V.A. aux transports, note sur le produit escompté de la redevance.

## CONCLUSIONS GÉNÉRALES

I. La mise à jour du premier rapport de la Commission d'études des coûts d'infrastructure a tenu compte :

a. De la nécessité d'harmoniser le système de taxes proposé avec les travaux récents de la Commission économique européenne. C'est ainsi qu'ont été modifiés les calculs du coût marginal de police et du coût marginal d'entretien qui sont, avec le coût marginal de renforcement, les éléments du coût d'usage. De plus, conformément aux recommandations de la C.E.E., il a été vérifié que le coût social constitué par le coût marginal de congestion et le coût marginal de sécurité est le même pour tous les véhicules taxables et qu'il peut, dans ces conditions, être ajouté au coût d'usage de telle manière que la différence des taxes totales applicables à deux véhicules soit la même que celle qui résulterait de l'application de taxes égales au seul coût d'usage.

b. Des modifications intervenues dans le domaine technique. Elles ont surtout porté sur deux points. En premier lieu les enquêtes plus approfondies faites sur l'état réel du réseau routier ont conduit à prévoir, pour les quinze prochaines années, un programme de renforcement nettement plus important que celui qui avait été pris en considération en 1967. En second lieu, l'introduction de nouvelles techniques comme celle des graves-laitiers, a conduit à certaines modifications des calculs.

c. Des progrès des études de circulation et de statistiques routières. Ces progrès ont conduit à mieux apprécier les pertes de temps occasionnées par les véhicules lourds qui sont à l'origine du coût social de congestion. Ils ont surtout permis de réviser avec beaucoup de soin le calcul statistique des parcours annuels moyens des diverses catégories de véhicules.

d. Des observations présentées par les représentants de la profession au cours de la table ronde qui s'est tenue les 4 et 5 septembre 1969.

Le présent rapport en a retenu notamment :

— la nécessité de considérer la T.V.A. incluse dans les taxes sur les carburants comme une taxe spécifique en raison de sa non déductibilité pour les usagers. Le montant de la redevance sur les carburants, à déduire des coûts marginaux collectifs pour fixer la taxe à l'essieu, s'en est trouvé augmenté. Il a été tenu compte également d'un accroissement de la consommation de carburant signalée par les professionnels et due à l'augmentation de la puissance moyenne par tonne roulante;

— la nécessité de calculer le montant des travaux de renforcement hors T.V.A. toujours en raison de la non déductibilité de cette taxe tant pour le maître d'ouvrage que pour l'utilisateur. L'évaluation des dépenses a été faite également en tenant compte des progrès de productivité de la technique routière;

— la révision des parcours moyens annuels des diverses catégories de véhicules. L'analyse approfondie de cette question, qui est décrite dans le présent rapport, a été conduite en collaboration avec la profession.

II. La concertation organisée à l'occasion de la révision entreprise a donc abouti à un certain nombre de mesures concrètes pour le calcul des taxes. D'autres propositions ont cependant été présentées par la profession.

Certaines se heurtent à des difficultés fondamentales et la Commission précise qu'il est impossible d'y satisfaire. La profession avait proposé par exemple que la perception de la taxe à l'essieu subisse une réfaction dans le cas où le programme de travaux prévus pour l'entretien et le renforcement des routes ne serait pas réalisé complètement. Cette demande, si elle est à l'origine d'une recommandation de la Commission que l'on trouvera ci-après, ne peut pas être appliquée littéralement. Du point de vue économique en effet, il est certain que, même si des raisons supérieures conduisent le Gouvernement à prescrire des restrictions budgétaires, la circulation des véhicules lourds n'en provoque pas moins une consommation du capital constitué par le réseau routier et que la dépense, si elle est différée, n'en est pas moins inéluctable à terme.

De même, la profession avait demandé que soit étudié, parallèlement au mode de taxation basé sur l'allocation optimale des ressources, un système fondé sur d'autres principes tels que celui de l'équilibre budgétaire de la route qui lui semblait plus favorable. On a exposé dans le corps du présent rapport les difficultés encore insurmontables que soulève cette proposition. On en retiendra surtout qu'un tel système nécessite, pour son application pratique, un grand nombre de conventions tant pour la définition même de l'équilibre budgétaire que pour la répartition des charges entre les usagers. De telles conventions ne peuvent être établies que sur le plan européen et il serait tout à fait prématuré, alors que la C.E.E. a retenu, pour les transports de marchandises, le principe de l'allocation optimale des ressources, d'établir une réglementation

nationale tout à fait différente. Quant à l'opinion de la profession suivant laquelle l'application de l'équilibre budgétaire lui serait plus favorable, elle n'est fondée que sur une étude pilote effectuée en 1968 sur l'axe Paris-Le Havre pour le compte de la C.E.E. Mais il s'agit là d'une étude régionale et limitée dans le temps dont les résultats ne sont pas extrapolables et qui comporte certaines règles d'application, obligatoirement arbitraires, qui peuvent être remises en question.

III. La Commission estime nécessaire d'ajouter au présent rapport certaines recommandations générales.

a. Les représentants de la Commission à la table ronde ont été frappés par l'insistance mise par les professionnels à obtenir une liaison entre la perception de la taxe à l'essieu et la réalisation effective des travaux d'entretien et de renforcement indispensables. Il est certain que les usagers veulent une relation étroite entre le service rendu et la redevance plus qu'ils ne s'élèvent contre le principe même de cette dernière.

Il apparaît bien indispensable, dans le cadre d'une concertation souhaitable, que les considérations économiques qui ont été exposées au § II précédent, n'entrent pas en conflit avec des réactions inspirées de la simple équité. La Commission recommande donc que, dans l'esprit des responsables gouvernementaux, l'instauration de la taxe à l'essieu constitue l'un des volets d'un quasi-contrat par lequel les collectivités, et surtout l'État, s'engagent à maintenir le réseau routier en bon état en contrepartie de la contribution des usagers.

b. La Commission avait recommandé dans son rapport d'avril 1967 que des abattements soient consentis aux véhicules lourds pour leurs trajets effectués sur des autoroutes. Cette suggestion a d'ailleurs été retenue par l'article 16 de la loi de finances pour 1968 mais elle n'a pu être rendue applicable en raison de difficultés de mise en œuvre.

La Commission maintient sa proposition. Sans entrer dans des détails qui ne sont pas de sa compétence, elle pense que les sociétés d'autoroutes pourraient instaurer un tarif réduit pour les véhicules qui présentent une vignette attestant qu'ils ont acquitté la redevance. Cet abattement pourrait, à titre expérimental, être voisin de 40 %. L'État rembourserait périodiquement aux sociétés d'autoroutes la différence entre la perte subie par elles du fait de la réduction, et l'augmentation de leurs recettes provoquée par l'accroissement de fréquentation des véhicules lourds par rapport à la situation actuelle. Une mise au point des justifications à fournir par les sociétés serait nécessaire.

c. Enfin, la Commission a constaté que les taux retenus par l'article 16 de la loi de finances pour 1968 étaient, pour certaines catégories de véhicules, notablement inférieurs à ceux qu'elle avait proposés. Elle pense que ces atténuations trouvaient leur origine dans les incertitudes statistiques qu'elle avait elle-même relevées en ce qui concerne notamment les parcours moyens des diverses catégories de véhicules.

Elles pense que la nouvelle étude constitue à cet égard un progrès certain et il lui apparaît, sous réserve que pendant la durée du VI<sup>e</sup> Plan les travaux indispensables au maintien du réseau routier soient effectués, qu'il est possible de rapprocher beaucoup plus les taux de redevances effectivement perçues de ceux qu'elle préconise elle-même.

#### IV - COMMENTAIRES DES TABLEAUX

Dans le tableau A nous avons relevé pour chaque mode de transport et par pays les dépenses d'infrastructures composées de :

- dépenses d'investissement
- dépenses courantes.

a) les dépenses d'investissement comprennent :

- . les dépenses pour les constructions nouvelles et les extensions
- . les dépenses pour les reconstructions et le renouvellement.

b) Les dépenses courantes se composent des :

- . dépenses d'entretien
- . dépenses de fonctionnement et de gestion.

Toutes les dépenses du tableau A sont évaluées en monnaies nationales 1966.

#### Tableau B

Recettes relevant des infrastructures routières :

Pour tous les pays, les taxes sur les carburants représentent un fort pourcentage, des recettes varient entre 83 et 56 % du chiffre total.

La raison est que leur perception est facile et d'un coût faible.

Par contre, les taxes sur les véhicules sont relativement moindres et varient entre 42 et 30 %.

Le Luxembourg et les Pays-Bas perçoivent des taxes de stationnement mais d'un milieu faible.

Les chiffres entre parenthèses sont en unités de compte : le dollar américain.

### Tableau C

Comparaison Recette-dépenses pour les routes.

Le but de ce tableau est de faire apparaître les taux de couverture des coûts d'infrastructures par les recettes : rapport : recettes sur dépenses.

On peut constater que pour les routes, la plupart des pays de la Communauté parviennent à couvrir les coûts, toutefois, pour le Luxembourg, les recettes ne couvrent que 47 % des coûts compte tenu des coûts pris en compte dans l'enquête.

L'Allemagne couvre ses coûts à concurrence de 85 %.

### Tableau D

Produit des taxes et péages pour l'ensemble des voies navigables (voies régularisées, canaux-écluses).

Le produit se compose des :

Taxes sur les carburants : (Belgique-Italie, Pays-Bas)

Taxes sur les bateaux (France, Italie)

Péages (tous les pays sauf les Pays-Bas)

### Tableau E

Comparaison recettes-dépenses (toutes voies réunies)

Il apparaît dans ce tableau que les taux sont faibles dans l'ensemble, ils sont de l'ordre de 10 % pour la Belgique, 10,8 % pour l'Allemagne, 7,2 % pour la France, 2,6 % pour les Pays-Bas.

TABLEAU A

## RELEVÉ DES DEPENSES - PAR PAYS - PAR MODES DE TRANSPORT

CHIFFRES DE 1966

DEPENSES PAYS	DEPENSES D'INVESTISSEMENT			DEPENSES COURANTES			DEPENSES TOTALES		
	C.F.	Par modes R.	V.N.	C.F.	Par modes R.	V.N.	C.F.	Par modes R.	V.N.
BELGIQUE	2 191 599	8 357 568	2 752 167	2 872 057	2 039 206	663 644	5 063 656	13 396 774	3 415 81
FRANCE	1 095 940	2 110 710	230 923	1 895 147	2 126 100	101 121	2 991 087	6 361 810	332 04
ALLEMAGNE	713 500	4 164 005	293 602	2 119 930	1 969 961	293 866	2 833 430	11 253 551	587 46
HOLLANDE	127 945	532 587	94 889	97 401	223 692	42 546	225 346	756 279	137 43
ITALIE	86 499 000	342 969 000	7 331 785	118 893 000	187 281 000	508 500	205 392 000	649 007 000	7 840 28
LUXEMBOURG	72 492	261 258	2 162	428 359	187 311	6 688	500 851	667 764	8 85

Source : C.E.E. Rapport . Sec. (69)  
2 169 final

Date : 16 juin 1969

## LEGENDE :

Unité : Milliers d'unités monétaires nationales

C.F. = chemin de fer

R = Route

V.N. = Voies navigables.

TABLEAU B

## CATEGORIES DE TAXES ROUTIERES : PRODUIT PAR PAYS

U.C. =Unité de compte en dollars

CHIFFRES DE 1966

TYPES DE TAXES PAYS	IMPOTS - TAXES SUR LES HUILES MINERALES % du total	TAXES SUR LES VEHICULES	PEAGES	TAXES DE STATION- NEMENT	TOTAL GENERAL
BELGIQUE	9 774 938 (70%)	4 192 499 (30%)			13 967 437 (299 349 U.C.)
ALLEMAGNE	6 694 000 (70,3%)	2 833 000 (29,7%)			9 527 000 ( 2 381 750 U.C.)
FRANCE	10 088 000 (88,4%)	1 229 400 (10,8%)	88 102 (0,8%)		11 405 502 ( 2 315 317 U.C.)
ITALIE	987 702 000 (83,1%)	139 700 000 (11,8%)	60 760 000 (5,14%)		1 188 162 000 (1 901 059 U)
LUXEMBOURG	177 928 (56,9%)	131 700 (42,1%)		3 350 (1%)	312 278 (6 260 U.C.)
PAYS-BAS	852 300 (68,5%)	390 000 (31,3%)		2 100 (0,2%)	1 244 400 (343 455 U.C.)

TABLEAU C

## COMPARAISON RECETTES-DEPENSES : en milliers d'unités monétaires nationales

Toutes routes réunies - chiffres de 1966

PAYS	RECETTES	DEPENSES	EXCES	INSUFFISANCE	RECETTES DEPENSES %	TAUX DE COUVERTURE
BELGIQUE	13 967 437	13 396 774	570 663		104,3%	1,04
ALLEMAGNE	9 527 000	11 253 551		1 726 551	84,7%	0,85
FRANCE	11 405 502	6 361 810	5 043 692		179,3%	1,79
ITALIE	1 188 162 000	649 007 000	539 155 000		183,1%	1,83
LUXEMBOURG	312 978	667 764		354 786	46,9%	0,47
PAYS-BAS	1 244 000	786 279	488 121		164,5	1,64

TABLEAU D

## PRODUIT DES TAXES ET PEAGES : ENSEMBLE DES VOIES NAVIGABLES - CHIFFRES DE 1966

PAYS	TAXES SUR LES CARBURANTS		TAXES SUR LES BATEAUX (T.b)		P E A G E S		RECETTES TOTALES
	Montants absolus	T.c recet.total..	Montants	T.b/Rect.Total.	Montants	Péages/rec.tot.	
BELGIQUE	85 469	40,9%	0		123 278	59,1%	206 747
ALLEMAGNE	0		0		63 509	100 %	63 509
FRANCE	0		7 000	29%	17 100	71 %	24 100
PAYS-BAS	3 700	100					3 700

TABLEAU E

## COMPARAISON RECETTES-DEPENSES - CHIFFRES DE 1966

	BELGIQUE	ALLEMAGNE	FRANCE	PAYS-BAS
Dépenses d'infrastructure	2 035 945	587 468, 2	332 350	137 435
Dépenses d'investissement	1 630 666	228 948, 2	230 923	73 989
Dépenses courantes	405 747	358 520, 4	101 427	63 446
Recettes	208 747	63 509	24 100	3 700
Recettes/dépenses courantes	51,5%	17,7%	23,7%	5,8%
Recettes/dépenses totales	10,2%	10,8%	7,2%	2,6% Taux de couvert

## OBSERVATIONS

### de la Fédération nationale des transports routiers

La F.N.T.R. se plaît à constater que certaines des observations qu'elle avait présentées après communication du Rapport initial et de sa première mise à jour, ont été prises en considération et apprécie l'objectivité de la Commission.

La F.N.T.R. enregistre également avec satisfaction que dans ses conclusions, la Commission a souligné à nouveau les obligations que la perception de la taxe à l'essieu entraînait pour l'État en matière d'entretien du réseau routier et proposé une solution concrète et immédiatement réalisable en ce qui concerne l'abattement dû aux véhicules utilisant les autoroutes à péage.

Après étude de la *Mise à jour* d'avril 1970, la F.N.T.R. estime cependant nécessaire de formuler les observations ci-après, qui porteront sur :

- 1° Le coût de police.
- 2° Le coût d'entretien.
- 3° Le coût de congestion.
- 4° Le coût de renforcement.
- 5° Le calcul des parcours moyens annuels.

Nous calculerons ensuite les taxes kilométriques et les redevances annuelles qui résultent de la prise en compte des observations énoncées ci-dessus.

Enfin, nous formulerons quelques suggestions tendant à introduire dans la liste des « silhouettes » certaines combinaisons de véhicules dès maintenant utilisées ou susceptibles de l'être prochainement par les transporteurs.

\* \* \*

#### 1. COÛT MARGINAL DE POLICE.

La F.N.T.R. constate avec regret que l'attitude de la Commission a été modifiée par rapport à celle retenue sur ce point dans le rapport initial et dans sa première mise à jour, puisqu'il est maintenant proposé de moduler le coût marginal de police en fonction de l'encombrement statique des véhicules alors que la Commission avait jusqu'à présent admis à ce sujet une identité de responsabilité entre tous les véhicules.

Cette modification, que la Commission justifie par un alignement sur la position prise par les experts de la C.E.E., n'a fait l'objet d'aucune discussion avec les milieux professionnels intéressés, ce qui ne paraît pas conforme à l'esprit de concertation qui avait inspiré les discussions de la « Table ronde » de septembre 1969.

De plus, il importe de souligner que les propositions des rédacteurs de l'*Étude-Pilote* n'ont pas encore été adoptées par le conseil de ministres de la C.E.E.

La F.N.T.R. pour sa part maintient son adhésion à l'interprétation initiale et justifie sa position par les deux arguments suivants :

- le coût de police est en fait influencé par « l'encombrement dynamique » des véhicules et non par leur « encombrement statique ». Il y a donc lieu de faire intervenir leur vitesse;
- le coût de police est très fortement influencé par les trafics de pointe dont les poids lourds sont exclus.

Dans l'impossibilité de pouvoir distinguer les coûts de police dus à ces trafics de pointe de ceux correspondant aux jours de semaine à circulation libre, la F.N.T.R. estime que le coût marginal de police doit être identique pour tous les véhicules.

De plus, la F.N.T.R. estime que l'abattement de 10 % qui a été effectué pour tenir compte de l'absence ou de l'exclusion des poids lourds de la circulation des jours de pointe n'est pas assez représentatif de la réalité.

Dans ces conditions, le coût de police devrait être calculé comme suit :

$$\text{Coût moyen par véhicule} : \frac{848\ 000\ 000}{156\ 000\ 000\ 000} = 0,54 \text{ c/km.}$$

$$\text{Coût marginal par véhicule} : 0,54 \times \frac{7}{10} = 0,37 \text{ c/km.}$$

## 2. COÛT MARGINAL D'ENTRETIEN.

La position de la F.N.T.R. sur ce point est la même que sur le problème du coût de police.

La Commission, en invoquant l'alignement sur l'attitude des experts de la C.E.E., a modifié sans discussion préalable sa méthode de calcul et a préjugé de la décision finale des institutions de la Communauté.

Le rapprochement avec le premier rapport est difficile puisque dans sa nouvelle méthode, la Commission a non seulement changé la clef de répartition des coûts mais aussi leur définition en y incluant les emplois partiels.

La F.N.T.R. propose de dissocier :

- l'entretien superficiel réparti au prorata des véhicules/km;
- les emplois partiels répartis au prorata des essieux-équivalents/km.

L'examen du Rapport montre que la proportion entre ces deux postes est de :

2/3 pour revêtements superficiels;

1/3 pour emplois partiels.

Dans ces conditions, le coût marginal d'entretien se décomposerait en :

- revêtements superficiels :

$$\frac{883,83}{156\ 000} - 0,15 \times \frac{883,83}{3 \times 156\ 000} = 0,53 \text{ c par véhicule/km}$$

- emplois partiels :

1,1 cm par essieu de 13 t/km

## 3. COÛT DE CONGESTION.

Sur ce point, la F.N.T.R. fait observer :

a. Que la « valeur de 1 heure » fixée à 12 F pourrait être acceptée si, en contrepartie, les investissements de capacité définis comme souhaitables en prenant en considération cette même valeur, étaient *effectivement* réalisés.

Cette perspective paraissant peu probable, il serait plus logique de prendre comme valeur de 1 heure celle correspondant au seuil de rentabilité moyen des investissements *effectifs*;

b. Que l'interdiction appliquée aux véhicules lourds de circuler de nombreux dimanches et jours fériés (ou même les veilles et lendemains de jours fériés) constitue déjà une « taxe », dont le montant devrait être apprécié et déduit de la redevance annuelle pour coût de congestion appliquée à ces véhicules;

c. Que le coût de congestion n'a pas été retenu par la proposition de directive de la C.E.E.

## 4. COÛT DE RENFORCEMENT.

Sur ce point, la F.N.T.R. ne peut s'associer à la conclusion de « consolation » qui est exprimée à la page 8 de la mise à jour, et que nous reproduisons ci-après :

« On pourrait certes arguer que dans ces conditions (si les dépenses de renforcement prévues ne sont pas exécutées), le coût marginal risque de tendre par ce mécanisme à augmenter, au fur et à mesure que les calculs seront refaits, pour peu que les rigueurs budgétaires empêchent de réaliser toutes les opérations souhaitables; *les résultats numériques de la deuxième partie montrent qu'il n'en est rien.* »

La F.N.T.R. estime que :

a. Les résultats numériques mentionnés ne mettent pas en évidence ce phénomène;

b. Cette conclusion est en contradiction avec la constatation faite à la page 7, qui admet qu'une part de l'augmentation des programmes souhaitables est due au retard enregistré dans l'exécution des renforcements prévus en 1968;

c. Cette conclusion est aussi en contradiction avec l'ensemble des faits exposés à la page 27 du premier rapport (édition complétée de janvier 1968), et, en particulier, celui-ci :

« Si ce renforcement n'est pas exécuté à temps, il en résulte à brève échéance une destruction totale de la chaussée qui doit être entièrement reconstruite à un coût considérablement plus élevé. »

d. La non-exécution des programmes souhaitables et prévus entraîne une augmentation importante du coût de réparation « emplois partiels », comme l'admet d'ailleurs le rapport.

En conséquence, la F.N.T.R. considère que l'instauration de la taxe à l'essieu entraîne *obligatoirement* l'engagement de la part de l'État de réaliser les programmes prévus, en d'autres termes, sous-entend une certaine affectation budgétaire des recettes provenant de la taxation, y compris bien entendu la surfiscalité sur les carburants.

De plus, la F.N.T.R. tient à souligner que puisqu'il est admis que les renforcements semi-rigides en grave laitier ont une durée de vie infinie, la modulation des coûts de renforcement en fonction de la puissance 4 du poids des essieux devient de moins en moins justifiée.

##### 5. PARCOURS ANNUELS MOYENS DES VÉHICULES.

La troisième partie de la mise à jour au 10 avril 1970 du premier rapport de la Commission d'étude des coûts d'infrastructure a pour objet le calcul des parcours annuels moyens effectués par des véhicules routiers.

Ce calcul est basé sur les deux postulats suivants :

a. Les kilométrages annuels totaux résultant de l'enquête par sondage de l'I.N.S.E.E. peuvent être retenus;

b. Les 3 tranches de distances (moins de 50 km, de 50 à 150 km et plus de 150 km) entre lesquelles sont ventilés ces kilométrages totaux correspondant aux 3 zones réglementaires du transport public.

A partir de ces postulats, il a été procédé à divers ajustements destinés à déterminer de façon aussi précise que possible le nombre de véhicules utilisés effectivement dans chacune des trois zones, en fonction des classes de licences et leurs parcours annuels moyens respectifs.

Le seul moyen de s'assurer que les différentes hypothèses retenues sont correctes et cohérentes est de vérifier que le produit des parcours moyens (mise à jour p. 25) par le nombre de véhicules utilisés (mise à jour p. 23) correspond sensiblement aux parcours totaux annuels de l'I.N.S.E.E. (mise à jour p. 19).

Or, si cette correspondance existe de façon approximative pour la zone courte et la zone de camionnage, il n'en est pas de même en ce qui concerne la zone longue pour laquelle ce produit dépasse de 32 % pour les licences A et de 25 % pour les licences B les parcours totaux donnés respectivement par l'I.N.S.E.E. pour ces deux classes de licences (parcours à plus de 150 km).

Le tableau suivant met en lumière cette différence :

Nombre de licences longues 1	Parcours moyen retenu 2	Produit 1 x 2 (10 <sup>6</sup> km) 3	Parcours totaux I.N.S.E.E. (10 <sup>6</sup> km) 4
A 14 300.....	80 000	1 144	866,9
B 17 600.....	79 000	1 000	
	70 000	1 232	979,7

Dans leur proposition en date du 10 novembre 1969, les organisations professionnelles avaient admis que le produit du parcours moyen par le nombre de licences dépasse d'environ 10 % les parcours totaux donnés par l'I.N.S.E.E., ce qui pénalisait déjà les véhicules de zone longue. Nous considérons qu'on ne saurait aller au-delà de ce pourcentage et qu'il y a lieu en conséquence de revenir pour la zone longue aux parcours moyens annuels proposés par les organisations professionnelles, soit :

- véhicules articulés : 70 000 km;
- camions : 65 000 km

*Calcul rectifié des redevances annuelles.*

La prise en compte des observations contenues dans la présente note aboutit aux nouveaux taux de redevances kilométriques et annuelles qui sont indiquées ci-après pour les P.T.C. maximaux des différentes silhouettes :

- silhouette 1 : 19 tonnes, 2 860 F;
- silhouette 2 : 26 tonnes, 0 F;
- silhouette 3 : 32 tonnes, 8 900 F.
- silhouette 4 { 35 tonnes, 0 F  
38 tonnes, 1 860 F
- silhouette 7 { 35 tonnes, 620 F  
38 tonnes, 3 200 F

On trouvera au tableau ci-joint le détail des calculs.

\*  
\*\*

*Remarques complémentaires concernant de nouvelles silhouettes.*

En raison des difficultés résultant du défaut d'harmonisation des limites de poids par essieu, certaines entreprises utilisent pour les transports qu'elles effectuent en direction de l'Allemagne et de l'Italie, des ensembles de véhicules pour lesquels la Commission d'étude des coûts d'infrastructure n'a pas jugé nécessaire jusqu'à présent de déterminer le montant de la redevance.

Il s'agit notamment des ensembles de 35 tonnes de P.T.R. composés :

- d'un tracteur à 2 essieux et d'une semi-remorque à 3 essieux;
- d'un camion 2 essieux et d'une remorque 3 essieux;
- d'un camion 3 essieux et d'une remorque 2 essieux.

Ces ensembles tendront certainement à se multiplier avec l'élévation du P.T.R. et il apparaît indispensable de calculer les taux qui devraient leur être appliqués pour les P.T.R. de 35 tonnes et de 38 tonnes.

*Calcul des redevances pour le transport public (zone longue)  
(Propositions de la F.N.T.R.)*

Silhouette	P.T.C.	Renforcement	Entretien	Police	Congestion	Total des coûts	Sur-fiscalité	Redevance	Parcours annuel	Redevance
								par km		annuelle
								cent.		F
1.....	19 T.	13,77	1,67	0,37	3,96	19,77	- 15,63	4,41	65 000	2 860
2.....	26 T.	11,65	1,50	0,37	3,96	17,48	- 18,98	0	65 000	-
3.....	32 T.	27,01	2,77	0,37	3,96	34,11	- 21,39	12,72	70 000	8 900
4.....	35 T.	13,37	1,64	0,37	3,96	19,34	- 21,95	0	70 000	-
	38 T.	19,20	2,12	0,37	3,96	25,65	- 23	2,65	70 000	1 860
7.....	35 T.	17,48	1,98	0,37	3,96	23,79	- 22,83	0,96	65 000	620
	38 T.	21,32	2,30	0,37	3,96	27,95	- 23	4,95	65 000	3 200

## OBSERVATIONS

### de l'Union nationale des organisations syndicales de transporteurs routiers automobiles (U.N.O.S.T.R.A.)

#### PRINCIPE DE LA TAXE D'USAGE DES INFRASTRUCTURES.

Un accord est donné sur le principe de la taxe d'usage des infrastructures routières à la condition expresse, formulée par l'U.N.O.S.T.R.A., que le Gouvernement français :

- renonce — la taxe à l'essieu couvrant toutes les charges d'infrastructures imputables aux poids lourds — à soumettre le transport routier à de nouvelles mesures fiscales, spécifiques ou de coordination;
- s'oppose à Bruxelles à la création de telles taxes.

#### DISTANCES ANNUELLES MOYENNES.

L'acceptation, à titre de compromis, des parcours annuels moyens proposés par la Commission dans les trois zones est assortie de deux conditions :

— que l'effort de modernisation des routes nationales (tel que le juge indispensable la Commission des transports du VI<sup>e</sup> Plan), pour porter la capacité du réseau au niveau, en constante augmentation, des besoins des usagers, soit réalisé à partir de l'année 1971. S'il ne l'était pas, le parcours annuel moyen des véhicules, en zone longue en particulier, irait rapidement en décroissant, faussant ainsi au détriment des transporteurs, les bases de calcul de la taxe à l'essieu. Ce phénomène est déjà perceptible — la Commission l'a noté — depuis 1967, année de référence, par suite de l'aggravation des seuils de gêne et d'encombrement, consécutive à l'accroissement du trafic et à la détérioration concomitante du réseau;

— que soient abrogées, dès les premières années du VI<sup>e</sup> Plan, les limitations et interdictions de circuler imposées actuellement aux véhicules utilitaires. Le maintien du *statu quo* et *a fortiori* l'aggravation de ces mesures rendraient inacceptables, notamment en zone longue, les kilométrages retenus par la Commission.

#### COÛT MARGINAL DE POLICE.

L'abattement de 10 % est manifestement très insuffisant. Il ne tient pas suffisamment compte des limitations et interdictions de circuler imposées aux poids lourds pendant les grands ruschs routiers, responsables des coûts de police exceptionnellement élevés.

#### LIAISON ENTRE LA PERCEPTION DE LA TAXE ET LA RÉALISATION DES TRAVAUX ROUTIERS.

##### L'U.N.O.S.T.R.A. :

— insiste pour obtenir une liaison étroite entre le montant global des taxes de tous ordres imposées aux usagers des infrastructures — et non pas seulement de la taxe à l'essieu qui n'en est qu'un élément — et la réalisation effective des travaux d'entretien et de renforcement indispensables pour retrouver en 1975 des conditions de circulation au moins égales à celles de 1965.

— fait observer que la taxe à l'essieu ne se justifie pas — à moins de la considérer comme une taxe fiscale ou de coordination, ce que nous excluons — lorsque le poids lourd utilise une autoroute de liaison soumise à péage. Dans ce cas, le péage se superpose à la taxe à l'essieu, fait double emploi et constitue un abus caractérisé. Abus en vigueur pourtant depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1968, malgré les dispositions de l'article 16 de la loi de finances pour 1968.

La légitimité de la réfaction des péages sur la taxe à l'essieu, préconisée par l'U.N.O.S.T.R.A. — *quel que soit le kilométrage effectué par un véhicule sur une autoroute à péage* — constitue incontestablement un droit. L'U.N.O.S.T.R.A. subordonne le maintien de la taxe à l'essieu, et à plus forte raison l'application des nouveaux taux, à la reconnaissance de ce droit.

#### PÉRIODE TRANSITOIRE.

L'U.N.O.S.T.R.A. rappelle qu'elle a demandé un abattement de 50 % pendant une période de cinq ans correspondant à l'amortissement fiscal et à la durée du VI<sup>e</sup> Plan, sur le taux de la taxe frappant les 19 tonnes de P.T.C.A. Elle a développé les arguments qui justifient cette mesure.

Elle n'a accepté, à titre transactionnel, le principe de la progressivité, qu'à la condition qu'elle soit étalée sur une période dont le terme serait le 31 décembre 1974; le taux proposé par la Commission n'entrant en application que le 1<sup>er</sup> janvier 1975.

## OBSERVATIONS

de la Société nationale des chemins de fer français

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Vous avez bien voulu me communiquer pour observations le rapport, établi à la date du 10 avril 1970, par la Commission d'étude des coûts d'infrastructure routière que vous présidez, en vue de mettre à jour les conclusions de ses précédents rapports déposés en avril 1967 et en juin 1969.

En vous remerciant bien sincèrement de cet envoi, je vous fais part des observations que me paraît appeler le nouveau rapport de la Commission.

En ce qui concerne les coûts de renforcement des infrastructures routières, les effets conjugués de l'augmentation importante des programmes à prévoir dans le proche avenir, de l'élévation du taux d'actualisation à retenir pour les dépenses de l'espèce et l'ajustement des incidences diverses de la T.V.A. conduisent, en définitive, à une baisse générale, en francs courants, des charges kilométriques à imputer aux véhicules de transport routiers, ainsi qu'en témoigne le tableau récapitulatif ci-après :

	Rapport 1967	Rapport 1970
Silhouette 1 (19 tonnes) .....	14,5	13,77
2 (26 tonnes) .....	12,1	11,65
3 (32 tonnes) .....	28,2	27,01
4 (35 tonnes) .....	14	13,37

Les calculs qui ont permis d'aboutir à ces résultats sont fort complexes tant sur le plan théorique que sur celui des paramètres chiffrés qui y interviennent. Sans mettre en doute, de quelque manière que ce soit, leur exactitude, je dois dire que leurs résultats nous surprennent quelque peu et compte tenu de leur importance sur le résultat final vous comprendrez sans doute que nous souhaitions être plus complètement éclairés sur leur mécanisme.

En ce qui concerne le calcul du coût d'insécurité je vous ferai part de deux observations relatives d'une part à l'équivalence adoptée entre les différentes catégories de véhicules, d'autre part au montant total des charges prises en compte.

Entre la mise à jour de mai 1969 et la nouvelle présentation du rapport de la Commission, le taux d'équivalence entre les poids lourds et les voitures de tourisme, dans la responsabilité des accidents, se trouve ramené de 2,4 à 1,2. Cette réduction ne paraît-elle pas aller à l'encontre des constatations les plus immédiates?

En ce qui concerne l'évaluation globale du coût des accidents le second texte ne prend plus en compte que les dommages corporels indemnisés par les compagnies d'assurances et non l'ensemble des dommages subis par la collectivité. Cette exclusion des dommages non indemnisés me paraît difficilement justifiable, du point de vue économique, dans un calcul destiné à évaluer un coût marginal social : le coût de congestion dont nul ne conteste qu'il entre dans le coût social ne donne lieu, non plus, à aucune indemnisation au profit des individus qui en supportent les conséquences.

De même et sans discuter l'analyse statistique qui conduit la Commission à ce résultat, je ne saurais en toute bonne foi m'avouer convaincu que la réduction de plus de 10 % qu'elle opère, par rapport à la mise à jour précédente, sur les parcours moyens annuels des véhicules routiers directement concurrents du transport ferroviaire corresponde à une meilleure approche de la réalité.

Je crois, en effet, très sincèrement, que le parcours moyen annuel ainsi retenu se trouve faussé, du fait de l'existence dans les parcs des transporteurs de véhicules anciens pratiquement retirés du service et utilisés seulement pour les dépannages ou les pointes de trafic, sous le couvert de dispositions fiscales qui permettent de proportionner le poids de l'impôt au temps réel d'utilisation. Le fait de tenir compte de ces

véhicules dans la détermination des parcours moyens annuels en fonction desquels sont calculées les taxes kilométriques a ainsi pour effet de les « débiliter » d'une charge fiscale qu'ils n'acquittent pas et dont les autres véhicules circulant effectivement sont allégés.

Il est, d'autre part, bien établi que le plein emploi des véhicules gros porteurs implique des parcours annuels d'au moins 100 000 km, notablement supérieurs à ceux retenus par la Commission.

Pour obtenir le montant de la taxe à acquitter par les camions gros porteurs pour couvrir le coût marginal social, votre commission a, par ailleurs, considéré la T.V.A. sur les carburants comme une fiscalité spécifique. Je crois devoir attirer votre attention sur le fait que cette assimilation revient, en définitive, à déduire cette T.V.A. lorsqu'il s'agit d'établir les prix de revient hors taxe des transporteurs.

Il m'apparaît, sur le plan des principes, que c'est aller à l'encontre de l'esprit du législateur. S'il a toutefois paru possible à la Commission d'interpréter les motifs qui ont guidé ce dernier lorsqu'il a fixé le caractère non déductible de la T.V.A. sur les carburants, cette interprétation me semble avoir été quelque peu extensive. On se souvient en effet que le prix du carburant servant d'assiette à la T.V.A. comprend d'une part le prix de revient du produit lui-même et d'autre part la taxe intérieure; si on peut admettre que la T.V.A. frappant la taxe intérieure constitue une majoration de celle-ci destinée à accroître la participation des usagers aux charges d'infrastructure routière, il ne peut en être exactement de même pour la part de T.V.A. appliquée au prix de revient du produit : la S.N.C.F. est, en effet soumise, pour son carburant (diesel exonéré de taxe intérieure) à la même loi de non déductibilité de la T.V.A. qui frappe celui-ci et ce fait me conduit à penser que la T.V.A. ainsi perçue constitue une sorte de droit d'accise dont le produit est destiné à tenir compte des charges particulières qu'entraîne pour l'État la mise à disposition des produits pétroliers.

Enfin, je m'excuse de devoir renouveler une observation déjà formulée en 1967 à propos du rapport initial de votre Commission : elle concerne le caractère non révisable des taxes à l'essieu fixées pour une période quinquennale. La commission reconnaît elle-même que le fait de fixer ces taxes à un taux invariable pendant toute la durée de cette période, nonobstant l'évolution concomitante des conditions économiques générales, aboutit très certainement à les minorer. Elle passe outre, cependant, à cette considération.

Force m'est donc de rappeler que la S.N.C.F. en ce qui la concerne, doit supporter intégralement l'incidence de l'évolution de ces conditions économiques générales sur le montant de ses coûts marginaux d'infrastructure.

Cela étant, si les taxes à l'essieu supportées par les transporteurs routiers ne devaient pas être ajustées de telle manière qu'elles reflètent aussi fidèlement que possible la différence entre le coût marginal social de leurs infrastructures réévalué aux conditions économiques du moment et la fiscalité spécifique en vigueur, le principe de la taxation homogène des infrastructures ne serait pas respecté. Or ce principe est à la base du programme d'action que M. le ministre des Transports a défini dans sa lettre à la S.N.C.F. du 16 juillet 1969 comme étant celui que le Gouvernement entend suivre désormais. Pour y revenir il conviendrait de réviser la contribution forfaitaire compensatrice que l'État a prévu d'allouer au chemin de fer à ce titre. Encore faudrait-il, pour le faire, que la mesure, dont la charge fiscale totale supportée par la route s'écarte du coût marginal social, fût évaluée aussi exactement que possible.

Telles sont, Monsieur le Président, pour l'essentiel, les réflexions que me paraît susciter l'examen du rapport que vous avez bien voulu me transmettre. Elles montrent, me semble-t-il, que, si des incertitudes subsistent dans la définition du coût marginal social des infrastructures, au niveau des méthodes comme à celui des informations et si la commission en a fait, avec compétence et loyauté, l'inventaire, il convient de prendre garde que les approximations qui en résultent ne soient pas toutes par défaut; sans quoi on peut être assuré que ces erreurs s'ajoutent au lieu de se compenser, au moins partiellement.

Quant à la question de savoir si l'approche de la vérité économique en un domaine qui en était demeuré jusqu'ici fort éloigné doit ou non tenir compte de certains intérêts professionnels légitimes et du souci de ménager des situations acquises, il appartient aux seuls pouvoirs publics d'en juger. Les dispositions du projet d'avenant à la Convention du 31 août 1937 sur le point d'intervenir réservent d'ailleurs l'hypothèse où les usagers ne couvriraient qu'une partie des charges d'infrastructure. Il est seulement prévu que la S.N.C.F. bénéficiera, en tout état de cause, d'un traitement égal à celui de ses concurrents en la matière.

Mais, pour que cette égalité de traitement soit réelle, encore faut-il que les éléments de base qui permettront de l'obtenir — et les études de la commission sont, à cet égard, de la plus haute importance étant donné l'autorité qui s'attache légitimement à ses travaux — soient dégagés et évalués à partir de tous les facteurs à prendre en considération quelle qu'en puisse être l'incidence.

Je vous prie donc de ne vouloir bien trouver dans les réserves qu'appelle de notre part le rapport de votre Commission que le témoignage du très grand prix que nous y attachons.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

*Le président du Conseil d'administration,*

## OBSERVATIONS

### de la Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Vous avez bien voulu me transmettre, par lettre du 14 mai 1970, le nouveau rapport de la Commission d'étude des coûts d'infrastructure. Vous m'avez demandé de vous faire parvenir les remarques ou observations que pourraient présenter les constructeurs d'automobiles. J'ai cru comprendre, par votre lettre précitée, que vous les présenteriez à M. le ministre des Transports sans nécessairement convoquer une nouvelle réunion, comme vous l'aviez laissé envisager à l'issue de la séance que vous avez présidée le 5 septembre dernier.

#### REMARQUES PRÉLIMINAIRES.

Le présent avis est strictement relatif au rapport de la Commission d'étude et aux propositions auxquelles elle aboutit.

Il ne traite pas de l'application qui pourra en être faite. Nous pensons, à cet égard, que, comme il l'a fait pour d'autres modes de transports, M. le ministre des Transports voudra bien convoquer une table ronde traitant de l'ensemble des problèmes routiers.

Les conditions d'application progressive d'une telle taxe nous paraissent en effet devoir tenir compte d'un certain nombre d'éléments, parmi lesquels notamment :

— la mise en œuvre d'un plan global concernant au moins le transport routier de marchandises à grande distance ainsi que l'effet du blocage des contingents en transport public zone longue qui accompagne la réforme en cours de la S.N.C.F. Il est en effet à craindre qu'une augmentation trop forte de certains des taux de la taxe à l'essieu, venant s'ajouter à ce blocage, ne déclenche un processus cumulatif des plus dommageable au marché des véhicules;

— le bouleversement que ne manquerait pas d'apporter un tel processus à la position des constructeurs français sur le marché des véhicules considérés. Pour le camion de 19 tonnes, qui est le plus touché par les nouvelles propositions, la pénétration étrangère sur le marché n'est en effet en 1969 que de 18,3 % alors qu'elle a atteint 29,9 % pour l'ensemble des véhicules de plus de 15 tonnes de poids total;

— le parallélisme qu'il paraît nécessaire de respecter entre, d'une part, le montant des redevances acquittées au titre de l'usage des infrastructures routières et, d'autre part, l'évolution du solde du compte normalisé d'exploitation effectif de la S.N.C.F. imputable au trafic marchandises.

\*  
\*  
\*

1. Les constructeurs d'automobiles apprécient que la Commission d'étude ait adopté certaines des propositions qu'ils avaient développées au cours de la table ronde des 4 et 5 septembre 1969.

De nombreux points controversés s'en trouvent d'autant clarifiés et le nouveau rapport de la commission constitue un progrès indiscutable vers une meilleure connaissance des coûts d'usage des infrastructures routières pour les véhicules lourds.

2. Les constructeurs d'automobiles étaient en droit de s'attendre que le nouveau rapport soit la synthèse du précédent et de celles de leurs remarques dont la Commission d'études avait reconnu le bien-fondé.

Ils ne peuvent donc manquer d'éprouver et manifester un vif étonnement en constatant que les réductions, reconnues justifiées et apportées au montant de la taxe par rapport à la précédente étude, aient été largement compensées par le recours systématiques à de nouvelles méthodes de calcul, notamment pour les coûts de police et d'entretien strict des chaussées.

Ils s'en étonnent d'autant plus que ces méthodes, quoique largement connues lors de la diffusion du précédent rapport, n'avaient pas été prises en considération par la commission lors de la rédaction de celui-ci et n'ont pas même été évoquées au cours de la table ronde.

3. La Commission a repris ici pour l'essentiel les conclusions des travaux de la Commission des communautés européennes sur les coûts d'infrastructures : étude-pilote Paris/Le Havre et proposition de directive relative à l'aménagement de la structure des taxes sur les véhicules utilitaires.

On sait que ces conclusions restent extrêmement discutées tant au sein des communautés européennes que de la majorité des administrations nationales intéressées.

4. Par contre, la proposition de directive qui vient d'être mentionnée et qui pour l'instant constitue l'aboutissement des travaux communautaires ne reprend pas la notion de coût social de congestion, notion dont l'utilisation qui en est faite a toujours fait l'objet des plus expresses réserves de la part des constructeurs d'automobiles.

Les nouvelles méthodes de calcul qui viennent d'être introduites se traduisent à elles seules par une augmentation de 2 140 F environ de la taxe pour un camion de 19 tonnes en transport public zone longue, le coût de congestion entrant quant à lui pour 2 770 F.

Il apparaît pour le moins étonnant que l'on se réfère aux travaux des communautés européennes pour appliquer une majoration de 2 140 F pour le véhicule considéré, mais que par contre on s'en écarte afin d'imputer au même véhicule un coût social de congestion de 2 770 F.

Le taux de 5 250 F, tel qu'il est proposé par la Commission d'étude devrait donc être, en toute logique et en toute équité, diminué au moins de l'un ou l'autre de ces montants.

\*  
\*  
\*

5. La Commission d'étude a retenu le désir des constructeurs d'automobiles de prévoir une liaison entre la perception des taxes d'usage des infrastructures routières et la réalisation effective du programme des travaux. Mais elle ne l'a fait que dans une recommandation basée sur l'idée d'un quasi-contrat entre l'État, les collectivités et les usagers.

Les constructeurs d'automobiles, instruits par l'expérience des années récentes pour lesquelles les crédits accordés au titre du renforcement et de l'entretien des chaussées sont restés systématiquement inférieurs aux crédits nécessaires, continuent cependant à penser qu'il est indispensable de prévoir un lien réel entre le montant de la taxe et les crédits effectivement consacrés à l'entretien, strict et au renforcement, étant entendu que l'accroissement éventuel de ceux-ci ne saurait en aucun cas être prélevé sur les crédits affectés au développement de l'infrastructure routière.

Il est exact qu'en matière de finances publiques le principe de l'affectation des recettes à des dépenses n'est pas admis dans la pratique courante. Il ne serait cependant pas convenable que M. le ministre des Transports suggère que le rapport de la commission soit pris en considération sans s'être auparavant assuré que l'administration des Finances a formellement renoncé à ce principe, pour ce qui est du financement des travaux routiers.

L'industrie automobile et sa clientèle ne sauraient en aucun cas admettre que l'application de la théorie économique conduise à prélever des taxes nouvelles si les travaux qui les justifient n'ont pas été rigoureusement effectués.

\*  
\*  
\*

Telles sont les principales remarques et observations qui m'ont été faites par les constructeurs d'automobiles et que j'ai l'honneur de vous soumettre aujourd'hui, en vous confirmant qu'elles concernent le rapport proprement dit de la Commission d'étude et non l'application de ses conclusions.

Elles sont explicitées sur différents points particuliers par l'annexe ci-jointe.

Restant à votre disposition pour tout examen complémentaire, et à celle de M. le ministre des Transports pour ce qui est des problèmes d'application, je vous prie de trouver ici, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

ERIC D'ORNHJALM.

## ANNEXE

**EXPLICATIONS DES REMARQUES  
DE LA CHAMBRE SYNDICALE DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES  
SUR CERTAINS POINTS PARTICULIERS  
DU RAPPORT DE LA COMMISSION D'ÉTUDE DES COÛTS D'INFRASTRUCTURES**

**COÛT MARGINAL DE POLICE.**

La nouvelle méthode de calcul utilisée conduit à un coût de 1,7 c/km pour un véhicule de charge utile supérieure à 5 tonnes contre 0,805 dans le rapport discuté à la table ronde.

La partie considérée comme marginalisable des dépenses de police de la circulation a en effet été ventilée proportionnellement à un coefficient d'encombrement des véhicules.

Ce procédé de calcul, qui conduit à pénaliser les véhicules lourds et lents par rapport aux véhicules légers et rapides, paraît des plus contestables. Les effectifs de police et le matériel utilisé — et donc la dépense — sur un tronçon d'itinéraire donné ne sont en effet pas uniquement liés au temps de parcours et d'occupation dudit tronçon mais plutôt à l'obligation d'assurer la sécurité des usagers par le respect des règles du Code de la route, règles qui auraient en moyenne tendance à être mieux respectées par les professionnels routiers que par les conducteurs de voitures particulières.

Une procédure de calcul telle que celle adoptée précédemment par la Commission d'étude et qui met sur le même pied voitures légères et véhicules utilitaires est plus équitable.

**COÛT MARGINAL D'ENTRETIEN STRICT.**

Le coût correspondant à un essieu de poids nominal 13 tonnes passe de 0,605 c/km dans le rapport à 3,3 c/km.

Le nouveau calcul utilise en effet des coefficients d'équivalence entre essieux inspirés des résultats des essais A.A.S.H.O. (essais qui sur un plan général resteront toujours aussi discutés).

Par ailleurs, contrairement aux précédents rapports, les dépenses d'emploi partiel ont été incluses dans le calcul des coûts d'entretien.

La commission avait admis jusqu'à présent que pour l'entretien superficiel le problème de l'équivalence entre les différents véhicules ne pouvait recevoir de solution sûre. Elle avait donc admis l'égalité entre tous les véhicules en notant cependant que cette solution avantagerait probablement les véhicules lourds.

Il est par contre certain que la solution qui vient d'être retenue pénalise anormalement ces derniers. La recherche d'une solution intermédiaire apparaît indispensable.

**COÛT MARGINAL DE CONGESTION.**

Les constructeurs d'automobiles regrettent que, sur ce point, aucune des propositions présentées n'ait été retenue.

1. Il leur apparaît en particulier que le problème de la valorisation de l'heure perdue n'a pas pour l'instant reçu de solution pleinement satisfaisante. La valeur de 12 F peut en tout état de cause être considérée comme extrêmement forte pour certaines catégories de déplacements.

Sur un plan général, la valeur économique du temps perdu prise en considération pour l'établissement du coût de congestion devrait directement résulter de l'exécution effective de programmes de travaux prévus au titre de l'augmentation de la capacité du réseau.

Suivant une proposition précédemment présentée par les constructeurs d'automobiles, il serait possible pour cela de procéder de la façon suivante :

Dans la limite de ses autorisations budgétaires, la Direction des Routes établit ses programmes de travaux en classant les investissements possibles par ordre de rentabilité immédiate décroissante. Il suffit de considérer le dernier investissement retenu, c'est-à-dire celui dont la rentabilité immédiate est la plus faible et de calculer le coefficient réducteur qu'il conviendrait d'appliquer aux gains de temps engendrés par cet investissement pour ramener son taux de rentabilité immédiate au niveau du taux d'actualisation, soit 10 %. En l'absence de restrictions de crédits, la valeur de ces taux de rentabilité serait en effet voisine de celle du taux d'actualisation.

Ce coefficient réducteur serait en retour appliqué à la valeur économique du temps perdu telle qu'elle figure dans les calculs d'établissement de la taxe d'usage des routes et lierait ainsi le niveau de cette taxe aux programmes d'investissements routiers.

2. Il est certain enfin que le coût de congestion ne saurait être le même pour tous les véhicules lourds quel que soit leur mode de construction.

En particulier, à charge utile égale et pour une même longueur hors tout d'un camion ou d'un véhicule articulé, l'empattement est d'autant plus long que l'essieu arrière moteur est moins chargé. Dès lors, les véhicules à essieu de 13 tonnes peuvent disposer d'un empattement plus court. Leur coût de congestion devrait donc être plus faible que pour les véhicules à essieu de 10 tonnes, car les véhicules à empattement plus court sont plus maniables et moins gênants pour les autres usagers dans les courbes et lors des manœuvres.



ANNEXE

VOCABULAIRE ECONOMIQUE LIE A LA TARIFICATION

-:-:-:-:-:-:-



INFRASTRUCTURE : ensemble des facteurs fixes de production.

Il s'agit soit de voies de communication (voies ferrées, routes, canaux) soit d'équipements de rupture de charge (gares, aérodromes...).

## I - NOTIONS DE GESTION COMPTABLE

La technologie en ce domaine est parfois floue. Les définitions ci-dessous essaient de concilier la référence à l'usage courant avec un minimum de précision.

### I.1. Comptabilité analytique

C'est un système comptable dont le but est d'analyser les résultats d'exploitation par produits ou par branches d'activités.

### I.2. Obsolescence

Ce terme désigne le fait pour un bien d'équipement durable, de pouvoir être mis hors d'usage avant usure physique complète.

Elle est souvent due au progrès technique ou à la mode.

### I.3. Taux d'actualisation

C'est un coefficient destiné à permettre la comparaison des masses monétaires dans le temps, en les ramenant à une même base.

### I.4. Marginal

Cet adjectif désigne toute variation théoriquement extrêmement petite de la quantité qualifiée.

### I.5. Investissement

On conviendra d'appeler ainsi toute acquisition d'un bien d'équipement d'une durée de vie supérieure à un an.

#### I.6. a) Amortissement économique

C'est une procédure mesurant ou la diminution de la valeur économique d'un investissement, et, par conséquent, sa valeur résiduelle dans le temps.

#### I.6. b) Amortissement technique

C'est une procédure comptable mesurant le recouvrement d'une déphase d'investissement. Compte tenu d'un ensemble de règles juridiques limitatives, la clé de cette procédure et le temps de recouvrement sont laissés au libre choix du gestionnaire.

#### I.6. c) Amortissement industriel

C'est un amortissement calculé au taux d'actualisation propre à l'entreprise.

### I.7. Frais - charges - coûts - dépenses

Ces termes étant employés souvent les uns pour les autres, la frontière qui les sépare est assez floue.

Les notions de frais et de dépenses sont liées à des flux monétaires sur une période. Les coûts et les charges, eux, sont calculés et sont une valorisation monétaire des efforts faits.

#### I.7. a) Frais ou charges fixes

Les frais fixes sont les frais indépendants du volume de la production, sans remettre en cause la taille de l'entreprise à un instant donné (location des locaux, frais financiers engagés...).

#### I.7. b) Frais ou charges variables

Ce sont les frais complémentaires des frais fixes, c'est-à-dire des frais qui varient avec le volume de production.

#### I.7. c) Frais ou charges directs

Sans traitement, ces frais peuvent être affectés à une production déterminée (matières premières, salaire d'un employé qui s'occupe de cette production).

#### I.7. d) Frais ou charges indirects

Ces frais peuvent être répartis, après traitement, sur une production donnée. Un bon exemple est le coût de l'énergie ; avant de la répartir, il faut décider d'une clé d'utilisation de cette énergie. Il ne faut pas confondre les notions c) et d) avec les notions a) et b).

#### I.7. e) Charges ou frais divisibles, indivisibles

Une charge (ou un frais) est divisible si elle (il) peut être rendu (e) aussi petit (e) que l'on veut (par exemple en réduisant la quantité de facteurs achetés ou loués, ou en réduisant la durée de location).

Dans le cas contraire, elle (il) est indivisible (exemple : mises de fonds nécessaires pour la construction d'une infrastructure. L'acquisition d'un véhicule etc...).

On peut établir des degrés de divisibilité.

#### I.7. f) Frais ou charges érudables

Ce sont les coûts qui disparaissent lorsque l'on supprime une production dans une production liée.

### I.8. Surplus

#### I.8. a) Surplus de productivité globale des facteurs (surplus de MASSE)

C'est le supplément de richesse provenant d'un accroissement global de productivité des facteurs de production.

#### I.8. b) Surplus relatif à l'acquisition d'un bien par un agent économique ("surplus du consommateur")

Excédent du prix maximal que cet agent est disposé à payer cette marchandise sur le prix effectif.

#### I.8. c) Surplus relatif à un équipement et à une tarification des marchandises à la production desquelles il contribue directement (surplus au sens de DUFUIT).

Somme (éventuellement actualisée) des surplus des consommateurs de ces marchandises et des bénéfices (éventuellement négatifs) du producteur.

### I.9. Fiscalité

Il existe deux sortes de fiscalité. La fiscalité générale (T.V.A., I.R.P.P.) et la fiscalité spécifique. Cette dernière peut avoir deux formes. Elle peut être spécifique par rapport aux taux et modalités moyennes de T.V.A., ou encore par rapport au taux et modalités de T.V.A. du secteur.

### I.10. Valeur de remplacement

Notion très discutée, elle désigne, en général, la masse monétaire nécessaire, à un instant donné pour acquérir un bien dont les fonctions sont identiques au bien remplacé. Cette notion se complique lorsque l'on fait intervenir l'actualisation, l'obsolescence et le marché de l'occasion.

### I. 11. Valeur économique

C'est la somme des surplus dont la collectivité bénéficiera.

### I. 12. Valeur financière (ou monétaire)

Ce peut être soit la valeur à la revente, soit la somme actualisée des bénéfices attendus du bien.

## II - NOTIONS D'ANALYSE ET DE CALCUL ECONOMIQUE

### II.1. (Dis) continuité

Une observation sera continue (dans le temps) si, à chaque instant de la période étudiée, on peut réaliser l'observation.

Une observation est discontinue si elle est ponctuelle.

### II.2. Elasticité

L'élasticité d'une quantité par rapport à une autre est un coefficient. Il mesure le rapport des variations relatives de la première quantité par rapport à la seconde.

### II.3. Transferts

Les transferts sont des opérations de répartition, prenant la forme de versements effectués par un agent (le plus souvent l'administration) à un autre agent sans contrepartie apparente et directe et dans un but social ou économique.

### II.4. Francs

Il y a deux valorisations possibles d'un bien. On peut le valoriser en volume (en "quantité") ou en valeur.

#### II.4.a) Francs courants

On désigne par valeur en francs courants la valeur nominale d'un bien.

#### II.4 b) Francs constants

C'est la valeur d'un bien exprimée à partir des prix unitaires d'une année de référence.

#### II.5. Coût marginal

C'est le coût occasionné par la production d'une unité supplémentaire.

##### II.5 a) Coût marginal d'usage

C'est la variation de dépenses d'entretien de renouvellement de fonctionnement et de gestion liées à une unité de réduction supplémentaire.

##### II.5 b) Coût marginal de congestion ou de saturation

Il représente la valeur monétaire des retards et gênes imposés au reste de la circulation par un déplacement supplémentaire sur une infrastructure.

##### II.5 c) Coût marginal externe

D'une manière générale, c'est le coût posé par un agent économique à d'autres agents économiques et ne faisant l'objet de transactions.

Par exemple : le coût marginal d'accident, le coût des nuisances et celui des gênes qu'impose un mode de transport aux usagers d'un autre moyen de transport.

Le coût marginal de congestion peut être comme un coût externe.

##### II.5.d) Coût marginal social

C'est la somme des trois coûts ci-dessus. Il représente le coût marginal imposé à la collectivité.

#### II.6 Péage

C'est un moyen de perception de certains tarifs (généralement lié au service rendu au moment de la perception).

#### II.7 (Dé) péréquation tarifaire

La dépéréquation tarifaire est une différenciation géographique ou dans le temps des tarifs. La péréquation est l'uniformisation de ces tarifs.