

Hugues de MAISMONT

Elève-Ingénieur de 3ème année

E.N.P.C.

T. F. E.

LES TAXES SPECIFIQUES A L'USAGE DES  
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Observatoire Economique  
et Statistique des Transports

DOC

Vol. 1

CDAT  
3256

# P L A N

Pages

## PREMIÈRE PARTIE : LES TAXES SPÉCIFIQUES AU TRANSPORT

<i>I - Fiscalité sur les carburants consommés dans les transports</i>	
1 - Transports routiers .....	1
A - Prix des carburants .....	1
B - Consommation d'énergie dans les transports routiers .....	11
C - Produit des taxes sur les carburants routiers .....	15
D - Les taxes sur les carburants spécifiques à l'usage des infrastructures routières .....	27
E - Le F.S.I.R. ....	33
2 - Transports ferroviaires .....	45
3 - Transports fluviaux .....	49
II - Taxe à l'essieu .....	51
III - Taxes de la Loi MORICE .....	73

## DEUXIEME PARTIE : APPLICATION DE LA PHASE INTERIMAIRE

<u>DE TARIFICATION</u> .....	81
A - La route .....	82
B - Le rail .....	103
CONCLUSION .....	110

I

*Ce travail de fin d'études a été réalisé au S.A.E.  
(Service d'Analyse Economique du Ministère des Transports).*

*Il me faut tout particulièrement remercier ici  
Vincent WORMS, qui a orienté mon étude, et Henri TRIEBEL, qui m'a  
assisté tout au long de mon travail, ainsi que Mugette SANCHO, qui  
a tapé ce rapport et dont l'habileté à déchiffrer mon écriture hiéroglyphique, tient du prodige.*

*Qu'il me soit permis d'espérer que ce rapport, qui  
peut constituer une source de chiffres pour des études futures, leur  
sera d'une réelle utilité.*

## LES TAXES SPÉCIFIQUES À L'USAGE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

### TERRESTRES :

*Ce rapport, dont l'objet est d'étudier les taxes spécifiques dans les transports, doit s'inscrire dans le cadre plus général de l'étude menée actuellement sur la tarification de l'usage des infrastructures de transport.*

*Le système actuel de tarification, mis en place à partir des travaux de la Commission d'Etude des coûts d'infrastructure, instituée en 1966, repose sur le coût marginal social. La phase actuelle est dite "intérimaire", la C.E.E. préconisant le passage à l'équilibre budgétaire.*

*Nous nous intéresserons plus particulièrement ici à l'aspect recettes de ce mode de tarification. L'instrument puissant et efficace que constitue la fiscalité pour orienter le comportement des agents économiques justifie en effet le réexamen de la cohérence des taxes qui frappent les transports.*

*La première partie s'attache à préciser la législation, et à fournir l'évolution récente des recettes fiscales. La deuxième partie vise à comparer la situation actuelle avec les recettes d'une tarification au coût marginal social.*

LES TAXES SPECIFIQUES AU TRANSPORT

---

---

# CHAPITRE I

## FISCALITE SUR LES CARBURANTS CONSOMMES DANS LES TRANSPORTS

---

### 1 - TRANSPORTS ROUTIERS

#### A - Prix des carburants

Les véhicules routiers, voitures particulières et véhicules utilitaires, acquittent des taxes sur les carburants qu'ils consomment. Ces taxes sont incluses dans le prix de vente des carburants, dont la structure est la suivante :

Prix ex-raffinerie

+

Taxe intérieure

+

Redevance-au-Fonds de Soutien aux Hydro- (#) carbures

+

Redevance à l'Institut Français des Pétroles

+

Frais de distribution

+

T. V. A.

=

Prix à la Pompe T.T.C.

(#) La redevance F.S.H. ne concerne que l'essence et le supercarburant, et non le gasole

Jusqu'en juin 1973, le prix de reprise en raffinerie était constitué d'un prix sous-douane théorique, obtenu par application d'indices de variation résultant des cotations relevées sur les trois principaux marchés mondiaux (Caraïbes, Golfe du Mexique, Golfe Persique) pendant l'année, majoré du droit de douane. Ce prix constituait le prix définitif, pourvu qu'il se situe en moyenne à la tonne de produit (calculée pour l'essence, le super, et le gasole) entre un plancher et un plafond, faute de quoi il était ajusté par des coefficients. Depuis juin 1973, ce prix de reprise en raffinerie est fixé par voie d'arrêté. La valeur de la taxe intérieure est fixée par les lois des Finances.

Enfin, le taux de T.V.A. applicable est le taux normal, soit 17,6 % du prix hors T.V.A.

Le tableau suivant donne, en centimes par litre, et en pourcentage du prix à la pompe T.T.C., le poids des divers éléments constitutifs du prix des carburants du 10 février 1979.

	ESSENCE		SUPERCARBURANT		GASOLE	
	Centimes	%	Centimes	%	Centimes	%
Prix ex-raffinerie	54,88	21,61 %	61,58	22,39 %	55,53	31,02 %
Taxe intérieure	135,37	53,30 %	144,23	52,45 %	76,12	42,52 %
Redevance F.S.H.	1,00	0,39 %	1,00	0,36 %	-	-
Redevance I.F.P.	0,40	0,16 %	0,40	0,15 %	0,26	0,15 %
Frais de distribution	24,34	9,58 %	26,63	9,68 %	20,30	11,34 %
T.V.A.	38,01	14,96 %	41,16	14,97 %	26,79	14,97 %
Prix à la pompe TTC	254,00	100,00 %	275,00	100,00 %	179,00	100,00 %

Source : C.P.D.P. (Comité Professionnel du Pétrole)

/...

Les pourcentages de taxes (Taxe intérieure + I.F.P. + F.S.H. pour l'essence et le supercarburant + T.V.A.) dans le prix du litre sont les suivants :

<i>Essence</i> .....	68,81 %
<i>Supercarburant</i> .....	67,93 %
<i>Gasole</i> .....	57,64 %

S'il apparaît que les taxes constituent une part très importante du prix des carburants, la comparaison des structures de prix des carburants montre à l'évidence la faible taxation relative du litre de gasole. En effet, si le prix de reprise en raffinerie du gasole est voisin de ceux des autres carburants (il vaut environ celui de l'essence et 90 % de celui du super), en revanche la taxe intérieure du gasole ne représente plus que 56 % de celle de l'essence et 53 % de celle du supercarburant, et le prix de vente au litre du gasole vaut 70 % du prix du litre d'essence et 65 % du prix du litre de supercarburant.

Nous étudierons plus précisément par la suite l'ampleur de cette incitation de l'Etat à la consommation de gasole, sous forme de perte de recettes fiscales, et nous en discuterons la validité.

Il semble intéressant d'étudier maintenant l'évolution récente des prix des carburants. Les tableaux suivants donnent, pour les divers carburants routiers, l'évolution des prix ex-raffinerie, de la taxe intérieure, et des prix à la pompe, en francs courants et en indices, depuis décembre 1975, donc après la crise du pétrole marquée par de très fortes hausses :

/...

ESSENCE - AUTO

Date	15/12 75	1/1/76	17/5 76	2/11 76	11/2 77	15/6 77	1/2 78	21/3 78	23/6 78	2/9 78	3/1 79	10/2 79	5/5 79
Prix ex- raffine- rie	60,47	58,32	62,41	62,41	65,44	65,44	64,09	63,39	61,69	54,84	56,59	54,88	64,0
Indice	100	98,4	103,2	103,2	108,2	108,2	106	104,8	102	90,7	93,6	90,7	105,0
TIPP (F/Hl)	70,13	71,57	71,57	94,54	94,54	98,79	102,21	102,21	125,16	132,02	135,37	135,37	135,3
Indice	100	102	102	134,8	134,8	140,8	145,7	145,7	178,5	188,2	193	193	193
Prix à la pompe (F/Hl)	176	176	182	209	214	219	223	223	248	248	254	254	265
Indice	100	100	103,4	118,7	121,6	124,4	126,7	126,7	140,9	140,9	144,3	144,3	150,5

Source : C.P.D.P.

SUPERCARBURANT

Date	15-12 75	1-1 76	17-5 76	2-11 76	11-2 77	15-6 77	1-2 78	21-3 78	23-6 78	2-9 78	3-1 79	10-2 79	5-5 79
Prix ex-raffinerie (F/Hl)	66,97	64,82	68,91	68,91	72,06	72,06	70,79	70,09	68,39	61,54	63,29	61,58	71,07
Indice	100	96,8	102,9	102,9	107,6	107,6	105,7	104,7	102,1	91,9	94,5	92	106,1
TI PP (F/Hl)	73,91	75,35	75,35	100,01	100,01	105,11	109,36	109,36	133,17	140,03	144,23	144,23	144,23
Indice	100	101,9	101,9	135,3	135,3	142,2	148	148	180,2	189,5	195,1	195,1	195,1
Prix à la pompe (F/Hl)	190	190	196	225	231	237	242	242	268	268	275	275	286
Indice	100	100	103,2	118,4	121,6	124,7	127,4	127,4	141,1	141,1	144,7	144,7	150,6

Source : C.P.D.P.

GASOLE

Date	15-12 75	17-5 76	24-9 76	2-11 76	11-2 77	15-6 77	1-2 78	23-6 78	3-1 79	10-2 79	5-5 79
Prix ex-raffinerie	44,48	45,36	48,76	48,76	52,27	52,27	51,42	50,57	50,57	55,63	59,49
Indice	100	102	109,6	109,6	117,5	117,5	115,6	113,7	113,7	125,1	133,7
TI PP (F/Hl)	42,95	42,95	42,95	46,36	46,36	49,76	52,31	67,61	76,12	76,12	76,18
Indice	100	100	100	107,9	107,9	115,9	121,8	157,4	177,2	177,2	177,4
Prix à la pompe	125	126	130	134	139	143	145	162	172	179	165
Indice	100	100,8	104	107,2	111,2	114,4	116	129,6	137,6	143,2	148

Source : C.P.D.P.

Pour réaliser les courbes d'évolution, nous comparerons les résultats précédents avec le prix de la tonne de pétrole brut achetée par la France, en moyenne annuelle depuis 1975 jusqu'en 1978, et en moyenne mensuelle pour le début de l'année 1979, dont l'évolution figure dans le tableau suivant

EVOLUTION DU PRIX DU PETROLE BRUT

ANNEE	1975	1976	1977	1978	JANV. 1979	FEV. 1979
Prix de la tonne (F. courants).	378,50	450,50	493,40	465,70	440,80	451,10
Indice	100	119	130,4	123	116,5	119,2

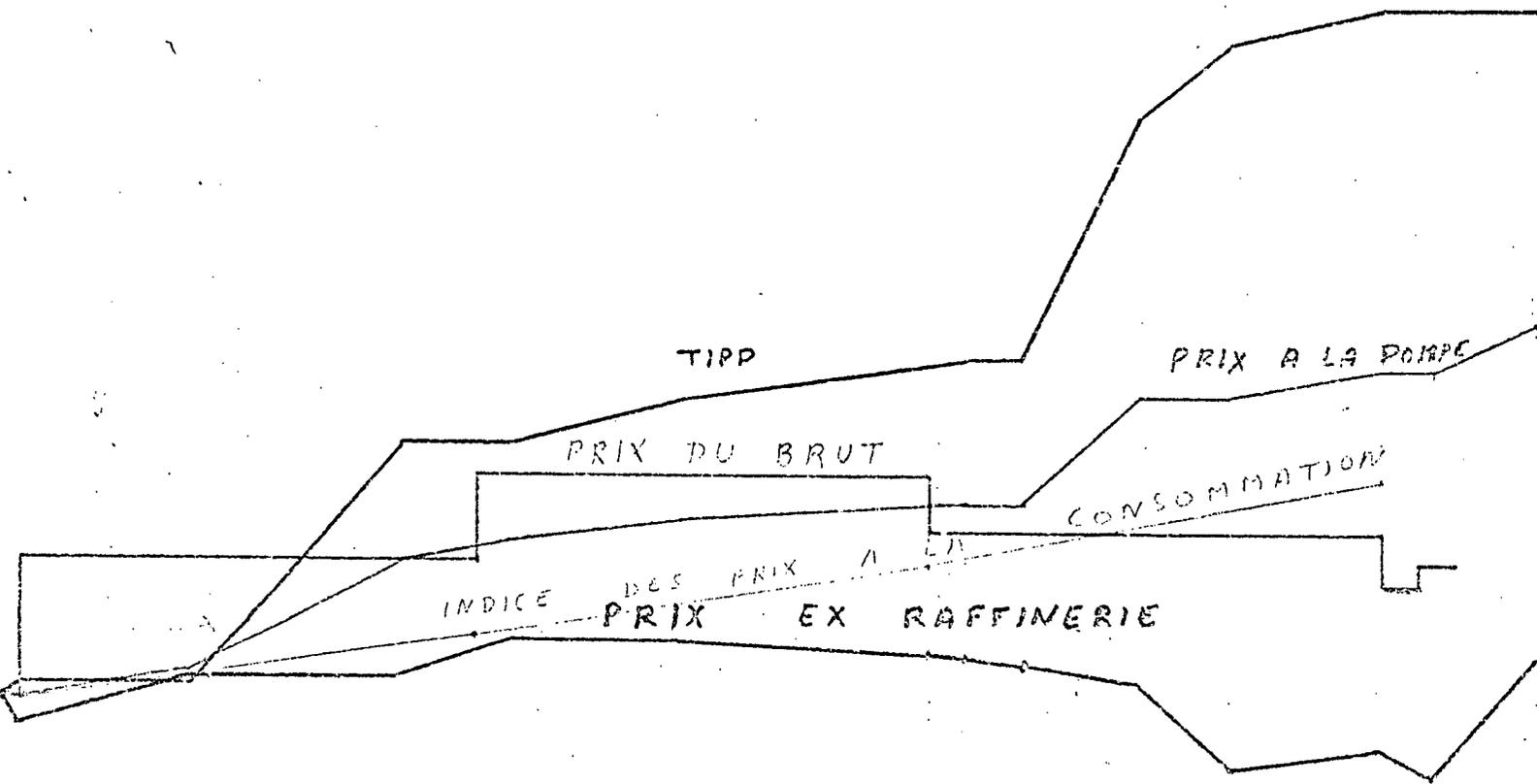
Source : C.P.D.P.

Concernant les graphiques des pages suivantes, il est important de souligner que le prix du brut est un prix moyen annuel, sauf pour 1979. Les sauts de la courbe d'indice du prix du brut au 1er janvier de chaque année ne doivent donc pas être interprétés comme des augmentations effectives à cette date. Les courbes suscitent les observations suivantes :

- L'élément du prix des carburants qui a enregistré la hausse la plus forte depuis 1975 est la T.I.P.P. (Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers). Cette hausse est très sensible surtout depuis le premier trimestre de 1978 et notamment pour le gasole qui n'avait connu jusque là qu'une hausse assez modérée ;
- Il est assez étonnant de constater que le prix ex-raffinerie est resté

/...

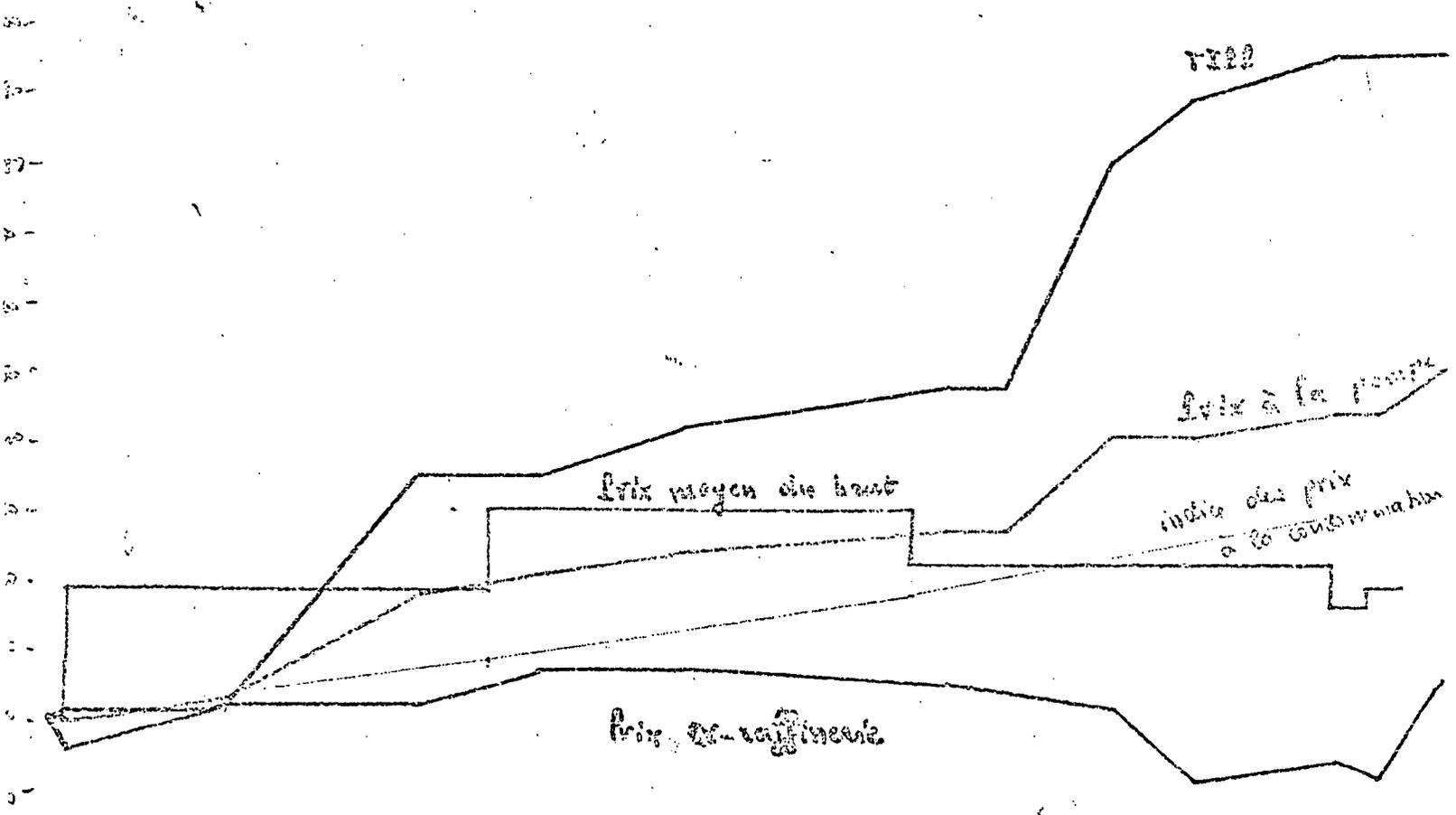
# ESSENCE - AUTO



Le prix de brut est un prix moyen annuel sans pour l'année 1979. Il ne faut donc pas interpréter les sauts de la courbe d'embouteillage par de tels sauts ponctuels de chaque année comme une augmentation effective à cette date.

indice en franc constant

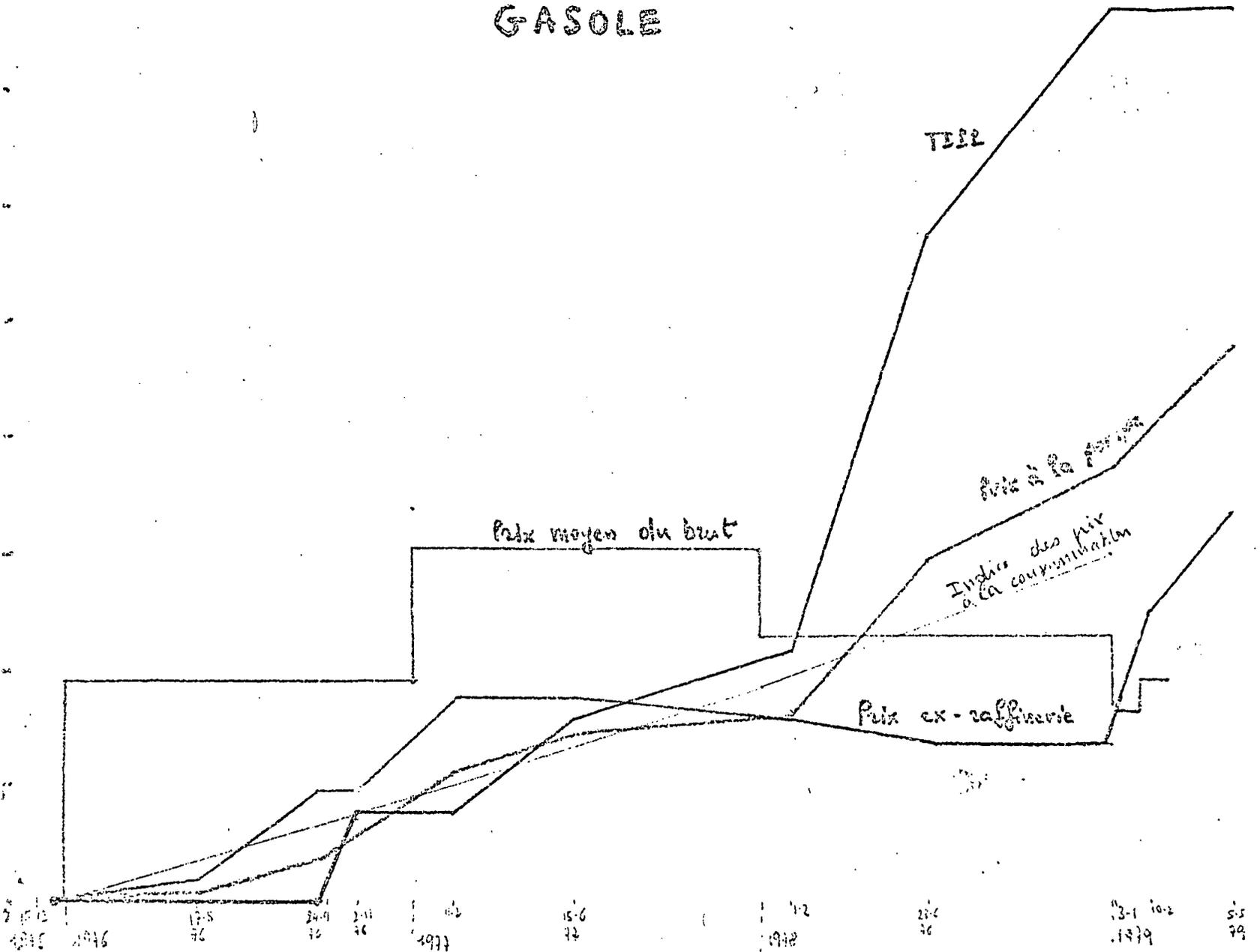
SUBERCARBONATE



1926 1927 1928 1929 1930 1931 1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938 1939

index en francs constants

# GASOLE



relativement stable depuis 1975 pour l'essence et le supercarburant, alors que le prix à la pompe a augmenté d'environ 50 % en francs courants.

Ce résultat montre de façon claire que l'augmentation du prix à la pompe est due beaucoup plus à une hausse de la T.I.P.P. qu'à une hausse du prix de reprise en raffinerie. Cela est tout à fait surprenant si l'on songe que le motif principal invoqué par les Pouvoirs Publics pour justifier les hausses successives des prix des carburants est la répercussion des hausses du prix du brut. ! Concernant le gasole, le prix ex-raffinerie a connu une hausse assez modérée jusqu'en 1977 un tassement pour 1978, et voit sa hausse s'accroître très nettement pour les deux premiers mois de 1979 ;

- Si l'évolution du prix de vente à la pompe pour les carburants essence + super est, pratiquement depuis le début de la période de référence, supérieure à celle de l'indice des prix à la consommation, celle du prix du gasole, en moyenne très voisine jusqu'en juin 1977, la dépasse nettement par la suite ;
- D'une manière générale, alors que les prix des divers éléments de l'essence et du super connaissent un certain palier depuis quelques mois, ceux du gasole (prix ex-raffinerie, T.I.P.P., prix à la pompe) sont nettement orientés en hausse, ce qui traduit un certain "rattrapage" du prix du gasole par rapport aux autres carburants.

En conclusion, s'il semble que la hausse de la taxe intérieure soit un élément déterminant de la hausse du prix des carburants routiers, il faut voir que la taxe intérieure joue, au moins pour une partie, le rôle d'impôt de consommation, c'est-à-dire un effet dissuasif lié aux impératifs d'économie d'énergie (une étude réalisée par le SAEI a mis en évidence une élasticité de la consommation de carburant par rapport aux prix de -0,3 pour l'essence et le super et de -0,16 pour le gasole à court terme). Le problème se posera ultérieurement de déterminer la part de taxe intérieure qui peut-être considérée comme spécifique à la route et la part qui présente un caractère plus marqué d'impôt de consommation.

/...

B - Consommation d'énergie dans les transports routiers

Au moment où s'instaure une lutte serrée pour l'approvisionnement en pétrole entre les pays développés, et où se profile à l'horizon le spectre du rationnement, les problèmes de consommation d'énergie sont plus que jamais à l'ordre du jour. Le secteur des transports routiers est au premier chef concerné par ce problème, puisqu'en consommant 24,4 millions de tonnes de carburants en 1977, sa part représente 28 % de l'ensemble de la consommation pétrolière française, dont 17 % pour les voitures particulières et 11 % pour les transports de marchandises et collectifs de voyageurs. L'exemple récent de la "chasse au gaspi" est une illustration de la tentative de sensibilisation des utilisateurs de voitures particulières au problème de la nécessité d'économiser l'énergie.

Le tableau rétrospectif suivant fournit l'évolution des consommations d'essence, de supercarburant, et de gasole depuis 1970 sur la route, en distinguant voitures particulières, et véhicules utilitaires. La catégorie V.L. comprend les voitures particulières et les taxis, et la catégorie V.U. les autocars, les autobus et les camions et camionnettes. La ventilation utilisée est celle admise par le C.P.D.P. (il s'agit d'une ventilation estimée) avec une hypothèse supplémentaire. En effet, le C.P.D.P. ne fournissant de ventilation que pour l'ensemble Essence + Supercarburant, nous avons admis que la répartition entre essence et super à l'intérieur des deux catégories étudiées était la même que la répartition entre essence et super de la consommation nationale, ce qui semble légitime puisque les transports routiers consomment environ 98 % de l'essence et du supercarburant.

/...

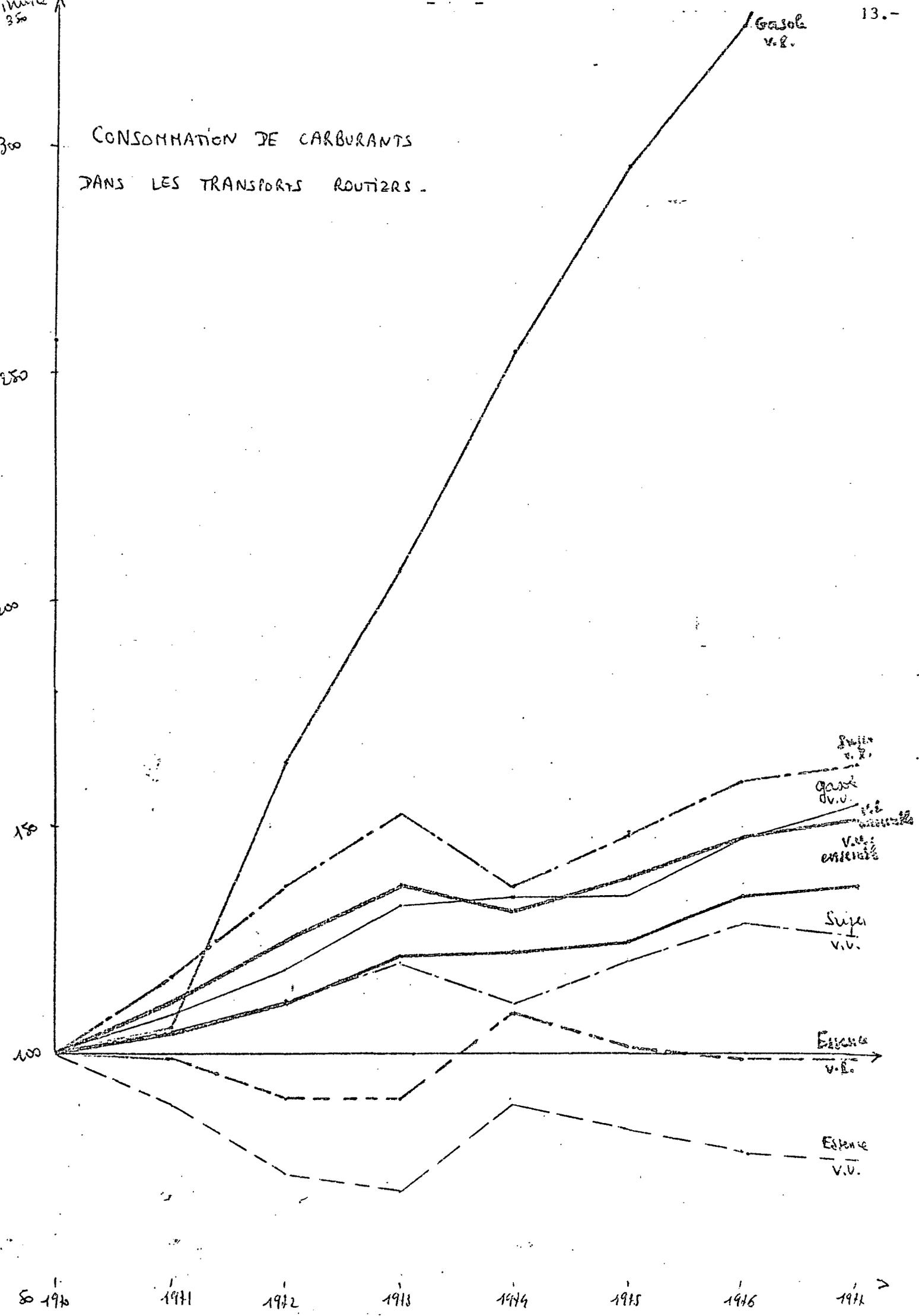
CONSOMMATION DE CARBURANT DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS

Résultats fournis en milliers de m3

		1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
VEHICULES UTI- LITAIRES	ESSENCE	980	870	722	688	872	819	779	751
	INDICE	100	89	74	70	89	84	79	77
	SUPER	2 570	2 690	2 878	3 077	2 878	3 121	3 321	3 249
	INDICE	100	105	112	120	112	121	129	126
	GASOLE	5 083	5 546	6 073	6 749	6 853	6 856	7 518	7 856
	INDICE	100	109	119	133	135	135	148	155
VOITURES PARTI- CULIERES	ESSENCE	3 382	3 351	3 040	3 037	3 685	3 448	3 332	3 365
	INDICE	100	99	90	90	109	102	99	99
	SUPER	8 868	10 369	12 124	13 587	12 168	13 142	14 210	14 553
	INDICE	100	117	137	153	137	148	160	164
	GASOLE	274	290	450	580	700	810	950	1 170
	INDICE	100	106	164	212	255	296	347	427

(Ventilation estimée du C.P.D.P.)

# CONSUMATION DE CARBURANTS DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS.



Les courbes de consommation montrent, pour chaque grande catégorie de véhicules, que la consommation croît de façon moyenne jusqu'en 1973, avec une tendance plus accentuée pour les véhicules particuliers.

La crise de 1974, marquée par une forte hausse du prix des carburants, n'a pas les mêmes effets sur les voitures utilitaires et les voitures particulières. Pour les utilitaires, la consommation se situe à un palier jusqu'en 1975, croît de façon sensible en 1976 pour retrouver un palier en 1977. Par contre, pour les voitures particulières, la consommation enregistre une baisse en 1974, mais la reprise, forte, se dessine dès 1975, et connaît une modération en 1977.

Il semble donc, de manière générale, que la crise pétrolière ait eu un effet à court terme plus important chez les voitures particulières que chez les véhicules utilitaires. On constate, en 1974, à l'intérieur de chaque catégorie de trafic, un rééquilibrage très net entre les consommations d'essence et de super, qui paraît disparaître par la suite.

Nous retiendrons, d'une manière générale, que :

- La consommation des voitures particulières (indice 152 en 1977) croît plus vite que celle des véhicules utilitaires (indice 137 en 1978) ;
- La consommation de gasole par les véhicules particuliers a connu une croissance extrêmement forte à partir de 1972, qui n'a subi depuis aucun relâchement, et paraît même s'accroître sensiblement en 1977. On se trouve en 1977 à l'indice 420. La Commission Guillaumat, dans le rapport qu'elle a présenté au Premier Ministre, a tenté d'évaluer l'influence en matière d'économies d'énergie de cette diesélisation du parc des véhicules particuliers. Il semble que le phénomène coïncide avec l'apparition sur le marché automobile de nouveaux modèles Diesel plus perfectionnés que les anciens (par exemple, la CX Diesel en 1976, la Mercedes 300 D en 1975, la Volkswagen Diesel en 1977). On constate, en

/...

étudiant l'évolution du parc des véhicules particuliers à modèle Diesel une nette rupture de tendance en 1974. En faisant l'hypothèse qu'en l'absence de crise pétrolière, la croissance du pourcentage des véhicules Diesel aurait été linéaire, et en faisant des hypothèses de consommations spécifiques, et de kilométrage moyen annuel, la Commission est parvenue aux résultats suivants :

QUANTITE DE PRODUITS PETROLIERS ECONOMISES DU FAIT  
DE LA DIESELISATION DU PARC DES VEHICULES PARTICULIERS

---

(En milliers de tonnes)

1974	1975	1976	1977	1980
-	6	17	24	62

Il s'agit là d'une économie non négligeable, mais encore faut-il savoir à quel prix a-t-elle été obtenue ? Le problème se pose naturellement d'étudier l'évolution des recettes fiscales de l'Etat provenant des taxes sur les carburants.

C - Produit des taxes sur les carburants routiers

Le tableau suivant fournit les prix moyens de la taxe intérieure sur les carburants routiers, utilisés pour le calcul du produit des taxes.

/...

La nécessité d'établir un prix moyen annuel s'impose par souci de simplification, les taux étant modifiés souvent plusieurs fois par an.

En ce cas, le prix moyen est établi en pondérant les divers prix en vigueur durant l'année par la part de la consommation annuelle correspondant à cette période, obtenue par les consommations mensuelles.

PRIX MOYEN ANNUEL DES TAXES INTERIEURES APPLIQUEES  
AUX CARBURANTS ROUTIERS

---

(En F/Hl.)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
ESSENCE	61,09	61,09	61,09	63,48	67,86	70,13	74,97	96,94
SUPERCAR- BURANT	64,02	64,02	64,02	66,94	71,64	73,91	79,00	102,89
GASOLE	36,14	36,14	36,14	37,67	40,62	42,95	43,53	48,21

Ces éléments, joints aux consommations annuelles figurant en (B), permettent de calculer le Produit de la Taxe Intérieure acquittée par les véhicules routiers (voir tableau I). Les déflateurs utilisés sont les déflateurs de fonctionnement des Comptes de la Nation pour 1977.

/...

PRODUIT DE LA TAXE INTERIEURE ACQUITTEE  
PAR LES VEHICULES ROUTIERS

(En millions de Francs courants)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
VU T.I. ESSENCE	599	531	441	437	592	574	584	728
T.I. SUPER	1 645	1 722	1 843	2 060	2 062	2 307	2 624	3 343
T.I. GASOLE	1 837	2 004	2 195	2 542	2 784	2 945	3 273	3 787
TOTAL V.U.	4 081	4 257	4 479	5 039	5 438	5 826	6 481	7 858
VP T.I. ESSENCE	2 066	2 047	1 857	1 928	2 501	2 418	2 498	2 362
T.I. SUPER	5 677	6 638	7 762	9 095	8 717	9 713	11 226	14 974
T.I. GASOLE	99	105	163	219	284	348	414	564
TOTAL V.P.	7 842	8 790	9 782	11 242	11 502	12 479	14 138	18 800
TOTAL GENERAL	11 923	13 047	14 261	16 281	16 940	18 305	20 619	26 658

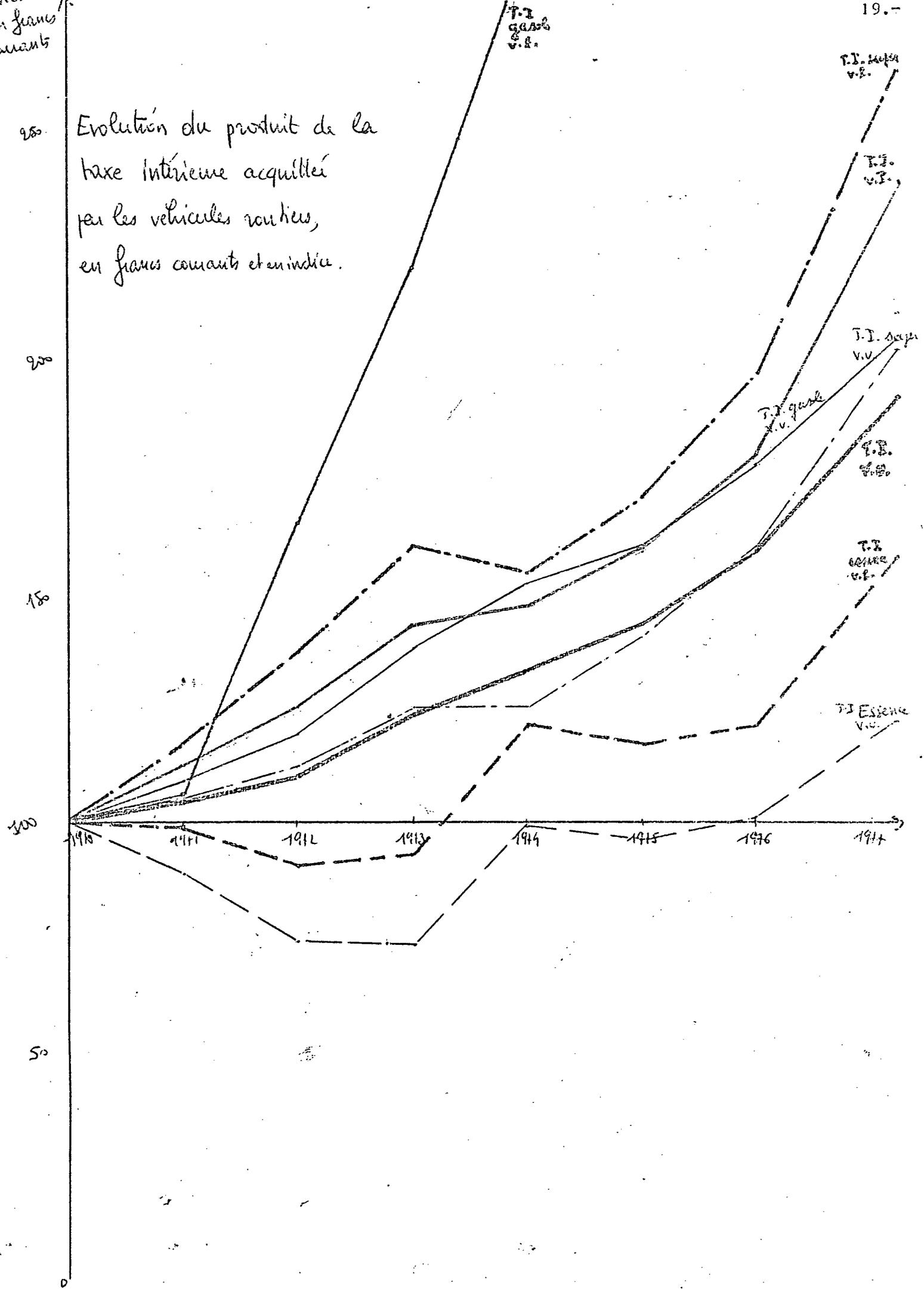
PRODUIT DE LA TAXE INTERIEURE ACQUITTEE  
PAR LES VEHICULES ROUTIERS

(En millions de Francs constants 1975)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
T.I. V.U.	6 121,5	6 053,5	6 002	6 294	6 129	5 826	5 911	6 609
Indice	100	98,9	98,0	102,8	100,1	95,2	96,6	108,0
T.I. V.P.	11 763	12 499	13 108	14 041	12 963	12 479	12 894	15 811
Indice	100	106,3	111,4	119,4	110,2	106,1	109,6	134,4
Total	17 884,5	18 552,5	19 110	20 335	19 092	18 305	18 805	22 420
Indice	100	103,7	106,9	113,7	106,8	102,4	105,1	124,4

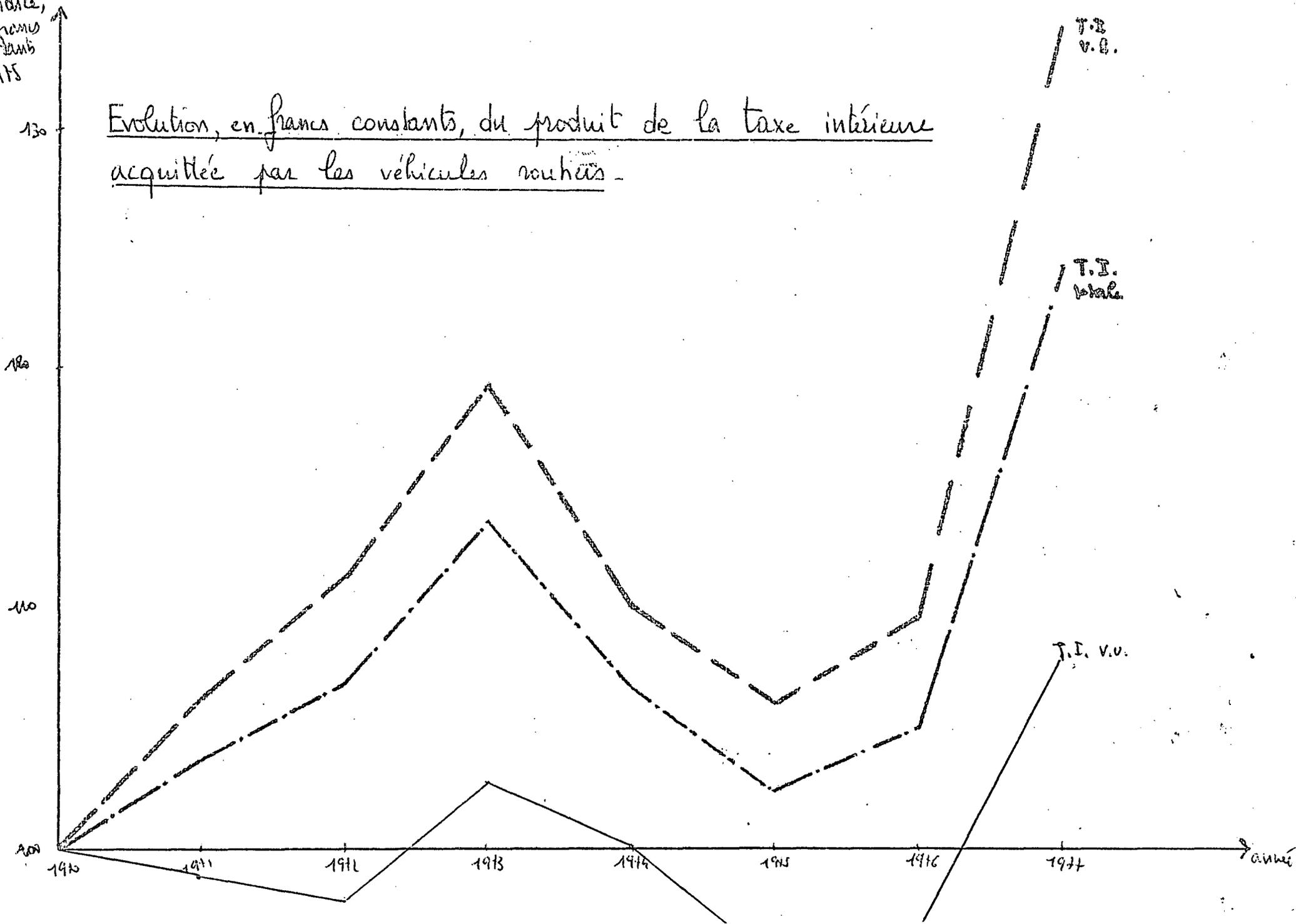
en francs courants

Evolution du produit de la taxe intérieure acquittée par les véhicules routiers, en francs courants et en indice.



indice,  
en francs  
constants  
1975

Evolution, en francs constants, du produit de la taxe intérieure  
acquittée par les véhicules routiers -



L'étude de l'évolution du produit de la taxe intérieure, en francs constants, montre qu'après avoir atteint un premier maximum en 1973, il connaît une baisse sensible jusqu'en 1975, et enregistre alors une hausse très forte, puisqu'entre 1975 et 1977, il a gagné environ 25 %.

La croissance jusqu'en 1973 est due uniquement à la forte augmentation du parc des voitures particulières, et donc de leur consommation, puisque la valeur de la taxe intérieure est restée la même en francs courants. Pendant le même temps, la croissance moins forte de la consommation des véhicules utilitaires ne parvient pas à enrayer la baisse de la valeur de la taxe intérieure en francs constants, sauf en 1973, où le produit connaît une hausse. La baisse entre 1973 et 1975 est plus sensible chez les voitures particulières où, à une hausse de la taxe intérieure nettement plus faible que celle de l'indice des prix, du fait de l'inflation, s'ajoute une forte réduction de consommation en 1974. En 1976, la reprise de la consommation entraîne une certaine hausse, et, en 1977, la très forte croissance des recettes de la TIPP est surtout imputable à la très forte hausse des diverses taxes intérieures.

Il est également intéressant de noter qu'en 1977, les recettes fiscales de l'Etat provenant de la taxe intérieure sur les carburants routiers proviennent à 70 % des véhicules particuliers et à 30 % seulement des véhicules utilitaires, alors que ceux-ci consomment plus de 38 % des carburants routiers. Il ne faut voir là que l'effet de la faible taxation du gasole.

Mais la taxe intérieure ne constitue pas, bien qu'en étant une partie déterminante, le seul élément de taxation des produits pétroliers .

En sus, viennent s'ajouter les diverses redevances (F.S.H. et I.F.P.) et la T.V.A. Les tableaux suivants donnent, en suivant la même démarche que précédemment, les prix moyens annuels de ces taxes et les recettes fiscales correspondantes.

PRIX MOYENS DES REDEVANCES

En F/Hl	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Redevance F.S.H. Essence et Super	2,32	2,32	2,32	1,50	0,08	0,08	0,65	0,65
Redevance I.F.P. Essence et Super	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,32	0,34
Redevance I.F.P. Gasole	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20

PRIX MOYENS DE LA T.V.A. SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

En F/Hl	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
T.V.A. Essence	15,97	16,49	16,62	17,17	24,32	25,34	27,50	32,38
T.V.A. Super	17,34	17,99	17,98	18,61	26,40	27,44	29,64	34,99
T.V.A. Gasole	10,73	11,54	11,65	12,04	16,05	17,17	19,07	21,05

PRODUITS DE RECETTES DE LA REDEVANCE F.S.H. POUR LES VEHICULES ROUTIERS

(En MF courants)	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
V.U.	82,3	82,6	83,6	56,5	3,0	3,2	26,7	26,0
V.P.	284,2	318,3	351,8	249,4	12,7	13,3	114,0	116,5
TOTAL	366,5	400,9	435,4	305,9	15,7	16,5	140,7	142,5

PRODUIT DES RECETTES DE LA REDEVANCE I.F.P. POUR LES VEHICULES ROUTIERS

en MF. courants	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
V.P.	22,6	25,3	28,2	31,1	29,9	31,5	58,0	63,3
V.U.	16,6	17,5	18,6	20,3	20,5	20,8	28,2	29,3
TOTAL	39,2	42,8	46,8	51,4	50,4	52,3	86,2	92,6

PRODUIT DES RECETTES DE LA TVA SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

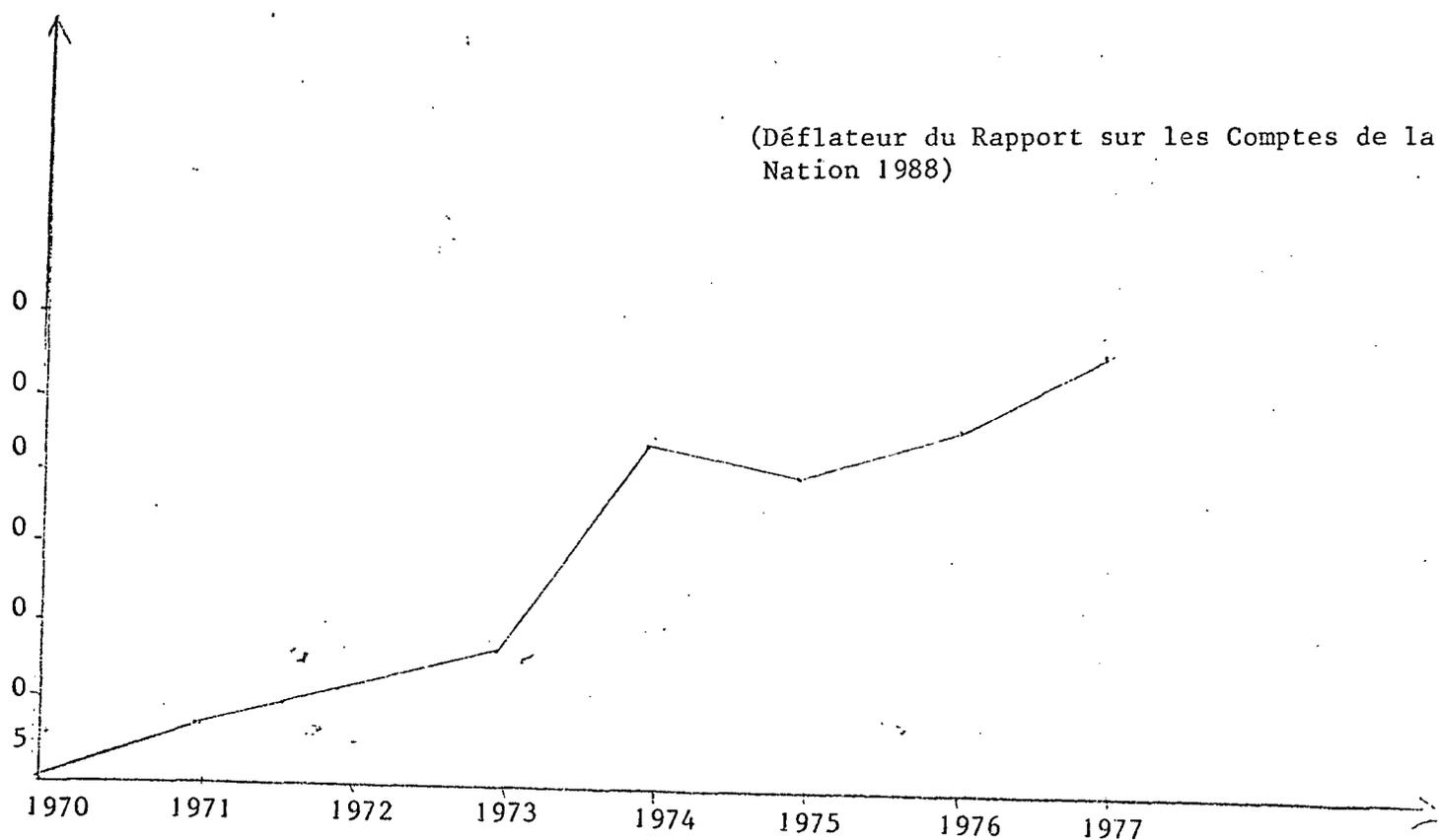
En MF. courants	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Essence	540	553	505	521	896	874	916	1 090
Super	1 538	1 865	2 180	2 529	3 212	3 606	4 212	5 092
Gasole	29	33	52	70	112	139	181	246
TOTAL	2 107	2 451	2 737	3 120	4 220	4 619	5 309	6 428
Essence	157	143	120	118	212	208	214	243
Super	446	484	517	573	760	856	984	1 137
Gasole	545	640	708	813	1 100	1 177	1 434	1 654
TOTAL	1 148	1 267	1 345	1 504	2 072	2 241	2 632	3 034
TOTAL GENERAL	3 255	3 718	4 082	4 624	6 292	6 806	7 941	9 462

/...

Si le produit des redevances ne représente qu'environ 1 % du produit de la T.I.P.P., en revanche le produit des recettes de la T.V.A. représente 35 % de ce produit. L'évolution, en francs constants des recettes de la T.V.A., représentée sur le graphique suivant, présente une forte hausse en 1974, du fait du doublement des prix de reprise en raffinerie, et, après un tassement en 1975, retrouve un rythme de croissance soutenue du fait des fortes hausses sur la T.I.P.P. en 1976 et 1977.

EVOLUTION EN FRANCS CONSTANTS DES RECETTES DE LA TVA SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

(En MF constants) 1975	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Recettes T.V.A.	4 882,5	5 287	5 470	5 775	7 091	6 860	7 242	7 958
Indice	100	108	112	118	145	141	148	163



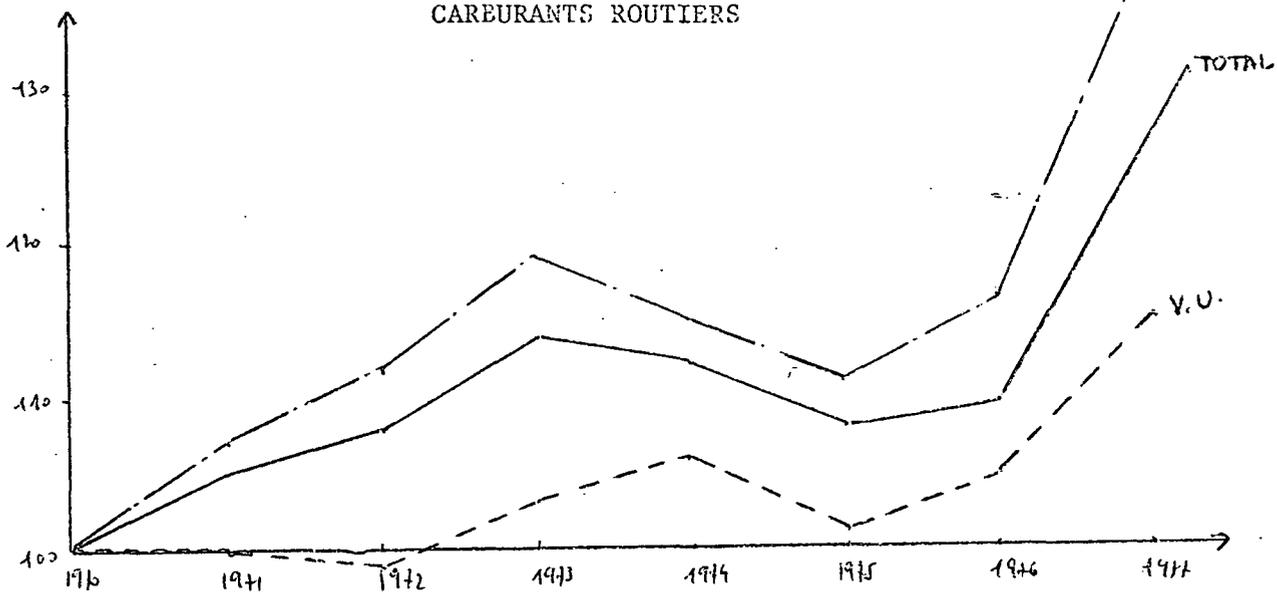
Les résultats précédents permettent d'obtenir le total des recettes fiscales provenant des carburants routiers, soit la somme de la taxe intérieure des deux redevances et de la T.V.A. On retrouve dans l'évolution en francs constants les phénomènes déjà observés :

- croissance moyenne de 1970 à 1973 d'ue essentiellement à l'augmentation du parc des V.P. ;
- baisse en 1974-1975 par suite de la réduction de la consommation, et d'une hausse de la taxe intérieure inférieure à l'évolution des prix ;
- forte hausse en 1977, répercutant celles de la T.I.P.P.

RECETTES FISCALES SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

(EN MF)	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
V.P. en MF courants	10 256	11 585	12 899	14 463	15 765	17 143	19 619	25 408
V.P. en MF constants 1975	15 384	16 474	17 285	18 289	17 767	17 143	17 893	21 368
Indice	100	107	112	119	115	111	116	139
V.U. en MF courants	5 328	5 624	5 926	6 620	7 533	8 091	9 168	10 947
V.U. en MF constants 1975	7 992	7 997	7 941	8 268	8 490	8 091	8 361	9 206
Indice	100	100	99	103	106	101	105	115
TOTAL MF courants	15 584	17 209	18 825	21 263	23 298	25 234	28 787	36 355
TOTAL MF constants 75	23 376	24 471	25 226	26 557	26 257	25 234	26 254	30 575
Indice	100	105	108	114	112	108	112	131

### RECETTES FISCALES PROVENANT DES TAXES SUR LES CAREURANTS ROUTIERS



La surtaxation des voitures particulières par rapport aux véhicules utilitaires est particulièrement évident lorsque l'on considère la taxe moyenne acquittée par t.e.p (\*), (tonne équivalent pétrole) consommée en 1977.

Si les voitures particulières paient 1 775 F de taxes par t.e.p consommée, les véhicules utilitaires n'acquittent que 1 152 F, ce qui correspond à un rapport de 1,5. Ainsi que nous l'avons précisé précédemment, cette sous-taxation du gasole a conduit à réaliser des économies d'énergie que le rapport Guillaumat a évaluées à 24 000 tonnes en 1977, ce qui permet de chiffrer à 7 000 F environ par t.e.p l'incitation financière de l'Etat. Cette incitation, nettement supérieure à ce qui est nécessaire pour obtenir des économies substantielles dans d'autres secteurs (environ 2 000 F/t.e.p), justifie une remise en cause des options actuelles. Il ne semble pas souhaitable de laisser se dieseliser le parc de voitures particulières à la cadence actuelle. Pour cela, un rattrapage du prix du gasole par rapport aux autres carburants sous forme d'une hausse plus rapide de la T.I.P.P. semble nécessaire.

...

(\*) Les coefficients d'équivalence énergétique utilisés, sont ceux du rapport MERLIN sur les économies d'énergie dans les transports :

- { 1 m3 essence = 0,725 t.e.p.
- { 1 m3 super = 0,749 t.e.p.
- { 1 m3 gasole = 0,830 t.e.p.

Il faut ajouter que la distorsion fiscale qui existe entre le gasole et les autres carburants n'atteint pas les mêmes proportions chez la plupart de nos voisins européens. Ainsi, en Allemagne Fédérale, le rapport des prix hors taxes du supercarburant et du gasole est de 1,04, et le même rapport toutes taxes comprises, vaut 1,05, tandis qu'en France, si le rapport hors taxes est de 1,23, le rapport toutes taxes comprises est de 1,55.

La proposition formulée par le rapport Guillaumat pour freiner la diésélisation du parc des véhicules particuliers est d'échanger la déductibilité de la T.V.A. (\*) sur le gasole contre une hausse équivalente de la T.I.P.P. sur ce carburant. Cette proposition, qui semble légitime dans la mesure où, à rendement fiscal constant, elle ne fait pas supporter aux transporteurs routiers les conséquences d'une hausse du gasole, et harmonise le régime de T.V.A. qui leur est appliqué avec le régime général (puisqu'ils vendent leur transport, il s'agit là d'une consommation intermédiaire, pour laquelle la T.V.A. devrait être déductible), se heurte quand même à un certain nombre de problèmes, que nous évoquerons par la suite.

D - Les taxes sur les carburants spécifiques à l'usage des infrastructures routières.

Le problème se pose de déterminer, dans les taxes sur les carburants acquittées par les véhicules routiers, la part considérée comme "spécifique à l'usage des infrastructures routières". La notion de taxe "spécifique" doit être maniée avec prudence, car le principe de l'unité budgétaire s'opposant à toute affectation d'un impôt ou d'une taxe à la couverture d'une catégorie déterminée de dépenses, toute définition a nécessairement un caractère de convention. En tout état de cause, nous retiendrons comme recettes spécifiques d'infrastructure, conformément aux hypothèses des Comptes de Transport de la Nation :

/...

---

(\*) La T.V.A. n'est pas déductible par les usagers de la route, et en particulier pas par les transporteurs routiers.

- pour les véhicules utilitaires, la totalité de la taxe intérieure sur le gasole, mais une part seulement de la taxe intérieure sur l'essence et le super, et la totalité de la T.V.A. qui, n'étant pas déductible, a été considérée comme spécifique ;
- pour les voitures particulières, la totalité de la taxe intérieure sur le gasole et une part de la taxe intérieure sur l'essence et le super carburant.

Pour fixer cette part, 2 interprétations sont possibles :

- retenir dans la fiscalité spécifique le même niveau de taxation à l'unité énergétique que le gasole pour l'essence et le supercarburant ;
- ne retenir que le produit de la tarification au coût marginal social pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires de moins de 5 T de C.U. (1).

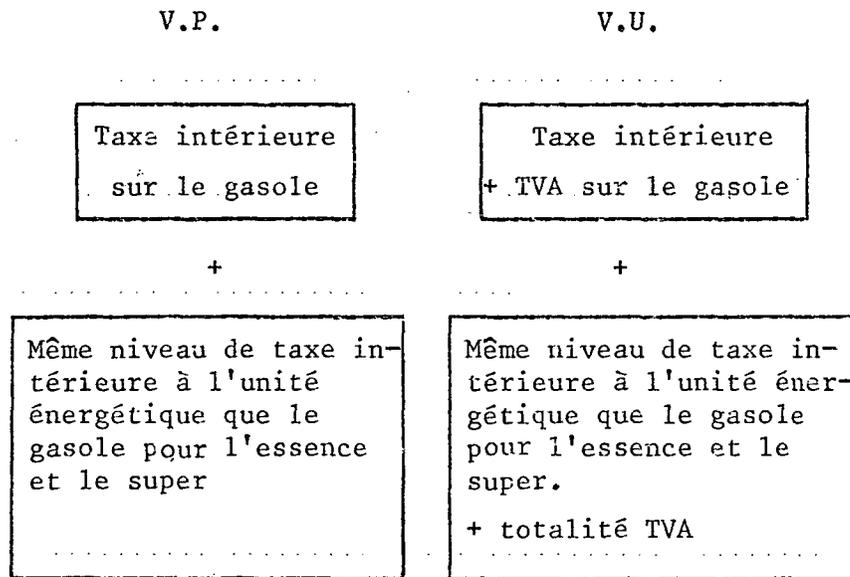
Si la deuxième interprétation est la plus conforme aux options préconisées par la C.E.E. suivant laquelle, dans la phase intérimaire de tarification, la tarification à prendre en compte est la tarification minimale au coût marginal social, nous retiendrons la première définition qui, ainsi qu'il apparaîtra par la suite, conduit à une recette supérieure, et présente plus d'intérêt en mettant en relief la surfiscalité appliquée aux voitures particulières, qui est une réalité. Il faut d'ailleurs noter que le calcul du coût marginal social mené actuellement n'intègre pas les coûts externes tels que les coûts de bruit ou de pollution, du fait de leur difficulté d'évaluation. Le schéma suivant résume la position adoptée.

/...

---

(1) Les V.U. de plus de 5 T ne consomment pratiquement pas d'essence, ni de supercarburant.

DEFINITION DES RECETTES SUR CES CARBURANTS SPECIFIQUES A LA ROUTE



RECETTES SPECIFIQUES

Si nous avons cité la part la plus importante des recettes spécifiques d'infrastructure, il est un élément qu'il ne faut pas oublier si l'on veut avoir l'ensemble exhaustif des recettes spécifiques : en effet, le Fonds de Soutien aux Hydrocarbures, qui est un compte spécial du Trésor chargé de retracer les interventions de l'Etat pour le développement de la recherche et de la production d'hydrocarbures, reverse chaque année au budget général de l'Etat une certaine somme.

/...

Nous retiendrons dans la fiscalité spécifique la part de ce montant qui provient des redevances routières, au prorata des redevances F.S.H. provenant des carburants consommés sur route dans l'ensemble des redevances perçues par le Fonds. On constate, dans la rétrospective suivant que le montant a considérablement diminué en 1974, par suite notamment de la baisse énorme des redevances sur l'essence et le super.

PART SPECIFIQUE A LA ROUTE DES REDEVANCES F.S.H.

M.F. courants	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Versement du Fonds au Budget général	132,3	210,7	212,5	96	5,67	p.m.	2,89	3,07
Part. spécifique à la route	120,7	192,6	203,3	95	2,94	p.m.	2,67	2,88

Source : C.P.D.P.

L'évolution, en francs constants, du produit des recettes spécifiques montre qu'après avoir atteint un premier maximum en 1974, et après un tassement en 1975-1976, il connaît une forte croissance en 1977 aussi bien chez les V.U. que chez les V.L. Vu le choix adopté pour la définition des recettes spécifiques, la hausse importante de la taxe intérieure sur le gasole en 1978 devrait se marquer par une hausse assez considérable des recettes spécifiques en francs constants. Vu le rattrapage du prix du gasole par rapport aux autres carburants qui semble s'amorcer, il semble légitime de se demander si la définition des recettes spécifiques adoptée jusqu'ici n'a pas lieu d'être modifiée puisque désormais une partie de la taxation intérieure du gasole paraît jouer le rôle d'impôt de consommation.

RECETTES SUR LES CARBURANTS SPECIFIQUES A LA ROUTE

---

En MF. courants	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Part. T.I. Essence	401	362	301	299	432	430	426	454
Part. T.I. Super	1 087	1 157	1 241	1 380	1 472	1 693	1 876	2 031
T.I. Gasole	1 837	2 004	2 195	2 542	2 784	2 945	3 273	3 787
T.V.A. Total V.U.	1 148	1 267	1 345	1 504	2 072	2 241	2 632	3 034
TOTAL V.U.	4 473	4 790	5 082	5 725	6 760	7 309	8 207	9 306
Part. T.I. Essence	1 385	1 396	1 269	1 319	1 824	1 811	1 822	2 036
Part. T.I. Super	3 751	4 461	5 229	6 095	6 223	7 130	8 027	9 096
T.I. Gasole	99	105	163	219	284	348	414	564
TOTAL V.P.	5 235	5 962	6 661	7 633	8 331	9 289	10 263	11 696
Part. F.S.H.	121	193	203	95	3	-	3	3
TOTAL GENERAL	9 829	10 945	11 946	13 453	15 094	16 598	18 470	21 002

RECETTES SUR LES CARBURANTS SPECIFIQUES A LA ROUTE

En MF. constants.	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Recettes V.U.	6 750	6 868	6 862	7 172	7 619	7 309	7 485	7 827
Indice	100	102	102	106	113	108	111	116
Recettes V.P.	7 993	8 696	9 146	9 630	9 392	9 289	9 362	9 838
Indice	100	109	114	120	118	116	117	123
Recettes totales	14 744	15 564	16 608	16 803	17 011	16 598	16 845	17 663
Indice	100	106	109	114	115	113	114	120

E - Le Fonds Spécial d'Investissement Routier

Le prélèvement sur la recette de la T.I.P.P. opéré au profit du F.S.I.R. (Fonds Spécial d'Investissement Routier), constitue l'une des rares exceptions au principe général de l'unité budgétaire, qui s'oppose à toute affectation d'un impôt à la couverture d'une catégorie déterminée de dépenses. Mais faisons un peu d'historique :

Le compte d'affectation spécial au F.S.I.R. a été ouvert dans les écritures du Trésor par la loi de Finances du 26 Décembre 1959, article 77, alinéa 2. Il est géré conjointement par le Ministère des Transports et le Ministère de l'Intérieur. Ce compte comprend :

- EN CREDIT

- . Le produit du prélèvement d'un pourcentage de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (T.I.P.P.) appliquée aux carburants routiers, fixé à l'origine à 7,7 %.

- EN DEBIT

- . Les dépenses d'amélioration des voiries nationales, départementales et urbaines,
- . les dépenses d'amélioration et de remise en état de la voirie communale,
- . les dépenses de reconstruction des ponts détruits par faits de guerre.

Le tableau suivant retrace, depuis l'ouverture du compte spécial, l'évolution du pourcentage de prélèvement sur le produit de la T.I.P.P. appliquée aux carburants routiers.

POURCENTAGE DU PRELEVEMENT SUR LA T.I.P.P.

1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
7,7 %	7,7 %	7,7 %	7,7 %	7,7 %	11 %	11 %	11 %	11 %	17 %

1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
17 %	17 %	19 %	19 %	19 %	22,5 %	22,1 %	17,7 %	(1) 15 %	(2) 12,26 %

On remarque que le taux de prélèvement, après avoir connu une hausse par paliers jusqu'en 1975, ne cesse depuis de décroître en subissant un réajustement chaque année. Pour étudier la façon dont il est fixé, nous allons étudier, depuis 1970 les recettes correspondant à ce prélèvement au profit du F.S.I.R., telles qu'elles étaient estimées par les Budgets votés. Le tableau de la page suivante fournit, depuis 1970, les évaluations de recettes attendues du prélèvement sur la T.I.P.P., dans les Budgets votés, et les recettes réellement perçues, figurant dans les lois de Règlement. Après avoir connu une évolution d'environ 14 % par an jusqu'en 1974, en francs courants, les recettes prévisionnelles n'augmentent que de 5 % en 1975 malgré une hausse de 3,5 % du pourcentage de prélèvement. En 1977 et 1978, la baisse du pourcentage de prélèvement correspond à une croissance d'environ 10 % en francs courants. Mais, en 1979, les prévisions font état d'une baisse de 3,5 % en francs courants des recettes du prélèvement sur la T.I.P.P.

...

(1) Le pourcentage fixé à 16 % par le projet de loi de Finances pour 1978, a été élevé à 16,22 % par suite d'un amendement voté par l'Assemblée, et ramené à 15 % par la loi de Finances rectificative du 2 juin 1978.

(2) Le taux de 12,06 %, prévu par le projet de loi de Finances, a été élevé à 12,26 % à la suite de divers amendements.

ANNEE	% de prélèvement	Recettes du prélèvement sur la TIPP	
		Evaluation (en MF. courants)	Recouvrement effectués (en MF. courants)
1970	17 %	2 050	2 052
1971	17 %	2 352	2 357
1972	19 %	2 700	2 744
1973	19 %	3 060	3 085
1974	19 %	3 490	3 206
1975	22,5 %	3 670	4 120
1976	22,1 %	4 255	4 196
1977	17,7 %	6 680	4 733
1978	16,22 %	5 175	-
1979	12,26 %	4 995	-

(1) Source : Budgets votés

(2) Source : Lois de règlement

L'examen des recettes réelles montre que si, dans la plupart des cas, l'écart relève d'environ un pour cent, avec les prévisions, cet écart est très sensible en 1974 et 1975. En effet, alors que les prévisions estimaient les recettes en 1974 à 3 490 MF, elles ont été inférieures de 8 %. En 1975, par contre, les recettes ont été supérieures d'environ 12 %. On retrouve là le tassement des recettes de la T.I.P.P. en 1974, et la croissance en 1975.

En francs constants, on constate une forte baisse des recettes en 1974, et en 1976, si bien qu'en 1977 les recettes sont voisines du niveau de 1973. Il faut souligner que la prévision pour 1979 correspond, en francs constants, au niveau des recettes de 1971.

Les débats de l'Assemblée Nationale concernant le FSIR permettent de cerner la position des Fonds Publics face à ce problème. Les déclarations suivantes permettent de dessiner une évolution dans les mentalités :

- . " Il est parfaitement logique que la majoration de la T.I.P.P. se traduise par une augmentation de ressources pour le FSIR" (Déclaration du Ministre de l'Economie et des Finances du 4 Juillet 74).
- . " Pendant de très nombreuses années, le Parlement a demandé au Gouvernement d'affecter un certain pourcentage du prélèvement opéré sur le produit de la T.I.P.P. sur les produits pétroliers afin de garantir les recettes du F.S.I.R. et, comme la conjoncture s'est modifiée, on lui demande maintenant d'affecter un crédit en valeur absolue. Il ne saurait en être question. (Déclaration du Ministre de l'Economie et des Finances du 24 Octobre 74). Cette déclaration répondait à un amendement des députés inquiets par les prévisions de recettes du FSIR.
- . " Dans le cadre de la lutte contre l'inflation, la politique budgétaire est modelée sur deux principes :

...

PRELEVEMENT SUR LA T.I.P.P. : ESTIMATION DES BUDGETS VOTES

Déflateurs Investissements des Comptes  
de la Nation 1977

En MF. constants 1975

1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
3 337,4	3 570,3	3 888	4 021	3 905	3 670	3 859	3 866	3 923	3 482
100	107	116	120	117	110	116	116	118	104

Source : Budgets votés

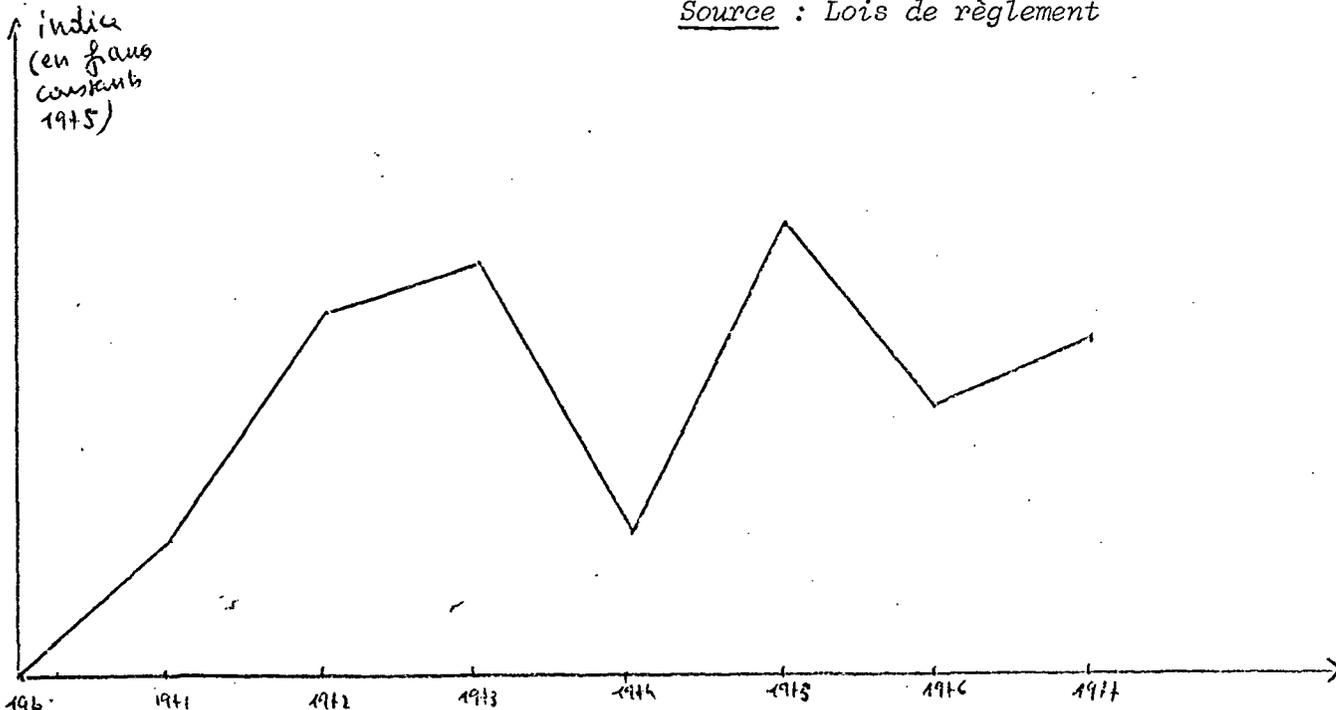
PRELEVEMENT SUR LA T.I.P.P. : RECOUVREMENTS REELLEMENT EFFECTUES

Déflateurs Investissements des Comptes  
de la Nation 1977

En MF. constants 1975

1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
3 340,7	3 577,4	3 952	4 054	3 587	4 120	3 806	3 910
100	107,1	118,3	121,4	107,4	123,3	113,9	117,0

Source : Lois de règlement



- modérer les dépenses de l'Etat
- rétablir l'équilibre des dépenses publiques (l'excédent doit couvrir le déficit budgétaire).

A la suite de quoi, le taux de prélèvement est ramené de 22,1 % à 17 % (Déclaration du 14 Octobre 1976).

Il semble donc que l'on ait assisté à une évolution des positions du gouvernement. A l'origine, le gouvernement s'était engagé à porter progressivement le taux du prélèvement à 25 %, or, il ne cesse de baisser depuis 1975, où il avait atteint 22,5 %. La déclaration de 1974 semble donc totalement contredite, puisque l'effet de la majoration de la T.I.P.P. est annulé par une baisse régulière du taux de prélèvement. Le motif qui préside aujourd'hui est la rigueur budgétaire. Par le biais de la loi de Finances rectificative du 2 Juin 1978, le taux de prélèvement a été ramené de 16,22 % à 15 %, pour compenser la sous-estimation des recettes. Il semble donc que ce fonds ait aujourd'hui un caractère un peu "mythique" : en effet, un compte d'affectation spéciale financé par un prélèvement dont on modifie le taux chaque année n'a plus de signification réelle.

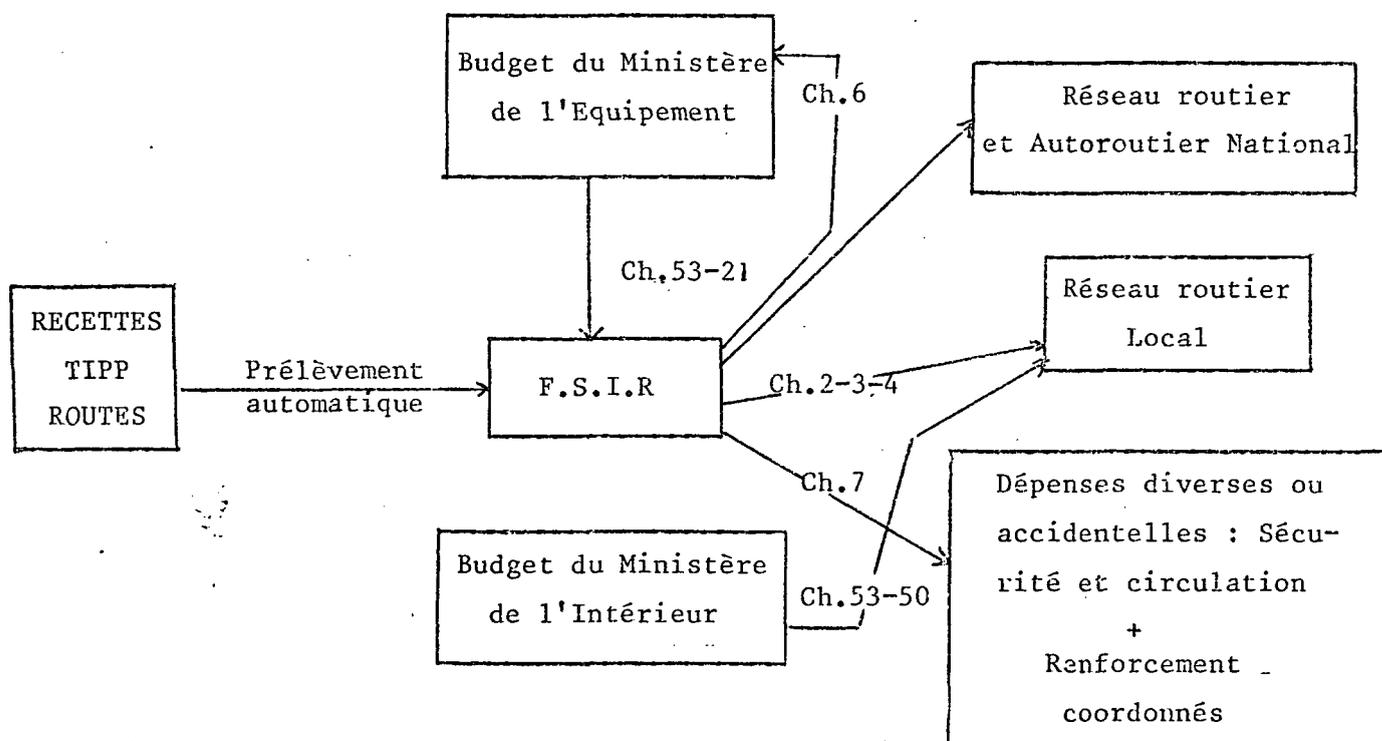
Il semble par ailleurs, d'un point de vue plus politique, que ce compte ne retrace pas bien l'ensemble de l'effort consenti par l'Etat pour l'investissement routier. En effet, en sus du prélèvement sur la T.I.P.P., viennent s'ajouter diverses dotations budgétaires telles que le chapitre 53-21 du Ministère de l'Équipement et le chapitre 63-50 du budget du Ministère de l'Intérieur, notamment.

A chaque débat consacré au FSIR, l'attention des élus est plus particulièrement attirée par l'évolution des tranches locales du Fonds, qui sont regroupées en un chapitre depuis 1977 (anciennement chapitre 2, 3 et 4). Deux positions paraissent raisonnables pour clarifier la situation :

- soit réduire l'étendue du compte (qui apparaît de plus en plus comme une dotation en valeur absolue plus qu'un prélèvement automatique) en affectant

- un pourcentage fixe de la T.I.P.P. aux seules tranches locales ;
- soit l'étendre en créant un véritable "Fonds routier", retraçant toutes les sommes consacrées par l'Etat aux routes.

Le schéma suivant résume la situation actuelle des investissements routiers financés par l'Etat :



40.

Le F.S.I.R., alimenté, en plus du prélèvement sur la T.I.P.P., par un chapitre d'abondement budgétaire du Ministère de l'Équipement (ch. 53-21 "Participation aux Dépenses du F.S.I.R."), reverse une somme au Budget général (FSIR-06) correspondant aux frais de fonctionnement.

Outre les dotations du F.S.I.R., les routes perçoivent des dotations du Budget de l'Équipement (ch. 53-20), comprenant essentiellement les dépenses de renforcements coordonnés jusqu'en 1977, et du Budget de l'Intérieur (ch. 63-50) concernant la voirie locale.

Le tableau ci-après donne la nomenclature des articles budgétaires du F.S.I.R., dont l'évolution figure dans la page suivante. Il faut noter que les renforcements coordonnés, qui, jusqu'en 1976 figuraient sur le ch. 53-20 de l'Équipement, ont été intégrés aux dépenses du F.S.I.R. depuis.

#### CREDITS DE PaiEMENTS

Chapitre 01 - Exécution du plan national d'amélioration du réseau routier :

- Article 10 Réseau national (autorisations de programme antérieures à 1968)
- Article 20 Autoroutes (autorisations de programmes antérieures à 1963)
- Article 30 Reconstruction des ponts détruits par faits de guerre (autorisations de programme antérieures à 1973). Routes nationales
- Article 40 Autoroutes de liaison (autorisations de programme postérieures à 1967)
- Article 50 Réseau national en rase campagne (autorisations de programme postérieures à 1967)
- Article 60 Voirie en milieu urbain (autorisations de programme postérieures à 1967)
- Article 70 Réseau national, Opération déconcentrées (autorisations de programme postérieures à 1976)
- Article 80 Renforcements coordonnés.

#### Totaux chapitre 01

Chapitre 02 - Exécution du plan d'amélioration du réseau routier départemental

Chapitre 03 - Exécution du plan de décongestion de la circulation dans les centres urbains

Chapitre 04 - Exécution du plan d'amélioration de la voirie communale

Chapitre 05 - Reconstruction des ponts détruits par faits de guerre. Voirie locale

Chapitre 06 - Remboursement au budget général des frais de fonctionnement

Chapitre 07 - Dépenses diverses ou accidentelles

Article 10 Sécurité et circulation

Article 20 Renforcements coordonnés

#### Totaux chapitre 07

Chapitre 08 Dépenses sur fonds de concours

CP MF..courants	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
<u>Chap. 01.</u>										
Art. 10	21,2	13,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Art. 20	89	10	-	-	-	-	-	-	-	-
Art. 30	19,8	16,5	15	-	-	-	-	-	-	-
Art. 40	511,2	399,3	167,4	465	480	750	929	882,8	1 305	1 275
Art. 50	457,5	570,0	824,5	639	1 085	1 000	1 345	1 182,5	1 259	1 223,9
Art. 60	722,8	1 004,5	1 315,7	1 575	1 484,5	1 451	1 478	1 468,0	1 201	1 047,2
Art. 80	-	45	30	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL Chap. 1.	1 821,5	2 058,3	2 352,6	2 679	3 049,5	3 201	3 752	3 533,3	3 765	3 546,1
Chap. 02	52	53	55	60	75	75	78	88	90	108
Chap. 03	100	110,5	157	160	180	170	174	188,8	195	211
Chap. 04	63	64	59,5	55	55	60	55	38	105	161
Chap. 05	-	-	-	20	30	30	10	14	20	20
Chap. 06	13,5	14,5	15,5	16	16,5	18	22	24,2	26,5	28
<u>Chap. 07.</u>								(1)		
Art. 10	-	51,4	60,4	70	84	116	154	207,4	389,5	364,5
Art. 20	-	-	-	-	-	-	-	586,3 <sup>(2)</sup>	584	556,4
TOTAL Chap. 7	-	51,7	60,4	70	84	116	154	798,7	973,5	920,9
TOTAL général	2 050	2 352	2 700	3 060	3 490	3 670	4 255	4 680	5 175	4 995

(1) L'article 10, jusque là intitulé " Dépenses diverses et accidentelles devient "Sécurité et Circulation"

(2) Création de l'article 20 : "Renforcements coordonnés"

Comme nous l'avons vu plus haut, le FSIR est alimenté, en plus du prélèvement sur la TIPP, par un abondement budgétaire en provenance du Ministère de l'Équipement, qui correspond au chapitre 53-26 jusqu'en 1973, et au chapitre 53-21 après. Le tableau suivant fournit la répartition par article budgétaire, dont la nomenclature est la suivante :

- Article 10 : Construction nouvelle d'autoroutes
- Article 20 : Construction nouvelle de routes en rase campagne
- Article 30 : Construction nouvelle de routes en milieu urbain
- Article 40 : Sécurité et circulation
- Article 50 : Renforcements coordonnés.

ABONDEMENT BUDGETAIRE DU FSIR

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Art.10	15 (1)	17,9 <sup>(1)</sup>	182	15	20	50	11	30	25	20
Art.20	-	-	10	431	255	450	25	30	25	22,5
Art.30	-	-	-	5	167,5	233	25,5	31,5	28,5	20
Art.40	-	-	-	-	-	-	-	5	5	5
Art.50	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5
TOTAL	15	17,9	192	451	442,5	733	61,5	96,5	88,5	72,5

(1) Jusqu'en 1972, article unique " Participation aux dépenses du FSIR".

Il faut être conscient du fait que les variations globales ou par article du chapitre 53-21 n'ont pas de signification. Seule a une signification la somme globale ou par article des crédits du F.S.I.R. et de ceux du chapitre 53-26.

CREDITS DU F.S.I.R. EN PROVENANCE DE L'ETAT ET  
DU MINISTERE DE L'EQUIPEMENT

---

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
FSIR	2 050	2 352	2 700	3 060	3 490	3 670	4 255	4 680	5 175	4 995
Abonnement budgétaire	15	17,9	192	451	442,5	733	61,5	96,5	88,5	72,5
Total	2 065	2 369,9	2 892	3 511	3 932,5	4 403	4 316,5	4 776,5	5 263,5	5 067,5
MF. courants Total	3 362	3 598	4 164	4 613	4 400	4 403	3 915	3 945	3 990	3 532
MF. courants Indice	100	107	124	137	131	131	116	117	119	109

L'évolution est donc beaucoup plus sensible que lorsqu'on ne prend en compte que le prélèvement sur la T.I.P. On constate qu'en 1979, l'ensemble des crédits qui transitent par le F.S.I.R. est en diminution de 20 % par rapport à 1975. (Rappelons que nous ne nous intéressons pas ici au Fonds de Concours en provenance des Collectivités Locales). Cette baisse très importante

serait accentuée encore si l'on retirait les crédits affectés aux renforcements coordonnés, qui ne figurent dans les dépenses du F.S.I.R. que depuis 1977, alors qu'avant ils figuraient sur un chapitre du budget de l'Equipement.

Il faut également noter que tous les crédits du F.S.I.R. ne sont pas forcément affectés à des dépenses d'investissement. Ainsi, jusqu'en 1977, des fonds de concours en provenance du FSIR alimentaient des chapitres de fonctionnement du budget de l'Equipement. De plus, le chapitre 6 du FSIR est un versement au Budget général. Les rétrospectives sont les suivantes :

#### VERSEMENT AU BUDGET GENERAL EN PROVENANCE DU FSIR

En MF. courants

1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
13,5	14,5	15,5	16	16,5	18	22	24,2	26,5	28

#### FONDS DE CONCOURS EN PROVENANCE DU FSIR

Articles du FSIR mandatés	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
FSIR 02-40	-	-	-	48,4	36,8	83,2	237,2	130,3
FSIR 01-50	-	-	-	19,3	58,9	105,8	16	59,2
FSIR 01-60	-	-	-	46,9	17,8	94,7	80,5	198,9
FSIR 07-20	-	-	-	-	-	-	-	19,6
FSIR 07-10	-	-	-	-	-	-	-	25,2
TOTAL	-	-	-	114,6	113,5	283,7	333,7	433,2

2) Transports ferroviaires :A - Prix des carburants

La caractéristique du fuel consommé par les engins de traction de la S.N.C.F. est celle du "fuel domestique n°1". L'utilisation de ce type de carburant n'est pas permise sur les infrastructures routières.

La structure du prix du carburant est la suivante au 23-6-1978 :

- Prix ex-raffinerie	53,11 c/l .....	68,53 %
- Taxe intérieure	10,37 c/l .....	13,38 %
- Redevance I.F.P.	0,34 c/l .....	0,44 %
- Redevance pour stocks de réserve	0,60 c/l .....	0,77 %
- Marge de distribution	1,43 c/l .....	1,85 %
- Ajustement	0,05 c/l .....	0,06 %
- T.V.A. (1)	11,60 c/l .....	14,97 %
	<hr/>	<hr/>
TOTAL	77,50 c/l	100,0 %

A ce prix viennent s'ajouter, comme frais internes à la S.N.C.F. :

. Frais de transport (TVA incluse)	2,95 c/l
. Frais de gestion des stocks	4,13 c/l
	<hr/>

Le prix total du litre TTC est donc de : 84,58 c/l

/...

---

(1) La T.V.A., au taux normal de 17,6 % du prix hors T.V.A. n'est pas déductible.

Le tableau suivant fournit l'évolution des divers éléments du prix du litre du fuel-oil (il s'agit du prix de départ, à majorer les frais de transport et de gestion des stocks) au 1er janvier de chaque année :

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Prix ex-raffinerie .....	13,04	13,48	18,18	16,97	22,09	39,51	44,51	48,79
Taxe intérieure	1,87	1,87	1,87	1,87	1,87	1,87	1,87	1,87
Redevance IFP	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,23	0,23	0,23
T.V.A. ....	2,77	2,87	3,70	3,49	4,39	7,54	8,49	9,26
Prix du litre TTC .....	18,51	19,20	24,70	23,30	29,30	50,40	56,70	61,00

(en c/l) Source : C:P.D.P.

1978	1979
54,47	51,05
1,87	14,11
0,34	0,34
10,33	11,88
69,00	79,40

B - Consommation de produits pétroliers de la S.N.C.F.

Nous ne nous intéresserons ici qu'à l'énergie consommée pour la traction des trains, à l'exception de l'énergie de chauffage des gares etc.

Le tableau suivant donne la consommation de produits pétroliers pour la traction des trains depuis 1970, en milliers de m3 :

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Fuel-oil domestique (combustible Diesel)	466	484	510	542	582	552	577	570
Fuel-oil lourd	168	79,0	15,4	2,27	0	-	-	-

Source : S.N.C.F.

C - Recettes des taxes sur les carburants

Le fuel-oil lourd consommé jusqu'en 1974 par la S.N.C.F. pour la traction de ses trains comporte une TVA, qui est déductible pour l'utilisateur depuis le 1er janvier 1970. Les taxes qui lui sont appliquées se limitent donc à la redevance I.F.P. Les recettes provenant du fuel-oil lourd sont donc à peine significatives comparées aux recettes provenant du fuel oil domestique.

/...

RECETTES DES TAXES SUR LES CARBURANTS

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
(en millions de F. courants)	22,32	26,57	28,36	30,79	51,91	52,00	62,66	68,74
il- lions de F. constants	33,48	37,78	38	38,46	58,50	52,00	57,15	57,81
Indice	100	113	114	115	175	155	171	173

On retrouve, en francs constants, une forte hausse en 1974 due à l'augmentation du prix ex-raffinerie répercuté sur la T.V.A. La baisse en 1975 est imputable en grande partie à la réduction de consommation du fuel domestique. Depuis, un palier s'est constitué au niveau des recettes de 1974.

Mais il faut être conscient de la forte hausse que constituera l'année 1978. En appliquant les taux de 1978 à la consommation de 1977, on trouve une hausse des recettes de 55 % en francs courants et de 41 % en francs constants.

On constate que, si la taxe intérieure est restée inchangée en francs courants entre 1970 et 1977, depuis le 23 juin 1978, un fort rattrapage s'est amorcé (la T.I. est passée brusquement de 1,87 à 10,37 c/l). Pendant cette période, le prix ex-raffinerie a fortement augmenté, surtout en 1974-1975. Le taux de taxation (% des taxes dans le prix du litre) qui était de 25,9 % en 1970, après avoir continûment baissé jusqu'en 1978 (jusqu'au 1er Février), où il atteignait 18,4 %, est remonté depuis à 33,2 %.

### 3) Transports fluviaux

Le combustible Diesel consommé par les Voies Navigables est taxé de la même façon que celui consommé par la S.N.C.F. Rappelons le prix moyen annuel des taxes appliquées, en c/l depuis 1970 :

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
I.I. + I.F.P. + T.V.A. (en c/l)	4,79	5,49	5,56	5,68	8,92	9,42	10,86	12,06

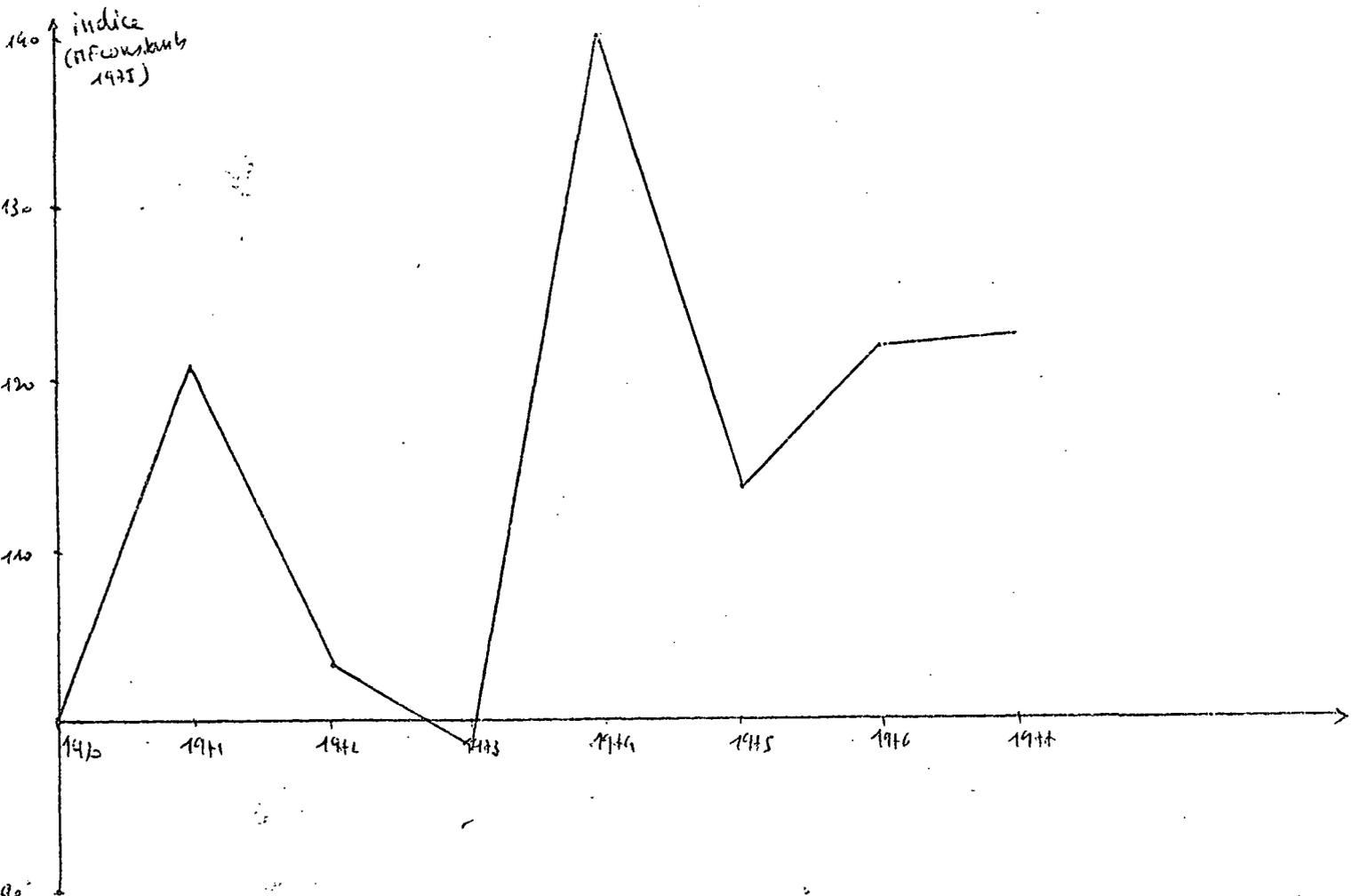
La consommation du combustible Diesel est estimée chaque année par le C.P.D.P. :

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Consommation du combustible Diesel (en 10 <sup>3</sup> t)	225	250	225	225	225	195	202	198

On constate, après un long palier de 1972 à 1974, une baisse importante (environ 13 %) de la consommation en 1975, et, après une légère hausse en 1976, une stabilisation en 1977. L'évolution du produit des taxes si ce n'est une forte hausse en 1974, due à la hausse de la TVA répercutant celle du prix ex-raffinerie, est semblable à celle de la consommation.

TAXES SUR LES CARBURANTS

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
En MF. courants	12,98	16,54	15,07	15,40	24,18	22,13	26,43	28,77
En MF constants	19,47	23,52	20,19	19,23	27,25	22,13	24,10	24,20
Indice	100	120,8	103,7	98,8	140,0	113,7	123,8	124,3



## CHAPITRE 2

### TAXE A L'ESSIEU

---

#### 1 - LEGISLATION

La "Taxe spéciale sur certains véhicules routiers", appelée plus communément taxe à l'essieu, a été instituée par l'article 16 de la loi n° 67-1114 du 21 décembre 1967. Les conclusions du premier rapport de la Commission d'Etude des coûts d'infrastructure, présenté au Ministre de l'Equipement et au Ministre des Transports le 29 mars 1967, et ayant servi de base à la détermination de cette taxe, permettent de comprendre les motifs ayant présidé à sa création.

Dans l'hypothèse intermédiaire de tarification retenue par la Commission, c'est-à-dire la tarification au coût marginal social de l'usage des infrastructures, le problème se posait de faire ressentir aux transporteurs de marchandises la totalité de leurs coûts sociaux, et notamment le coût des dégradations que certaines catégories de véhicules occasionnent à la route, de façon à orienter leurs décisions dans le sens de l'intérêt général. Après une étude détaillée déterminant les coûts marginaux pour les divers véhicules de transport, il est apparu à la Commission que la seule taxe spécifique sur les carburants n'y suffisait pas. En effet, les variations de taxe sur le gas-oil avec le tonnage et le type de véhicule s'écartaient largement des variations de coûts imputables. Il convenait donc d'ajouter à cette taxe un terme qui rétablisse les différences nécessaires à la bonne orientation souhaitée des décisions des transporteurs : d'où la création de la taxe à l'essieu. Nous étudierons plus loin l'effet qu'a entraîné cette taxe sur les compositions du parc des véhicules routiers de marchandises.

/...

La taxe à l'essieu est assise sur les véhicules de transport routier de marchandises dont le poids total autorisé en charge (P.T.A.C.) excède 16 T. Le recouvrement en a été confié à la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects à partir de 1971.

Un nouveau tarif trimestriel de base de la taxe à l'essieu a été mis en place progressivement de 1971 à 1974 pour certaines silhouettes de véhicules (véhicules automobiles à deux essieux, ensembles composés d'une semi-remorque à deux essieux attelée à un tracteur à deux essieux, remorques). Depuis 1974, tous les tarifs sont restés inchangés (voir tableau page 53).

Les véhicules acquittant la taxe à l'essieu sont dispensés de la taxe différentielle (vignette).

Enfin, certaines réductions sont accordées pour différentes catégories d'usagers :

- . 10 % de réduction sont applicables aux véhicules de transport pour compte propre exploités en location,
- . 20 % pour les autres véhicules de transport pour compte propre.

L'origine de ces réductions réside dans le fait que le kilométrage moyen annuel des véhicules exploités pour compte propre est inférieur au kilométrage moyen annuel des véhicules exploités pour compte d'autrui.

Les réductions suivantes sont applicables aux tarifs déjà minorés éventuellement par les dispositions précédentes :

- . 50 % pour les véhicules circulant dans les limites de leur zone courte,
- . 75 % pour ceux utilisant le système mixte rail-route, ou pour ceux circulant dans les limites de leur zone de camionnage, jusqu'au 1er avril 1979 date de suppression de ces zones,
- . enfin 5 % par chaque tranche entière de 3 500 km parcourus sur une autoroute à péage par l'ensemble des véhicules d'une même catégorie et appartenant au même redevable.

## TAXE A L'ESSIEU

Catégories de véhicules	Poids total autorisé en charge ou poids total roulant	Tarif trimestriel de base
	tonnes	francs
Véhicules automobiles à deux essieux	16,000 à 16,500	100
	16,501 à 17,500	350
	17,501 à 18,500	1971 : 525 ensuite : 750
	18,501 à 19,000	1971 : 562,50 1972 : 750 1973 : 1 000 ensuite : 1 250
Véhicules automobiles à trois essieux	25,500 à 26,000	225
Ensembles composés d'une semi-remorque à un essieu attelée à un tracteur à deux essieux	25,000 à 25,500	50
	25,501 à 26,500	225
	26,501 à 27,500	650
	27,501 à 28,500	1 100
	28,501 à 29,500	1 650
	29,501 à 30,500	2 200
Ensembles composés d'une semi-remorque à un essieu attelée à un tracteur à trois essieux	31,501 à 32,500	225
	32,501 à 33,500	350
	33,501 à 34,500	650
	34,501 à 35,000	1 400
Ensembles composés d'une semi-remorque à deux essieux attelée à un tracteur à deux essieux	34,500 à 35,000	1971 : 200 1972 : 150 1973 : 100 ensuite : exonération
	35,001 à 36,500	400
	36,501 à 37,500	850
	37,501 à 38,000	1 300
	Remorques	17,500 à 18,500
18,501 à 19,000		1971 : 360 1972 : 450 1973 : 640 ensuite : 860

2 - RECETTES DE LA TAXE A L'ESSIEU

Le tableau ci-dessous fournit une rétrospective du produit de la taxe à l'essieu depuis sa création.

(1)

PRODUIT DE LA TAXE A L'ESSIEU

ANNEES	1968 (2)	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
En millions de francs courants	21,4	108,8	120,7	131,8	153,0	268,5	342,1	341,8	352	361,4
En millions de francs constants	36,6	171,7	181,1	187,4	205	335,4	385,6	341,8	321	303,9

Source : Bulletin Officiel des Douanes du 1er Août 1978.

Vu la non représentativité de l'année 1968, les indices en francs constants sont calculés sur la base 1969 :

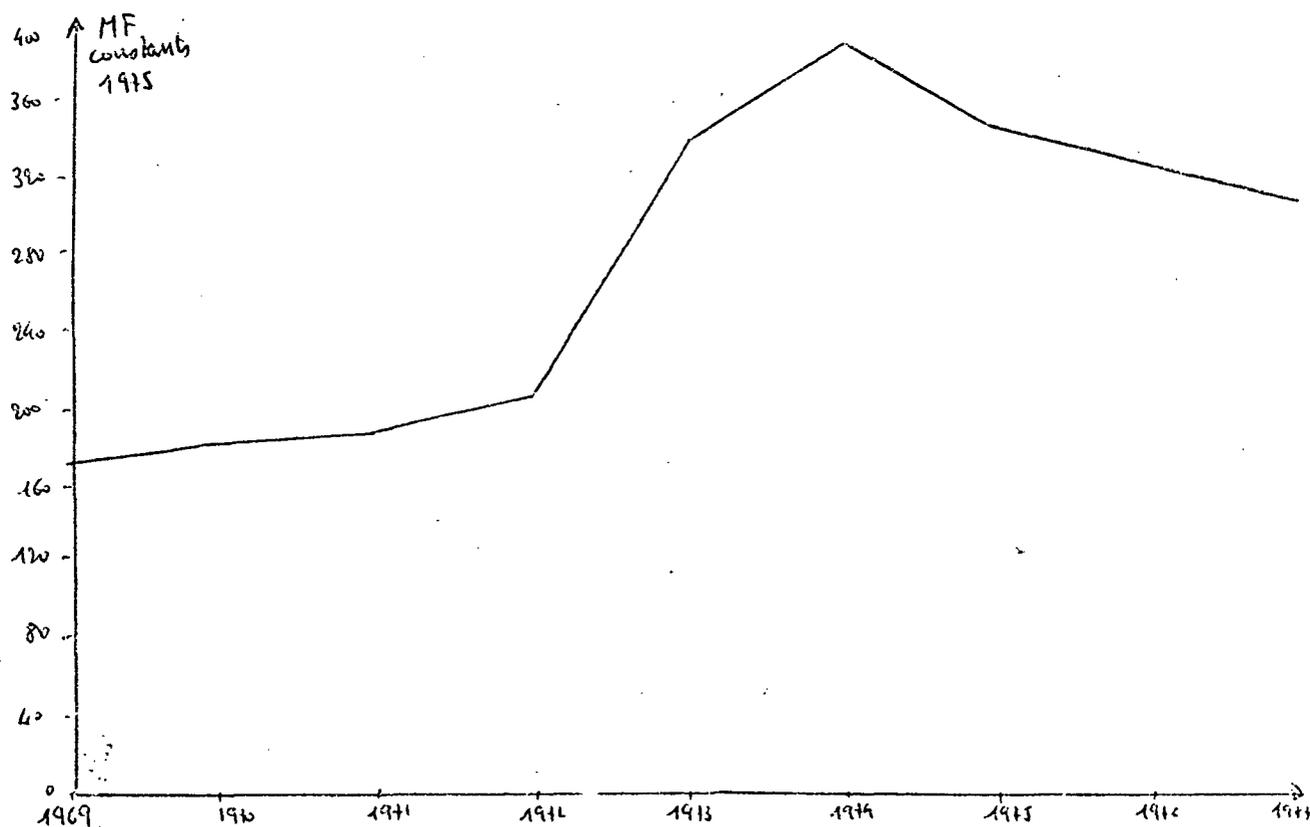
ANNEES	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Indice en francs constants	100	105,5	109,1	119,4	195,3	224,6	199,1	187,0	177,0

(1) Il s'agit du montant net des perceptions, déduction faite des remboursements effectués aux bénéficiaires des véhicules circulant sur autoroutes à péage.

(2) La taxe à l'essieu, instituée par la Loi de Finances pour 1968, n'a été perçue qu'à compter du 1er octobre 1968.

## EVOLUTION DU PRODUIT DE LA TAXE A L'ESSIEU

(en millions de francs constants)



La très forte augmentation du produit de la taxe en 1973 est imputable en grande partie à la taxation des ensembles articulés de plus de 35 T qui ont fait leur apparition sur le marché. Il y en avait 40 912 en 1973, 48 065 en 1974. La hausse est moins forte en 1974, où l'application du taux plein de la taxe, et la poursuite de la tendance sur les plus de 35 T sont en partie compensées par la fin de la taxation des semi-remorques à deux essieux attelées à un tracteur à deux essieux de 34,5 à 35 T. La décroissance du produit des recettes en francs constants à partir de 1974 s'interprète, parallèlement à la stabilité des tarifs de la taxe en francs courants, par la forte inflation qu'a connue l'économie française après la crise du pétrole.

Il a paru intéressant d'étudier l'évolution des recettes de la taxe à l'essieu suivant les deux principaux types de transports (transport pour compte propre et transport pour compte d'autrui) et les silhouettes des poids lourds, (véhicules à deux ou trois essieux, ensembles 2 + 2, etc.).

Mais cette étude nécessite des hypothèses simplificatrices. En effet, si le Bulletin Officiel des Douanes fournit pour chaque année et pour chaque catégorie de P.T.A.C. le nombre de véhicules acquittant la taxe à l'essieu suivant qu'ils sont exploités pour compte propre (Propriété ou location) ou pour compte d'autrui, il ne fournit la répartition zone longue, zone courte, et zone de camionnage que pour l'ensemble de trois silhouettes. Nous admettons donc qu'à l'intérieur des véhicules à deux essieux et des ensembles composés d'une semi-remorque à deux essieux attelée à un tracteur à deux essieux, les différentes catégories de zone d'exploitation se répartissent comme pour l'ensemble de la silhouette, et que pour tous les autres véhicules, elles se répartissent de la même façon (cette approximation se justifie si l'on sait que ces autres véhicules ne fournissent qu'environ 5 % des recettes). Un problème supplémentaire se pose en 1973 avec l'apparition des poids lourds de PTAC de plus de 35 T, car il faut éviter les doubles comptes.

En effet, la plupart des poids lourds concernés, qui avaient fait l'objet d'une double inscription (35/38 T), ont été contraints par une circulaire du Ministre de l'Equipement à relever leur PTAC à 38 T et à effectuer l'échange de leurs cartes grises obligatoirement avant le 1er avril 1973. La taxe à l'essieu correspondant aux 38 T étant exigible dès cette date, et l'écart étant considérable (5 200 F par an contre seulement 400 F avant), nous supposons que le changement de catégorie s'est effectué au 1er avril 1973, ainsi que leur intérêt le commandait aux transporteurs. Par conséquent, les nouvelles catégories n'ont acquitté que trois trimestres du nouveau taux de la taxe à l'essieu, et un trimestre de l'ancienne.

Avec ces hypothèses, les résultats sont les suivants :

/...

(1)

EVOLUTION DES RECETTES DE LA TAXE A L'ESSIEU

TRANSPORT POUR COMPTE D'AUTRUI

(MF. courants)

Silhouettes		1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Véhicules à deux essieux		39,22	48,14	56,02	61,40	58,04	55,39	52,94
S.R. 2 essieux + tracteur 2 essieux		20,10	16,90	86,28	117,54	122,93	132,27	142,05
AUTRES	Véhicules à 3 essieux	2,75	3,00	3,35	3,53	3,73	3,83	3,88
	S.R. 1 essieu + tracteur 2 essieux	2,49	2,06	1,77	1,71	1,97	1,37	1,15
	S.R. 1 essieu + tracteur 3 essieux	0,03	0,05	0,08	0,04	0,02	0,00	0,00
	Remorques à 2 essieux	0,07	0,17	0,42	0,64	0,74	0,82	0,82
TOTAL COMPTE D'AUTRUI		64,66	70,32	147,92	184,86	187,43	193,68	200,84

(1) Les véhicules de transports exceptionnels ont été négligés.

TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE (Propriété et location)

---

(en MF. courants)

Silhouettes		Pro- priété	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977-	
Véhicules à deux essieux	P		39,76	54,76	70,31	88,35	91,95	98,00	101,69	
	L		6,29	7,68	9,09	10,11	10,05	9,44	9,85	
S.R. à 2 essieux + tracteur 2 essieux	P		4,89	4,35	17,79	26,78	30,67	33,41	36,72	
	L		4,05	3,08	17,21	21,98	21,70	21,78	21,29	
AUTRES	Véhicules à 3 essieux	P	3,78	4,40	5,04	5,64	6,04	6,50	6,70	
		L	0,80	0,73	0,85	0,92	0,92	0,81	0,86	
	S.R. 1 essieu + tracteur 2 essieux	P	6,55	6,05	5,78	5,89	5,33	4,94	4,32	
		L	0,91	0,69	0,68	0,61	0,46	0,53	0,41	
	S.R. 1 essieu + tracteur 3 essieux	P	0,09	0,08	0,11	0,16	0,15	0,12	0,04	
		L	0,01	0,02	0,01	0,00	0,00	0,02	0,00	
	Remorques à 2 essieux	P	0,48	0,71	1,05	1,55	1,75	2,05	2,20	
		L	0,03	0,05	0,19	0,14	0,14	0,15	0,18	
	TOTAL	P		55,55	70,35	100,08	128,37	135,89	145,02	151,67
		L		12,09	12,25	28,03	33,76	33,27	32,73	32,59
	TOTAL COMPTE PROPRE	P + L		67,64	82,60	128,11	162,13	169,16	177,75	184,26

/...

Pour vérifier la validité de nos hypothèses, nous pouvons comparer avec les recettes réellement perçues par l'Administration des Douanes, à condition de déduire les remboursements effectués pour circulation sur autoroute à péage.

(En MF. courants)

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Total des recettes	132,30	152,92	276,03	346,99	356,59	371,43	385,10
Remboursements effectués	-	2,15	3,40	10,30	17,24	20,25	20,87
Total recettes nettes calculées	132,30	150,77	272,63	336,69	339,35	351,18	364,23
Total recettes nettes réelles	131,8	153,0	268,5	342,1	341,8	352	361,4

On voit que malgré les hypothèses de simplification, les écarts entre les recettes réelles et les recettes calculées n'excèdent guère 1 % dans le cas les plus défavorables. On peut donc à juste titre considérer comme fiables les résultats précédents et les utiliser pour tirer des enseignements.

Etudions les indices d'évolution en francs constants.

/...

00.

INDICE D'EVOLUTION DES RECETTES EN FRANCS CONSTANTS

---

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Véhicules à 2 essieux	121,15	148,18	169,14	180,16	160,04	148,50	138,33
Indice	100	122,2	139,5	148,6	132,0	122,5	135,7
S.R. 2 essieux + traction 2 essieux	41,30	32,60	151,48	187,43	175,30	170,96	168,25
Indice	100	78,9	293,7	453,8	424,5	413,9	407,4
Véhicules à 3 essieux	10,42	10,89	11,54	11,37	10,69	10,16	9,62
Indice	100	104,5	110,7	109,1	102,6	97,5	92,3
S.R. 1 essieu + tracteur 2 essieux	14,15	11,79	10,28	9,25	7,76	6,24	4,95
Indice	100	83,3	72,7	65,4	54,8	44,1	35,0
S.R. 1 essieu + tracteur 3 essieux	0,185	0,201	0,250	0,225	0,170	0,128	0,034
Indice	100	108,6	135,1	121,6	91,9	69,2	18,4
Remorque à 2 essieux	0,825	1,246	2,073	2,626	2,630	2,754	2,691
Indice	100	151,0	251,3	318,3	318,8	333,8	326,2

/...

INDICES D'EVOLUTION DES RECETTES EN FRANCS CONSTANTS

(En MF. constants 1975)

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Recettes compte propre	96,18	110,68	160,01	182,72	169,16	162,11	154,96
Indice	100	115,1	166,4	190,0	175,9	168,5	161,1
Recettes compte d'autrui	91,95	94,23	184,75	208,34	187,43	176,64	168,91
Indice	100	102,5	200,9	226,6	203,8	192,1	183,7
Recettes totales calculées	188,13	204,91	344,76	391,06	356,59	338,75	323,87
Indice	100	108,9	183,3	207,9	189,5	180,1	172,2



Plusieurs conclusions s'imposent à la vue des graphiques.

- tout d'abord, depuis 1973, les recettes du transport pour compte d'autrui évoluent plus vite que les recettes du transport pour compte propre. En 1977, on est à l'indice 161 pour le compte propre et à l'indice 184 pour le compte d'autrui ;

- l'évolution la plus forte, si l'on considère les différentes silhouettes de véhicules, est celle des recettes provenant des ensembles 2 + 2 (semi-remorque à 2 essieux + tracteur à 2 essieux). Celle-ci est particulièrement nette en 1973, correspondant à l'apparition des 38 T, fortement taxés. La recette des véhicules à 2 essieux qui connaissait une baisse sensible depuis 1974, augmente en 1977. Lorsque l'on considère les silhouettes moins importantes en nombre de véhicules, on constate que les recettes des véhicules à 3 essieux restent stables, et celles des ensembles 1 + 2 et 1 + 3 laissent dans des proportions très importantes (en 1977, les indices sont respectivement 35 et 19). Par contre, les recettes provenant des remorques à 2 essieux augmentent dans des proportions très fortes, et si leur croissance connaît un palier après 1974, on ne retrouve pas la baisse affectant les autres recettes par suite de l'inflation, ce qui traduit une augmentation de ce parc.

Les résultats suivants résumeront peut être mieux la situation.

/...

STRUCTURE DES RECETTES DE LA TAXE A L'ESSIEU

% (F. courants)	1971	1977
2 essieux .....	64,5 %	42,7 %
Ensembles 2 + 2 .....	22,0 %	52,0%
3 essieux .....	5,5 %	3,0 %
1 + 2 .....	7,5 %	1,5 %
1 + 3 .....	0,1 %	0,0 %
Remorques .....	0,4 %	0,8 %
TOTAL .....	100,0 %	100,0 %
Dont :		
compte propre .....	51,1 %	47,8 %
Compte d'autrui .....	48,9 %	52,2 %

Il apparaît donc que les véhicules à 2 essieux et les ensembles S.R. à 2 essieux + tracteur à 2 essieux acquittent à eux seuls près de 95 % de la taxe à l'essieu en 1977 contre 85 % en 1971.

/...

Si, en 1971, les recettes du transport pour compte propre étaient supérieures à celles du compte d'autrui, la situation est inverse en 1977. Faut-il y voir l'utilisation par le transport pour compte propre de véhicules moins agressifs pour la route, donc moins taxés ou une évolution moins forte du parc ?

Nous tâcherons de répondre par la suite.

Enfin, le transport pour compte propre exploité en location, qui représentait 9,1 % des recettes en 1971, en représente 8,5 % en 1977, ce qui dénote une certaine stabilité.

### 3 - EVOLUTION DU PARC DES POIDS LOURDS

La taxe à l'essieu ayant été instituée à l'origine pour pénaliser les poids lourds les plus agressifs pour la route, il est intéressant d'étudier les effets induits sur cette taxe par la structure du parc de poids lourds.

/...

EVOLUTION EN INDICE ET PAR SILHOUETTE DU PARC  
DES VEHICULES ACQUITTANT LA TAXE A L'ESSIEU DEPUIS 1969

	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Véhicules automobiles à 2 essieux	84 697	89 444	90 683	93 059	95 514	97 525	98 292	99 653	101 412
	100	105,6	107,1	109,9	112,8	115,1	116,1	117,7	119,7
Véhicules automobiles à 3 essieux	14 121	16 469	18 978	21 437	24 680	26 832	28 388	29 495	30 588
	100	116,6	134,4	151,8	174,8	190,0	201,0	208,9	216,6
S.R. à 1 essieu attelée à un tracteur à 2 essieux	6 260	5 941	5 386	5 269	5 119	5 163	5 056	4 774	4 628
	100	94,9	86,0	84,2	81,8	82,5	80,8	76,3	73,9
S.R. à (1) 1 essieu attelée à un tracteur à 3 essieux	246	234	76	79	108	109	105	94	31
	100	95,1	30,9	32,1	43,9	44,3	42,7	38,2	12,6
S.R. à (2) 2 essieux attelée à un tracteur à 2 essieux	34 199	39 425	46 518	52 292	59 582	48 065	51 717	55 771	59 860
	100	115,3	136,0	152,9	54,6	117,5	126,4	136,3	146,3
					100				
Remorques (3)	1 294	1 511	1 024	1 126	1 505	1 839	2 076	2 351	2 524
	100	116,8	79,1	87,0	116,3	142,1	160,4	181,7	195,1
Transports exceptionnels	-	-	721	1 008	1 027	1 215	1 280	1 317	1 290
			100	139,8	142,4	168,5	177,5	182,7	178,9
TOTAL	140 817	153 024	163 386	174 270	187 270	180 748	186 914	193 455	200 333
	100	108,7	116,0	123,8	133,2	128,4	132,7	137,4	142,3

Source : B.O.D. (Bulletin Officiel Douanes)

NOTES : 1) les ensembles (1 essieu + 3 essieux) de 31 à 31,5 t ne sont plus taxés depuis le 1er janvier 1971.

2) les ensembles (2 essieux + 2 essieux) de 34,5 à 35 T ne sont plus taxés depuis le 1er janvier 1974. Par contre, les catégories 35 à 38 T apparaissent sur le marché en 1973 (il y en a 40 912 en 1973, 48 065 en 1974).

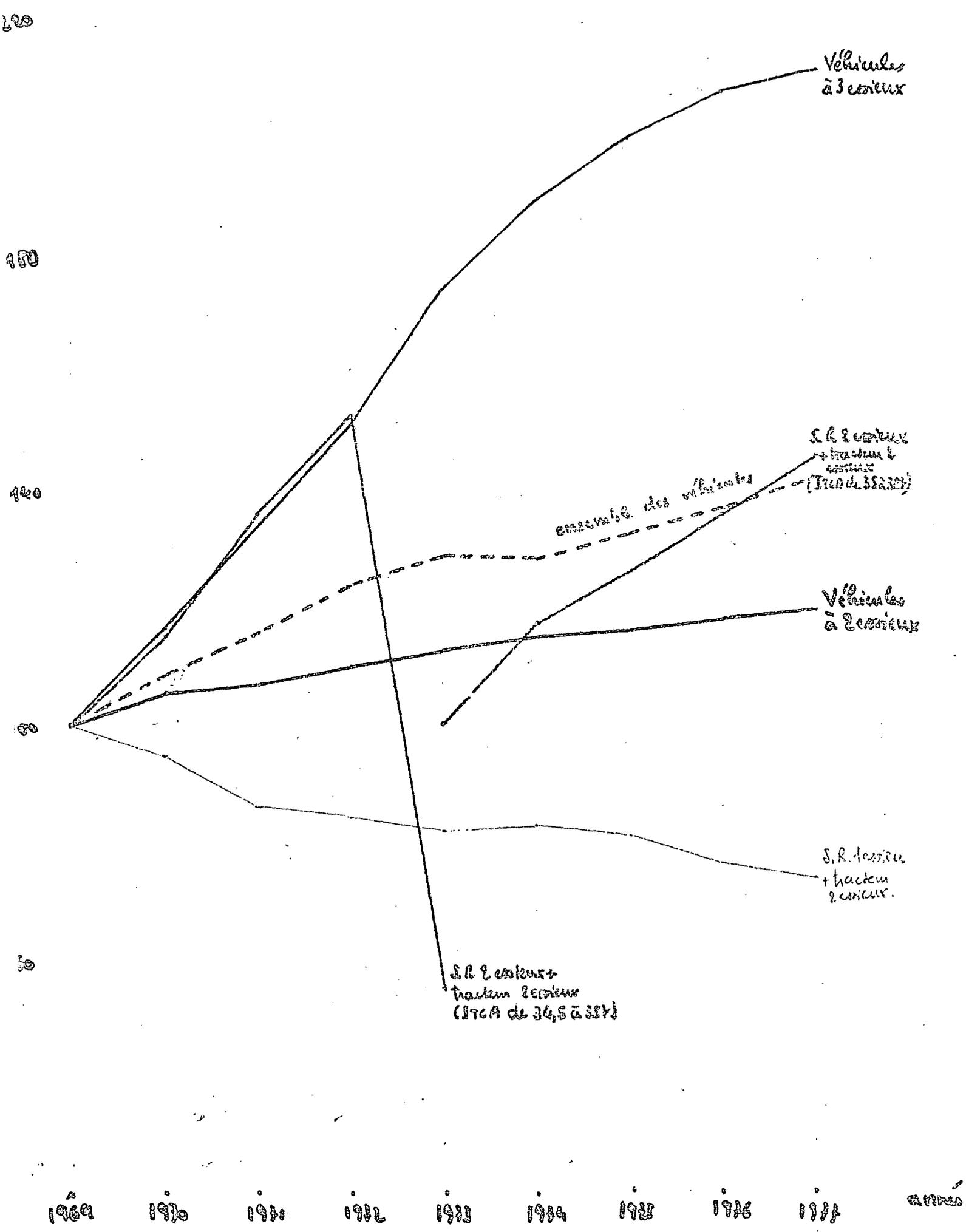
3) les remorques de 16,5 à 17,5 T ne sont plus taxées depuis le 1er janvier 1971.

./...

Globalement, on constate une forte croissance du nombre des véhicules à 3 essieux, par ailleurs faiblement taxés.

De même, les ensembles (2 + 2) croissent de façon importante depuis 1973, où s'est produit un changement de catégorie. On constate que les véhicules (1 + 2), qui, au-dessus de 28 T, sont les plus fortement taxés, ont perdu plus de 25 % par rapport à leur niveau de 1969. Pour mettre en évidence la relation entre l'évolution du parc et le taux de la taxe à l'essieu, nous allons prendre des catégories plus fines, par classe de P.T.C.A.

# Evolution du parc des véhicules routiers acquittant la taxe à l'essieu.



VEHICULES A 2 ESSEUX

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
16 à 16,5 T .....	7 514 100	7 218 96,1	6 765 90,0	6 452 85,9	6 243 83,1	5 905 78,6	5 712 76,0
16,5 à 17,5 T.....	25 627 100	24 900 97,2	24 900 97,2	24 185 94,4	23 710 92,5	22 733 88,7	22 361 87,3
17,5 à 18,5 T ...	14 486 100	15 695 108,3	17 144 118,3	18 926 130,7	19 904 137,4	20 762 143,3	21 655 149,5
18,5 à 19 T .....	43 056 100	45 246 105,1	46 705 108,5	47 962 111,4	48 435 112,5	50 253 116,7	51 684 120,0

TAXE A L'ESSEU

	Avant	1971	1972	1973	1974
16 à 16,5 T .....	175	100	id.	id.	id.
16,5 à 17,5 T .....	175	350	id.	id.	id.
17,5 à 18,5 T .....	375	525	750	id.	id.
18,5 à 19 T .....	375	562,50	750	1 000	1 250

/...

La structure de la taxe à l'essieu ne semble pas avoir joué un rôle prédominant dans la réorganisation du parc des véhicules à 2 essieux, puisque ;

- les P.L. de 16 à 17,5 T, qui sont les moins taxés, voient leur nombre décroître,
- les P.L. de 17,5 à 19 T augmentent au contraire. Il faut toutefois noter que les 17,5 à 18,5 T augmentent sensiblement plus que les 18,5 à 19 T. Le taux progressif de la taxe à l'essieu ne semble pas étranger à cette évolution puisque, en 1972, où ils acquittaient le même taux, leur évolution était comparable, et que les 17,5 à 18,5 T prennent leur essor en 1973, où leur taux de taxation reste inchangé, tandis que les 18,5 à 19 T s'accroissent d'une croissance modérée, leur taux de taxation augmentant linéairement jusqu'en 1974.

SEMI-REMORQUE à 2 ESSIEUX + TRACTEUR  
à 2 ESSIEUX

---

	1973	1974	1975	1976	1977	Taxe à essieu
35 à 36,5 T ....	2 674 100	2 916 109,1	2 857 106,8	2 470 92,4	2 222 83,1	400
36,5 à 37,5 T **	316 100	379 119,9	341 107,9	402 127,2	372 117,7	850
37,5 à 38 T ...	37 922 100	44 770 118,1	48 519 127,9	52 899 139,5	57 266 151,0	1 300

De même que pour les véhicules à 2 essieux, l'évolution du parc est d'autant plus forte que la taxe à l'essieu est plus faible. La taxe semble donc avoir eu peu d'effet : les véhicules les plus taxés sont ceux qui connaissent, et de loin la croissance la plus forte.

/...

## S.R. à 1 ESSIEU + TRACTEUR

## A 3 ESSIEUX

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	Taxe à l'essieu
25 à 25,5	1 592 100	1 698 103,7	1 761 110,6	1 715 107,7	1 675 105,2	1 565 98,3	1 552 97,5	50
25,5 à 26,5	848 100	851 100,4	861 101,5	845 99,6	918 108,3	1 068 125,9	1 207 142,3	225
26,5 à 27,5	627 100	646 103,0	576 91,9	623 99,4	608 97,0	518 82,6	476 75,9	650
27,5 à 28,5	481 100	464 96,5	438 91,1	519 107,9	530 110,2	469 97,5	404 84,0	1 100
28,5 à 29,5	259 100	222 85,7	208 80,3	192 74,1	167 64,5	158 61,0	154 59,5	1 650
29,5 à 30,5	373 100	350 93,8	325 81,1	326 87,4	261 70,0	247 66,2	207 55,5	2 250
30,5 à 31,5	800 100	692 86,5	612 76,5	599 74,9	553 69,1	453 56,6	400 50,0	2 400
31,5 à 32	406 100	346 85,2	338 83,3	344 84,7	344 84,7	296 72,9	228 56,2	3 600

Pour cette silhouette, la taxe à l'essieu semble avoir joué un rôle certain, puisque les taux appliqués en 1971 ont fait baisser les plus de 28,5 T d'environ 45 %, les 26,5 à 28,5 d'environ 20 % et que les 25,5 à 26,5 ont connu une croissance de 50 %. Les 25 à 25,5 T sont restés stables.

### CHAPITRE 3

## TAXES DE LA LOI MORICE

---

Les taxes pour l'amélioration et la modernisation des voies navigables ont été instituées par la Loi du 9 Avril 1953, dite Loi MORICE, du nom du Ministre des Travaux Publics et des Transports qui en était le signataire.

Ces taxes, acquittées par tous les transporteurs (compte propre, compte de tiers, allègements, magasinages...), sont perçues pour le compte de l'office national de la navigation (O.N.N.) par ses propres agents ou par des agents de l'Etat travaillant pour son compte. Le non-paiement des taxes entraîne l'interdiction de circulation du bateau.

Les recettes des taxes, déduction faite des frais de perception, sont affectées :

- soit au service d'emprunts contractés par l'O.N.N.
- soit au service des allocations fournies par l'O.N.N. pour constitution de fonds de concours destinés à l'amélioration et la modernisation des Voies Navigables.

Les taux des taxes sont fisés par arrêté conjoint du Ministère de l'Economie et du Ministère des Transports, après avis consultatif de l'Office National de la Navigation et d'une commission paritaire, composée pour moitié de représentants de l'Administration et de représentants de la batellerie, et placée sous la présidence du directeur de l'O.N.N. Cet arrêté fixe également la nature des travaux d'amélioration et de modernisation auxquels sont affectées les taxes.

...

D'autre part, un décret du 13 Août 1954 a ouvert dans la comptabilité de l'Office National de la Navigation un compte spécial intitulé "Fonds pour l'amélioration et la modernisation des voies navigables".

Ce compte comprend :

- EN RECETTES :

- . *les taxes de la Loi MORICE*
- . *le produit des emprunts contractés par l'Office*
- . *les contributions volontaires des collectivités publiques et des organismes privés*
- . *les produits divers correspondant aux recettes ci-dessus.*

- EN DEPENSES :

- . *les sommes nécessaires au service des emprunts*
- . *les allocations destinées à la constitution de Fonds de Concours pour l'amélioration et la modernisation des Voies Navigables*
- . *les frais relatifs à la perception des Taxes de la Loi MORICE et au fonctionnement de la Commission paritaire consultative, dont le taux est fixé par arrêté.*

Le système aujourd'hui en vigueur comprend trois types de taxes :

- des taxes générales, acquittées par bateau-kilomètre, et dont les taux varient suivant deux catégories de marchandises (marchandises générales et liquides par bateau-citerne) et cinq catégories de port en lourd (de 0 à 199 t, de 200 à 499 t, de 500 à 1099 t, de 1100 à 1699 t, et plus de 1700t). Ces taxes comprennent également un prélèvement "ad valorem" de 0,50 % sur tous les transports donnant lieu à commission d'affrètement à la charge du transporteur ;
- un péage complémentaire, acquitté par tonne transportée, le tonnage étant arrondi à la tonne inférieure. Ce péage a été institué par arrêté interministériel du 12 Février 1970.

- enfin, des taxes particulières, acquittées par tonne transportée au franchissement de certaines écluses, et par tonne-km au passage de certains canaux. Les écluses et canaux qui donnent lieu à ces taxes sont actuellement les suivants :

- . BASSE SEINE : écluses de Méricourt, de Suresnes, de Canicles-Andrezy et de Bougival-Chaton.
- . HAUTE SEINE : écluses de Coudray, Vives-Eaux, La Cave, Champagne et Varennes.
- . OISE : écluses de Venette, Verberie, Creil, Sanon, Boran, L'Isle-Adam et Pontoise.
- Dunkerque - Valenciennes : écluses de Watten et Pont-Malin et d'Arques-Fontinettes.
- Canal du Nord.

Ces taxes se cumulent pour les bateaux ou navires franchissant plusieurs des points indiqués ci-dessus.

L'évolution des taux figure dans les tableaux correspondants figurant ci-après.

On constate que le taux des taxes générales est resté le même en francs courants entre 1959 et 1975, et n'a augmenté régulièrement qu'à dater de cette époque. La création en 1972 du péage complémentaire a constitué un rattrapage nécessaire.

76.-

TAXES DE LA LOI MORICE : EVOLUTION DES TAUX

I - TAXES GENERALES PAR BATEAU-KM

TABLEAU 1

MARCHANDISES GENERALES

(En francs courants par bateau-km)

Bâteaux ou navires d'un port en lourd	1-4-59	28-4-75	20-4-76	24-5-77	30-3-78	7-3-79
De 199 T. et au-dessous .....	0,10	0,10	0,12	0,125	0,14	0,15
de 200 T à 499 T...	0,20	0,20	0,23	0,250	0,275	0,295
de 500 T à 1099 T .	0,35	0,40	0,45	0,500	0,55	0,59
de 1100 T à 1699 T	0,35	0,80	0,85	0,900	1,00	1,10
de 1700 T et au-dessus .....	0,35	0,80	1,00	1,100	1,21	1,32

TABLEAU II

LIQUIDES PAR BATEAU-CITERNE

5(En francs courants par bateau-km)

Bâteaux ou navires d'un port en lourd	1-4-59	28-4-75	20-4-76	24-5-77	30-3-78	7-3-79
De 199 T et au-dessous .....	0,12	0,125	0,13	0,14	0,14	0,15
de 200 T à 499 T ..	0,20	0,25	0,26	0,275	0,275	0,295
de 500 T à 1099 T .	0,44	0,50	0,52	0,550	0,55	0,59
de 1100 T à 1699 T	0,44	1,00	1,00	1,100	1,10	1,10
de 1700 T et au-dessus .....	0,44	1,00	1,10	1,200	1,21	1,32

II - PEAGE COMPLEMENTAIRE

5(En francs courants par tonne transportée)

28-4-72	28-4-75	20-4-75	24-5-77	30-3-78	7-3-79
0,15	0,15	0,17	0,18	0,19	0,20

III - TAXES PARTICULIERES

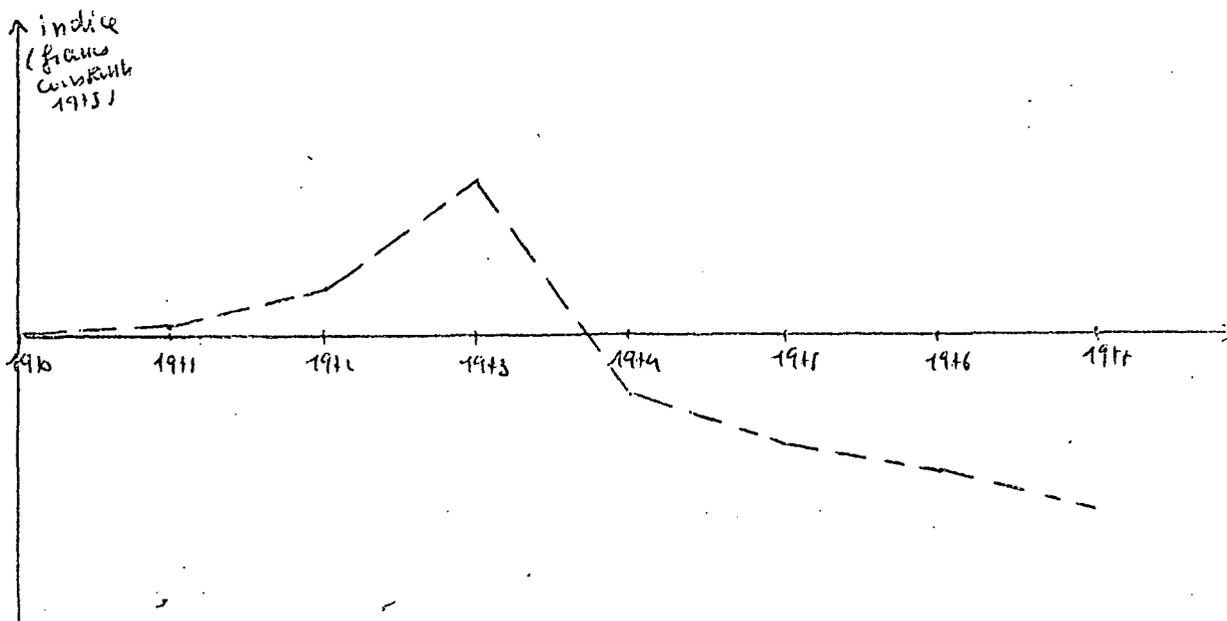
	1-4 59	11-6 63	19-2 64	11-10 67	21-2 68	25-3 68	10-5 75	20-4 76	24-5 77	30-3 78	7-3 79
<u>BASSE-SEINE</u>											
cluses de : éricourt et resnes	-	-	-	-	-	0,06	0,14	0,14	0,14	0,15	0,16
arrières - Andrezy t Bougival -Château	-	-	-	-	-	0,08	0,14	0,14	0,14	0,16	0,16
<u>AUTE-SEINE</u>											
cluses de : oudray - Vives - aux - La Cave et hampagne	-	-	-	0,10	0,10	0,10	0,05	0,05	0,06	0,07	0,08
arennes	-	-	-	0,10	0,10	0,10	0,05	0,05	0,06	0,06	0,07
<u>ISE :</u>											
erberie - Creil aron et Venette	-	-	-	-	-	-	0,03	0,05	0,06	0,06	0,07
oran - l'Isle lam et Pontoise	-	-	-	-	-	-	0,03	0,05	0,06	0,07	0,08
<u>Inkerque- alenciennes :</u>											
atten et Pont ilin	-	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,09	0,10
gues - ontinettes	-	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,17	0,19
nal du Nord	-	0,009	0,009	0,009	0,009	0,009	0,009	0,011	0,012	0,013	0,014
nal de St-Quentin	-	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	-	-	-	-

En effet, si l'on étudie l'évolution des recettes des taxes de la Loi MORICE? en francs constants, on constate, après une croissance faible en 1971-72, une forte hausse en 1973 imputable à la perception du péage complémentaire pour la première fois en année pleine. Depuis cette date, le produit a diminué dans des proportions très importantes. Il faut voir là les conséquences de la régression du trafic, et d'une hausse insuffisante du taux des taxes.

RECETTES DES TAXES DE LA LOI MORICE

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
en MF. courants	32,3	35	38,7	48	38,6	34,3	37	35
EN MF. constants	52,58	53,13	55,73	63,07	43,19	34,3	35,56	28,91
Indice	100	101,0	106,0	120,0	82,1	65,2	63,8	55,0

Source : (Commission des Comptes de Transports de la Nation)



La Cour des Comptes, dans son rapport de 1976, s'est penchée sur la situation financière catastrophique de l'O.N.N. constatant que, malgré certains aménagements apportés (création du péage complémentaire, création d'une quatrième catégorie de port en lourd), le produit des taxes baissait de façon beaucoup trop forte, et ne permettait plus d'assurer le fonctionnement normal du Fonds, dont la raison d'être est la contribution aux investissements réalisés par l'Etat, elle proposait un fort relèvement du taux des taxes.

Il faut réaliser que le Fonds n'a pu contracter aucun engagement nouveau en 1974. Un prélèvement de 52 MF ayant été effectué en 1972 sur les provisions constituées par l'accumulation des excédents de taxes antérieurement perçues, le niveau des réserves du Fonds ne peut plus permettre de compenser la diminution du rendement des taxes, à tel point que les versements faits en 1975 ou en 1976 ne font que satisfaire les engagements antérieurs, et que l'on peut s'attendre à ce que l'O.N.N. soit dans l'incapacité de faire face au remboursement des charges d'emprunt.

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Versements par l'ONN (1) en millions de F. courants	19,4	24,1	20	38	39	34,3	37	35
% des crédits d'investissements de l'Etat	6,3%	7,1%	7,2%	15,8%	11,4%	7,5%	9,0%	9,7%

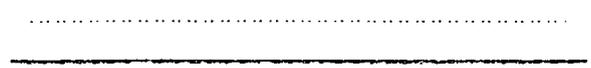
(Source : (C.C.T.N.)

(1) Il s'agit d'un versement sous forme de FONDS de concours, provenant des recettes des taxes de la Loi MORICE.

/...

Le blocage actuel du financement institué par la Loi MORICE implique, en tout état de cause, que soit menée une étude approfondie sur la répartition des charges d'investissement entre l'Etat, les usagers et les collectivités locales.

APPLICATION DE LA PHASE INTERIMAIRE  
DE TARIFICATION



## A - LA ROUTE :

Les coûts marginaux sociaux dans le domaine routier se composent de deux grandes catégories : le coût marginal d'usage et le coût marginal externe.

Le coût marginal d'usage correspond aux dépenses effectives des gérants de l'infrastructure, et comprend le coût de maintenance proprement dit, mais aussi les coûts de police.

La démarche d'étude est la suivante : après avoir défini et calculé les dépenses d'infrastructure, le problème consiste à évaluer des coefficients de marginalité, retraçant la part des dépenses marginales dans les dépenses totales.

Les coûts externes actuellement pris en compte dans le domaine routier comprennent les coûts de congestion, qui, à l'opposition des précédents, ne correspondent pas à des dépenses effectives, mais sont des coûts non marchands (ils rendent compte des pertes de temps occasionnés aux usagers par gêne mutuelle) et les coûts d'insécurité. Il faut être conscient du fait que sont actuellement négligés les coûts de bruit, de pollution, de la contrainte d'énergie etc, car aucune étude n'a été à ce jour entreprise pour les chiffrer.

La première étude menée pour déterminer les coûts marginaux sociaux des infrastructures routiers a été celle de la Commission d'Etude des coûts d'infrastructure, qui a publié son premier rapport en 1966. Le second rapport LAVAL, publié en février 1978 a approfondi et complété la démarche du premier rapport et publié des comptes pour 1972. Une actualisation est aujourd'hui en cours visant, suivant les mêmes bases, à fournir les chiffres 1975 et 1977.

Le souci d'établir des comptes séparés par infrastructure et par catégories de véhicules nécessite de répartir les dépenses et les recettes suivant ces mêmes catégories. Pour cela, il est nécessaire de faire une hypothèse de répartition des trafics. A cet effet, deux sources sont disponibles :

- des recensements de circulation établis sur les RN et les CD par le SETRA en 1975,
- des enquêtes par sondage auprès des transporteurs routiers de marchandises (enquête TRM) réalisées de manière permanente par le D.S.T. (Département des Statistiques de Transport) du Ministère des Transports.

Les écarts entre l'hypothèse haute (basée sur les données du SETRA) et l'hypothèse basse (basée sur l'enquête TRM) étant très importants, il a paru raisonnable d'introduire une hypothèse moyenne, (moyenne arithmétique des deux précédentes). Cette hypothèse semble la plus proche de la réalité (des recouvrements sont réalisés avec les consommations de carburants). C'est celle que nous retiendrons dans nos calculs, actualisée pour 1977 avec un taux de croissance du trafic de 6,8 %.

REPARTITION DES TRAFICS (Millions de vxkm)

(en 1977 : Hypothèse moyenne)

	Autoroutes concédées	Autoroutes non concédées	CD	Autres routes	TOTAL
<u>V.L.</u> CU < 5 T					
CU < 1 T	11 704,21	55 586,40	89 190,82	52 250,30	20 900,73
1 T < CU < 5 T	789,79	5 871,86	3 914,75	3 526,00	14 102,40
TOTAL	12 494,00	61 728,26	93 105,57	55 776,30	223 104,13
<u>P.L.</u> CU > 5 T					
. PTCA < 14 T	269,14	1 333,40	700,61	255,79	2 558,94
. 14 T < PTCA < 16 T	61,41	335,35	129,23	58,74	584,73
. 16 T < PTCA < 19 T	412,78	2 460,67	665,36	393,02	3 931,83
. 19 T < PTCA	633,86	3 988,98	813,82	603,95	6 040,61
TOTAL	1 377,19	8 118,40	2 309,02	1 311,50	13 116,11

1) Les dépenses routières

Les dépenses d'entretien et de renforcement ont été divisées en quatre catégories, suivant le mode d'imputation applicable aux usagers :

- la part de dépenses fixes, qui comprend : les ouvrages d'art, le fauchage ou l'élagage sur les bas-côtés, les clôtures, la signalisation verticale, les bordures, les trottoirs, les pistes cyclables, l'éclairage. Cette partie, par définition non marginalisable, n'apparaît pas dans la tarification au coût marginal social ;
- la catégorie de dépenses  $D_1$ ), répartie au prorata des véhicules-kilomètres correspond à la viabilité hivernale, à la signalisation horizontale, et aux glissières de sécurité ;
- la catégorie de dépenses  $D_2$ ), répartie au prorata de tonnes-kilomètres, comprend les enduits superficiels, les emplois partiels, et les tapis d'enrobés sur réseau non renforcé ;
- la catégorie de dépenses  $D_3$ ) , répartie au prorata des "essieux équivalents" (1) : couches d'enrobés sur réseau renforcé, renouvellements de chaussées, renforcements coordonnés.

/...

(1) Les équivalences en essieux correspondent à la grille suivante :

Véhicules à 2 essieux	Véhicules à 3 essieux	Ensembles 1 + 2	Ensembles 2 + 2
16 T 0,52	26 T 1 02	25 T 0,74	35 T 1,20
17 T 0,66		26 T 0,87	36 T 1,35
18 T 0,84		27 T 1,01	37 T 1,51
19 T 1,04		28 T 1,17	38 T 1,67
		29 T 1,36	
		30 T 1,57	
		31 T 1,80	
		32 T 2,04	

Le premier problème consiste à déterminer les crédits totaux consacrés par l'Etat à l'entretien des routes nationales. Ils figurent dans le Budget voté de l'Équipement. Mais il faut prendre garde à ne retenir que les crédits concernés. Schématiquement, on retient :

- dans le chapitre 35-21 (Entretien et réparation du réseau routier national) :
  - . l'article 10 (Entretien des chaussées, ouvrages et dépendances) diminué de la dotation aux autoroutes non concédées, aux D.O.M., et à divers ;
  - . article 30 (Équipement de la Route) diminué des dépenses d'entretien et de signalisation des autoroutes non concédées, d'étude et divers ;
  - . l'article 40 (Viabilité hivernale) diminué des dépenses de réseaux radio, de service hivernal pour les autoroutes non concédées, et de divers transferts.

Il faut retirer à cette somme le personnel de bureau et les retraits de crédits.

- dans les chapitres de personnel :

- . un pourcentage fixe des chapitres 31-13, 31-14 et 34-13 égal à la part du personnel affecté aux R.N. ;
- . les indemnités résidentielles, soit 14,89 % de la part retenue du ch. 31-13
- . les prestations sociales versées par l'Etat, soit 20 % du total retenu des ch. 31-13 et 31-14 et des indemnités résidentielles ;
- . enfin, une part du chapitre 31-15, augmentée de 20 % du fait des prestations sociales versées par l'Etat.

Le total doit être amputé des dépenses correspondant aux départements d'Outre-Mer.

/...

Enfin, on retient une part Amortissements des véhicules et engins et des installations fixes.

La seconde étape de la démarche consiste à répartir ces dépenses entre  $D_1$ ,  $D_2$ , et  $D_3$ . Pour cela, on utilise les remontées de la Comptabilité Analytique. En effet, depuis plusieurs années, une comptabilité analytique est publiée, sur la base des chiffres fournis par les D.D.E. (60 départements en 1972), qui donne le détail des dépenses suivant les différentes tâches et groupes de tâches (chaussées, dépendances, ouvrages d'art, signalisation, travaux liés aux intempéries), et établit la distinction entre travaux régie et entreprise, en donnant le poids de la main-d'oeuvre, des matières des engins... Ces pourcentages, établis sur la base des départements ayant fourni leur comptabilité (ou en ayant une tout simplement) sont extrapolés à l'ensemble des 90 départements, et permettent ainsi d'effectuer la répartition entre  $D_1$ ,  $D_2$ , et  $D_3$ .

La même opération a été effectuée en 1975 pour les chemins départementaux, à partir des tableaux de bord établis par les D.D.E. (Régie : 38 départements ; Entreprise : 14 départements).

Une fois la répartition entre  $D_0$ ,  $D_1$ ,  $D_2$ ,  $D_3$  effectuée, 2 corrections sont à faire :

- une majoration de 30 % des dépenses de personnel titulaire pour intégrer les charges de retraite ;
- une déduction de 15 % (taux de TVA) sur les dépenses qui ne correspondent pas à du personnel.

La répartition des dépenses d'entretien est donc la suivante sur RN et CD pour les années concernées :

/...

(MF. courants)

	1 9 7 2			1 9 7 5			1 9 7 7		
	RN	CD	TOTAL	RN	CD	TOTAL	RN	CD	TOTAL
D	199	502	701	214	888	1 102	233	1 066	1 299
D <sub>1</sub>	88	97	185	154	266	420	168	319	487
D <sub>2</sub>	249	471	720	270	982	1 252	294	1 178	1 472
D <sub>3</sub>	719	647	1 366	1 533	997	2 530	1 157	1 196	2 353
TOTAL	1 255	1 717	2 972	2 171	3 133	5 304	1 852	3 759	5 611

La faible augmentation des dépenses d'entretien entre 1975 et 1977 (5,8 % en francs courants) est imputable au plan de soutien à l'économie de 1975, qui a entraîné cette année là 1 150 MF de dépenses de renforcements, alors qu'en 1977 elles ne représentent que 750 MF.

Deux différents taux de marginalisation ont été proposés : le premier taux, établi par le SETRA, et défendu à Bruxelles par la délégation française est le suivant : 54 % pour D<sub>1</sub>, 35 % pour D<sub>2</sub> et 70 % pour D<sub>3</sub>, le second taux, de "compromis", établi par la Commission des Communautés Européennes, est actuellement celui qui est généralement retenu 50 % pour D<sub>1</sub>, 60 % pour D<sub>2</sub> et 75 % pour D<sub>3</sub>.

/...

L'application des taux de marginalisation de la C.E.E. conduit  
aux résultats suivants :

DEPENSES MARGINALES D'ENTRETIEN

	Taux de margi- nalisa- tion	1 9 7 2			1 9 7 5			1 9 7 7		
		RN	CD	RN + CD	RN	CD	RN + CD	RN	CD	RN + CD
D <sub>1</sub>	50 %	44	48,5	92,5	77	133	210	84	159,5	243,5
D <sub>2</sub>	60 %	149,4	282,6	432	162	589,2	751,2	176,4	706,8	883,2
D <sub>3</sub>	75 %	539,25	485,25	1 024,50	1 149,75	747,75	1 897,5	867,75	897	1 764,75
TOTAL		732,65	816,35	1 549	1 388,75	1469,95	2 858,15	1128,15	1763,3	2 891,45

/...

2) Les coûts de police :

La part des dépenses de gendarmerie correspondant aux tâches de police de la route, évaluée en 1972 à 12 %, a été remontée à 17 % depuis 1974.

A la part précédente du budget de la gendarmerie, il faut retrancher la T.V.A. au taux normal sur les dépenses de matériel et d'équipement, et ajouter, au titre des charges de pensions, 40 % des traitements du personnel affecté à la route.

Le total des dépenses ainsi obtenues est entièrement marginalisé (coefficient 1) et imputé aux divers véhicules suivant les clés de répartition ou coefficients d'équivalence suivants :

{	V.L. de CU < 1,2 T.....	1
{	V.L. de 1,2 < CU < 5 T .....	2
{	P.L. ....	3

Les résultats sont les suivants pour les années étudiées :

COUT TOTAL DE POLICE (en MF courants)

1972	1975	1977
417	833	1 168

3) Les coûts d'insécurité :

Des études menées sur la relation entre volume de la circulation et nombre et gravité des accidents corporels ont montré que le coût par véhicule-km est indépendant du volume de la circulation, à la suite de quoi le coût marginal est égal au coût moyen, par véhicule-km, des accidents corporels pour la collectivité. Il faut toutefois diminuer ce montant de la part supportée par les intéressés eux-mêmes, soit sous forme de victimes non indemnisés, soit sous forme de primes d'assurance.

/...

Le calcul est fait en utilisant les statistiques d'accidents de la gendarmerie, et en valorisant le tué et le blessé.

Les résultats sont les suivants :

COUTS D'INSECURITE (en c-km)

	1972	1977
V.L. (CU < IT)	1,23	1,13
P.L. (PTCA > 16 T)	2,2	2,1
Autres	0	0

La baisse du coût moyen d'insécurité s'explique par la baisse du nombre de tués et de blessés observés sur la route.

En multipliant par les véhicules-km de l'hypothèse moyenne de trafic, on parvient aux résultats suivants (sur RN et CD) :

COUTS D'INSECURITE (en MF courants)

1972	1977
1 860	1 806

4) Coûts de congestion :

Les évaluations de coûts de congestion sont effectuées par le SETRA sur la base de courbes-vitesse établies en tenant compte des caractéristiques géométriques et des coefficients de visibilité des routes et en extrapolant à l'année par utilisation de données concernant les variations de débit VL et PL.

/...

Une modification très importante est intervenue en 1976 dans les calculs du SETRA. En effet, jusque là figurait dans les relations exprimant les temps de parcours en fonction du débit horaire PL et VL un terme cubique (de degré 3) pour les PL. Depuis 1976,  $Q_{PL}$  (débit horaire PL) ne figure plus qu'au degré 1 dans ces polynômes. Les coûts marginaux étant obtenus en dérivant ces relations, il ne faut donc pas s'étonner de l'ampleur des changements induits : par exemple, les coûts imputables aux P.L. sont divisés par 4 en francs constants, ainsi que le montre le tableau suivant.

COÛTS DE CONGESTION (en c/km)

		RN		CD	
		1972	1977	1972	1977
V.L. ....	2,6	3,6	V.L.	0,9	1,4
P.L. (CU<97)	7,8	3,17	P.L. (CU<97)	2,1	1,8
P.L. (CU<97)	13,6	5,55	P.L. (CU<97)	3,7	3,2

COÛTS DE CONGESTION (en MF courants)

		1972	1977
	V.L.	2 222	2 221
RN	P.L.	995	77 411
	TOTAL RN	3 217	2 632
	V.L.	524	1 324
	P.L.	77	63
	TOTAL CD	601	1 387
	TOTAL RN + CD	3 818	4 018

5) Le coût marginal social pour la route

Le coût marginal social, qui intègre tous les coûts précédents, est le suivant pour les années étudiées :

COUT MARGINAL SOCIAL (en MF. courants)

	1972	1975	1977
RN + CD	7 763,57	8 310,50	10 168,25

La baisse en francs constants du coût marginal sur RN entre 1972 et 1975 s'explique en grande partie par la baisse des coûts de congestion due au nouveau mode de calcul du SETRA. Par contre, les chemins départementaux connaissent une hausse de leurs coûts marginaux pendant la même période due principalement à la hausse des dépenses  $D_1$ ,  $D_2$ ,  $D_3$ . Si l'on considère l'ensemble RN + CD, on voit que le CMS, après une forte baisse de l'ordre de 20 % en francs constants sur cette période.

Le souci d'établir des comptes de congestion précis pour chaque infrastructure et pour chaque catégorie d'usagers nécessite de répartir chaque élément du CMS sur RN et sur CD, suivant les catégories PL et VL (les PL sont ici les véhicules de  $CU > 5 T$ ). Nous utiliserons pour cela les coûts kilométriques et l'hypothèse moyenne de trafic.

On aboutit ainsi aux résultats suivants en 1977 (en MF. courants).

/...

. Dépenses marginales D<sub>1</sub>

	RN	CD	RN + CD
V.L.	74,24	155,64	229,88
P.L.	9,76	3,86	13,62
TOTAL	84	159,5	243,50

. Dépenses marginales D<sub>2</sub>

	RN	CD	RN + CD
V.L.	72,45	556,3	628,75
P.L.	103,95	150,5	254,45
TOTAL	176,4	706,8	883,2

. Dépenses marginales D<sub>3</sub>

	RN	CD	RN + CD
V.L.	-	-	0
P.L.	867,75	897,0	1 764,75
TOTAL	867,75	897,0	1 764,75

. Congestion

	RN	CD	RN + CD
V.L.	2 220,98	1 323,96	3 544,94
P.L.	410,88	62,58	473,46
TOTAL	2 631,86	1 386,54	4 018,4

. Police

	RN	CD	RN + CD
V.L.	523,17	750,9	1 274,07
P.L.	173,08	49,23	222,31
TOTAL	696,25	800,13	1 496,38

. Insécurité

	RN	CD	RN + CD
V.L.	614,42	981,10	1 595,52
P.L.	135,44	31,06	166,50
TOTAL	749,86	1 012,16	1 762,02

6) Affectation des recettes

Le problème se pose également de répartir les recettes sur les carburants suivant les catégories d'infrastructure et les catégories d'usagers. Il s'agit en fait essentiellement de répartir les consommations. Nous utiliserons pour cela des hypothèses de consommation spécifique des poids lourds, et l'hypothèse moyenne de trafic (moyenne entre TRM et SETRA).

En 1977, une enquête réalisée par la D.T.T. (Direction des Transports Terrestres) fournit les consommations spécifiques moyennes suivantes : 33,4 l/100 km pour le camion de 19 T, et 44,8 l/100 km pour l'ensemble de 38 T. Nous déterminerons les consommations spécifiques des autres poids lourds de PTCA 16 T sur la base de celles-ci par interpolation.

/...

Les hypothèses de trafic disponibles ne distinguant, pour les P.L. de PTCA  $> 16$  T, que deux catégories : PTCA  $< 19$  T et PTCA  $> 19$  T, il nous faut répartir ces trafics en classes de PTCA plus fines.

La ventilation utilisée est la suivante :

- nous supposerons que tous les P.L. de 16 à 19 T de PTCA effectuent le même parcours annuel en zone longue i et que tous les P.L. de plus de 19 T ont également le même parcours annuel en zone longue j. ;
- nous supposerons de plus que les poids lourds circulant en zone courte et zone de camionnage effectuent respectivement 50 % et 25 % du parcours annuel en zone longue de leur catégorie, et que les véhicules de transport pour compte propre effectuent 80 % de ce parcours s'ils sont exploités en propriété et 90 % en location.

Les statistiques figurant dans le Bulletin Officiel des Douanes fournissant le nombre de P.L. acquittant la taxe à l'essieu par silhouette et leur répartition en zones d'exploitation, nous pouvons alors effectuer la ventilation cherchée, au prorata du kilométrage parcouru.

Les résultats figurent dans le tableau suivant.

On obtient 3 086,33 milliers de m<sup>3</sup> de gasole consommés par les poids lourds de plus de 16 T. Or, le taux moyen de T.I. + T.V.A. sur le gasole est de 69,26 c/l pour 1977. Donc, les recettes sur les carburants provenant des P.L. de plus de 16 T sur RN + CD valent 2 137,59 MF 1977, dont 1 744,46 MF sur R.N. et 393,13 MF sur C.D.

CONSOMMATION EN GASOLE DES P.L. DE PLUS DE 16 T PAR SILHOUETTE  
EN 1977

Silhouettes	Consommations spécifiques (en l/100 km)	Trafic (RN + CD) en M. de vxkm	Consommation de gasole (10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> ) sur RN + CD
<u>Silhouette 1</u>			
(2 essieux)			
16 T	31,6	171,59	54,22
17 T	32,2	683,23	220
18 T	32,8	663,81	217,73
19 T	33,4	1 607,41	536,87
<u>Silhouette 2</u>			
(3 essieux)			
26 T	37,6	1 128,16	424,19
<u>Silhouette 3</u>			
(Ensemble 1 + 2)			
25 T	37	57,12	21,13
26 T	37,6	44,35	16,68
27 T	38,2	} 67,79	} 26,71
28 T	38,8		
29 T	39,4		
30 T	40		
31 T	40,6		
32 T	41,2		
<u>Silhouette 4</u>			
(Ensemble 2 + 2)			
36 T	43,6	123,92	54,03
37 T	44,2	21,09	9,32
38 T	44,8	3 360,37	1 505,45
TOTAL	-	7 928,84	3 086,33

Il nous faut maintenant effectuer des hypothèses de consommation spécifique sur les autres catégories de véhicules, c'est-à-dire les V.L. (C.U. < 5 T) de CU < 1 T et de 1 T < CU < 5 T et les P.L. de PTCA < 14 T et de 14 < PTCA < 16 T. Nous reprendrons, faute de données récentes disponibles, une consommation de 8,4 l/100 km pour les V.L. de C.U. < 1 T, de 19,4 l/100 d'essence et de 12,5 l de gasole 100/km pour les véhicules de 1 T < CU < 5 T, (respectivement 56,3 % et 43,7 % du nombre total des véhicules de la catégorie) de 30 l de gasole pour les P.L. de PTCA < 14 T et de 30,5 l pour les P.L. de 14 T < PTCA < 16 T. Ces chiffres, qui sont ceux utilisés par le rapport LAVAL, sont probablement un peu trop forts aujourd'hui où une certaine baisse des consommations spécifiques semble se dessiner. Ces hypothèses de consommations spécifiques conduisent aux résultats suivants pour 1977 :

RECETTES (MF courants)

	RN	CD	RN + CD
<u>V.L. (CU &lt; 5 T)</u>			
C.U. < 1 T .....	2 914,63	4 654,05	7 568,68
1 T < C.U. < 5 T <sup>(1)</sup> .....	841,1	561,23	1 403,04
TOTAL .....	3 756,44	5 215,28	8 971,71
<u>P.L. (CU &gt; 5 T)</u>			
P.L. (CU > 5 T) .....			
PTCA < 14 T .....	277,05	145,57	422,62
14 T < PTCA < 16 T .....	70,84	27,30	98,14
16 T < PTCA < 19 T .....	560,90	151,67	712,57
19 T < PTCA	1 183,56	241,46	1 425,02
TOTAL .....	2 092,35	566,0	2 658,35

(1) Nous avons retenu la TVA sur l'essence et le super, considérant que la plupart des véhicules de C.U. comprises entre 1 et 5 T sont des utilitaires, pour lesquels la TVA n'est pas déductible.

Il faut également affecter la taxe à l'essieu suivant les RN et les CD, la taxe à l'essieu étant une taxe kilométrique sur RN et CD il suffit de la répartir au prorata des véhiculesxkm par silhouette :

d'où :

REPARTITION DE LA TAXE A L'ESSIEU (MF courants)

RN	CD	RN + CD
292,52	68,88	361,4

7) Comptes de gestion pour les RN et les CD

Les études précédentes permettent désormais de présenter des comptes de gestion pour les routes nationales et les chemins départementaux en 1977. Rappelons que les deux catégories V.L. et P.L. sont celles du rapport LAVAL (les P.L. ne comprennent que les véhicules de charge utile supérieure à 5 T) et que nos résultats sont calculés avec l'hypothèse moyenne de trafic.

/...

COMPTE DES R.N. (en MF courants)

	DEPENSES	RECETTES
VL	D <sub>1</sub> ..... 74,24 D <sub>2</sub> ..... 72,45 D <sub>3</sub> ..... 0 Police ..... 523,17 Insécurité ..... 614,42 Congestion ..... 2 220,98 <hr/> TOTAL ..... 3 505,26	Taxe spécifique sur les carburants ..... 3 756,44  <hr/> TOTAL ..... 3 756,44
PL	D <sub>1</sub> ..... 9,76 D <sub>2</sub> ..... 103,95 D <sub>3</sub> ..... 867,75 Police ..... 173,08 Insécurité ..... 135,44 Congestion ..... 410,88 <hr/> TOTAL ..... 1 700,86	Taxe intérieure + TVA gasole ..... 2 092,35 Part taxe à l'essieu .. 292,52  <hr/> TOTAL ..... 2 384,87

COMPTE DES C.D. (MF. courants)

	DEPENSES	RECETTES
VL	D <sub>1</sub> ..... 229,88 D <sub>2</sub> ..... 628,75 D <sub>3</sub> ..... 0 Police ..... 1 274,07 Insécurité ..... 1 595,52 Congestion ..... 3 544,94 <hr/> TOTAL ..... 7 273,16	Taxe spécifique sur les carburants ..... 8 971,71  <hr/> TOTAL ..... 5 215,28
	D <sub>1</sub> ..... 13,62 D <sub>2</sub> ..... 254,45 D <sub>3</sub> ..... 1 764,75 Police ..... 222,31 Insécurité ..... 166,50 Congestion ..... 473,46 <hr/> TOTAL ..... 2 895,09	Taxe intérieure + TVA gasole ..... 2 658,35 + Taxe à l'essieu ..... 361,4  <hr/> TOTAL ..... 3 019,75



On constate donc, sur RN + CD que les poids lourds, comme les véhicules légers, acquittent des taxes supérieures aux recettes théoriques d'une tarification au coût marginal social. La couverture est de 104,3 pour les P.L. et de 123,4 pour les V.L.

Si l'on étudie les comptes séparés RN et CD, il faut constater que, si la surtaxation des V.L. est faible sur RN (6,7 %), elle est beaucoup plus importante sur CD (27,8 %). Pour les poids lourds, les deux comptes fournissent des résultats inverses : les VL sont surtaxés de 28,7 % sur RN et sous-taxés de 88,1% sur CD.

Si l'on veut résumer la situation par quelques formules schématiques, on peut dire que :

- les poids lourds circulant sur RN paient pour les poids lourds circulant sur CD (même si le concept est un peu flou, les mêmes poids lourds empruntant ces deux infrastructures) ;
- la surtaxation globale des VL paient plus de l'usage des CD que de celui des RN.

#### 8) Calcul de la taxe à l'essieu

Il est nécessaire de préciser que les comptes établis dans le paragraphe précédent ne peuvent en aucun cas servir de base à la fixation des tarifs de la taxe à l'essieu. En effet, la taxe à l'essieu est une taxe kilométrique sur RN + CD établie pour compenser l'écart existant entre le coût marginal social et les recettes spécifiques, et ceci pour chaque silhouette de PL de PTAC supérieur à 16 T. Il peut très bien arriver que les PL de PTAC 16 T paient moins que leur CMS, et que, globalement pour l'ensemble des PL, les recettes prélevées dépassent les recettes théoriques d'une tarification au coût marginal social. Il s'agirait là d'un transfert très simple des moins de 16 T vers les plus de 16 T.

Le calcul de la taxe à l'essieu doit se faire dans le cadre d'un compte incluant uniquement les plus de 16 T, qu'il nous faut maintenant présenter :

COMPTE SUR RN + CD DES PL DE PTAC > 16 T (en MF. courants)

DEPENSES	RECETTES
D <sub>1</sub> ..... 10,23	T.I. + TVA
D <sub>2</sub> ..... 178,99	gasole ..... 2 137,59
D <sub>3</sub> ..... 1 764,75	Taxe à l'essieu 361,4
Police .. 169,05	
Insécurité 166,50	
Congestion 405,35	
TOTAL 2 694,87	TOTAL 2 498,99

Il faudrait donc, pour une application correcte de la tarification au coût marginal social, augmenter le barème de la taxe à l'essieu, de façon à multiplier les recettes correspondantes par 1,54. Pour avoir les nouveaux barème à appliquer, il faudrait étudier l'équilibre entre CMS et recettes spécifiques en c/km et pour chaque classe de PTCA et multiplier la différence par le trajet moyen annuel.

B - LE RAIL

La réforme de 1969 de la SNCF a eu pour but d'harmoniser les conditions de concurrence entre la route et le rail. Compte-tenu du fait que les voitures particulières, principales concurrentes du rail pour les transports de voyageurs, acquittaient des taxes nettement supérieures aux charges qu'elles entraînaient, il a été décidé de n'accorder aucune compensation au transport voyageurs interurbain de la SNCF. Par contre pour le transport de marchandises, il a été décidé par application de la "phase intermédiaire" de tarification, que la SNCF devait être placée dans la même situation que la route, et qu'elles devaient toutes deux supporter leurs coûts marginaux sociaux d'infrastructure. Cela s'est traduit, pour la route, par l'institution d'une "taxe spéciale sur certains véhicules routiers", dite taxe à l'essieu (compensant l'écart entre les coûts marginaux sociaux et la fiscalité spécifique) et, pour la SNCF par le versement d'une compensation de l'Etat pour charges d'infrastructures, couvrant la part des coûts fixes imputables au trafic marchandises, afin que la part couverte par les usagers coïncide avec le coût marginal d'utilisation du fer.

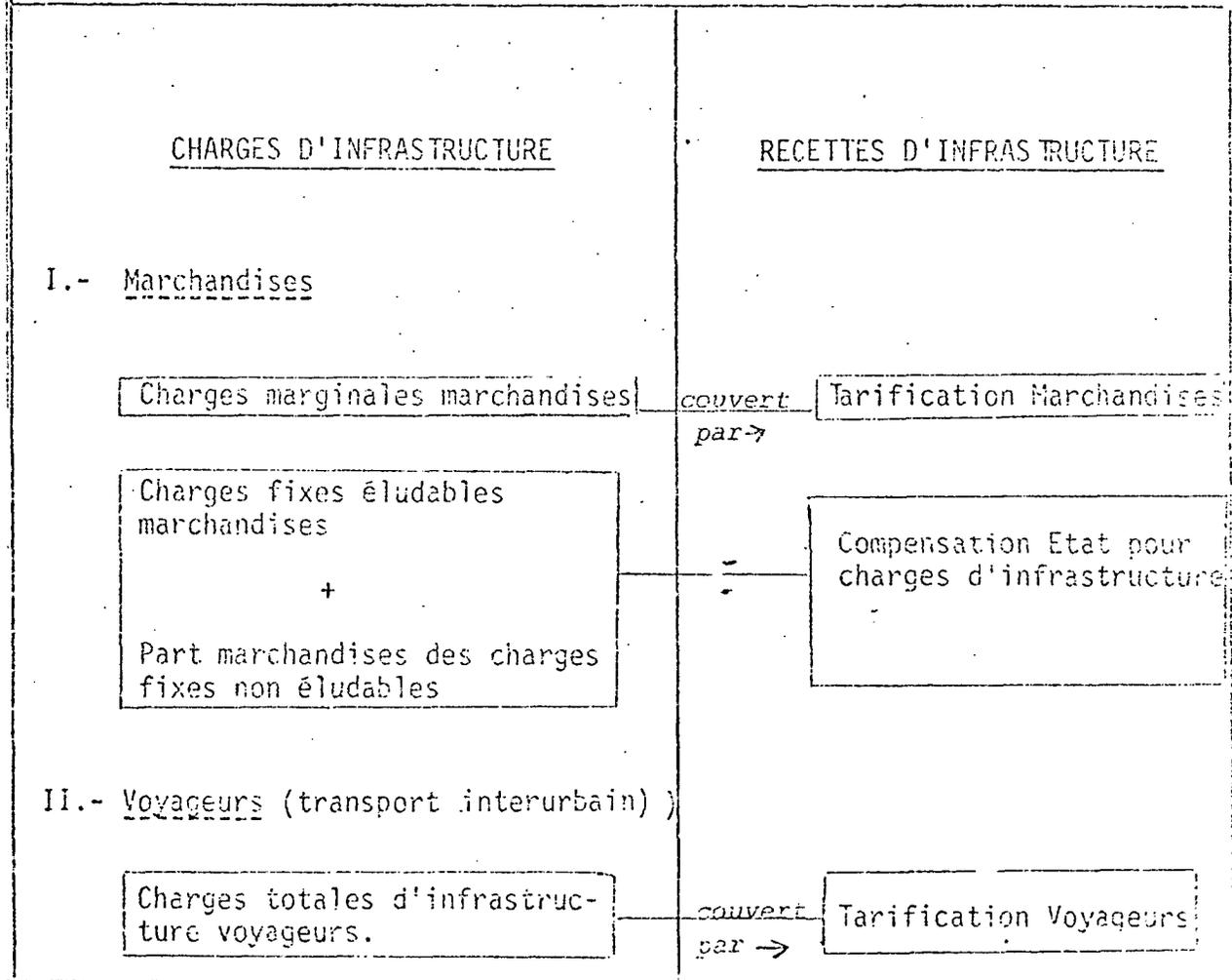
1.- Principe de l'application de la phase intermédiaire de tarification :

Le principe est en effet le suivant : la SNCF supportant outre ses coûts marginaux sociaux (qui se réduisent d'ailleurs au coût marginal d'usage en l'absence de coût de congestion et de coût d'accidents notables), des coûts fixes d'infrastructure, et ne devant supporter, pour le transport de marchandises, que son coût marginal social, il faut lui rembourser la part des coûts fixes imputables au trafic marchandises.

Le calcul de la subvention nécessite donc la répartition des dépenses non marginalisables (dépenses fixes) entre voyageurs et marchandises. A cette fin, on affecte d'abord à chaque trafic les dépenses éludables (qui disparaîtraient avec lui). Ensuite, on répartit le reliquat (les dépenses fixes non éludables) proportionnellement au montant des ventes de transport telles que les ressentent les acheteurs, c'est à dire proportionnellement aux recettes voyageurs T.V.A. incluse et aux recettes marchandises TVA déduite. Cette répartition, conforme à la règle de COLSON, suppose de plus l'égalité des élasticités par rapport aux prix des demandes de transport voyageurs et marchandises.

Le schéma suivant résume la situation, dans son principe :

S. N. C. F.



2.- Application en 1977 du principe de calcul de la contribution de l'Etat pour charges d'infrastructure SNCF.

Conformément aux options du Rapport de M. LE VERT sur les coûts d'infrastructure de la S.N.C.F., les infrastructures ferroviaires ne comprennent que :

/...

- les voies de circulation, de triage et de formation des trains,
- les passages à niveau,
- la signalisation et la part de télécommunications ayant trait à la sécurité de la circulation ou au fonctionnement de l'infrastructure.

Les dépenses du personnel d'aiguillage et de signalisation sont considérées comme dépenses d'exploitation de l'infrastructure.

La définition précédente exclut donc :

- les embranchements particuliers et les voies de débord (dont l'équivalent pour la route est constitué par des installations privées),
- les caténaires et les sous-stations, dont les coûts peuvent être considérés comme des coûts de traction,
- les bâtiments autres que les passages à niveau et les postes d'aiguillage, car ils servent très peu à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures

De façon pratique, on calcule d'abord la part marginalisable des charges d'infrastructure, qu'on soustrait des charges totales pour obtenir les charges fixes.

/...

a) Calcul des charges d'infrastructure :

Les coûts pris en compte dans le calcul sont, conformément aux recommandations du rapport LE VERT sur "Les Coûts d'infrastructure de la SNCF", les suivants (Danlieue et Poste exclues) :

Chiffres 1977 (M de F)

- Coûts d'entretien de l'infrastructure (voies principales, voies de service, ouvrages d'art, passages à niveau, signalisation, 10 % de Télécommunications).....	4.811,64
- Coût du personnel affecté à la signalisation (aiguillage compris)...	472,40
- Charges financières, comportant les charges d'intérêt et les amortissements comptables pour les infrastructures .....	738,80
TOTAL .....	6.022,74 MF

b) Calcul des charges marginales :

Le calcul est fait en utilisant les coefficients de marginalité suivant :

- 36 % pour les coûts d'infrastructures des voies principales,
- 10 % pour les coûts d'infrastructure de voies de service,
- 5 % pour les ouvrages d'art,
- 0 % pour les passages à niveau, la signalisation et les Télécommunications,
- 23 % pour les charges de personnel,

En 1977, les charges marginales totales sont de : 1.315,96 MF.

/...

c) Calcul des charges fixes :

Les charges fixes écludables, coûts qui disparaîtraient si l'un des trafics concernés n'était plus assuré, sont :

	Chiffres 1977 (M de F.)
- pour le trafic voyageurs, les charges des chantiers de formation et des voies de garage des rames voyageurs, et les suppléments de dépenses de lignes à faible trafic ayant des circulations voyageurs par rapport aux lignes analogues sans voyageurs .....	396,29
- pour le trafic marchandises, les charges des lignes sans circulation voyageurs (hors coûts marginaux), les charges de chantiers de transbordement, des triages, et des voies de service des gares, etc.....	491,83
<b>TOTAL .....</b>	<b>888,12</b>

Les charges fixes non écludables, obtenues par différence, sont donc les suivantes :

Charges totales d'infrastructure.....	6.322,74
Charges marginalisables .....	- 1.315,35
Charges fixes écludables .....	- 888,12
<b>CHARGES FIXES NON ELUDABLES .....</b>	<b>3.818,65 MF</b>

La clé de répartition des charges fixes non écludables en 1977, est la suivante : ..... 0,378 pour les voyageurs, 0,622 pour les marchandises.

La répartition est donc la suivante :

Charges fixes non écludables Marchandises .....	2.375,21
Charges fixes non écludables Voyageurs .....	1.443,45

En 1977, conformément à la phase intérimaire de tarification, la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure de la SNCF aurait dû être la suivante :

Charges fixes écludables Marchandises .....	491,83
*	
Charges fixes non écludables Marchandises .....	2.375,21
<b>TOTAL .....</b>	<b>2.667,04</b>

3.- Réalité de la subvention versée par l'Etat à la SNCF en compensation des charges d'infrastructure :

Le montant de la contribution et ses modalités d'ajustement ont été fixés par lettre du Ministre des Transports au Président du Conseil d'Administration de la SNCF datée du 16 Juillet 1969. Elle précise que la contribution, calculée suivant la méthode de la tarification au coût marginal social, serait pour 1970 de 1,122 Millions de Francs. L'ajustement ou révision de prix, annuel, valable de 1971 à 1973 (en fait, il a été prolongé en 1974 et 1975) est calculé comme suit :

si  $k_n$  est la contribution de l'année  $n$ , on a :

$$K_{n+1} = K_n \left( 0,64 \frac{S_n}{S_{n-1}} + 0,23 \frac{E_n}{E_{n-1}} + 0,13 \frac{M_n}{M_{n-1}} \right) \quad (1)$$

où les trois indices précédents représentent (\*)

•  $S_n$  : l'indice de la masse salariale des cheminots, à effectifs constants, glissements catégoriels compris,

•  $E_n$  : un indice "prix de travaux entreprise", composé

- à 65 % de l'indice T.P. 344 (voies ferrées)
- à 15 % de l'indice T.P. 340 (ouvrages d'art)
- à 20 % de l'indice salaire global des industries mécaniques et électriques.

•  $M_n$  : un indice "matière" composé :

- à 75 % de l'indice "laminés marchands en acier"
- à 15 % de l'indice "fil de cuivre"
- à 10 % de l'indice "sciage de sapin"

Le total des pondérations est de 97 %, le reliquat de 3 %, correspondant aux gains de productivité.

La formule (1) a fait l'objet d'un réexamen lors de la signature du deuxième contrat d'entreprise entre l'Etat et la SNCF pour devenir :

$$K_n = K_{77} \left( 0,1 + 0,72 \frac{S_n}{S_{77}} + 0,18 \frac{P_n}{P_{77}} \right)$$

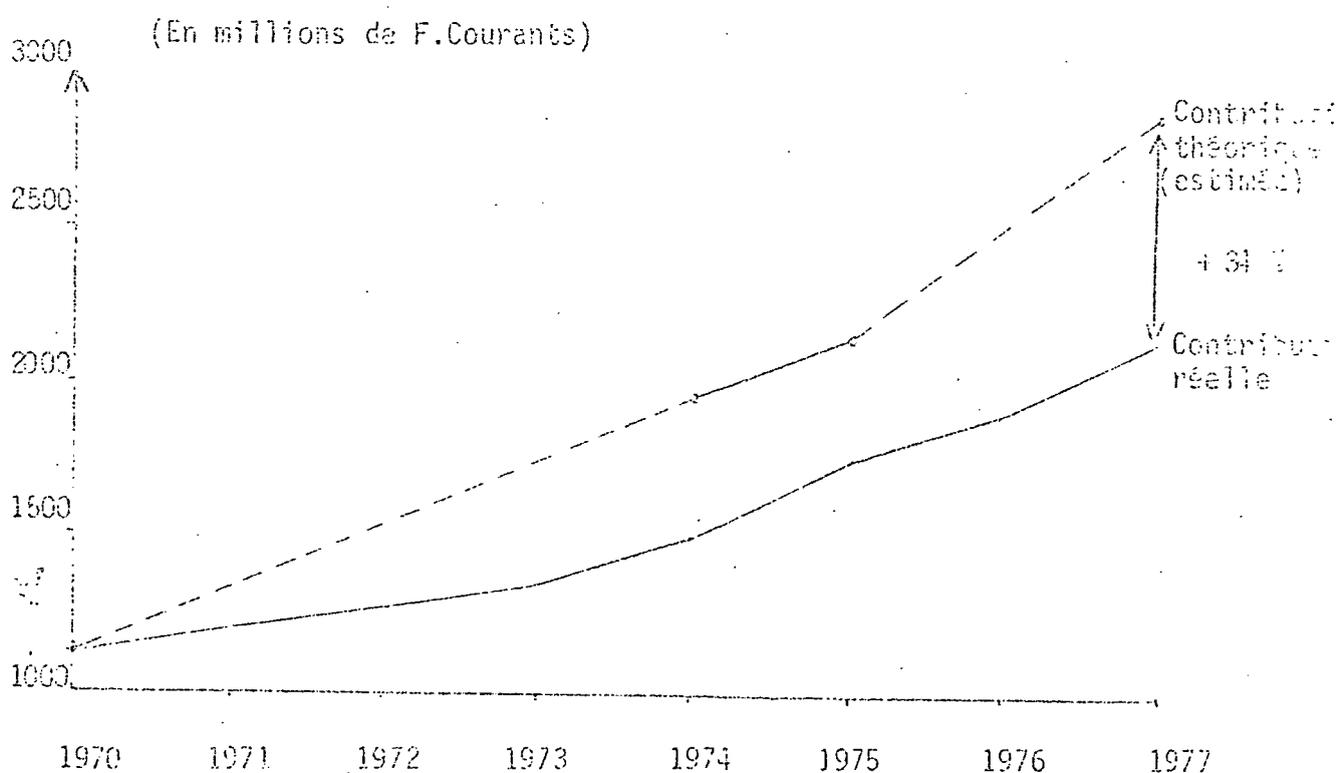
où  $P_n$  est l'indice de niveau général des prix du PIB marchand relatif à l'année  $n$ .

/...

(\*) En pratique, les indices utilisés par la Direction du Budget sont un indice de salaires SNCF, un indice de salaires des entreprises non financières, et un indice de prix du PIB.

Le tableau suivant permet de faire la comparaison entre la contribution théorique (au sens du §2) et la contribution réelle versée par l'Etat à la SNCF pour charges d'infrastructures.

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Contribution Théorique ...	1122	-	-	-	1963,1	2156	-	2687
Contribution Réelle .....	1122	1214	1277	1358,4	1499	1759,9	1906,6	2180



Les principes de la phase intermédiaire n'ont donc pas été entièrement appliqués et la contribution de l'Etat pour charges d'infrastructure aurait dû être supérieure de 396 MF en 1975 et de 731 MF en 1977.

Le réajustement de la contribution aura lieu en 1979, celle-ci étant majorée de 35 % par rapport au chiffre qu'aurait donné le barème en vigueur jusqu'à présent.

/...

## CONCLUSION

L'application effective à la route de la phase intérimaire de tarification pose certains problèmes, tant au niveau des recettes que des dépenses.

Concernant les recettes, il apparaît de plus en plus clairement que la définition actuellement retenue pour les recettes spécifiques à un caractère très conventionnel. En toute logique, si la définition actuelle doit être conservée, il conviendrait de ne retenir également qu'une partie de la taxe intérieure sur le gasole, car son évolution récente montre que les hausses qu'elle connaît obéissent à des objectifs étrangers au transport et donc que la taxation du gasole ne correspond plus à une fiscalité de référence. Par ailleurs, il serait plus satisfaisant d'un point de vue intellectuel d'adopter une démarche différente en retenant la totalité des taxes sur les carburants d'une part, mais en internalisant d'autre part dans les coûts certains effets externes actuellement négligés tels que les coûts de bruit, de pollution, et de risque lié aux incertitudes d'approvisionnement pétrolier.

Quant aux coûts, il faut prendre conscience du grand nombre d'hypothèses qui ont servi de base aux calculs effectués, hypothèses auxquelles les résultats sont parfois extrêmement sensibles.

Leur importance justifie que nous rappelions ici brièvement les principales :

- . L'imputation des dépenses  $D_3$  aux diverses silhouettes de poids lourds s'effectue à l'aide d'une grille d'essieux équivalents de 13 T calculée sur la base d'un test effectué aux Etats-Unis voici plus de 18 ans ;
- . les taux de marginalisation actuellement en vigueur (ce sont ceux de la CEE) ne semblent pas bénéficier du consensus général puisque le SETRA propose des coefficients sensiblement différents,

...

- . les courbes débit-vitesse utilisées actuellement, et qui ont changé récemment méritent d'être examinées très précisément, quand on se rend compte que les résultats des coûts de congestion y sont fortement sensibles.
- . enfin, l'hypothèse de trafic, qui constitue l'hypothèse clé pour la répartition des charges et des recettes entre les divers usagers de la route et les diverses infrastructures, et probablement, dans son état actuel, l'hypothèse la plus hasardeuse. Pour preuve, en utilisant cette hypothèse et une grille de consommations spécifiques, on ne peut retrouver en interurbain que 64 % de la consommation globale.

Il apparaît aujourd'hui indispensable de disposer de sources fiables, et à cet effet une campagne comportant des comptages plus nombreux et plus précis sur une plus grande échelle, qui pourrait être réalisée par le SETRA, apparaît éminemment souhaitable.

Une fois conscience prise du degré de fiabilité que comportent les résultats présentés, leur utilisation doit être nécessairement prudente, notamment pour l'ajustement de la taxe à l'essieu.

En tout état de cause, il faut constater que celle-ci a eu, sur le parc des véhicules de transport de marchandises globalement (même si, pour certaines silhouettes, les choix des transporteurs semblent influencés par d'autres facteurs) l'effet escompté. La vocation de cette taxe étant, paradoxalement de voir ses recettes baisser (ce qui traduit bien l'emploi de véhicules moins agressifs sur la route), il semble, en tout cas, nécessaire si un nouveau barème est mis en place, de la maintenir inchangée pendant une période assez longue pour qu'un effet puisse réellement s'exercer.

Pour la SNCF, la réévaluation de 35 % de la contribution de l'Etat pour charges d'infrastructures intervenue lors de la signature du second contrat d'entreprise entre l'Etat et la SNCF marque un très réel effort de l'Etat. Si elle sert à compenser une insuffisance réelle, ne risque-t-elle pas de servir d'alibi pour une partie du déficit de la SNCF, ainsi éliminé comptablement ?