

-Réductions de tarifs voyageurs imposées à la SNCF et à la RATP -

On ne traitera pas ici des réductions résultant de conventions particulières passées par des administrations publiques avec la SNCF en application de l'article 29 des cahiers des charges de la Société Nationale. Les sommes versées à ce titre constituent soit des transferts sociaux, parfaitement délibérés et adaptés à leur objet, soit la rémunération de services rendus. Même en y comprenant les frais de transport de prisonniers pour lesquels aucune Convention expresse n'a été passée, les sommes en cause ne dépassent pas, d'ailleurs 22 MF (1).

Les remboursements à la SNCF et la RATP sont à la charge :

- de l'Etat pour 70% et des collectivités locales pour 30% (2), en ce qui concerne les transports à l'intérieur de l'agglomération parisienne (3) ;

- de l'Etat seul pour tous les autres transports.

Du montant des remboursements sont déduits les avantages qu'apporte éventuellement au transporteur le trafic engendré par les réductions de tarif. En dépit de la difficulté d'apprécier l'importance de ce trafic engendré et d'évaluer les coûts qu'il entraîne on admettra que les remboursements sont correctement calculés.

.../...

(1) Dont environ 16 MF pour les victimes de la guerre, 3 MF pour les détenus et leur escorte, 2 MF pour les sportifs et 0,2 MF pour les tuberculeux

(2) La part des collectivités locales est répartie à raison de 73,22% à la ville de Paris - 9,72% aux Hauts-de-Seine - 6,77% à la Seine-Saint-Denis - 6,36% au Val-de-Marne - 1,42% aux Yvelines - 1,3% à l'Essonne - 1,16% au Val-d'Oise - 0,05% à la Seine-et-Marne. Pour quelques réductions, correspondant à 3% du total des remboursements, l'Etat supporte, toutefois, 100%.

(3) Sur les lignes SNCF de la banlieue parisienne on distingue :

- une zone de proche banlieue, où les tarifs suivent l'évolution des tarifs RATP,

- une zone de grande banlieue où les tarifs suivent l'évolution des tarifs SNCF de grande ligne,

- une zone intermédiaire de raccord.

Ne sont partagés entre l'Etat et les collectivités locales que les remboursements afférents aux 1ère et 3ème zones ; ceux de la 2ème zone incombent entièrement à l'Etat.

1 - Familles nombreuses.

Les remboursements au titre des réductions aux membres de familles nombreuses ont été en 1969 d'environ :

- 48 MF pour les transports dans l'agglomération parisienne dont 34 MF à la RATP et 14 MF à la SNCF ;

- 130 MF à la SNCF pour son réseau grandes lignes, plus 3,5 MF pour son réseau de la grande banlieue parisienne, soit au total 182 MF, dont 50 MF pour les transports à l'intérieur de l'agglomération parisienne et probablement environ 100 MF au bénéfice de voyageurs habitant Paris ou sa banlieue.

Sur ces sommes 36% pour la SNCF et 8% pour la RATP concernent des voyages en 1ère classe. Sur la RATP ce pourcentage est inférieur à celui des recettes de 1ère classe dans le total des recettes au trafic ; par contre sur la SNCF il lui est nettement supérieur (36% contre 26,5%) et, en voyageurs-kilomètres, les parcours sur billets de familles nombreuses ont progressé depuis 10 ans d'à peine 1/5 en 2ème classe alors qu'ils augmentaient de près des 2/3 en 1ère classe.

Le taux des réductions est de 50% sur la RATP et le taux moyen des réductions sur la SNCF est évalué à 44%, allant de 30% pour les familles de 3 enfants de moins de 18 ans à 75% pour les familles de 6 enfants de même âge limite; une réduction (de 30% sur la SNCF) est maintenue à vie aux père et mère ayant eu au moins 5 enfants.

La France a été la première (loi de finance de 1924) à prévoir des tarifs réduits pour les familles nombreuses ; dans la CEE, trois autres pays : Allemagne, Belgique et Luxembourg en accordent aussi, sans dépasser toutefois 50% de réduction.

A titre commercial, et indépendamment des réductions ci-dessus pour familles nombreuses, la tarification SNCF comporte des "billets de famille", valables seulement si trois membres au moins de la famille voyagent ensemble (1).

2 - Billets populaires de congé annuel.

Les remboursements à la SNCF en 1969 atteignent environ

.../...

1) Les billets de famille ne sont délivrés que si le parcours atteint 300 km, retour compris. Les deux premiers membres de la famille paient le tarif normal, les autres ont 75% de réduction ; la réduction se cumule avec le 1/2 tarif pour les enfants de 4 à 10 ans.

75 MF ; le pourcentage de voyageurs-km en 1ère classe est en accroissement continu : 8,3% en 1959 - 13% en 1969. Le trafic total tend depuis 1967 à diminuer légèrement ; moins de 10% des ayant-droits au billet l'utilisent ; chaque année 55% des habitants de la France ne partent, d'ailleurs, pas en vacances.

3 - Réformés et pensionnés de guerre.

Les remboursements ont été en 1969 d'environ :

- 8 MF pour les transports dans l'agglomération parisienne, dont les 3/4 à la RATP et le 1/4 à la SNCF ;
- 25,5 MF à la SNCF pour son réseau de grandes lignes, plus 0,5 MF pour son réseau de la grande banlieue parisienne
soit au total 38 MF environ.

4 - Etudiants, élèves et apprentis.

Les remboursements à la SNCF et la RATP ont été en 1969 d'environ :

- 37,5 MF pour les transports dans l'agglomération parisienne, dont 54% à la RATP et le reste à la SNCF ;
- 40 MF à la SNCF pour son réseau de grandes lignes, plus 3,4 MF pour son réseau de la grande banlieue parisienne
soit au total environ 78 MF, dont plus de la moitié au profit d'habitants de Paris ou de sa banlieue.

Ces remboursements, qui sont, pour les crédits de l'Etat, imputés au budget du ministère des transports comme tous les autres étudiés ici, sont entièrement distincts des crédits de ramassage scolaire que gère l'Education Nationale(1)

5 - Cartes hebdomadaires.

Les remboursements à la SNCF et la RATP ont été en 1969 d'environ :

- 353 MF pour les transports dans l'agglomération

.../...

(1) Pour les ramassages scolaires, qui intéressent surtout la province et les communes rurales, les subventions ont été, pendant l'année scolaire 1968-1969, de 199 MF sur crédits d'Etat, 65,7 MF sur crédits des collectivités locales et 7,5 MF en provenance d'autres sources ; elles se montent à 76,8% des dépenses.

parisienne, dont 157,6 MF à la RATP et le reste à la SNCF ;

- 51 MF à la SNCF pour son réseau de grandes lignes, plus 13 MF pour son réseau de la grande banlieue parisienne, plus 2,7 MF pour la proche banlieue des villes de province, soit au total 420 MF, dont 87% au profit d'habitants de Paris et de sa banlieue.

Jadis toutes les cartes hebdomadaires étaient réservées aux salariés et une attestation patronale était exigée pour leur délivrance. Par simplification on a renoncé à cette exigence pour les cartes RATP et pour les cartes SNCF de proche banlieue. En pratique les acheteurs de cartes sont presque exclusivement des actifs et, au moins cinq jours par semaine, les cartes ne servent guère qu'à des déplacements domicile-travail.

6 - Quart de place militaire sur la SNCF.

Les remboursements - 238 MF en 1939 - sont payés par le budget de la Défense Nationale.

7 - Autres réductions tarifaires.

Les autres réductions accordées en 1969 sont d'importance mineure :

- à la SNCF :	promenades d'enfants en groupe	4	MF
	guides d'aveugles civils	2,8	MF
	visite aux tombes de morts pour la France	0,9	MF
	économiquement faibles de la banlieue de Paris	0,05	MF
- à la RATP :	guides d'aveugles	0,72	MF
	économiquement faibles	0,22	MF

PRISE EN COMPTE DU COUT DES INVESTISSEMENTS

Il y a plusieurs manières de prendre en compte le coût des investissements. Nous les classerons en trois rubriques :

1) Optique de la rentabilité économique du capital investi

Le coût économique annuel du capital investi est l'annuité d'amortissement nécessaire pour qu'à l'année n où interviendra la réforme ou le renouvellement des installations ou du matériel en cause on ait pris en compte intégralement le coût des capitaux immobilisés, au taux d'intérêt choisi (1). Ce coût économique annuel est, pour l'année P égal à a_p

tel que la somme des annuités a_p actualisées à l'année de mise en service des investissements, soit égal à :

$$M = \frac{m}{(1+i)^n}$$

où M est le coût de l'investissement (à sa mise en service compte tenu des intérêts intercalaires)

et m sa valeur de récupération à l'année n

En cas d'amortissement par annuités constantes (2) ce coût annuel est égal à :

$$(M - m) \frac{i}{(1+i)^n - 1} + Mi$$

.../...

-
- 1) Ce taux d'intérêt est égal à celui fixé au plan, pour les investissements de l'Etat.
- 2) L'habitude est de calculer l'amortissement à annuités constantes, ce qui se justifie pour deux raisons jouant en sens opposés : accroissement de la production dans le temps, ce qui conduirait à des annuités progressives si l'on adoptait un taux d'amortissement constant par unité produite, obsolescence progressive des installations et du matériel, ce qui rend logique l'adoption d'un taux d'amortissement dégressif dans le temps par unité produite. Toutefois, si l'augmentation de production prévisible est particulièrement rapide, des annuités progressives se justifient et, si elle est lente ou nulle, il est prudent de prévoir des annuités dégressives.

Le coût, pour une année donnée, des investissements ne tient pas compte des investissements nets de l'année, mais l'effet de ces investissements se fera sentir sur les années ultérieures du fait de l'augmentation de M. De même, ce coût ne fait intervenir aucun amortissement financier. Celui-ci n'est qu'une utilisation des bénéfices pour reconstituer les capitaux investis.

Si la durée sur laquelle on décide de répartir l'amortissement économique est réduite à la durée normale d'un emprunt, cette solution est celle de "l'équilibre budgétaire avec emprunt"; on calcule le coût imputable aux usagers d'une infrastructure comme si le financement se faisait par emprunt, et non sur crédits budgétaires; à l'expiration de la durée de l'emprunt, le montant investi et emprunté se trouve reconstitué.

Si la durée choisie est celle de la durée de vie (limitée par l'obsolescence) de l'investissement, on impute un amortissement économique aux usagers (et non pas seulement un amortissement technique qui, lui, n'est qu'une provision pour remplacement).

2) Optique de l'auto-financement

On considère que chaque année l'ensemble des dépenses doit être couvert par les recettes. Le coût des investissements pour une année donnée est alors égal au montant des investissements de l'année. C'est la méthode dite de "l'équilibre budgétaire sans emprunt".

3) Optique du coût évitable

Dans une étude économique seul compte l'avenir. On peut donc se placer dans la situation d'un acheteur qui rachèterait les installations en cause pour leur valeur vénale de liquidation. Le coût, pour une année donnée, du capital investi antérieurement est alors égal à l'intérêt que l'on aurait pu retirer du capital obtenu en réalisant l'actif au 1er jour de l'année, augmenté de la dépréciation subie au cours de l'année par les installations et le matériel.

Cette dépréciation, c'est l'amortissement technique; pour certains matériels il peut être déterminé en se référant à la différence des valeurs vénales au début et à la fin de l'année; le plus souvent il est planifié sur la durée de vie du matériel et des installations en cause et, si l'amortissement technique est à annuités constantes, il est égal, dans la notation précédente, à $\frac{M - m}{n}$ (1)

Comme dans la première méthode, le coût, pour une année donnée, des investissements ne tient pas compte des

.../...

(1) En cas de dérive monétaire M et m sont à réévaluer chaque année.

investissements/nets/
de l'année.

Comparaison entre les méthodes

La différence entre la première et la troisième méthode consiste, en supposant qu'on procède dans les deux cas à l'amortissement par annuités constantes, à remplacer l'annuité

$$(M-m) \frac{i}{(1+i)^n + 1} + M_i, \text{ calculée sur les investissements des}$$

années antérieures non encore totalement amortis,

par $\frac{M-m}{n} + M_K$ étant la valeur vénale, au début de l'année en cause, de l'actif (y compris les investissements déjà amortis).

Pour les infrastructures de transport M_K et m sont négligeables, réserve faite des terrains urbains, et n est très grand, réserve faite de quelques éléments à renouveler périodiquement (ballast, traverses, rails et appareils pour les voies ferrées, couches superficielles pour les routes, etc ...). Si l'on décompose M en trois éléments : A coût des terrains, ou A' leur valeur vénale, B coût des installations qui n'ont pas besoin d'être renouvelées avant un horizon très éloigné, C coût des installations à renouveler périodiquement, les deux formules deviennent respectivement en pratique :

$$C.i. \frac{(1+i)^{n+1}}{(1+i)^{n+1} - 1} + (A+B) i$$

et $\frac{C}{n} + A' i$

Sauf valorisation importante des terrains, la première méthode donne toujours un coût supérieur à la troisième ; elle prend en compte, en effet, le poids du passé.

Dans la seconde méthode le coût des investissements est

$\frac{C}{n} + I$, I étant le montant des investissements nets de l'année.

.../...

Cette méthode de l'équilibre budgétaire annuel sans emprunt n'a évidemment pas de sens lorsque les investissements en cours sont concentrés sur une courte période; elle imputerait, en effet, aux seuls usagers de cette période les investissements nécessaires aux usagers infiniment plus nombreux des années ultérieures. Mais, lorsqu'on étudie l'ensemble d'un réseau d'infrastructures déjà en service et auquel il n'est apporté chaque année que des compléments ou des perfectionnements, elle ne fait que transposer aux investissements publics la pratique de l'autofinancement qui assure la majorité des investissements dans les entreprises privées. Elle évite les difficultés d'appréciation de la valeur actuelle M du coût des installations, matériel et terrains, difficultés souvent si grandes qu'elles rendraient aléatoires les calculs menés selon la première méthode (1). Toutefois, du fait qu'elle néglige tout intérêt sur la valeur des terrains, elle avantage les modes de transport qui immobilisent dans les agglomérations ou à leur voisinage des terrains qui pourraient recevoir une autre utilisation (installations SNCF, aéroports, canaux à la traversée des villes) ; il est vrai que ces terrains augmentant de valeur en francs constants avec le temps, la prise en compte dans les coûts d'un intérêt sur leur valeur est discutable.

Elle n'est envisageable que si le montant I reste modéré par rapport à M .

On peut noter que, même avec un développement annuel/ de rapide la production et, par suite, des investissements, cette méthode de l'équilibre budgétaire sans emprunt donnerait souvent un coût annuel d'investissement inférieur à la charge qui figure dans les comptes des entreprises. C'est ainsi que, pour l'E d F, au cours du VI^e Plan le compte d'exploitation se trouverait allégé si on ^{en} retranchait les charges financières et si l'on y imputait la totalité des investissements.

(1) Comment évaluer le coût des terrains des voiries urbaines, alors que la valeur des terrains riverains dépend de l'existence de ces voiries ? Comment reconstituer ce que coûterait actuellement la construction des voies ferrées, des canaux et des routes, qui au surplus, ne seraient pas aujourd'hui construits de la même façon ou dont certains ne seraient pas construits du tout ?

ANNEXE 3

Rectifications apportées aux comptes SNCF.

1/ Passages à niveau.

a) Le montant de 290 MF remboursé à la SNCF en 1970 correspond à la moitié des dépenses de la SNCF pour les passages à niveau. D'après le rapport de la commission d'étude des coûts d'infrastructure sur les coûts SNCF, le coût des passages à niveau se répartit comme suit, abstraction faite de leur coût social :

Dépenses marginales	10 %
Dépenses écludables du trafic voyageurs	15 à 20 %
Dépenses écludables du trafic marchandises (lignes fermées au trafic voyageurs)	3 %
Reste un pourcentage de frais généraux de	70 %

Une répartition par moitié du coût total entre le rail et la route équivaut à répartir ces 70 % de frais généraux à raison de 20 pour le rail et 50 pour la route ; cela semble en harmonie avec la répartition généralisée en tête de l'étude, au prorata de la valeur économique des circulations ferroviaires et routières en cause. On conservera donc cette répartition et on décomptera le coût de maintenance et d'exploitation des passages à niveau par moitié entre le rail et la route.

b) Dans le même rapport la commission d'étude des coûts d'infrastructure a évalué à 76 MF en 1966 le coût des attentes imposées aux automobilistes aux passages à niveau sur la base d'une valeur du temps de 8 F. pour les voitures particulières et 15 F pour les camions, donnant une valeur moyenne du temps de 8,84 F. Elle a estimé que, compte tenu des effets contradictoires de l'accroissement de la circulation automobile et de la suppression ou de l'amélioration (barrières automatiques) des passages à niveau, le volume des pertes de temps s'accroissait de 2 % par an. Sur la base des valeurs du temps admises par la nouvelle circulaire sur la rentabilité des investissements routiers (12 F l'heure pour les voitures particulières, 23 F pour les poids lourds) le coût des attentes aux passages à niveau peut être évalué en 1970 à

$$76 \times (1,02)^4 \times \frac{13,32}{8,84} = 125 \text{ MF.}$$

c) Toujours dans le même rapport la commission d'étude des coûts d'infrastructure a évalué le coût pour la collectivité des accidents aux passages à niveau comportant heurt entre les usagers de la route et les barrières fermées ou le matériel roulant ferroviaire. Sur la base de 150 000 F par mort, 5500 F par blessé et 2500 F pour les dégâts matériels d'un accident corporel elle a obtenu 22 MF en 1967, plus 3 MF

de dégâts aux installations SNCF. Ces derniers sont supportés soit par la SNCF, soit par les compagnies d'assurances des automobilistes et figurent déjà dans les coûts. En 1970, sur la base des coûts unitaires admis par la circulaire sur la rentabilité des investissements routiers et compte tenu de l'accroissement de la circulation automobile, le chiffre de 22 MF doit sans doute être porté au voisinage de 35 MF. De ce montant une part, difficile à évaluer, figure déjà dans les coûts d'assurances supportés par les automobilistes ou, dans le cas relativement rare de responsabilité de la SNCF, dans les comptes de la SNCF. Il serait logique de répartir cette part entre le rail et la route dans la proportion 20-50 ci-dessus. En raison de l'incertitude sur son montant et de sa faible importance relative, on n'en a pas, toutefois, tenu compte dans la présente étude.

2/ Coûts de la voie.

Le remboursement de 1 122 MF à la SNCF laisse à la charge de celle-ci tous les coûts marginaux ou éludables des trafics voyageurs et marchandises et la part de frais généraux (1/3) imputée au trafic voyageurs dans une répartition de ces frais, faite, conformément à la recommandation de la commission d'étude des coûts d'infrastructure, au prorata des recettes commerciales des trafics voyageurs et marchandises.

Ce montant de 1 122 MF sera, pour l'étude des transferts, considéré comme une subvention au trafic marchandises, de même que, sur la route, la trop faible participation de certains véhicules aux dépenses routières non marginales sera considérée comme une subvention à l'utilisation de ces véhicules.

3/ Charges de retraites.

La SNCF, pour un effectif actuel d'un peu plus de 300 000 agents, sert 450 000 retraités ou pensions d'ayants droit, chiffre anormalement élevé même compte tenu de l'âge d'ouverture des droits à retraite sur la SNCF. L'anomalie tient à la réduction des effectifs (40 % depuis 20 ans) et à la composition presque exclusivement masculine du personnel. D'après la nouvelle convention la société nationale ne garde à sa charge que les dépenses qu'aurait une entreprise dont le personnel en activité serait affilié au régime général de la Sécurité Sociale et aux régimes complémentaires obligatoires et bénéficierait en sus, aux frais de l'entreprise, des avantages particuliers propres à la SNCF. Le remboursement de l'Etat au titre des charges de retraites équivaut donc :

a) à rétablir la SNCF dans la situation de droit commun des entreprises; savoir : supporter la charge des cotisations d'assurance vieillesse à la Sécurité Sociale en fonction des seuls effectifs du moment ;

b) en outre, à prendre en charge les avantages particuliers propres à la SNCF pour l'excédent des effectifs de retraités par rapport à ce qu'ils seraient si les effectifs du passé avaient été ceux d'aujourd'hui.

La correction a) ne peut être considérée comme une subvention. Il en est de même, dans une étude économique où seul compte l'avenir, de la correction b), qui porte seulement sur des charges héritées du passé.

Toutefois, si les effectifs continuent à se réduire dans l'avenir, l'Etat prendra ainsi la charge des avantages particuliers propres à la SNCF, dans la proportion de la nouvelle réduction des effectifs. Ces avantages particuliers constituant un salaire différé, on a, dans la présente étude, compté dans les coûts annuels de la SNCF une provision pour permettre le jour venu d'en assurer le paiement, autrement dit pour un cheminot non remplacé prenant sa retraite après 1970, on a réintroduit dans les charges de la SNCF de 1970 une provision telle que, cumulée avec les autres provisions constituées pendant toutes les années de service de ce cheminot, elle permette d'assurer à celui-ci, après son départ en retraite, et le cas échéant, à ses ayants droit, le service des avantages particuliers b) ci-dessus. Le montant des charges annuelles à réintroduire à ce titre dans les coûts de la SNCF dépend, toutefois, du volume et de la cadence des réductions futures d'effectifs et adopté. De plus il faut évidemment supposer que la provision constituée ne se dévalorisera pas.

Une objection peut, toutefois, être faite au principe même de cette imputation. En effet, dans les autres secteurs économiques la charge des avantages particuliers de retraite consentis à certains personnels n'est fonction que des effectifs actuels de l'entreprise ; il en est ainsi, en particulier, pour les contributions patronales au régime complémentaire de retraite des cadres. Pour une partie au moins du coût des avantages particuliers propres à la SNCF, l'alignement de la SNCF sur le régime usuel de retraites suppose donc que la charge résultant des réductions futures d'effectifs n'incombe pas à la SNCF.

Très grossièrement, et à titre d'indication plutôt que d'évaluation, on a retenu pour la présente étude une provision annuelle de 125 MF,

Répartition des coûts et des recettes de la circulation automobile.

1. Coût marginal de renforcement des véhicules lourds.

D'après le rapport du 10 Avril 1970 de la commission d'étude des coûts d'infrastructure, le coût marginal de renforcement causé par un essieu de 13 t est de 12^c,37 par kilomètre, au niveau des prix de 1969, T.V.A. déduite, et le nombre d'essieux kilomètres équivalents de 13 t est de 4 milliards en 1968,

Le coût marginal de renforcement des véhicules lourds peut donc être estimé en 1968, hors T.V.A., à

$$11^c,7 \times 4 \times 10^9 = 470 \text{ MF.}$$

2. Coût des investissements.

Pour les raisons indiquées par ailleurs on prendra comme coût des investissements le montant des investissements de l'année. D'après le 9ème rapport de la commission des comptes des transports de la Nation ce montant, y compris la participation du F.S.I.R. aux investissements des sociétés d'autoroutes, est de :

$$4\ 984 + 243 = 5\ 227 \text{ MF.}$$

soit, hors T.V.A., en considérant que tous les travaux sont faits à l'entreprise, 4 443 MF.

Ce chiffre comprend les renforcements. En 1968 ils étaient très inférieurs aux besoins et le réseau a vécu sur son capital. On réduira néanmoins de 200 MF environ le montant des investissements pour être sûr d'éviter tout double emploi. Le total des investissements à répartir se trouve donc ramené à 4 250 MF hors T.V.A. et 5 000 MF T.V.A. incluse.

Ce montant sera réparti entre les trois catégories de véhicules au prorata des avantages que les investissements procurent à chacune de ces catégories. Ce sont, en effet, ces avantages que motivent l'investissement. Leurs proportions respectives résultent des études de rentabilité présentées à l'appui des propositions d'investissement. D'après la moyenne de ces études on a adopté les coefficients suivants pour les avantages par kilomètre : 1,24 pour les poids lourds - 1,11 pour les utilitaires de poids moyen - 0,97 pour les voitures particulières et les utilitaires légers, soit, compte tenu des kilométrages, respectivement 8 % - 7 % - 85 % (1).

.../...

(1) Les investissements intéressant surtout les grands axes où la proportion de véhicules lourds est plus importante, il se peut que cette répartition avantage les poids lourds.

La T.V.A. sera déduite sur la totalité des coûts imputés aux deux premières catégories de véhicules.

3. Coût d'entretien et d'exploitation.

Non compris les avances d'équilibre aux sociétés d'autoroutes (1) et non compris les dépenses de police traitées plus loin, ce coût ressort d'après le 4ème rapport de la commission des comptes des transports à 3 703 MF.

Il convient d'en retrancher les dépenses qui n'intéressent pas ou n'intéressent que très peu la circulation automobile (dépenses érudables des autres usagers de la route). Pour Paris les dépenses d'éclairage et de nettoyage se montent à 116 MF. On admettra que, pour l'ensemble de la France, le total des dépenses de voirie à imputer aux usagers des routes autres que la circulation automobile est de 5 fois ce chiffre, soit 580 MF (environ 1/6 du total ci-dessus de 3 700 MF).

Restent : 3 123 MF.

La T.V.A. déductible porte sur le tiers environ des dépenses (annexe 7 du rapport du 10 Avril 1970 de la commission d'étude des coûts d'infrastructure). Hors T.V.A. ce montant se réduit donc à 2 965 MF. En réintroduisant la T.V.A. même sur les dépenses de l'administration (Voir II-1-3 dans le rapport) il s'élève à 3 450 MF.

D'après le 1er rapport de la commission d'étude des coûts d'infrastructure le tiers des dépenses d'entretien et d'exploitation des routes nationales est à considérer comme marginal, soit 1 040 MF T.V.A. comprise et 990 MF hors T.V.A. La répartition de la part marginale des dépenses d'entretien et d'exploitation sera faite au prorata des kilométrages pondérés par des coefficients de 2 pour les véhicules lourds (2), 1,5 pour les véhicules intermédiaires et 1 pour les véhicules légers.

Quant aux 2/3 non marginaux des dépenses d'entretien et d'exploitation, conformément aux principes définis plus haut dans la partie méthodologique, ils seront répartis au prorata des kilométrages pondérés par des coefficients proportionnels aux valeurs économiques des circulations en cause, c'est-à-dire aux prix de revient tels que les ressentent les usagers.

.../...

-
- (1) Les dépenses des sociétés d'autoroutes sont surtout des charges financières. Les avances en cause, remboursables sur les péages futurs, équivalent à des emprunts relais.
- (2) D'après le rapport complémentaire du 10 Avril 1970 le coût marginal d'entretien des véhicules lourds est, hors T.V.A., de 3^c,3 au kilomètre par essieu équivalent de 13 t en 1968 au niveau des prix de 1969 ; pour l'ensemble des véhicules lourds en 1968 il est donc de $3^c,1 \times 4 \times 10^9 = 124$ MF, soit 12,5 % des 990 MF ci-dessus. Le coefficient de 2 pour les véhicules lourds résulte du rapprochement de ce pourcentage de 12,5 % avec celui - 6,25 % - des véhicules lourds dans la circulation.

Ces prix de revient prêtent à discussion, du moins pour les voitures particulières. Beaucoup d'usagers, quand il décident d'utiliser leur voiture pour leur déplacement ne comptent, en effet, que le prix du carburant qu'ils consomment soit en moyenne 0,12 F environ ; d'autres y ajoutent une certaine majoration pour usure des pneumatiques et du véhicule, avancement des vidanges d'huile, danger d'accident, etc... ; on admettra le chiffre moyen de 0,20 F. Il semble normal d'y ajouter aussi une valeur du temps, c'est-à-dire en se référant à la valeur de 12 F l'heure donnée par la circulaire de Juin 1970 sur la rentabilité des investissements routiers, en prenant 90 % de cette valeur pour 1968 et en supposant une vitesse moyenne de 60 km/h, 0,18 F par kilomètre. Compte tenu du caractère inévitablement très approximatif de ces estimations, on prendra finalement 0,40 F comme prix de revient kilométrique moyen ressenti par les usagers de cette 5ème catégorie. Pour les deux autres catégories on prendra respectivement 1,40 F et 1 F.

4. Coût de la police de la circulation.

D'après le 9ème rapport de la commission des comptes des transports de la Nation, ce coût est en 1968 de 1 000 MF (dans l'hypothèse basse où l'on prend pour coût de la police de la circulation les seules dépenses érudables).

A ce coût cette commission a ajouté forfaitairement 10 % pour frais de justice, mais il faut en regard tenir compte en recette du produit des amendes. Le nombre de procès-verbaux de police à Paris est de l'ordre de 4,5 millions par an ; on admettra que le produit correspondant des amendes est de 60 MF et on doublera ce chiffre pour la France entière. On a donc en 1968 :

Coût de police + frais de justice - produit des amendes = 980 MF.

Le rapport du 10 Avril 1970 de la commission d'étude des coûts d'infrastructure admet que 70 % des dépenses de police sont marginales et les répartit au prorata des kilométrages pondérés par des coefficients d'équivalence respectifs de 6,2 - 3,5 - 1. La part non marginale sera répartie d'une part au prorata des kilométrages sans coefficient de pondération d'autre part selon la même clé que les frais généraux d'entretien.

5. Coût des passages à niveau.

Pour les raisons exposées dans l'annexe 3, la moitié des coûts de la SNCF pour les passages à niveau est à imputer à la circulation automobile, soit pour 1968 un montant de 212 MF, hors T.V.A. Il sera réparti selon les deux mêmes clés de répartition que les dépenses non marginales de police.

.../...

6. L'excédent du coût des accidents pour la collectivité sur le coût supporté par les automobilistes.

Les "valeurs" collectives du mort et du blessé admises par la circulaire de Juin 1970 sur la rentabilité des investissements routiers sont respectivement 230 000 F et 10 000 F. On prendra 90 % de ces valeurs pour l'année de référence 1968. Pour le calcul on admettra que le nombre de morts est 1,05 fois celui donné par les statistiques, qui ne recensent que les décès dans les six jours. Sur ces bases le coût collectif des morts et des blessés en 1968 ressort à 6 milliards (1).

D'après une étude du "groupement technique accidents", les indemnités pour morts et blessures représentent environ 52 % du montant des règlements et réserves des compagnies d'assurances. Or, le montant des règlements et réserves communiqué par le Centre de Documentation des assurances s'élève pour 1968 à 6,58 milliards de francs, ce qui conduit à un montant d'indemnités pour morts ou blessures d'environ :

$$6,58 \times 0,52 = 3,5 \text{ milliards.}$$

En admettant que les primes d'assurances soient correctement calculées, l'excédent du coût collectif des morts et des blessés sur le montant supporté à ce titre par les automobilistes ressort donc à :

$$6 - 3,5 = 2,5 \text{ milliards.}$$

Certes il est des accidents corporels de la circulation qui sont indépendants de l'existence de la circulation automobile, mais leur nombre et leur coût sont peu élevés. On admettra que l'intégralité de ces 2,5 milliards est à imputer à la circulation automobile et on les répartira selon les deux clés de répartition déjà employées pour les dépenses non marginales de police et pour les passages à niveau (2).

.../...

(1) Le coût collectif des accidents comprend, en outre, les dégâts matériels, pour lesquels les assureurs versent ou provisionnent $6,58 \times 0,48 = 3,16$ MMF et dont les automobilistes supportent sans doute directement environ 2 MMF. Au total le coût collectif des accidents étant donc de l'ordre de $6 + 3,16 + 2 = 11,2$ MMF en 1968.

(2) La présence de poids lourds dans la circulation est très vraisemblablement une cause statistique d'accidents, en raison des imprudences qu'elle provoque. Dans le rapport du 10 Avril 1970 de la commission d'étude des coûts d'infrastructure les coefficients d'équivalence de

$\frac{2,12}{1,75} = 1,2$ pour les véhicules de plus de 5 t de charge utile et 1 pour les autres véhicules sont avancés à ce sujet, mais des études complémentaires vont être entreprises pour parvenir à des chiffres plus sûrs. On notera que l'absence ou l'insignifiance de coût marginal d'insécurité des poids lourds n'est pas incompatible avec le fait que, à parcours égal, un poids lourd serait statistiquement (mais non pénallement ni civilement) responsable de plus d'accidents qu'un véhicule léger ; il se peut, en effet, que le coût marginal d'insécurité des poids lourds diminue avec le nombre de poids lourds préexistants.

7. Coût de la congestion causée par une catégorie d'automobilistes à une autre.

Il faut débiter ou créditer chaque catégorie de l'excédent du coût de la congestion que les véhicules de cette catégorie infligent aux autres véhicules sur le coût de la congestion que les autres véhicules leur infligent.

Le premier rapport de la commission d'étude des coûts d'infrastructure détermine le coût de la congestion des véhicules utilitaires sur les voitures particulières en 1965 et extrapole ensuite pour les années ultérieures. En 1968, la perte de temps journalière des véhicules légers serait de 75 000 heures, mais en comptant une économie due aux investissements de 67 millions de francs, le coût de la congestion 1968 serait de 223 millions de francs si on compte l'heure à 12 F x 0,90 = 10,80 F.

D'après le tableau 3 de l'annexe 1 du rapport complémentaire du 10 Avril 1970, la part des gros véhicules dans le coût social des utilitaires est de 78 % en 1969. On admettra le même pourcentage pour 1968 ; cela donne 175 millions de francs.

A cette somme, il faudrait ajouter le coût - inconnu - de la congestion provoquée par les véhicules lourds en circulation urbaine. En sens inverse il faudrait en retrancher le coût - également inconnu - pour les véhicules lourds de la congestion provoquée par les véhicules légers et les véhicules utilitaires moyens. Ces deux chiffres sont relativement faibles et, comme ils jouent en sens inverse, l'obligation où l'on se trouve de les négliger ne fausse vraisemblablement pas de façon sensible les résultats.

Faute de données suffisantes, il est difficile de chiffrer les débits et les crédits relatifs à la congestion que s'infligent réciproquement les véhicules utilitaires de moyen tonnage et les véhicules légers. On admettra que la différence de ces débits et de ces crédits est égale à la moitié du coût de congestion des véhicules lourds, soit 85 MF.

8. Attente aux passages à niveau.

Le coût de ces pertes de temps est supporté par les automobilistes, mais est à imputer à la SNCF (voir chapitre ci-dessus). Pour 1968 il peut être évalué à 108 MF (selon les mêmes principes que pour le calcul fait à l'annexe 2 pour 1970).

La répartition en sera faite, au crédit des diverses catégories de véhicules, au prorata des kilométrages pondérés par le coût de l'heure, ce qui donne des coefficients de pondération respectifs de 1,92 - 1,5 - 1.

9. Les impôts spécifiques.

On se réfère au 9ème rapport de la commission des comptes des transports de la Nation.

.../...

La répartition du produit des taxes sera faite :

- pour les taxes d'immatriculation et les taxes sur les permis de conduire au prorata des immatriculations,

- pour la taxe différentielle (vignette) à raison de 0 à 0,4 % pour les véhicules lourds, 5 à 7 % pour les utilitaires de tonnage moyen et le reste pour les voitures particulières et utilitaires légers,

- pour les taxes sur les carburants et lubrifiants au prorata des kilométrages pondérés par des coefficients de consommation ; toutefois l'estimation des consommations ne peut être faite avec une précision suffisante pour éviter une assez large marge d'incertitude dans la répartition adoptée.

Le produit de la taxe à l'essieu sera crédité aux seuls véhicules lourds. Pour ce produit on prendra 120 MF, alors que le produit de 1968 n'avait été que de 21 MF, mais la taxe n'avait été perçue qu'à partir du 4ème trimestre.

Les taxes parafiscales ne seront pas comptées en recettes puisqu'elles servent à financer la formation professionnelle.

10. Remarque sur les petits véhicules utilitaires.

Bien que les petits véhicules utilitaires soient groupés dans la même catégorie que les voitures légères, on n'a pas tenu compte dans les répartitions de coûts de leur spécificité. En fait, leurs coefficients de répartition devraient être minorés pour les investissements et majorés pour les frais généraux. De plus il y aurait eu lieu, pour eux, de faire les calculs hors T.V.A. Vu leur nombre relativement faible par rapport à celui des voitures particulières et les approximations admises, le résultat pour les voitures légères n'en aurait pas été affecté. Par contre, on peut considérer que les résultats de la comparaison coûts - recettes sont sensiblement les mêmes pour les petits véhicules utilitaires que pour les utilitaires de tonnage moyen.

.../...

	Montant à répartir			% de chaque catégorie			Port de chaque catégorie			
	Montant bud- gétaire	Montant TVA incluse	Montant hors TVA	Poids lourds	Utili- taires moyens	Voitures lé- gères et pe- tites camion- nettes	Poids lourds	Utili- taires moyens	Voitures lé- gères et pe- tites camion- nettes	
Renforcements	200	553	470	100 %	0 %	0 %	470	-	-	
Autres investissements	5 000	5 000	4 250	8	7	85	340	300	4 250	
Entretien {	coûts variables .	1 040	1 150	990	12,5	8,5	79	124	84	908
	coûts fixes.....	2 080	2 300	1 980	17,5	12,5	70	346	247	1 610
Passages { à niveau	1ère méthode (1)		250	212	6,25	6,25	87,5	13	13	219
	2ème méthode (2)				17,5	12,5	70	37	26	175
Police {	coûts variables .	685	806	685	26,15	14,75	59,1	179	101	476
	coûts (1e méthode (1))	295	347	295	6,25	6,25	87,5	19	19	304
	fixes (2e méthode (2))				17,5	12,5	70	51	37	243
Congestion	Coût interne						+ 175	+ 85	- 260	
Attente aux passages à niveau		- 108		10,8	8,5	80,7	- 12	- 9	- 87	
Excédent du coût des accidents pour la collectivité sur le coût supporté par les auto- mobilistes {	1ère méthode (1)		2 500		6,25	6,25	87,5	156	156	2 188
	2ème méthode (2)				17,5	12,5	70	437	312	1 750
Totaux arrondis	9 300	12 750	11 340				1 800 à 2 150	1 000 à 1 180	9 060 à 9 600	

(1) Au prorata des kilométrages non pondérés.

(2) Au prorata des kilométrages pondérés, comme pour les coûts fixes d'entretien, par les coefficients 1,4
1 - 0,4.

Répartition des "Recettes"

en millions de francs

Charges	Montant à répartir	Répartition des charges					
		CU	9 t	1,5	CU 9 tonnes	VL + camionnettes	1,5 t
Taxes d'immatriculation et sur les permis de conduire	440		4		5		431
Taxe différentielle	1 182	0 à 5			60 à 80		1 097 à 1 122
Taxe de coordination.....	2,6		0,7		1,9		
Taxe à l'essieu	120		120				
TVA { essence et super	1 381				200		1 181
{ gas-oil	358		246		110		2
Taxe in- { essence et super	8 188				1 200		6 988
térieure { gas-oil	1 457	1 000			447		10
Taxes sur les lubrifiants	224		17		26		181
Totaux arrondis	13 350	1 390			2 060		9 900

Annexe 5

Détails des calculs pour les voies navigables
et les transports aériens

I - VOIES NAVIGABLES.

Tableau des coûts d'entretien et d'exploitation en 1968.

Unité : MF

	Entretien après déduc- tion de la T.V.A.	Exploitation	Total	Part éludable	Coût éludable
	2	3	4 = 2 + 3	5	6
Ensemble du réseau	77,73	57,88	135,61	90 %	122,05
Seine à l'aval de Paris et Canal de Tancarville	7,17	6,56	13,73	80 %	10,98
Canal du Nord	1,30	1,06	2,36	95 %	2,24
Canal du Rhône au Rhin (branche Sud)	1,84	1,59	3,43	79 %	2,71

.../...

Calcul de la charge annuelle résultant des investissements.

Années	Unité : MF			
	Ensemble du réseau	Basse Seine et Canal de Tancarville (part navi- gation)	Canal du Nord	Canal du Rhône au Rhin (branche Sud)
1955	32,57	0,37	0,50	0,16
1956	40,08	0,44	0,10	0,74
1957	55,13	1,09	0,44	0,45
1958	67,06	5,42	0,80	0,32
1959	73,45	12,28	0,40	0,37
1960	91,18	16,90	3,31	0,23
1961	111,06	25,13	19,39	0,34
1962	140,11	13,81	31,21	0,91
1963	168,97	6,82	61,52	0,35
1964	259,02	9,36	94,14	0,88
1965	288,87	18,00	74,13	0,26
1966	259,57	11,82	26,94	0,90
1967	291,43	9,68	28,54	0,85
1968	285,64	18,30	1,31	0,20
1969 (moitié)	129,66	9,52	0,37	0,08
Total	2 293,80	158,95	343,10	7,04
Charge annuelle, taxes comprises	267,92	18,57	40,07	0,82

.../...

II - TRANSPORTS AERIENS.

Dépenses budgétaires 1969.

En excluant ce qui est spécifique à l'Outre-Mer et en comptant les investissements hors T.V.A. (1) les dépenses du budget de l'Etat en 1969 sont :

Dépenses communes	: fonctionnement	155,4 MF	dont on retient seulement	108,8 MF
	équipement	27 - - - - -		18,9 -
Formation	: fonctionnement	46,8 -	non retenues	
	équipement	26,9 -	non retenues	
Navigation aérienne	: fonctionnement	105,9 -	intégralement retenues	
	équipement	79,9 -	- - -	
Bases aériennes	: fonctionnement	38,2 ⁽²⁾ -	- - -	
	équipement	38,1 -	- - -	
Météorologie	: fonctionnement	66,2 -	dont on retient seulement	33,1 MF ⁽³⁾
	équipement	20,6 -	- - - - -	10,3 -

D'autre part, le 9ème rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation évalue à 22 MF en 1968 les dépenses des collectivités locales. Pour 1969 on prendra 25 MF dont 80 % d'équipement.

Les dépenses prises en compte seront donc :

fonctionnement : $108,8 + 105,9 + 38,2 + 33,1 + 5 = 291$ MF
 équipement : $18,9 + 79,9 + 38,1 + 10,3 + 29 = 167,2$ MF

.../...

(1) La T.V.A. a été déduite au taux de 15% sur les prix taxes comprises ; pour les matériels ce taux est probablement inférieur au taux réel, mais, en sens inverse, certaines dépenses de régie ne devraient comporter aucune déduction. Par ailleurs on peut se demander s'il y a bien lieu de déduire la T.V.A. pour la part des investissements imputable à l'aviation internationale.

(2) Y compris 21 MF de subvention à l'aéroport de Paris.

(3) En estimant, comme l'a fait dans son 9ème rapport la Commission des comptes des transports de la Nation, que 50 % des dépenses sont motivées (dépenses érudables) par les besoins de l'aviation civile.

Répartition des dépenses entre les trois catégories de trafic.

Pour se conformer aux principes arrêtés sur le plan européen, on répartira les dépenses de navigation aérienne en route selon les clés d'Eurocontrol ; celles-ci tiennent compte à la fois du poids de l'aéronef (valeur unitaire du service rendu) et de la distance parcourue (mesure du service rendu). Les dépenses de fonctionnement en cause ont été évaluées pour 1969 à 108,8 MF, abstraction faite de toute aide en nature de l'Armée de l'Air. Pour les dépenses d'investissement en 1969 on retiendra le chiffre de 34,9 MF, résultant non pas d'une analyse de la distinction des dépenses budgétaires, mais de la mise à jour pour 1969 des évaluations faites pour 1967 par la Commission d'étude du coût des infrastructures aéroportuaires.

Les autres dépenses seront réparties au prorata des valeurs économiques des vols des diverses catégories de trafic. Pour ces valeurs on se référera aux rapports de Juillet 1969 et Juin 1970 de la Commission d'étude du coût des infrastructures aéroportuaires et on utilisera :

- pour les dépenses de météorologie, les coefficients, 80,1 % - 6,3 % - 13,5 %, déterminés en considérant tous les vols touchant le territoire national ;
- pour les dépenses des aéroports de province les coefficients, 27 % - 17 % - 56 %, déterminés en considérant les vols touchant ces aéroports,
- pour les dépenses de l'aéroport de Paris les coefficients, 89,2 % - 10,3 % - 0,5 %, déterminés en considérant les vols qui touchent l'aéroport de Paris.

Les dépenses non identifiées par aéroport seront attribuées pour 20 % à l'aéroport de Paris et 80 % aux aéroports de province.

Les calculs ainsi menés comportent une bonne part de convention ou d'approximation. Les répartitions obtenues ne peuvent donc être considérées que comme des ordres de grandeur. Elles sont données par le tableau suivant :

.../...

	Total	Aviation internationale	Lignes intérieures Air France + Air Inter	Autres transports aériens
<u>Fonctionnement</u>				
Navigation aérienne en route	108,8	87,2	6,9	14,7
Bases aériennes : Paris (subvention)	21	18,7	2,2	0,1
Province	17,2	4,6	2,9	9,7
Météorologie	33,1	21,6	4,3	7,2
Navigation aérienne au sol :				
- Orly	16,5	14,7	1,7	0,1
- Aéroports de province	32,7	8,8	5,6	18,3
Autres dépenses (1) : 61,7 MF dont				
Paris (20 %)	12,3	10,9	1,3	0,1
Province (80 %)	49,4	13,4	8,1	27,6
Total fonctionnement	291	179,9	33	77,9
<u>Investissements</u>				
Navigation aérienne en route	34,9	27,9	2,2	4,8
Météorologie	10,3	6,7	1,4	2,2
Contributions collectivités locales (Province)				
	20	5,4	3,4	
Bases aériennes (Province)	38,1	10,3	6,5	21,3
Autres dépenses : 63,9 MF dont				
Paris (20 %)	12,8	11,4	1,2	0,3
Province (80 %)	51,1	13,8	8,7	28,6
Total investissements	167,2	75,5	23,4	68,4

.../...

(1) Différence entre le total de 291 MF et les dépenses déjà réparties.

Calcul du coût des investissements d'après les amortissements.

Dans le tableau ci-dessus le montant d'investissement de 167,2 MF est le chiffre des dépenses budgétaires. Le taux d'expansion du trafic aérien étant encore très élevé, on peut estimer qu'on majore ainsi indûment le coût des investissements. La Commission d'étude du coût des infrastructures aéroportuaires a calculé le montant des amortissements des installations et des matériels d'après leur durée de vie et leur valeur actuelle de remplacement. On est parti de ce calcul, mais en retranchant, puisqu'on se place à l'extérieur des comptes de l'Aéroport de Paris et des autres concessionnaires, tout ce qui a trait aux installations dont l'amortissement figure dans les comptes des concessionnaires. On n'a modifié ni le chiffre des investissements de navigation aérienne en route puisqu'on a déjà pris celui déterminé par la Commission, ni le chiffre des investissements de la météorologie, faute des éléments nécessaires pour calculer ce qu'ils seraient des amortissements. Pour le surplus on a retenu 39 MF d'amortissement pour les installations et le matériel en province et 0 pour l'aéroport de Paris.

Recettes.

Elles sont formées :

- des taxes spécifiques (T.V.A. comprise) sur les carburants ; leur produit en 1969 est de 172 MF, dont 70 % environ sont payés par l'aviation militaire et 12,7 MF par les lignes intérieures d'Air France et d'Air Inter (chiffre donné par le rapport de Juin 1970 de la Commission d'étude du coût des infrastructures aéroportuaires). Comme l'aviation internationale est exonérée de la quasi-totalité des taxes, le reste, soit environ 40 MF, est payé par tout ce qui n'est pas aviation internationale Air France ou Air Inter ; là-dessus la part des aéroclubs est de 15 MF (son importance tient au fait que la taxe est 12 fois plus élevée sur l'essence aviation que sur le carburéacteur) ; on a déduit encore 2 MF pour l'aviation autre que de transport (photographie aérienne, etc...) et on a donc retenu 23 MF comme montant payé par la 3ème catégorie de trafic ;
- du fonds de concours versé par les concessionnaires à l'Etat et égal à 16 % des redevances d'atterrissage (97,2 MF en 1969) qu'ils perçoivent ; ce fonds de concours a été réparti entre les 3 catégories de trafic au prorata des taxes d'atterrissage payées (certaines approximations ont été nécessaires).

Différences entre la présente étude et celle de la Commission d'étude du coût des infrastructures aéroportuaires (rapports de Juillet 1969 et Juin 1970).

La Commission a pris en compte les recettes des concessionnaires et les dépenses à leur charge ; la présente étude s'est placée à l'extérieur des comptes des concessionnaires (Aéroport de Paris compris).

.../...

La Commission s'est bornée aux coûts de navigation aérienne et d'infrastructure ; elle a, en outre, laissé de côté les aérodromes que ne fréquentent pas régulièrement les lignes intérieures (Le Bourget, aérodromes saisonniers, etc...) et les aérodromes de Corse. La présente étude a repris toutes les dépenses du budget de l'aviation civile (sauf 73,7 MF de dépenses de formation, 54,7 MF de frais généraux, les dépenses spécifiques à l'Outre-Mer et la T.V.A. payée sur les crédits d'équipement) ainsi que la moitié des dépenses de la météorologie.

En ce qui concerne le coût des investissements on notera l'importance de l'écart - de l'ordre de 3 à 1 - des évaluations selon que l'on s'en tient aux dépenses budgétaires ou que l'on cherche à calculer des annuités d'amortissement ; cet écart n'aurait été qu'assez peu réduit si, dans le calcul des amortissements, on avait toujours pris en compte des charges financières (ce qui a été fait pour Orly et, au taux de 7 % pour la navigation aérienne en route, mais non pour les autres investissements) et si l'on avait toujours calculé l'amortissement à annuités constantes (pour les aérodromes de province autres que Marseille et Nice il a été calculé à taux constant par unité de trafic, c'est-à-dire à annuités progressives). L'essentiel de l'écart paraît tenir à la différence entre le montant annuel des investissements de l'Etat et le montant des amortissements des installations actuelles calculés selon les règles classiques.

ANNEXE 6POINTES DE TRAFIC DANS LES TRANSPORTS AERIENS ET SUR ROUTE -POINTES HEBDOMADAIRES SUR LA S.N.C.F.1) TRANSPORTS AERIENS.

Les compagnies aériennes n'acquièrent ou ne concervent de matériel que si son exploitation est rentable. Les pointes de trafic n'entraînent pour elles aucune perte ; bien au contraire, leur coefficient d'occupation étant alors très élevé, ces pointes leur rapportent. Certes elles gagneraient bien davantage si leur trafic était mieux étalé au long de l'année, de la semaine et de la journée. Sur les longs parcours internationaux elles s'efforcent donc de développer le trafic en période creuse par des tarifs promotionnels comportant des réductions importantes. Sur les lignes courtes où, les voyages d'affaires étant largement prépondérants, le mois d'Août se traduit par une baisse de trafic, mais où la pointe hebdomadaire du vendredi après-midi est très marquée, la différenciation des tarifs est plus difficile. Peut-être les compagnies auraient-elles intérêt, en dépit des complications et des inconvénients commerciaux que cela entraînerait et malgré les protestations qu'un tel changement dans les habitudes ne manquerait pas de soulever, à percevoir sur les liaisons à courte distance une surtaxe lors de la pointe du vendredi.

2) DEPLACEMENTS PAR ROUTE.a) Pointes du week-end.

Comme on l'indique par ailleurs à propos des pointes quotidiennes de la circulation urbaine, le coût marginal social de l'automobile dans les circulations qui approchent de la saturation peut atteindre 10 fois le montant des taxes spécifiques. Mais ce sont les automobilistes processionnant le dimanche soir pare-choc contre pare-choc qui supportent eux-mêmes le coût de la congestion qu'ils s'infligent et le fait qu'ils ne paient pas leur coût marginal social n'entraîne pas ipso facto un transfert à leur profit. Il n'y aurait transfert que dans la mesure où la part des investissements de capacité à leur imputer en fonction des avantages qu'ils retirent de ces investissements, ajoutée aux autres coûts qui leur sont imputables, excèderait le montant des taxes spécifiques provenant des circulations du week-end. Or, dans les calculs de rentabilité la réduction de la congestion du dimanche soir ne représente pas l'élément majoritaire ; cette congestion n'est donc pas le motif essentiels des investissements et il semble bien que les automobilistes du week-end ne bénéficient d'aucun transfert.

.../...

b) Superpointes saisonnières.

Le problème est le même que celui des pointes de fin de semaine, avec cette différence que la durée cumulée des encombrements au cours de l'année est bien moindre. Là encore, les usagers des superpointes semblent bien ne bénéficier d'aucun transfert, mais ils ne sont pas fondés à demander des investissements qui ne seraient utiles que pour eux. En fait, c'est essentiellement la congestion des autres périodes qui justifie les investissements.

3) POINTE DU VENDREDI APRES MIDI SUR LA S.N.C.F.

La S.N.C.F. est amenée à renforcer notablement ses services le vendredi en fin d'après-midi, mais le matériel qu'elle utilise à cette fin ne constitue qu'une part du parc de réserve destiné à écouler les superpointes saisonnières. L'accroissement de trafic du vendredi soir semble donc bien rapporter à la S.N.C.F. et non pas lui coûter. On peut penser, néanmoins, qu'au moins sur certaines relations la création d'une surtaxe qui accroîtrait les recettes, serait de l'intérêt de la S.N.C.F. ; toutefois les difficultés de perception seraient plus grandes encore que sur les transports aériens.

Sur la ligne nouvelle envisagée PARIS-LYON les études montrent que la pointe du vendredi soir exigerait de majorer d'un tiers le parc de matériel. La recette par voyageur du vendredi après-midi n'en resterait pas moins très supérieure au coût marginal, mais, pour les raisons développées dans le rapport les voyageurs du vendredi soir bénéficieraient d'un transfert, au sens de la présente étude, au détriment des autres voyageurs. Le poids des habitudes ne pouvant être invoqué pour une ligne nouvelle et les voyages en cause étant surtout des voyages d'affaires, l'application d'une surtaxe ne paraîtrait pas impossible.

COMPARAISON DES COUTS ET DES RECETTES DE LA COLLECTIVITE
POUR LES TRANSPORTS DANS L'AGGLOMERATION PARISIENNE EN 1969.

Recettes.

Le volume de la circulation automobile dans l'agglomération parisienne n'est pas connu. Sur les ventes de carburants et les immatriculations de véhicules automobiles dans l'ensemble de la France, les pourcentages concernant les départements de l'agglomération parisienne sont les suivants :

	Départements 75-91-92-93-94-95	Ces six départements plus les Yvelines et la Seine-et-Marne
Ventes d'essence auto et de supercarburant	16 %	20 %
Ventes de gas-oil	11,6 %	15 %
Voitures particulières immatriculées	18,5 %	21,5 %
Véhicules utilitaires immatriculés	6 %	8,8 %

Points de vente des carburants et lieux de consommation ne coïncident pas : des automobilistes font le plein à PARIS pour se rendre en province ; inversement des automobilistes circulent dans PARIS avec de l'essence achetée en province. Il paraît vraisemblable qu'il est acquis dans l'agglomération parisienne un peu plus de carburants qu'il n'en est consommé et l'on admettra que la consommation de carburants et lubrifiants par les circulations dans l'agglomération parisienne représente 14 % pour l'essence, 4 % pour le gas-oil et 13 % pour les lubrifiants, de la consommation française, consommation de la R.A.T.P. exclue. L'erreur possible ne paraît pas pouvoir dépasser 20 % en plus ou en moins.

On prendra en recettes spécifiques de l'agglomération parisienne 18 % des taxes différentielles (vignettes) et des taxes sur les immatriculations (1). Au titre du produit des taxes de délivrance de permis de conduire on prendra le montant correspondant aux permis délivrés dans les huit départements, les Yvelines et la Seine-et-Marne étant toutefois comptées pour moitié. Comme les voiries urbaines n'ont pas été prises en compte dans les calculs qui ont abouti à la taxe à l'essieu, on négligera le produit de celle-ci, beaucoup plus faible d'ailleurs que celui des taxes précédentes.

.../...

(1) On aurait pu répartir le produit des taxes en cause au prorata des parcours dans l'agglomération et hors agglomération. La répartition adoptée ci-dessus est donc favorable à l'agglomération parisienne.

D'après les produits des diverses taxes données pour l'ensemble de la France par le 9ème rapport de la commission des comptes des transports de la nation le produit des taxes spécifiques sur la circulation dans l'agglomération parisienne est alors, en 1968 :

Taxes sur l'essence auto et supercarburant	1 370 MF
Taxes sur le gas-oil	72 MF
Taxes sur les lubrifiants	29 MF
Taxes différentielles et taxes sur les immatriculations	285 MF
Taxes de délivrance des permis de conduire	5 MF
Taxes sur les carburants consommés par la R.A.T.P..	18 MF
	<hr/>
Total	1 779 MF

Il faut y ajouter le produit des amendes payées par les automobilistes, pour lequel l'annexe 4 avance le chiffre de 60 MF par an. On évaluera donc les recettes totales à 1 840 MF en 1968 avec une marge de \pm 20 %. Le chiffre correspondant pour 1969 sera évalué à 2 000 MF.

Coûts.

Voirie.

On évaluera successivement les coûts de maintenance, d'exploitation (police) et d'investissement, ainsi que l'excédent du coût pour la collectivité des accidents de la circulation sur la part de ce coût supporté par les automobilistes.

Comme coût de maintenance et d'exploitation on prendra la totalité des coûts à PARIS et dans les 3 départements de la couronne urbaine et la moitié des coûts dans les 4 autres départements de l'agglomération. On retiendra à la charge de la circulation automobile la totalité des coûts de maintenance, déduction faite des dépenses érudables correspondant aux autres usages de la voirie et la totalité des coûts d'investissement. Les coûts seront évalués T.V.A. incluse, au taux de 13 % sur les prix hors taxes (1).

.../...

(1) Conformément aux principes appliqués pour l'étude des transports dans le secteur routier, il faut calculer les coûts T.V.A. exclue pour les véhicules utilitaires et T.V.A. incluse (y compris sur les dépenses la régie de l'administration) pour les voitures particulières. Le taux de 13 % correspond à 13,33 % de coûts imputables aux véhicules utilitaires et 86,66 % imputables aux voitures particulières. Il est évidemment approximatif et tient compte de la responsabilité plus grande des voitures particulières dans les investissements de capacité et dans les dépenses de police.

Pour les routes nationales les dépenses de maintenance ainsi évaluées sont de 58 MF en 1969. En y ajoutant les frais de fonctionnement de l'administration on prendra 70 MF, T.V.A. incluse.

Pour la voirie non nationale les dépenses de maintenance à prendre en compte sont vraisemblablement de l'ordre de 250 MF, soit, T.V.A. incluse, environ 270 MF.

Les investissements, eux, se montent en 1969 :

- sur crédits de l'Etat (routes en milieu urbain) à 587,5 MF
- sur crédits des collectivités locales (routes en milieu urbain) à 593,2 MF

soit, en tout, T.V.A. incluse au taux de 13 % seulement, environ 1 150 MF.

Pour la police de la circulation les rapports de la commission des comptes des transports de la nation en évaluent le coût selon deux hypothèses, dont la plus haute correspond à une ventilation des dépenses selon le temps que passe la police à ses diverses tâches et dont la plus basse correspond à une approche marginale. On retiendra la plus basse (35 % des dépenses) ce qui correspond en 1968 pour la police de PARIS à 220 MF et on majorera ce chiffre de 5 % pour les dépenses de la gendarmerie ou de la sûreté nationale dans l'agglomération parisienne, puis conformément à la pratique de la Commission des comptes des transports, de 10 % pour frais de justice. On arrive ainsi à un coût en 1968 de 255 MF, soit à un coût d'environ 280 MF en 1969. En ajoutant 43 % de la T.V.A., le chiffre devient 315 MF.

Le coût total de la voirie est ainsi de :

$$70 + 270 + 1\ 150 + 315 = 1\ 800 \text{ MF environ.}$$

L'excédent du coût pour la collectivité des accidents de la circulation sur la part de ce coût que supportent les automobilistes est évalué à 2,5 milliards de francs pour la France entière dans le chapitre consacré ci-dessus à la route. Par rapport à l'ensemble du territoire national l'agglomération parisienne est le siège de 6 % des accidents mortels et de 9 % des autres accidents entraînant des blessures. On admettra un pourcentage moyen de 7 % ce qui donne un coût de 175 MF.

Comparaison des coûts de voirie et des recettes en 1969.

Les recettes sont de 2 000 MF \pm 20 %

Les coûts de 1 975 MF environ.

L'excédent des recettes est quasi-nul en prenant l'estimation moyenne. Il est donc inférieur au pourcentage correspondant pour l'ensemble de la France qui résulte des tableaux de l'annexe 4. Les automobilistes parisiens paraissent donc être un peu mieux traités que la moyenne des automobilistes en France, mais on ne peut l'affirmer de façon certaine en raison des nombreuses approximations qui ont dû être faites dans les deux cas.

Les coûts pour la collectivité des transports en commun.

Pour les raisons indiquées dans l'étude, la comparaison recettes-coûts doit, toutefois, porter sur l'ensemble des coûts de la circulation automobile et des transports en commun.

Les coûts des transports en commun pour la collectivité en 1969 peuvent être évalués comme suit :

1) Services de banlieue de la S.N.C.F. (zone du syndicat des transports de la région parisienne sucélement).

- contribution conventionnelle de l'Etat aux charges d'infrastructure	40,6 MF
- indemnité compensatrice pour refus d'augmenter les tarifs	123,6 MF (1)
- indemnité compensatrice pour les cartes hebdomadaires de travail	208 MF
	Total
	372 MF

Dans les chiffres ci-dessus on a compté l'indemnité compensatrice pour les cartes hebdomadaires car sa nature ne diffère guère de celle de l'indemnité pour refus d'augmenter les tarifs ; par contre on n'a pas compté les autres remboursements pour tarifs réduits.

De ce chiffre il y a lieu de retrancher les charges financières soit 107 MF, et il faut rajouter le montant des investissements, soit environ 110 MF hors T.V.A. ; le total devient 375 MF.

2) R.A.T.P.

- indemnité compensatrice pour refus d'augmenter les tarifs	760,2 MF
- indemnité compensatrice pour les cartes hebdomadaires de travail	157,6 MF
	Total
	918 MF

On retranchera les charges financières, soit 128,6 MF et on ajoutera les investissements financés par la R.A.T.P. sur emprunts, soit 293 MF. Par contre on n'ajoutera pas les investissements financés sur subvention, soit 538 MF. L'essentiel de cette subvention concerne, en effet, le R.E.R. qui n'a commencé à être mis en service qu'à la fin de l'exercice (2).

.../...

(1) L'indemnité est limitée au montant nécessaire pour l'équilibre du compte d'exploitation.

(2) Dans la mesure où le R.E.R. constitue un investissement de capacité qui sculagera le métro actuel, il n'eût pas été illogique, toutefois, de faire figurer une certaine part de ses dépenses à titre d'autofinancement dans les charges de 1969.

Le total ressort ainsi à 1 082 MF. Il faut en retrancher 18 MF de taxes spécifiques sur les carburants payées par la RATP.

Comparaison des coûts et des recettes en 1969 pour l'ensemble de la circulation automobile et des transports en commun.

Les recettes sont de 2 000 MF + 20 %

Abstraction faite de 538 MF de subventions d'investissement, les coûts sont de :

1 975 + 375 + 1 064 = 3 350 MF

L'excédent des coûts est de l'ordre de 950 MF à 1 750 MF.

Cet excédent ne paraît guère devoir diminuer au cours des prochaines années. Certes le montant des recettes augmente avec l'accroissement de la circulation automobile, mais, en francs constants, le taux des taxes spécifiques risque de diminuer comme il l'a fait dans le passé (Voir le 9ème rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation qui, pour les voitures particulières, évalue cette baisse à 35 % de 1959 à 1968 par kilomètre parcouru) et le montant des investissements routiers doit augmenter considérablement. Certes les relèvements de tarifs intervenus en 1970 et envisagés pour l'avenir ainsi que l'amélioration de la productivité, sont susceptibles de réduire les versements compensatoires à la RATP, mais en sens inverse le poids croissant des charges financières, les hausses de salaires (en francs constants), l'amélioration des conditions du travail et la désertion grandissante des transports en commun en dehors des heures de pointe pèseront sur les comptes d'exploitation. De plus, on a omis les subventions annuelles d'équipement à la RATP, qui dépassent 500 MF.

Les déplacements dans l'agglomération parisienne bénéficiaient donc d'un transfert en 1969 et semblent devoir continuer à en bénéficier. Comme l'indique la IIIème Partie du rapport, ce transfert ne se fait qu'au bénéfice des déplacements des heures de pointe et il s'y ajoute un transfert en provenance des déplacements d'heures creuses. Le transfert en provenance de la collectivité est relativement important par rapport au coût des déplacements supporté par les usagers. Celui-ci peut être évalué à :

Circulation automobile (1) 5 000 MF

Recettes RATP en provenance des usagers ... 1 030 MF

Recettes des services de banlieue de la
SNCF en provenance des usagers 500 MF

Total 6 530 MF

Le transfert en provenance de la collectivité représente ainsi entre 13 et 21 % du coût total. Si on incorpore dans ce calcul les subventions d'équipement à la RATP il représente entre 18 et 26 % du coût total.

(1) On a pris 13 % des dépenses des ménages pour les voitures particulières et 5 % des dépenses de transport pour compte propre par véhicule d'au moins 1 T de charge utile, telles que ces dépenses sont évaluées pour 1967 dans la France entière par le 8ème rapport de la Commission des comptes des transports ; on a majoré ces dépenses de 20 % pour passer à 1969 (accroissement de la circulation et hausse des prix) ; on y a ajouté 2 % des dépenses du transport public routier données pour 1968 par le 9ème rapport de la même commission et on a majoré le tout de 5 % pour tenir compte des taxis, des véhicules des sociétés, etc...