

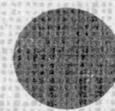
# CREDOC

## LES EFFETS REDISTRIBUTIFS DES FINANCES PUBLIQUES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Sou1978-2590

Les Effets redistributifs des  
finances publiques dans le  
secteur des transports / A.  
Foulon, J.-L. Madre, P. Picard.  
(1978).

CREDOC•Bibliothèque



1978

ETUDE ET L'OBSERVATION DES CONDITIONS DE VIE  
75634 PARIS CEDEX 13 - TEL. 584.14.20

1978-2590



S.A.E.I. - MISSION DE LA RECHERCHE

ATP SOCIO-ECONOMIE DES TRANSPORTS

LES EFFETS REDISTRIBUTIFS DES FINANCES PUBLIQUES

DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS



A. FOULON  
J-L. MADRE  
P. PICARD  
n° 4644

CENTRE DE RECHERCHE POUR L'ETUDE ET L'OBSERVATION DES CONDITIONS DE VIE  
142, rue du Chevaleret - 75634 PARIS CEDEX 13 - tél 584-14-20

Marché n° 74 00 049 00 225 75 01

- S O M M A I R E -

---

	Page
INTRODUCTION	1
PREMIÈRE PARTIE : LES TRANSPORTS INDIVIDUELS,	1
Chapitre I : CONSOMMATION, DEPENSE ET FISCALITE.	3
I.1 - LES MASSES GLOBALES.	5
I.1.1. <i>Consommations et dépenses.</i>	5
I.1.2. <i>La fiscalité.</i>	5
I.2 - LES REPARTITIONS PAR CATEGORIE DE MENAGES.	8
I.2.1. <i>Les méthodes résumées de ventilation.</i>	9
I.2.2. <i>Répartition selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage.</i>	11
I.2.3. <i>Les répartitions par catégorie de communes de résidence.</i>	18
Chapitre II : LE SERVICE COLLECTIF GRATUIT DE LA ROUTE	25
II.1 - LA DELIMITATION DU SERVICE COLLECTIF DE LA ROUTE.	27
II.2 - LES MASSES GLOBALES.	28
II.3 - REPARTITION PAR CATEGORIE DE MENAGES.	32
II.3.1. <i>Répartition selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage.</i>	32
II.3.2. <i>Répartition par catégorie de communes.</i>	36
Chapitre III : SYNTHESE DES RESULTATS RELATIFS AUX TRANSPORTS INDIVIDUELS.	41
III.1 - LES MASSES GLOBALES.	43
III.2 - REPARTITION DES TRANSFERTS NETS PAR CATEGORIE DE MENAGES.	45
III.2.1. <i>Répartition selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage.</i>	45
A : <i>"Equilibre budgétaire" et "amortissement financier".</i>	45
B : <i>Valorisation du "capital foncier".</i>	51
III.2.2. <i>Répartition des transferts selon la catégorie de commune de résidence.</i>	52

	Page
DEUXIEME PARTIE : LES TRANSPORTS COLLECTIFS.	57
Chapitre I : CONSOMMATION ET TRANSFERTS.	59
I.1 - LES MASSES GLOBALES.	61
I.2 - LES TRANSFERTS.	61
I.2.1. <i>Les contributions des collectivités publiques.</i>	61
I.2.2. <i>Les impôts et taxes.</i>	64
I.3 - ANALYSE DE L'EVOLUTION DES DIFFERENTS SECTEURS.	64
I.3.1. <i>Les transports collectifs en région parisienne.</i>	65
I.3.2. <i>La S.N.C.F. (grandes lignes et services omnibus).</i>	65
I.3.3. <i>Les transports routiers de province.</i>	65
I.3.4. <i>Les transports aériens.</i>	66
Chapitre II : REPARTITION DES TRANSFERTS ET IMPOTS SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN.	67
II.1 - REPARTITION DES TRANSFERTS SELON LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE.	69
II.1.1. <i>La dépense moyenne de transport en commun par catégorie socio-professionnelle.</i>	69
II.1.2. <i>Les transferts aux transports en commun.</i>	73
II.2 - REPARTITION DES TRANSFERTS SELON LA CATEGORIE DE COMMUNE DE DOMICILE.	75
TROISIEME PARTIE : SYNTHESE DES RESULTATS SUR L'ENSEMBLE DES TRANSPORTS INDIVIDUELS ET COLLECTIFS.	87
Chapitre I : COMPARAISON DES MASSES PRISES EN COMPTE DANS L'ETUDE AVEC QUELQUES DONNEES DE LA COMPTABILITE NATIONALE ET LEUR EVOLUTION.	89
I.1 - LES MASSES GLOBALES.	91
I.2 - LES EVOLUTIONS DE 1967 à 1973.	91
Chapitre II : REPARTITION DES TRANSFERTS ET DES TAXES.	95
II.1 - REPARTITION DES TRANSFERTS ET DES TAXES SELON LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE.	97
II.1.1. <i>Les transferts.</i>	97
II.1.2. <i>Les impôts et taxes.</i>	98
II.1.3. <i>Les prélèvements nets.</i>	110
II.2 - REPARTITION DES TRANSFERTS ET DES TAXES SELON LA CATEGORIE DE COMMUNE DE RESIDENCE DU MENAGE	111
II.2.1. <i>Les transferts.</i>	111
II.2.2. <i>Les impôts et taxes.</i>	112
II.2.3. <i>Le prélèvement net.</i>	112
CONCLUSION.	123

- LISTE DES TABLEAUX -

-----

		Page
Tableau 1	Dépenses des ménages liées aux transports individuels.	6
Tableau 2	Fiscalité sur les véhicules des ménages.	7
Tableau 3	Dépenses d'utilisation pour les véhicules particuliers selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage - 1967.	12
Tableau 4	Fiscalité relative aux véhicules particuliers selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage - 1967.	13
Tableau 5	Dépenses d'utilisation pour les véhicules particuliers selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage - 1973.	14
Tableau 6	Fiscalité relative aux véhicules particuliers selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage - 1973.	15
Tableau 7	Dépenses d'utilisation pour les véhicules particuliers selon la catégorie de commune et par ménage - 1967.	19
Tableau 8	Fiscalité relative aux véhicules particuliers selon la catégorie de commune et par ménage - 1967.	20
Tableau 9	Dépenses d'utilisation pour les véhicules particuliers selon la catégorie de commune et par ménage - 1973.	21
Tableau 10	Fiscalité relative aux véhicules particuliers selon la catégorie de commune et par ménage - 1973.	22
Tableau 11	Synthèse des masses de transferts liés à l'utilisation du réseau routier.	29
Tableau 12	Répartition des transferts relatifs à l'utilisation du réseau routier en 1967 (C.S.P. du chef de ménage).	33
Tableau 13	Répartition des transferts relatifs à l'utilisation du réseau routier en 1973 (C.S.P. du chef de ménage).	34
Tableau 14	Répartition des transferts relatifs à l'utilisation du réseau routier en 1967 (Catégorie de commune).	37
Tableau 15	Répartition des transferts relatifs à l'utilisation du réseau routier en 1973 (catégorie de commune).	38
Tableau 16	Synthèse des masses relatives aux transports individuels.	44
Tableau 17	Répartition des transferts et des taxes relatifs aux transports individuels en 1967 (C.S.P. du chef de ménage).	46
Tableau 18	Répartition des transferts et des taxes relatifs aux transports individuels en 1973 (C.S.P. du chef de ménage).	47
Tableau 19	Répartition des transferts et des taxes relatifs aux transports individuels en 1967 (catégorie de commune).	53

		Page
Tableau 20	Répartition des transferts et des taxes relatifs aux transports individuels en 1973 (catégorie de commune).	54
Tableau 21	Consommation des ménages et transferts relatifs aux transports en commun.	62
Tableau 22	Dépense des ménages pour les différents modes de transports en commun en 1967 (C.S.P. du chef de ménage).	70
Tableau 23	Dépense des ménages pour les différents modes de transports en commun, en 1973 (C.S.P. du chef de ménage).	71
Tableau 24	Répartition des transferts et des taxes relatifs aux transports en commun en 1967 (C.S.P. du chef de ménage).	76
Tableau 25	Répartition des transferts et des taxes relatifs aux transports en commun en 1973 (C.S.P. du chef de ménage).	77
Tableau 26	Dépense des ménages pour les différents modes de transports en commun en 1967 (catégorie de commune).	80
Tableau 27	Dépense des ménages pour les différents modes de transports en commun en 1973 (catégorie de commune).	81
Tableau 28	Répartition des transferts et des taxes relatifs aux transports en commun en 1967 (catégorie de commune).	83
Tableau 29	Répartition des transferts et des taxes relatifs aux transports en commun en 1973 (catégorie de commune).	84
Tableau 30	Dépenses, transferts et taxes - comparaison 1967-1973	92
Tableau 31	Répartition de l'ensemble des transferts et taxes relatifs aux transports en 1967 (C.S.P. du chef de ménage) - Méthode de l'équilibre budgétaire.	100
Tableau 32	Répartition de l'ensemble des transferts et taxes relatifs aux transports en 1967 (C.S.P. du chef de ménage) - Méthode de l'amortissement financier.	101
Tableau 33	Répartition de l'ensemble des transferts et taxes relatifs aux transports en 1973 (C.S.P. du chef de ménage) - Méthode de l'équilibre budgétaire.	102
Tableau 34	Répartition de l'ensemble des transferts et taxes relatifs aux transports en 1973 (C.S.P. du chef de ménage) - Méthode de l'amortissement financier.	103
Tableau 35	Répartition de l'ensemble des transferts et taxes relatifs aux transports en 1973 (C.S.P. du chef de ménage) - Méthode du capital foncier.	104
Tableau 36	Taux de prélèvement et de transfert pour les ménages selon la catégorie socio-professionnelle de leur chef en 1973 - Méthode de l'amortissement financier.	105
Tableau 37	Répartition de l'ensemble des transferts et taxes relatifs aux transports en 1967 (catégorie de commune de domicile) - Méthode de l'équilibre budgétaire.	113
Tableau 38	Répartition de l'ensemble des transferts et taxes relatifs aux transports en 1967 (catégorie de commune de domicile) - Méthode de l'amortissement financier.	114

		Page
Tableau 39	Répartition de l'ensemble des transferts et taxes relatifs aux transports en 1973 (catégorie de commune du domicile) - Méthode de l'équilibre budgétaire	115
Tableau 40	Répartition de l'ensemble des transferts et taxes relatifs aux transports en 1973 (catégorie de commune du domicile) - Méthode de l'amortissement financier.	116
Tableau 41	Répartition de l'ensemble des transferts et taxes relatifs aux transports en 1973 (catégorie de commune du domicile) - Méthode du capital foncier.	117

- LISTE DES GRAPHIQUES -

		Page
Graphique 1	Taux de motorisation et dépense automobile (catégorie socio-professionnelle).	16
Graphique 2	Taux de motorisation et dépense automobile (catégorie de communes).	23
Graphique 3	Transferts moyens par ménage selon la catégorie socio-professionnelle.	35
Graphique 4	Transferts moyens par ménage selon la catégorie de communes de résidence.	39
Graphique 5	Prélèvements et services routiers par ménage selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage.	48
Graphique 6	Taux de prélèvement net moyen par ménage par rapport à la dépense de transport individuel selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage.	49
Graphique 7	Prélèvements et services routiers par ménage selon la commune de résidence.	55
Graphique 8	Taux de prélèvement net moyen par ménage par rapport à la dépense de transport individuel selon la catégorie de communes de résidence.	56
Graphique 9	Structure en pourcentage des dépenses de transports en commun selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage.	72
Graphique 10	Taux moyen par ménage de transfert net par rapport à la dépense de transports collectifs selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage.	78
Graphique 11	Structure en pourcentage des dépenses de transport en commun selon la catégorie de commune de résidence (cars interurbains exclus).	82
Graphique 12	Taux moyen par ménage de transfert net par rapport à la dépense de transports collectifs selon la commune de résidence.	85
Graphique 13	Répartitions des masses globales entre transports individuels et transports en commun.	93
Graphique 14	Taxes et transferts sur les dépenses de transports (hypothèse de l'équilibre budgétaire). (C.S.P.)	106
Graphique 15	Taxes et transferts sur les dépenses de transports (hypothèse de l'amortissement financier). (CSP)	107
Graphique 16	Taxes et transferts sur les dépenses de transports (hypothèse du capital foncier). (CSP)	108
Graphique 17	Taux de prélèvements nets par rapport à l'ensemble des dépenses de transports (C.S.P. du chef de ménage).	109
Graphique 18	Taxes et transferts sur les dépenses de transports (hypothèse de l'équilibre budgétaire) (CC)	118
Graphique 19	Taxes et transferts sur les dépenses de transports (hypothèse de l'amortissement financier). (CC)	119

		Page
Graphique 20	Taxes et transferts sur les dépenses de transports (hypothèse du capital foncier) (CC)	120
Graphique 21	Taux de prélèvements nets par rapport à l'ensemble des dépenses de transports (catégorie de commune de domicile).	121

PREMIERE PARTIE

LES TRANSPORTS INDIVIDUELS

## INTRODUCTION.

L'analyse économique aborde le secteur des transports le plus souvent par l'étude des rapports concurrentiels ou complémentaires des divers modes de transport, les relations entre la demande et l'offre, les problèmes de financement et de tarification, etc... en liaison avec la croissance économique et le développement urbain ou régional.

Mais le secteur des transports est aussi le support de transferts économiques et sociaux importants entre les collectivités publiques et les différents agents économiques : il est à l'origine de prélèvements collectifs (impôts, taxes) et de réaffectations monétaires (subventions aux entreprises de transport, réductions tarifaires consenties à certaines catégories d'usagers...) ou non monétaires (mise à disposition du réseau routier).

Si les interventions de l'Etat et des collectivités locales dans le secteur des transports n'ont pas, en général, une vocation explicitement redistributive, elles peuvent avoir des conséquences importantes en termes de correction ou d'aggravation des inégalités. La présente étude vise précisément à analyser les effets redistributifs - positifs ou négatifs - de l'action des finances publiques dans ce domaine.

On se limitera ici à une étude des effets de transferts à l'égard des ménages (1), laissant de côté les transferts bénéficiant aux autres agents économiques et notamment aux entreprises.

Nous nous intéresserons aux transferts provenant de l'Etat ou des collectivités locales que ceux-ci touchent directement les ménages (impôt à la consommation (2), réductions tarifaires) ou transitant par les entreprises de transport (subvention d'équilibre...).

Dans le but de mesurer l'effet différentiel entre les ménages de l'intervention des finances publiques dans le secteur des transports, nous répartirons les ménages en catégories.

Deux critères de répartition seront privilégiés :

- . la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage : ce critère est en effet un indicateur du type d'activité professionnelle exercé par le chef de ménage et du niveau de revenu du ménage. Le critère "niveau de revenu du ménage" n'a pu malheureusement être utilisé du fait de la grande hétérogénéité des répartitions des classes de revenus et des définitions retenues pour évaluer le revenu dans les différentes études et enquêtes.

---

(1) Il s'agit donc ici seulement des transports de voyageurs à la charge des ménages.

(2) Etudiant ici les effets redistributifs et non l'équilibre entre dépenses et recettes des collectivités publiques, nous prenons en compte l'ensemble des impôts et taxes sans nous limiter à la part spécifique aux transports isolée par les Comptes de Transports de la Nation.

- le type de commune du domicile du ménage sera également utilisé car l'environnement (rural, urbain, parisien, etc...) conditionne d'une double façon le choix d'un mode de transport. D'une part, le type de commune est un indicateur de la disponibilité ou de la non-disponibilité de certains modes de transports collectifs, d'autre part et d'une façon plus générale, l'appartenance à un certain type de commune détermine un mode de vie spécifique qui influe sur le choix d'un mode de transport.

La nature souvent très différente des interventions publiques, tant sociales qu'économiques, ainsi que la diversité des informations statistiques utilisées ont conduit à analyser successivement les effets redistributifs liés aux transports individuels (Première Partie), puis ceux liés aux transports collectifs (Deuxième Partie). La synthèse sera abordée dans une Troisième Partie.

Chapitre I

CONSOMMATION, DEPENSE ET FISCALITE

## 1.1 - LES MASSES GLOBALES.

### 1.1.1. Consommations et dépenses (tableau n°1).

Environ 80% de la dépense nette (1) des ménages pour les transports individuels (automobile et deux-roues) sont, en termes de Comptabilité Nationale, enregistrés dans leur consommation. Ce sont essentiellement les achats nets d'automobiles (30.5% de la dépense nette en 1973), les réparations (20.5%) et les carburants (19.7%). Les éléments de la dépense ne faisant pas partie de la consommation des ménages au sens de la Comptabilité Nationale sont :

- les taxes (vignette, carte grise, permis de conduire, amendes), appelées ici, taxes du premier groupe,
- les dépenses d'assurance, qui, en Comptabilité Nationale, font partie de l'épargne des ménages (16.2% de la dépense nette en 1973).

De 1967 à 1973, on observe que l'augmentation la plus rapide de ces postes de dépenses a été celle des achats de voitures neuves par rapport aux achats de véhicules d'occasion. Le pourcentage des voitures neuves dans le total des achats de voitures est en effet passé de 57.7% à 65.2% entre les deux années, alors que le total des achats d'automobiles représentait à peu près le même pourcentage (39%) de la dépense brute. Il en résulte un accroissement de la part des achats de voitures neuves dans les dépenses nettes (26.5% en 1967, 29.1% en 1973) entraînant pour partie la diminution du pourcentage des dépenses consacrées aux réparations et entretiens.

### 1.1.2. La fiscalité (tableau n°2).

On peut distinguer quatre catégories de taxes dans l'ensemble de la fiscalité relative aux transports individuels :

- les taxes du premier groupe, dont on a parlé plus haut. Elles représentent 3.1% de la dépense nette pour les deux années étudiées et 9.5% en 1967, 9.7% en 1973 du total des taxes prises en compte.

---

(1) Dépense nette = dépense brute - achats de voitures d'occasion hors marge de garagistes (cf. tableau 1).

Tableau 1  
DEPENSES DES MENAGES LIEES AUX TRANSPORTS INDIVIDUELS

10<sup>6</sup>

	Valeurs		Pourcentage	
	1967	1973	1967	1973
Achats de voitures neuves.....	8173	19255	26.5	29.1
Marges sur les voitures d'occasion.....	473	953	1.5	1.4
Carburants.....	6260	13051	20.3	19.7
Lubrifiants.....	349	707	1.1	1.1
Péages.....	90	503	0.3	0.8
Locations de garage.....	651	1634	2.1	2.5
Pneumatiques.....	650	1609	2.1	2.4
Réparations.....	7088	13596	22.9	20.5
Deux-roues.....	956	2150	3.1	3.2
(1) Consommation nette.....	24690	53458	79.9	80.7
(2) Achats de voitures d'occasion (1).....	5514	9343	-	-
(3) = (1)+(2) Consommation brute.....	30204	62801	-	-
(4) Taxes du premier groupe (vignette...).....	963	2044	3.1	3.1
(5) Assurances.....	5234	10767	17.0	16.2
(6) = (3)+(4)+(5) DEPENSE BRUTE.....	36401	75612	-	-
dont : 61 : Automobiles.....	35118	72913	-	-
62 : Deux roues (2).....	1223	2699	-	-
(7) = (1)+(4)+(5) DEPENSE NETTE .....	30887	66269	100.0	100.0

(1) Hors marges des garagistes sur les voitures d'occasion.

(2) Consommation (achats et essence-moto) + assurances.

Source : Comptabilité Nationale.

Tableau 2

FISCALITE SUR LES VEHICULES DES MENAGES

10<sup>6</sup>F

	1967		1973	
	Valeurs	%	Valeurs	%
<u>Premier groupe</u>				
. Vignette.....	558	5.5	1 221	5.8
. Permis de conduire.....	42	0.4	45	0.2
. Cartes grises.....	192	1.9	529	2.5
. Amendes et contraventions.....	171	1.7	249	1.2
Total.....	963	9.5	2 044	9.7
<u>Deuxième groupe</u>				
Taxes et rémanences sur :				
. Achats d'automobiles neuves.....	1 778	17.5	4 891	23.0
. Achats d'automobiles d'occasion.....	100	1.0	143	0.7
. Achats de cycles, pièces et accessoires....	56	0.6	118	0.6
. Achats de motocycles, pièces et accessoires	88	0.9	172	0.8
. Achats de pneumatiques.....	126	1.2	290	1.4
Taxes et rémanences sur réparations.....	1 198	11.8	2 393	11.3
Péages.....	-	-	31	0.1
Location de garage.....	105	1.0	288	1.4
Total.....	3 451	34.0	8 326	39.3
<u>Taxes sur carburants et lubrifiants :</u>				
. T.V.A. sur les carburants.....	116	1.1	2 035	9.6
. T.I. sur les carburants.....	4 560	45.0	7 290	34.4
. Fonds de soutien aux hydrocarbures.....	209	2.1	197	0.9
. Taxes sur les lubrifiants.....	82	0.8	169	0.8
. Rémanences.....	194	1.9	71	0.3
Total.....	5 161	50.9	9 762	46.0
<u>Taxes sur les conventions d'assurances.....</u>	569	5.6	1 091	5.0
TOTAL GENERAL.....	10 144	100.0	21 223	100.0
dont : deux roues (1).....	416	4.1	734	3.5

(1) Taxes sur les cycles, motocycles, pièces et accessoires, essence moto et assurance.

- les taxes du deuxième groupe frappent toutes les consommations sauf celles de carburants et lubrifiants. Elles comprennent la T.P.S. (1), la T.V.A., la taxe locale et les rémanences (2) en 1967, la T.V.A. et les rémanences en 1973. Leur taux global de perception effective (3) est compris, pour 1967, entre 16.9% pour les réparations et 21.7% pour les voitures neuves, pour 1973, entre 17.1% pour les cycles et 25.4% pour les voitures neuves (voir Annexe I - Section 1.2). La part des achats de voitures d'occasion qui constitue une recette pour les ménages vendeurs n'est pas taxée. Cela pose un problème de "répercussion" de taxes entre ménages qui sera abordé au §I.2.
- les taxes sur les carburants et lubrifiants comprennent, outre la T.V.A., de fortes taxes spécifiques (principalement la taxe intérieure). Leur taux réel par rapport à la consommation des ménages est de l'ordre de 75%, il a néanmoins baissé entre les deux années (78.1% en 1967 et 71% en 1973) (cf. Annexe I - Section 1.3).
- les taxes sur les assurances ont un taux faible (voisin en moyenne de 10% de la dépense d'assurance).

Entre 1967 et 1973 la répartition des trois groupes de taxes ne s'est que légèrement modifiée: les taxes du premier groupe représentaient un peu moins de 10%, les taxes du second groupe sont passées de 34% à 39% essentiellement du fait de l'augmentation du poids de la taxation sur les achats d'automobiles neuves, en contrepartie les taxes sur les carburants et lubrifiants ont vu leur part légèrement diminuer de 51% à 46%.

Par la suite on définira le taux moyen de taxation comme le rapport de l'ensemble des taxes payées à la dépense nette totale ; ce rapport variera donc d'une catégorie de ménages à l'autre en fonction de leur structure de dépenses.

## 1.2 - LES REPARTITIONS PAR CATEGORIE DE MENAGES.

Nous nous proposons, dans cette deuxième section, de répartir les consommations et les masses fiscales dégagées ci-dessus, par catégorie de ménages (catégorie socio-professionnelle du chef de ménage et commune de résidence). Pour ce faire, nous avons utilisé essentiellement les résultats des enquêtes Transports de l'I.N.S.E.E. 1967 et 1972-1973, complétés par certaines statistiques de l'I.N.S.E.E. et de la Chambre Syndicale des Constructeurs Automobiles sur les caractéristiques du parc de véhicules.

---

(1) T.P.S. = *Taxe sur les Prestations de Service.*

(2) Rémanences = *taxes perçues au niveau des consommations intermédiaires, non déductibles (butoir, taxes non déductibles).*

(3) Comme dans l'ensemble du rapport, il s'agit du taux "en-dedans" c'est-à-dire par rapport au prix T.T.C.

### 1.2.1. Les méthodes résumées de ventilation.

Trois séries de méthodes ont été utilisées selon les catégories d'impôts ou taxes envisagées : celles correspondant à des impôts indirects sur des consommations finales (hors achats d'automobiles), celles portant sur les acquisitions d'automobiles et enfin celles touchant les taxes parafiscales du premier groupe. Le détail des estimations étant fourni en Annexe I on se limitera ici à un résumé.

- A : Les prélèvements fiscaux indirects sur les consommations finales suivantes : les cycles, pièces, accessoires, pneumatiques, réparations, les péages, les carburants et lubrifiants ainsi que les taxes sur les conventions d'assurances, ont été répartis entre les différentes catégories de ménages en fonction d'une part des taux frappant ces dépenses, d'autre part des montants des dépenses par catégorie de ménages évalués par les enquêtes.
- B : La répartition des taxes sur les achats d'automobiles pose un problème spécifique concernant la répercussion entre les ménages des taxes sur les voitures d'occasion.

Si on se borne en effet à répartir les taxes relatives aux achats d'automobiles proportionnellement aux dépenses donnant lieu à leur perception, la voiture neuve supporte de fortes taxes, alors que la voiture d'occasion n'est pratiquement pas taxée. En effet, les achats de voitures neuves sont imposés au taux majoré de T.V.A. ; à l'inverse, dans le cas des voitures d'occasion, seule la marge des garagistes revendeurs (c'est-à-dire environ 10% des achats d'occasion) supporte une taxe.

La forte taxation de la voiture neuve et la faible taxation de la voiture d'occasion, bien que conformes à la légalité du prélèvement fiscal, peuvent cependant être considérées comme fictives d'un point de vue économique. En effet, le prix de la voiture d'occasion n'est pas indépendant de celui de la voiture neuve dont une des composantes, d'importance croissante entre 1967 et 1973, est la T.V.A.. En fait, le prix de la voiture d'occasion est un prix de marché qui dépend essentiellement de l'offre et de la demande ; aucun élément du prix de la voiture neuve n'y est par conséquent répercuté plus qu'un autre. On peut donc faire l'hypothèse que la part de T.V.A. incluse à l'origine dans le prix de la voiture neuve est répercutée proportionnellement dans celui de la voiture d'occasion (hors marge des garagistes) lors de la revente. En revendant son véhicule sur le marché de l'occasion, un ménage "récupère" donc une partie de la taxe qu'il a payée.

Si l'on veut chiffrer un tel effet, il est donc nécessaire de prendre en compte une taxe "fictive" sur les achats de voitures d'occasion. On a supposé pour cela que le taux de cette taxe était égal au taux appliqué aux voitures neuves de l'année étudiée. On a de plus considéré que les recettes provenant de la vente de voitures sur le marché d'oc-

casation étaient proportionnelles aux achats de voitures neuves pour chaque catégorie de ménages, ceci, tant pour déterminer la dépense nette que pour calculer les taxes sur les achats de voitures d'occasion. Ces deux hypothèses simplificatrices présentent l'avantage d'affecter à une année donnée le montant des taxes effectivement perçues pendant l'année considérée. Cette méthode, appelée ici "calcul économique des taxes" revient pratiquement à taxer les achats de voitures nets de reventes (1) au taux en vigueur pour les voitures neuves (2).

Le choix entre voitures neuves et occasion ne variant nettement que selon le critère de la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage, nous n'avons effectué le calcul sans répercussion dit "calcul légal", que pour ce critère (voir tableaux n°4 et 6). Cependant seul le "calcul économique" sera retenu lors des synthèses de l'ensemble des effets redistributifs de la troisième partie.

C : Les répartitions des taxes du premier groupe ont été effectuées à partir d'estimateurs spécifiques.

En ce qui concerne la taxe différentielle (vignette), on a utilisé, pour chacun des critères de ventilation (catégorie socio-professionnelle, taille de commune) une clé de répartition tenant compte à la fois du parc automobile, des puissances fiscales moyennes et des structures d'âges de véhicules par catégorie de ménages. Pour cela les informations des enquêtes Transports I.N.S.E.E. ont été complétées par des données fournies par la Chambre Syndicale des Constructeurs Automobiles.

Pour les droits de permis de conduire, ne possédant pas d'information précise sur les permis distribués dans l'année par catégorie de ménages, on a réparti le total perçu au prorata du nombre de permis existant par catégorie de ménages.

En ce qui concerne la taxe d'immatriculation, nous avons utilisé trois clés de répartition différentes :

- pour les cartes grises liées aux achats de voitures neuves, nous avons ventilé la masse fiscale considérée selon une clé tenant compte du nombre de voitures achetées neuves dans l'année et de la puissance fiscale par catégorie de ménages d'après les résultats des enquêtes Transports.

---

(1) Les marges des garagistes étant considérées séparément.

(2) On remarquera que si l'on avait calculé les taxes "fictives" sur les véhicules d'occasion en appliquant les taux en vigueur lorsque ceux-ci ont été achetés neufs, on pourrait considérer que les ménages vendeurs récupèrent, de manière différée, une partie des taxes payées antérieurement. Toutefois l'information statistique concernant les ventes de véhicules d'occasion n'est pas suffisamment détaillée pour appliquer une telle méthode de calcul. Celle qui a été retenue ici pour le "calcul économique" revient implicitement à considérer qu'en vendant des véhicules d'occasion les différentes catégories de ménages récupèrent une partie des taxes payées sur les voitures neuves qu'ils ont achetées durant l'année.

- pour les cartes grises liées aux achats de voitures d'occasion, nous avons utilisé une clé tenant compte du nombre de voitures d'occasion achetées dans l'année et de la puissance fiscale par catégorie de ménages.
- enfin, les cartes grises liées aux duplicata ou au changement de domicile, ont été réparties au prorata du parc automobile par catégorie de ménages.

Les amendes et contraventions ont été ventilées au prorata de la consommation des carburants en volume, ce qui constitue un indicateur d'utilisation du véhicule. Cet indicateur ne reflète évidemment que très imparfaitement la répartition des amendes et contraventions.

Pour la répartition par type de communes, on a pondéré cet indicateur par un facteur traduisant le degré d'urbanisation.

### 1.2.2. Répartition selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage (tableaux n°3 à 6).

Comme on le voit sur le graphique 1, la dépense nette totale est une fonction croissante du taux de motorisation.

Le taux de motorisation et la dépense liée aux transports individuels sont fortement différenciés selon les catégories socio-professionnelles. On peut distinguer grossièrement trois groupes de ménages :

- les ménages d'industriels-gros commerçants et ceux des professions libérales forment les catégories de ménages utilisant le plus l'automobile. La profession et le niveau élevé de revenu font de ces ménages les utilisateurs privilégiés des transports individuels (1). Enfin on notera qu'ils achètent surtout des voitures neuves (plus de 20% de leurs dépenses en 1973) et relativement moins de deux-roues (environ 1% de leurs dépenses) que les autres catégories de ménages.
- les cadres, les artisans et petits commerçants forment une catégorie intermédiaire, dont la structure des dépenses est assez voisine de celle de la moyenne nationale en 1973 : environ 30% consacrés à l'achat de voiture, 20% pour le carburant, 23% pour l'entretien et les réparations et 16% pour les assurances.

---

(1) On soulignera que pour ces catégories socio-professionnelles, ainsi que dans une moindre mesure pour les cadres supérieurs, artisans et petits commerçants, les dépenses de transports estimées par enquête incluent, sans doute plus que pour les autres catégories socio-professionnelles, une part de déplacements professionnels ou semi-professionnels. Celle-ci est le plus souvent impossible à préciser. On doit cependant garder à l'esprit que dans ces comparaisons inter-catégories socio-professionnelles les dépenses de transports de certaines catégories de ménages et les taxes supportées à cette occasion comprennent une partie des frais professionnels qui, en toute rigueur, devrait être exclue de l'analyse touchant l'analyse de la redistribution visant les ménages en tant que consommateurs finaux.

Tableau 3

DEPENSES D'UTILISATION POUR LES VEHICULES PARTICULIERS  
SELON LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE - 1967

Moyenne en Francs

	Achats d'automobiles			2 roues (2)	Carburants	Utilisation location de garage (3)	Entretien	Total
	Achats nets de voitures neuves (1)	Occasion	Total					
	1	2	3=1+2					
Exploitants agricoles.....	113	300	413	106	378	22	391	1 310
Salariés agricoles.....	72	309	381	115	260	19	319	1 094
Industriels, gros commerçants.....	652	673	1 325	56	1 364	107	2 159	5 011
Artisans, pêcheurs, petits commerçants.....	303	611	914	52	712	83	813	2 574
Professions libérales.....	707	672	1 379	34	1 716	163	2 940	6 232
Cadres supérieurs.....	518	641	1 159	47	1 079	123	1 318	3 726
Cadres moyens.....	310	644	954	47	770	101	1 018	2 890
Employés.....	155	440	595	58	392	71	396	1 512
Ouvriers qualifiés, ouvriers spécialisés, marins.....	123	454	577	84	315	64	456	1 496
Manoeuvres, gens de maison.....	62	396	458	84	212	42	323	1 119
Retraités.....	54	115	169	34	118	40	167	528
Autres inactifs.....	57	124	181	34	108	39	152	514
ENSEMBLE .....	168	380	548	61	397	63	492	1 561

(1) Achats nets de reventes sur le marché de l'occasion, ces reventes ont été ventilées au prorata des achats neufs faute d'information précise.

(2) Achats de cycles et moto-cycles, pièces et accessoires + essence moto.

(3) Lubrifiants + péages + locations de garage.

Tableau 4

FISCALITE RELATIVE AUX VEHICULES PARTICULIERS  
 SELON LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE - 1967

Moyenne en Francs

	Consommation liée aux véhicules personnels F/ménage 1	Taxes du 1er groupe 2	Dépenses assurances 3	Dépense totale 4=1+2+3	Taxes du 2ème groupe (1) 5	Taxes sur carburants et lubrifiants 6	Taxes sur les assurances 7	Total des taxes 8 = 2+5+6+7	Taux de taxation 9 = 8/4	Méthode légale	
										Total des taxes	Taux de taxation
										10	11
Exploitants agricoles...	1 310	62	199	1 571	171	325	21	579	36.9	572	36.4
Salariés agricoles.....	1 094	43	205	1 342	156	234	22	455	33.9	430	32.0
Industriels, gros comm.	5 011	187	513	5 711	669	1 089	55	2 000	35.0	2 176	38.1
Artisans, pêcheurs, petits commerçants .....	2 574	104	410	3 088	353	572	44	1 073	34.7	1 091	35.3
Professions libérales...	6 232	198	537	6 967	815	1 353	57	2 423	34.8	2 621	37.6
Cadres supérieurs.....	3 726	158	441	4 325	494	855	47	1 554	35.9	1 169	38.6
Cadres moyens.....	2 890	112	385	3 387	398	612	41	1 163	34.3	1 178	34.8
Employés.....	1 512	63	310	1 885	217	321	33	634	33.6	619	32.8
Ouvriers qualifiés, ouvriers spécialisés, marins.....	1 496	53	300	1 849	226	270	35	584	31.6	550	29.7
Manoeuvres, gens de maison.....	1 119	39	140	1 298	176	188	39	442	34.1	392	30.2
Retraités.....	528	19	132	679	75	102	14	210	30.9	212	31.2
Autres inactifs.....	514	18	141	673	75	95	15	203	30.7	205	30.5
ENSEMBLE.....	1 561	61	332	1 954	219	328	36	644	32.9	644	32.9

(1) Calcul selon la méthode économique.

Tableau 5

DEPENSES D'UTILISATION POUR LES VEHICULES PARTICULIERS  
SELON LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE - 1973

Moyenne en Francs

	Achats d'automobiles			2 roues (2)	Carburants	Utilisation location de garage (3)	Entretien	Total
	Achats nets de voitures neuves (1)	Occasion	Total					
	1	2	3=1+2					
Exploitants agricoles .....	577	716	1 293	140	796	64	845	3 138
Salariés agricoles.....	94	606	700	179	637	51	687	2 254
Industriels, gros commerçants ...	2 196	484	2 680	138	2 888	399	2 108	8 213
Artisans, pêcheurs, petits comm..	953	979	1 932	157	1 212	225	1 245	4 771
Professions libérales.....	3 081	465	3 546	99	2 373	481	2 636	9 135
Cadres supérieurs.....	1 444	998	2 442	180	1 879	431	1 952	6 884
Cadres moyens.....	877	928	1 805	139	1 259	316	1 513	5 032
Employés.....	583	484	1 067	87	843	185	938	3 120
Ouvriers qualifiés, ouvriers spécialisés, marins.....	547	806	1 353	312	690	149	892	3 396
Manoeuvres, gens de maison.....	188	314	502	217	245	30	380	1 374
Retraités .....	156	172	328	38	200	61	274	901
Autres inactifs .....	147	231	378	38	197	52	254	919
ENSEMBLE.....	570	592	1 162	124	750	163	874	3 073

(1) Achats nets de reventes sur le marché de l'occasion, ces reventes ont été ventilées au prorata des achats neufs faute d'information précise.

(2) Achats de cycles et moto-cycles, pièces et accessoires, essence moto.

(3) Lubrifiants + péages + locations de garage

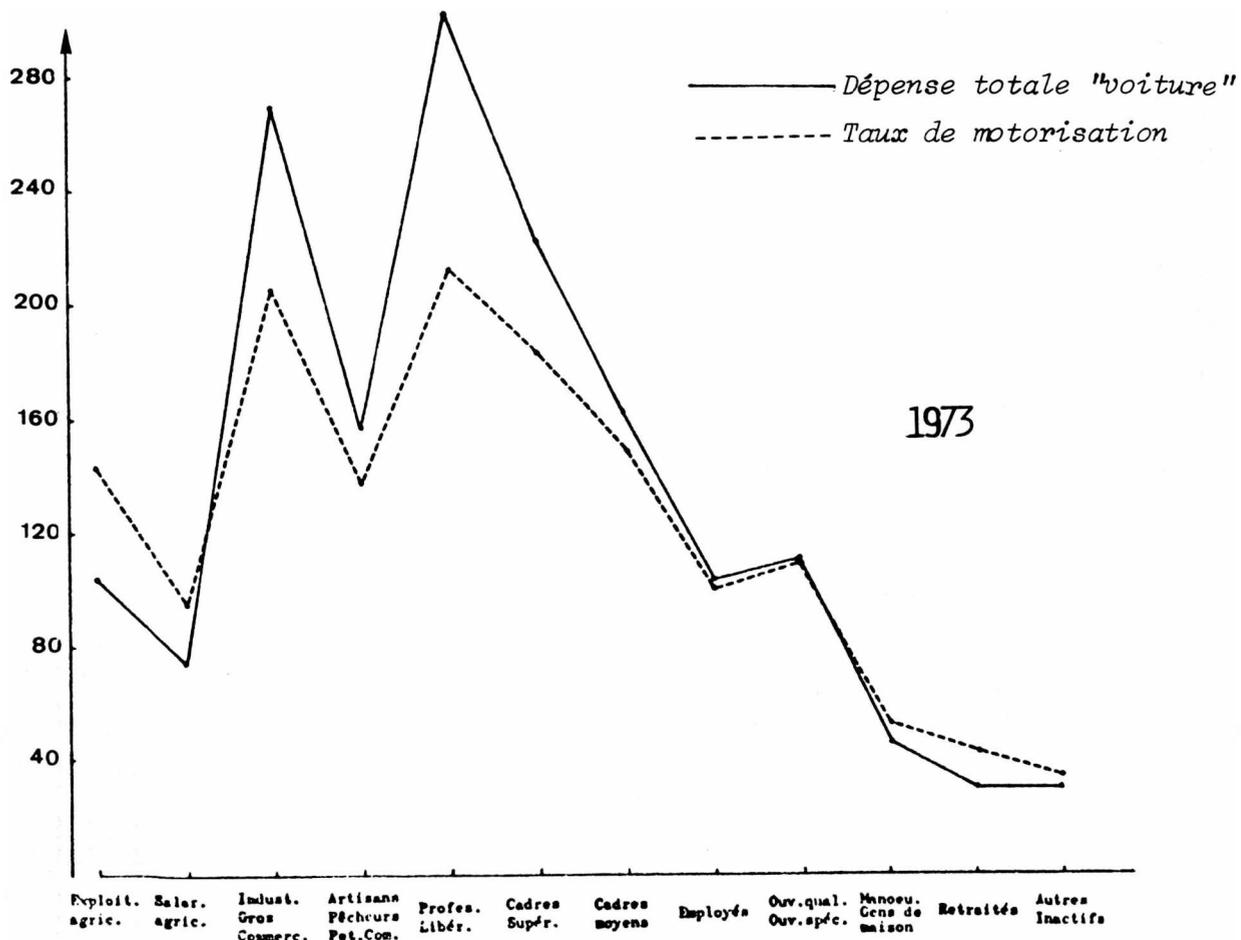
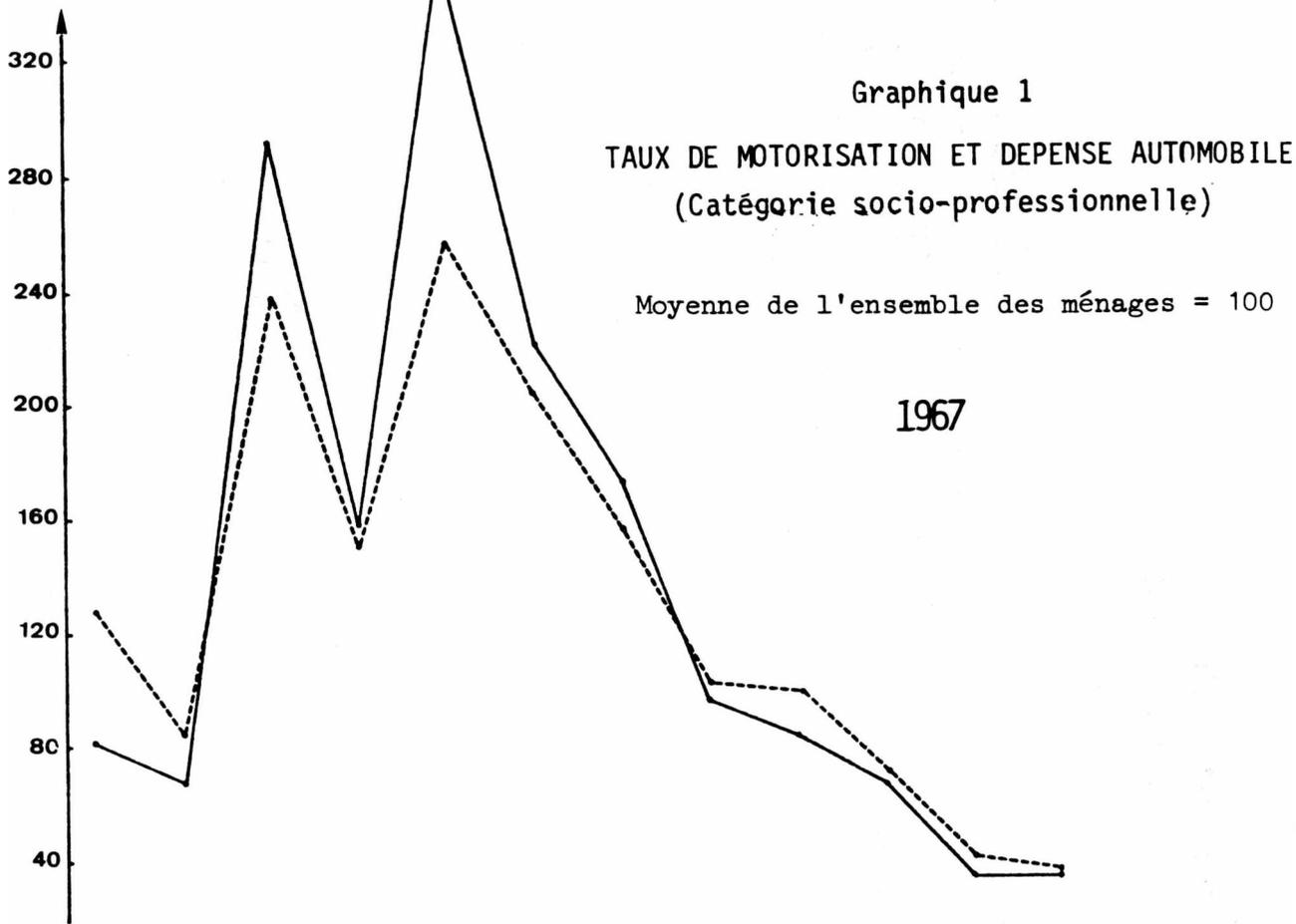
Tableau 6

FISCALITE RELATIVE AUX VEHICULES PARTICULIERS  
 SELON LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE - 1973

Moyenne en Francs

	Consommation liée aux véhicules personnels F/ménage 1	Taxes du 1er groupe 2	Dépenses assurances 3	Dépense totale 4=1+2+3	Taxes du 2ème groupe (1) 5	Taxes sur carburants et lubrifiants 6	Taxes sur les assurances 7	Total des taxes 8 = 2+5+6+7	Taux de taxation 9 = 8/4	Méthode légale	
										Total des taxes 10	Taux de taxation 11
Exploitants agricoles...	3 138	145	653	3 936	496	604	67	1 312	33.3	1 283	32.6
Salariés agricoles.....	2 254	105	494	2 853	323	503	62	993	34.8	864	30.3
Industriels, gros comm.	8 213	376	1 655	10 244	1 091	2 019	173	3 659	35.7	4 116	40.2
Artisans, pêcheurs, petits commerçants.....	4 771	222	963	5 956	754	887	100	1 963	33.0	1 966	33.0
Professions libérales...	9 135	355	1 981	11 471	1 452	1 663	205	3 675	32.0	4 370	38.1
Cadres supérieurs.....	6 884	288	1 242	8 414	1 039	1 345	128	2 800	33.3	2 928	34.8
Cadres moyens.....	5 032	199	935	6 166	779	911	96	1 985	32.2	1 981	32.1
Employés.....	3 120	126	655	3 901	471	612	67	1 276	32.7	1 307	33.5
Ouvriers qualifiés, ouvriers spécialisés, marins.....	3 396	138	677	4 211	542	560	71	1 311	31.1	1 250	29.7
Manoeuvres, gens de maison.....	1 374	63	315	1 752	226	240	33	562	32.1	531	30.3
Retraités.....	901	42	222	1 165	151	153	23	369	31.7	367	31.5
Autres inactifs.....	919	43	237	1 199	151	152	25	371	30.9	351	29.3
ENSEMBLE.....	3 073	118	619	3 810	479	561	63	1 221	32.0	1 221	32.0

(1) Calcul selon la méthode économique.



- les autres catégories (exploitants agricoles, employés, ouvriers et inactifs) sont les moins motorisées. Par ailleurs, sauf pour les retraités, ils ont une préférence relativement marquée pour la voiture d'occasion et, tout au moins pour les différentes catégories d'ouvriers, pour les deux-roues. A l'inverse la part consacrée aux dépenses de garage est plus faible que la moyenne nationale.

L'hypothèse du calcul légal fait apparaître une nette progressivité de l'ensemble des taxes. Ceci est du aux choix entre voiture neuve et voiture d'occasion ; les ménages aisés achetant plus de voitures neuves que de voitures d'occasion, tandis que les moins favorisés ont un comportement inverse.

La non répercussion des fortes taxes frappant la voiture neuve (25.4% en 1973) explique donc cette nette progressivité. Dans cette hypothèse, le taux de taxation global varie de 29.3% pour les autres inactifs à 40.2% pour les industriels-gros commerçants, en 1973 (voir tableau n°6).

Dans l'hypothèse du calcul économique, que nous avons retenue comme hypothèse centrale, la taxation pratiquement homogène des achats nets d'automobiles induit un resserrement des taux de taxation par rapport à ceux de l'hypothèse précédente. Ils ne varient plus en 1973 que de 30.9% pour les autres inactifs à 35.7% pour les industriels-gros commerçants, mais il n'y a plus d'effet de progressivité entre les catégories socio-professionnelles. Ces taux étaient cependant plus dispersés en 1967, et ne faisaient pas non plus ressortir de progressivité relative entre les catégories socio-professionnelles. Ce resserrement de l'éventail des taux de taxation entre 1967 et 1973 s'explique essentiellement par une homogénéisation des structures des budgets totaux de transport individuel due notamment à un resserrement des écarts sur les dépenses de réparations et d'assurance.

On peut donc expliquer les variations du taux de taxation par des éléments particuliers, caractéristiques pour chaque catégorie socio-professionnelle. On citera, par exemple, l'importance relativement forte de la part des assurances (environ 20% contre 16 à 17% pour la moyenne des ménages) dans le budget des inactifs, qui induit de faibles taux globaux de taxation. A l'inverse le taux de taxation élevé des industriels et gros commerçants se justifie en grande partie par une proportion importante des dépenses consacrées à l'achat de carburants (28% contre 20% pour la moyenne générale). La baisse de 34.1% en 1967 à 32.1% en 1973 du taux concernant les manoeuvres-gens de maison semble due à leurs fortes proportions d'achat de deux-roues ; or on a montré (cf. Annexe I - Section 1.5) que le taux de taxation des dépenses liées aux deux-roues avait nettement baissé de 1967 à 1973. Enfin, les cadres et les employés ont une structure de dépense proche de la moyenne de transport individuel des diverses catégories socio-professionnelles. Nous allons voir que cette homogénéité, qui entraîne une quasi neutralité de la fiscalité, est encore plus grande en ce qui concerne les types d'agglomération de domicile des ménages.

1.2.3. *Les répartitions par catégorie de communes de résidence*  
(voir tableaux n°7 à 10 et graphique 2).

L'influence de la commune de domicile sur la motorisation et la dépense relative aux transports individuels est beaucoup moins nette que celle de la catégorie socio-professionnelle. On peut toutefois remarquer les éléments suivants.

Le taux de motorisation est relativement homogène suivant la catégorie de commune, sauf pour les habitants de Paris intramuros qui ont un taux nettement plus faible que la moyenne (0.39 pour une moyenne de 0.53 en 1967). Les ménages qui ont le taux le plus élevé sont les habitants de la banlieue parisienne (0.58 en 1967). On peut enfin noter que la motorisation des ménages ruraux progresse rapidement (0.75 en 1973 contre seulement 0.52 en 1967).

Par contre pour les agglomérations de plus de 200.000 habitants et les Parisiens, on observe qu'en dépit d'un taux de motorisation relativement faible, dû sans doute pour partie à la présence de transports en commun urbains développés, les montants des dépenses par ménage sont assez voisins des moyennes nationales, voire sensiblement plus importants notamment pour les locations de garages. Ceci entraîne pour ces grandes agglomérations une dépense moyenne par véhicule plus élevée que celle évaluée pour les autres catégories de communes (1).

La structure des budgets de transport individuel est très peu différenciée entre les différentes catégories de communes. Pour l'ensemble des communes, sauf la ville de Paris, la répartition des dépenses s'établissait à peu près de la façon suivante pour les deux années : achat net de voitures neuves 15%, achat d'occasion 15%, deux-roues 4%, carburants 20%, garage 4%, entretiens et réparations 21%, taxes du 1er groupe : 3%, assurance 16 à 17%. Par contre pour la ville de Paris on observe une part sensiblement plus importante de dépense de garages (14%) et relativement moins d'achats de véhicules d'occasion (10%), de deux-roues (3%) et de carburants (17%).

Ceci se traduit néanmoins par une assez grande homogénéité des taux moyens de taxation. En 1973 ce taux croît de 30.5% pour les habitants de la banlieue parisienne à 33.2% pour les ménages ruraux.

D'une manière générale, on peut affirmer que s'il existe des différences entre les catégories de communes pour l'utilisation de l'automobile, ces différences sont relativement marginales comparativement aux écarts constatés selon les catégories socio-professionnelles. A l'inverse, le critère de la catégorie de commune apparaît plus fondamental lorsqu'on s'intéressera aux dépenses des collectivités publiques pour les divers

---

(1) *Dépense par voiture en 1973 : communes rurales : 4 792 F., communes de moins de 10 000 habitants : 5 448 F., 10 000 à 50 000 habitants : 5 196 F., 50 000 à 100 000 habitants : 5 444 F., plus de 200 000 habitants : 6 157 F., ville de Paris : 6 527 F., banlieue parisienne : 6 560 F., moyenne France entière : 5 554 F.*

Tableau 7

DEPENSES D'UTILISATION POUR LES VEHICULES PARTICULIERS  
SELON LA CATEGORIE DE COMMUNE ET PAR MENAGE - 1967

Francs

	Achats d'automobiles			2 roues 4	Carburant 5	Utilisation location de garage 6	Entretien 7	Total 8
	Achats nets de voitures neuves (1)	Occasion	Total					
	1	2	3=2+1					
Communes rurales.....	113	338	451	70	345	24	387	1 277
Unités urbaines :								
de moins de 10 000 habitants....	140	346	486	64	358	47	453	1 408
de 10 000 à 50 000 habitants....	178	404	582	63	423	61	534	1 663
de 50 000 à 100 000 habitants...	151	353	504	65	394	63	494	1 520
de 100 000 à 200 000 habitants..	205	429	634	67	433	63	683	1 880
plus de 200 000 habitants.....	157	400	557	67	400	71	633	1 728
Ville de PARIS.....	194	326	520	32	359	174	434	1 519
Banlieue parisienne.....	245	453	698	33	509	99	609	1 948
ENSEMBLE.....	168	380	548	61	397	63	492	1 561

(1) Achats de voitures neuves nets de reventes sur le marché de l'occasion.

Tableau 8

FISCALITE RELATIVE AUX VEHICULES PARTICULIERS  
SELON LA CATEGORIE DE COMMUNE ET PAR MENAGE - 1967

	Francs								
	Consommation liée-aux véhicules personnels F/ménage	Taxes du 1er groupe	Dépenses assurances	Dépense totale	Taxes du 2ème groupe	Taxes sur carburants et lubrifiants	Taxes sur les assurances	Total des taxes	Taux de taxation
	1	2	3	4=1+2+3	5	6	7	8 = 2+5+6+7	9 = 8/4
Communes rurales.....	1 277	49	260	1 586	155	290	34	528	33.3
Unités urbaines :									
de moins de 10 000 habit.	1 408	51	290	1 749	186	297	32	566	32.4
de 10 000 à 50 000 hab...	1 663	64	299	2 026	232	346	32	674	33.3
de 50 000 à 100 000 hab..	1 520	63	296	1 879	206	325	32	626	33.3
de 100 000 à 200 000 hab.	1 880	74	300	2 254	276	356	33	739	32.8
plus de 200 000 habitants	1 728	66	321	2 115	235	330	35	666	31.5
Ville de PARIS.....	1 519	57	256	1 832	236	287	33	613	33.5
Banlieue parisienne.....	1 948	80	392	2 420	296	405	42	823	34.0
ENSEMBLE.....	1 561	61	332	1 954	219	328	36	644	32.9

Tableau 9

DEPENSES D'UTILISATION POUR LES VEHICULES PARTICULIERS  
SELON LA CATEGORIE DE COMMUNE ET PAR MENAGE - 1973

	Achats d'automobiles			2 roues	Carburant	Utilisation location de garage	Entretien	Total
	Achats nets de voitures neuves (1)	Occasion	Total					
	1	2	3=2+1					
Communes rurales.....	450	579	1 029	129	686	66	806	2 716
Unités urbaines :								
de moins de 10 000 habitants....	696	647	1 343	175	724	98	720	3 060
de 10 000 à 50 000 habitants....	503	470	973	170	717	140	901	2 901
de 50 000 à 100 000 habitants...	553	562	1 115	144	727	150	784	2 920
de 100 000 à 200 000 habitants..	538	618	1 156	140	718	170	794	2 978
plus de 200 000 habitants.....	619	657	1 276	140	813	198	1 055	3 482
Ville de PARIS.....	401	322	723	84	531	447	676	2 461
Banlieue parisienne.....	746	730	1 476	84	969	270	1 038	3 837
ENSEMBLE.....	570	592	1 162	124	750	163	874	3 073

(1) Achats de voitures neuves nets de reventes sur le marché de l'occasion.

Tableau 10

FISCALITE RELATIVE AUX VEHICULES PARTICULIERS  
SELON LA CATEGORIE DE COMMUNE ET PAR MENAGE - 1973

	Consommation liée aux véhicules personnels F/ménage 1	Taxes du 1er groupe 2	Dépenses assurances 3	Dépense totale 4=1+2+3	Taxes du 2ème groupe 5	Taxes sur carburants et lubrifiants 6	Taxes sur les assurances 7	Total des taxes 8 = 2+5+6+7	Taux de taxation 9 = 8/4
Communes rurales.....	2 716	108	535	3 359	421	522	65	1 116	33.2
Unités urbaines de :									
moins de 10 000 habitants..	3 060	124	597	3 781	513	558	61	1 256	33.2
de 10 000 à 50 000 hab.....	2 901	120	616	3 637	445	554	62	1 181	32.5
de 50 000 à 100 000 hab....	2 920	129	609	3 658	458	554	62	1 203	32.9
de 100 000 à 200 000 hab...	2 978	129	617	3 724	469	547	63	1 208	32.4
plus de 200 000 habitants..	3 482	142	661	4 285	551	611	67	1 371	32.0
Ville de PARIS.....	2 461	107	526	3 094	381	397	63	948	30.6
Banlieue parisienne.....	3 837	184	807	4 828	607	600	81	1 472	30.5
ENSEMBLE.....	3 073	118	619	3 810	479	561	63	1 221	32.0

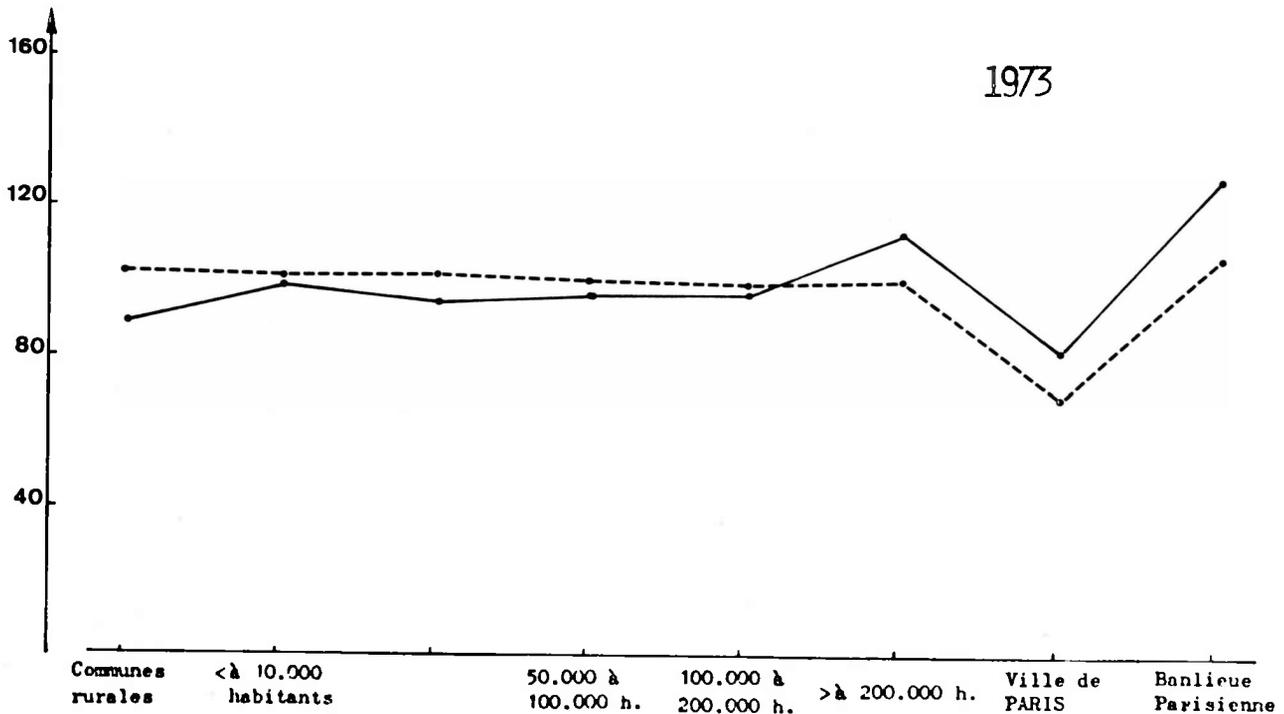
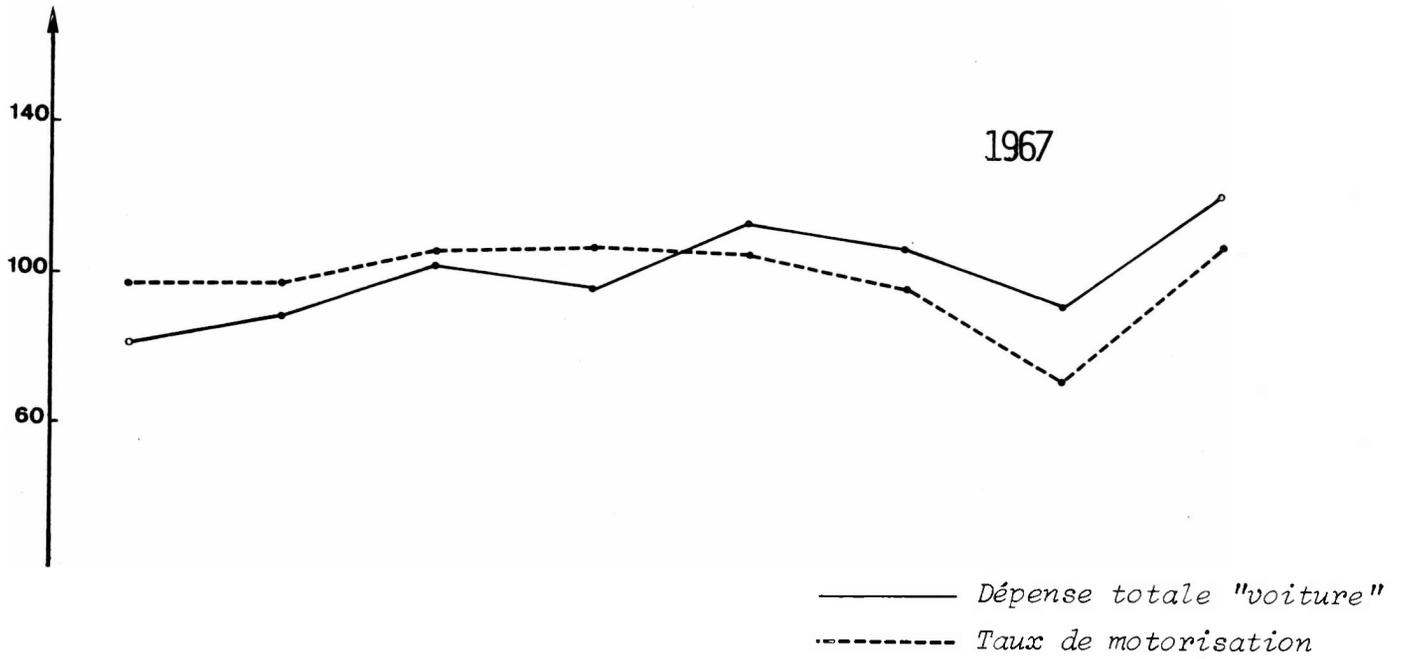
Francs

Graphique 2

TAUX DE MOTORISATION ET DEPENSE AUTOMOBILE

(Catégorie de communes)

Moyenne de l'ensemble des ménages = 100



types de réseaux routiers (en particulier urbain et non-urbain),  
et évidemment pour l'étude des transferts liés aux transports  
collectifs.

## Chapitre II

### LE SERVICE COLLECTIF GRATUIT DE LA ROUTE

Le chapitre précédent a montré comment et dans quelle mesure la fiscalité et la parafiscalité liées aux véhicules particuliers et à leur utilisation touchaient les ménages de façon différente. Mais ne voir dans l'intervention de la puissance publique que le rôle de percepteur d'impôts c'est ignorer qu'en sens inverse elle produit des services, investit et distribue des revenus dont bénéficient les ménages. Dans le domaine des transports individuels l'action de l'Etat et des collectivités locales porte essentiellement d'une part sur la construction du réseau routier, c'est-à-dire la constitution d'un capital, rendant directement un service gratuit, ou quasi gratuit, d'autre part sur la fourniture de prestations associées au fonctionnement ou à la distribution de ce service.

La prise en compte dans cette analyse de tels services collectifs non-marchands justifie par le fait que si leur objet, leur finalité première et explicite n'est pas de corriger des inégalités entre les ménages, par contre ils bénéficient, pour des raisons diverses, de façon inégale aux différentes catégories de la population ; c'est en ce sens que les services routiers jouent indirectement un rôle redistributeur.

Cependant ceux-ci sont par nature très variés et souvent complexes. Leur définition tout autant que leur évaluation soulèvent quelques questions théoriques, méthodologiques et pratiques.

## II.1 - LA DELIMITATION DU SERVICE COLLECTIF DE LA ROUTE.

Ce terme générique recouvre un ensemble diversifié de prestations qui peuvent se regrouper schématiquement en deux classes :

- d'une part les services courants dont on peut considérer, en première approximation, que leur valeur est équivalente à la dépense faite, c'est-à-dire à la somme des coûts des facteurs, au cours d'un exercice budgétaire annuel. Ils concernent :
  - . les dépenses de fonctionnement et d'entretien, y compris le gros entretien,
  - . les dépenses de police et gendarmerie au titre de la circulation.
- d'autre part le service non marchand rendu par l'utilisation gratuite du capital routier dont la fourniture, et la valeur, s'étendent sur une période sensiblement plus longue que celle de l'exercice annuel budgétaire.

Par ailleurs les différentes composantes du service collectif de la route sont utilisées par les ménages en tant que "consommation finale non marchande" mais aussi par les autres agents économiques, c'est-à-dire les entreprises et les administrations, comme des "consommations intermédiaires non marchandes". Dans la mesure où l'on ne

s'intéresse ici qu'à la redistribution affectant directement les ressources des ménages, il convient de distinguer les parts respectives des consommations "finales" et "intermédiaires" dans le service collectif de la route, seules les premières étant prises en compte dans les évaluations qui suivent.

Comme précédemment on donnera successivement l'estimation des masses globales retenues et les résultats de leurs répartitions entre les catégories socio-professionnelles du chef de ménage et les catégories de communes. Le détail des définitions des méthodes de calculs intermédiaires est donné en Annexe II.

## II.2 - LES MASSES GLOBALES.

II.2.1. On rappellera ici brièvement deux points méthodologiques importants dont le développement est fourni en Annexe II concernant la valorisation du capital routier et les taxes payées sur une grande partie des dépenses routières.

A : Le problème théorique (le service non marchand rendu par un capital collectif) et l'importance des masses financières en jeu (cf. tableau n°11) nous ont amenés à retenir trois hypothèses de valorisation du service rendu par le capital routier :

- l'hypothèse de "l'équilibre budgétaire" consiste à évaluer le service par le montant de l'investissement moyen de l'année, lissé sur trois ans pour supprimer les variations conjoncturelles (délais de paiement...).
- l'hypothèse de l'"amortissement financier" revient à évaluer, pour les années considérées, le service routier par la charge de remboursement correspondant à l'emprunt sur le marché financier des sommes nécessaires à l'investissement routier.

On a supposé que les emprunts étaient souscrits pour une période de 20 ans, avec un remboursement par annuités constantes, au taux de 7% jusqu'en 1967 et de 9% ensuite (1).

- l'hypothèse du "capital foncier" consiste à valoriser le capital routier au prix des terrains qu'il occupe et, au titre du service rendu, à affecter aux années étudiées une rente calculée sur la valeur de ce capital. Pour des raisons d'information statistique nous n'avons pu chiffrer cette méthode que pour 1973 ; le taux de rendement choisi est identique à celui retenu pour la méthode de l'amortissement financier, soit 9%.

---

(1) Soit le taux de rendement moyen des obligations pendant les périodes considérées.

Tableau 11

## SYNTHESE DES MASSES DE TRANSFERTS LIES A L'UTILISATION DU RESEAU ROUTIER

10<sup>6</sup> F

	1 9 6 7				1 9 7 3			
	Routes de rase campagne	Aggloméra- tion parisienne	Aggloméra- tions de province	Total	Routes de rase campagne	Aggloméra- tion parisienne	Aggloméra- tions de province	Total
Fonctionnement et entretien	1708	288	371	2367	2749	494	758	4001
Police	235	130	143	508	342	202	247	791
Valorisation du capital routier								
- méthode de l'équilibre bud- gétaire	881	744	473	2098	1772	1331	834	3937
- méthode de l'amortissement financier	505	536	342	1383	1279	1169	732	3180
- méthode du capital foncier	-	-	-	-	105	2231	5601	7937
Transfert total								
- méthode de l'équilibre bud- gétaire	2824	1162	987	4973	4863	2027	1839	8729
- méthode de l'amortissement financier	2448	954	856	4258	4370	1865	1737	7972
- méthode du capital foncier	-	-	-	-	3196	2927	6606	12729

1  
2  
1

Ces trois hypothèses s'inspirent d'optiques très différentes et complémentaires concernant l'estimation du service collectif rendu par l'utilisation du capital routier ; elles sont discutées en détail en Annexe II - Section 1.

B : Sur toutes les dépenses relatives à la route, sauf les dépenses de police, les collectivités publiques paient des taxes (principalement la T.V.A.) qu'elles récupèrent ensuite. Il pourrait donc paraître légitime d'évaluer hors-taxes les dépenses des collectivités publiques. Nous n'avons cependant pas retenu cette méthode pour deux raisons principales.

- a) Il était tout d'abord nécessaire de limiter le champ de l'étude ; or ces taxes étant prélevées sur des entreprises de travaux publics et non sur des entreprises de transports, ne se situent pas au centre de notre sujet.
- b) Ensuite, et surtout, le calcul hors taxes ne serait valable que si les collectivités publiques formaient une entité économique homogène. Or, les collectivités locales assurent directement une grande partie des travaux de voirie et paient effectivement et définitivement la T.V.A. versée à l'Etat. Ces dépenses sont par ailleurs supportées, tout au moins pour partie, par les contribuables sous forme d'impôts locaux sans qu'il soit possible, en l'état actuel de l'information statistique, de connaître la répartition de cette fiscalité par catégorie de ménages. C'est pourquoi il nous est apparu nécessaire d'unifier le traitement des diverses collectivités publiques et de considérer toutes les dépenses taxes comprises.

En tout état de cause, il n'aurait été possible d'extraire la T.V.A. que dans l'hypothèse de l'"équilibre budgétaire". En effet, les données statistiques disponibles ne permettraient pas d'évaluer les taxes sur les séries longues d'investissements utilisées pour les calculs de l'"amortissement financier". Quant à la méthode du "capital foncier", elle ne soulève pas ce genre de problème puisqu'elle fait référence à une estimation du patrimoine de terrain et non des flux de transactions.

II.2.2. Le tableau n°11 résume les diverses masses de dépenses publiques prises en compte dont on trouvera le détail en Annexe II - Section 2.

Les dépenses de fonctionnement, entretien et police ont été réparties entre le réseau de rase campagne et la voirie urbaine elle-même subdivisée entre l'agglomération parisienne et les agglomérations de province. On a ensuite déterminé pour chaque type de réseau la part imputable aux ménages. Il est nécessaire de procéder à un tel éclatement car l'imputation des coûts d'une part aux poids-lourds d'autre part aux véhicules légers est différente selon la nature des réseaux considérés ; de plus les ménages des diverses catégories

n'utilisent pas la voirie urbaine et les routes de rase campagne dans les mêmes proportions.

Pour la répartition de ces coûts on a eu recours, notamment, aux méthodes de calculs de la Commission d'Etudes des Coûts d'Infrastructure (1).

Les dépenses de fonctionnement, d'entretien et de police affectables aux ménages représentaient 2 875 et 4 792 millions de francs respectivement en 1967 et 1973, soit 57.8% et 54.9% du total des transferts à affecter aux ménages lorsqu'on retient l'hypothèse de "l'équilibre budgétaire" pour évaluer le service du capital routier.

Par ailleurs, 67.6% et 64.5% du total des dépenses de fonctionnement, entretien et police étaient relatifs au réseau de rase campagne respectivement en 1967 et 1973. Ces proportions sont peu différentes de celles correspondant aux pourcentages du trafic des ménages (en véhicule/km) effectués sur le réseau de rase campagne (environ 66% en 1967 et 62% en 1973). Les dépenses considérées, et pour le montant qui peut être estimé comme bénéficiant aux ménages, apparaissent donc comme quasi-proportionnelles à la part du trafic des ménages sur le réseau rase campagne dans le total du trafic sur l'ensemble du réseau.

Il n'en est plus de même pour les masses correspondant à la valorisation du service du capital routier.

Dans l'hypothèse de l'"équilibre budgétaire", on peut noter que, concernant la part imputée aux ménages, le réseau urbain recevait en 1967 et 1973, un pourcentage des investissements publics (58% et 55%) nettement supérieur à celui de son trafic dans le trafic total (34% et 38% environ) : en particulier l'agglomération parisienne bénéficiait en 1967 de 35.5% et en 1973 de 33.8% des investissements, soit plus de trois fois le pourcentage de son trafic dans le trafic total (10 à 11%). De même à l'intérieur du réseau urbain, la part des investissements publics réalisés en agglomération parisienne était en 1973 de 61.5%, bien que celle-ci ne représente que 29% du trafic urbain des ménages.

Ces conclusions sont encore un peu plus accentuées par la méthode de l'"amortissement financier" : le réseau urbain représentait 63% de la valeur estimée du service rendu en 1967 et 60% en 1973 dont 39% et 37% respectivement pour les deux années dans l'agglomération parisienne.

En ce qui concerne la méthode par valorisation du capital foncier, l'extrême disparité des prix des terrains ruraux et de ceux pratiqués en milieu urbain conduit à imputer à la voirie urbaine la quasi totalité du transfert lié à la valorisation du capital routier soit pour l'année 1973 : 1.3% pour le réseau de rase campagne, 28.1% pour le réseau de l'agglomération parisienne et 70.6% pour celui des agglomérations de province.

---

(1) Sources : Cf. Annexe II - Section 2.

### II.3 - REPARTITION PAR CATEGORIE DE MENAGES.

#### II.3.1. Répartition selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage.

Les tableaux n°12 et 13 illustrés par le graphique 3 donnent pour les années 1967 et 1973 le montant de transfert moyen par ménage selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage.

A : Ces résultats font ressortir que pour 1967, comme pour 1973, les répartitions entre catégories sont très voisines pour les deux méthodes de l'équilibre budgétaire et de l'amortissement financier. Par contre en 1973 la méthode du capital foncier aboutit à une distribution sensiblement plus inégale.

B : Si l'on adopte par exemple la méthode de l'amortissement financier, les ménages des catégories les plus aisées (industriels, gros commerçants, professions libérales, cadres supérieurs) recevaient en effet en 1973 un transfert de 1 187 F. à 1 511 F. (1) ; soit environ dix fois le montant attribué aux ménages dont le chef est inactif (126 à 164 F.) , six fois le montant reçu par le ménage de la catégorie manoeuvres-gens de maison (218 F.) et trois fois le montant reçu par les ménages dont le chef est ouvrier qualifié ou spécialisé, employé ou d'une profession agricole (450 à 481 F.) ; les cadres moyens et artisans-petits commerçants forment une catégorie intermédiaire (respectivement 778 F. et 645 F.). Des écarts du même ordre sont constatés en 1967 pour la méthode de l'équilibre budgétaire.

Ces résultats sont accentués par la méthode du capital foncier. Toutefois la position relative des ménages de profession agricole (salariés et exploitants) et ouvrières dans la répartition des transferts se détériore par cette méthode, tandis que celle des cadres supérieurs, des professions libérales s'améliore (2). Cela provient du fait que les ménages

- 
- (1) Dans la même ligne que précédemment (cf. note 1 p.11) on doit remarquer qu'une partie des services attribués à ces catégories socio-professionnelles en fonction des résultats d'enquête concerne sans doute des déplacements professionnels, ou semi professionnels. Elle devrait donc être exclue de l'étude pour être comprise dans les "consommations intermédiaires non marchandes". Cependant les sources statistiques ne permettent pas un tel redressement.
  - (2) En effet, le transfert moyen pour l'ensemble des ménages augmente de 59,8% si l'on passe de la méthode d'amortissement financier à la méthode du capital foncier ; cependant le transfert moyen des ménages d'exploitants ou de salariés agricoles reste pratiquement constant, celui des manoeuvres-gens de maison n'augmente que de 40,5% tandis que celui des cadres supérieurs augmente de 89,4% et celui des professions libérales de 61,8%.

Tableau 12

## REPARTITION DES TRANSFERTS RELATIFS A L'UTILISATION DU RESEAU ROUTIER EN 1967

(Catégorie socio-professionnelle du chef de ménage)

Francs par ménage

	Transfert total (méthode de l'équilibre budgétaire)			Transfert total (méthode de l'amortissement financier)		
	R.U.	R.C.	Ensemble	R.U.	R.C.	Ensemble
Exploitants agricoles	34.3	240.8	275.8	29.8	208.8	238.5
Salariés agricoles	22.7	150.0	172.7	19.7	129.9	149.7
Industriels, gros commerçants	446.3	598.6	1 044.9	376.2	518.7	894.9
Artisans, pêcheurs, petits commerçants	202.2	310.6	512.8	171.2	269.3	440.5
Professions libérales	518.1	662.1	1 180.2	437.1	574.1	1 011.2
Cadres supérieurs	534.3	357.7	891.9	445.7	310.1	755.8
Cadres moyens	279.1	305.9	585.0	234.9	265.1	500.0
Employés	152.3	155.5	307.8	128.4	134.8	263.2
Ouvriers qualifiés, ouvriers spécialisés, marins	115.0	168.7	283.8	97.0	146.2	243.3
Manoeuvres, gens de maison	55.5	107.1	162.6	47.2	92.9	140.0
Retraités	40.8	62.0	102.8	34.4	53.7	88.2
Autres inactifs	60.7	50.9	111.6	50.7	44.1	94.9
ENSEMBLE	136.0	178.9	314.9	114.6	155.0	269.6

Tableau 13

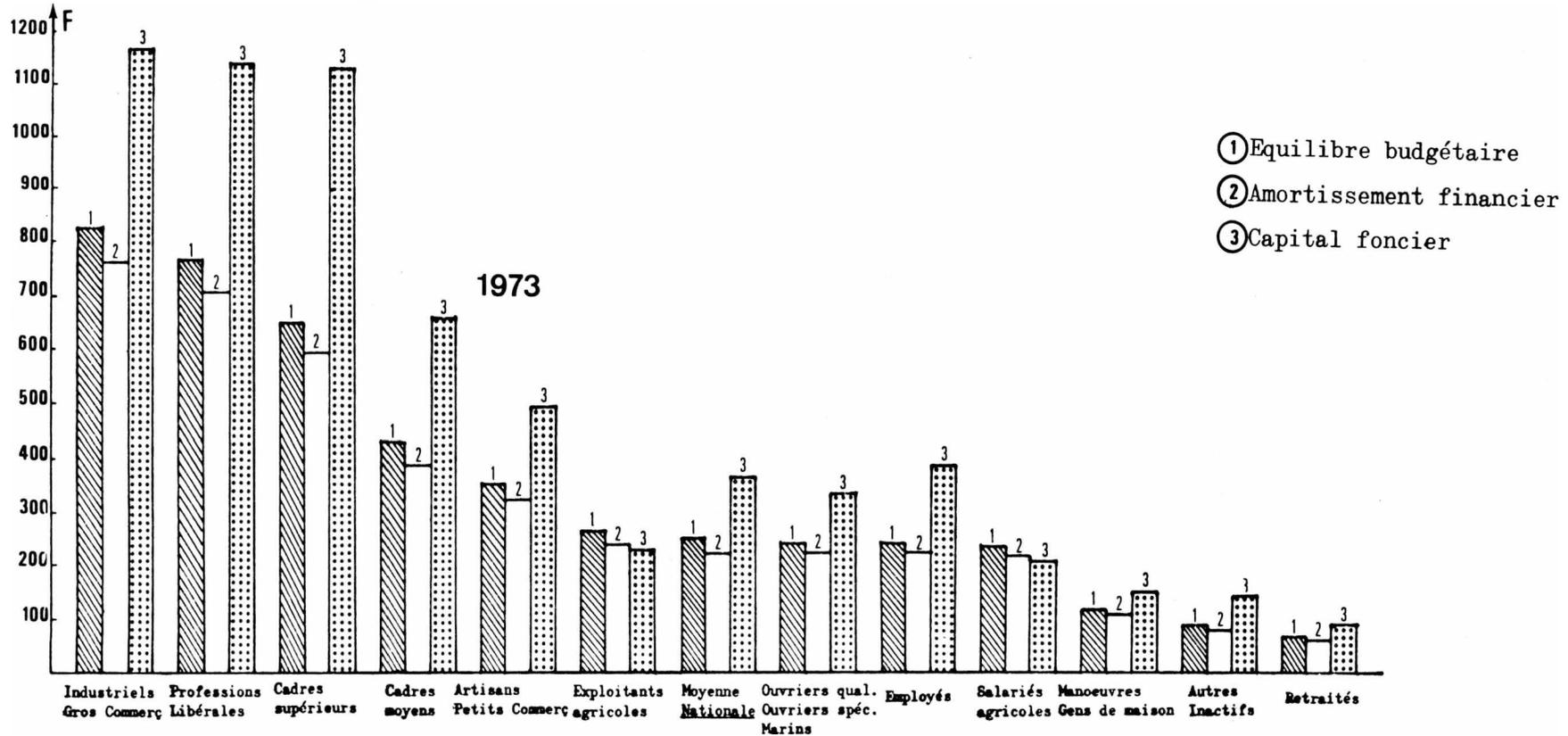
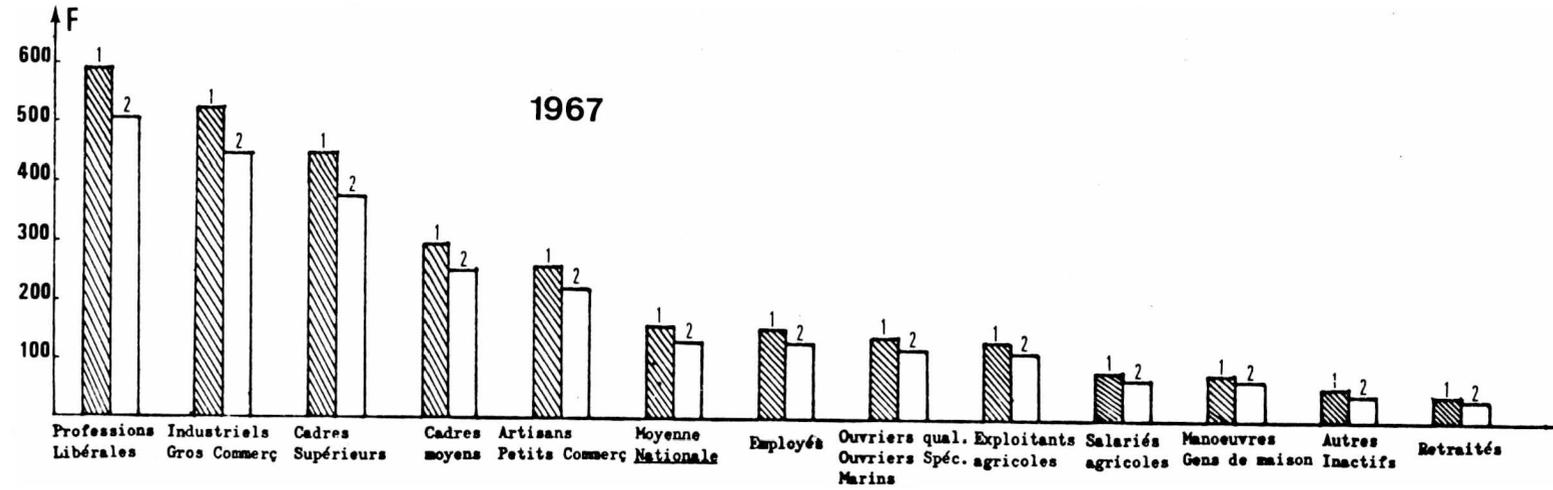
## REPARTITION DES TRANSFERTS RELATIFS A L'UTILISATION DU RESEAU ROUTIER EN 1973

(Catégorie socio-professionnelle du chef de ménage)

Francs par ménage

	Méthode de l'équilibre budgétaire			Méthode de l'amortissement financier			Méthode du capital foncier		
	Voirie urbaine 1	Routes de rase campagne 2	Total 3=1+2	Voirie urbaine 4	Routes de rase campagne 5	Total 6=4+5	Voirie urbaine 7	Routes de rase campagne 8	Total 9=7+8
Exploitants agricoles	76.0	454.7	530.7	71.9	409.0	480.9	182.4	290.4	472.8
Salariés agricoles	69.7	410.0	479.7	66.0	369.0	435.0	162.2	264.6	426.8
Industriels, gros commerçants	721.2	931.4	1 652.6	673.5	837.8	1 511.3	1 734.1	594.2	2 328.3
Artisans, pêcheurs, petits comm.	303.1	402.2	705.3	283.2	361.8	645.0	726.3	259.4	985.7
Professions libérales	746.3	789.9	1 536.2	694.3	711.2	1 405.5	1 774.7	499.6	2 274.3
Cadres supérieurs	800.8	492.6	1 293.4	743.5	443.1	1 186.6	1 932.7	315.4	2 248.1
Cadres moyens	438.5	410.5	849.0	408.4	369.2	777.6	1 054.4	263.4	1 317.8
Employés	258.6	232.5	491.1	241.3	209.1	450.4	623.2	147.9	771.1
Ouvriers qualifiés, ouvriers spécialisés, marins	197.9	294.7	492.6	185.0	265.1	450.1	476.4	189.1	665.5
Manoeuvres, gens de maison	88.1	150.3	238.4	82.4	135.3	217.7	208.7	97.1	305.8
Retraités	57.3	80.2	137.5	53.5	72.2	125.7	137.5	51.2	188.7
Autres inactifs	92.9	85.8	178.7	86.8	77.1	163.9	226.3	55.6	281.9
ENSEMBLE	219.0	283.0	502.0	204.0	254.0	458.0	548.0	184.0	732.0

Graphique 3  
 TRANSFERTS MOYENS PAR MENAGE SELON LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE



des catégories agricoles et ouvrières ont un pourcentage d'utilisation de leur véhicule en milieu urbain très inférieur à la moyenne, tandis que ce pourcentage est supérieur à la moyenne pour les ménages des professions libérales et surtout de cadres supérieurs. La méthode du capital foncier qui augmente le transfert global lié à la mise à disposition du réseau routier urbain accentue la très forte disparité de la répartition des transferts en augmentant le transfert moyen des ménages qui utilisent les véhicules particuliers pour leurs déplacements quotidiens en milieu urbain.

### II.3.2. Répartition par catégorie de communes.

Les résultats synthétisés dans les tableaux n° 14 et 15 et le graphique 4 permettent de formuler les conclusions suivantes :

- si l'on adopte l'une des deux premières méthodes de valorisation du service routier (équilibre budgétaire ou amortissement financier), on constate que l'importance des investissements publics dans l'agglomération parisienne favorise très nettement les ménages parisiens dans la répartition des transferts liés à la mise à disposition du réseau routier.

Ainsi en 1967, comme en 1973, un ménage de la banlieue parisienne recevait au titre de l'utilisation de la voirie urbaine un transfert près de quatre fois supérieur au transfert reçu au même titre par un ménage habitant une agglomération de province de plus de 50 000 habitants (652 F. contre environ 170 F. en 1973, si on adopte la méthode de l'amortissement financier). De même un ménage habitant la ville de Paris recevait pour l'usage de la voirie urbaine un transfert deux fois plus important que celui reçu par un ménage d'une agglomération de province de plus de 50 000 habitants.

La prise en compte des transferts liés à l'utilisation du réseau de rase campagne ne peut renverser totalement ce bilan et, en 1973 par exemple, un ménage de la banlieue parisienne recevait un transfert total de 872 F. (méthode de l'amortissement financier), soit plus de deux fois le transfert reçu par un ménage urbain de province (environ 390 F.).

- les ménages habitant les communes rurales et les agglomérations de moins de 50 000 habitants reçoivent un transfert essentiellement au titre du réseau de rase campagne. Il est toutefois intéressant de remarquer qu'une compensation tend à se faire qui égalise pour 1967, comme pour 1973, le transfert total reçu par l'ensemble des ménages de province (ruraux ou urbains). Ainsi en 1973, le transfert total reçu par un ménage de province était compris entre 378 et 398 F. (méthode de l'amortissement financier).

Tableau 14

## REPARTITION DES TRANSFERTS RELATIFS A L'UTILISATION DU RESEAU ROUTIER EN 1967

(Catégorie de commune du domicile)

Francs par ménage

	Méthode de l'équilibre budgétaire			Méthode de l'amortissement financier		
	Voirie urbaine 1	Routes de rase campagne 2	Total 3=1+2	Voirie urbaine 4	Routes de rase campagne 5	Total 6=4+5
Communes rurales	32.5	204.2	236.7	28.2	177.0	205.2
Unités urbaines de :						
moins de 10 000 habitants	69.2	181.5	250.7	60.0	157.3	217.3
de 10 000 à 50 000 habitants	92.0	199.4	291.4	79.8	172.9	252.7
de 50 000 à 100 000 habitants	106.1	169.0	275.1	92.0	146.5	238.5
de 100 000 à 200 000 habitants	116.9	171.7	288.6	101.4	148.8	250.2
plus de 200 000 habitants	116.8	151.5	268.3	101.3	131.3	232.6
Ville de PARIS	284.6	123.9	408.5	233.7	107.4	341.1
banlieue parisienne	442.9	171.7	614.6	363.6	148.8	512.4
ENSEMBLE	136.0	178.9	314.9	114.6	155.0	269.6

Tableau 15

## REPARTITION DES TRANSFERTS RELATIFS A L'UTILISATION DU RESEAU ROUTIER EN 1973

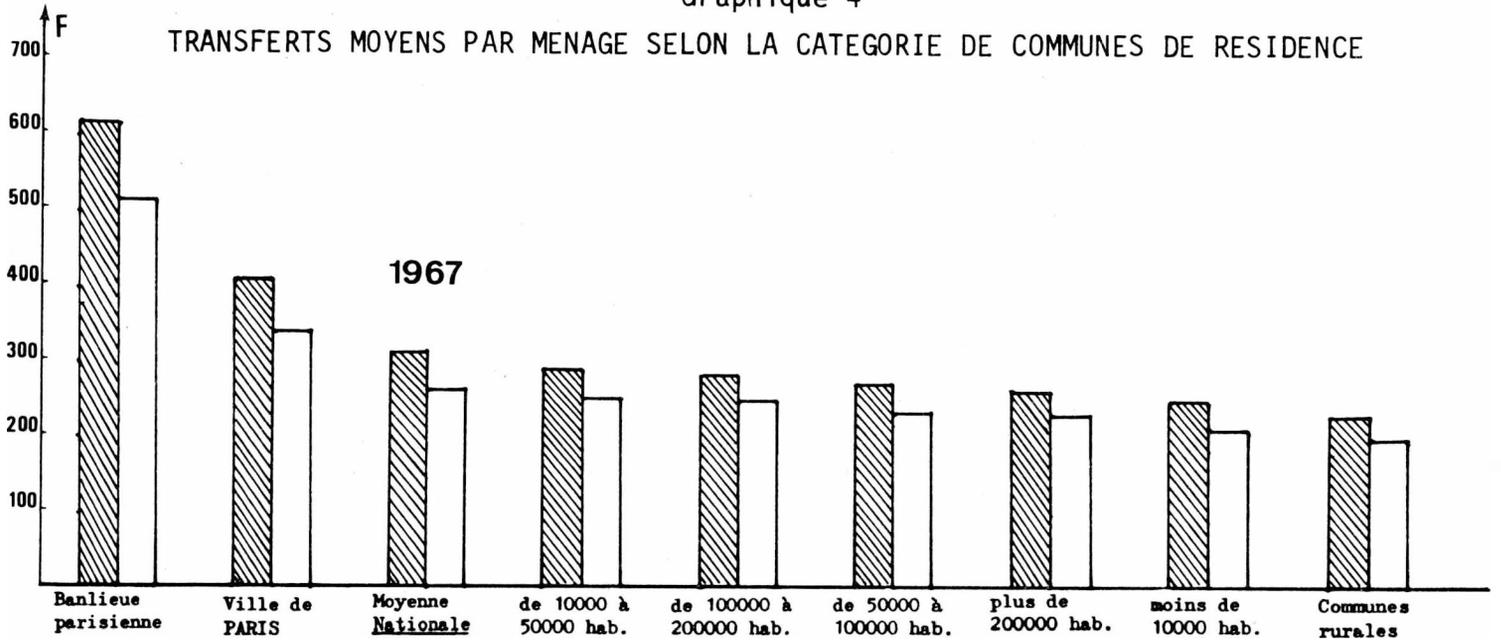
(Catégorie de commune du domicile)

Francs par ménage

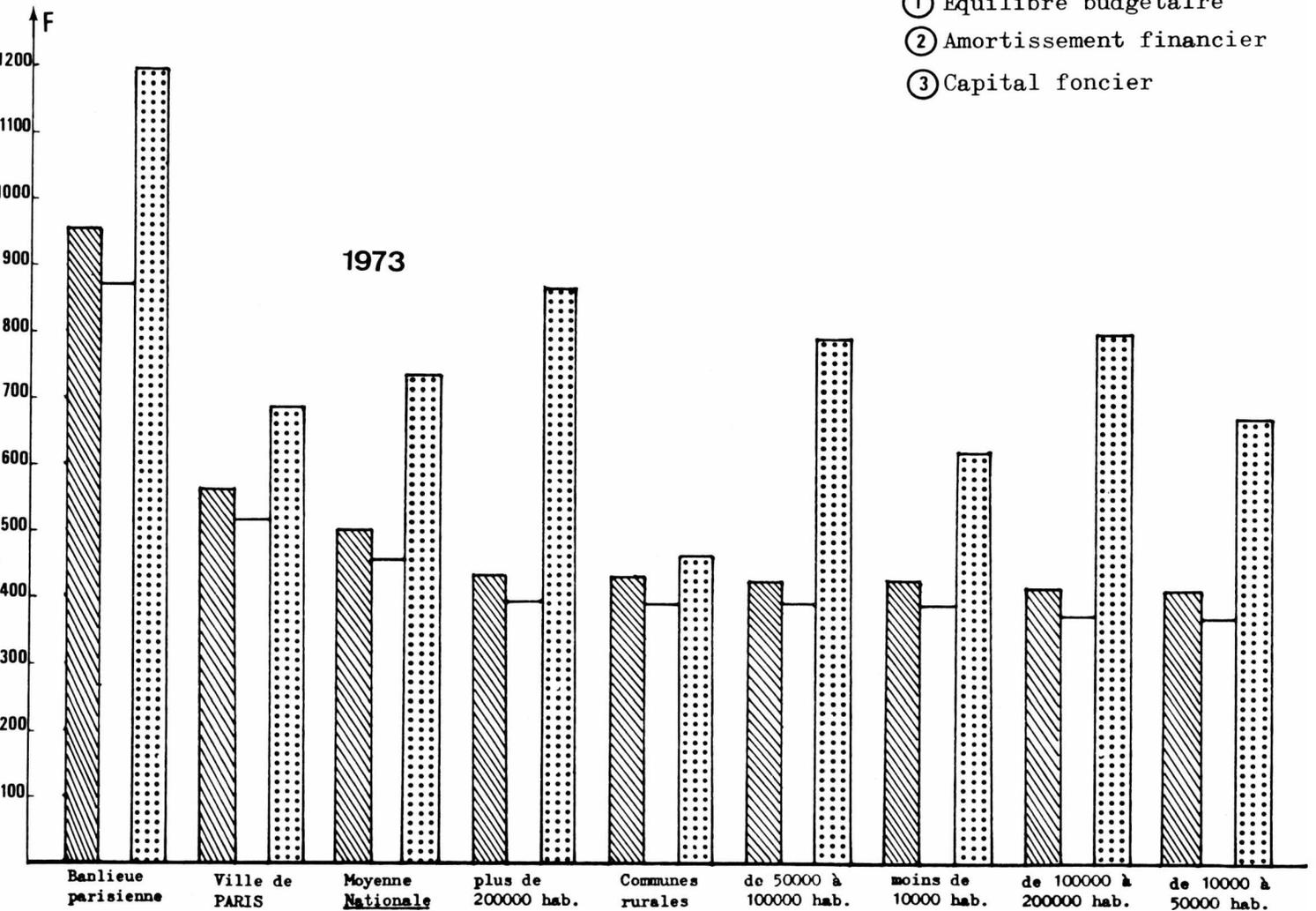
	Méthode de l'équilibre budgétaire			Méthode de l'amortissement financier			Méthode du capital foncier		
	Voirie urbaine	Routes de rase campagne	Total	Voirie urbaine	Routes de rase campagne	Total	Voirie urbaine	Routes de rase campagne	Total
	1	2	3=1+2	4	5	6=4+5	7	8	9=7+8
Communes rurales	62.4	370.0	432.4	58.9	332.5	391.4	226.8	237.4	464.2
Unités urbaines de :									
moins de 10 000 habitants	116.9	312.2	429.1	110.4	280.6	391.0	425.4	200.2	625.6
de 10 000 à 50 000 habitants	136.1	278.8	414.9	128.5	250.5	379.0	495.0	179.2	674.2
de 50 000 à 100 000 habitants	174.5	255.4	429.9	164.8	229.5	394.3	635.6	163.9	799.5
de 100 000 à 200 000 habitants	178.8	238.4	417.2	163.6	214.4	378.0	651.1	152.7	803.8
plus de 200 000 habitants	198.2	234.4	432.6	187.2	210.6	397.8	721.7	150.5	872.2
Ville de PARIS	397.9	163.5	561.4	366.1	146.9	513.0	582.3	105.3	687.6
Banlieue parisienne	708.9	244.6	953.5	652.2	219.8	872.0	1 037.4	157.1	1 194.5
ENSEMBLE	219.0	283.0	502.0	204.0	254.0	458.0	548.0	184.0	732.0

Graphique 4

TRANSFERTS MOYENS PAR MENAGE SELON LA CATEGORIE DE COMMUNES DE RESIDENCE



- ① Equilibre budgétaire
- ② Amortissement financier
- ③ Capital foncier



- d'un point de vue redistributif, il ressort que pour les ménages de province la répartition des dépenses publiques aboutit à une certaine neutralité entre les villes et campagnes et que le phénomène dominant reste l'avantage particulièrement net dont bénéficient les ménages de l'agglomération parisienne.

Ces résultats sont légèrement modifiés si l'on adopte la méthode du capital foncier ; l'opposition n'est alors plus aussi nette entre l'agglomération parisienne et les autres agglomérations. La très forte disparité du prix moyen des terrains urbains et agricoles fait qu'ici le degré d'urbanisation est un facteur décisif dans la répartition des transferts : ainsi en 1973 un ménage d'une commune rurale recevait par la méthode du capital foncier un transfert total de 464 F., tandis qu'un ménage d'une agglomération de province de plus de 200 000 habitants recevait un transfert de 872 F. Ce sont cependant les ménages de la banlieue parisienne qui recevaient en 1973 le transfert total le plus élevé, soit 1 194 F. par ménage (1).

---

(1) Ces ménages utilisent en effet de manière importante l'automobile en milieu urbain ; par ailleurs le prix moyen du mètre carré dans l'agglomération parisienne est, comme on l'a vu, particulièrement élevé.

### Chapitre III

SYNTHESE DES RESULTATS RELATIFS AUX TRANSPORTS INDIVIDUELS

Les analyses et résultats des deux chapitres précédents portent sur les transports individuels et l'ensemble des transferts positifs ou négatifs concernant les ménages au titre de l'utilisation de leurs véhicules particuliers. Avant de prendre en compte l'influence des transports en commun il est intéressant à ce niveau de l'étude de procéder à une première synthèse permettant d'apprécier les effets partiels de redistribution liés à ces transports individuels. Ne considérant ici que les finances publiques ceci revient en pratique à estimer les effets de la fiscalité et de la parafiscalité portant sur l'ensemble des dépenses d'automobile nettes des transferts positifs dus aux services gratuits de la route.

Après avoir situé les rapports et les évolutions des masses globales en 1967 et 1973 on analysera les effets différentiels de ces transferts nets entre les catégories de ménages pour les deux années considérées.

### III.1 - LES MASSES GLOBALES.

Le tableau n°16 résume l'ensemble des masses globales en jeu et leur évolution entre 1967 et 1973.

Il en ressort que, quelle que soit l'une des trois méthodes de valorisation du service rendu aux ménages par le réseau routier, celle-ci est toujours très sensiblement inférieure au total des taxes prélevées sur les acquisitions et l'utilisation de véhicules particuliers : la valeur du service non marchand est en 1967 et 1973 un peu plus de deux fois inférieure à celle des taxes dans le cas de l'"équilibre budgétaire" et de l'"amortissement financier" et moins de deux fois inférieure dans celle du "capital foncier" en 1973.

Il en découle que le transfert net global est négatif, c'est-à-dire qu'il s'agit d'un prélèvement net. La prise en compte du service gratuit de la route, tout en accroissant la part de ressources collectives dont bénéficient les ménages, ne suffit donc pas à contrebalancer la masse des prélèvements collectifs effectués d'une part sur les dépenses en biens et services marchands liées aux véhicules personnels, d'autre part au titre de la parafiscalité sur les transports individuels ; au niveau global les ménages sont donc perdants nets dans le jeu de la redistribution élargie concernant les transports individuels, on verra dans les sections ultérieures qu'il en est de même pour les différentes catégories de ménages retenues dans l'étude.

Par ailleurs de 1967 à 1973 les dépenses nettes relatives aux transports individuels ont augmenté de 114.6% (+13.6% par an). Pendant la même période, la pression fiscale sur ces dépenses n'a que très légèrement diminué : elle est passée de 32.8% à 32.0%.

Tableau 16

SYNTHESE DES MASSES RELATIVES AUX TRANSPORTS INDIVIDUELS (1)

	1967 10 <sup>6</sup> F	1973 10 <sup>6</sup> F	Accroissement 1967 - 1973	
			1967 = 100	Taux annuel moyen
1/ DEPENSE NETTE	30 887	66 269	214.6	+13.6%
2/ ENSEMBLE DES TAXES	10 144	21 223	209.2	+13.1%
Transferts liés au service gratuit de la route				
3/ ENTRETIEN, FONCTIONNEMENT, POLICE	2 875	4 792	166.7	+ 8.9%
4/ SERVICE RENDU PAR LE CAPITAL ROUTIER				
41/ "Equilibre budgétaire"	2 098	3 937	187.6	+11.1%
42/ "Amortissement financier"	1 383	3 180	229.9	+14.9%
43/ "Capital foncier"	-	7 937	-	-
5/ PRELEVEMENT NET				
51=2-3-41 "Equilibre budgétaire"	5 171	12 494	241.6	+15.8%
52=2-3-42 "Amortissement financ."	5 886	13 251	225.1	+14.5%
53=2-3-43 "Capital foncier"	-	8 494	-	-
6/ Taux de prélèvement par rapport à la dépense nette de transport individuel				
61 = 51/1	16.8%	18.9%	-	-
62 = 52/1	19.1%	20.0%	-	-
63 = 53/1	-	12.8%	-	-

Sources : chapitres I et II.

Les dépenses des collectivités publiques pour la route ont cru à un rythme moins rapide. La croissance a été de 66.7% (8.9% par an) pour les dépenses courantes. Le transfert lié au service rendu par le capital routier a augmenté de 87.6% (+11.1% par an) dans l'évaluation par l'équilibre budgétaire et de 129.9% (+14.9% par an) dans l'évaluation de l'amortissement financier en raison notamment de la hausse des taux d'intérêts à partir de 1967.

Il en résulte un accroissement du taux de prélèvement net, par rapport à la dépense, qui est passé de 16.8% en 1967 à 18.9% en 1973 pour la méthode de l'équilibre budgétaire, et de 19.1% à 20.0% pour la méthode de l'amortissement financier. Pour 1973, la méthode du capital foncier fait apparaître un transfert lié au capital routier deux fois plus important que les autres méthodes : le taux de prélèvement net correspondant (12.8%) est donc le plus faible.

### III.2 - REPARTITION DES TRANSFERTS NETS PAR CATEGORIE DE MENAGES.

#### III.2.1. Répartition selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage

On observe tout d'abord que quelle que soit la méthode retenue pour estimer le service de la route toutes les catégories socio-professionnelles se voient attribuer un transfert net négatif, c'est-à-dire un prélèvement net ; toutes les catégories socio-professionnelles paient donc, en moyenne, plus de charges fiscales sur leurs transports individuels qu'elles ne bénéficient du transfert lié à l'usage gratuit de la route. Cependant, selon les hypothèses de valorisation du service de la route les résultats se trouvent modifiés.

Les tableaux n°17 et 18 ainsi que les graphiques 5 et 6 font apparaître deux types de résultats, selon que l'on adopte une méthode basée sur l'amortissement du coût de production de l'infrastructure routière (équilibre budgétaire ou amortissement financier) ou la méthode de valorisation du capital foncier.

#### A : "Equilibre budgétaire" et "amortissement financier".

Dans ces deux hypothèses la moyenne du prélèvement net s'établit à environ 340 F. en 1967 et 740 F. en 1973, mais le montant des valeurs moyennes varie très nettement d'une catégorie à l'autre : dans les deux hypothèses l'écart était de l'ordre de 1 à 13.5 en 1967 et de 1 à 11 en 1973. Aux deux extrêmes se trouvent, tant pour 1967 que pour 1973, d'une part les retraités, les autres inactifs et les manoeuvres et gens de maison, avec un prélèvement net de l'ordre de 200 à 300 F. en 1973, d'autre part les professions libérales et les industriels-gros commerçants, avec un prélèvement net d'environ 2 000 à 2 200 F. en 1973.

Tableau 17

REPARTITION DES TRANSFERTS ET DES TAXES RELATIFS AUX TRANSPORTS INDIVIDUELS EN 1967  
(Catégorie socio-professionnelle du chef de ménage)

Francs par ménage

	Dépense nette de transports individuels	Taxes	Méthode de l'équilibre budgétaire			Méthode de l'amortissement financier		
			Transfert lié à l'utilisation de la route	Prélèvement net	Taux de prélève- ment net	Transfert lié à l'utilisation de la route	Prélèvement net	Taux de prélève- ment net
	1	2	3	4 = 2-3	5 = 4/1	6	7 = 2-6	8 = 7/1
Exploitants agricoles.....	1 571	579	276	303	19.3%	239	340	21.6%
Salariés agricoles.....	1 342	455	173	282	21.0%	150	305	22.7%
Industriels, gros commerçants..	5 711	2 000	1 045	955	16.7%	895	1 105	19.3%
Artisans, petits commerçants...	3 088	1 073	513	560	18.1%	440	633	20.5%
Professions libérales.....	6 967	2 423	1 180	1 243	17.8%	1 011	1 412	20.3%
Cadres supérieurs.....	4 325	1 554	892	662	15.3%	756	798	18.5%
Cadres moyens.....	3 387	1 163	585	578	17.1%	500	663	19.6%
Employés.....	1 885	634	308	326	17.3%	263	371	19.7%
Ouvriers qualifiés, ouvriers professionnels, marins.....	1 849	584	284	300	16.2%	243	341	18.4%
Manoeuvres, gens de maison.....	1 298	442	163	279	21.5%	140	302	23.3%
Retraités.....	679	210	103	107	15.8%	88	122	18.0%
Autres inactifs.....	673	203	112	91	13.5%	95	108	16.0%
ENSEMBLE	1954	644	315	329	16.8%	270	374	19.1%

Tableau 18

## REPARTITION DES TRANSFERTS ET DES TAXES RELATIFS AUX TRANSPORTS INDIVIDUELS EN 1973

(Catégorie socio-professionnelle du chef de ménage)

Francs par ménage

	Dépense de transports individuels	Taxes	Méthode de l'équilibre budgétaire			Méthode de l'amortissement financier			Méthode du capital foncier		
			Transfert lié à l'utilisation de la route	Prélèvement net	Taux de prélèvement net	Transfert lié à l'utilisation de la route	Prélèvement net	Taux de prélèvement net	Transfert lié à l'utilisation de la route	Prélèvement net	Taux de prélèvement net
			3	4 = 2-3	5 = 4/1	6	7 = 2-6	8 = 7/1	9	10 = 2-9	11 = 10/1
1	2										
Exploitants agric.	3 936	1 312	531	781	19.8%	481	831	21.1%	473	839	21.3%
Salariés agricoles	2 853	993	480	513	18.0%	435	558	19.6%	426	567	19.9%
Industriels, gros commerçants	10 244	3 659	1 653	2 006	19.6%	1 511	2 148	21.0%	2 329	1 330	13.0%
Artisans, pêcheurs petits commerçants	5 956	1 963	705	1 258	21.1%	645	1 318	22.1%	986	977	16.4%
Professions libér.	11 471	3 675	1 536	2 139	18.6%	1 406	2 269	19.8%	2 274	1 401	12.2%
Cadres supérieurs	8 414	2 800	1 293	1 507	17.9%	1 187	1 613	19.2%	2 248	552	6.6%
Cadres moyens	6 166	1 985	849	1 136	18.4%	778	1 207	19.6%	1 318	667	10.8%
Employés	3 901	1 276	491	785	20.1%	450	826	21.2%	772	504	12.9%
Ouvriers qualifiés ouvriers spécialisés marins	4 211	1 311	493	818	19.4%	450	861	20.4%	665	646	15.3%
Manoeuvres, gens de maison	1 752	562	238	324	18.5%	218	344	19.6%	306	256	14.6%
Retraités	1 165	369	138	231	19.8%	126	243	20.9%	189	180	15.5%
Autres inactifs	1 199	371	179	192	16.0%	164	207	17.3%	282	89	7.4%
ENSEMBLE	3 810	1 221	502	719	18.9%	458	763	20.0%	732	489	12.8%

Graphique 5

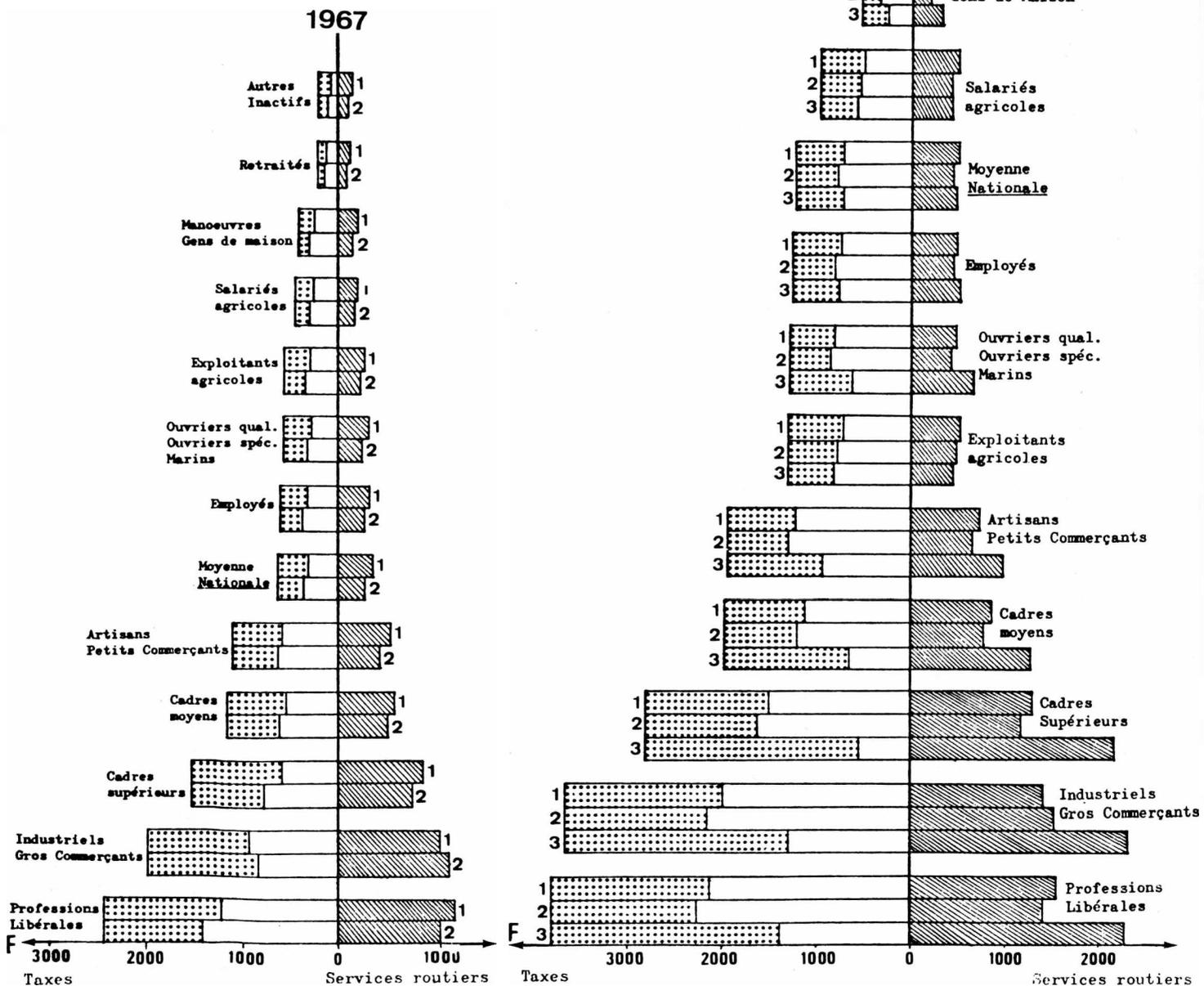
PRELEVEMENTS ET SERVICES ROUTIERS PAR MENAGE  
SELON LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE

- ① Equilibre budgétaire
- ② Amortissement financier
- ③ Capital foncier

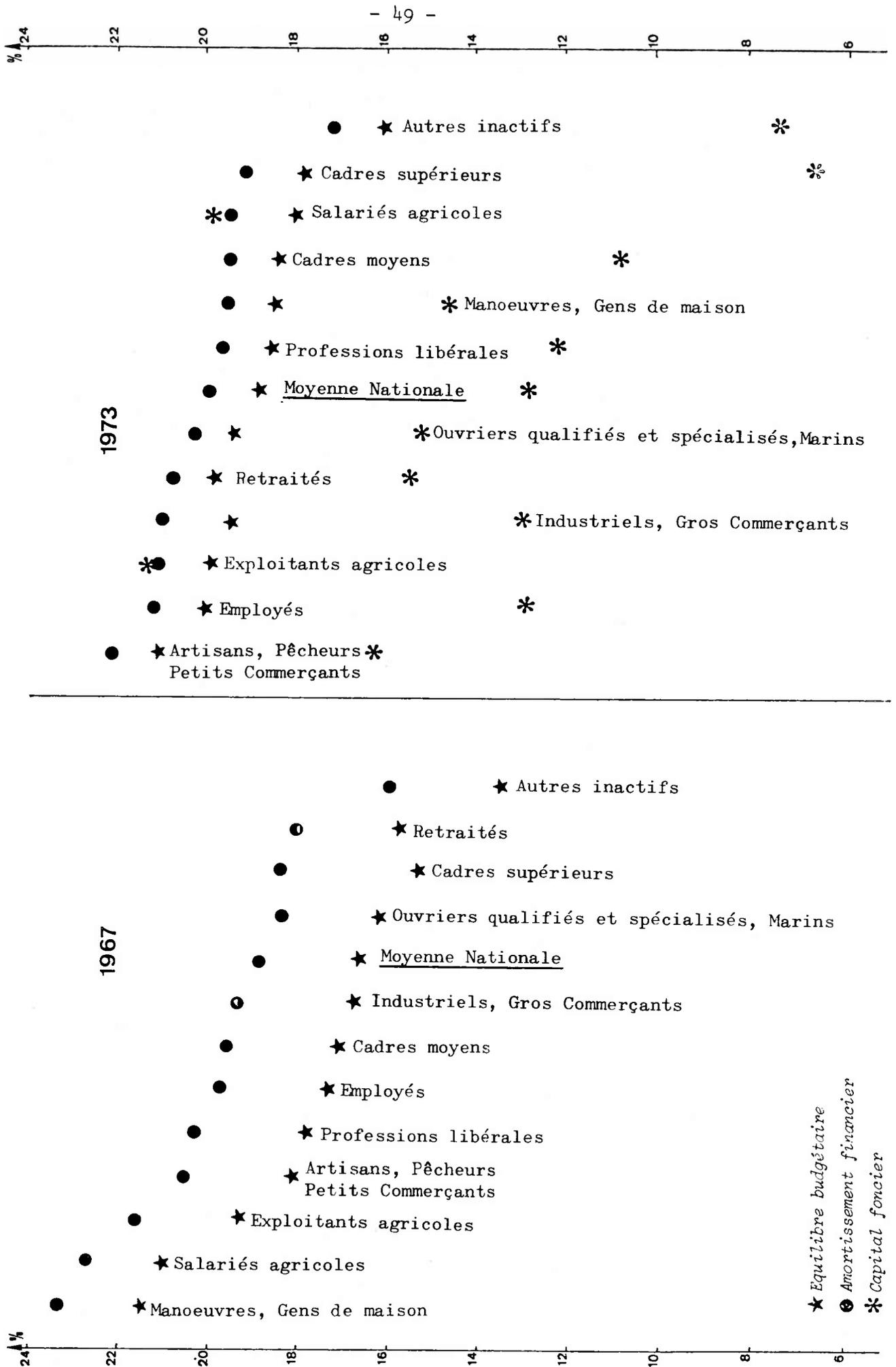
Services collectifs rendus pour l'utilisation de la route

Taxes

Prélèvement net



TAUX DE PRELEVEMENT NET MOYEN PAR MENAGE PAR RAPPORT A LA DEPENSE DE TRANSPORT INDIVIDUEL  
SELON LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE



Toutefois, on constate que l'éventail tend à se resserrer entre les deux années étudiées, du fait notamment de l'augmentation relativement plus rapide du taux de motorisation des inactifs et des salariés les moins favorisés comparé à celui des professions indépendantes et des cadres supérieurs (cf. graphiques 1 et 2 ci-dessus).

Rapporté à la dépense nette de transport individuel, le prélèvement net moyen détermine un taux de taxation net moyen. Les tableaux n° 17 et 18 et le graphique, 6 font ressortir que pour les deux années étudiées les taux sont nettement moins dispersés que les valeurs des prélèvements nets moyens entre les catégories socio-professionnelles. La répartition des taxes sur les achats d'automobiles, incluant une répercussion sur les ventes des voitures d'occasion d'une partie des taxes sur les achats de voitures neuves, tend à rapprocher les taux moyens de taxation des différentes catégories socio-professionnelles. Par ailleurs, les méthodes de l'équilibre budgétaire et de l'amortissement financier n'introduisent pas trop de disparités dans la répartition inter-catégories socio-professionnelles des transferts liés soit à la voirie urbaine soit au réseau de rase campagne.

De 1967 à 1973 une réduction des écarts entre les moyennes par catégorie socio-professionnelle est observée.

- En 1967, les taux de prélèvement net étaient relativement différenciés et on pouvait y distinguer les catégories suivantes :

- . les ménages de professions agricoles (exploitants et salariés) ainsi que la catégorie des manoeuvres et gens de maison connaissaient les taux de prélèvement net les plus élevés (respectivement 21.6%, 22.7% et 23.3% par la méthode de l'amortissement financier) ; ceci s'explique en premier lieu par des taux moyens de taxation dont nous avons vu qu'ils étaient supérieurs à la moyenne pour 1967, en second lieu par le fait que ces ménages utilisent de façon privilégiée le réseau de rase campagne qui fait l'objet de transferts relativement moins importants que la voirie urbaine.
- . les ménages dont le chef est inactif (retraités et autres inactifs) avaient le taux de prélèvement net le plus faible (respectivement 18.0% et 16.0% par la méthode de l'amortissement financier). Ceci est du, en sens inverse des catégories précédentes, aux taux de taxation plus faibles et à une utilisation plus importante de la voirie urbaine.
- . le taux de prélèvement net des autres catégories se situait à un niveau intermédiaire (environ 19.5% par la méthode de l'amortissement financier).

- En 1973, les taux de prélèvement net étaient beaucoup moins différenciés et ne s'échelonnaient plus que de 17.3% à 22.1% par la méthode de l'amortissement financier. Ceci

provient d'une part d'un resserrement des taux de taxation reflétant l'homogénéisation des structures de consommation et d'autre part d'une croissance légèrement plus importante de 1967 à 1973 des transferts concernant la rase campagne (+12% par an) comparés à ceux de la voirie urbaine (+10% par an) (1) accroissant ainsi relativement plus les transferts bruts alloués aux ménages ruraux.

B : Valorisation du "capital foncier".

L'hypothèse de valorisation du capital foncier, retenue seulement en 1973, modifie nettement les résultats précédents du seul fait du grand écart entre les valeurs retenues pour les réseaux urbains et de rase campagne respectivement ainsi que l'utilisation différenciée de ces deux types de routes par les catégories de ménages.

Le prélèvement net moyen est ramené d'environ 740 F. dans les deux hypothèses précédentes à 490 F., mais l'écart entre les moyennes des catégories reste très ouvert : 89 F. pour les autres inactifs à 1 401 F. pour les professions libérales soit de 1 à 15.7.

Par ailleurs, ainsi que l'illustre le graphique 5, la position respective des catégories socio-professionnelles se trouve modifiée par rapport aux deux hypothèses précédentes.

Le taux de prélèvement net moyen est ici ramené à 12.8% mais il demeure très différencié selon les catégories socio-professionnelles reflétant l'utilisation plus ou moins importante de la voirie urbaine. On peut y distinguer :

- les ménages d'exploitants et de salariés agricoles. Ils utilisent très peu la voirie urbaine et sont donc pénalisés dans la répartition des transferts ; leurs taux de prélèvement net s'élèvent à 21.3% et 19.9%.
- les ménages d'artisans et de petits commerçants, ouvriers manoeuvres-gens de maison et retraités. Ceux-ci utilisent relativement peu la voirie urbaine ; ils forment une catégorie intermédiaire dont le taux de prélèvement net est d'environ 15%.
- les autres catégories socio-professionnelles (industriels-gros commerçants, professions libérales, cadres supérieurs, cadres moyens, employés, autres inactifs). Ils circulent proportionnellement plus sur la voirie urbaine et, de ce fait, se voient taxés des taux de prélèvement net les plus faibles, le taux le plus bas étant celui des ménages de cadres supérieurs (6.6%).

---

(1) Méthode de l'amortissement financier.

### III.2.2. Répartition des transferts selon la catégorie de commune de résidence.

Comme précédemment l'ensemble des taxes est pour toutes les catégories de communes supérieur au transfert lié au service de la route : en moyenne les ménages de chaque classe de communes se trouvent donc perdants et affectés d'un prélèvement net.

Ainsi qu'il ressort des tableaux n°19 et 20 et des graphiques 7 et 8, l'homogénéité relative des moyennes par ménage de taxes payées et de transfert affecté pour le service de la route n'entraîne pas de grandes disparités entre les agglomérations de province pour les deux méthodes de l'équilibre budgétaire et de l'amortissement financier : la valeur de leur prélèvement net se monte à environ 350 à 400 F. en 1967 et 800 à 900 F. en 1973. Il est par contre plus faible en région parisienne (environ 200 à 300 F. en 1967 et 400 à 600 F. en 1973) du fait d'un transfert de service routier sensiblement plus important que pour les autres communes. De même pour les communes rurales le prélèvement net moyen (environ 300 F. en 1967 et 700 F. en 1973) est moins lourd que celui des autres unités urbaines hors région parisienne mais ici en raison surtout d'un montant de taxe plus faible.

L'hypothèse de la valorisation du "capital foncier" conduit à des résultats plus tranchés en 1973 puisqu'en raison même de la méthode les communes les plus urbanisées se trouvent favorisées dans l'affectation de la valeur du service de la route. On observe donc un prélèvement net qui varie en sens inverse de la taille de la commune : 260 F. pour la ville de Paris à 652 F. pour les communes rurales soit un écart de 1 à 2.5.

Si l'on adopte la méthode de l'"équilibre budgétaire" ou de l'"amortissement financier", on constate, pour 1967 comme pour 1973, que le taux de prélèvement net des ménages de province variait peu entre les diverses catégories de communes (rurales ou urbaines) ; ce taux se situait à environ 20% en 1967 et 22% en 1973 (méthode de l'amortissement financier). Par contre, les ménages de l'agglomération parisienne bénéficiaient d'un taux de prélèvement net plus faible : environ 13.5% en 1967 et 13.0% en 1973 (méthode de l'amortissement financier). De 1967 à 1973, pour ce qui est des transferts liés à l'usage de l'automobile et si l'on adopte une méthode d'amortissement du coût de production de l'infrastructure routière, le phénomène dominant reste donc un déséquilibre entre l'agglomération parisienne et le reste de la France qui paraît s'être accentué entre les deux années.

Si l'on retient la méthode de valorisation du "capital foncier", l'opposition se situe davantage entre les villes et campagne qu'entre Paris et province. Les taux de prélèvement net sont ici décroissants en fonction du degré d'urbanisation : ils varient en 1973 de 19.4% pour les communes rurales à 5.7% pour la banlieue parisienne.

Tableau 19

REPARTITION DES TRANSFERTS ET DES TAXES RELATIFS AUX TRANSPORTS INDIVIDUELS EN 1967  
(Catégorie de commune de résidence)

Francs par ménage

	Dépense de transports individuels	Taxes	Méthode de l'équilibre budgétaire			Méthode de l'amortissement financier		
			Transfert lié à l'utilisation de la route	Prélèvement net	Taux de prélèvement net	Transfert lié à l'utilisation de la route	Prélèvement net	Taux de prélèvement net
	1	2	3	4 = 2-3	5 = 4/1	6	7 = 2-6	8 = 7/1
Communes rurales	1 586	528	237	291	18.3%	205	323	20.4%
Unités urbaines de :								
moins de 10 000 habitants	1 749	566	251	315	18.0%	217	349	20.0%
de 10 000 à 50 000 hab.	2 026	674	291	383	18.9%	253	421	20.8%
de 50 000 à 100 000 hab.	1 879	626	275	351	18.7%	239	387	20.6%
de 100 000 à 200 000 hab.	2 254	739	289	450	20.0%	250	489	21.7%
plus de 200 000 habitants	2 115	666	268	398	18.8%	233	433	20.5%
Ville de PARIS	1 832	613	409	204	11.1%	341	272	14.8%
Banlieue parisienne	2 420	823	615	208	8.6%	512	311	12.9%
ENSEMBLE	1 954	644	315	329	16.8%	270	374	19.1%

Tableau 20

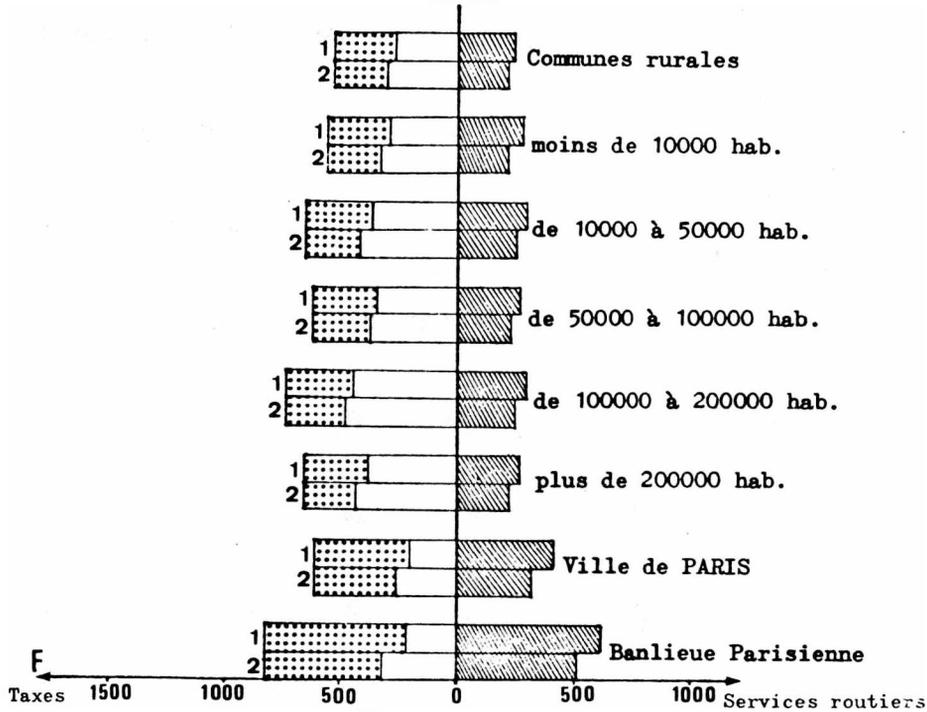
REPARTITION DES TRANSFERTS ET DES TAXES RELATIFS AUX TRANSPORTS INDIVIDUELS EN 1973  
(Catégorie de commune de résidence)

Francs par ménage

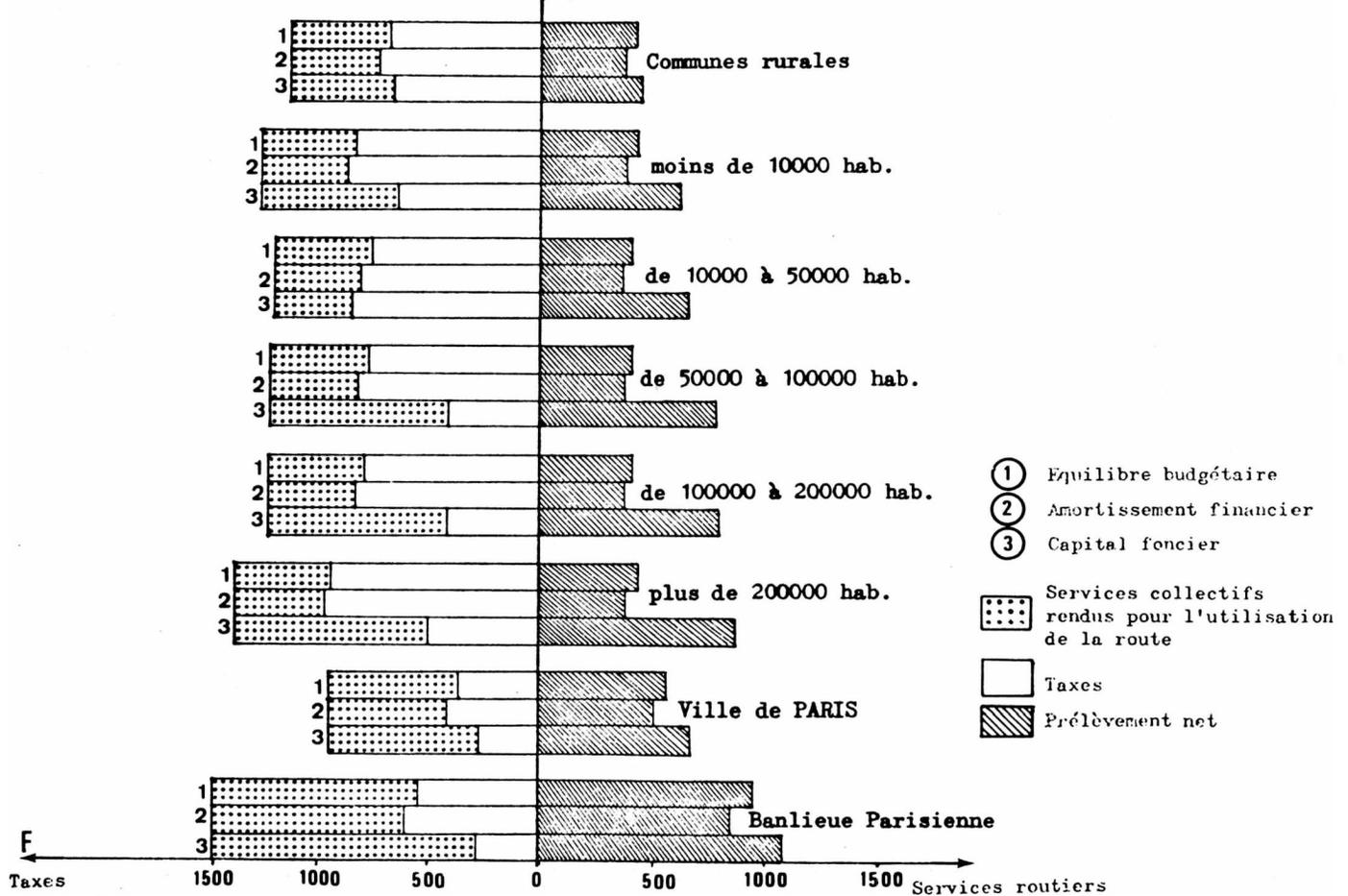
	Dépense de transports individuels	Taxes	Méthode de l'équilibre budgétaire			Méthode de l'amortissement financier			Méthode du capital foncier		
			Transfert lié à l'utilisation de la route	Prélèvement net	Taux de prélèvement net	Transfert lié à l'utilisation de la route	Prélèvement net	Taux de prélèvement net	Transfert lié à l'utilisation de la route	Prélèvement net	Taux de prélèvement net
	1	2	3	4 = 2-3	5 = 4/1	6	7 = 2-6	8 = 7/1	9	10 = 2-9	11 = 10/1
Communes rurales	3 359	1 116	432	684	20.4%	391	725	21.6%	464	652	19.4%
Unités urbaines de :											
- de 10000 habitants	3 781	1 256	430	826	21.8%	391	865	22.9%	626	630	16.7%
de 10000 à 50000 h.	3 637	1 181	415	766	21.1%	379	802	22.1%	675	506	13.9%
de 50000 à 100000 h.	3 658	1 203	430	773	21.1%	395	808	22.1%	799	404	11.0%
de 100000 à 200000h.	3 724	1 208	417	791	21.2%	383	825	22.2%	804	404	10.8%
+ de 200000 habit.	4 285	1 371	433	938	21.9%	398	973	22.7%	872	499	11.6%
Ville de PARIS	3 094	948	561	387	12.5%	513	435	14.1%	688	260	8.4%
Banlieue parisienne	4 828	1 472	953	519	10.7%	872	600	12.4%	1 195	277	5.7%
ENSEMBLE	3 810	1 221	502	719	18.9%	458	763	20.0%	732	489	12.8%

**Graphique 7**  
**PRELEVEMENTS ET SERVICES ROUTIERS PAR MENAGE**  
**selon la commune de résidence**

**1967**



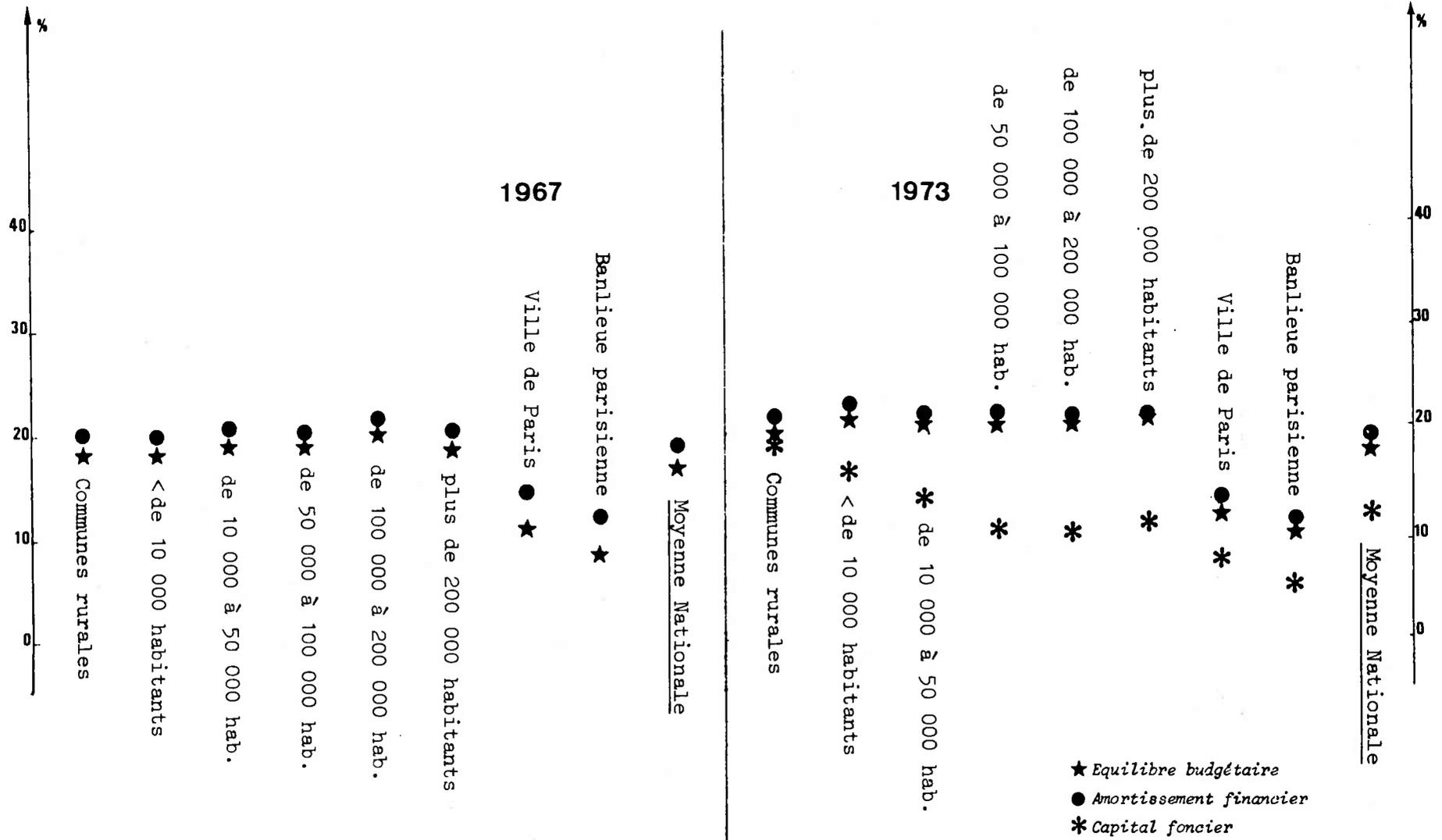
**1973**



- ① Equilibre budgétaire
- ② Amortissement financier
- ③ Capital foncier
- Services collectifs rendus pour l'utilisation de la route
- Taxes
- Prélèvement net

Graphique 8

TAUX DE PRELEVEMENT NET MOYEN PAR MENAGE PAR RAPPORT A LA DEPENSE DE TRANSPORT INDIVIDUEL  
SELON LA CATEGORIE DE COMMUNES DE RESIDENCE



DEUXIFME PARTIE

LES TRANSPORTS COLLECTIFS

## Chapitre I

### CONSOMMATION ET TRANSFERTS

## 1.1 - LES MASSES GLOBALES (tableau n°21)

On considère dans cette seconde partie toutes les dépenses de transports en commun des ménages, sauf celles relatives aux déplacements par bateau (1). L'ensemble représentait 5 410 millions de francs en 1967 et 9 791 millions en 1973 soit une progression moyenne de +10.3% par an.

Pour chaque mode, nous avons déterminé une part imputable aux ménages - en excluant donc les déplacements payés par les entreprises -. Nous avons notamment supposé que cette part était de 100% pour ce qui concerne les transports urbains et régionaux (cars interurbains et lignes omnibus de la S.N.C.F.) ; cette hypothèse correspond aux conventions adoptées par la Comptabilité Nationale en ce domaine.

Il faut noter la part décroissante de la consommation des ménages concernant les transports urbains : 31.8% des dépenses de transports collectifs en 1967 et seulement 25.8% en 1973. Ceux-ci ont cependant vu leur taux de transfert net augmenter très sensiblement passant de 76.5% à 123.3% pour les transports collectifs en région parisienne et de -20.7% à 3.4% pour les transports en commun des agglomérations de province.

Le pourcentage de la dépense des ménages relative aux grandes lignes et aux services omnibus de la S.N.C.F. est resté à peu près constant (environ 37%), mais le taux de transfert net a décru de 31.9% à 24.2% entre les deux années.

Enfin, les transports routiers interurbains et les transports aériens ont vu leur part dans la dépense des ménages et leur taux de transfert s'accroître légèrement.

## 1.2 - LES TRANSFERTS.

### 1.2.1. Les contributions des collectivités publiques.

Les contributions des collectivités publiques étudiées ici comprennent :

---

(1) Celles-ci représentent moins de 0.6% des dépenses totales des ménages pour les transports en commun.



- les compensations pour réductions tarifaires ; il s'agit de versements effectués à certaines entreprises de transport (1) pour compenser les pertes de recettes dues à des réductions tarifaires consenties à certaines catégories d'usagers ou à certaines occasions : familles nombreuses, étudiants, militaires, invalides, cartes hebdomadaires de travail, billets de congés populaires. Ces réductions dites sociales sont à opposer aux réductions commerciales qui ne donnent pas lieu à compensation. Il s'agit vraisemblablement des seuls transferts pris en compte dans cette étude dont on peut dire qu'ils ont une finalité redistributive. La part de ces transferts dans l'ensemble des contributions des collectivités publiques aux entreprises de transports a diminué entre 1967 et 1973 passant de 30.3% à 26.2%.
- les subventions d'exploitation représentaient en 1967 et 1973 respectivement 79.5% et 81.2% des contributions non liées à des réductions tarifaires. Il s'agit ici de transferts "indivisibles" c'est-à-dire le plus souvent non imputables a priori à une catégorie particulière d'usagers. Les plus importantes concernent les transports en région parisienne, les services omnibus de la S.N.C.F., les transports urbains de province (en 1973) et les transports scolaires.
- les transferts liés aux prêts à taux réduit (2) ont augmenté nettement entre 1967 et 1973 passant de 30 à 105 millions de francs pour la S.N.C.F., la R.A.T.P. et les transports aériens. Il faut ajouter à ce dernier chiffre 40 millions de francs au titre des transports urbains de province en 1973 (3).
- les subventions d'équipement et les dotations en capital ont été affectées directement aux années de référence. Leur importance a diminué dans l'ensemble des contributions non liées à des réductions tarifaires (18.9% en 1967 et 15.1% en 1973) ; elles sont en effet progressivement remplacées par des prêts à taux réduit.
- il faut enfin prendre en compte le transfert lié à l'utilisation des infrastructures - routière (4) et aéroportuaires - il représente cependant une part décroissante de l'ensemble des transferts : 4.1% en 1967 et 2.8% en 1973.

-----  
(1) Eventuellement la S.N.C.F. et la R.A.T.P.

(2) Ces prêts sont consentis essentiellement par le F.D.E.S., le District de la région parisienne et la Caisse des Dépôts et Consignations. Le transfert correspondant a été évalué comme différence entre ce que l'entreprise aurait à payer au titre des intérêts l'année considérée si elle avait emprunté les sommes correspondantes aux conditions du marché et ce qu'elle a effectivement versé à l'organisme prêteur (Cf. Annexe II - Section 1).

(3) Pour les transports urbains de province, l'information n'a pu être réunie que pour 1973.

(4) En raison de la faible importance des masses globales mises en jeu ici on n'a retenu que la méthode de l'équilibre budgétaire pour valoriser le service gratuit de la route.

Le taux de transfert brut (1) est passé de 51.5% en 1967 à 56.4% en 1973. Les collectivités locales ont contribué pour 19.9% en 1967 et 24.1% en 1973 à l'ensemble des contributions monétaires directes (2), alors qu'elles ne recevaient qu'une part minime des impôts perçus (environ 5%).

### 1.2.2. Les impôts et taxes.

Il s'agit pour l'essentiel de l'impôt sur le chiffre d'affaires (T.P.S. en 1967 (3), T.V.A. au taux intermédiaire (4) en 1973) et de taxes spécifiques sur les carburants.

Il faut rappeler ici que les subventions figurant au compte d'exploitation des entreprises de transport sont soumis à la T.V.A. ; ainsi les modes les plus subventionnés - comme le transport en commun dans la région parisienne - sont également les plus taxés.

On peut aussi noter que l'exonération des transports internationaux des taxes sur le chiffre d'affaires et des taxes sur les carburants a pour conséquence un taux d'imposition particulièrement faible pour les transports aériens (7.9% en 1973).

Globalement le taux de taxation des transports collectifs a légèrement diminué entre 1967 et 1973, passant de 26.7% à 25.2% en 1973. Cette évolution, conjuguée avec l'augmentation du taux de transfert brut signalée plus haut, entraîne une nette progression du taux de transfert net qui passe de 24.9% à 31.1%. Il faut cependant nuancer ces résultats globaux par une analyse plus détaillée de l'évolution de chaque secteur.

### 1.3 - ANALYSE DE L'EVOLUTION DES DIFFERENTS SECTEURS.

On peut noter tout d'abord que les entreprises publiques ont bénéficié pendant les années étudiées de la majeure partie des transferts aux transports en commun ; ainsi la S.N.C.F. et la R.A.T.P. ont bénéficié de 81.8% des transferts en 1973 alors qu'elles ne représentent que 55.2% de la dépense des ménages relative aux transports en commun.

---

(1) Défini comme l'ensemble des transferts rapporté à la consommation des ménages.

(2) Compensation pour réductions tarifaires + subventions hors prêts à taux réduit.

(3) Taxe sur les prestations de services.

(4) Notons que la T.V.A. sur les transports en commun est passée au taux réduit en 1974.

### 1.3.1. Les transports collectifs en région parisienne.

Il s'agit ici des lignes de banlieue de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P., cette dernière a été divisée en deux sous-secteurs : réseau ferré d'une part, réseau routier d'autre part.

Ces modes de transport ont fait l'objet de transferts importants pour les années étudiées, leur taux global de transfert brut passant de 108.0% en 1967 à 163.3% en 1973. Dans l'ensemble des transferts, la part des collectivités locales a légèrement diminué passant de 35% en 1967 à 30% environ en 1973. Rappelons d'autre part qu'en 1973, le versement transport (1) finance la carte hebdomadaire de travail et une partie des investissements réalisés.

### 1.3.2. La S.N.C.F. (grandes lignes et services omnibus).

Les grandes lignes et les services omnibus de la S.N.C.F. sont dans une situation très différente relativement aux transferts. Les grandes lignes, c'est-à-dire Rapides et Express, ont un taux de transfert net (hors réductions tarifaires) négatif (impôts et taxes supérieurs aux transferts bruts) et qui a diminué de 1967 à 1973, passant de -6.6% à -8.2%. Les lignes omnibus ont, au contraire un taux de transfert net nettement positif et qui est passé au cours de la même période de 77.5% à 115.1%. Globalement il en résulte pour l'ensemble du secteur une diminution du taux de transfert net qui passe de 31.9% en 1967 à 24.2% en 1973.

### 1.3.3. Les transports routiers de province.

En province, les entreprises de transport routier appartiennent le plus souvent au secteur privé, mais, ici encore, leur situation vis à vis des finances publiques est très variable selon le sous-secteur considéré.

- Les transports urbains de province ont vu le montant des subventions accordées par les collectivités locales (2) croître rapidement passant de 31.4 à 232.6 millions de francs entre les deux années. Leur structure de financement moyenne tend donc à se rapprocher de celle des transports parisiens ; cette évolution d'ensemble masque cependant de nombreuses disparités entre les agglomérations.
- Les cars interurbains ne reçoivent pratiquement pas de subventions. Ils desservent les zones rurales pour lesquelles ils représentent le seul mode de transport en commun accessible. Il en résulte une disparité supplémentaire entre les

---

(1) Le versement transport correspond à 1% de la masse salariale dans la région des Transports Parisiens. Depuis juillet 1975 il finance aussi la "carte orange".

(2) L'Etat ne leur accorde en effet pratiquement pas de subvention.

ménages ruraux et urbains.

- Les transports scolaires sont le seul moyen de transport en commun fortement subventionné profitant aux ménages ruraux. Ils reçoivent des aides de l'Etat et des collectivités locales, et leur gratuité est prévue pour 1980.

#### 1.3.4. Les transports aériens.

Ils comprennent deux sous-secteurs (lignes intérieures et lignes internationales) pour lesquels l'intervention des finances publiques est très différente. L'ensemble des deux sous-secteurs a un taux de transfert brut qui décroît passant en moyenne de 17.1% en 1967 à 12.6% en 1973. Pour des raisons évoquées plus haut, le taux de taxation est bien plus élevé pour l'aviation intérieure que pour l'aviation internationale. Cette surtaxation a cependant peu d'influence sur l'ensemble du secteur car, pour leurs déplacements personnels, les ménages empruntent essentiellement les lignes internationales (1). Il en résulte un taux de transfert net positif et croissant de 1.9% en 1967 à 4.7% en 1973.

Les divers modes de transport collectif ont donc été l'objet de transferts très différents quant à leur nature et à leur valeur. Il apparaît ainsi particulièrement intéressant d'étudier l'influence redistributive ou non-redistributive de telles disparités. Ceci fera l'objet du chapitre suivant où les transferts étudiés ci-dessus seront répartis entre les diverses catégories de ménages.

---

(1) En effet, les lignes intérieures sont utilisées pour 80% par des déplacements d'affaires payés par les entreprises.

Chapitre II

REPARTITION DES TRANSFERTS  
ET IMPOTS SUR LES TRANSPORTS EN COMMUNE

## II.1 - REPARTITION DES TRANSFERTS SELON LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE (tableaux n°22 à 25).

### II.1.1. La dépense moyenne de transport en commun par catégorie socio-professionnelle.

Avant d'aborder l'analyse des transferts proprement dits, il convient d'observer les situations relatives des catégories socio-professionnelles quant à l'utilisation du système des transports collectifs. D'une manière générale, on peut distinguer trois grandes catégories de ménages :

- les ménages dont le chef est salarié ainsi que les ménages de la catégorie "professions libérales" ont la dépense de transports en commun la plus forte. Ceci s'explique par des raisons diverses : habitat fréquemment urbain, régularité des déplacements domicile-travail, déplacements fréquents pour des motifs personnels, etc... Cette dépense est cependant fortement croissante avec la position du ménage dans la hiérarchie sociale. Ainsi, en 1973 par exemple la dépense des ménages de cadres supérieurs ou de professions libérales atteignait respectivement 1 118 F. et 1 299 F. en moyenne ; à l'inverse et toujours pour 1973, la dépense des ménages ouvriers n'était que de 654 F. pour la catégorie des ouvriers qualifiés et spécialisés et de 740 F. pour les manoeuvres et gens de maison.
- les ménages dont le chef exerce une profession agricole (exploitants ou salariés), industrielle ou commerciale (industriels, gros commerçants, artisans, petits commerçants, ainsi que les ménages de la catégorie "autres inactifs") ont une dépense moindre variant pour 1973 de 373 F. à 505 F. ; ceci provient en grande partie pour les premiers de ce que le réseau de transports en commun est moins dense en milieu rural et de ce que les populations rurales prennent relativement moins de congés, pour les seconds de l'absence de déplacements domicile-travail aussi réguliers que pour les salariés.
- les retraités ont la plus faible dépense relative aux transports en commun (277 F. par an en 1973) ; celle-ci croît cependant plus rapidement que la moyenne au cours de la période.

Cette dépense totale masque cependant des structures de consommation par catégorie socio-professionnelle souvent très différentes (cf. graphique 9) :

- les dépenses de cars interurbains prédominent très largement pour les ménages ruraux, et demeurent importantes pour les ouvriers, manoeuvres-gens de maison, les inactifs et les artisans-petits commerçants.

Tableau 22

## DEPENSE DES MENAGES POUR LES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT EN COMMUN EN 1967

(Catégorie socio-professionnelle du chef de ménage)

Moyennes en francs

	Transports parisiens	Transports urbains de province	S.N.C.F. grandes lignes	Cars interurbains	Avion	Dépense totale 6=1+2+3+4+5
	1	2	3	4	5	
Exploitants agricoles.....	-	(5.9)	23.1	169.1	4.0	202.1
Salariés agricoles.....	-	-	21.3	174.6	-	195.9
Industriels, gros commerçants.	57.2	(5.7)	183.4	4.2	81.8	332.3
Artisans, petits commerçants,.	38.3	24.9	137.9	63.9	20.5	285.5
Professions libérales.....	110.0	(32.1)	363.4	3.8	156.4	665.7
Cadres supérieurs.....	193.8	37.5	292.4	25.0	149.3	698.0
Cadres moyens.....	132.6	44.0	187.2	72.8	57.9	494.5
Employés.....	149.7	53.2	169.7	33.8	46.1	452.5
Ouvriers qualifiés, ouvriers professionnels, marins.....	87.0	43.1	137.6	104.4	8.8	380.9
Manoeuvres, gens de maison....	71.5	60.6	108.1	136.0	-	376.2
Retraités.....	32.2	15.2	59.0	41.5	8.3	156.2
Autres inactifs.....	49.4	24.2	63.9	66.6	8.3	212.4
ENSEMBLE	75.1	33.9	124.7	83.7	25.3	342.7

Tableau 23

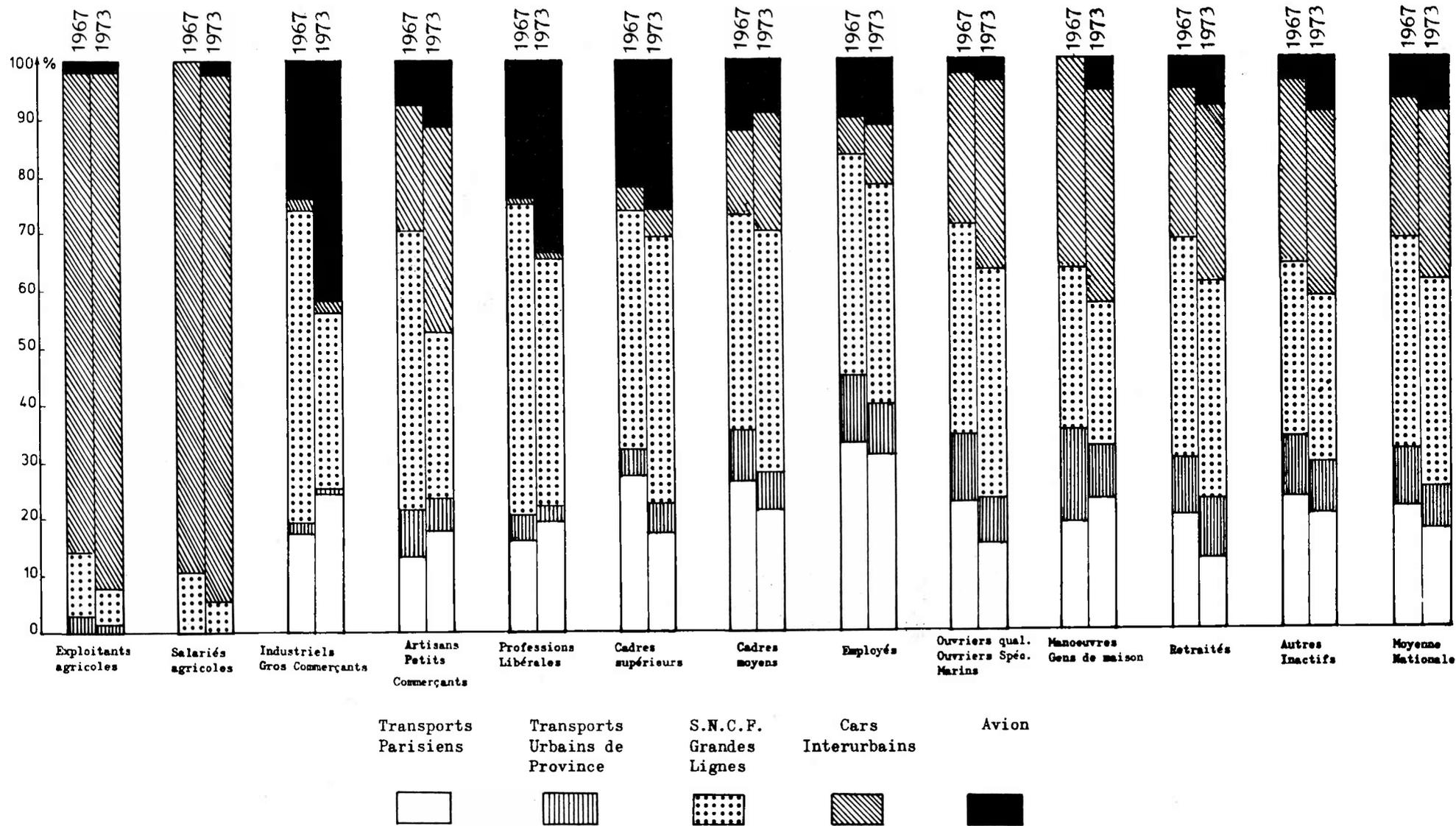
DEPENSE DES MENAGES POUR LES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT EN COMMUN EN 1973  
(Catégorie socio-professionnelle du chef de ménage)

Moyennes en francs

	Transports parisiens	Transports urbains de province	S.N.C.F. grandes lignes	Cars interurbains	Avion	Dépense totale
	1	2	3	4	5	6=1+2+3+4+5
Exploitants agricoles.....	-	(5.2)	21.7	339.3	7.0	373.2
Salariés agricoles.....	-	-	19.2	350.0	8.6	377.8
Industriels, gros commerçants..	122.9	(5.6)	160.4	9.5	206.9	505.3
Artisans, petits commerçants..	66.6	19.7	111.4	131.7	43.3	372.7
Professions libérales.....	259.0	26.1	569.6	10.0	434.7	1 299.4
Cadres supérieurs.....	195.0	55.3	519.5	51.0	297.5	1 118.3
Cadres moyens.....	152.5	42.6	301.3	146.5	65.5	708.4
Employés.....	212.1	58.8	254.6	68.9	73.5	667.9
Ouvriers qualifiés, ouvriers spécialisés, marins.....	100.1	52.0	266.9	210.5	25.0	654.5
Manoeuvres, gens de maison....	172.7	72.7	182.0	274.8	37.6	739.8
Retraités.....	34.5	28.3	107.6	82.9	23.3	276.6
Autres inactifs.....	86.9	41.6	125.3	133.8	40.0	427.6
ENSEMBLE.....	102.0	43.4	208.5	167.7	55.4	577.0

Graphique 9

STRUCTURE EN POURCENTAGE DES DEPENSES DE TRANSPORTS EN COMMUN  
SELON LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE



- les transports parisiens représentent une proportion relativement forte des dépenses pour les employés et, en 1973, dans une moindre mesure pour les cadres moyens, les autres inactifs, les manoeuvres-gens de maison, les professions libérales et les industriels-gros commerçants.
- plus de 15% des dépenses de transports collectifs sont consacrés en 1973 aux transports aériens par les industriels, gros commerçants, professions libérales et cadres supérieurs.
- enfin on constate de 1967 à 1973 une diminution de la part des dépenses affectées aux grandes lignes S.N.C.F., surtout pour les professions indépendantes. En sens contraire on observe une augmentation d'une part de celle affectée aux transports aériens, en particulier pour les industriels, gros commerçants, professions libérales et cadres supérieurs, d'autre part de celle consacrée aux cars interurbains, surtout pour les artisans-petits commerçants, cadres moyens, employés et ouvriers.

Ces différences, souvent très marquées, de structures des dépenses entre les catégories de ménages induisent des disparités très sensibles dans l'affectation des transferts et des impôts et taxes.

### *II.1.2. Les transferts aux transports en commun.*

Les transferts liés aux réductions tarifaires bénéficient tout particulièrement aux ménages salariés, surtout aux ménages de cadres et d'employés, ainsi qu'aux professions libérales. Ce type de transfert représente en moyenne 172 F. en 1973 pour les ménages de la catégorie cadres moyens. On retrouve ici l'influence de réductions du type carte hebdomadaire de travail en région parisienne ou abonnement hebdomadaire sur les grandes lignes de la S.N.C.F., ou encore des congés populaires qui bénéficient essentiellement aux salariés.

Les ménages de profession agricole et les inactifs reçoivent un transfert très faible au titre des réductions tarifaires ; ainsi un ménage de salariés agricoles ne recevait en moyenne que 13 F. de transfert et un ménage de retraités 20 F. au titre des réductions tarifaires en 1973. Ceci s'explique pour les ménages ruraux par la non utilisation des transports collectifs urbains (et en particulier parisiens) et pour les ménages inactifs par un système de réductions sociales qui leur est peu adapté. Ces inégalités ne pourraient être réduites qu'en développant le remboursement par les collectivités publiques des réductions accordées par les entreprises publiques de transport aux personnes âgées, et en étendant ces versements aux cars interurbains, qui forment le principal mode de transport collectif utilisé par les ménages ruraux.

Les ménages des catégories industriels-gros commerçants et artisans-petits commerçants forment un groupe intermédiaire et recevaient respectivement en 1973 un transfert au titre des réductions tarifaires de 67 F. et de 48 F.

Ce sont cependant les autres transferts, c'est-à-dire principalement les subventions aux entreprises de transports en commun qui forment l'essentiel du transfert reçu par les ménages ; ces subventions représentaient 224 F. par ménage en 1973 (contre seulement 83 F. au titre des réductions tarifaires) c'est-à-dire 70% du transfert moyen total.

On constate ici encore l'importance des transferts pour les catégories salariées et les professions libérales (384 F. en 1973 pour les employés par exemple) par opposition aux ménages de professions agricoles, aux artisans, pêcheurs et petits-commerçants et aux inactifs.

Au total on observe une grande dispersion des montants de transfert brut entre les diverses catégories socio-professionnelles.

Les transferts bruts variaient en effet de 100 F. environ en 1973 pour les exploitants agricoles et les retraités à la tranche de 500 à 550 F. où l'on trouve les professions libérales et tous les salariés sauf les ouvriers qualifiés et spécialisés. Ceci provient de la faible utilisation par ces derniers des lignes omnibus de la S.N.C.F. et des transports urbains de province, ce qui s'explique par divers facteurs dont une plus faible urbanisation relativement aux autres catégories de salariés, ainsi que l'importance de l'utilisation des deux-roues et du ramassage par employeurs pour les déplacements domicile-travail. En valeur relative les ménages les plus favorisés sont les employés qui, en 1973, ont un taux de transfert brut de 82.7%, les cadres moyens (71.4%) et la catégorie des manoeuvres et gens de maison (70.3%).

Le taux de taxation est relativement plus uniforme entre les diverses catégories de ménages : il variait en 1973 de 30.9% pour les salariés agricoles à 18.6% pour les professions libérales où l'on trouve une part importante des utilisateurs des transports aériens dont on a vu qu'ils étaient peu taxés. Cette uniformité était cependant plus marquée en 1967.

Le solde de ces flux donne un transfert net positif pour toutes les catégories socio-professionnelles sauf pour les exploitants agricoles en 1967 ; le transfert net des exploitants agricoles est resté très faible en 1973 (2 F. par ménage). En valeur absolue comme en valeur relative, les inactifs sont défavorisés (environ 15% de taux de transfert net). Les plus favorisés sont les ménages d'employés et de cadres moyens, avec respectivement 366 F. et 316 F. de transfert net, soient des taux de 54.9% et 44.7%.

En termes de transferts nets l'intervention des finances publiques pour les transports collectifs a donc une incidence très variable suivant la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage. Elle favorise plus particulièrement les salariés (sauf les ouvriers qualifiés et spécialisés et les cadres supérieurs) les industriels ainsi que les gros commerçants notamment du fait de leur fréquentation importante des transports aériens.

Les inactifs, en particulier les retraités, se déplacent peu, mais semblent manifester des besoins de transport non satisfaits si l'on en juge par la forte progression de leurs dépenses dans ce domaine. Ils sont très captifs du transport collectif (leur taux de motorisation reste voisin de 0.2).

Quant aux ménages de profession agricole, ils ne sont généralement desservis que par les cars du secteur privé qui ne sont pratiquement pas aidés par les collectivités publiques ; la seule action des collectivités publiques en leur faveur dans ce domaine est la prise en charge d'une part importante et croissante du coût des transports scolaires.

## II.2 - REPARTITION DES TRANSFERTS SELON LA CATEGORIE DE COMMUNE DE DOMICILE.

La dépense relative aux transports collectifs des ménages croît en fonction de la taille de l'agglomération de résidence ; on peut cependant distinguer trois sous-ensembles de la population qui se différencient nettement tant pour le montant que pour la structure de la dépense.

- Les habitants des communes de moins de 10 000 habitants ont de faibles dépenses pour les transports collectifs (en 1973, 96 F. et 122 F. respectivement pour les ménages des communes rurales et des agglomérations de moins de 10 000 habitants) ; l'utilisation des lignes omnibus de la S.N.C.F. tient une place assez importante dans cette dépense pour les ménages ruraux (24.3% contre seulement 10.0% pour les unités urbaines de moins de 10 000 habitants). Au total, le transfert net par ménage de ces catégories est extrêmement modeste (1) (environ 18 F. en 1973).
- La dépense de transport collectif des ménages résidant dans les agglomération de province de plus de 10 000 habitants variait en 1973 de 300 F. par ménage pour les communes de 10 000 à 50 000 habitants à 453 F. par ménage pour les communes de plus de 200 000 habitants. Le transfert brut moyen relatif aux ménages des agglomérations de 10 000 à 100 000 habitants s'élevait en 1967 comme en 1973 à environ 50 F. par ménage ; leur taux de transfert net est assez élevé

---

(1) Il n'a pas été possible de ventiler les flux relatifs aux cars interurbains par catégorie de communes ; comme d'une part ceux-ci concernent principalement les ménages ruraux et les habitants des petites agglomérations de province et que, d'autre part, le transfert net correspondant est négatif (voir tableau n°21), le transfert net de ces ménages est donc légèrement surestimé.

Tableau 24

## REPARTITION DES TRANSFERTS ET DES TAXES RELATIFS AUX TRANSPORTS EN COMMUN EN 1967

(Catégorie socio-professionnelle du chef de ménage)

Francs par ménage

	Dépense totale des transports en commun	Transferts liés aux tarifs ré- duits des trans- ports en commun	Subventions	Utilisation des infrastructures par les trans- ports en commun	Transfert brut total	Taux de transfert brut	Impôts et taxes	Taux de taxation	Transfert net	Taux de transfert net
	1	2	3	4	5 = 2+3+4	6 = 5/1	7	8 = 7/1	9 = 5-7	10 = 9/1
Exploitants agricoles.....	202.1	9.2	34.9	4.9	49.0	24.2%	54.7	27.1	- 5.7	- 2.8%
Salariés agricoles.....	195.9	8.7	56.1	8.3	73.1	37.3%	58.7	30.0	14.4	7.4%
Industriels, gros commerc...	332.3	44.0	127.0	14.3	185.3	55.8%	81.1	24.4	104.2	31.4%
Artisans, petits commerc...	285.5	36.5	65.2	5.4	107.1	37.5%	68.9	24.1	38.2	13.4%
Professions libérales.....	665.7	66.2	147.8	24.9	238.9	35.9%	142.3	21.4	96.6	14.5%
Cadres supérieurs.....	698.0	98.2	235.4	22.5	356.1	51.0%	168.8	24.2	187.3	26.8%
Cadres moyens.....	494.5	125.8	188.1	10.0	323.9	65.5%	135.9	27.5	188.0	38.0%
Employés.....	452.5	92.9	189.0	9.2	291.1	64.3%	122.2	27.0	168.9	37.3%
Ouvriers qualifiés,..... ouvriers spécialisés,..... marins.....	380.9	66.1	127.8	5.9	199.8	52.5%	104.7	27.5	95.1	25.0%
Manœuvres, gens de maison.	376.2	55.8	129.9	4.1	189.8	50.5%	108.5	28.8	81.3	21.6%
Retraités.....	156.2	15.0	45.1	2.0	62.1	39.8%	39.8	25.5	22.3	14.3%
Autres inactifs.....	212.4	14.3	53.1	2.2	69.6	32.8%	53.4	25.1	16.2	7.6%
ENSEMBLE.....	342.7	53.4	115.5	6.7	175.6	51.2%	91.4	26.7	84.2	24.6%

Tableau 25

## REPARTITION DES TRANSFERTS ET DES TAXES RELATIFS AUX TRANSPORTS EN COMMUN EN 1973

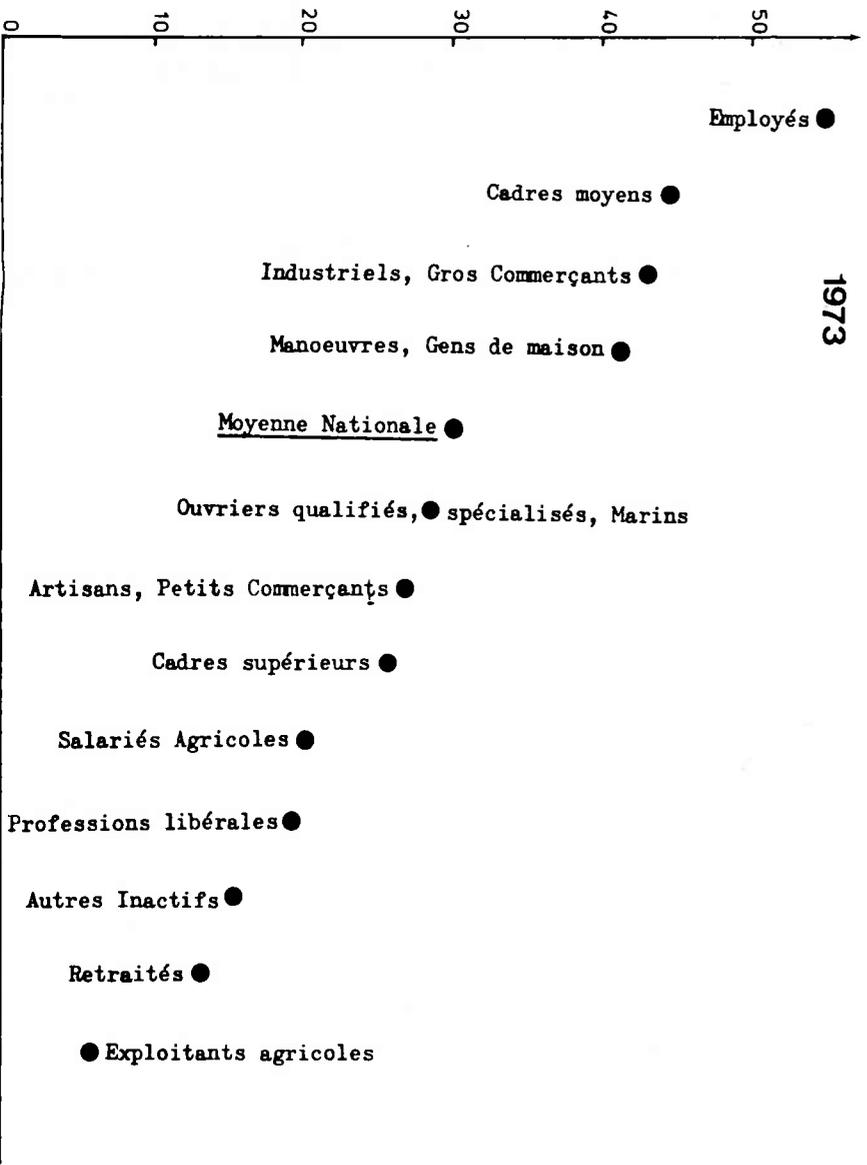
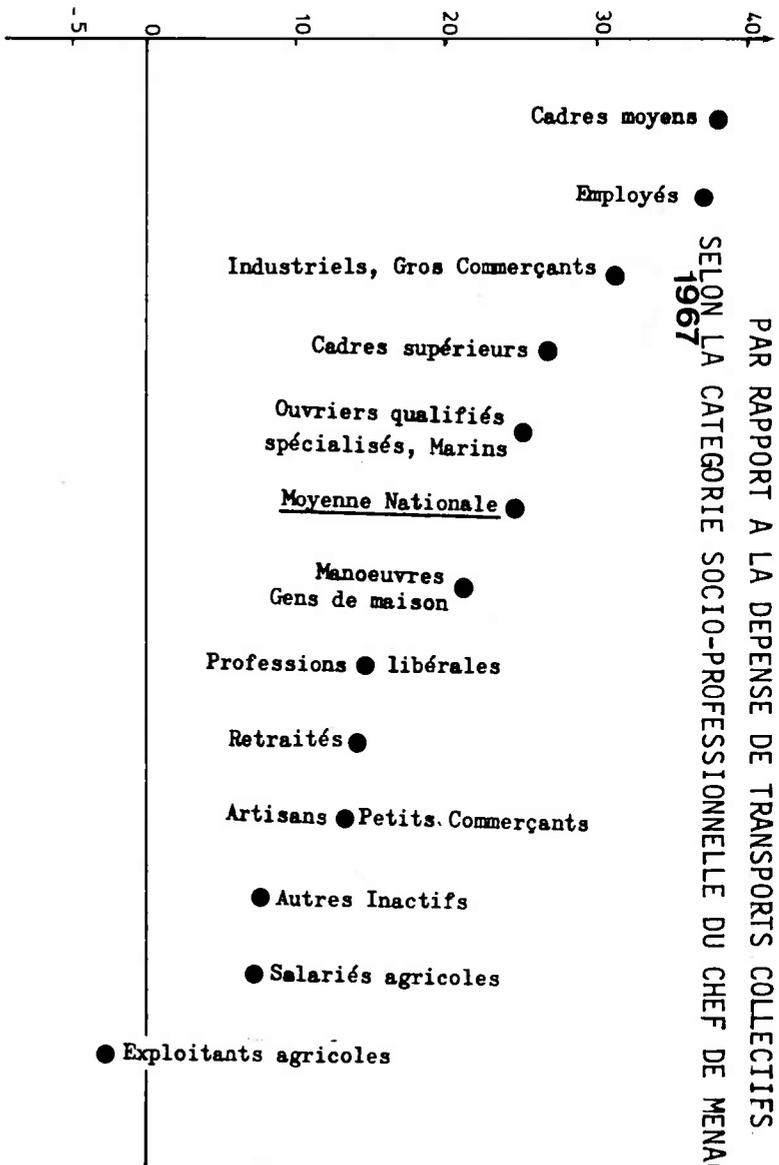
(Catégorie socio-professionnelle du chef de ménage)

Francs par ménage

	Dépense totale des transports en commun	Transferts liés aux tarifs ré- duits des trans- ports en commun	Subventions	Utilisation des infrastructures par les trans- ports en commun	Transfert brut total	Taux de transfert brut	Impôts et taxes	Taux de taxation	Transfert net	Taux de transfert net
	1	2	3	4	5 = 2+3+4	6 = 5/1	7	8 = 7/1	9 = 5-7	10 = 9/1
Exploitants agricoles.....	373.2	15.2	72.8	11.7	99.7	26.7%	97.6	26.2%	2.1	0.6%
Salariés agricoles.....	377.8	12.6	153.2	28.2	194.0	51.4%	116.9	30.9%	77.1	20.4%
Industriels, gros commerc...	505.3	66.9	267.0	11.5	345.4	68.4%	126.7	25.1%	218.7	43.3%
Artisans, petits commerc....	372.7	48.4	137.2	9.4	195.0	52.3%	94.5	25.4%	100.5	27.0%
Professions libérales.....	1 299.4	121.1	360.9	14.0	496.0	38.2%	241.1	18.6%	254.9	19.6%
Cadres supérieurs.....	1 118.3	151.6	361.2	7.6	520.4	46.5%	230.5	20.6%	289.9	25.9%
Cadres moyens.....	708.4	172.4	327.4	6.1	505.9	71.4%	189.5	26.8%	316.4	44.7%
Employés.....	667.9	159.8	383.6	8.7	552.1	82.7%	185.7	27.8%	366.4	54.9%
Ouvriers qualifiés ouvriers spécialisés..... marins	654.5	100.4	244.3	12.5	357.2	54.6%	170.0	26.0%	187.2	28.6%
Manoeuvres, gens de maison..	739.8	129.7	377.7	12.4	519.8	70.3%	215.7	29.2%	304.1	41.1%
Retraités.....	276.6	20.0	78.7	2.9	101.6	36.7%	64.4	23.3%	37.2	13.5%
Autres inactifs.....	427.6	32.0	130.0	3.7	165.7	38.8%	98.8	23.1%	66.9	15.7%
ENSEMBLE.....	577.0	83.2	224.4	11.8	319.4	55.4%	145.4	25.2%	174.0	30.2%

Graphique 10

TAUX MOYEN PAR MENAGE DE TRANSFERT NET  
PAR RAPPORT A LA DEPENSE DE TRANSPORTS COLLECTIFS  
SELON LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE  
1967



(environ 15% en 1973) du fait de la part importante des lignes omnibus de la S.N.C.F. dans leurs dépenses (28% contre 7.2% pour l'ensemble de la France). Par contre, les habitants des agglomération de plus de 100 000 habitants utilisent surtout le bus urbain ; ce mode de transport représente en 1973 43.7% de la dépense des ménages des agglomérations de plus de 200 000 habitants contre 10.6% en moyenne France entière. La forte progression des subventions à ces transports a fait passer le transfert net de ces ménages d'un chiffre très faible en 1967 (légèrement négatif, même pour les villes de plus de 200 000 habitants) à environ 52 F. par ménage. Le taux de transfert net de ces catégories reste cependant le plus faible (13.6% pour les villes de 100 à 200 000 habitants, 11.4% pour les villes de plus de 200 000 habitants).

- Les ménages résidant dans l'agglomération parisienne ont les plus fortes dépenses de transport en commun (1 473 F. pour les Parisiens, 923 F. pour les ménages de banlieue en 1973). La subvention importante versée à la R.A.T.P. et aux lignes de banlieue de la S.N.C.F. leur garantit un transfert net plus de 13 fois supérieur à celui de toute autre catégorie de communes de province. Ce transfert net s'élève en effet à 738 F. et 729 F. par ménage en 1973, ce qui correspond à un taux de transfert net plus élevé pour les ménages de banlieue parisienne (79.0%), que pour les Parisiens (50.1%) ; ceci s'explique par la part moins importante représentée par les transports urbains pour les ménages parisiens (37.2%) que pour les ménages de banlieue (59.3%).

Tableau 26

DEPENSE DES MENAGES POUR LES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT EN COMMUN EN 1967  
(Catégorie de commune de résidence)

Moyennes en Francs

	Transports parisiens 1	Transports urbains de province 2	S.N.C.F. grandes lignes 3	Avion 4	Dépense totale 5 = 1+2+3+4
Communes rurales.....	-	-	49.1	5.5	54.6
Unités urbaines de :					
. moins de 10 000 habitants.....	-	-	82.3	11.2	93.5
. de 10 000 à 50 000 habitants.....	-	(15.2)	201.4	30.3	246.9
. de 50 000 à 100 000 habitants.....	-	33.2	247.8	23.2	304.2
. de 100 000 à 200 000 habitants.....	-	68.4	168.2	21.6	258.2
. plus de 200 000 habitants.....	-	147.1	144.7	23.0	314.8
Ville de PARIS .....	408.1	-	239.9	95.9	743.9
Banlieue parisienne.....	469.7	-	93.9	42.8	606.4
ENSEMBLE.....	75.1	33.9	124.7	23.0	256.7

Tableau 27

DEPENSE DES MENAGES POUR LES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT EN COMMUN EN 1973  
(Catégorie de commune de résidence)

	Moyennes en Francs				
	Transports parisiens	Transports urbains de province	S.N.C.F. grandes lignes	Avion	Dépense totale
	1	2	3	4	5 = 1+2+3+4
Communes rurales.....	-	-	83.1	13.0	96.1
Unités urbaines de :					
. moins de 10 000 habitants.....	-	-	95.9	25.6	121.5
. de 10 000 à 50 000 habitants.....	-	25.4	202.3	71.9	299.6
. de 50 000 à 100 000 habitants.....	-	54.6	226.1	54.3	335.0
. de 100 000 à 200 000 habitants.....	-	103.8	251.2	49.3	404.3
. plus de 200 000 habitants.....	-	198.0	198.9	55.9	452.8
Ville de PARIS.....	547.1	-	690.7	234.8	1 472.6
Banlieue parisienne.....	547.2	-	270.5	105.3	923.0
ENSEMBLE.....	102.1	43.4	208.5	55.4	409.4

Graphique 11

STRUCTURE EN POURCENTAGE DES DEPENSES DE TRANSPORT EN COMMUN  
 SELON LA CATEGORIE DE COMMUNE DE RESIDENCE  
 (cars interurbains exclus)

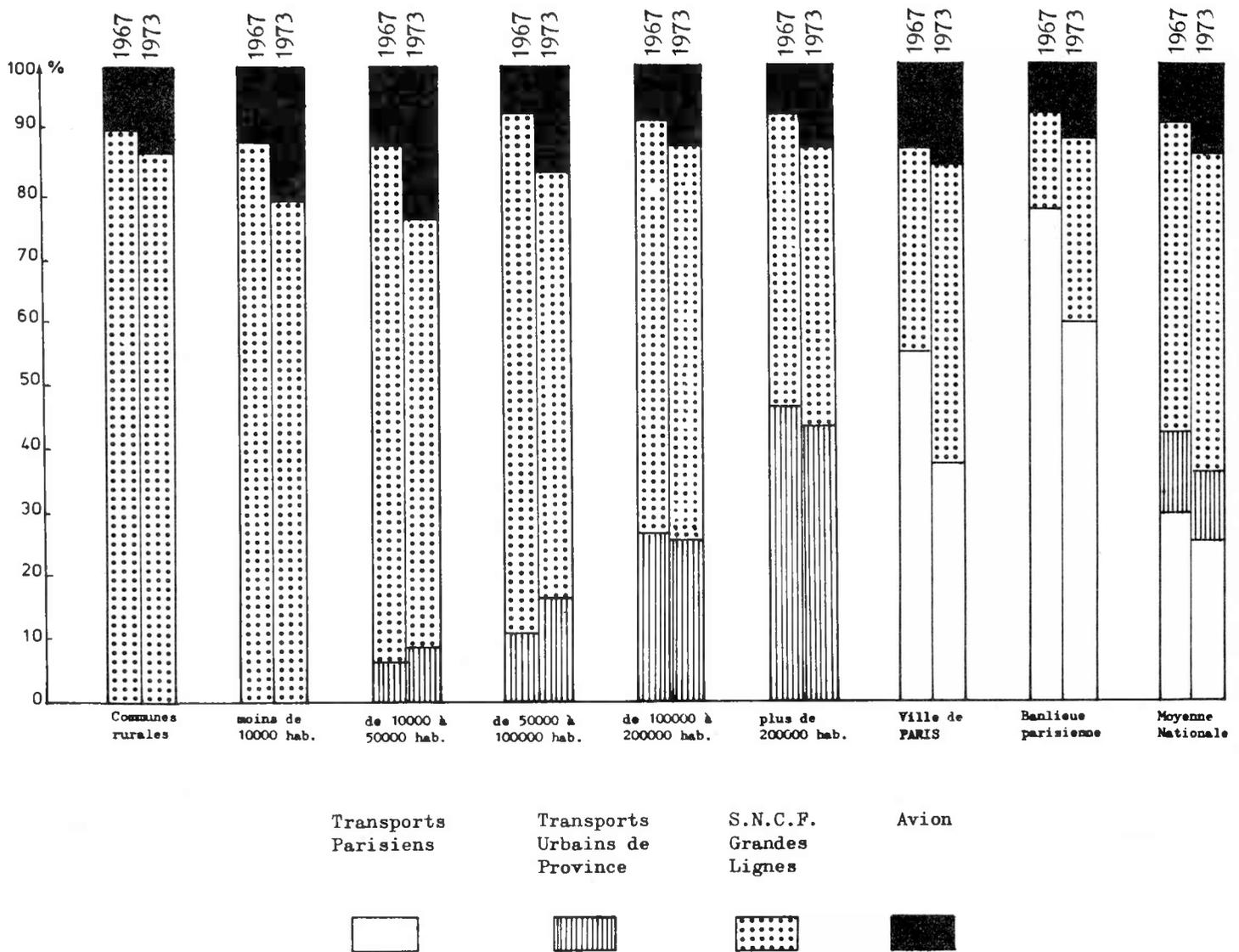


Tableau 28

## REPARTITION DES TRANSFERTS ET DES TAXES RELATIFS AUX TRANSPORTS EN COMMUN EN 1967

(Catégorie de commune de résidence)

Moyennes en Francs

	Dépense totale 1	Transfert brut 2	Taux de transfert brut 3 = 2/1	Impôts et taxes 4	Taux de taxation 5 = 4/1	Transfert net 6 = 2-4	Taux de transfert net 7 = 6/1
Communes rurales.....	54.6	37.0	67.8%	24.2	44.3%	12.8	23.4%
Unités urbaines de :							
. - de 10000 habitants...	93.5	39.4	42.1%	21.5	23.0%	17.9	19.1%
. de 10000 à 50000 hab...	246.9	137.2	55.6%	91.9	37.2%	45.3	18.3%
. de 50000 à 100000 hab..	304.2	170.5	56.0%	114.5	37.6%	56.0	18.4%
. de 100000 à 200000 hab.	258.2	87.0	33.7%	60.5	23.4%	26.5	10.3%
. + de 200000 habitants..	314.8	84.4	26.8%	85.9	27.3%	- 1.5	- 0.5%
Ville de PARIS.....	743.9	531.6	71.5%	207.4	27.9%	324.2	43.6%
Banlieue parisienne.....	606.4	513.4	84.7%	160.1	26.4%	353.3	58.3%
ENSEMBLE.....	259.0	158.4	61.2%	68.0	26.3%	90.4	34.9%

Tableau 29

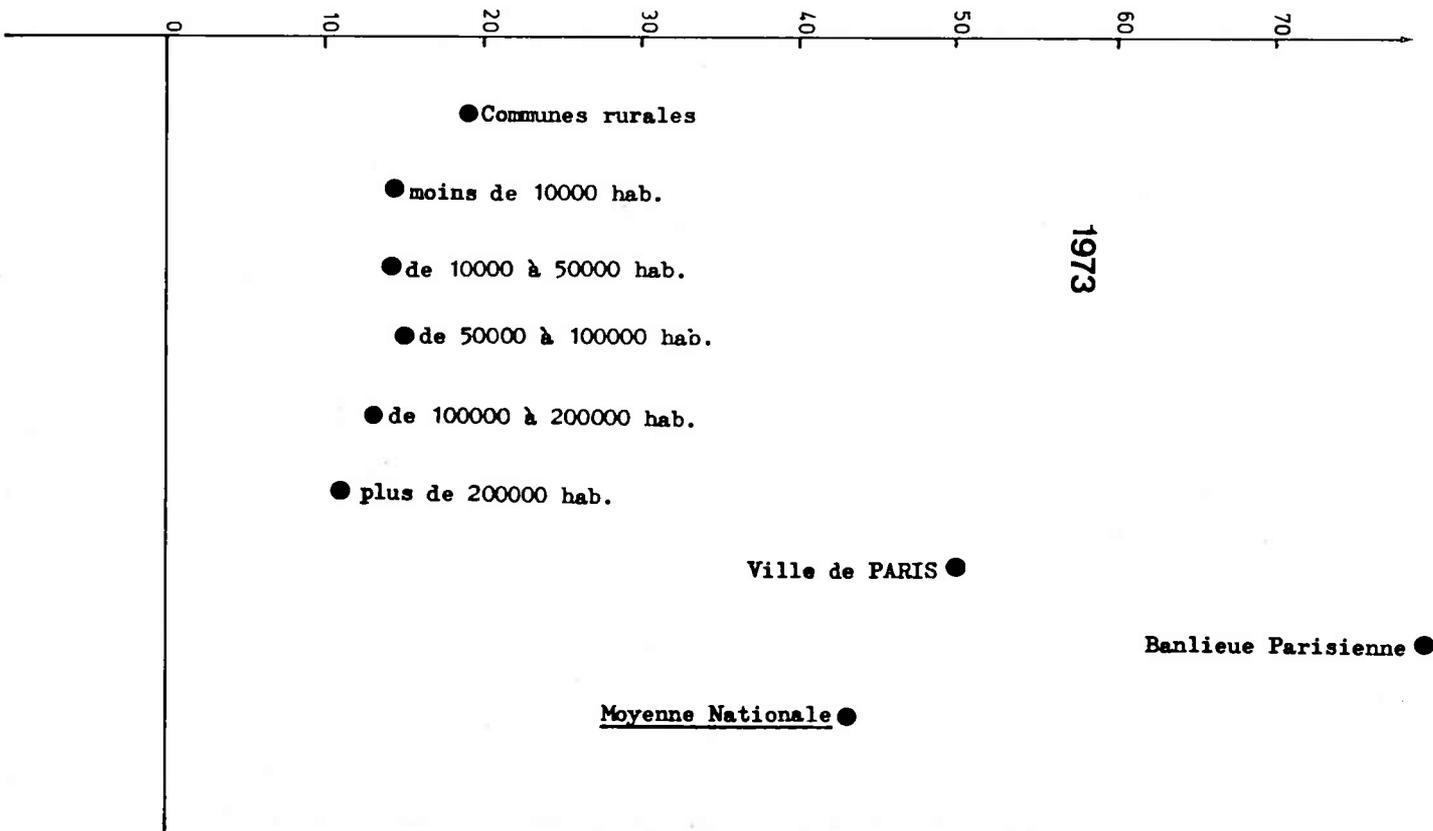
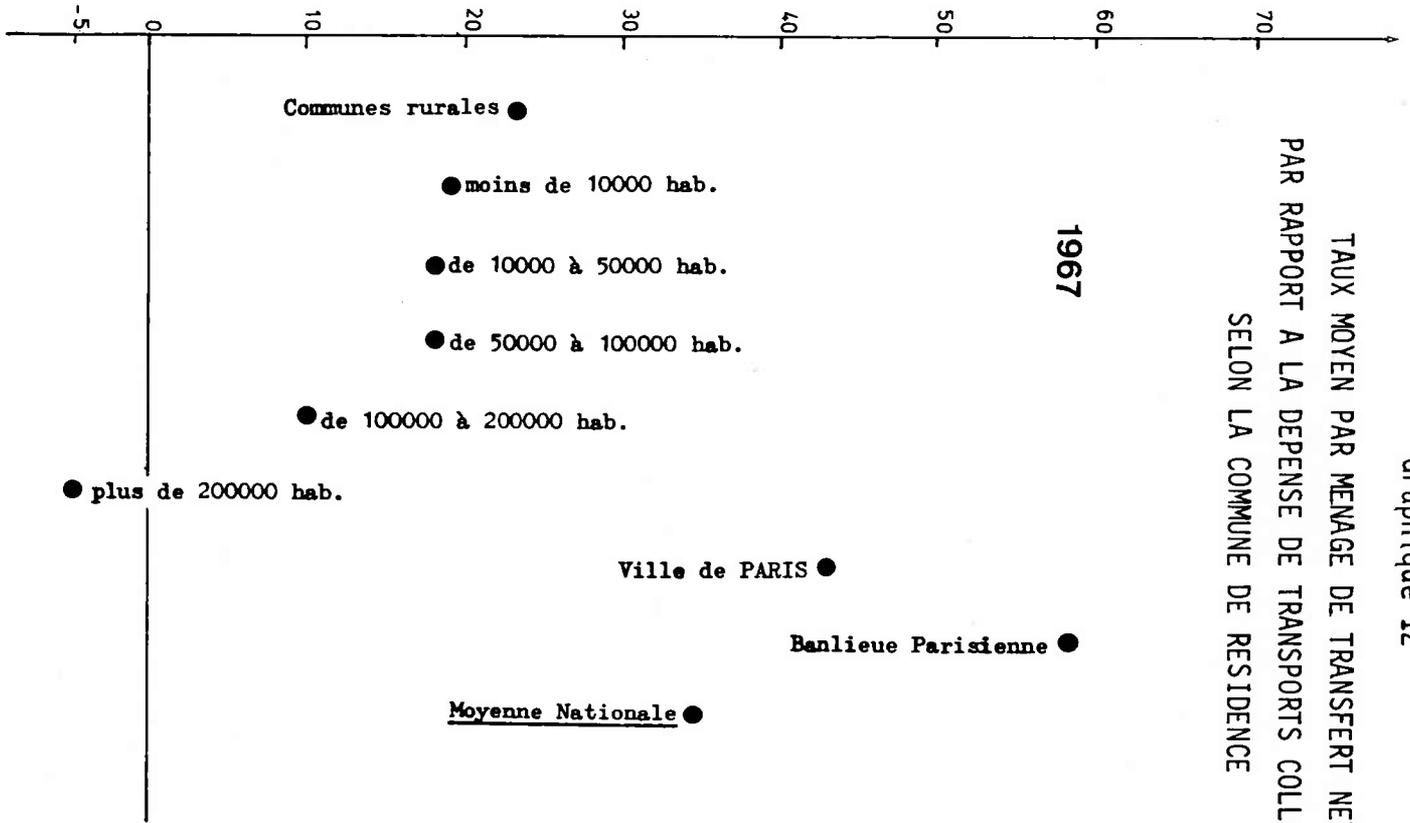
REPARTITION DES TRANSFERTS ET DES TAXES RELATIFS AUX TRANSPORTS EN COMMUN EN 1973  
(Catégorie de commune de résidence)

Moyennes en France

	Dépense totale 1	Transfert brut 2	Taux de transfert brut 3 = 2/1	Impôts et taxes 4	Taux de taxation 5 = 4/1	Transfert net 6 = 2-4	Taux de transfert net 7 = 6/1
Communes rurales.....	96.1	53.2	55.4%	34.8	36.2%	18.4	19.1%
Unités urbaines de :							
. - de 10000 habitants...	121.5	40.3	33.2%	22.4	18.4%	17.9	14.7%
. de 10000 à 50000 hab...	299.6	166.7	55.6%	122.9	41.0%	43.8	14.6%
. de 50000 à 100000 hab..	335.0	202.6	60.5%	151.5	45.2%	51.1	15.3%
. de 100000 à 200000 hab.	404.3	129.1	31.9%	74.1	18.3%	55.0	13.6%
. + de 200000 habitants..	452.8	150.1	33.1%	98.4	21.7%	51.7	11.4%
Ville de PARIS.....	1 472.6	1 032.1	70.1%	294.5	20.0%	737.6	50.1%
Banlieue parisienne.....	923.0	981.1	106.3%	252.1	27.3%	729.0	79.0%
ENSEMBLE.....	409.4	277.7	67.8%	100.5	24.5%	178.0	43.5%

Graphique 12

TAUX MOYEN PAR MENAGE DE TRANSFERT NET  
PAR RAPPORT A LA DEPENSE DE TRANSPORTS COLLECTIFS  
SELON LA COMMUNE DE RESIDENCE





TROISIÈME PARTIE

SYNTHÈSE DES RESULTATS  
SUR L'ENSEMBLE DES TRANSPORTS INDIVIDUELS ET COLLECTIFS

Chapitre I

COMPARAISON DES MASSES PRISES EN COMPTE DANS L'ETUDE  
AVEC QUELQUES DONNEES DE LA COMPTABILITE NATIONALE  
ET LEUR EVOLUTION

## 1.1 - LES MASSES GLOBALES.

Avant de regrouper l'ensemble des résultats présentés ci-dessus, il n'est sans doute pas inutile de situer les montants de consommation, de masses fiscales et de dépenses publiques prises en compte dans l'étude par rapport à quelques agrégats de la Comptabilité Nationale.

La consommation qui a été étudiée représentait 9.0% et 9.7% de la consommation totale des ménages respectivement pour 1967 et 1973. Il importe d'ailleurs de remarquer que cet accroissement est entièrement dû aux transports individuels puisque dans la même période le pourcentage relatif aux transports collectifs a légèrement diminué, passant de 1.6% à 1.5%.

On peut noter par ailleurs que la proportion des impôts indirects pris en compte dans le total des impôts indirects, soit 11.5% en 1967 et 12.9% en 1973, est supérieure aux pourcentages correspondants pour la consommation, la raison en est qu'une part importante des dépenses de transports individuels supporte des taux de taxation plus élevés que la moyenne, notamment les carburants et les véhicules neufs. Entre 1967 et 1973 cette proportion a sensiblement augmenté essentiellement du fait de la majoration des taux de la T.V.A. pour les achats de voitures neuves.

L'importance croissante des transports individuels apparaît également dans les choix budgétaires des collectivités publiques. Ainsi la part des investissements routiers pris en compte dans l'étude (1), dans le total des opérations d'équipement de l'Etat et des collectivités locales est passée de 12.6% à 13.6% entre 1967 et 1973.

Enfin, la part des subventions d'exploitation aux entreprises de transports collectifs dans l'ensemble des subventions versées par les administrations publiques était égale à 18.6% en 1967 et 17.8% en 1973. En ce qui concerne les subventions d'équipement, cette part était beaucoup plus faible (de l'ordre de 5%).

## 1.2 - LES EVOLUTIONS DE 1967 à 1973 (Tableau 30).

Entre les deux années la dépense des ménages a été multipliée par 2.15 et 1.81 respectivement pour les transports individuels et collectifs et par environ 2.1 pour l'ensemble de leurs dépenses en ce domaine.

---

(1) C'est-à-dire la part imputable aux ménages selon les critères utilisés dans l'étude.

Tableau 30

DEPENSES, TRANSFERTS ET TAXES - COMPARAISON 1967 - 1973

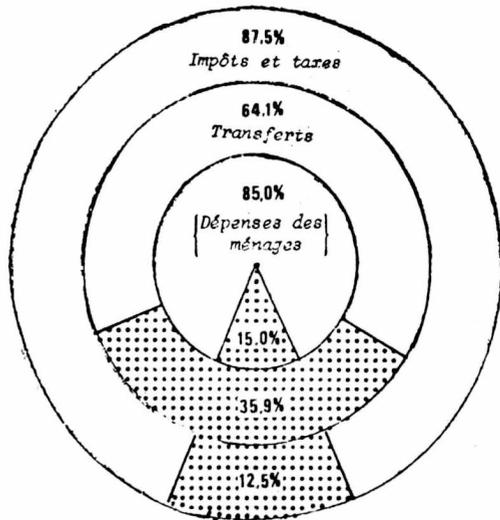
10<sup>6</sup>F

	1967	1973	1973/1967	
			1967 = 100	Taux annuel moyen
1 Dépense nette liée aux véhicules individuels .....	30 887	66 269	214.6	+ 13.6%
2 Dépense de transports en commun .....	<u>5 410</u>	<u>9 781</u>	<u>180.8</u>	+ 10.4%
3 = 1+2 Dépense total des ménages .....	36 297	76 050	209.5	+ 13.1%
4 Transferts liés à l'utilisation du réseau routier :				
41 - Equilibre budgétaire .....	4 973	8 729	175.5	+ 9.8%
42 - Amortissement financier .....	4 258	7 972	187.2	+ 11.0%
43 - Capital foncier .....	-	12 729	-	-
5 Transferts liés aux transports en commun .....	2 786	5 517	198.0	+ 12.1%
6 Transfert total				
61 = (41)+5 Equilibre budgétaire ....	7 759	14 246	183.6	+ 10.7%
62 = (42)+5 Amortissement financier .	7 044	13 489	191.5	+ 11.4%
63 = (43)+5 Capital foncier .....	-	18 246	-	-
7 Impôts et taxes - Transports individuels .....	10 144	21 223	209.2	+ 13.1%
8 Impôts en taxes - Transports en commun	<u>1 444</u>	<u>2 472</u>	<u>171.2</u>	+ 9.4%
9 = 7+8 Total des taxes .....	11 588	23 695	204.5	+ 12.7%
10 Prélèvement net total :				
101 = 9-(61) Equilibre budgétaire ...	3 829	9 449	246.8	+ 16.2%
102 = 9-(62) Amortissement financier	4 544	10 206	224.6	+ 14.4%
103 = 9-(63) Capital foncier .....	-	5 449	-	-

# Graphique 13

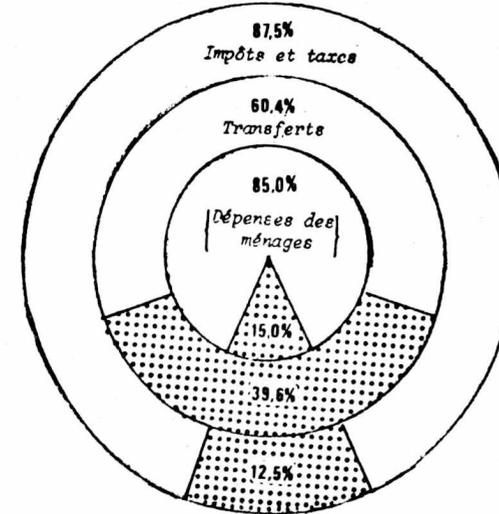
## REPARTITIONS DES MASSES GLOBALES ENTRE TRANSPORTS INDIVIDUELS ET TRANSPORTS EN COMMUN

Equilibre budgétaire



1967

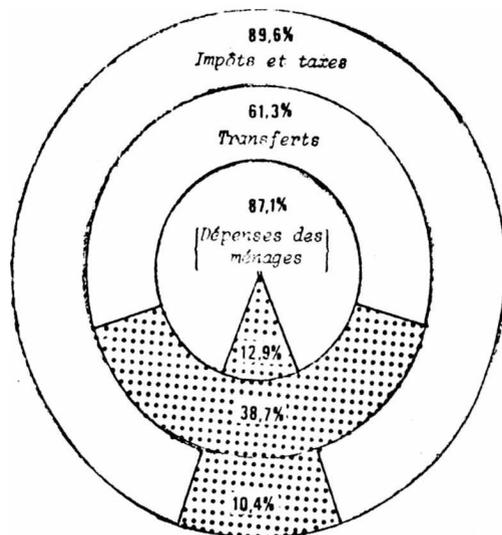
Amortissement financier



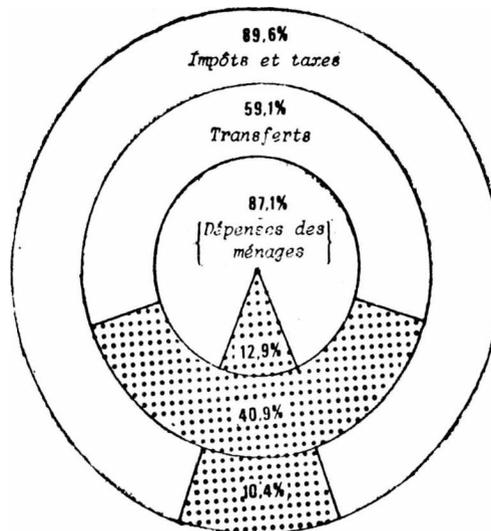
□ Transports Individuels  
 ■ Transports en commun

1973

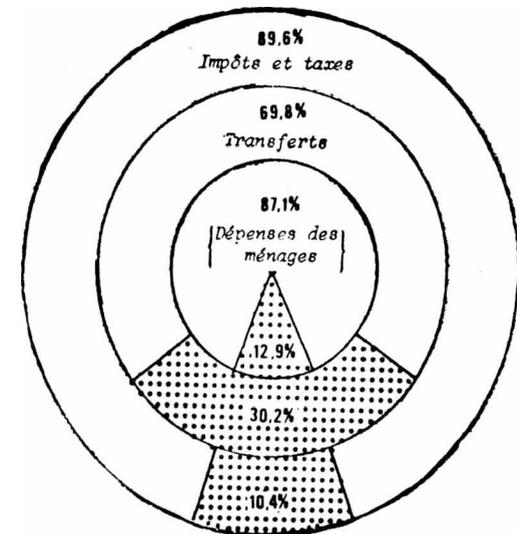
Equilibre budgétaire



Amortissement financier



Capital foncier



Les transferts liés aux transports collectifs ont augmenté de 1967 à 1973 à un taux plus rapide que ceux concernant le réseau routier et ceci quelle que soit l'hypothèse de calcul retenue pour ce dernier (sauf celle du capital foncier non évalué pour 1967) : si l'on retient la méthode de l'amortissement financier, les transferts liés à l'utilisation de la route ont été multipliés par 1.87 alors que ceux liés aux transports en commun l'ont été par environ 2.0.

Il en résulte une augmentation du taux de transfert brut relatif aux transports collectifs qui passe de 51.5% à 56.4%. En sens contraire on observe une diminution de celui relatif aux transports individuels qui passe de 16.1% à 13.2%, dans la méthode de l'équilibre budgétaire, et, de 13.2% à 12.0% dans celle de l'amortissement financier. Globalement l'importance relative des transports individuels induit au cours de la période une diminution du taux de transfert brut de 21.4% à 18.7% dans la méthode de l'équilibre budgétaire (et de 19.4% à 17.7% dans la méthode de l'amortissement financier). La méthode de valorisation du capital foncier fait apparaître en 1973 un taux de transfert brut global nettement plus important de 24.0%.

Tant pour les transports collectifs que pour les transports individuels, les taxes ont cru moins vite que les dépenses correspondantes des ménages ; le taux de taxation a donc diminué légèrement de 32.9% à 32% pour les transports individuels et de 26.7% à 25.2% pour les transports collectifs. Le taux brut global de taxation par rapport au total des dépenses de transport a légèrement décru de 1967 (32.0%) à 1973 (32.2%).

Considérant l'effet conjugué des deux modes de transports et de l'ensemble des transferts et taxes on constate que, bien que les transports collectifs bénéficient d'un taux de transfert net largement positif et croissant entre 1967 et 1973, l'importance relative et l'évolution des flux concernant les transports individuels (cf. graphique 13) prédominent dans les résultats globaux.

On observe d'une part un taux de prélèvement net pour les deux années d'autre part une augmentation de celui-ci entre 1967 et 1973 due à la diminution du taux de taxation des transports individuels plus lente que celle des taux de transferts alloués à ces derniers. En effet le taux global de prélèvement net est passé de 10.5% en 1967 à 12.4% en 1973 dans la méthode de l'équilibre budgétaire et de 12.5% à 13.4% dans celle de l'amortissement financier. Il est inférieur d'environ la moitié en 1973 lorsqu'on retient la méthode du capital foncier, soit 7.2%.

Chapitre II

REPARTITION DES TRANSFERTS ET DES TAXES

II.1 - REPARTITION DES TRANSFERTS ET DES TAXES SELON LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE (tableaux 31 à 36).

II.1.1. Les transferts.

Bien qu'en moyenne les dépenses de transports individuels aient représenté dans la période de l'ordre de 85 à 87% du budget transport des ménages, la part correspondant aux transports en commun a joué un rôle important dans l'affectation des transferts : les transports collectifs recevaient en effet environ 35% à 40% de ces derniers dans les hypothèses de l'"équilibre budgétaire" ou de "l'amortissement financier" et 30% dans celle du "capital foncier".

D'autre part, les dépenses consacrées aux transports en commun varient notablement selon les diverses classes socio-professionnelles (1). Cela contribue à accentuer nettement pour certaines catégories, l'importance des transferts liés à ce type de transports. Ainsi, la part de transferts due aux transports en commun variait-elle en 1973 d'environ 16% pour les exploitants agricoles à 70% pour les manoeuvres et gens de maison.

La valeur du transfert brut moyen était en 1967 de l'ordre de 490 francs (équilibre budgétaire) ou 450 francs (amortissement financier) et, en 1973, de 820 francs ou 780 francs dans l'une et l'autre hypothèses ; selon la méthode du "capital foncier", il atteignait 1.050 francs. On notera cependant qu'entre les deux années, les écarts entre les valeurs moyennes de transfert par catégorie socio-professionnelle sont restés à peu près stables dans les deux premières hypothèses : l'écart entre catégories extrêmes (inactifs et professions libérales) était les deux années de l'ordre de 1 à 8,5. Dans l'hypothèse du "capital foncier", les catégories de ménages les plus utilisatrices des transports individuels se trouvaient avantagées par les transferts liés au réseau routier ; aussi l'écart, de l'ordre de 1 à 9,5, est-il plus important

(1) Part des transports en commun dans la dépense totale de transport des ménages (selon la catégorie socio-professionnelle) - % .

	Exploit. agricole.	Salariés agricole.	Industriels gros comm.	Artisans pet. com.	Profes. libér.	Cadres supér.	Cadres moyens	Employés	Ouvriers qual. et spécial.	Manoeuvres gens de maison	Retraités	Autres inact.	Ensemble
1967	11.4	12.7	5.5	8.4	8.7	13.9	12.7	19.3	17.1	22.5	18.7	24.0	15.0
1973	8.7	11.7	4.7	5.9	10.2	11.7	10.3	14.6	13.5	29.7	19.2	26.3	12.9

Le taux de transfert brut était en 1967 de l'ordre de 20% dans les deux hypothèses de l'"équilibre budgétaire" et de l'"amortissement financier". Dans l'une et l'autre hypothèses, on constate que les catégories de salariés non agricoles, plus utilisatrices de transports en commun et bénéficiaires privilégiées de certains transferts (carte hebdomadaire, congés payés...), avaient un taux égal ou supérieur à 20% avoisinant 25% pour les cadres supérieurs ou les employés, alors que les autres catégories avaient un taux en dessous de ce seuil, descendant à 15.5% pour les salariés agricoles et à 16% - 18% pour les professions indépendantes.

En 1973, pour les deux mêmes hypothèses, le taux moyen de l'ensemble des ménages n'était plus que de l'ordre de 18%, mais l'éventail inter-catégoriel s'était élargi :

- . les manoeuvres-gens de maison ainsi que les employés et les autres inactifs dépensant relativement plus que les autres catégories pour les transports en commun avaient respectivement des taux de l'ordre de 30% et 22% ;
- . les salariés agricoles, cadres moyens et cadres supérieurs connaissaient un taux voisin de la moyenne, entre 18% et 20% ;
- . les retraités, ouvriers qualifiés et spécialisés ainsi que les artisans et petits commerçants avaient des taux de transferts bruts se situant entre 16% et 18% ;
- . les autres professions indépendantes (agriculteurs, industriels, gros commerçants et professions libérales) ne bénéficiaient que d'un taux de transfert brut variant entre 13% et 16%.

En retenant la méthode du "capital foncier", on observe en 1973 non seulement un taux moyen d'ensemble sensiblement plus élevé (24%) mais aussi une modification caractéristique des positions relatives des différentes catégories sociales recourant le plus aux transports individuels et les plus urbanisées. Par rapport aux hypothèses précédentes, le taux moyen de transfert brut n'était pas beaucoup plus élevé pour les professions agricoles et les manoeuvres-gens de maison : il passait à environ 18 - 21% pour les artisans, petits commerçants, retraités et ouvriers. Par contre, il atteignait des taux supérieurs à 21% pour les autres catégories (professions libérales, industriels, gros commerçants, cadres supérieurs et moyens, employés et autres inactifs)

### II.1.2. Les impôts et taxes.

Le taux moyen de taxation brut, relatif à l'ensemble des dépenses de transport, dépend d'une part des taux moyens sur chacun des deux sous-ensembles de dépenses de transports individuels et de transports collectifs, d'autre part du poids relatif de ces deux sous-ensembles.

Or, on observe que les taux moyens de taxation étaient, pour les transports individuels, de 32.9% en 1967 et 32.0% en 1973 et, pour les transports en commun, de 26.7% en 1967 et 25.2% en 1973. Le taux résultant sur l'ensemble des dépenses de transports était de 32.0% et 31.2% pour chacune des deux années.

Le faible écart entre les taux moyens frappant chacun des deux types de dépenses conduit à des taux moyens de taxation relativement uniformes entre les catégories socio-professionnelles : ils varient de 27% à 36% en 1967 et de 29% à 35% en 1973 (1).

Tout au plus peut-on remarquer la différenciation suivante :

- . les inactifs (retraités et autres inactifs) étaient les moins taxés (environ 30% en 1973) en raison d'une part de leur dépenses relativement importantes de transports collectifs, d'autre part, et dans une moindre mesure, de la place tenue par les dépenses d'assurances qui induit pour cette catégorie un moindre taux de taxation des dépenses de transports individuels
- . les taux variaient très peu (30% à 32% en 1973) à l'intérieur des catégories de salariés non agricoles ; les ouvriers ainsi que les manoeuvres et gens de maison étaient relativement moins taxés du fait d'une utilisation plus importante des transports collectifs, d'une moindre dépense de carburant et d'une fréquence plus importante d'achat de deux-roues, à l'inverse les cadres et les employés se trouvaient proportionnellement plus taxés en raison d'une moindre fréquentation des transports en commun et d'une dépense de carburant légèrement supérieure à la moyenne.
- . les catégories d'indépendants et les professions agricoles étaient en moyenne les plus taxées (31% à 35% en 1973) car elles consacraient une part relativement plus forte que les autres catégories socio-professionnelles aux transports individuels et, à cette occasion, une part également plus importante aux dépenses de carburants (2).

---

(1) Rappelons ici que la méthode du "calcul économique", qui suppose une récupération des taxes lors de la vente des voitures d'occasion par les ménages vendeurs, tend à rétrécir les écarts entre les catégories socio-professionnelles en ce domaine par rapport à la méthode "légale" qui ferait abstraction d'une taxe fictive sur les cessions de véhicules entre ménages (cf. Première partie, chapitre 1, p.17).

(2) On notera en particulier que les taxes sur les carburants et lubrifiants représentaient en moyenne 41% des taxes payées sur l'ensemble des dépenses de transports en 1973 ; le pourcentage était de 42% pour les exploitants agricoles et les professions libérales, 43% pour les artisans et petits commerçants, 45% pour les salariés agricoles et 53% pour les industriels et gros commerçants.

Tableau 31

## REPARTITION DE L'ENSEMBLE DES TRANSFERTS ET TAXES RELATIFS AUX TRANSPORTS EN 1967

(Catégorie socio-professionnelle du chef de ménage)

- Méthode de l'équilibre budgétaire -

	Dépenses liées aux véhicules individuels	Dépenses de transports en commun	Dépenses totales de transport 3 = 1+2	Transfert lié à l'utilisation du réseau routier	Transfert lié à l'utilisation des transports en commun 5	Transfert total 6 = 4+5	Taux de transfert brut 7 = 6/3	Impôts sur les transports individuels	Impôts sur les transports en commun	Total des taxes 10=8+9	Taux de taxation 11=10/3	Prélèvement net 12 = 10-6	Taux de prélèvement net 13 = 12/3
	1	2	3 = 1+2	4	5	6 = 4+5	7 = 6/3	8	9	10=8+9	11=10/3	12 = 10-6	13 = 12/3
Exploitants agricoles.....	1 571	202	1 773	276	49	325	18.3%	579	55	634	35.8%	309	17.4%
Salariés agricoles.....	1 342	196	1 538	173	73	246	16.0%	455	59	514	33.4%	268	17.4%
Industriels, gros commerçants.....	5 711	332	6 043	1 045	185	1 230	20.4%	2 000	81	2 081	34.4%	851	14.1%
Artisans, pêcheurs, petits commerçants.	3 088	285	3 373	513	107	620	18.4%	1 073	69	1 142	33.9%	522	15.9%
Professions libérales.....	6 967	666	7 633	1 180	239	1 419	18.6%	2 423	142	2 565	33.6%	1 146	15.0%
Cadres supérieurs.....	4 325	698	5 023	892	356	1 248	24.8%	1 554	169	1 723	34.3%	475	9.5%
Cadres moyens.....	3 387	494	3 881	585	324	909	23.4%	1 163	136	1 299	33.5%	390	10.0%
Employés.....	1 885	452	2 337	308	291	599	25.6%	634	122	756	32.3%	157	6.7%
Ouvriers qualifiés, ouvriers spéciali- sés, marins.....	1 849	381	2 230	284	200	484	21.7%	584	105	689	30.9%	205	9.2%
Manœuvres, gens de maison.....	1 298	376	1 674	163	190	352	21.0%	442	109	551	32.9%	198	11.8%
Retraités.....	679	156	835	103	62	165	19.8%	191	40	231	27.7%	66	7.9%
Autres inactifs.....	673	212	885	112	70	182	20.6%	185	53	238	26.9%	56	6.3%
ENSEMBLE.....	1 954	343	2 297	315	176	491	21.4%	644	91	735	32.0%	244	10.6%

Tableau 32

## REPARTITION DE L'ENSEMBLE DES TRANSFERTS ET TAXES RELATIFS AUX TRANSPORTS EN 1967

(Catégorie socio-professionnelle du chef de ménage)

- Méthode de l'amortissement financier -

	Dépenses liées aux véhicules individuels	Dépenses de transports en commun	Dépenses totales de transport 3 = 1+2	Transfert lié à l'utilisation du réseau routier	Transfert lié à l'utilisation des transports en commun	Transfert total	Taux de transfert brut	Impôts sur les transports individuels	Impôts sur les transports en commun	Total des taxes	Taux de taxation	Prélèvement net	Taux de prélèvement net
	1	2	3 = 1+2	4	5	6 = 4+5	7 = 6/3	8	9	10=8+9	11=10/3	12 = 10-6	13 = 12/3
Exploitants agricoles.....	1 571	202	1 773	239	9	288	16.2%	579	55	634	35.8%	346	19.5%
Salariés agricoles.....	1 342	196	1 538	150	73	223	14.5%	455	59	514	33.4%	291	18.9%
Industriels, gros commerçants.....	5 711	332	6 043	895	185	1 080	17.9%	2 000	81	2 081	34.4%	1 001	16.6%
Artisans, pêcheurs, petits commerçants.	3 088	286	3 373	441	107	548	16.2%	1 073	69	1 142	33.9%	594	17.6%
Professions libérales.....	6 967	666	7 633	1 011	239	1 250	16.4%	2 423	142	2 565	33.6%	1 315	17.2%
Cadres supérieurs.....	4 325	698	5 023	756	356	1 112	22.1%	1 554	169	1 723	34.3%	611	12.2%
Cadres moyens.....	3 387	495	3 881	500	324	824	21.2%	1 163	136	1 299	33.5%	475	12.2%
Employés.....	1 885	453	2 337	263	291	554	23.7%	634	122	756	32.3%	202	8.6%
Ouvriers qualifiés, ouvriers spéciali- sés, marins.....	1 849	381	2 230	243	200	443	19.9%	584	105	689	30.9%	246	11.0%
Manoeuvres, gens de maison.....	1 298	376	1 674	140	190	330	19.7%	442	109	551	32.9%	221	13.2%
Retraités.....	679	156	835	88	62	150	18.0%	191	40	231	27.7%	81	9.7%
Autres inactifs.....	673	212	885	95	70	165	18.6%	185	53	238	26.9%	73	8.2%
ENSEMBLE.....	1 954	343	2 297	270	176	446	19.4%	644	91	735	32.0%	289	12.6%

Tableau 33

## REPARTITION DE L'ENSEMBLE DES TRANSFERTS ET TAXES RELATIFS AUX TRANSPORTS EN 1973

(Catégorie socio-professionnelle du chef de ménage)

- Méthode de l'équilibre budgétaire -

	Dépenses liées aux véhicules individuels	Dépenses de transports en commun	Dépenses totales de transport 3 = 1+2	Transfert lié à l'utilisation du réseau routier	Transfert lié à l'utilisation des transports en commun 5	Transfert total 6 = 4 + 5	Taux de transfert brut 7 = 6/3	Impôts sur les transports individuels	Impôts sur les transports en commun	Total des taxes 10=8+9	Taux de taxation 11=10/3	Prélèvement net 12 = 10-6	Taux de prélèvement net 13 = 12/3
Exploitants agricoles.....	3 936	373	4 309	531	100	631	13.6%	1 312	98	1 410	32.7%	779	18.1%
Salariés agricoles.....	2 853	378	3 231	480	194	674	20.9%	993	117	1 110	34.4%	436	13.5%
Industriels, gros commerçants.....	10 244	505	10 749	1 653	345	1 998	18.6%	3 659	127	3 786	35.2%	1 788	16.6%
Artisans, pêcheurs, petits commerçants..	5 956	373	6 329	705	195	900	14.2%	1 963	95	2 058	32.5%	1 158	18.3%
Professions libérales.....	11 471	1 299	12 770	1 536	496	2 032	15.9%	3 675	241	3 916	30.7%	1 884	14.8%
Cadres supérieurs.....	8 414	1 118	9 532	1 293	520	1 813	19.0%	2 800	231	3 031	31.8%	1 118	11.7%
Cadres moyens.....	6 166	708	6 874	849	506	1 355	19.7%	1 985	190	2 175	31.6%	820	11.9%
Employés.....	3 901	668	4 569	491	552	1 043	22.8%	1 276	186	1 462	32.0%	419	9.2%
Ouvriers qualifiés, ouvriers spéciali- sés, marins.....	4 211	655	4 866	493	357	850	17.5%	1 311	170	1 481	30.4%	631	13.0%
Manoeuvres, gens de maison.....	1 752	740	2 492	238	520	758	30.4%	562	216	778	31.2%	20	0.8%
Retraités.....	1 165	277	1 442	138	102	240	16.6%	369	64	433	30.0%	197	13.7%
Autres inactifs.....	1 199	428	1 627	179	166	345	21.2%	371	99	470	28.9%	125	7.7%
ENSEMBLE.....	3 810	563	4 373	502	319	821	18.8%	1 221	145	1 366	31.2%	545	12.5%

Tableau 34

## REPARTITION DE L'ENSEMBLE DES TRANSFERTS ET TAXES RELATIFS AUX TRANSPORTS EN 1973

(Catégorie socio-professionnelle du chef de ménage)

- Méthode de l'amortissement financier -

	Dépenses liées aux véhicules individuels	Dépenses de transports en commun	Dépenses totales de transport 3 = 1+2	Transfert lié à l'utilisation du réseau routier	Transfert lié à l'utilisation des transports en commun	Transfert total 6 = 4+5	Taux de transfert brut 7 = 6/3	Impôts sur les transports individuels	Impôts sur les transports en commun	Total des taxes 10=8+9	Taux de taxation 11=10/3	Prélèvement net 12 = 10-6	Taux de prélèvement net 13 = 12/3
	1	2	3 = 1+2	4	5	6 = 4+5	7 = 6/3	8	9	10=8+9	11=10/3	12 = 10-6	13 = 12/3
Exploitants agricoles.....	3 936	373	4 309	481	100	581	13.5%	1 312	98	1 410	32.7%	829	19.2%
Salariés agricoles.....	2 853	378	3 231	435	194	629	19.5%	993	117	1 110	34.4%	481	14.9%
Industriels, gros commerçants.....	10 244	505	10 749	1 511	345	1 856	17.3%	3 659	127	3 786	35.2%	1 930	18.0%
Artisans, pêcheurs, petits commerçants..	5 956	373	6 329	645	195	840	13.2%	1 963	95	2 058	32.5%	1 218	19.2%
Professions libérales.....	11 471	1 299	12 770	1 406	496	1 902	14.9%	3 675	241	3 916	30.7%	2 014	15.8%
Cadres supérieurs.....	8 414	1 118	9 532	1 187	520	1 707	17.9%	2 800	231	3 031	31.8%	1 324	13.9%
Cadres moyens.....	6 166	708	6 874	778	506	1 284	18.7%	1 985	190	2 175	31.6%	891	13.0%
Employés.....	3 901	668	4 569	450	552	1 002	21.9%	1 276	186	1 462	32.0%	460	10.1%
Ouvriers qualifiés, ouvriers spéciali- sés, marins.....	4 211	655	4 866	490	357	907	18.6%	1 311	170	1 481	30.4%	574	11.8%
Manoeuvres, gens de maison.....	1 752	740	2 492	218	520	738	29.6%	562	216	778	31.2%	50	1.6%
Retraités.....	1 165	277	1 442	126	102	228	15.8%	369	64	433	30.0%	205	14.2%
Autres inactifs.....	1 199	428	1 627	164	166	330	20.3%	371	99	470	28.9%	140	8.6%
ENSEMBLE.....	3 810	563	4 373	458	319	777	17.6%	1 221	145	1 366	31.2%	589	13.5%

Tableau 35

## REPARTITION DE L'ENSEMBLE DES TRANSFERTS ET TAXES RELATIFS AUX TRANSPORTS EN 1973

(Catégorie socio-professionnelle du chef de ménage)

- Méthode du capital foncier -

	Dépenses liées aux véhicules individuels	Dépenses de transports en commun	Dépenses totales de transport 3 = 1+2	Transfert lié à l'utilisation du réseau routier	Transfert lié à l'utilisation des transports en commun 5	Transfert total 6 = 4+5	Taux de transfert brut 7 = 6/3	Impôts sur les transports individuels	Impôts sur les transports en commun	Total des taxes 10=8+9	Taux de taxation 11=10/3	Prélèvement net 12 = 10-6	Taux de prélèvement net 13 = 12/3
	1	2	3 = 1+2	4	5	6 = 4+5	7 = 6/3	8	9	10=8+9	11=10/3	12 = 10-6	13 = 12/3
Exploitants agricoles.....	3 936	373	4 309	473	100	573	13.3%	1 312	98	1 410	32.7%	837	19.4
Salariés agricoles.....	2 853	378	3 231	426	194	620	19.2%	993	117	1 110	34.4%	490	15.2
Industriels, gros commerçants.....	10 244	505	10 749	2 329	345	2 674	24.9%	3 659	127	3 786	35.2%	1 112	10.3
Artisans, pêcheurs, petits commerçants..	5 956	373	6 329	986	195	1 181	18.7%	1 963	95	2 058	32.5%	877	13.9
Professions libérales.....	11 471	1 299	12 770	2 274	496	2 770	21.7%	3 675	241	3 916	30.7%	1 146	9.0
Cadres supérieurs.....	8 414	1 118	9 532	2 248	520	2 768	29.0%	2 800	231	3 031	31.8%	263	2.8
Cadres moyens.....	6 166	708	6 874	1 318	506	1 824	26.5%	1 985	190	2 175	31.6%	351	5.1
Employés.....	3 901	668	4 569	772	552	1 324	29.0%	1 276	186	1 462	32.0%	138	3.0
Ouvriers qualifiés, ouvriers spéciali- sés, marins.....	4 211	655	4 866	665	357	1 022	21.0%	1 311	170	1 481	30.4%	459	9.4
Manoeuvres, gens de maison.....	1 752	740	2 492	306	520	826	33.1%	562	216	778	31.2%	- 48	-1.9
Retraités.....	1 165	277	1 442	189	102	291	20.2%	369	64	433	30.0%	142	9.8
Autres inactifs.....	1 199	428	1 627	282	166	448	27.5%	371	99	470	28.9%	22	1.4
ENSEMBLE.....	3 810	563	4 373	732	319	1 051	24.0%	1 221	145	1 366	31.2%	315	7.2

Tableau 36

TAXES DE PRELEVEMENT ET DE TRANSFERT POUR LES MENAGES  
SELON LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DE LEUR CHEF EN 1973

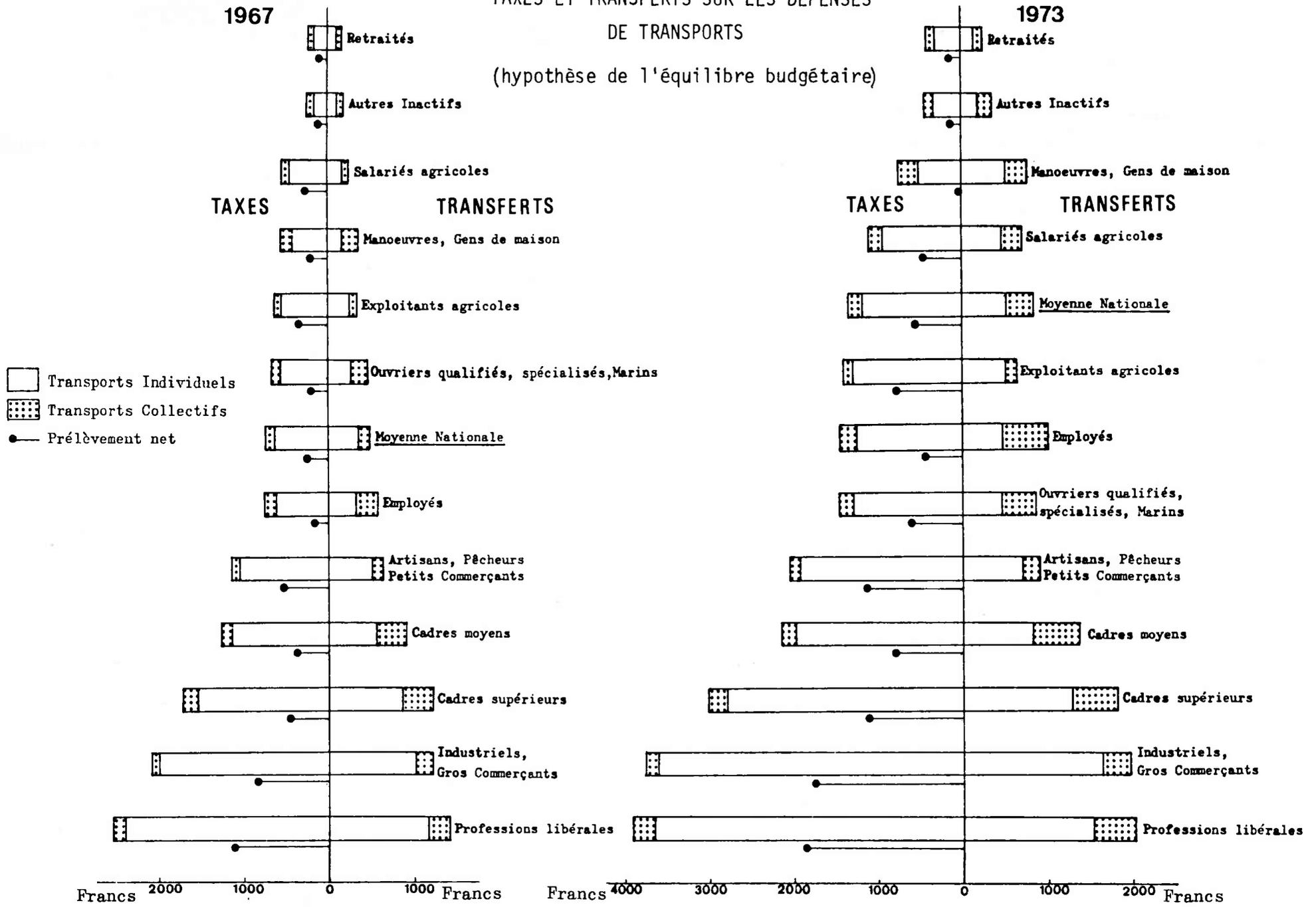
- Méthode de l'amortissement financier -

	Transports individuels			Transports collectifs			Ensemble		
	Transfert 1	Taxation 2	Prélèvement net 3=2-1	Transfert 4	Taxation 5	Prélèvement net 6=5-4	Transfert 7=1+5	Taxation 8=2+5	Prélèvement net 9=3+6
Exploitants agricoles .....	11.2	30.4	19.2	2.3	2.3	-	13.5	32.7	19.2
Salariés agricoles .....	13.5	30.7	17.2	6.0	3.6	-2.4	19.5	34.4	14.9
Industriels, gros-commerçants .....	14.1	34.0	19.9	3.2	1.2	-2.0	17.3	35.2	17.9
Artisans, petits commerçants .....	10.2	31.1	20.9	3.1	1.5	-1.6	13.2	32.5	19.3
Professions libérales .....	11.0	28.8	17.8	3.9	1.9	-2.0	14.9	30.7	15.8
Cadres supérieurs .....	12.5	29.4	16.9	5.5	2.4	-3.1	17.9	31.8	13.9
Cadres moyens .....	11.3	28.9	17.6	7.4	2.8	-4.6	18.7	31.6	12.9
Employés .....	9.8	27.9	18.1	12.1	4.1	-8.0	21.9	32.0	10.1
Ouvriers qualifiés, ouvriers spécialisés, marins .....	9.2	26.9	17.7	7.3	3.5	-3.5	18.6	30.4	13.8
Manoeuvres, gens de maison .....	8.7	22.6	13.9	20.9	8.9	-12.0	29.6	31.5	1.9
Retraités .....	8.7	25.6	16.9	7.1	4.4	-2.7	15.8	30.0	14.2
Autres inactifs .....	10.1	22.8	12.7	10.2	6.1	-4.1	20.3	28.9	8.5
ENSEMBLE .....	10.5	27.9	17.4	7.3	3.3	-4.0	17.6	31.0	13.5

Graphique 14

TAXES ET TRANSFERTS SUR LES DEPENSES  
DE TRANSPORTS

(hypothèse de l'équilibre budgétaire)



Graphique 15

TAXES ET TRANSFERTS SUR LES DEPENSES  
DE TRANSPORTS  
(hypothèse de l'amortissement financier)

1967

1973

TAXES

TRANSFERTS

TAXES

TRANSFERTS

-  Transports Individuels
-  Transports Collectifs
-  Prélèvement net

Francs

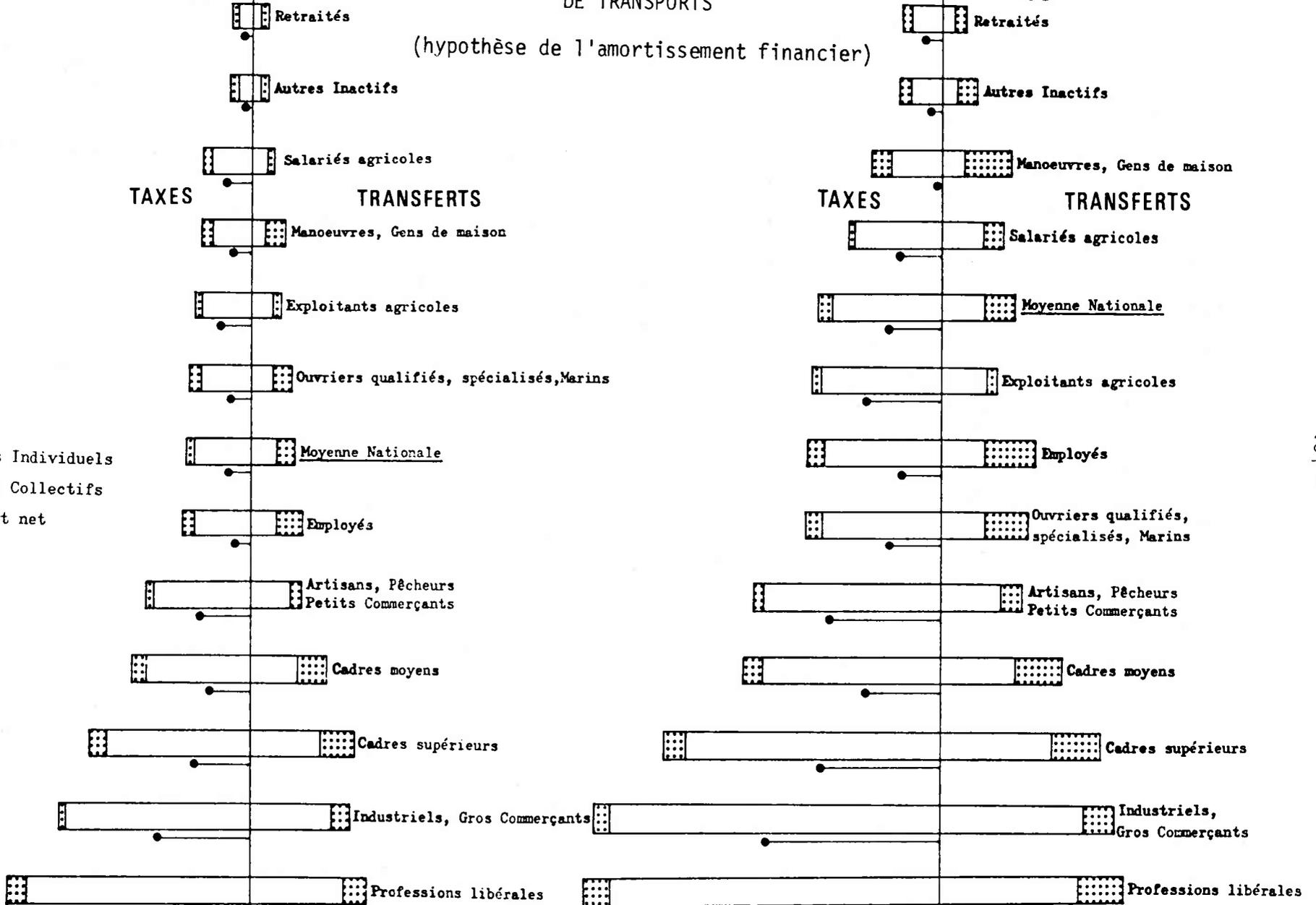
Francs

Francs

Francs

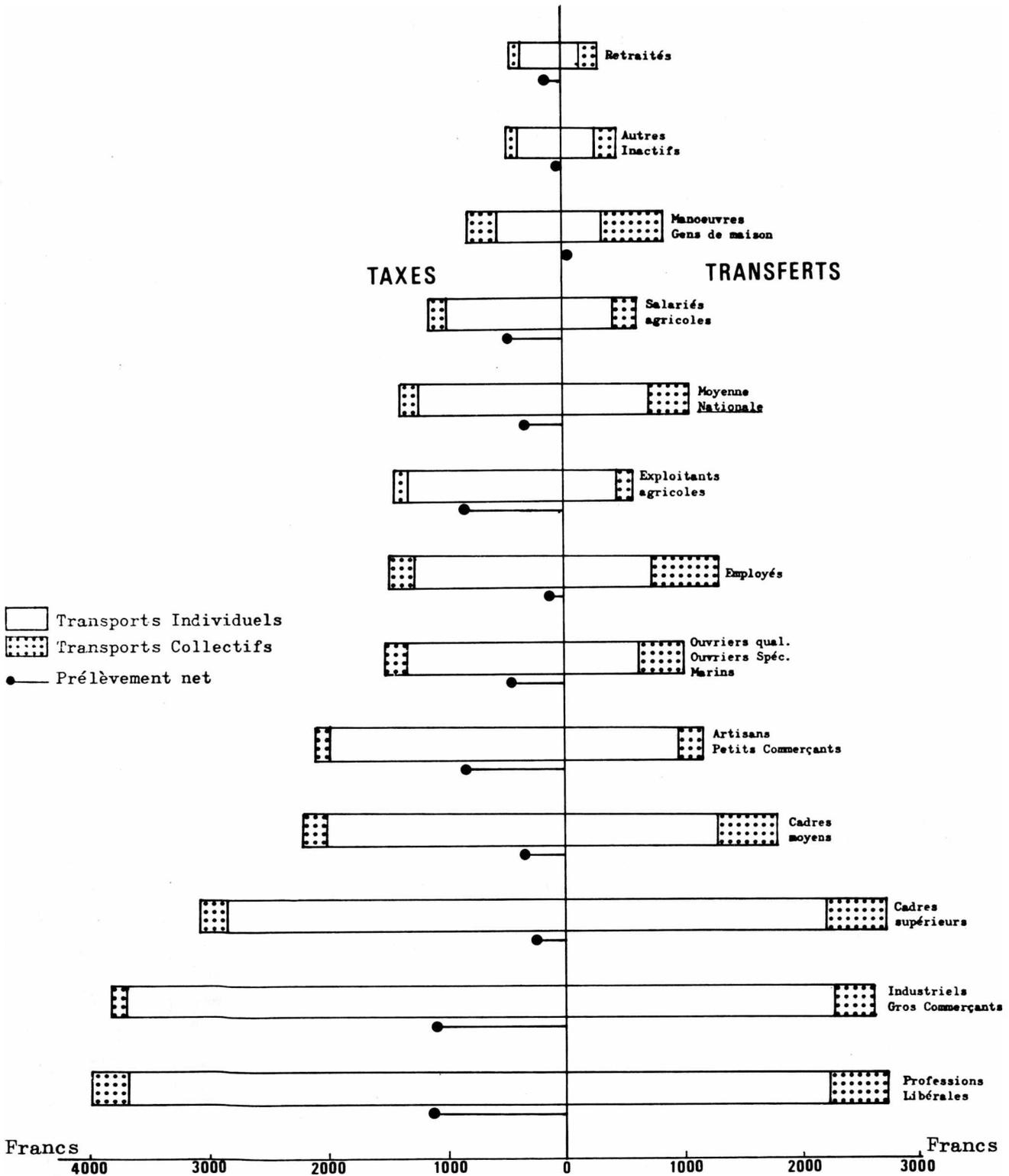
3000 2000 1000 0 1000 2000

4000 3000 2000 1000 0 1000 2000



Graphique 16  
TAXES ET TRANSFERTS SUR LES DEPENSES  
DE TRANSPORTS  
(hypothèse du capital foncier)

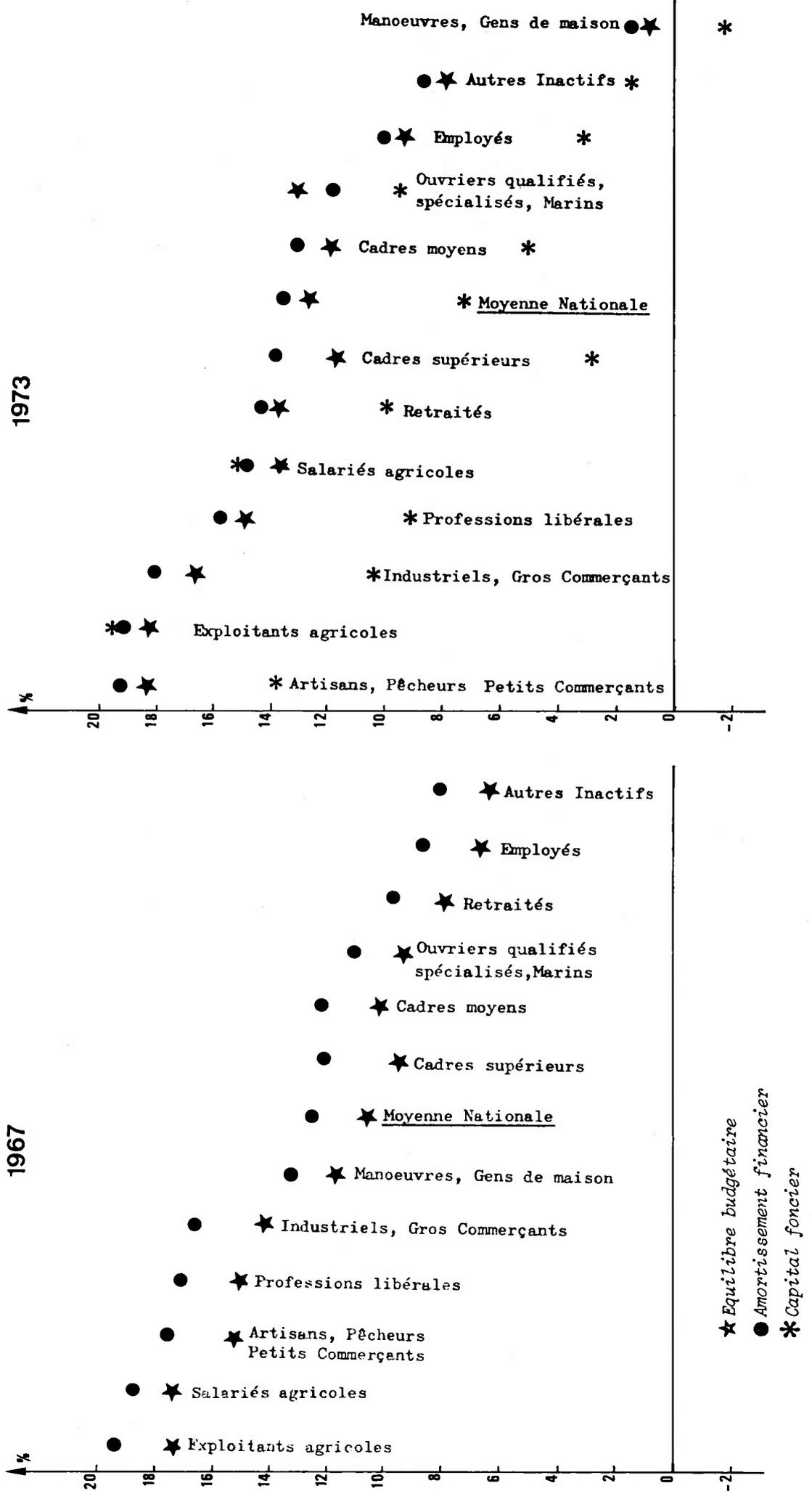
1973



Graphique 17

TAUX DE PRELEVEMENTS NETS PAR RAPPORT A L'ENSEMBLE DES DEPENSES DE TRANSPORTS

(Catégorie socio-professionnelle du chef de ménage)



★ Equilibre budgétaire  
 ● Amortissement financier  
 ★ Capital foncier

### II.1.3. Les prélèvements nets.

Ainsi qu'on l'a vu au début de cette troisième partie, l'ensemble des taxes portant sur les transports individuels et collectifs était largement supérieur aux transferts dont ceux-ci bénéficiaient ; la dépense moyenne de transport de l'ensemble des ménages était donc frappée d'un prélèvement net, c'est-à-dire d'un taux de taxation, qui est passé d'environ 11% à 13% entre 1967 et 1973 dans les deux hypothèses de l'équilibre budgétaire et de l'amortissement financier. Il n'est donc pas étonnant de constater, pour ce qui concerne l'analyse par catégorie socio-professionnelle que toutes les catégories supportaient finalement en 1967 et 1973, et dans les trois hypothèses, un prélèvement net. Une seule exception : la catégorie des manoeuvres-gens de maison qui, en 1973, bénéficiait dans l'hypothèse du capital foncier d'un résultat final positif concrétisé par un transfert net.

Les variations du prélèvement net étaient cependant importantes. En 1967, celui-ci s'élevait à environ 70 francs par ménage pour les inactifs alors qu'il était de 1.250 francs pour les professions libérales (écart de 1 à 18).

En 1973, pour les hypothèses de l'équilibre budgétaire et de l'amortissement financier, où la comparaison est possible avec 1967, le prélèvement net moyen était de l'ordre de 1.950 francs pour les professions libérales contre environ 190 francs pour les inactifs (écart de 1 à 10) ; l'écart entre ces deux catégories s'est donc resserré dans la période. Cependant, c'est pour la catégorie des manoeuvres-gens de maison que le prélèvement net était le plus faible en 1973 (de l'ordre de 40 francs par ménage) ; cela est dû à une forte croissance dans la période de leurs dépenses de transports collectifs alors que leur taux de motorisation restait faible (1).

L'hypothèse du capital foncier faisait apparaître en 1973 un prélèvement net beaucoup plus faible que celui évalué par les deux méthodes précédentes pour les ménages les plus urbanisés (cadres supérieurs, employés...) alors qu'il restait stable pour les ménages agricoles. Par ailleurs, cette méthode ne resserre pratiquement pas l'éventail des prélèvements nets entre les catégories extrêmes (notamment les professions libérales et les inactifs).

Pour l'ensemble des méthodes, deux grands groupes peuvent être distingués :

- les inactifs et les salariés non agricoles connaissaient des taux de prélèvement net plus faibles que les autres catégories, utilisant relativement plus les transports collectifs. Pour les deux années, ces taux étaient faibles pour les ménages les plus urbanisés et assez peu motorisés (employés, "autres inactifs") ; ils étaient

---

(1) L'écart entre les manoeuvres-gens de maison et les professions libérales était en 1973 de 1 à 65. En conséquence, l'écart entre catégories extrêmes s'est sensiblement accru entre 1967 et 1973. Les incertitudes portent sur les données d'enquêtes relatives aux catégories relativement peu nombreuses (professions libérales, industriels, gros commerçants, salariés agricoles, manoeuvres-gens de maison) ne permettent pas cependant toute la précision de mesure souhaitable.

par contre plus élevés et tendaient à augmenter entre 1967 et 1973 pour les ouvriers qualifiés et spécialisés dont le taux de motorisation a connu une progression sensible.

- . les ménages dont le chef exerce une profession indépendante ou agricole avaient des taux de prélèvement net plus élevés. De plus, parmi les indépendants, on peut noter tant en 1967 qu'en 1973, une dégressivité du taux de prélèvement net (1).

Notons cependant que les catégories retraités et salariés agricoles se situent à la frontière entre ces deux groupes.

Au total, les salariés non agricoles semblent donc être les catégories les plus favorisées par l'intervention des finances publiques dans le secteur des transports : ils utilisent plus que les autres ménages les transports collectifs et bénéficient à cette occasion d'un système de réductions tarifaires bien adapté à leurs types de déplacements (domicile-travail, congés payés...).

## II.2 - REPARTITION DES TRANSFERTS ET DES TAXES SELON LA CATEGORIE DE COMMUNE DE RESIDENCE DU MENAGE (tableaux 37 à 40).

### II.2.1. Les transferts.

Pour 1967 comme pour 1973, et quelle que soit l'hypothèse retenue on retrouve l'opposition déjà signalée, tant pour les transports individuels que pour les transports en commun, entre les ménages parisiens et ceux résidant en province. Parmi les habitants de la province, ceux des communes rurales et des unités urbaines de moins de 10.000 habitants reçoivent des montants de transferts un peu plus faibles que les autres. Ces disparités sont restées stables de 1967 à 1973, quelle que soit l'hypothèse considérée : le montant de transfert varie de 1 pour les ruraux à 4 pour les habitants de la banlieue parisienne.

Les montants de dépenses variant dans de plus faibles proportions (de 1 à moins de 2), les taux de transfert brut font apparaître cette même opposition entre Paris et la province, mais légèrement réduite : en 1967, ils étaient de 13% à 20% en province contre environ 35% dans la capitale. En 1973, l'éventail des dépenses s'étant légèrement resserré du fait d'une progression plus rapide de la motorisation dans les zones peu denses, le taux de transfert perdait en province environ 4 points par rapport à 1967 contre seulement 1 point pour la capitale. Les inégalités liées à ce taux se sont donc accentuées entre 1967 et 1973.

L'hypothèse du capital foncier creuse les écarts entre les trois catégories mises en évidence : les ruraux et les habitants des villes de moins de 10.000 habitants (taux de transfert nettement inférieur à 20%), les autres habitants de la

---

(1) Ainsi par exemple en 1973, par la méthode de l'amortissement financier le taux de prélèvement net n'était que de 15.8% pour les professions libérales et s'élevait à 19.2% pour les exploitants agricoles et les artisans et petits commerçants.

province (taux de transfert compris entre 21 et 25%), les Parisiens (taux de transfert 38%).

### 11.2.2. Les impôts et taxes.

Les montants d'impôts et taxes étaient, en 1967 comme en 1973, pratiquement proportionnels aux dépenses des ménages. Le taux de taxation ne variait que dans des limites assez étroites (31 à 34% en 1967, 27 à 33% en 1973). On peut signaler que le taux de taxation est plus faible pour les habitants des grandes villes que pour les autres ménages du fait de la part importante et croissante des dépenses qu'ils consacrent aux transports en commun (1).

### 11.2.3. Le prélèvement net.

Le trait dominant de l'analyse est ici que, pour les provinciaux, les impôts excèdent les transferts (prélèvement net), alors que, pour les Parisiens, les transferts l'emportent sur les taxes (transfert net). On ne peut pas pour autant en tirer la conclusion que les provinciaux paient pour les transports des Parisiens : en effet, les transferts proviennent soit des collectivités locales, soit de l'Etat. Or, seul ce dernier peut opérer des transferts entre catégories de communes (2).

En province, le prélèvement net est plus faible pour les ménages ruraux que pour les habitants des grandes villes.

L'hypothèse du capital foncier renforce par ailleurs les inégalités entre Paris et la province et inverse la hiérarchie entre les provinciaux : dans ce cas, ce sont les habitants des communes rurales et des unités urbaines de moins de 10.000 habitants qui ont le prélèvement net le plus élevé, nettement supérieur à celui relatif aux villes de province plus peuplées.

---

(1) Or, on a signalé plus haut que le taux de taxation des transports collectifs était légèrement inférieur à celui des transports individuels. Par ailleurs, rappelons qu'il n'a pas été possible de répartir par catégorie de communes les montants relatifs aux cars interurbains : la dépense de transports en commun des habitants des zones peu denses se trouve ainsi sous-estimée.

(2) Ce peut être aussi le cas, quoique dans une moindre mesure pour les départements et les régions, mais dans le cas de l'agglomération parisienne ces transferts entre catégories de communes internes à la région d'Ile-de-France sont faibles, l'agglomération parisienne représentant à elle seule 87% de la population de la région d'Ile-de-France.

Par ailleurs, un précédent article paru en juin 1978 dans "La Vie Urbaine" : "Qui sont les principaux bénéficiaires des transports urbains" nous a permis de montrer que, si l'on se limite au champ des transports urbains (individuels et collectifs), le prélèvement net de l'Etat était positif pour toutes les catégories de communes (et notamment pour l'agglomération parisienne). En effet, l'effort des collectivités locales croît nettement en fonction de la taille de l'agglomération. On doit cependant remarquer que ce prélèvement net de l'Etat est beaucoup plus élevé en province (surtout dans les grandes agglomérations) qu'à Paris, et à la périphérie qu'au centre des grandes agglomérations.

Tableau 37

## REPARTITION DE L'ENSEMBLE DES TRANSFERTS ET TAXES RELATIFS AUX TRANSPORTS EN 1967

(Catégorie de commune de domicile)

- Méthode de l'équilibre budgétaire -

	Dépenses liées aux véhicules individuels	Dépenses de transports en commun	Dépenses totales de transport 3 = 1+2	Transfert lié à l'utilisation du réseau routier	Transfert lié à l'utilisation des transports en commun 5	Transfert total 6 = 4+5	Taux de transfert brut 7 = 6/3	Impôts sur les transports individuels	Impôts sur les transports en commun	Total des taxes 10=8+9	Taux de taxation 11=10/3	Prélèvement net 12 = 10-6	Taux de prélèvement net 13 = 12/3
Communes rurales.....	1 586	55	1 641	237	37	274	16.7%	528	24	552	33.6%	278	16.9%
Unités urbaines de :													
. moins de 10 000 habitants.....	1 749	94	1 843	251	39	290	15.7%	566	22	588	31.9%	298	16.2%
. de 10 000 à 50 000 habitants.....	2 026	247	2 273	291	137	428	18.8%	674	92	766	33.7%	338	14.9%
. de 50 000 à 100 000 habitants....	1 879	304	2 183	275	171	446	20.4%	626	115	741	33.9%	295	13.5%
. de 100 000 à 200 000 habitants...	2 254	258	2 512	289	87	376	15.0%	739	61	800	31.8%	424	16.4%
. plus de 200 000 habitants.....	2 115	315	2 430	268	84	352	14.5%	666	86	752	30.9%	400	16.5%
Ville de PARIS.....	1 832	744	2 576	409	532	941	36.5%	613	207	820	31.8%	- 121	- 4.7%
Banlieue parisienne.....	2 420	606	3 026	615	513	1 128	37.3%	823	160	983	32.5%	- 145	- 4.8%
ENSEMBLE.....	1 954	259	2 213	315	158	473	21.4%	644	68	712	32.2%	239	10.8%

Tableau 38

## REPARTITION DE L'ENSEMBLE DES TRANSFERTS ET TAXES RELATIFS AUX TRANSPORTS EN 1967

(Catégorie de commune du domicile)

- Méthode de l'amortissement financier -

	Dépenses liées aux véhicules individuels	Dépenses de transports en commun	Dépenses totales de transport 3 = 1+2	Transfert lié à l'utilisation du réseau routier	Transfert lié à l'utilisation des transports en commun 5	Transfert total 6 = 4+5	Taux de transfert brut 7 = 6/3	Impôts sur les transports individuels	Impôts sur les transports en commun	Total des taxes 10=8+9	Taux de taxation 11=10/3	Prélèvement net 12 = 10-6	Taux de prélèvement net 13 = 12/3
	1	2	3 = 1+2	4	5	6 = 4+5	7 = 6/3	8	9	10=8+9	11=10/3	12 = 10-6	13 = 12/3
Communes rurales.....	1 586	55	1 641	205	37	242	14.7%	528	24	552	33.6%	310	18.9%
Unités urbaines de :													
. moins de 10 000 habitants.....	1 749	94	1 843	217	39	256	13.9%	566	22	588	31.9%	332	18.0%
. de 10 000 à 50 000 habitants....	2 026	247	2 273	253	137	390	17.2%	674	92	766	33.7%	376	16.5%
. de 50 000 à 100 000 habitants....	1 879	304	2 183	239	171	410	18.8%	626	115	741	33.9%	331	15.2%
. de 100 000 à 200 000 habitants..	2 254	258	2 512	250	87	337	13.4%	739	61	800	31.8%	463	18.4%
. plus de 200 000 habitants.....	2 115	315	2 430	233	84	317	13.0%	666	86	752	30.9%	435	17.9%
Ville de PARIS.....	1 832	744	2 576	341	532	873	33.9%	613	207	820	31.8%	- 53	-2.1%
Banlieue parisienne.....	2 420	606	3 026	512	513	1 025	33.9%	823	160	983	32.5%	- 42	-1.4%
ENSEMBLE.....	1 954	259	2 213	270	158	428	19.3%	644	68	712	32.2%	284	12.8%

Tableau 39

## REPARTITION DE L'ENSEMBLE DES TRANSFERTS ET TAXES RELATIFS AUX TRANSPORTS EN 1973

(Catégorie de commune du domicile)

- Méthode de l'équilibre budgétaire -

	Dépenses liées aux véhicules individuels	Dépenses de transports en commun	Dépenses totales de transport 3 = 1+2	Transfert lié à l'utilisation du réseau routier	Transfert lié à l'utilisation des transports en commun	Transfert total 6 = 4+5	Taux de transfert brut 7 = 6/3	Impôts sur les transports individuels	Impôts sur les transports en commun	Total des taxes 10 = 8+9	Taux de taxation 11 = 10/3	Prélèvement net 12 = 10-6	Taux de prélèvement net 13 = 12/3
Communes rurales.....	3 359	96	3 455	432	52	484	14.0%	1 116	35	1 151	33.3%	667	19.3%
Unités urbaines de :													
. moins de 10 000 habitants.....	3 781	122	3 903	430	40	470	12.0%	1 256	22	1 278	32.7%	808	20.7%
. de 10 000 à 50 000 habitants....	3 637	300	3 937	415	167	582	14.8%	1 181	123	1 304	33.1%	722	18.3%
. de 50 000 à 100 000 habitants...	3 658	335	3 993	430	203	633	15.9%	1 203	152	1 355	33.9%	722	18.1%
. de 100 000 à 200 000 habitants..	3 724	404	4 128	417	129	546	13.2%	1 208	74	1 282	31.1%	736	17.8%
. plus de 200 000 habitants.....	4 285	450	4 735	433	150	583	12.3%	1 371	90	1 469	31.0%	886	18.7%
Ville de PARIS.....	3 094	1 473	4 567	561	1 032	1 593	34.9%	948	295	1 243	27.2%	-350	-7.7%
Banlieue parisienne.....	4 828	923	5 751	953	981	1 934	33.6%	1 472	252	1 724	30.0%	-210	-3.7%
ENSEMBLE.....	3 810	409	4 219	502	278	780	18.5%	1 221	101	1 322	31.4%	542	12.9%

Tableau 40

## REPARTITION DE L'ENSEMBLE DES TRANSFERTS ET TAXES RELATIFS AUX TRANSPORTS EN 1973

(Catégorie de commune du domicile)

- Méthode de l'amortissement financier -

	Dépenses liées aux véhicules individuels	Dépenses de transports en commun	Dépenses totales de transport 3 = 1+2	Transfert lié à l'utilisation du réseau routier	Transfert lié à l'utilisation des transports en commun 5	Transfert total 6 = 4+5	Taux de transfert brut 7 = 6/3	Impôts sur les transports individuels	Impôts sur les transports en commun	Total des taxes 10=8+9	Taux de taxation 11=10/3	Prélèvement net 12 = 10-6	Taux de prélèvement net 13 = 12/3
	1	2	3 = 1+2	4	5	6 = 4+5	7 = 6/3	8	9	10=8+9	11=10/3	12 = 10-6	13 = 12/3
Communes rurales.....	3 359	96	3 455	391	52	443	12.8%	1 116	35	1 151	33.3%	708	20.5%
Unités urbaines de :													
. moins de 10 000 habitants.....	3 781	122	3 903	391	40	431	11.0%	1 256	22	1 278	32.7%	847	21.7%
. de 10 000 à 50 000 habitants.....	3 637	300	3 937	379	167	546	13.9%	1 181	123	1 304	33.1%	758	19.3%
. de 50 000 à 100 000 habitants....	3 658	335	3 993	395	203	598	15.0%	1 203	152	1 355	33.9%	757	19.0%
. de 100 000 à 200 000 habitants...	3 724	404	4 128	383	129	512	12.4%	1 208	74	1 282	31.1%	770	18.7%
. plus de 200 000 habitants.....	4 285	453	4 738	398	150	548	11.6%	1 371	98	1 469	31.0%	921	19.4%
Ville de PARIS.....	3 094	1 473	4 567	513	1 032	1 545	33.8%	948	295	1 243	27.2%	-302	-6.6%
Banlieue parisienne.....	4 828	923	5 751	872	981	1 853	32.2%	1 472	252	1 724	30.0%	-129	-2.2%
ENSEMBLE.....	3 810	409	4 219	458	278	736	17.4%	1 221	101	1 322	31.4%	586	11.9%

Tableau 41

## REPARTITION DE L'ENSEMBLE DES TRANSFERTS ET TAXES RELATIFS AUX TRANSPORTS EN 1973

(Catégorie de commune du domicile)

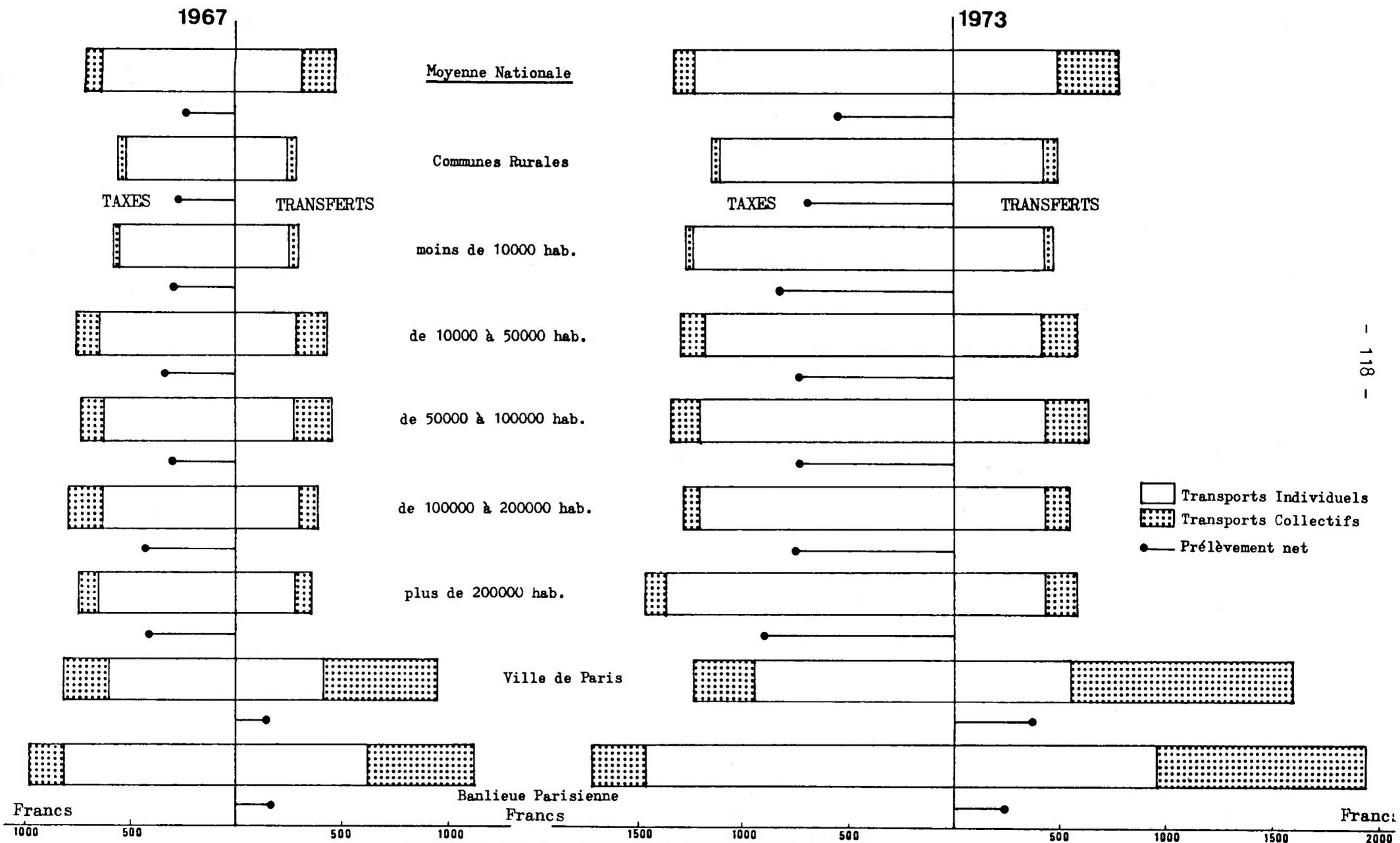
- Méthode du capital foncier -

	Dépenses liées aux véhicules individuels	Dépenses de transports en commun	Dépenses totales de transport 3 = 1+2	Transfert lié à l'utilisation du réseau routier	Transfert lié à l'utilisation des transports en commun 5	Transfert brut 6 = 4+5	Taux de transfert brut 7 = 6/3	Impôts sur les transports individuels	Impôts sur les transports en commun	Total des taxes 10=8+9	Taux de taxation 11=10/3	Prélèvement net 12 = 10-6	Taux de prélèvement net 13 = 12/3
Communes rurales.....	3 359	96	3 455	464	52	516	14.9%	1 116	35	1 151	33.3%	635	18.4%
Unités urbaines de :													
. moins de 10 000 habitants.....	3 781	122	3 903	626	40	666	17.1%	1 256	22	1 278	32.7%	612	15.7%
. de 10 000 à 50 000 habitants....	3 637	300	3 937	675	167	842	21.4%	1 181	123	1 304	33.1%	462	11.7%
. de 50 000 à 100 000 habitants...	3 658	335	3 993	799	203	1 002	25.1%	1 203	152	1 355	33.9%	353	8.8%
. de 100 000 à 200 000 habitants..	3 724	404	4 128	804	129	933	22.6%	1 208	74	1 282	31.1%	349	8.5%
. plus de 200 000 habitants.....	4 285	453	4 738	872	150	1 022	21.6%	1 371	98	1 469	31.0%	447	9.1%
Ville de PARIS.....	3 094	1 473	4 567	688	1 032	1 720	37.7%	948	295	1 243	27.2%	-477	-10.4%
Banlieue parisienne.....	4 828	923	5 751	1 195	981	2 176	37.8%	1 472	252	1 724	30.0%	-452	-7.9%
ENSEMBLE.....	3 810	409	4 219	732	278	1 010	23.9%	1 221	101	1 322	31.4%	312	7.4%

# Graphique 18

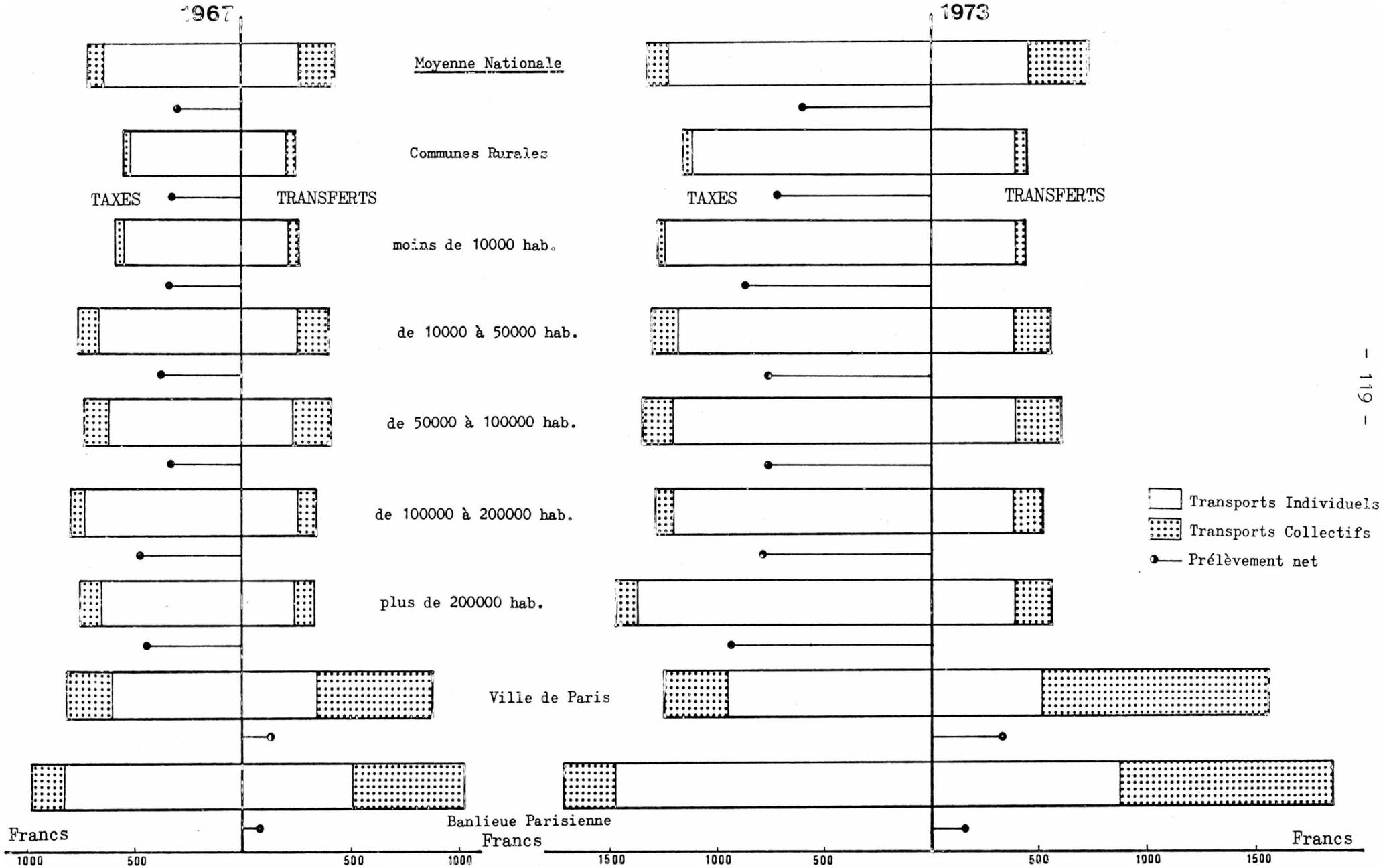
## TAXES ET TRANSFERTS SUR LES DEPENSES DE TRANSPORTS

(Hypothèse: Equilibre Budgétaire)



Graphique 19  
 TAXES ET TRANSFERTS SUR LES DÉPENSES DE TRANSPORTS

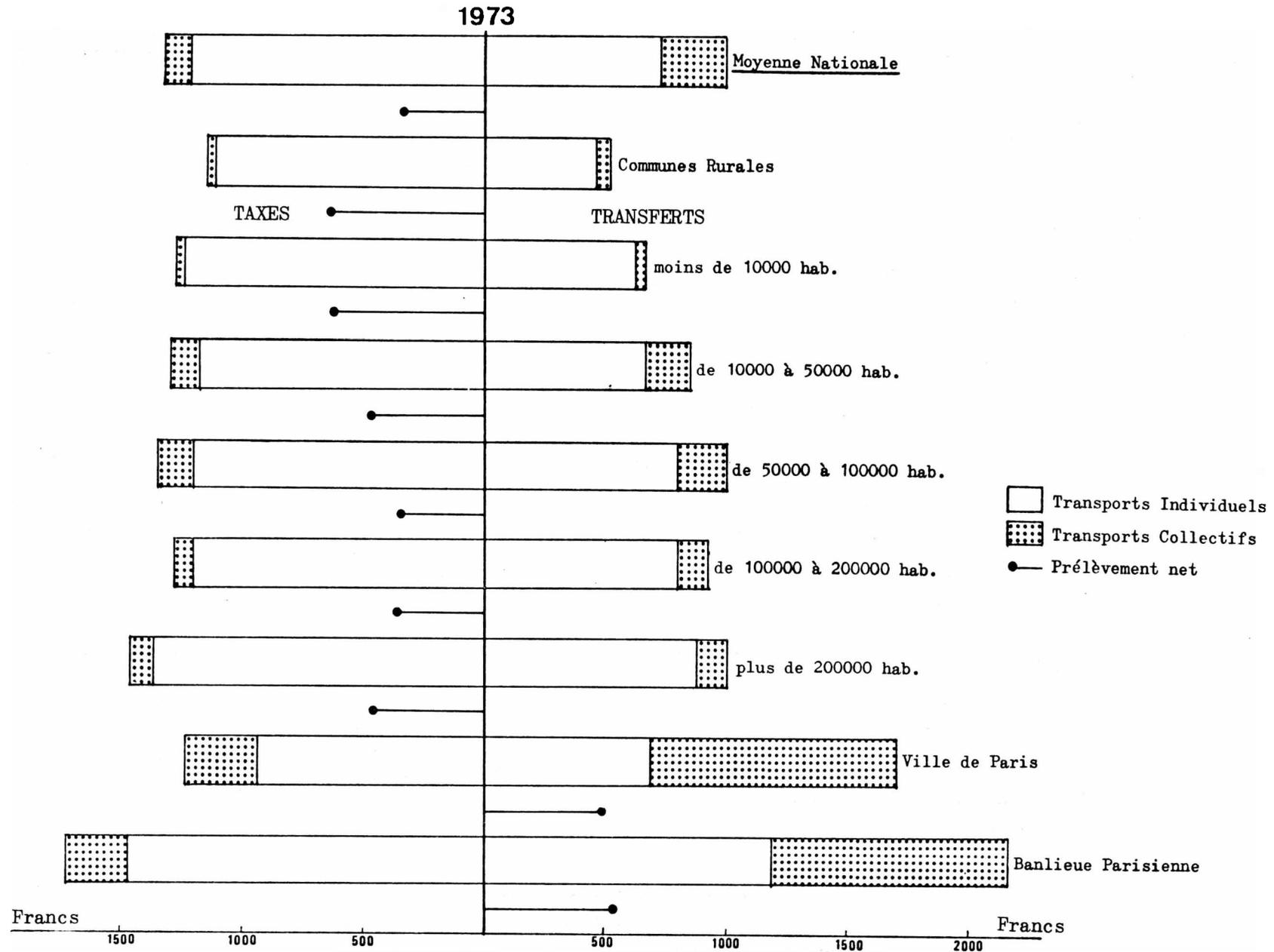
(Hypothèse: Amortissement Financier)



# Graphique 20

## TAXES ET TRANSFERTS SUR LES DEPENSES DE TRANSPORTS

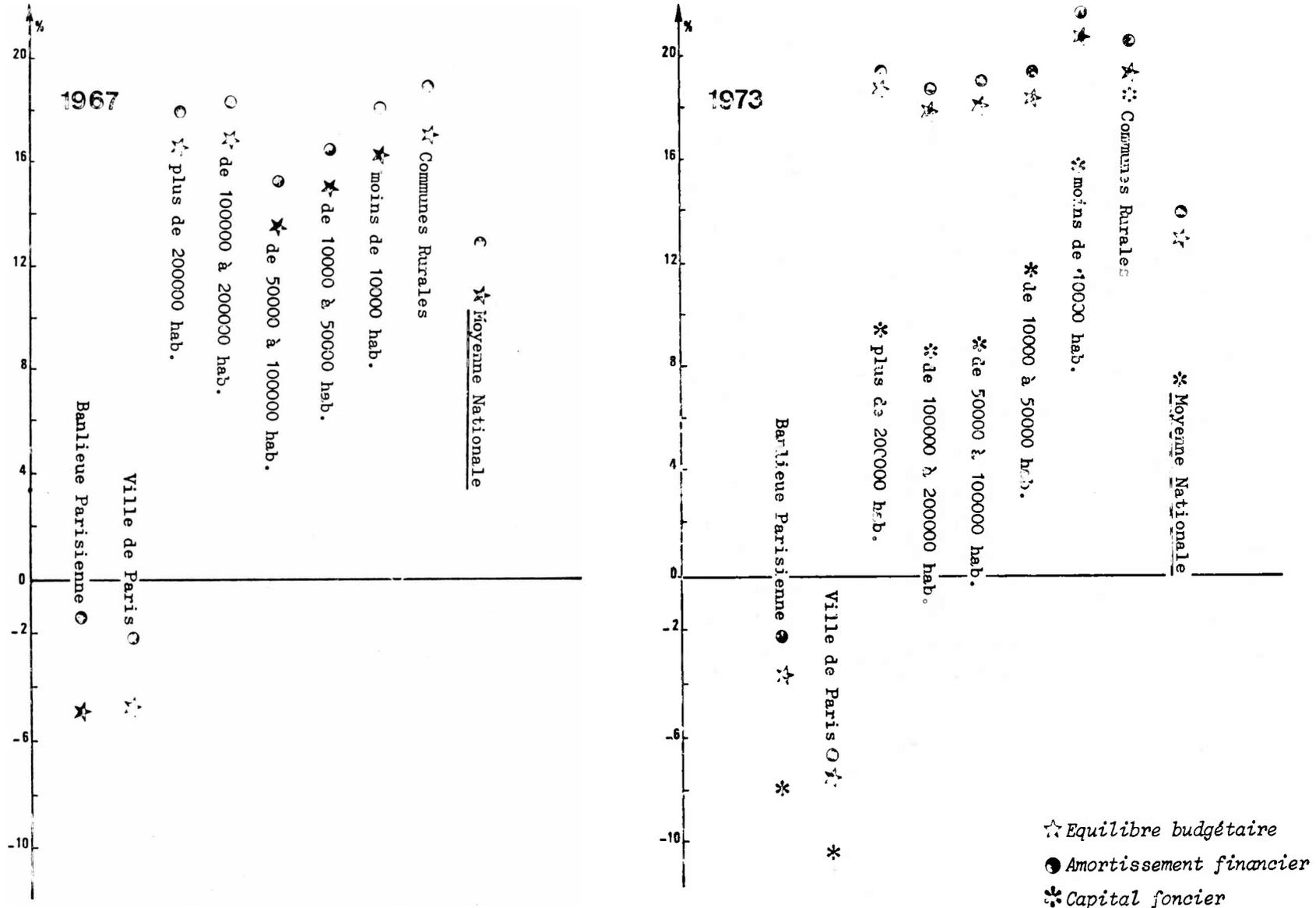
(Hypothèse: Capital Foncier)



Graphique 21

TAUX DE PRELEVEMENTS NETS PAR RAPPORT A L'ENSEMBLE DES DEPENSES DE TRANSPORTS

(Catégorie de Commune de domicile)



Si l'on revient aux deux premières hypothèses, on constate que l'écart entre la capitale et le reste de la France s'est creusé entre 1967 et 1973 en même temps qu'une nette différenciation s'est opérée entre les habitants de la ville de Paris et ceux de la banlieue. On peut par ailleurs noter un certain tassement des inégalités entre les provinciaux : le rapport entre le prélèvement net moyen des habitants des grandes villes et celui des ménages ruraux passe de 1.5 en 1967 à 1.3 en 1973.

Les taux de prélèvement net correspondants reflètent les mêmes inégalités et les mêmes évolutions par la méthode de l'équilibre budgétaire ou de l'amortissement financier, ils sont positifs et peu différenciés pour les provinciaux. Notons cependant qu'ils sont un peu plus élevés pour les ruraux que pour les habitants des grandes villes et qu'ils se sont accrus de 4 points environ de 1967 à 1973. La méthode de l'amortissement financier accroît quant à elle les disparités entre ménages de province.

Enfin, on peut signaler que, mise à part l'opposition fondamentale entre Paris et la province, l'analyse des bilans par catégorie de communes met en lumière des inégalités bien moins accusées que celles liées à l'analyse effectuée par catégorie socio-professionnelle du chef de ménage.

## CONCLUSION.

La première conclusion apparaît dès la présentation des montants globaux ; c'est l'opposition entre transports individuels et collectifs. Les transports individuels (automobile et deux-roues) supportent plus de taxes qu'ils ne reçoivent de transferts quelle que soit l'hypothèse retenue pour l'évaluation du transfert lié à l'utilisation du capital routier. Les transports collectifs quant à eux sont soumis à un taux de prélèvement net inférieur à celui des transports individuels ; pour la plupart d'entre eux (les seules exceptions sont les cars interurbains et l'aviation intérieure en 1967 et 1973 et les transports urbains de province en 1967), les transferts excèdent les impôts et taxes. *On peut donc considérer qu'il existe un transfert redistributif allant des ménages motorisés vers les non motorisés qui ont en moyenne des revenus plus faibles que les premiers.*

Les bilans redistributifs par catégorie socio-professionnelle du chef de ménage font apparaître que les salariés non agricoles sont les principaux bénéficiaires des effets redistributifs liés aux transports. En effet, ils consacrent une plus forte part de leurs dépenses de transports aux transports collectifs ; ils bénéficient plus que les autres ménages d'un système de réductions tarifaires sociales adapté à leurs types de déplacements (cartes hebdomadaires de travail, congés payés...). *Par contre les impôts et taxes sur les transports individuels sont quasi-proportionnels par rapport à la dépense consacrée par les ménages à ce mode de transport. En effet, la structure des dépenses varie peu d'une catégorie à l'autre, compte tenu de l'hypothèse de répercussion des taxes sur les achats de voitures par le marché de l'occasion.*

*La répartition par catégorie de communes fait apparaître une nette opposition entre Parisiens et provinciaux. Les premiers reçoivent plus de transferts qu'ils ne paient de taxes, c'est l'inverse pour les seconds.*

Ces résultats traduisent des effets d'ensemble d'un éventail très large de mécanismes parmi lesquels ceux qui ont des objectifs sociaux implicites sont très peu nombreux. Néanmoins tous ont indirectement ou non des conséquences redistributives, ou anti-redistributives. En raison de l'importance du secteur des transports il apparaît donc légitime de se demander comment intégrer ces objectifs sociaux tout en préservant l'efficacité économique de ces activités. Les uns ne sont pas antagonistes de l'autre ; la mobilité de la population active, l'accès aux loisirs et aux vacances, le désengorgement du trafic urbain, etc... ne sont pas des problèmes n'ayant que des solutions purement économiques. Alors que la taxation des carburants volontairement alourdie par l'Etat pénalise aveuglément les utilisateurs de véhicules particuliers, on peut penser que les interventions publiques seraient socialement plus justifiées si leur modulation était mieux adaptée. A cet égard on suggérera les propositions suivantes :

- . diminution des taux de taxes frappant les deux-roues (achats de cycles et de motocycles de petite cylindrée, essence-moto). En effet, ce mode de transport est utilisé principalement par des personnes appartenant à des ménages dont le chef est ouvrier ou employé.
- . extension des réductions tarifaires donnant droit à compensation de l'Etat aux cars interurbains, mode de transport important pour les ménages ruraux, ainsi que le renforcement de la part des transferts liés aux réductions tarifaires dans l'ensemble des transferts bénéficiant aux transports collectifs (1).
- . extension des réductions tarifaires touchant les catégories les plus défavorisées, notamment les personnes âgées. Les collectivités publiques pourraient jouer un rôle moteur dans ce domaine en proposant la compensation des pertes de recettes en résultant à toutes les entreprises de transport. Le succès commercial de la "carte vermeil" (2) et le développement des mesures de gratuité ou de fortes réductions tarifaires pour les personnes âgées dans les transports urbains, surtout en province et à l'initiative des collectivités locales, montrent bien l'efficacité de ces mesures (3).

Par contre, les réductions sociales (réductions familles nombreuses, congés payés...) sont utilisées en 1ère classe principalement par les ménages les plus aisés ; il conviendrait de limiter la prise en charge de ces réductions par l'Etat en 1ère classe.

- . réduction des disparités entre Paris et la province. Ceci pourrait se faire par une meilleure répartition des investissements routiers. Pour les transports en commun, ce rééquilibrage passe par un développement de l'accès des provinciaux aux transports interurbains (liaisons transversales par la S.N.C.F., maintien du réseau d'omnibus et des services routiers, implantation d'aéroports) ; il passe aussi par une homogénéisation de l'intervention des collectivités publiques dans le domaine des transports urbains. La plupart de ces transformations ont connu des débuts de réalisation depuis 1973.

En fait, plus que par des mesures ponctuelles, ce n'est que par l'instauration d'une "aide personnalisée au transport" prenant en compte la situation de chaque ménage (revenu, distance domicile-travail, besoins de déplacements) que l'on pourrait globalement réduire les inégalités existant dans le domaine des transports et que les interventions publiques en ce domaine ne contribuent pas toujours actuellement à faire disparaître.

- 
- (1) Rappelons que cette part a diminué entre les deux années de référence, passant de 35% des transferts à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. en 1967 à 32% en 1973.
- (2) Il s'agit d'une réduction de 30% sur la S.N.C.F. grandes lignes pour les personnes âgées.
- (3) On peut citer l'exemple de Lille où les déplacements des personnes âgées en transports collectifs se sont accrus de 43% dans l'année qui a suivi la mise en place de la gratuité pour cette catégorie d'usagers.

28 AOÛT 1978

192 - n° 1

1

