

LES EFFETS REDISTRIBUTIFS DES FINANCES PUBLIQUES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS (1)

par

Jean-Loup MADRE et Pierre PICARD

SOMMAIRE

Introduction	46
1. Champ de l'étude et méthodologie	46
1.1. Le champ de l'étude.....	46
1.2. La répercussion des taxes sur les achats d'automobiles.....	48
1.3. Problème posé par la prise en compte de l'investissement dans l'évaluation des transferts.....	48
2. Résultats	50
2.1. Les masses globales.....	50
2.2. Répartition des transferts et des taxes selon la catégorie socio- professionnelle du chef de ménage.....	52
2.3. Répartition des transferts et des taxes selon la catégorie de commune de résidence.....	58

(1) Cet article s'inspire d'une étude réalisée au C.R.E.D.O.C. pour le S.A.E.I. dans le cadre de l'A.T.P. Socio-Économie des Transports.

Le secteur des transports est l'un des supports privilégiés des transferts économiques et sociaux entre les collectivités publiques et les différents agents économiques : il est à l'origine de prélèvements (impôts, taxes) et de réaffectations monétaires (aide sous des formes diverses aux entreprises de transport) ou non monétaires (mise à disposition du réseau routier).

Si les interventions de l'État 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 de l'action des finances publiques en ce domaine.

Il ressort de cette analyse que les taxes prélevées à l'occasion des transports individuels dépassent largement les évaluations que l'on peut avancer du transfert résultant de l'utilisation du réseau routier par les ménages. Par contre les usagers des transports collectifs reçoivent globalement plus de transferts qu'ils ne paient de taxes. Il en résulte donc un transfert allant des ménages motorisés vers les non motorisés.

Cependant, le coût de la voirie n'est pas identique pour toutes les catégories de réseaux et l'aide aux transports en commun varie beaucoup suivant les entreprises concernées. Ces deux facteurs tendent à favoriser particulièrement les habitants de l'agglomération parisienne. Par ailleurs, ce sont les salariés les plus urbanisés qui sont les principaux bénéficiaires de l'aide aux transports en commun, notamment de celle qui passe par les réductions tarifaires concernant essentiellement les trajets domicile-travail et les vacances.

1. CHAMP DE L'ÉTUDE ET MÉTHODOLOGIE

1.1. Le champ de l'étude

L'étude se limite aux transferts relatifs aux déplacements des ménages ⁽¹⁾, que ceux-ci touchent directement les ménages (impôt à la consommation, réductions tarifaires...) ou transitent par les entreprises de transport (subvention d'équilibre...).

En ce qui concerne les transports individuels, les impôts et taxes comprennent d'une part tous les impôts indirects assis sur une dépense des ménages (notamment les taxes sur les carburants, la T.V.A. frappant les dépenses d'achat ⁽²⁾ et d'entretien des véhicules, les taxes sur les assurances), et d'autre part des taxes « pures » (vignette, carte grise, permis de conduire, amendes et contraventions). Les contributions des collectivités publiques relatives aux transports individuels correspondent au service collectif que constitue la mise à disposition du réseau routier. Il faut ici distinguer :

(1) Ceci correspond en première approximation aux déplacements réalisés pour des motifs personnels.

(2) L'évolution des taxes sur les achats d'automobile pose un problème spécifique évoqué en 1.2.

— d'une part, les services courants (dépenses de fonctionnement, d'entretien et de police) dont on peut considérer, en première approximation, que leur valeur est équivalente à la dépense faite au cours d'un exercice budgétaire annuel;

— d'autre part, le service non marchand rendu par l'utilisation gratuite du capital routier dont la durée de vie s'étend sur une longue période. Ceci pose le problème de la prise en compte des dépenses d'investissement dans l'évaluation des transferts (1).

En ce qui concerne les transports collectifs, les impôts et taxes comprennent essentiellement l'impôt sur le chiffre d'affaires (T.V.A.) et les taxes sur les carburants. Quant aux contributions des collectivités publiques aux entreprises de transport en commun, elles comprennent les compensations pour réductions tarifaires, les subventions d'exploitation, les transferts liés aux prêts à taux réduits (1), les subventions d'équipement (1), les dotations en capital (1) et le transfert lié à l'utilisation des infrastructures (1) (routières et aéroportuaires).

Parmi ces transferts, seules les subventions compensant les réductions tarifaires accordées par les entreprises de transport en commun à certaines catégories d'usagers (familles nombreuses, militaires, usagers des transports collectifs pour les déplacements domicile-travail, étudiants et élèves, invalides...) ont réellement un but redistributif. Si la finalité première et explicite des autres masses financières considérées n'est pas de corriger des inégalités entre les ménages, celles-ci bénéficient pour des raisons diverses de façon inégale aux différentes catégories de la population; c'est en ce sens qu'elles jouent indirectement un rôle redistributif.

Dans le but de mesurer cet 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 et la catégorie de commune de résidence. Les résultats seront présentés pour l'année 1973 (2).

Précisons enfin que, pour des raisons tenant essentiellement à la non disponibilité de l'information statistique nécessaire, nous nous limiterons à l'analyse des effets redistributifs des dépenses et recettes des finances publiques correspondant aux transports des ménages. Seuls sont donc pris en considération des flux monétaires directs, à l'exclusion notamment de la valorisation de coûts sociaux non monétaires (3) ou de certains flux monétaires indirects (4). Ceci conduira à nuancer certaines des conclusions de l'étude; toutefois, c'est par

(1) Voir 1.3.

(2) Année pour laquelle l'I.N.S.E.E. a réalisé une Enquête Transport, cf. Sources Statistiques, p. 62.

(3) Ainsi, par exemple les subventions des collectivités publiques — identifiées ici à un transfert aux usagers — permet de maintenir à un niveau relativement bas le tarif applicable aux cartes hebdomadaires de travail des transports en commun. Toutefois, cette méthode ne chiffre pas les « effets externes » (perte de temps, pénibilité liées à de longs trajets domicile-travail, pollution, etc.).

(4) Par exemple, le coût des accidents de la route pour la Sécurité Sociale.

ces masses budgétaires que se traduit le plus concrètement l'action des collectivités publiques dont nous essaierons de juger de l'effet redistributif.

Avant de passer à l'analyse des principaux résultats obtenus, nous indiquerons les hypothèses faites (1), d'une part sur la répercussion des taxes sur les achats d'automobiles et, d'autre part, pour la prise en compte de l'investissement dans l'évaluation des transferts.

1.2. La répercussion des taxes sur les achats d'automobiles

La répartition des taxes sur les achats d'automobiles pose un problème spécifique concernant leur répercussion par le marché de l'occasion.

La taxation quasi nulle des véhicules d'occasion, bien que conforme à la législation du prélèvement fiscal (2), est fictive du point de vue économique. En effet, le prix de la voiture d'occasion, s'il dépend de divers paramètres (âge du véhicule, état du marché...) n'est évidemment pas indépendant du prix auquel la voiture a été achetée neuve, ni même de la partie de ce prix constituée par les impôts indirects. On a donc fait l'hypothèse que la T.V.A. payée lors de l'acquisition d'un véhicule neuf est répercutée proportionnellement sur le prix de la voiture d'occasion (hors marge des garagistes). On est donc conduit à prendre en compte une taxe « fictive » sur les achats de voitures d'occasion récupérée par les vendeurs de ces véhicules.

Cette hypothèse n'est pas neutre du point de vue de l'analyse de la redistribution. En effet, la proportion des achats de voitures d'occasion dans l'ensemble des achats d'automobiles varie largement selon la catégorie socio-professionnelle ou la catégorie de commune de résidence de l'acquéreur. Ainsi en 1973, elle était de 76,8 % pour les salariés agricoles et seulement de 26,2 % pour les cadres supérieurs; par ailleurs, les véhicules achetés neufs à Paris ou dans les grandes agglomérations de province sont souvent revendus d'occasion dans les petites villes ou dans les zones rurales. Cette hypothèse de répercussion tend à homogénéiser les taux de taxation des achats neufs et d'occasion. Éliminant la principale cause de différenciation des taux apparents de taxation des dépenses relatives aux transports individuels, elle a une influence directe sur les résultats de l'étude.

1.3. Problème posé par la prise en compte de l'investissement dans l'évaluation des transferts

La prise en compte de l'investissement financé par les collectivités publiques dans l'étude de la redistribution pose un problème d'analyse intertemporelle.

(1) En ce qui concerne la méthodologie générale concernant l'étude des phénomènes redistributifs, voir J. DESCE, A. FOULON, P. KENDE, L. LEVY-GARBOUA, *Propositions pour une méthodologie de l'étude de la redistribution*, Consommation, n° 4, 1970.

(2) 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 10 % environ des achats d'occasion) supporte une taxe.

En effet, en toute rigueur, on ne peut identifier la masse financière des investissements réalisés l'année de référence à des transferts aux usagers ayant circulé cette même année, car les infrastructures ainsi construites continueront à être utilisées dans le futur. Inversement, les usagers de l'année de référence utilisent des infrastructures dont la construction a été financée dans le passé. Un problème d'amortissement se pose donc pour l'évaluation des transferts liés aux opérations d'investissement.

En fait, les solutions proposées différeront selon que l'on considère le transfert lié à l'aide aux entreprises de transport pour leurs opérations d'équipement, ou le service collectif gratuit (ou quasi-gratuit) représenté par l'utilisation du réseau routier ou de l'infrastructure aéroportuaire.

L'aide à l'investissement des entreprises de transport peut prendre trois formes : des subventions d'équipement, des dotations en capital aux entreprises publiques et des prêts à taux bonifiés. Dans ce domaine, comme il est très difficile de connaître sur longue période la part du capital de ces entreprises financée sur fonds publics et *a fortiori* d'en calculer un amortissement, on est conduit à identifier le transfert aux subventions et dotations de l'année, ainsi qu'à la différence entre les intérêts qu'auraient payé les entreprises au taux du marché ⁽¹⁾ et les intérêts qu'elles paient effectivement sur leurs emprunts à taux bonifiés.

En ce qui concerne les infrastructures aéroportuaires, nous nous sommes basés sur les calculs d'amortissement du capital élaborés par la Commission d'Étude des Coûts d'Infrastructure Aéroportuaire.

La méthode de prise en compte de l'investissement routier revêt quant à elle une importance primordiale, étant donné le total des masses en jeu. Trois évaluations ont été utilisées : la première méthode (dite d'équilibre budgétaire) identifie le transfert à l'investissement de l'année de référence lissé sur 3 ans. La deuxième méthode (dite de l'amortissement financier) considère une situation de référence dans laquelle les investissements routiers seraient financés exclusivement par emprunt ⁽¹⁾. Le coût du service rendu par la route — pour ce qui est de la couverture des dépenses d'investissement — serait alors égal à la somme, pour l'année considérée, des annuités de remboursement des emprunts non encore amortis. Le transfert est ainsi identifié à ce coût global. La troisième méthode (dite du capital foncier) à l'inverse des précédentes, n'établit plus de relation entre la valeur du capital routier et son coût de production mais identifie le transfert au coût d'opportunité de sa mise à disposition auprès des usagers ; ce coût d'opportunité est identifié à une rente sur la valeur des terrains immobilisés par les infrastructures routières.

L'hypothèse de l'amortissement financier a été retenue comme hypothèse centrale de l'étude ⁽²⁾ ; l'hypothèse du capital foncier, qui conduit à des montants

(1) Le taux de référence « du marché » a été choisi égal à 7 % jusqu'en 1967 et 9 % pour les emprunts souscrits entre 1968 et 1973, soit une estimation du taux de rendement moyen des obligations pendant les périodes considérées.

(2) La méthode de l'amortissement financier conduit à des montants un peu inférieurs à l'investissement de l'année de référence ; elle se rapproche donc d'un amortissement économique qui, en période d'accélération du trafic (1973 dans l'étude) est nécessairement inférieur à l'investissement courant.

de transferts nettement plus importants, est surtout intéressante par la différenciation très nette qu'elle introduit entre les divers types de réseaux, du fait des disparités très fortes existant entre les prix des terrains en région parisienne, dans les agglomérations de province et dans les zones rurales.

2. RÉSULTATS

2.1. Les masses globales

On peut tout d'abord 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.

Le secteur des transports représentait, en 1973, 9,7 % de la consommation totale des ménages; dans ce total, la part des transports en commun était de 15,5 % (1). Les impôts indirects pris en considération représentent 12,9 % de l'ensemble des recettes de la fiscalité indirecte, soit une part sensiblement plus importante que celle occupée par le secteur des transports dans la consommation des ménages. Ceci provient notamment de la forte taxation des carburants et des achats de véhicules neufs (2). La part relative au secteur des transports dans les budgets des collectivités publiques était encore plus importante; ainsi les entreprises de transport en commun recevaient, en 1973, 17,8 % des subventions d'exploitation versées par les administrations publiques; en ce qui concerne les subventions d'équipement, cette part était beaucoup plus faible (de l'ordre de 5 %).

Quant aux dépenses routières imputables aux ménages, elles représentaient 13,6 % du budget d'équipement de l'État et des collectivités locales.

De tous ces mécanismes, il résulte d'une part, un taux de prélèvement net (Taxes-Transferts/Dépenses) important de 13,4 % pour l'ensemble des transports, d'autre part une opposition très nette entre transports individuels et collectifs. Quelle que soit l'hypothèse retenue pour l'évaluation du transfert lié à l'investissement routier, les usagers des transports individuels paient plus de taxes qu'ils ne reçoivent de transferts à l'occasion de leurs déplacements (2,7 fois plus, par la méthode de l'amortissement financier retenue comme notre hypothèse centrale); par contre les entreprises de transport en commun reçoivent

(1) Cette part n'est que de 12,9 % si l'on considère la dépense (nette) et non plus la consommation (voir tableau I); en effet, les dépenses d'assurance et les taxes pures liées aux transports individuels ne font pas partie de la consommation des ménages au sens de la Comptabilité Nationale.

(2) Ainsi, en 1973, la part des taxes dans le prix T.T.C. des carburants et des voitures neuves se montait respectivement à 70,6 % et 25,4 %, rémanences fiscales comprises.

2,3 fois plus de transferts qu'elles ne paient de taxes. Il en résulte un écart important du taux de prélèvement net, positif pour les transports individuels (20,0 %) et négatif pour les transports collectifs (-31,1 %) selon la méthode de l'amortissement financier.

TABLEAU I
Les masses globales (année 1973) (10⁶F)

	Transports individuels	Transports en commun	Total	Part des Transports en commun (%)
	1	2	3 = 1 + 2	4 = 2/3
1. <i>Consommation nette des ménages</i> (1).....	53 458	9 781	63 239	15,5
2. <i>Taxes pures</i> (2).....	2 044	-	2 044	-
3. <i>Assurances</i>	10 767	-	10 767	-
4. = 1 + 2 + 3. <i>Dépense nette</i>	66 269	9 781	76 050	12,9
5. <i>Impôts et taxes</i>	21 223	2 472	23 695	10,4
6. <i>Transfert brut</i>				
61. Méthode de l'amortissement financier.....	7 972	5 517	13 489	40,9
62. Méthode de l'équilibre budgétaire.....	8 729	5 517	14 246	38,7
63. Méthode du capital foncier.....	12 729	5 517	18 246	30,2
7. <i>Prélèvement net</i>				
71 = 5 - 61. Méthode de l'amortissement financier.....	13 251	-3 045	10 206	-
72 = 5 - 62. Méthode de l'équilibre budgétaire.....	12 494	-3 045	9 449	-
73 = 5 - 63. Méthode du capital foncier.....	8 494	-3 045	5 449	-
8. <i>Taux de prélèvement net (%)</i>				
81 = 71/4. Méthode de l'amortissement financier.....	20,0	-31,1	13,4	-
82 = 72/4. Méthode de l'équilibre budgétaire.....	18,9	-31,1	12,4	-
83 = 73/4. Méthode du capital foncier.....	12,8	-31,1	7,2	-

(1) Consommation nette des reventes de voitures sur le marché de l'occasion.
(2) Vignette, carte grise, taxes sur les permis de conduire, amendes et contraventions.

Dans les limites des flux monétaires pris en compte pour cette étude, il en découle un effet global redistributif au dépens des ménages « motorisés » et au profit des ménages « non motorisés », ces derniers n'utilisant que les transports collectifs. Une telle remarque doit cependant être largement nuancée car, comme on l'a dit en introduction, seuls sont pris en considération dans l'étude

les flux monétaires (1) liés à l'action des finances publiques, à l'occasion des dépenses de transport des ménages. La valorisation d'effets externes, de coûts sociaux non monétaires ou de flux monétaires indirects étant de nature à modifier très largement ces résultats globaux, il est sans doute plus intéressant, dans une optique redistributive d'étudier comment varient ces indicateurs — notamment les taux de prélèvement net — selon les catégories de ménages considérés.

Les résultats obtenus seront présentés dans le cadre de la méthode de l'amortissement financier (2).

2.2. Répartition des transferts et des taxes selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage

Bien qu'en moyenne les dépenses de transports individuels aient représenté, en 1973, de l'ordre de 87 % du budget transport des ménages, la part correspondant aux transports en commun jouait un rôle important dans l'affectation des transferts puisqu'ils recevaient plus de 40 % de ces derniers. De plus, la part représentée par les transports collectifs dans le budget transport des ménages était très différenciée entre les catégories : 30 % pour les catégories des manœuvres-gens de maison contre 9 % pour les exploitants agricoles (voir tableau II).

Considérons tout d'abord les transports individuels tant du point de vue des dépenses des ménages que des transferts (tableau II, colonnes 1, 4 et 8).

La dépense liée aux transports individuels est très variable entre les catégories socio-professionnelles, allant de 1 165 F par ménage, pour les retraités, à 11 471 F, pour les professions libérales. Cette différenciation, si elle correspond à des structures de consommation qui varient nettement entre les catégories, du fait notamment de la part variable des achats de voitures neuves dans la dépense totale, n'induit pas de grandes disparités dans les taux de taxation relatifs aux transports individuels (3). Ceci est évidemment dû à notre hypothèse de répercussion des taxes sur les achats de voitures neuves.

(1) La prise en compte de l'investissement routier par la méthode du capital foncier constitue la seule exception à cette règle.

(2) Pour les résultats correspondant aux autres hypothèses, nous nous permettons de renvoyer le lecteur au rapport C.R.E.D.O.C. sur lequel est basé cet article.

(3) Ces taux sont définis dans le tableau II par le rapport, ligne par ligne, des colonnes 8 et 1. Ils varient de 30,9 % pour la catégorie « Autres inactifs » à 35,7 % pour les « Industriels, gros commerçants », sans effet de progressivité entre les catégories ; la variation du taux s'explique en effet par des éléments particuliers pour chaque catégorie socio-professionnelle : par exemple, l'importance relativement forte de la part des assurances (environ 20 % contre 16 % pour la moyenne des ménages) dans le budget « transports individuels » des « Inactifs » induit de faibles taux de taxation. A l'inverse, le taux de taxation élevé des « Industriels, 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). Pour les autres catégories, on ne peut cependant pas mettre en évidence d'effet de progressivité du taux de taxation relativement à la position du ménage dans la hiérarchie sociale. Si on n'adoptait pas l'hypothèse de répercussion par les ventes d'occasion, le calcul ferait apparaître une nette progressivité du taux de taxation, variant régulièrement entre les classes de ménages en fonction de leur position sociale de 29,3 % pour les « Autres inactifs » à 40,2 % pour les « Industriels, gros commerçants ».

Cet usage des transports individuels extrêmement différencié entre les catégories de ménages se reflète également dans la répartition des transferts liés à l'utilisation du réseau routier. Ainsi les ménages des catégories les plus aisées (industriels, gros commerçants, professions libérales, cadres supérieurs) recevaient en 1973 un transfert de 1 187 à 1 511 F, soit environ dix fois le montant attribué aux ménages dont le chef est inactif (126 à 164 F).

Intéressons-nous maintenant aux transports en commun (tableau II, colonnes 2, 5 et 9). On peut distinguer ici 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 (1), 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, la dépense des ménages de cadres supérieurs ou de professions libérales atteignait respectivement 1 118 et 1 299 F; à l'inverse, la dépense des ménages ouvriers n'était que de 655 F pour la catégorie des ouvriers qualifiés et spécialisés et de 740 F pour les manœuvres 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 de 373 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, et 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).

Considérons maintenant la répartition des transferts relatifs aux transports collectifs. Il faut en fait distinguer à ce propos les transferts liés aux réductions tarifaires (2) des autres transferts.

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 représentait 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 sur les lignes de la S.N.C.F. ou de la R.A.T.P., ou encore des billets congés payés qui bénéficient essentiellement aux salariés.

(1) Voir tableau II bis.

(2) La part des transferts liés aux réductions tarifaires dans l'ensemble des contributions des collectivités publiques aux entreprises de transports était en 1973 de 26,2 %; ils se répartissent comme suit entre les diverses catégories de ménages (en francs par ménage) : exploitants agricoles, 15,2; salariés agricoles, 12,6; industriels, gros commerçants, 66,9; artisans, petits commerçants, 48,4; professions libérales, 121,1; cadres supérieurs, 151,6; cadres moyens, 172,4; employés, 159,8; ouvriers qualifiés et spécialisés, 100,4; manœuvres et gens de maison, 129,7; retraités, 20,0; autres inactifs, 32,0; ensemble, 83,2.

TABLEAU II

Répartition des transferts et des taxes (année 1973)
(catégorie socio-professionnelle du chef de ménage)
 (en francs par ménage)

	Dépenses liées aux véhicules individuels	Dépenses de transports en commun	Dépenses totales de transport	Transfert lié à l'utilisation du réseau routier	Transfert lié à l'utilisation des transports en commun	Transfert total	Taux de Transfert brut (%)
	1	2	3=1+2	4	5	6=4+5	7=6/3
Exploitants agricoles.....	3 936	373	4 309	481	100	581	13,5
Salariés agricoles.....	2 853	378	3 231	435	194	629	19,5
Industriels, gros commerçants.....	10 244	505	10 749	1 511	345	1 856	17,3
Artisans, pêcheurs, petits commerçants.....	5 956	373	6 329	645	195	840	13,2
Professions libérales.....	11 471	1 299	12 770	1 406	496	1 902	14,9
Cadres supérieurs.....	8 414	1 118	9 532	1 187	520	1 707	17,9
Cadres moyens.....	6 166	708	6 874	778	506	1 284	18,7
Employés.....	3 901	668	4 569	450	552	1 002	21,9
Ouvriers qualifiés, ouvriers spécialisés, marins...	4 211	655	4 866	450	357	907	18,6
Manœuvres, gens de maison.....	1 752	740	2 492	218	520	738	29,6
Retraités.....	1 165	277	1 442	126	102	228	15,8
Autres inactifs.....	1 199	428	1 627	164	166	330	20,3
Ensemble.....	3 810	563	4 373	458	319	777	17,8

	Impôts sur les transports individuels	Impôts sur les transports en commun	Total des taxes	Taux de taxation (%)	Prélèvement net	Taux de prélèvement net (%)
	8	9	10 = 8 + 9	11 = 10/3	12 = 10 - 6	13 = 12/3
Exploitants agricoles.....	1 312	98	1 410	32,7	829	19,2
Salariés agricoles.....	993	117	1 110	34,4	481	14,9
Industriels, gros commerçants.....	3 659	127	3 786	35,2	1 930	18,0
Artisans, pêcheurs, petits commerçants.....	1 963	95	2 058	32,5	1 218	19,2
Professions libérales.....	3 675	241	3 916	30,7	2 014	15,8
Cadres supérieurs.....	2 800	231	3 031	31,8	1 324	13,9
Cadres moyens.....	1 985	190	2 175	31,6	891	13,0
Employés.....	1 276	186	1 462	32,0	460	10,1
Ouvriers qualifiés, ouvriers spécialisés, marins.....	1 311	170	1 481	30,4	574	11,8
Manœuvres, gens de maison.....	562	216	778	31,2	50	1,6
Retraités.....	369	64	433	30,0	205	14,2
Autres inactifs.....	371	99	470	28,9	140	8,6
Ensemble.....	1 221	145	1 366	31,2	589	13,4

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, 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 l'État des réductions accordées par les entreprises 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.

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 transferts représentaient en moyenne 236 F par ménage en 1973 (contre seulement 83 F au titre des réductions tarifaires), c'est-à-dire 74 % du transfert moyen total.

On constate ici encore l'importance des transferts pour les catégories salariées et les professions libérales (392 F pour les employés par exemple) par opposition

TABLEAU II bis
Répartition des ménages
en fonction de leur catégorie de commune de résidence
(en %)

	Communes rurales	Unités urbaines de province		Agglomération parisienne	Ensemble
		- 50 000 habitants	+ 50 000 habitants		
Exploitants agricoles...	85	10	5	-	100
Salariés agricoles.....	68	26	6	-	100
Industriels, gros commer- çants.....	16	28	38	18	100
Artisans, petits commer- çants.....	34	26	25	15	100
Professions libérales....	12	31	33	24	100
Cadres supérieurs.....	7	14	41	38	100
Cadres moyens.....	12	21	40	27	100
Employés.....	13	20	37	30	100
Ouvriers qualifiés, ou- vriers spécialisés, ma- rins.....	22	27	35	16	100
Manœuvres, gens de mai- son.....	27	23	37	13	100
Retraités.....	36	20	30	14	100
Autres inactifs.....	20	17	46	17	100
Ensemble.....	27	21	33	19	100

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 pour les exploitants agricoles et les retraités à la tranche de 500 à 550 F où l'on trouve les professions libérales et 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 les 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 ⁽¹⁾ relatif aux transports en commun de 82,7 %, les cadres moyens (71,4 %) et la catégorie des manœuvres et gens de maison (70,3 %).

Ceci résulte, d'une part, de l'utilisation des modes particulièrement subventionnés (transports urbains) et, d'autre part, de l'accès à certaines réductions tarifaires ⁽²⁾. Les ménages les moins favorisés sont les exploitants agricoles, les professions libérales les retraités et les « autres inactifs » dont les taux de transfert brut étaient respectivement de 26,7, 38,2, 36,7 et 38,8 %. Ceci provient comme on l'a vu de la faiblesse de l'aide accordée par les collectivités publiques aux entreprises de cars interurbains et de la non adaptation du système de réductions tarifaires aux ménages inactifs.

Si l'on fait la synthèse des résultats pour l'ensemble des modes de transports, collectifs et individuels, on obtient un transfert brut moyen de 777 F par ménage, soit un taux moyen de transfert brut de 17,8 %. Par différence avec les impôts et taxes payés, on obtient un prélèvement net moyen de 589 F par ménage, soit un taux moyen de prélèvement net ⁽³⁾ de 13,4 %. Ce taux moyen est nettement différencié entre les catégories de ménages :

— les salariés non agricoles dépensent relativement plus que les autres catégories pour les transports en commun; leur taux de prélèvement net est inférieur à 14 %, avec un effet de progressivité puisqu'il varie de 1,6 % pour les manœuvres-gens de maison à 13,9 % pour les cadres supérieurs;

— les retraités et les salariés agricoles se situaient à un niveau intermédiaire (environ 14,5 %);

— les ménages dont le chef exerce une profession indépendante (exploitants agricoles, industriels-gros commerçants, artisans-petits commerçants et professions libérales) utilisent proportionnellement moins les transports collectifs et connaissent des taux de prélèvement net supérieurs à 15 %.

(1) Défini comme le rapport, ligne par ligne, des colonnes 5 et 2.

(2) Cartes hebdomadaires de travail et billets de congés payés. Notamment les militaires de carrière qui bénéficient du quart de place sur la S.N.C.F. appartiennent pour leur grande majorité à la catégorie des cadres moyens.

(3) Défini comme le rapport du prélèvement net à la dépense des ménages.

2.3. Répartition des transferts et des taxes selon la catégorie de commune de résidence

Comme cela apparaît dans le tableau III, la dépense de transport des ménages est fonction du degré d'urbanisation de la commune de résidence; elle variait de 3 455 F par ménage pour les communes rurales à 5 751 F par ménage pour la banlieue parisienne; de plus, la part des transports en commun dans cette dépense passe de 2,8 % pour les ménages ruraux (1) à 32,3 % pour la ville de Paris.

Considérons tout d'abord le cas des transports individuels. La dépense des ménages apparaît ici comme relativement homogène entre les diverses catégories de communes, l'opposition la plus nette se situant entre la ville de Paris (3 094 F par ménage) et la banlieue parisienne (4 828 F) (2). Les taux moyens de taxation relatifs aux transports individuels sont assez homogènes, variant de 30,5 % pour les habitants de la banlieue parisienne à 33,2 % pour les ménages ruraux. L'intérêt du critère « catégorie de commune » apparaît de manière plus évidente lorsque l'on considère la répartition des transferts liés à l'utilisation du réseau routier (3). Il apparaît en effet :

— d'une part, que les ménages parisiens sont particulièrement favorisés dans la répartition des transferts; ainsi 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 contre environ 170 F). 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.

(1) La dépense de transport en commun des ménages ruraux et des habitants des petites villes est cependant sous-estimée dans le tableau III; en effet, il n'a pas été possible, pour des raisons d'information statistique, de répartir les flux relatifs aux cars interurbains selon la catégorie de commune. Ceci explique pourquoi les chiffres apparaissant dans la ligne « Ensemble » diffèrent de ceux du tableau II.

(2) En effet, le taux de motorisation est nettement plus faible au centre des grandes agglomérations qu'à leur périphérie.

(3) Il est intéressant de décomposer ce transfert en une partie relative à l'usage de la voirie urbaine et une autre masse correspondant au réseau de rase campagne.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I
Voirie urbaine.....	59	110	128	165	164	187	366	652	204
Routes de rase campagne.	332	281	251	229	219	211	147	220	254
TOTAL.....	391	391	379	394	383	398	513	872	458
Zone de résidence du ménage :									
A. communes rurales; B. unités urbaines de - de 10 000 habitants; C. de 10 000 à 50 000 habitants; D. de 50 000 à 100 000 habitants; E. de 100 000 à 200 000 habitants; F. de + de 200 000 habitants; G, Ville de Paris; H, banlieue parisienne; I, ensemble.									

La prise en compte des transferts liés à l'utilisation du réseau de rase campagne ne peut renverser totalement ce bilan; un ménage de la banlieue parisienne recevait en 1973 un transfert total de 872 F, 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 le transfert total reçu par l'ensemble des ménages de province (ruraux ou urbains). Ainsi, le transfert total reçu par un ménage de province est compris entre 379 et 398 F;

— d'un point de vue redistributif, il apparaît que, dans l'hypothèse de « l'amortissement financier » (1) 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 fait ressortir un avantage particulièrement net pour les ménages de l'agglomération parisienne.

En ce qui concerne les transports collectifs, la dépense 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 (96 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 brut par ménage de ces catégories est extrêmement modeste (52 et 40 F).

— La dépense de transport collectif des ménages résidant dans les agglomérations de province de plus de 10 000 habitants variait 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 à environ 180 F par ménage; le taux de transfert brut correspondant est élevé (environ 55 %) du fait de la part importante des lignes omnibus de la S.N.C.F. dans leurs dépenses (2) (28 contre 7,2 % pour l'ensemble de la France). Par contre, les habitants des agglomérations de plus de 100 000 habitants utilisent surtout le bus urbain; ce mode de transport représente 43,7 % des dépenses des ménages des agglomérations de plus de 200 000 habitants contre 10,6 % en moyenne France entière. Le taux de transfert brut de ces catégories pour les transports en commun reste le plus faible (environ 32 %), en dépit de la progression des subventions reçues.

(1) En raison des grandes disparités dans le prix des terrains, l'hypothèse du « capital foncier » fait apparaître un transfert plus élevé pour les ménages urbains et renforce pour ces ménages les disparités entre Parisiens et Provinciaux.

(2) Le taux de transfert brut (Transfert/Dépense) relatif aux lignes omnibus de la S.N.C.F. se montait en effet à environ 130 % en 1973.

TABLEAU III

Répartition des transferts et des taxes (année 1973)
(catégorie de commune de domicile)
(en francs par ménage)

	Dépenses liées aux véhicules individuels	Dépenses de transports en commun	Dépenses totales de transport	Transfert lié à l'utilisation du réseau routier	Transfert lié à l'utilisation des transports en commun	Transfert total	Taux de transfert brut (%)
	1	2	3 = 1 + 2	4	5	6 = 4 + 5	7 = 6/3
Communes rurales.....	3 359	96	3 455	391	52	443	12,8
Unités urbaines de :							
moins de 10 000 habitants.....	3 781	122	3 903	391	40	431	11,0
de 10 000 à 50 000 habitants.....	3 637	300	3 937	379	167	546	13,9
de 50 000 à 100 000 habitants.....	3 658	335	3 993	395	203	598	15,0
de 100 000 à 200 000 habitants.....	3 724	404	4 128	383	129	512	12,4
plus de 200 000 habitants.....	4 285	453	4 738	398	150	548	11,6
Ville de Paris.....	3 094	1 473	4 567	513	1 032	1 545	33,8
Banlieue parisienne.....	4 828	923	5 751	872	981	1 853	32,2
Ensemble.....	3 810	409	4 219	458	278	736	17,4

	Impôts sur les transports individuels	Impôts sur les transports en commun	Total des taxes	Taux de taxation (%)	Prélèvement net	Taux de prélèvement net (%)
	8	9	10=8+9	11=10/3	12=10-6	13=12/3
Communes rurales.....	1 116	35	1 151	33,3	708	20,5
Unités urbaines de :						
moins de 10 000 habitants.....	1 256	22	1 278	32,7	847	21,7
de 10 000 à 50 000 habitants.....	1 181	123	1 304	33,1	758	19,3
de 50 000 à 100 000 habitants.....	1 203	152	1 355	33,9	757	19,0
de 100 000 à 200 000 habitants.....	1 208	74	1 282	31,1	770	18,7
plus de 200 000 habitants.....	1 371	98	1 469	31,0	921	19,4
Ville de Paris.....	948	295	1 243	27,2	-302	-6,6
Banlieue parisienne.....	1 472	252	1 724	30,0	-129	-2,2
Ensemble.....	1 221	101	1 322	31,4	586	13,9

— 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). Les subventions importantes versées à la R.A.T.P. et aux lignes de banlieue de la S.N.C.F. leur garantissent un transfert brut d'environ 1 000 francs par ménage, soit un taux de transfert brut égal à 70,1 % pour la ville de Paris et à 106,3 % pour les ménages de banlieue.

Si l'on fait la synthèse de ces résultats pour l'ensemble des modes de transport, on constate que le transfert brut total par ménage (tableau III, colonne 6) croît avec la taille de la commune de résidence jusqu'à 100 000 habitants; on constate ensuite une décroissance au niveau des grandes villes de province.

Le phénomène dominant reste la faveur dont les ménages parisiens ont été l'objet, leur transfert brut s'élevant à 1 853 F par ménage pour la banlieue, soit trois fois le transfert correspondant aux villes de 50 000 à 100 000 habitants (598 F).

L'incidence des taxes étant particulièrement uniforme, on constate pour les prélèvements nets une opposition entre les ménages de l'agglomération parisienne dont le prélèvement net est négatif ⁽¹⁾ (— 302 F pour les ménages de la ville de Paris et — 129 F pour les ménages de banlieue) et les ménages de province qui ont tous un prélèvement net positif (compris entre 708 F pour les ménages ruraux et 921 F pour les ménages des agglomérations de plus de 200 000 habitants).

Les taux de prélèvement net montrent la même opposition entre Paris et la province variant de — 6,6 % pour les ménages parisiens à + 21,7 % pour les ménages résidant dans les agglomérations de moins de 10 000 habitants.

Un prochain article analysera de manière plus détaillée cette opposition entre l'agglomération parisienne et les agglomérations de province, en se limitant au domaine des transports urbains.

SOURCES STATISTIQUES

ENQUÊTE TRANSPORTS DE 1973, I.N.S.E.E.

COMPTES NATIONAUX : COLLECTIONS C. I.N.S.E.E.

COMPTES DES TRANSPORTS DE LA NATION.

ANNUAIRE STATISTIQUE DES TRANSPORTS.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (Direction des Routes et de la Circulation Routière)
ET S.E.R.E.F.I.M.

RAPPORT COMMISSION D'ÉTUDE DES COÛTS D'INFRASTRUCTURE.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS (C.A.E.C.L.).

COMPTES DE LA S.N.C.F.

COMPTES DE LA R.A.T.P.

COMPTES DE AIR FRANCE, AÉROPORT DE PARIS, AIR-INTER.

SOFRES : ENQUÊTE SUR LA PÉNÉTRATION DES TRANSPORTS AÉRIENS EN FRANCE.

ENQUÊTES DU S.R.E.R.P. SUR LES DÉPLACEMENTS EN RÉGION PARISIENNE.

(1) C'est-à-dire qu'il s'agit d'un transfert net.