

# LES EFFETS REDISTRIBUTIFS DES FINANCES PUBLIQUES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS URBAINS (1)

par

Jean-Loup MADRE

## SOMMAIRE

<b>Introduction</b> .....	102
<b>1. Méthodologie et montants globaux</b> .....	102
<b>2. Les bilans redistributifs</b> .....	104
2.1. La répartition par catégorie de communes.....	104
2.2. Les répartitions par catégorie socio-professionnelle du chef de ménage.....	107
<b>3. Répartition des déplacements par mode de transport et données physiques</b> .....	111
3.1. Les modes de transports.....	111
3.2. Répartition selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage pour les habitants des agglomérations de province....	112
3.3. Répartition selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage pour les habitants de l'agglomération parisienne.....	114
<b>Conclusion</b> .....	116

---

(1) Cet article s'appuie sur les résultats de l'étude « Flux et transferts liés à la consommation des transports urbains par les ménages » réalisée pour la Division Transports Urbains du S.A.E.I. Il fait suite à l'article « Les effets redistributifs des finances publiques dans le secteur des transports » (P. PICARD et J.-L. MADRE) paru dans *Consommation*, n° 2, 1978.

Les transports urbains constituent un domaine privilégié d'intervention de l'État et des collectivités locales. En effet, la circulation de plus en plus difficile dans le centre des villes pose des problèmes dont la solution dépend largement des collectivités publiques. A leur rôle traditionnel de gestionnaire d'une voirie qu'il faut adapter aux nouvelles conditions du trafic, vient s'ajouter celui d'assurer la promotion des transports en commun, dont l'usager ne peut supporter seul le coût.

Dans une première partie, nous montrons que l'effet redistributif des importants montants de financement public mis en jeu par les transports urbains de personnes, est croissant avec l'importance des transports en commun dans l'ensemble des déplacements; leur part augmente avec la taille de l'agglomération, et nous montrons dans la seconde partie de cet article que cet effet redistributif correspond à la prise en charge par les collectivités publiques d'une part des coûts de transport croissant avec la pénibilité, la longueur et la durée des déplacements.

Mais il convient de présenter tout d'abord la méthodologie.

## 1. MÉTHODOLOGIE ET MONTANTS GLOBAUX

Le champ de cette étude est limité aux déplacements urbains des ménages résidant en milieu urbain. Nous nous bornons donc à soulever les problèmes méthodologiques posés par cette restriction au domaine urbain. Pour les points concernant l'ensemble du secteur des transports (répercussion des taxes sur les achats d'automobiles par le marché de l'occasion, affectation à l'année de référence des dépenses publiques d'investissement), nous renvoyons le lecteur à notre précédent article <sup>(1)</sup>. Signalons enfin que notre étude porte sur l'année 1973, pendant laquelle a été réalisée la dernière Enquête Transports de l'I.N.S.E.E.

Les Comptes nationaux isolent bien les transports en commun urbains de ceux assurant des fonctions interurbaines ou régionales. Les ménages consacraient, en 1973, 26,3 % de leurs dépenses de transports collectifs aux transports urbains (*voir* tableau I). Cette part sous-estime l'importance de la fonction urbaine dans leurs déplacements en transports en commun, car les collectivités publiques prennent en charge une proportion bien plus importante du coût des transports collectifs urbains (55 %) que de celui des autres modes de transports collectifs (32 %). A l'inverse, mais dans une moindre mesure, la prise en compte des subventions d'exploitation dans l'assiette de la T.V.A. induit un taux de taxation <sup>(2)</sup> beaucoup plus élevé pour les transports urbains (37 %) que pour les autres modes de transports collectifs (21 %).

---

(1) P. PICARD et J.-L. MADRE, Les effets redistributifs des finances publiques dans le secteur des transports, *Consommation*, n° 2, 1978.

(2) Taxes/dépenses correspondantes.

TABLEAU I  
Les masses globales

(En 10<sup>6</sup>F pour 1973)

	Transports individuels		Transports collectifs		Ensemble	
	Total 1	Dont : urbains 2	Total 3	Dont : urbains 4	Total 5 = 1 + 3	Dont : urbains 6 = 2 + 4
1. Dépense nette des ménages (1)...	66 269	24 020	9 781	2 574	76 050	26 594
2. Impôts et taxes.....	21 223	7 855	2 472	950	23 695	8 805
3. Transfert (2).....	-					
31. Amortissement financier....	7 972	3 321	5 517	3 212	13 489	6 533
4. Prélèvement net (4 = 2 - 3)						
41. Amortissement financier....	13 251	4 534	- 3 045	- 2 262	10 206	2 272
5. Taux de prélèvement net (5 = 4/1)						
51. Amortissement financier (‰)...	20.0	18.9	- 31.1	- 87.9	13.4	8.5

(1) Dépenses nettes des recettes tirées des ventes d'automobiles sur le marché de l'occasion.  
(2) Pour la voirie, dans l'hypothèse de l'amortissement financier. Le transfert lié à la voirie urbaine est de 3 568 MF dans l'hypothèse de l'équilibre budgétaire (ou investissement de l'année) et de 8 463 MF dans l'hypothèse du capital foncier. Pour l'ensemble des transports urbains, les taux de prélèvement net correspondant à ces deux hypothèses sont respectivement de 7,6 et - 10,8 ‰.  
Sources : Comptabilité nationale et Enquête Transports I.N.S.E.E. 1973.

Pour les transports individuels, les Comptes de Transports permettent d'isoler les dépenses de voirie relatives à l'agglomération parisienne et aux agglomérations de province. Par contre, en ce qui concerne les dépenses des ménages et les taxes qu'elles supportent, il a fallu isoler conventionnellement la part relative aux déplacements urbains.

Pour l'automobile, nous avons affecté à la fonction urbaine la part des dépenses correspondant au pourcentage du kilométrage que les ménages déclarent réaliser en milieu urbain. Toutefois, la totalité des dépenses de stationnement a été affectée à la fonction urbaine, et il a été tenu compte d'une surconsommation de carburant de 40 % en agglomération (1). Malgré le taux élevé de taxation des carburants (68 ‰), la prise en compte de cette surconsommation ne fait néanmoins passer le taux moyen de taxation des dépenses liées à l'automobile que de 31,6 % pour un usage non urbain à 32,7 % pour un usage urbain.

Pour les deux-roues, faute de clé de répartition, la totalité des dépenses effectuées par des ménages urbains a été affectée à la fonction urbaine, et il n'a pas été possible de leur attribuer de transfert pour l'usage de la voirie (2). Le taux moyen de taxation des dépenses liées aux deux-roues (31 ‰) est très proche

(1) Source S.A.E.I.

(2) En tout état de cause, l'usure de la voirie qui leur est imputable doit être négligeable.

de celui des dépenses liées à l'automobile (33 %) : il est donc légitime de considérer globalement ces deux modes de transports sous l'intitulé « transports individuels » dans la présentation des bilans redistributifs.

Signalons enfin que la voirie urbaine coûte plus cher par unité de trafic que la voirie de rase campagne : en effet, 42 % des transferts liés à l'usage de la voirie sont relatifs au milieu urbain contre seulement 36 % des dépenses de transport individuel des ménages <sup>(1)</sup>. Pour le milieu urbain comme pour la rase campagne, les hypothèses d'évaluation du transfert lié à l'investissement routier reposant sur les coûts (amortissement financier ou hypothèse centrale et équilibre budgétaire ou investissement de l'année) <sup>(2)</sup> donnent des résultats voisins. Du fait de la disparité du prix des terrains entre ville et campagne, l'hypothèse du capital foncier fait apparaître un transfert plus important pour la fonction urbaine que ne le font les deux autres hypothèses.

En conclusion, on constate que la fonction urbaine génère plus de transferts et de taxes que les autres fonctions de transport. En considérant les prélèvements nets, on constate que, tant pour les transports en commun que pour les transports individuels, les ménages sont plus avantagés pour leurs déplacements urbains que pour leurs autres déplacements. On retrouve ici renforcé le transfert allant des motorisés vers les non-motorisés, plus défavorisés en moyenne, que l'on a constaté à l'échelle de l'ensemble des transports de personnes.

Dans notre article précédent, nous avons présenté séparément les bilans redistributifs selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage et selon la catégorie de commune de résidence. Nous présentons ici les bilans correspondant au croisement de ces deux critères socio-démographiques pour les transports urbains. Or les croisements de critères posent le problème de la représentativité des échantillons des enquêtes. Il convient donc de déterminer quelles sont les catégories de communes les plus pertinentes pour cette étude.

## 2. LES BILANS REDISTRIBUTIFS

### 2.1. La répartition par catégorie de communes

Le tableau II montre que la dépense de transports urbains croît nettement avec la taille de l'agglomération : elle passe de 940 F par ménage dans les villes de moins de 10 000 habitants à 2 979 F pour l'ensemble de l'agglomération parisienne. Ceci est dû principalement à la part croissante, en fonction de la taille de l'agglomération, du kilométrage réalisé en milieu urbain : on a estimé

---

(1) La répartition entre fonctions urbaine et non urbaine ayant été faite au prorata du kilométrage.

(2) Voir notre précédent article paragraphe 1.3.

que cette part s'élevait à 20 % environ du kilométrage total pour les habitants des villes de moins de 10 000 habitants, et croissait en fonction de la taille de l'agglomération atteignant 55 % pour celles de plus de 200 000 habitants y compris Paris.

Dans cette dépense liée aux transports urbains, les transports collectifs ont une part qui augmente nettement avec la taille de l'agglomération : elle est négligeable dans les petites villes et croît, en province, jusqu'à 7,2 % dans les villes de plus de 200 000 habitants. A Paris, elle est nettement plus importante : 18 % pour les habitants de la banlieue et 23,5 % pour ceux de la ville de Paris (1). On voit donc se dessiner une opposition entre Paris et la province.

Pour les flux liés aux transports individuels, cette opposition se manifeste par la différence entre les coûts de voirie. Ce coût (2) est de l'ordre de 0,03 F par voyageur-kilomètre transporté en voiture particulière pour les villes de province, contre 0,08 F à Paris (3). Il en résulte un taux de transfert brut lié

**TABLEAU II**  
**Répartition par catégorie de communes de résidence**  
**des dépenses, transferts et taxes relatifs aux transports urbains**

(En francs par ménage pour 1973)

	Dépenses nettes		Total 3 = 1 + 2	Impôts 4	Transferts transports en commun 5	Voirie 6	Prélèvement net 7 = 4 - 5 - 6	Taux de prélèvement 8 = 7/3 (%)
	V.I. 1	T.C. 2						
Unités urbaines de province de :								
Moins de 10 000 habitants.....	940	-	940	308	-	90	218	23,2
10 000 à 50 000 habitants.....	1 264	25	1 289	418	2	107	309	24,0
50 000 à 100 000 habitants.....	1 654	55	1 709	556	18	185	353	20,7
100 000 à 200 000 habitants.....	1 862	104	1 966	628	33	187	408	20,8
Plus de 200 000 habitants.....	2 554	198	2 752	864	51	218	595	21,6
Ville de Paris.....	1 783	547	2 330	769	849	366	- 446	- 19,1
Banlieue parisienne.....	2 693	590	3 283	1 169	924	652	- 407	- 12,4
Ensemble.....	1 901	204	2 105	697	254	263	180	8,5

Source : Enquête Transports I.N.S.E.E. 1973.

(1) En effet, ces derniers sont nettement moins motorisés que les habitants de la banlieue.

(2) Évalué pour sa partie liée à l'usage du capital, par la méthode de l'amortissement financier.

(3) Ceci est dû principalement à une importance plus grande à Paris qu'en province des dépenses de police et d'investissement.

aux transports individuels de l'ordre de 9 % en province et supérieur à 19 % à Paris. On a déjà souligné que l'hypothèse de répercussion des taxes sur les voitures neuves entraînait la neutralité de la taxation sur les transports individuels : le taux de taxation pour les transports individuels est de l'ordre de 33 % pour toutes les catégories de communes.

Les transports en commun reçoivent des subventions proportionnellement plus fortes à Paris qu'en province : le taux de transfert brut <sup>(1)</sup> les concernant est de 155 % pour les transports parisiens contre 30 % environ pour les transports urbains de province; il est un peu plus faible en moyenne dans les grandes villes (plus de 200 000 habitants) que dans les villes moyennes (50 000 à 200 000 habitants).

Ces mécanismes donnent un prélèvement net positif en province et négatif pour Paris. On ne peut pas pour autant en tirer la conclusion que les provinciaux paient pour les transports urbains des habitants de la capitale. En effet, les transferts provenant des collectivités locales et du Versement Transport <sup>(2)</sup> sont financés par des fonds prélevés à l'échelon local. On a montré <sup>(3)</sup> qu'en fait, le prélèvement net de l'État (seul agent susceptible d'opérer des transferts entre catégories de communes) était positif pour toutes les tailles d'agglomérations. Il est plus faible pour les habitants des centres que pour ceux des périphéries des grandes villes (notamment à Paris) car ces derniers sont plus motorisés. Cependant, ce prélèvement net de l'État est plus important en province, surtout dans les grandes villes, qu'à Paris. Les provinciaux, à l'occasion de leurs déplacements urbains financent donc plus que les Parisiens les dépenses consacrées par l'État aux autres secteurs.

En province, on voit se dessiner une opposition moins marquée entre les petites villes (moins de 50 000 habitants), où il n'y a pratiquement pas de transports collectifs et où la dépense consacrée aux transports urbains est faible (1 070 F par ménage en moyenne) et les grandes villes où cette dépense est plus de deux fois plus importante. La présence des transports en commun induit un taux de prélèvement net un peu plus faible pour les grandes villes de province (de l'ordre de 21 %) que pour les petites (de l'ordre de 24 %).

Ces deux oppositions, entre l'agglomération parisienne et les villes de province, et dans une moindre mesure, entre les grandes et les petites agglomérations, montre bien la pertinence du découpage retenu pour l'analyse des bilans redistributifs selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage à l'intérieur de chacune de ces trois catégories d'agglomérations.

---

(1) Taux de transfert brut = transferts/dépenses des ménages correspondants.

(2) Il s'agit d'une taxe parafiscale assise sur les salaires plafonnés perçus depuis 1971 à Paris, généralisée en 1974 aux agglomérations de plus de 300 000 habitants, puis à celles de plus de 100 000 habitants.

(3) Voir à ce sujet l'article : Qui sont les principaux bénéficiaires de l'intervention des finances publiques dans le secteur des transports urbains (paru dans *La vie urbaine* de juin 1978).

## 2.2. Les répartitions par catégorie socio-professionnelle du chef de ménage

### 2.2.1. Dans les villes de province

Dans les villes de moins de 50 000 habitants il n'existe pratiquement pas de réseau de transports en commun et la part du kilométrage effectué en milieu urbain (de l'ordre de 25 %) est faible. Les montants retenus pour les transports urbains sont donc relativement modestes et suivent bien la hiérarchie sociale (voir tableau III) : ceci s'explique principalement par les taux de motorisation. L'hypothèse de répercussion des taxes sur les achats de voitures neuves rend uniforme les taux de prélèvement net (1). Les seules catégories pour lesquelles ce taux s'écarte notablement de la moyenne sont trop peu nombreuses (industriels-gros commerçants et « autres inactifs ») pour que les résultats les concernant aient une réelle signification. On a donc une quasi-neutralité (2) du taux de prélèvement net et un montant correspondant qui croît en fonction de la place dans la hiérarchie sociale : il est de 83 F par ménage de retraités contre 677 F par ménage de cadres supérieurs.

Dans les grandes villes de province, les transports en commun représentent en moyenne 5,6 % des dépenses des ménages liées aux transports urbains. Cette part est cependant très différenciée selon la catégorie socio-professionnelle : elle s'élève à 17,3 % pour les manœuvres et gens de maison et est comprise entre 12,9 et 20 % pour les inactifs, alors qu'elle est inférieure à 3,6 % pour les indépendants non agricoles et les cadres. Les transports en commun bénéficiant d'un prélèvement net négatif alors qu'il est largement positif pour les transports individuels, cette part des transports en commun dans la dépense totale est capitale dans la détermination du prélèvement net.

On constate en effet que le taux de prélèvement net est supérieur à 22,9 % pour les cadres et les indépendants; il est de l'ordre de 21 % pour les employés et les ouvriers qualifiés et spécialisés; il tombe largement en dessous de 20 % (entre 13,1 et 16,8 %) pour les manœuvres-gens de maison et les inactifs. Ce taux de prélèvement net progressif correspond à une croissance du montant du prélèvement net en fonction de la position dans la hiérarchie sociale : il croît de 84 F par ménage de retraités à 1 317 F par ménage d'industriels et gros commerçants.

### 2.2.2. Dans l'agglomération parisienne

Dans l'agglomération parisienne (tableau IV) les transports en commun représentent 19,5 % des dépenses consacrées par les ménages aux transports urbains, et une part bien plus importante des transferts correspondants (60,4 %). Ils représentent moins de 13,5 % de la dépense des indépendants et des cadres

---

(1) Pour l'hypothèse de répercussion des taxes sur les achats de voitures neuves, voir notre précédent article (§ 1.2).

(2) On dit qu'un prélèvement est neutre quand il est proportionnel à la dépense sur laquelle il est assis. Il ne contribue donc pas à réduire les inégalités en valeur relative liées à cette dépense.

TABLEAU III

Répartition selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage  
des dépenses, transferts et taxes, liés aux transports urbains  
des habitants des agglomérations de province

Agglomérations de moins de 50 000 habitants

(En francs par ménage)

	Dépenses nettes		Total 3 = 1 + 2	Impôts 4	Transfert transports en commun 5	Voirie 6	Prélèvement net 7 = 4 - 5 - 6	Taux de prélèvement net 8 = 7/3(%)
	V.I. 1	T.C. 2						
Agriculteurs.....	1 120	-	1 120	375	-	110	265	23,7
Industriels, gros commerçants..	(2 457)	-	(2 457)	(709)	-	(272)	(437)	(17,8)
Artisans, petits commerçants...	1 215	-	1 215	434	-	135	299	24,6
Professions libérales.....	2 219	-	2 219	716	-	240	476	21,5
Cadres supérieurs.....	2 754	-	2 754	930	-	253	677	24,8
Cadres moyens.....	2 163	-	2 163	706	-	169	537	24,8
Employés.....	1 063	-	1 063	349	-	88	261	24,6
Ouvriers qualifiés et spécialisés.	1 029	-	1 029	335	-	86	249	24,2
Manœuvres, gens de maison...	562	-	562	163	-	41	122	21,7
Retraités.....	322	-	322	98	-	15	83	25,8
Autres inactifs.....	(212)	-	(212)	(70)	-	(35)	(35)	(16,5)
Ensemble.....	1 070	-	1 070	350	-	95	255	23,8

Agglomérations de plus de 50 000 habitants

	Dépenses nettes		Total 3 = 1 + 2	Impôts 4	Transfert transports en commun 5	Voirie 6	Prélèvement net 7 = 4 - 5 - 6	Taux de prélèvement net 8 = 7/3(%)
	V.I. 1	T.C. 2						
Agriculteurs.....	1 146	86	1 232	459	27	127	305	24,8
Industriels, gros commerçants..	5 668	16	5 684	1 703	6	380	1 317	23,2
Artisans, petits commerçants...	2 869	56	2 925	923	18	228	677	23,1
Professions libérales.....	4 493	74	4 567	1 603	30	492	1 081	23,7
Cadres supérieurs.....	4 263	157	4 420	1 493	51	419	1 023	23,1
Cadres moyens.....	3 026	121	4 047	1 315	38	352	925	22,9
Employés.....	2 332	167	2 499	810	55	231	524	21,0
Ouvriers qualifiés et spécialisés.	2 160	148	2 308	736	48	202	486	21,1
Manœuvres, gens de maison...	983	206	1 189	332	66	110	156	13,1
Retraités.....	540	80	620	145	25	36	84	13,5
Autres inactifs.....	470	118	588	229	37	93	99	16,8
Ensemble.....	2 156	123	2 279	728	40	200	488	21,4

Source : Enquête Transports I.N.S.E.E. 1973.

supérieurs; et jusqu'à plus de 30 % de celle des manœuvres-gens de maison et « autres inactifs ». Cette répartition de la dépense entre modes de transports urbains n'est cependant pas la seule source de variation des transferts imputés à chaque catégorie de ménages. Nous avons ventilé séparément les transferts liés aux réductions tarifaires et les transferts « indivisibles » (1). Le tableau IV montre l'incidence des transferts liés à la carte hebdomadaire de travail qui représente 81,8 % des montants de compensation de réductions tarifaires (2).

TABLEAU IV

Répartition des dépenses, transferts et taxes  
liés aux transports urbains des habitants de l'agglomération parisienne

(En francs par ménage pour 1973)

	Dépenses nettes		Total 3 = 1 + 2	Taxes 4	Transfert transports en commun 5	Dont : CHT 6	Voie 7	Prélèvement net 8 = 4 - 5 - 7	Taux de prélèvement net 9 = 8/3 (%)
	V.I. 1	T.C. 2							
Agriculteurs.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Industriels, gros commerçants.....	5 653	381	6 034	2 107	520	72	1 659	- 72	- 1,2
Artisans, petits commerçants.....	2 541	392	2 933	1 151	521	83	916	- 286	- 9,8
Professions libérales.....	8 435	670	9 105	2 694	845	120	1 739	110	1,2
Cadres supérieurs.....	5 560	721	6 281	2 153	1 049	206	1 459	- 355	- 5,7
Cadres moyens.....	3 088	731	3 819	1 376	1 205	315	895	- 724	- 19,0
Employés.....	2 148	721	2 869	979	1 213	330	424	- 658	- 22,9
Ouvriers qualifiés et spécialisés.....	1 855	613	2 468	927	1 041	273	455	- 569	- 23,1
Manœuvres, gens de maison.....	1 228	561	1 789	594	986	228	201	- 593	- 33,1
Retraités.....	842	300	1 142	321	333	40	189	- 201	- 17,6
Autres inactifs.....	886	287	1 273	449	475	63	298	- 324	- 25,5
Ensemble.....	2 398	581	2 979	1 039	904	211	592	- 457	- 15,3

CHT : Carte Hebdomadaire de Travail.

TI : Transports individuels (voiture particulière et deux-roues).

TC : Transports en commun.

Sources : Enquête Transports de l'I.N.S.E.E. 1973 et Enquête de la Direction Régionale de l'Équipement Ile-de-France.

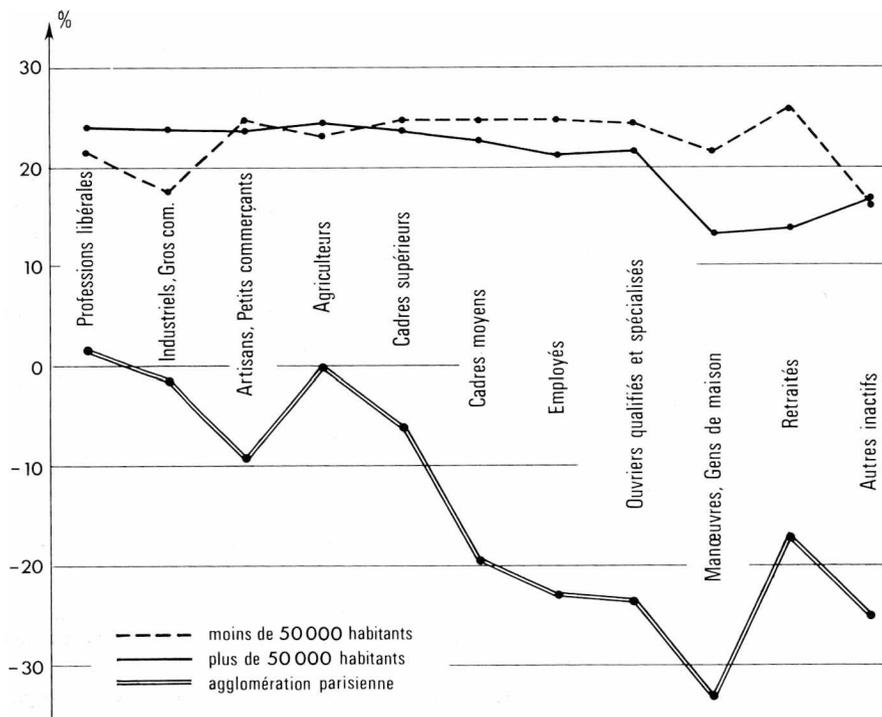
(1) Pour les transports urbains de province, il n'a pas été possible d'identifier dans les subventions d'exploitation les montants correspondant à la compensation de réductions tarifaires par les collectivités locales.

(2) Les autres tarifs réduits donnant droit à des compensations des collectivités publiques visaient en 1973 principalement les familles nombreuses et les étudiants et élèves.

Les montants les plus élevés de transferts liés à la carte hebdomadaire de travail touchent les employés, les cadres moyens et les ouvriers. On doit pourtant signaler que l'introduction en 1975 de la carte orange a dû faire évoluer le comportement des usagers et la répartition des transferts. En effet, le Versement Transport sert maintenant à compenser à la fois les pertes de recettes liées à la carte hebdomadaire de travail et celles liées à la carte orange.

Il en résulte des montants de transferts correspondant aux transports en commun assez uniformes, au moins pour les salariés, pour lesquels ils sont compris entre 986 et 1 213 F par ménage. Les transports individuels, par contre, ont un effet neutre quant au taux de prélèvement net : ce taux est pour eux voisin de 9,5 %. *L'effet global résultant est une nette progressivité du taux de prélèvement net.* Ce taux est négatif pour pratiquement toutes les catégories : il est voisin de zéro pour les industriels-gros commerçants et les professions libérales, et, chez les salariés, il s'élève de - 5,7 % pour les cadres supérieurs à - 33,1 % pour les manœuvres et gens de maison. Les indépendants et les inactifs sont moins favorisés car le système de réductions tarifaires, notamment la carte hebdomadaire de travail, leur est peu favorable.

GRAPHIQUE  
Taux de prélèvement net lié aux transports urbains  
en fonction de la C.S.P. du chef de ménage



### 3. RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS PAR MODE DE TRANSPORT ET DONNÉES PHYSIQUES

#### 3.1. Les modes de transport

A Paris comme en province, les trajets (tableau V) en deux-roues sont les plus courts en distance et en temps. Leur vitesse moyenne est intermédiaire entre celle des transports en commun et celle de la voiture particulière qui est presque toujours le mode de transport le plus rapide. La distance moyenne

TABLEAU V  
Données physiques par mode de transport  
selon la taille de l'agglomération

	Nombre moyen de déplacements/an par personne	Part de chaque mode de transport (%)	Kilo-métrage moyen par déplacement	Durée moyenne par déplacement (mn)	Vitesse moyenne des déplacements (km/h)
<b>Agglomération parisienne</b>					
Voiture particulière.....	378	51	7,0	22	19,1
Deux-roues.....	93	13	2,9	11	15,8
Transports collectifs.....	262	36	10,2	48	12,7
dont : S.N.C.F. banlieue..	47	7	17,1	52	19,7
Métro R.E.R.....	136	19	9,3	47	11,9
Bus.....	69	10	7,4	47	9,4
Ensemble.....	733	100	7,6	30	15,2
<b>Agglomérations de province de plus de 50 000 habitants</b>					
Voiture particulière.....	483	74	4,9	18	16,3
Deux-roues.....	124	19	2,4	12	12,0
Transports collectifs.....	48	7	4,1	35	7,0
Ensemble.....	655	100	4,4	18	14,7
<b>Agglomérations de province de moins de 50 000 habitants</b>					
Voiture particulière.....	360	76	3,2	15	12,8
Deux-roues.....	111	24	1,2	8	9,0
Ensemble.....	471	100	2,7	13	12,3

Sources : Enquête Transports I.N.S.E.E. 1973 et Enquête de la Direction Régionale de l'Équipement Ile-de-France.

couverte par déplacement est, dans les grandes villes de province, plus longue en automobile qu'en transports en commun : c'est l'inverse à Paris, principalement à cause de l'importance des transports en site propre (train, métro et R.E.R.).

La durée moyenne des déplacements en transports collectifs est environ deux fois plus élevée que celle des déplacements en automobile, et ce, tant à Paris qu'en province. Le train de banlieue mis à part, les modes de transports collectifs sont les plus lents. Leur vitesse moyenne est égale aux deux tiers de celle des déplacements en automobile à Paris; la vitesse des autobus, elle, est inférieure à la moitié de celle des automobiles dans les grandes villes de province comme dans la capitale.

Il y a donc une grande inégalité dans les conditions de transport entre les usagers des transports en commun et ceux des transports individuels, surtout de la voiture particulière. Cette inégalité est moins grande à Paris qu'en province à cause de l'importance des transports en site propre (métro, R.E.R., train de banlieue) dans la capitale.

Il n'en demeure pas moins que la longueur (en distance comme en temps) des déplacements motorisés <sup>(1)</sup> et leur nombre moyen par personne croissent notablement avec la taille de l'agglomération : les Parisiens consacrent en moyenne 1 heure par jour à leurs déplacements motorisés, contre guère plus de 30 minutes dans les grandes villes de province et de 15 minutes dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants. La vitesse moyenne des déplacements n'augmente que très faiblement en fonction de la taille de l'agglomération.

On constate donc une grande inégalité entre les conditions des déplacements motorisés des habitants des villes suivant la taille de l'agglomération dans laquelle ils résident et suivant le mode de transport qu'ils utilisent.

### **3.2. Répartition selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage pour les habitants des agglomérations de province**

Dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants, les modes de transport individuel sont pratiquement seuls en présence (*voir* tableau VI). Le coût moyen des déplacements dépend donc du niveau de la dépense automobile mais aussi et surtout de la répartition des déplacements entre voiture particulière et deux-roues. Pour les indépendants et les cadres, la part de la voiture est supérieure à 79 % <sup>(2)</sup>. Ce sont aussi les ménages dont les membres se déplacent le plus

---

(1) En transport individuel ou en commun, par opposition à la marche à pied.

(2) Les industriels-gros commerçants font exception car ils semblent utiliser assez volontiers les deux-roues (ce qui tient vraisemblablement au fait que les jeunes représentent une proportion importante des personnes appartenant à cette catégorie de ménages dans laquelle les familles nombreuses sont sur-représentées).

TABLEAU VI

Données physiques sur les déplacements urbains  
des habitants des agglomérations de province

Agglomérations de moins de 50 000 habitants

(Données de 1973)

	Nombre moyen de déplacements par personne et par an	Part (%)		Coût moyen par déplacement (F)	Kilométrage moyen par déplacement	Durée moyenne par déplacement (mn)
		Voitures particulières	Deux-roues			
Agriculteurs.....	473	81	19	0,62	2,7	10
Industriels, gros commerçants.....	612	69	31	1,05	(5,7)	(20)
Artisans, petits commerçants.....	525	80	20	0,67	2,6	14
Professions libérales.....	577	99	1	1,09	4,8	16
Cadres supérieurs.....	727	79	21	0,91	2,9	14
Cadres moyens.....	709	88	12	0,97	3,2	15
Employés.....	452	76	24	0,81	2,7	14
Ouvriers qualifiés, ouvriers spécialisés.....	447	71	29	0,62	2,3	12
Manœuvres, gens de maison.....	358	51	49	0,45	2,3	13
Retraités.....	268	67	33	0,60	2,5	14
Autres inactifs.....	234	70	30	0,43	3,0	15
Ensemble.....	471	76	24	0,76	2,7	13

Agglomérations de plus de 50 000 habitants

	Nombre moyen de déplacements par personne et par an	Voitures particulières	Part (%)		Coût moyen par déplacement (F)	Kilométrage moyen par déplacement	Durée moyenne par déplacement (mn)
			Deux-roues	Transports en commun			
Agriculteurs.....	514	83	12	5	0,66	5,2	23
Industriels, gros commerçants.....	771	68	30	2	2,01	3,8	13
Artisans, petits commerçants.....	664	84	12	4	1,33	4,8	19
Professions libérales.....	858	94	-	6	1,57	4,6	16
Cadres supérieurs.....	924	85	9	6	1,45	5,0	18
Cadres moyens.....	916	82	13	5	1,46	4,7	18
Employés.....	820	73	19	8	1,10	3,8	18
Ouvriers qualifiés, ouvriers spécialisés.....	602	68	24	8	1,01	3,9	17
Manœuvres, gens de maison.....	451	47	38	15	0,79	3,9	18
Retraités.....	303	60	25	15	1,07	4,0	19
Autres inactifs.....	545	56	32	12	(0,53)	4,4	20
Ensemble.....	655	74	19	7	1,21	4,3	18

Source : Enquête Transports I.N.S.E.E. 1973.

(plus de 500 déplacements par an) <sup>(1)</sup> pour des distances et des durées en moyenne plus élevées que les membres des autres ménages de salariés et des ménages d'inactifs.

Dans les grandes villes de province, les transports en commun apparaissent pour 7 % des déplacements (part encore assez faible). La part de la voiture particulière ne passe pourtant que de 76 % (dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants) à 74 %; c'est donc la part des deux roues qui semble diminuer le plus fortement quand la taille de l'agglomération augmente.

On retrouve ici aussi le clivage entre indépendants et cadres d'une part, et ouvriers, employés et inactifs de l'autre; il est aussi dû au fait que les premiers font plus de 80 % de leurs déplacements motorisés en voiture particulière. Mis à part les membres des ménages dont le chef est employé, qui semblent se déplacer beaucoup, les personnes appartenant à un ménage de cadre ou d'indépendant se déplacent plus que les autres (plus de 650 déplacements par an) et pour des distances moyennes par déplacement plus longues (supérieures à 4,5 km). Par contre, les durées moyennes de déplacement semblent assez uniformes.

### **3.3. Répartition selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage pour les habitants de l'agglomération parisienne**

Ici encore, on retrouve l'opposition (*voir* tableau VII) entre les deux mêmes groupes quant à la part des déplacements assurés par la voiture particulière. Les cadres et les indépendants font plus de 55 % de leurs déplacements en automobile. La limite entre ces deux groupes est à un niveau plus faible car la part des déplacements effectués en automobile n'est que de 51 % à Paris contre environ 75 % en province. En effet, les transports en commun tiennent une place beaucoup plus importante à Paris (36 contre 7 % dans les grandes villes de province).

Comme dans les grandes villes de province, les employés, les cadres et les indépendants se déplacent sensiblement plus que les ouvriers et les inactifs. Les longueurs moyennes des déplacements en distance comme en temps, sont plus courtes chez les indépendants que chez les salariés et chez les salariés que chez les inactifs. Ce sont les cadres, les employés et les industriels-gros commerçants qui consacrent le plus de temps aux transports (en moyenne à peu près 1 h 15 mn par jour et par personne contre 1 heure en moyenne pour l'ensemble des habitants de l'agglomération parisienne).

Contrairement aux déplacements motorisés, les déplacements à pied <sup>(2)</sup> sont répartis de manière nettement plus uniforme. Leur nombre moyen par

---

(1) Pour éliminer l'effet de la taille du ménage, on a présenté les résultats en nombre moyen de déplacements par personne appartenant à un ménage dont la catégorie socio-professionnelle du chef est déterminée.

(2) On considère ici le mode de déplacement principal; les déplacements terminaux à pied (pour se rendre à une station de métro par exemple) ne sont pas considérés.

TABLEAU VII

## Données physiques sur les déplacements urbains des habitants de l'agglomération parisienne

	Déplacements à pied	Déplacements motorisés			Part dans les déplacements motorisés de			Coût moyen par déplacement (F)	Kilométrage moyen par déplacement	Durée moyenne par déplacement (mn)
		Nombre moyen annuel par personne	Nombre moyen annuel par personne	Motifs liés au travail	Autres motifs	Voitures particulières (%)	Deux-roues (%)			
Industriels, gros commerçants.....	222	1 039	583	456	75	12	13	1,75	6,9	26
Artisans, petits commerçants.....	206	662	375	287	74	4	22	1,49	7,4	26
Professions libérales.....	247	1 015	490	525	77	3	20	2,58	5,8	22
Cadres supérieurs.....	268	991	509	482	69	6	25	1,87	8,0	28
Cadres moyens.....	258	869	590	279	57	6	37	1,54	8,2	31
Employés.....	275	813	598	215	33	21	46	1,43	7,4	33
Ouvriers qualifiés, ouvriers spécialisés.....	257	627	483	144	36	25	39	1,24	7,3	31
Manœuvres, gens de maison.....	312	522	419	103	19	33	48	1,15	(8,0)	29
Retraités.....	168	314	91	223	43	5	52	1,97	8,8	36
Autres inactifs.....	200	481	150	331	51	6	43	1,36	7,6	36
Ensemble.....	254	733	465	268	51	13	36	1,54	7,6	30

Source : Enquête Transports I.N.S.E.E. 1973.

personne ne varie que de 1 à 1,9 contre 1 à 3,3 pour les déplacements motorisés. Ils ne sont pas répartis selon la hiérarchie sociale (leur maximum est toutefois atteint pour les personnes appartenant à un ménage de manœuvres-gens de maison); ceci est dû au fait qu'ils sont gratuits.

Parmi les déplacements motorisés, les déplacements liés au travail sont répartis de manière bien plus uniforme que ceux liés à d'autres motifs (dans lesquels le motif loisir doit avoir une certaine importance). Le nombre moyen par personne de déplacements motorisés liés au travail (motifs domicile-travail et professionnel) varie de 1 à 1,6 et leur maximum est obtenu pour les personnes appartenant à un ménage dont le chef est employé. Les autres déplacements sont par contre répartis de manière plus inégalitaire : leur nombre moyen par personne varie de 1 à 5,1 et ils suivent étroitement la hiérarchie sociale.

Ce phénomène n'est pas indépendant du système des prix induit par l'intervention des finances publiques. En effet, le faible coût de la carte hebdomadaire de travail (0,60 F par déplacement) incite ceux qui se déplacent pour un motif lié au travail à emprunter les transports en commun : la part des transports collectifs dans les déplacements liés à ce motif est de l'ordre de 50 % contre environ 12 % pour les autres motifs. Le coût moyen d'un déplacement lié au travail dans l'agglomération parisienne (1,26 F) représente 60 % de celui d'un déplacement non lié au travail (2,02 F). Ceci explique la grande inégalité dans la répartition des déplacements non liés au travail.

**CONCLUSION :**  
**INTERACTIONS ENTRE LA REDISTRIBUTION**  
**ET LES VARIABLES PHYSIQUES**  
**(LONGUEUR, DURÉE ET CHOIX**  
**ENTRE MODES DE TRANSPORTS)**

L'analyse de la redistribution dans un secteur comme celui des transports est insuffisante si elle n'est pas complétée par une analyse des variables physiques. En effet, ces données peuvent suppléer à l'absence des coûts sociaux dans nos bilans. Ainsi une analyse en termes purement monétaires fait apparaître pour les utilisateurs de la carte hebdomadaire de travail, un « avantage » d'autant plus important que leurs trajets sont longs et pénibles. La prise en charge par la collectivité d'une grande part du coût de leurs déplacements leur apporte un avantage monétaire mais n'améliore pas directement leurs conditions de transport.

L'effet redistributif des finances publiques est essentiellement un effet sur les prix qui oriente les choix des usagers, surtout de ceux pour lesquels la contrainte budgétaire est forte. Ainsi, on constate que le coût des facteurs (1)

---

(1) Coût des facteurs = dépenses des ménages - impôts et taxes + transferts (voirie et subventions aux transports en commun).

au kilomètre-passager est à peu près identique pour l'ensemble des modes de transport et dans les diverses tailles d'agglomération. Seuls les transports collectifs en site propre (métro, R.E.R., train de banlieue) ont un coût nettement inférieur aux autres modes. On peut aussi noter une différence entre Paris et la province pour le coût des transports individuels, qui est entièrement imputable à la différence des coûts de voirie (*voir* § 2.1).

Comme on l'a vu au paragraphe 1, l'intervention des collectivités publiques tend à élever sensiblement le coût des transports individuels et à abaisser celui des transports collectifs. Ainsi, le coût kilométrique pour l'usager est, à Paris, quatre fois plus élevé pour l'automobile que pour les transports en commun; ce rapport n'est que de 1,3 en province car les transports collectifs y sont, en 1973, nettement moins subventionnés que dans la capitale.

Le coût kilométrique pour l'usager du déplacement en deux-roues est de l'ordre de 55 % de ce qu'il est en automobile. Or, nous avons vu, d'une part que les dépenses liées à ce mode de transport étaient assez fortement taxées, d'autre part qu'il était utilisé principalement par des personnes appartenant à des ménages dont le chef est ouvrier ou employé. Une mesure redistributive consisterait donc à diminuer le taux de taxation appliqué à l'essence-moto et aux achats de cycles et motocycles de petite cylindrée.

Signalons enfin que le transport est une « consommation intermédiaire » non pas au sens de la Comptabilité nationale mais en ce sens qu'il est une phase intermédiaire à l'exercice d'autres fonctions (travail, loisirs...). Dans le domaine des transports urbains, les interventions des collectivités publiques se font surtout en faveur de la fonction « travail » (*voir* § 3.3). En effet, au moins avant l'instauration en 1975 de la carte orange dans les transports collectifs parisiens, les subventions aux transports en commun ont surtout favorisé leur utilisation pour la fonction « travail » pour laquelle ils sont d'ailleurs bien adaptés. Si le matériau statistique l'avait permis, il aurait été intéressant de mener plus loin cette analyse en termes de fonctions et d'établir des bilans redistributifs distincts pour les déplacements « obligés » (fonction « travail »...) et les déplacements « libres » (fonction « loisirs »...).

\*

\* \*

## RÉSUMÉS - ABSTRACTS

des articles contenus dans ce Numéro

LES EFFETS REDISTRIBUTIFS DES FINANCES PUBLIQUES EN 1965 ET 1970, par A. FOULON et G. HATCHUEL, *Consommation*, 3-1978, juillet-septembre 1978, pages 3 à 63.

L'étude prolonge et approfondit celle qui avait été publiée dans *Consommation*, n° 4, 1973 qui portait surtout sur la fiscalité. Si la méthode de base de l'analyse des bilans par C.S.P. de ménage demeure la même, elle est appliquée à un champ plus large de mécanismes redistributifs et le traitement de l'incidence des cotisations sociales a été précisé.

D'un côté les masses globales de prélèvements collectifs ont été réestimées de façon à ne retenir que celles payées par la population résidente, de l'autre, une plus grande attention a été portée à l'influence des transferts dont bénéficient les ménages. Enfin, parmi les réaffectations collectives, le service gratuit de l'enseignement a été introduit en tant que consommation « non-marchande ».

En ce qui concerne l'incidence de la fiscalité, l'étude ne retient que deux hypothèses touchant la part patronale des cotisations sociales : dans l'hypothèse A, conforme aux comptes nationaux, celle-ci est à la charge des salariés, dans l'hypothèse B, elle est assimilée à un quasi-impôt indirect payé, *in fine*, par l'ensemble des ménages au prorata de leur consommation. Une des conséquences importantes de ces variantes est de modifier la valeur des revenus primaires bruts de chaque C.S.P. : dans l'hypothèse A, il comprend la part patronale des cotisations sociales alors qu'il l'exclut dans l'hypothèse B.

Les résultats pour 1965 et 1970 font apparaître qu'en moyenne la différence « réaffectations, prélèvements » est négative; en effet, le total des impôts et cotisations sociales est supérieur aux réaffectations allouées aux ménages puisque les services collectifs indivisibles (justice, armée...) ne sont pas pris en compte. Le taux de pression fiscale nette par rapport au revenu primaire moyen est de 11% pour chacune des 2 années.

La seule catégorie sociale pour laquelle la redistribution a des effets positifs se traduisant par un rapport net de ressources est celle des inactifs. Principaux bénéficiaires des retraites

THE REDISTRIBUTION OF PUBLIC FUNDS IN FRANCE IN 1965 AND 1970, by A. FOULON and G. HATCHUEL, *Consommation*, 3-1978, July-September 1978, pages 3 to 63.

This research continues an earlier investigation published in the 4, 1973 issue of *Consommation* that dealt especially with the taxation system. The same method of analysis of overall effects per occupational groups is applied to a wider range of redistributive mechanisms, the incidence of social contributions is redefined.

The overall taxes are calculated so as to only take account of taxes paid by the resident population, greater attention is paid to the effects of transfers distributed to households, the free of charge service of education is included as non-market consumption.

On the problem of tax incidence the investigation was made under two assumptions relating to the employer's social contribution; Assumption A: it is paid by wage earners like in the French National Accounts, Assumption B: it is similar to an indirect tax charged on consumers according to their expenses one of the important consequences of these propositions is a modification of gross primary income of each occupational group: in the first case it includes it, in the second it excludes it.

The result for 1965 and 1970 indicate the average difference "gain minus taxes and contribution" is negative, overall taxes and contributions are superior to transfers paid to households since indivisible public services (justice, army...) are not taken into account. The net fiscal charge on average primary income is 11% for each of the two years under study.

The only social group for whom redistribution has a positive effect that is an out-right gain, is the "non working" groups (pensioners, students...). These groups have a

et pensions, alors qu'en contre-partie leurs revenus primaires tirés de la vie active sont de très faible importance, les inactifs sont « par construction » bénéficiaires obligés de la redistribution.

Pour les autres C.S.P., on peut conclure que, hormis les ménages agricoles (très peu « perdants »), la redistribution relative des catégories sociales à hauts revenus vers celles à bas revenus est d'autant plus évidente, en 1965, que l'on considère que la part patronale des cotisations sociales est déchargée des seuls salariés pour être reportée sur l'ensemble des ménages comme un impôt sur la consommation. Par contre, en 1970, la situation s'est quelque peu modifiée; on ne peut observer de redistribution relative que, soit des catégories salariées ayant les plus hauts revenus vers une partie des indépendants et les salariés à bas revenus (hypothèse A), soit des hauts revenus vers les bas revenus (hypothèse B), mais dans ce dernier cas, la redistribution mise en évidence est nettement atténuée par rapport à 1965.

Si l'on estime les résultats de la redistribution en termes de resserrement des écarts, on peut déduire que les mécanismes redistributifs sont, dans une certaine mesure, efficaces puisque l'éventail est restreint après redistribution par rapport à la situation « initiale » observée pour les revenus primaires. Cependant, lorsque l'on constate, d'une part que les résultats varient selon l'incidence supposée des cotisations sociales, d'autre part qu'entre 1965 et 1970 l'évolution des revenus primaires des catégories sociales les plus aisées a été suffisamment rapide pour freiner le resserrement de l'éventail, on ne peut conclure à une redistribution très relative, tout au moins dans les limites que la présente étude s'est fixée.

Les effets positifs qui peuvent être observés pour certains mécanismes (impôt sur le revenu, allocations familiales, retraites, assistance et éducation) sont en partie contrebalancés, parfois neutralisés, par les effets négatifs d'une part de la fiscalité indirecte, d'autre part des cotisations sociales salariales.

L'évolution de la redistribution et de ses résultats entre 1965 et 1970 a été dépendante de trois facteurs principaux :

(a) la croissance inégale des différents types de revenus dont la dynamique semble avoir été plus favorable aux professions indépendantes et, plus particulièrement à celles du haut de l'échelle, qu'aux salariés, notamment aux cadres supérieurs et à la classe très nombreuse des ouvriers;

(b) des facteurs institutionnels (création du régime d'assurance maladie des indépendants non agricoles, la prolongation de la scolarité

et pensions et retraite schemes and fall mostly in this group; they are therefore, by construction necessarily winners of the redistribution.

For all the other groups, except farmers who are very slight losers, the relative redistribution from high income groups to low income groups is, in 1965, very obvious when employer's social contributions are spread over all the households as a indirect tax on consumption instead of being distributed over wage earners exclusively. In 1970, however, things have changed slightly; there is a relative redistribution either from the high income wage earners towards self-employed and low income wage earners (assumption A) or from high income groups towards low income groups (assumption B), but in this case the relative redistribution is moderate compared to the 1965 results.

If one considers the results of redistribution as a reduction of gaps one can say that the redistributive mechanisms are, to a certain extent, effective since after redistribution the gaps are reduced between primary incomes. Nevertheless when one observes on one hand that the results depend on the supposed incidence of social contributions, and on the other hand that the size of primary income of the most affluent social groups has been fast enough to slow down the movement towards narrowing the gap, one can only speak of a very moderate redistribution, given the limits of the present investigation.

The positive effects of given mechanisms such as income tax, family allowances, pensions, subsidies for education or social aid, are offset by the negative effects of indirect taxes and social contributions.

The change between 1965 and 1970 of redistribution and its results is essentially due to:

(a) the unequal increase of the different types of incomes, self-employed were apparently better off, especially professionals, than wage and salary earners, especially upper executives and workmen, who are very numerous;

(b) institutional changes: compulsory sickness insurance scheme for non farmer self employed, extension of compulsory education

obligatoire jusqu'à 16 ans et les créations de filières techniques d'enseignement);

(c) l'évolution des structures socio-démographiques (le ralentissement de la natalité, le vieillissement progressif, la diminution de la proportion des ménages d'indépendants au profit des salariés...).

Enfin, de telles conclusions conduisent naturellement à se poser des questions sur les objectifs et le fonctionnement des mécanismes redistributifs et de la politique sociale :

— en premier lieu, on peut se demander si dans un pays développé, où les structures et les niveaux de consommation ne sont pas très diversifiés, il est possible d'assurer une redistribution en confiant une part importante des recettes fiscales aux impôts indirects?;

— dans quelle mesure le financement des régimes obligatoires de Sécurité sociale au moyen de cotisations très partiellement « déplaçonnées » n'est-il pas contradictoire avec des objectifs redistributifs ambitieux? En d'autres termes, la solidarité à l'échelle de l'ensemble de la population se trouve en partie limitée par un système inspiré directement du corporatisme;

— n'existe-t-il pas une contradiction entre le fait que l'État prélève près de 80% des impôts et cotisations sociales sous forme invisible, c'est-à-dire « indolore », et une prise de conscience par les divers groupes sociaux de leur participation aux budgets collectifs?

LA CONCENTRATION DES DÉPENSES DE SANTÉ : LES 10% PLUS FORTS CONSOMMATEURS, par T. LECOMTE, *Consommation*, 3-1978, juillet-septembre 1978, pages 63 à 99.

70% des dépenses médicales effectuées en 3 mois sont le fait de 10% des individus; cette très forte concentration des dépenses nous a incité à étudier ces forts consommateurs : leur âge, leur sexe, leurs caractéristiques socio-économiques et leurs maladies, puis à observer la structure de leurs soins.

En fait l'étude a permis de cliver les forts consommateurs en deux groupes :

— les forts consommateurs appartenant aux classes favorisées, dont la structure de soins est caractérisée par une prédominance des soins de ville, et dont le niveau de dépenses individuel est relativement peu élevé, les classes favorisées sont plus souvent fortes consommatrices que les autres;

— les forts consommateurs appartenant aux classes défavorisées, dont le niveau de dépense individuel est élevé en raison de leur

until 16 years of age, development of technological channels of education:

(c) change in demographic structures: slow-down birth-rate, progressive ageing of the population, decrease of self employed in total working population.

Such results lead to question both the objectives of social policy and the way the mechanisms work.

In a developed country, where consumption patterns and levels are not very diversified is it possible to ensure a redistribution of incomes mostly through indirect taxes levied on consumption?

To what extent is the financing of the compulsory social security schemes through very partly wage-related contributions opposed to ambitious redistributive aims? National solidarity is partly limited by a system issued from corporatism.

Is there no opposition between the fact Government levies almost 80% of taxes and social contributions at source in an invisible, and therefore "painless" way and a realistic outlook on the true extent of their participating to public funds by the different social groups?

THE CONCENTRATION OF MEDICAL EXPENDITURE: THE 10% TOP USERS, by T. LECOMTE, *Consommation*, 3-1978, July-September 1978, pages 63 à 99.

10% of the population spends 70% of overall medical expenditure over a period of 3 months: this high concentration of expenses led the author to study that top group: age, sex, social and economic characteristics, diseases and the structure of care of the users.

Results show the group can be divided into two sub-groups:

— the top users belonging to affluent social groups: the structure of care is mostly in private practise, the individual level of expenses is relatively low, these groups are more often in the top 10%;

— the top users belonging to the lower social groups: their individual level of expenses is high on account of the large share

forte consommation hospitalière, ces classes sont celles qui sont les moins fortes consommatrices.

of hospitalisation; these groups are less often in the top 10%.

LES EFFETS REDISTRIBUTIFS DES FINANCES PUBLIQUES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS URBAINS, par J. L. MADRE, *Consommation*, 3-1978, juillet-septembre 1978, pages 101 à 117.

THE REDISTRIBUTIVE EFFECTS OF PUBLIC FUNDS ON URBAN TRANSPORTS, by J. L. MADRE. *Consommation*, 3-1978, July-September 1978, pages 101 to 117.

Cet article fait suite aux « Effets redistributifs des finances publiques dans le secteur des transports » paru dans le précédent numéro. Il présente tout d'abord les bilans redistributifs liés aux transports urbains des ménages résidant en milieu urbain, d'une part selon leurs catégories de commune de résidence, d'autre part séparément pour trois types d'agglomération (agglomération parisienne, petites et grandes villes de province), selon la C.S.P. de leur chef de ménage. Il s'en dégage que l'intervention des Finances publiques en faveur des transports urbains est d'autant plus redistributive que les transports en commun assurent une part importante des déplacements.

This paper is a sequel to the « redistributive effects of public finances on transports » published in the preceding issue. It first gives the redistributive balances of the urban transportation of families living in towns according to the size of the city where they live, separately for three types of towns (Paris, small and large other towns), according to the occupation of the head of the family. The intervention of public funds to encourage the rise of urban transports is increasingly redistributive as a larger share of transportation are made by public transports.

Dans une seconde partie, on a établi pour ces catégories de ménages le bilan des déplacements urbains en quantités physiques (nombre de déplacements répartis selon le mode de transport, kilométrage et durée des déplacements). Ces données traduisent les conséquences physiques des choix des usagers entre les divers modes de transport en présence. Ces choix sont orientés par la structure des prix sur laquelle les collectivités publiques pèsent fortement.

In the second part the balance has been established as quantities (number of trips per means of transport, distance and time spent). The data show the physical consequences of the choices of the customers for the different means of transport they are offered. The choices are influenced by the structure of prices on which public authorities weigh heavily.

---

IMPRIMERIE GAUTHIER-VILLARS, 70, rue de Saint-Mandé, 93100 Montreuil

Dépôt légal 1978 : Imprimeur : 2196 — Éditeur : 020 — CPPP 56687

194020-78

1<sup>er</sup> trimestre 1979

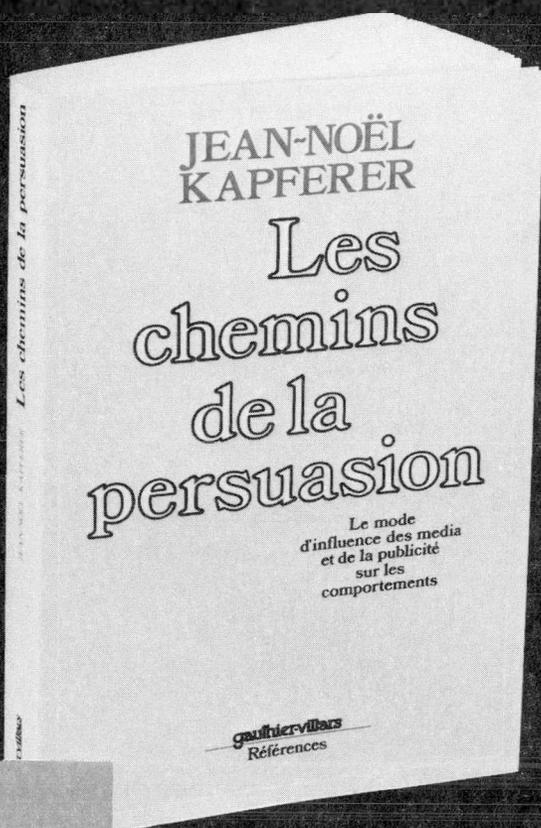
Imprimé en France

Le directeur de la publication : J.-M. BOURGOIS

La publicité joue-t-elle avec  
les consommateurs ?

Pour que les Français se tuent moins sur la  
route, faut-il faire de la publicité ?

La publicité casse-t-elle les préjugés  
du public ?



98 F

JEAN-NOËL KAPFERER  
Les chemins  
de la persuasion

le mode d'influence des média et de  
la publicité sur les comportements

**gauthier-villars**  
«interférences»

# REVUES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES - TARIF 1979

Pour l'Étranger, ces prix s'entendent pour une expédition au tarif normal. Si vous désirez un acheminement accéléré, veuillez indiquer sur vos commandes : "Envoi par avion, à facturer en sus"

	France F	Foreign FF
<b>1. MATHÉMATIQUES</b>		
● Annales Scientifiques de l'École Normale Supérieure, Gauthier-Villars, 4 numéros	405	440
● Annales de l'Institut Henri-Poincaré, Gauthier-Villars (2 séries)		
Série B : Calcul des probabilités et statistique - 1 tome - 4 numéros	205	240
● Bulletin des Sciences Mathématiques, Gauthier-Villars, 4 numéros	335	402
● Bulletin de la Société Mathématique de France, Gauthier-Villars, 4 numéros + 4 suppléments	350	350
● Comptes-rendus de l'Académie des Sciences, hebdomadaire, Gauthier-Villars :		
- série A-B : Sciences mathématiques et physiques	990	1595
- les 3 séries : A-B + C + D	2030	3440
● Journal de Mathématiques Pures et Appliquées, Gauthier-Villars, 4 numéros	345	385
● Journal de Mécanique, Gauthier-Villars, 4 numéros	375	430
<b>2. PHYSIQUE ET CHIMIE</b>		
● Annales de l'Institut Henri Poincaré, Gauthier-Villars, (2 séries)		
Série A : Physique Théorique, 2 tomes, 8 numéros	385	450
● Comptes-rendus de l'Académie des Sciences, hebdomadaire, Gauthier-Villars - Série C : Sciences Chimiques	865	1386
● Nouveau Journal de Chimie, Gauthier-Villars, 11 numéros	520	590
● Revue de Chimie Minérale, Gauthier-Villars, 6 numéros	375	465
<b>3. RECHERCHE APPLIQUÉE - SCIENCES DE L'INGÉNIEUR</b>		
● Bulletins d'Informations Scientifiques et Techniques du C.E.A., 6 numéros		à l'étude
● Journal de Mécanique Appliquée, Gauthier-Villars, 4 numéros	220	275
● Matériaux et Constructions (essais et recherches), Dunod, 6 numéros	255	295
● Radioprotection, Dunod, 4 numéros	155	195
● RAIRO (Revue Française d'Automatique, d'Informatique et de Recherche Opérationnelle), Dunod, 5 séries :		
Série Automatique, 4 numéros	190	220
Série Analyse Numérique, 4 numéros	190	220
Série Informatique, 4 numéros	190	220
Série Informatique Théorique, 4 numéros	190	220
Série Recherche Opérationnelle, 4 numéros	190	220
Les cinq séries ci-dessus : 20 numéros	575	625
● Revue Générale des Chemins de Fer, Dunod, 11 numéros	176	215
<b>4. SCIENCES DE LA NATURE ET DE LA VIE</b>		
● Cahiers de l'Analyse des Données, Dunod, 4 numéros	180	220
● Comptes-rendus de l'Académie des Sciences, hebdomadaire, Gauthier-Villars, Série D : Sciences naturelles, Agriculture	952	1595
● Journal Français de Biophysique et Médecine Nucléaire, Gauthier-Villars, 5 numéros	285	320
● Oceanologica Acta, Gauthier-Villars, 4 numéros	385	420
● Ecologia Plantarum, Gauthier-Villars, 4 numéros	205	255
● Physiologie Végétale, Gauthier-Villars, 4 numéros	275	335
● Revue d'Ecologie et de Biologie du Sol, Gauthier-Villars, 4 numéros	250	310
<b>5. SCIENCES HUMAINES ET ÉCONOMIQUES</b>		
● Cahiers de l'Analyse des Données, Dunod, 4 numéros	180	220
● Consommation, Dunod, 4 numéros	135	160
● Mathématiques et Sciences Humaines, 4 numéros	140	160



**BULLETIN D'ABONNEMENT** à remettre à votre Librairie

ou à C.D.R. - Centrale des Revues - B.P. N° 119 - 93104 Montreuil Cedex France

● Je désire un spécimen des revues suivantes ● Je désire m'abonner aux revues suivantes  
(rayer la mention inutile)

Je joins le montant de ces abonnements, soit F

DATE ..... SIGNATURE

NOM ..... ÉTABLISSEMENT

ADRESSE

VILLE

CODE POSTAL

PAYS

## CONSOMMATION (ANNALES DU C.R.E.D.O.C.)

### 1975

- N° 3. — Pour une définition de l'environnement. — Note sur la rentabilité du patrimoine des ménages salariés et inactifs.
- N° 4. — Comparaison des prix et des tarifs des services médicaux 1960-1975. — Refus et approbation systématiques dans les enquêtes par sondage. — Notation et classement : deux méthodes de recueil de données.

### 1976

- N° 1. — Analyse de contenu et contenu de l'analyse. — Application d'un problème de classification avec contrainte de contiguïté.
- N° 2. — L'enquête de 1970 sur les consommations médicales. — Comparaison d'un modèle factoriel et d'un modèle hiérarchique.
- N° 3. — La représentation des artisans dans la statistique officielle. — L'hospitalisation et sa place dans les dépenses médicales en 1970. — La nouvelle théorie du consommateur et la formation des choix.
- N° 4. — La laxonomie nosologique. Classification des maladies dans l'enquête de 1970 sur les soins médicaux. — Les bénéficiaires des dépenses de l'Éducation Nationale en 1965 et 1970. Analyse par catégorie socio-professionnelle.

### 1977

- N° 1. — Projections de la production et de la consommation de soins médicaux, VII<sup>e</sup> Plan (1975-1980). — La validité des résultats en analyse des données. — Les conditions de logement des travailleurs migrants en France.
- N° 2. — Influence des facteurs socio-économiques sur l'hospitalisation. — Le rôle des statistiques dans l'évolution de la politique de la santé. — Consommations alimentaires et comportements socio-économiques. — Les conditions de logement des travailleurs migrants au Luxembourg.
- N° 3. — Sur les effets redistributifs des services collectifs destinés aux familles. — La consommation comme production. — Données statistiques sur l'artisanat.
- N° 4. — Les personnes âgées vivant en institution : caractères socio-démographiques, autonomie et handicaps. — Barrière à l'entrée, turbulences et facteurs d'exclusion de l'artisanat. — Les conditions de logement des travailleurs migrants en Italie. — Les conditions de logement des travailleurs migrants en Irlande.

### 1978

- N° 1. — Calcul d'un indice des prix de l'hospitalisation à l'Assistance Publique de Paris. Le concept de capital culturel. Les problèmes posés par les comparaisons internationales, cas de l'étude de la pharmacie. Les conditions de logement des travailleurs migrants en Grande-Bretagne.
- N° 2. — La copropriété contre les copropriétaires. Les effets redistributifs des finances publiques dans le secteur des transports. Comparaison de la date de commercialisation des médicaments et de la date de découverte des principes actifs.

## SOMMAIRE DES PROCHAINS NUMÉROS

Le coût de la sécurité du consommateur. Analyse du contenu, codage et analyse des données. Épargne et inflation.

---

SECRÉTAIRE DE RÉDACTION : M<sup>me</sup> E. HATCHUEL

# sommaire

## ÉTUDES

ALAIN FOULON ET GEORGES HATCHUEL

Les effets redistributifs des finances publiques en 1965 et  
1970..... 3

THÉRÈSE LECOMTE

La concentration des dépenses de santé : les 10 % plus  
forts consommateurs..... 65

JEAN-LOUP MADRE

Les effets redistributifs des finances publiques dans le  
domaine des transports urbains..... 101

RÉSUMÉS-ABSTRACTS..... 119

**CENTRE DE RECHERCHE  
POUR L'ÉTUDE  
ET L'OBSERVATION  
DES CONDITIONS DE VIE**

**142, rue du Chevaleret  
75634 PARIS CEDEX 13  
Tél. 584-14-20**

**1978 n° 3**  
**Juillet-Septembre**