

**SERVICE
DES AFFAIRES ECONOMIQUES
ET INTERNATIONALES**

**ETUDES
TRANSPORT URBAIN**

SAEI



**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET
DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

LE SYSTEME DE TRANSPORT URBAIN :

LES TRANSFERTS LIES
AU TRANSPORT URBAIN DES MENAGES



PLAN DU RAPPORT

LA PRESENTE NOTE DANS L'ANALYSE DU SYSTEME TRANSPORT URBAIN

RESUME DU RAPPORT

INTRODUCTION

I - CONSTRUCTION DES BILANS PAR CSP

- A. Les flux globaux et leur mode de construction
- B. Ventilation des flux financiers en fonction des déplacements
- C. Récapitulatif des flux financiers pour chaque CSP
(F/ménage/an)

II - IMPORTANCE RELATIVE DE CHAQUE INTERVENANT

III - LES INEGALITES ENTRE CSP LIEES A L'USAGE DES VP : automobile et 2 roues

- A. Les inégalités physiques
- B. Les inégalités financières

IV - LES INEGALITES ENTRE CSP LIEES A L'USAGE DU T.C.

- A. Les inégalités physiques
- B. Les inégalités financières

V - LES INEGALITES ENTRE MENAGES SELON LA TAILLE DES AGGLOMERATIONS
EN 1967 ET 1973

- A. Analyse des charges liées au VP puis au TC
- B. Analyse des biens et services correspondants (ressources)
(mise en évidence du "poids" de la région parisienne)

CONCLUSION

Ce rapport s'inscrit dans le cadre d'une étude de la Division des Transports Urbains au S.A.E.F. portant sur l'analyse de l'ensemble du système des transports urbains, dont on trouvera un schéma à la page suivante.

La Division publie en Février 1978 un document "Données globales sur le transport urbain en France" qui synthétise l'ensemble des flux économiques et physiques liés à la consommation et à la production du T.U..

L'analyse économique de la consommation fait l'objet de deux rapports publiés en Février 1978 : "Les transferts liés à la consommation de T.U. par les ménages" et "Les transferts liés à la consommation de T.U. par les établissements".

L'analyse de la production fait l'objet d'un rapport pour chacun des six secteurs productifs dont l'analyse a été retenue :

- Les entreprises de transport en commun de province
- Les producteurs d'autobus urbain
- Les producteurs de matériel ferroviaire
- Les producteurs de matériel de gestion de trafic et de matériel de signalisation
- Les producteurs de 2 roues
- Les producteurs d'infrastructures de transport urbain.

Nous présentons ici le rapport sur "Les transferts liés à la consommation de T.U. par les ménages".

Un résumé de l'étude précèdera l'exposé du rapport lui-même.

ETUDES
METHODOLOGIQUES

- les transferts liés au système de TU (Septembre 76)
- analyse économique du système de TU (Septembre 76)

Tableau des échanges économiques entre les agents du système - 1967 - 1973

Analyse de la consommation

Les transferts liés à la consommation de transport urbain des ménages

Les transferts liés à la consommation de transport urbain des établissements

Analyse de la production

La production du service transport collectif

- . entreprises de province
- . entreprises de la RP

La production des infrastructures (BTP)

La production de matériel roulant

- . automobile
- . autobus
- . matériel ferroviaire
- . 2 roues

La production du matériel de gestion de trafic

La production des biens et services liés (carburants, assurances, crédits, garages, ...)

Application de la méthodologie au cas particulier d'Orléans



RESUME DU RAPPORT

Le rapport se propose d'analyser les inégalités économiques entre les ménages liées à l'usage et au financement des Transports Urbains.

Par le biais des distances qu'ils parcourent, et par les charges et les ressources qu'occasionnent pour eux ces déplacements, les ménages sont situés dans des positions différentes. La description de ces situations d'inégalité relative sera l'objet d'une première étape de l'étude.

Nous nous interrogerons dans une deuxième phase sur les mécanismes qui produisent pour chaque CSP, à distance parcourue égale, des différences entre les charges et les ressources.

L'analyse plus fine des inégalités liées à l'usage des deux principaux modes : VP et TC nous montre que :

- la principale cause d'inégalité entre CSP liée à l'usage de l'automobile (et du 2 roues) est la différence entre le montant des impôts et taxes payés par les ménages sur leur consommation et le montant de la voirie mise à leur disposition par la collectivité publique.

Comme la voirie est proportionnelle aux distances parcourues, il apparaît que les CSP hautes en général payent moins d'impôt au kilomètre parcouru que les CSP basses. Cette situation s'explique marginalement par l'effet de certaines taxes non proportionnelles à l'usage (carte grise, vignette, etc...). Nous verrons plus loin que cette situation s'explique surtout par le coût de la voirie en région parisienne.

- La principale cause d'inégalité liée à l'usage du TC est le mode de subvention. Ce sont les classes moyennes : cadres moyens et employés qui reçoivent le plus haut montant de subvention, alors que les CSP basses, OQ-OS et manoeuvre reçoivent un montant deux fois plus faible. (Les CSP élevées recevant un montant de subvention nettement supérieur à la moyenne nationale).

A Paris, cette situation a son origine dans deux phénomènes :

- Le mode de subventionnement : les réductions tarifaires explicites qui touchent des groupes spécifiques d'utilisateurs (compensation par réductions tarifaires) sont effacées par les autres subventions d'exploitations qui touchent tous ceux qui se déplacent. Donc elles "profitent" davantage aux CSP qui utilisent le plus les TC en région parisienne, c'est-à-dire les CSP moyennes.

Les utilisateurs du réseau ferré sont avantagés par rapport aux utilisateurs du réseau routier, puisque celui-ci est moins subventionné que celui-là. Or ce sont les CSP moyennes qui utilisent le plus le réseau ferré. Elles bénéficient donc des transferts les plus élevés.

Nous analysons ensuite les inégalités en fonction de l'agglomération dans laquelle résident les ménages, ce qui nous a conduit à distinguer deux situations particulièrement contrastées : la région parisienne et la province.

- Par le biais de l'usage de l'automobile et du 2 roues, les ménages résidant en région parisienne payent un montant d'impôt plus élevé que leurs homologues de province. Cependant, en raison du coût de la voirie en R.P., ils reçoivent un montant de voirie beaucoup plus important que ceux-ci. En moyenne, un ménage reçoit 581 F par an au titre de la voirie en région parisienne. Lorsqu'il réside dans une agglomération de moins de 50.000 habitants, il reçoit 95 F.

Cette situation favorise les CSP hautes qui résident en grand nombre en région parisienne et qui effectuent la plus grande part de leurs déplacements VP dans cette région fortement urbanisée.

- L'analyse des inégalités liées aux TC fait apparaître une discrimination encore plus forte. En province, les subventions sont proportionnelles aux déplacements et représentent des montants dérisoires.

A Paris le niveau de subvention est beaucoup plus élevé et introduit de fortes inégalités entre CSP en favorisant les classes moyennes (employés et cadres moyens) et supérieures (cadres supérieurs) au détriment des CSP : OQ-OS, manoeuvres et des inactifs (cf. supra.).

Enfin, lorsqu'on considère l'évolution des inégalités entre l'année 67 et 73, on voit que la situation n'a quasiment pas évolué pour l'automobile et le 2 roues.

Pour le TC, on voit une légère amélioration des ressources des CSP de province au détriment de Paris.

Par contre, l'écart entre les CSP les plus subventionnées et celles qui le sont le moins a nettement tendance à s'élargir, surtout en région parisienne.

I N T R O D U C T I O N

Dans le cadre d'une étude sur les flux financiers et les inégalités dans la consommation et la production du transport urbain, la Division des Transports Urbains s'est attachée à appliquer la problématique des notes méthodologiques des 20 et 24 septembre 76 aux transferts entre ménages.

La présente note a été établie sur la base des travaux réalisés pour le contrat n° 77 00 003 00 225 75 01 que la D.I.T.U. a passé en janvier 77 avec le Centre de Recherche d'Etude et de Documentation sur les coûts (CREDOC).

L'objectif de l'étude est de préciser combien les différents groupes sociaux consomment de transport urbain et comment ils se différencient entre eux par cette consommation.

Champ de l'étude : Nous analysons la consommation de transport urbain des ménages résidants en milieu urbain (le milieu urbain est défini au sens de l'INSEE) à l'exclusion donc du transport de marchandises et des déplacements urbains des ruraux.

Pour chaque catégorie de ménage nous établirons des bilans physiques et financiers de leurs échanges avec l'ensemble du système de production et de consommation de T.U. tel qu'il a été défini dans la note du 20 septembre 1976.

L'analyse portera sur les deux années 1967 et 1973 afin de mesurer les effets d'une évolution de la politique des T.U. Ces deux années ont été choisies en raison de l'existence d'une enquête nationale sur la consommation de transport des ménages.

L'analyse sera faite en distinguant 3 types d'agglomérations : agglomérations de moins de 50.000 habitants - agglomérations de plus de 50.000 habitants - agglomération parisienne. L'objectif de cette typologie est d'une part de comparer la province et la région parisienne et d'autre part les villes de province où existent un réseau de TC urbain (globalement les agglomérations de plus de 50.000 habitants) et celles où ils n'en existe pas.

Les catégories de ménage : Nous avons utilisé une répartition en 13 catégories socio-professionnelles. C'est la C.S.P. du chef de ménage qui a été retenue pour désigner l'appartenance du ménage en raison du caractère général de cette typologie.

Le nombre de ménages correspondant à chacune des catégories considérées a été déterminé pour 1967, à partir du recensement de 1968, et pour 1973 à partir de la base de population de l'enquête Transport de l'INSEE.

Les transferts : Adoptant la définition donnée par J.P. WALLISER dans l'article "Méthodologie des études transferts à la Direction de la Prévision" (Revue RCB - septembre 74), nous dirons qu'il y a transfert entre 2 agents y_1 et y_2 si les bilans résultants des effets d'un ensemble de décisions liées sur y_1 et y_2 ne sont pas jugés équivalents".

Ces situations de non-équivalence peuvent être qualifiées d'inégalité relative entre les agents.

Comme nous l'avons précisé dans la note du 24 septembre 76, ces "inégalités" se manifestent de 2 façons :

- d'une part dans la consommation physique de transport urbain (mobilité, distance moyenne, temps moyen, choix du mode) définissant des transferts physiques entre agents - ici des CSP.

- d'autre part par des modes différenciés de couverture de coûts de mise à disposition des biens et services permettant la réalisation du service du transport, définissant des inégalités sur le plan financier et donc des transferts financiers entre les CSP.

Le tableau en 17 intervenants présenté dans la note méthodologique initiale du 20 septembre 76 nous indique que les ménages ont à l'occasion de leur transport urbain des échanges avec 4 catégories d'agent :

- les entreprises (*) à qui ils achètent des biens et des services.
- les ménages à qui ils achètent certains biens
- les collectivités publiques Etat et collectivités locales à qui ils paient des impôts et qui mettent à leur disposition des biens et ou des services.
- les établissements qui les emploient et qui leur versent une prime de transport.

Les modes de calcul des flux financiers et les méthodes d'imputation utilisées sont précisées dans le chapitre qui suit.

(*) : Nous réserverons le terme entreprise aux établissements qui interviennent dans la production du service transport.

I - CONSTRUCTION DES BILANS PAR C.S.P.

La base de l'analyse des situations d'inégalité financière est constituée par la différence entre ce que chaque ménage donne à l'ensemble du système et ce qu'il en reçoit.

Le tableau 17 x 17 fait apparaître que, dans le système que nous avons défini, les ménages paient des charges à l'occasion de leurs consommations de T.U. et qu'en contrepartie ils reçoivent en ressources des biens et services correspondants ou non à leurs charges. Ce sont donc des bilans présentant les charges et les biens et services reçus en contrepartie que nous construirons pour chaque C.S.P.

Le tableau 17 x 17 résumant les échanges entre l'ensemble des intervenants du système de T.U. nous indique que les flux peuvent être regroupés pour l'intervenant ménage en 4 catégories :

- ménages → entreprises
- ménages → collectivité publique
- ménages → ménages
- ménages → établissements

Nous indiquons dans ce paragraphe les modes de calcul de chacun des flux en les regroupant dans ces catégories.

Le principe général consiste à imputer des coûts au prorata des distances de déplacement. Nous analyserons donc d'une part les flux financiers globaux et leur mode de recueil et de calcul (A) d'autre part leur ventilation en fonction des déplacements physiques (B). Nous présenterons les bilans eux-mêmes dans la 3ème partie (C).

A -LES FLUX GLOBAUX ET LEUR MODE DE CONSTRUCTION

1. LES ECHANGES MENAGES-ENTREPRISES

LES CHARGES

Nous retenons ici l'ensemble des achats que les ménages font auprès des secteurs productifs dans notre tableau 17 x 17, que ce soit auprès des producteurs du service transport ou auprès des producteurs de biens et services amont. Dans nos tableaux, ces achats seront calculés hors taxes, car nous estimons que ces taxes font partie des échanges entre les ménages et l'Etat.

Pour le transport collectif, ces charges recouvrent le prix des billets et des cartes hebdomadaires.

Pour le VP, la plupart des charges retenues figurent soit dans la comptabilité nationale, soit dans la consommation des ménages, soit dans leur épargne (assurance) :

- voitures neuves
- voitures d'occasion
- achat 2 roues
- carburants
- entretien des véhicules
- location de garages
- assurance

LES RESSOURCES : BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS

Les ressources contreparties de ces charges sont constituées par le bien ou le service mis à disposition des ménages par l'entreprise.

Pour obtenir la valeur de ces ressources, à partir de la comptabilité nationale, il a fallu procéder de façon indirecte afin de tenir compte des charges que l'entreprise doit payer au long du processus de production et qui doivent se retrouver dans la valeur des biens et services correspondants, aux ressources des ménages.

Nous avons estimé nécessaire d'y inclure l'ensemble des facteurs de production : matières premières et salaires, ainsi que les provisions comptables pour amortissement et les impôts au sens du CEG.

C'est le solde du compte de revenu de la comptabilité nationale (dans la nomenclature 1977) qui désigne le mieux le profit de l'entrepreneur, c'est-à-dire ce qu'il tire de la production du bien et du service après avoir payé les charges que nous avons désignés plus haut.

Pour le ménage, ce solde représente ce qu'il a effectivement payé en acquérant le bien ou le service moins le coût (somme des charges de l'entrepreneur) du bien mis à sa disposition.

soit :

R.D.No. = Revenu de l'entrepreneur (+ subventions) - somme des charges du producteur

"profit" de l'entrepreneur	=	ce que le ménage a payé (charges) du ménage	-	valeur de la ressource pour le ménage c'est-à-dire valeur du bien ou service contrep partie de son achat - (ressources) du ménage
----------------------------	---	---	---	---

Nous excluons provisoirement les subventions de notre calcul, car elles seront introduites au niveau des échanges entre les ménages et l'Etat (voir le paragraphe suivant).

L'utilisation du RDN présente 2 inconvénients :

- d'une part il représente le profit avant provision pour amortissement et sans prise en compte du coût du capital lui-même. Le problème de la valorisation du capital immobilisé nous conduirait hors du champ de l'étude.

- d'autre part, il n'est pas accessible directement. Il faut partir du revenu disponible brut dont il faut soustraire les amortissements afin de les introduire dans les charges de l'entrepreneur.

Les alinéas suivants traiteront successivement du problème de l'affectation du RDB et du calcul des amortissements.

AFFECTATION DU RDB

La méthode générale a consisté à affecter le RDB de la branche à la part d'activité représentée par la production du bien ou du service étudié. Ce solde faisant partie du nouveau système de comptabilité nationale mis en place depuis 1973, il n'a pu être établi avec précision que pour cette année. La rétropolation pour 1967 est difficile et donne un montant qui nous a semblé faible pour la RATP. Faute d'information, nous avons appliqué à l'APTR* le taux de RDB calculé pour l'ensemble des entreprises non nationales de transports urbains.

Pour les dépenses correspondant aux modes, automobile et 2 roues, ont été utilisées les RDB des secteurs automobile, pétrole, commerce et répartition auto. Nous nous sommes bornés à considérer le secteur assurance comme agent redistributif des fonds entre l'ensemble des automobilistes et les victimes d'accidents car il n'a pas été possible de distinguer la branche automobile dans l'ensemble du secteur. Le RDB correspondant est donc nul.

CALCUL DES AMORTISSEMENTS

L'amortissement figurant dans l'étude a été fourni par l'INSEE, c'est un amortissement économique linéaire sur la durée de vie du matériel. Il n'a été possible de l'obtenir que sur l'ancienne base de la comptabilité nationale.

Pour le TC, il a été calculé pour les 2 sous-secteurs "entreprises publiques" et "entreprises privées" du secteur des transports. Le TU de personnes qui seul nous intéresse dans l'étude ne représentant qu'une faible part de chacun de ces sous-secteurs.

Pour le VP, il a été calculé sur les secteurs de l'automobile du pétrole, du commerce et de la répartition auto et des assurances.

*) Association Professionnelle des Transporteurs en Région Parisienne.

Le fait que cet amortissement soit calculé à partir d'hypothèses différentes de l'amortissement comptable explique que le RDN du secteur des TC soit parfois positif alors que le profit de la branche est nul, voire négatif en particulier pour le TC province. Par souci d'homogénéité, nous avons appliqué le même mode de calcul du RDN pour le VP que pour le TC.

On a obtenu la formule suivante :

MÉNAGES	CHARGES	RESSOURCES	ENTREPRISES	
		BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS		
	Charges VP (HT)	coût du service		
		RDN producteurs biens et services VP		
Charges TC (HT)	coût du service			
	RDN biens et services TC			
<p>Solde 1 : charges - ressources: représente ce que le ménage a payé mais qui n'a pas été mis à sa disposition soit le RDN.</p>				

Les subventions d'exploitation entrent dans le coût du service. Cependant il nous paraît plus logique de les inclure dans les échanges entre les ménages et la collectivité publique. Ce passage est possible car nous avons toujours pu isoler les subventions.

2 - LES ECHANGES MENAGES-COLLECTIVITES PUBLIQUES

L'intervention des collectivités publiques dans la consommation de TU des ménages comporte quatre types d'opération : les impôts, les subventions d'exploitation, la construction et la gestion de la voirie, et l'aide à l'investissement.

CHARGES

Nous faisons l'hypothèse que l'ensemble des impôts sont payés par les ménages à la collectivité publique, que ces impôts soient liés à la consommation (TVA), ou qu'ils soient payés par l'établissement. Nous considérons que les charges des ménages sont les impôts liés à la consommation des TU. Outre les impôts et taxes, nous faisons figurer ici les dépenses

ses de stationnement des ménages dont on suppose qu'elles constituent des flux directs entre ménages et collectivité publique.

CALCUL DES IMPOTS :

Outre la vignette et la carte grise, qui sont des taxes pures, des impôts sont prélevés à l'occasion de pratiquement toutes les dépenses liées aux transports urbains ; seules les transactions directes entre ménages (ventes de voitures...) y échappent. Ces impôts sont donc essentiellement des impôts indirects. En ce qui concerne les transports en commun, ils frappent non seulement la dépense des ménages, mais aussi la plupart des subventions. Dans ce dernier cas, nous incluons les impôts dans les charges payées par les ménages concernant les TC.

Pour les TC, ces impôts comprennent :

- les taxes sur le chiffre d'affaire : la T.P.S. (8,5% "en-dedans") en 1967, la TVA au taux intermédiaire (15% "en-dedans") en 1973. Depuis 1974, les transports en commun sont taxés au taux réduit (7% "en-dedans").
- les rémanences de taxes non déductibles c'est-à-dire, la quasi totalité des taxes en 1967 et presque seulement les taxes sur le carburant en 1973. Les taux cumulés de TVA et de rémanences de TVA en 1973 sont pratiquement équivalents aux taux cumulés des taxes correspondantes en 1967.
- les autres impôts sont essentiellement des impôts locaux.

Tous ces impôts seront répartis au prorata des déplacements en TC.

Tous sauf les taxes pures, sont calculés par application d'un taux de taxe à la dépense sur laquelle ils sont assis. Ce taux n'est, en général pas exactement le taux légal, mais le rapport entre les sommes effectivement perçues par le fisc et les dépenses sert d'assiette. Ces taxes comprennent aussi les rémanences de TVA, c'est-à-dire la T.V.A. qui n'a pas suivi la règle générale de déductibilité au cours du processus de production (TVA sur les carburants, règle du butoir...).

Pour le calcul des mécanismes de taxation, nous renvoyons aux rapports CREDOC sur les Effets Redistributifs des Finances Publiques dans le secteur des Transports (contrat ATP-Socio Economie des Transports, Mission de la Recherche).

RESSOURCES : BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS

Elles sont constituées par les subventions, la mise à disposition de la voirie publique, les aides à l'investissements.

LES SUBVENTIONS

Il n'a été possible de prendre en compte que les subventions d'exploitation pour le secteur des TC.

Celles-ci concernent les compensations pour réductions tarifaires et les autres subventions d'exploitation . Elles ont été calculées à partir de l'enquête du SRERP en Région Parisienne (comme les dépenses des ménages^(*)).

LA VOIRIE PUBLIQUE

Les collectivités publiques ont la charge de la gestion et de la construction de la voirie publique. L'investissement en voirie, particulièrement intense pendant la période étudiée, pose le problème de son amortissement. Nous avons convenu de prendre en compte un amortissement financier, dont on peut penser qu'il est proche d'un amortissement économique difficilement calculable directement. On trouvera le détail des modes et de répartition des coûts de voirie dans l'analyse de la production du secteur des travaux publics dans le 4ème chapitre.

LES AIDES A L'INVESTISSEMENT

Elles comportent des subventions d'équipement et des aides liées aux prêts à taux réduits.

*) Service Régional de l'Equipement de la Région Parisienne
Coûts économiques des transports routiers dans la région d'Ile de France
(1976).

Elles ont été obtenues pour la RATP et la SNCF banlieue par l'exploration de leurs comptes.

Pour éviter les doubles comptes avec l'amortissement pris en compte dans le calcul du R.D.N. pour les échanges ménages-entreprises, nous n'en tenons pas compte dans le calcul des soldes, mais nous le faisons figurer à titre comparatif.

Soit la forme suivante :

CSP.1.

CHARGES		RESSOURCES BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS	
MÉNAGES	Stationnement	Voirie VP	COLLECTIVITE PUBLIQUE
	Impôt VP	Voirie TC	
	Impôt TC	Subventions (rappel des aides à l'investissement)	
Solde 2 : charges - ressources = ce que les ménages paient à la collectivité publique - ce qu'ils "reçoivent" d'elle.			

3 - LES ECHANGES MENAGES-MENAGES

Ces échanges se font de deux manières :

- par le biais de l'achat-vente des véhicules d'occasion ; nous considérons en ressource pour le ménage le produit de la vente de son véhicule et en charge le montant de ses achats. En retirant une fraction de l'ensemble des ventes d'occasion correspondant à l'activité des garages vendeurs d'occasion, l'imputation aux CSP a été faite au prorata des données de l'enquête transport INSEE 73.

La différence entre les achats (charges) et les ventes (ressources) s'explique par le fait que notre système n'est pas bouclé (échanges avec les ménages non urbains - vente à la casse - achat d'occasion aux garages).

- par le biais des ménages propriétaires de leur garage qui mettent à disposition d'eux-mêmes le service correspondant. Le coût du service a été calculé en affectant à chaque propriétaire de garage le loyer moyen de la catégorie de commune dans laquelle il réside (les loyers de garages variant surtout en fonction de la catégorie de commune). On peut rapprocher cette méthode de celle utilisée par l'INSEE pour calculer les loyers fictifs des ménages propriétaires de leur logement. Dans ce cas, il est évident que les charges sont égales aux ressources.

Soit la forme suivante :

CSP. 1.

		CHARGES	RESSOURCES BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS		
MÉNAGES		Achat voiture d'occasion	vente de voitures		MÉNAGES
		Location de garages	Location de garages		
Solde 3 : Ressources - charges					

4 - LES ECHANGES MENAGES-ETABLISSEMENTS

Nous considérons qu'il s'agit surtout de la prime transport que nous obtenons par les enquêtes INSEE 67 et 73.

Il n'a pas été possible d'affecter à chaque CSP les montants de parking d'entreprise et le montant du versement transport qui a été instauré après 1973.

Précisons que les dépenses de stationnement et les flux de ménages à ménages n'ont pu être déterminé que pour l'année 1973, et le montant de la prime de transport que pour la région parisienne.

B - VENTILATION DES FLUX FINANCIERS EN FONCTION DES DEPLACEMENTS

1. - VENTILATION DES FLUX FINANCIERS LIES AU T.C.

POUR LA REGION PARISIENNE :

Les nombres totaux de déplacements par mode ont été calculés à partir des rapports d'activité RATP, SNCF, et APTR. Précisons pour chaque flux :

LES DEPENSES DES MENAGES

Pour chaque mode de transport considéré (métro et RER, bus RATP, banlieue SNCF) nous avons imputé les dépenses au prorata des déplacements pour chaque catégorie tarifaire (plein tarif, cartes hebdomadaires de travail, abonnement étudiants, billets demi tarif pour familles nombreuses...). L'enquête du SRE (enquête Globale 1969 et Panel 1973) ne nous a pas permis de tenir compte dans ces ventilations du choix entre 1ère et 2ème classes dans le métro et dans le train, et de la longueur des trajets (bus, trains, RER). D'autre part, le nombre de personnes interrogées en 1973 étant trop faible, nous n'avons pu pour cette année utiliser que les nombres totaux de déplacements (tous modes) et ceux par mode (toute CSP) redressés à l'aide des sources administratives. Nous avons ensuite ajusté les tableaux de 1969 sur les marges de 1973 à l'aide d'une méthode dérivée de l'analyse factorielle des correspondances.

LES SUBVENTIONS

Le calcul des transferts liés aux réductions tarifaires découle directement de celui qui a été effectué pour calculer les dépenses.

Les autres subventions dites "indivisibles" ont été réparties au prorata du nombre des déplacements c'est-à-dire de la somme des dépenses et des transferts liés aux réductions tarifaires ; en effet, la quasi totalité des réductions sur les transports parisiens sont des réductions sociales et donnent droit à ce titre à compensations de recette des collectivités publiques.

LES IMPOTS

Les impôts sur le chiffre d'affaires sont assis sur les recettes tarifaires et sur les subventions d'exploitation (compensations pour réductions et autres). Ils sont donc répartis au prorata des déplacements. Nous avons adopté la même convention pour les autres impôts.

LE RDB ET L'AMORTISSEMENT

Nous les avons ventilés au prorata des déplacements.

POUR LA PROVINCE

En 1967 les déplacements sont obtenus à partir d'un redressement national des enquêtes SETRA (*). En 1973 nous avons utilisé l'enquête INSEE-TRANSPORTS en faisant des hypothèses sur les longueurs des déplacements pour isoler les déplacements en zone urbaine. Nous obtenons 780 640 000 déplacements et le fichier de la Direction des Transports Terrestres sur les réseaux de TC de province donne 820 126 000 voyageurs tous services en 1973. Nos chiffres sont donc assez voisins.

LES DEPENSES DES MENAGES

Pour 1967 elles ont été réparties à partir des enquêtes SETRA. Nous avons affecté ville par ville les dépenses correspondant aux nombres de déplacements par catégorie socio-professionnelle et nous avons redressé séparément pour les tailles des villes (50 000 à 100 000 habitants). Pour 1973, nous avons utilisé la question "Dépenses sur 7 jours de bus" ^(**) pour les villes de 50 000 habitants à 200 000 habitants). Ces deux ventilations reposent donc sur des sources disparates.

*) Qui sont des enquêtes locales sur les déplacements dans 9 villes.

***) Dans l'enquête INSEE 73 qui est une enquête nationale.

(En 1973 la question "Dépenses sur 7 jours" de l'enquête INSEE indique un montant total annuel de 707 000 000 F. et le fichier de la D.T.T. 644 127 000 F., ce qui donne une appréciation de la fiabilité de nos chiffres.)

LES SUBVENTIONS

Faute d'information, nous n'avons pas pu évaluer et ventiler les compensations pour réductions tarifaires par les collectivités locales. Nous avons donc réparti l'ensemble des subventions au prorata des dépenses réelles des ménages.

LES IMPOTS ET LE R.D.B.

Ils ont été répartis au prorata des dépenses.

2 - VENTILATION DES FLUX FINANCIERS LIES AU VP

POUR 1973

Nous avons disposé de deux sources :

- L'exploitation de l'enquête Transports 1973 de l'INSEE ;
- Un fichier tiré de l'enquête de l'INSEE sur les Conditions de Vie des Ménages donnant pour le croisement CSP du chef de ménage par catégorie de communes, la répartition des postes de consommation : achats de voitures, achats de 2 roues, carburants, entretien des véhicules, location de garage, et assurances.

En théorie, l'exploitation de l'enquête Transport aurait été suffisante pour fournir l'information recherchée. En fait la taille de l'échantillon s'est révélée souvent trop faible pour fournir des estimations suffisantes pour 36 catégories de ménages concentrées dans 71,5% de l'échantillon. Nous avons donc utilisé chaque fois que c'était possible, le fichier

provenant de l'enquête sur les Conditions de Vie des Ménages, car l'échantillon correspondant était plus de trois fois plus important que celui de l'enquête Transport. Ce fichier regroupant les enquêtes de 1970, 1971, 1972, on peut penser que la structure ainsi obtenue était encore bonne pour 1973.

LE TRAITEMENT DE CES DONNEES

Pour les 5 premiers postes figurant dans le fichier Conditions de Vie des Ménages, achats de voitures, achats de 2 roues, carburants, entretien des véhicules, et locations de garages, nous avons, pour chaque catégorie de commune appliqué la répartition par CSP résultant de cette enquête. Les totaux de la structure par catégorie de commune utilisée ici provient de l'enquête transport.

La proportion de voitures neuves et de voitures d'occasion dans le total des achats de voitures a aussi été tirée de l'enquête Transport, ainsi que le calcul de la vignette et de la carte grise et les frais de stationnement.

Le poste "Assurances" de l'enquête Conditions de Vie des Ménages s'étant avéré trop mauvais pour être utilisé, nous avons calculé les assurances à partir du total des autres dépenses en supposant que la part des dépenses d'assurances dans le total des dépenses de transport individuel était fixe pour chaque CSP quelle que soit sa catégorie de commune de résidence. Le coefficient budgétaire des assurances correspondant à chaque CSP a été calculé en utilisant l'enquête Transport.

Les recettes provenant des ventes de voiture sur le marché de l'occasion et les loyers fictifs de garages ont aussi été calculées à partir de l'enquête Transport.

En 1967 comme en 1973, les impôts, et le RDN ont été répartis au prorata des dépenses correspondantes.

POUR 1967

Les seules données disponibles pour 1967 sont d'une part la répartition des dépenses par CSP du chef de ménage quelle que soit la catégorie de commune de résidence, d'autre part, leur répartition par catégorie de commune quelle que soit la CSP du chef de ménage. Nous avons donc mis au point et utilisé une méthode d'ajustement d'un tableau dérivant de l'analyse factorielle des correspondances. Cette méthode permet, en partant d'un tableau connu (la répartition d'un type de dépense pour 1973) de trouver un tableau ressemblant le plus possible à celui-ci et dont les marges sont imposées (la répartition du même type de dépense pour 1967). Le résultat obtenu est seulement vraisemblable : il ne résulte pas d'une enquête. On peut cependant penser qu'il est proche de la réalité car ses dimensions sont faibles (4×12), le nombre des inconnues du problème est donc peu élevé.

Nous obtenons alors d'une part la formule générale présentée dans la page suivante, et d'autre part, le bilan pour chaque CSP (pour l'année 73 uniquement) qui figurent dans les pages suivantes.

Tableau

C - Récapitulatif des flux financiers pris en compte pour une CSP

En F. par ménage et par an

CHARGES	BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS
<u>1 - ECHANGES MENAGES / ENTREPRISES</u>	
<p>. C1 : <u>Charges liées aux branches productives</u> :</p> <p>achats de voitures neuves, de 2 roues, de carburants, entretiens des véhicules et frais de transports en commun</p>	<p>. R1 : <u>Ressources (coûts des facteurs</u></p> <p>C1 + subvention d'exploitation - R.D.N. (S1)</p> <p>. S1 : <u>Solde entreprises (R.D.N.) =</u> revenu disponible brut (R.D.B.) - amortissements</p>
<u>2 - ECHANGES MENAGES / COLLECTIVITES PUBLIQUES</u>	
<p>. <u>Impôts et taxes</u></p> <p>T1 : Taxes sur les charges C1 + vignette, carte grise et stationnement (= C2)</p>	<p>. <u>Subventions d'exploitation</u></p> <p>. <u>Utilisation de la voirie</u></p> <p>. S2 : <u>Solde collectivités publiques =</u> Impôts et taxes - (subventions d'exploitation + utilisation de la voirie)</p>
<u>3 - ECHANGES INTER-MENAGES</u>	
<p>C3 : Achats de voitures d'occasion</p> <p>C4 : Locations de garages</p>	<p>. <u>Ventes de voitures d'occasion</u></p> <p>. <u>Locations de garages</u></p> <p>. S3 : <u>Solde inter-ménages : achats -</u> ventes de voitures d'occasion</p>
<p><u>TOTAL DES CHARGES DES MENAGES = C =</u></p> <p>C1 + C2 + C3 + C4</p>	<p><u>TOTAL DES BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS</u></p> <p>C - (S1 + S2 + S3)</p>

C H A R G E S		RESSOURCES			
		BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS			
MENAGES	Charges VP	825	Coût du service	811,9	ENTREPRISES
			R.D.N. du producteur	13,1	
	Charges TC	61	Coût du service	64,9	
			R.D.N du producteur	+ 3,9	

S.1. = 17

MENAGES	Stationnement	10	Voirie VP	111	COLLECTIVITE PUBLIQUE
	Impôt VP	296			
	Impôt TC	25	Voirie TC	0,7	
			Subventions	20	
			(aides à l'investissement)	7,8	

S.2. 199

MENAGES	Achat de voitures d'occasion	180	Vente de voitures d'occasion	72	MENAGES
	Loyer fictif des propriétaires de garage	42	Loyer fictif des propriétaires de garage	42	

S.3. 108

MENAGES		Prime de transport	0	ETABLIS- SEMENTS
---------	--	--------------------	---	---------------------

S.4. 0

S.5. 324

- 20 -
C.S.P. INDUSTRIELS, GROS COMMERÇANTS

CHARGES		RESSOURCES BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS			
MENAGES	Charges VP	3972	Coût du service	3901	ENTREPRISES
			R.D.N. du producteur	71	
	Charges TC	57	Coût du service	62	
			R.D.N du producteur	-5	
S.1. =		66			
MENAGES	Stationnement	92	Voirie VP	651	COLLECTIVITE PUBLIQUE
	Impôt VP	1370			
	Impôt TC	32	Voirie TC	2	
			Subventions	88	
			(aides à l'investissement)	26,2	
S.2.		753			
MENAGES	Achat de voitures d'occasion		Vente de voitures d'occasion		MENAGES
		525		918	
	Loyer fictif des propriétaires de garage	222	Loyer fictif des propriétaires de garage	222	
S.3.		-393			
MENAGES			Prime de transport	25	ETABLISSEMENTS
S.4.		-25			
S.5.		401			

CHARGES		RESSOURCES BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS			
MENAGES	Charges VP	1638	Coût du service	1609	ENTREPRISES
			R.D.N. du producteur	29	
	Charges TC	66	Coût du service	71	
			R.D.N du producteur	-5	
S.1. =		24			

MENAGES	Stationnement	90	Voirie VP	332	COLLECTIVITE PUBLIQUE
	Impôt VP	588			
	Impôt TC	38	Voirie TC	3	
			Subventions	90	
			(aides à l'investissement)	28,7	
S.2.		292			

MENAGES	Achat de voitures d'occasion	336	Vente de voitures d'occasion	438	MENAGES
	Loyer fictif des propriétaires de garage	142	Loyer fictif des propriétaires de garage	142	
S.3.		-102			

MENAGES			Prime de transport	21	ETABLISSEMENTS
---------	--	--	--------------------	----	----------------

S.4. -21

S.5. 193

C H A R G E S		RESSOURCES BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS			
MENAGES	Charges VP	3724	Coût du service	3650	ENTREPRISES
			R.D.N. du producteur	74	
	Charges TC	140	Coût du service	148	
			R.D.N du producteur	-8	
S.1. =		63			
MENAGES	Stationnement	86	Voirie VP	743	COLLECTIVITE PUBLIQUE
	Impôt VP	1453			
	Impôt TC	72	Voirie TC	5	
			Subventions (aides à l'investissement)	186 62,4	
S.2.		677			
MENAGES	Achat de voitures d'occasion	209	Vente de voitures d'occasion	603	MENAGES
	Loyer fictif des propriétaires de garage	303	Loyer fictif des propriétaires de garage	303	
S.3.		-394			
MENAGES			Prime de transport	36	ETABLIS- SEMENTS
S.4.		-36			
S.5.		310			

- 23 -
C.S.P. CADRES SUPERIEURS

C H A R G E S		RESSOURCES BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS		
MENAGES	Charges VP 2756	Coût du service 2680		ENTREPRISES
		R.D.N. du producteur 76		
	Charges TC 231	Coût du service 234		
		R.D.N du producteur -3		
S.1. = 73				
MENAGES	Stationnement 122	Voirie VP 808		COLLECTIVITE PUBLIQUE
	Impôt VP 1455			
	Impôt TC 131	Voirie TC 8		
		Subventions 350 (aides à l'investissement) 100,7		
S.2. 542				
MENAGES	Achat de voitures d'occasion 454	Vente de voitures d'occasion 888		MENAGES
	Loyer fictif des propriétaires de garage 271	Loyer fictif des propriétaires de garage 271		
S.3. 434				
MENAGES		Prime de transport 161		ETABLIS- SEMENTS
S.4. -161				
S.5. 20				

C H A R G E S		RESSOURCES BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS			
MENAGES	Charges VP	2666	Coût du service	2614	ENTREPRISES
			R.D.N. du producteur	52	
	Charges TC	171	Coût du service	185	
			R.D.N du producteur	-14	
S.1. =		38			
MENAGES	Stationnement	37	Voirie VP	474	COLLECTIVITE PUBLIQUE
	Impôt VP	981			
	Impôt TC	108	Voirie TC	7	
			Subventions	306	
			(aides à l'investissement)	81,7	
S.2.		339			
MENAGES	Achat de voitures d'occasion	497	Vente de voitures d'occasion	533	MENAGES
	Loyer fictif des propriétaires de garage	160	Loyer fictif des propriétaires de garage	160	
S.3.		-36			
MENAGES			Prime de transport	137	ETABLIS SEMENTS
S.4.		-137			
S.5.		204			

C.S.P. EMPLOYES

C H A R G E S		RESSOURCES BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS			
MENAGES	Charges VP	1531	Coût du service	1500	ENTREPRISES
			R.D.N. du producteur	31	
	Charges TC	198	Coût du service	214	
			R.D.N du producteur	-16	
S.1. =		15			
MENAGES	Stationnement	17	Voirie VP	258	COLLECTIVITE PUBLIQUE
	Impôt VP	583			
	Impôt TC	126	Voirie TC	9	
			Subventions	356	
			(aides à l'investissement) 97,1		
S.2.		104			
MENAGES	Achat de voitures d'occasion	190	Vente de voitures d'occasion	214	MENAGES
	Loyer fictif des propriétaires de garage	84	Loyer fictif des propriétaires de garage	84	
S.3.		-24			
MENAGES			Prime de transport	158	ETABLIS- SEMENTS
S.4.		-158			
S.5.		-63			

C H A R G E S		RESSOURCES BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS	
MENAGES	Charges VP 1280	Coût du service 1254	ENTREPRISES
		R.D.N. du producteur 26	
	Charges TC 118	Coût du service 124	
		R.D.N du producteur -6	
S.1. = 20			
MENAGES	Stationnement 14	Voirie VP 207	COLLECTIVITE PUBLIQUE
	Impôt VP 501		
	Impôt TC 73	Voirie TC 7	
		Subventions 184 (aides à l'investissement) 63,7	
S.2. 191			
MENAGES	Achat de voitures d'occasion 229	Vente de voitures d'occasion 216	MENAGES
	Loyer fictif des propriétaires de garage 74	Loyer fictif des propriétaires de garage 74	
S.3. +13			
MENAGES		Prime de transport 97	ETABLIS- SEMENTS
S.4. -97			
S.5. 127			

C.S.P. MO, GENS DE MAISON

CHARGES		RESSOURCES BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS			
MENAGES	Charges VP	743	Coût du service	729	ENTREPRISES
			R.D.N. du producteur	14	
	Charges TC	127	Coût du service	130	ENTREPRISES
			R.D.N du producteur		

S.1. = 11

MENAGES	Stationnement	2	Voirie VP	99	COLLECTIVITE PUBLIQUE
	Impôt VP	238			
	Impôt TC	74	Voirie TC	8	
			Subventions	159	
			(aides à l'investissement)	49,5	

S.2. 49

MENAGES	Achat de voitures d'occasion	86	Vente de voitures d'occasion	114	MENAGES
	Loyer fictif des propriétaires de garage	25	Loyer fictif des propriétaires de garage	25	

S.3. -28

MENAGES		Prime de transport	65	ETABLIS- SEMENTS
---------	--	--------------------	----	---------------------

S.4. -65

S.5. -33

C.S.P. RETRAITES

CHARGES		RESSOURCES BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS	
MENAGES	Charges VP 430	Coût du service 422	ENTREPRISES
		R.D.N. du producteur 8	
	Charges TC 63	Coût du service 65	
		R.D.N du producteur -2	
S.1. = 6			
MENAGES	Stationnement 4	Voirie VP 60	COLLECTIVITE PUBLIQUE
	Impôt VP 136		
	Impôt TC 38	Voirie TC 3	
		Subventions 62 (aides à l'investissement) 23	
S.2. 53			
MENAGES	Achat de voitures d'occasion 59	Vente de voitures d'occasion 57	MENAGES
	Loyer fictif des propriétaires de garage 44	Loyer fictif des propriétaires de garage 44	
S.3. +2			
MENAGES		Prime de transport 9	ETABLIS- SEMENTS
S.4. -9			
S.5. 52			

- 29 -
C.S.P. AUTRES INACTIFS

CHARGES		RESSOURCES BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS		
MENAGES	Charges VP 349	Coût du service 342		ENTREPRISES
		R.D.N. du producteur 7		
	Charges TC 102	Coût du service 104		ENTREPRISES
		R.D.N du producteur -2		
S.1. = 5				
MENAGES	Stationnement 4	Voirie VP 121		COLLECTIVITE PUBLIQUE
	Impôt VP 165			
	Impôt TC 49	Voirie TC 5		
		Subventions 95 (aides à l'investissement) 31,8		
S.2. -3				
MENAGES	Achat de voitures d'occasion 74	Vente de voitures d'occasion 31		MENAGES
	Loyer fictif des propriétaires de garage 26	Loyer fictif des propriétaires de garage 26		
S.3. +43				
MENAGES		Prime de transport 24		ETABLIS- SEMENTS
	S.4. -24			
S.5. 21				

CHARGES		RESSOURCES BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS	
MENAGES	Charges VP 1531	Coût du service 1501	ENTREPRISES
		R.D.N. du producteur 30	
	Charges TC 129	Coût du service 137	
		R.D.N du producteur -8	
S.1. = 22			
MENAGES	Stationnement 30	Voirie VP 261	COLLECTIVITE PUBLIQUE
	Impôt VP 568		
	Impôt TC 75	Voirie TC 5	
		Subventions 195 (aides à l'investissement) 55,9	
S.2. 209			
MENAGES	Achat de voitures d'occasion 242	Vente de voitures d'occasion 287	MENAGES
	Loyer fictif des propriétaires de garage 100	Loyer fictif des propriétaires de garage 100	
S.3. -45			
MENAGES		Prime de transport 84	ETABLIS- SEMENTS
	S.4. -84		
S.5. 102			

Nous aborderons maintenant l'analyse des données. En cherchant d'abord à apprécier l'importance relative de chaque intervenant dans la consommation de transport par les ménages : les entreprises, la collectivité publique, les ménages, les établissements.

II - IMPORTANCE RELATIVE DE CHAQUE INTERVENANT

A partir des tableaux 1 et 2 page 36 et 37 qui regroupent pour chaque CSP l'ensemble des flux, nous montrerons le rôle prépondérant de l'intervention de l'Etat. C'est lui qui, par le montant et la nature de ses relations avec les ménages, est le principal agent des inégalités entre CSP, si on fait abstraction du montant brut de la consommation des ménages.

LES ECHANGES MENAGES-ENTREPRISES (cf. tableau 1 p. 36)

Ces échanges sont constitués par les achats hors taxes des ménages auprès des différents producteurs de biens ou services nécessaires à la réalisation du service transport urbain, dont la liste a été précisée plus haut, et leur contrepartie : des biens ou services valorisés à leur coût de production.

Le tableau 1 indique ces montants pour chaque ménage désigné par sa CSP.

- ligne 1 : le niveau des charges suit très exactement la place des CSP dans la hiérarchie sociale : de l'industriel-gros commerçant qui dépense 4 029 F par an et par ménage au titre de son transport urbain, au manoeuvre qui dépense 870 F, la décroissance suit tous les niveaux de la pyramide sociale .

- ligne 4 et 5 : on voit que le montant des charges ne suit pas exactement le niveau des déplacements : les professions libérales et les industriels-gros commerçants ont des charges qui, par rapport à la moyenne, dépassent largement le niveau de leurs déplacements, en raison vraisemblablement de la nature du parc automobile utilisé. Le transport collectif jouant un rôle marginal puisque au total, les dépenses de TC ne représentent pas le 1/10 des dépenses de VP. A l'inverse, les OQ-OS, manoeuvres et surtout les agriculteurs et les inactifs ont des charges inférieures au niveau moyen de leurs déplacements (nous étudierons

dans les paragraphes suivants l'effet des consommations différenciées de l'automobile, du 2 roues et du transport collectif),

- ligne 3 : le solde, représentant d'après nos conventions une approche de la notion de profit des producteurs, se monte en moyenne à 1,4% du montant des charges. Il augmente légèrement pour les CSP supérieures, en raison de leurs consommations spécifiques et diminue pour les CSP basses, mais en moyenne il reste assez faible.

Indépendamment du niveau de consommation, nous pouvons conclure que les inégalités entre CSP ne sont que marginalement produites par les profits tirés de leur consommation de transport urbain par les entreprises. Cette conclusion est cependant largement induite par les hypothèses de calcul du R.D.N. qu'il n'a pas été possible d'isoler très finement pour chaque consommation.

LES ECHANGES MENAGES-COLLECTIVITES PUBLIQUES (cf. tableau 2 p. 37)

Si on fait abstraction des niveaux de consommation différents qui renvoient à un système plus large que les transports urbains, ces échanges sont sources d'inégalités beaucoup plus importantes que les précédents.

- ligne 1 : les échanges sont constitués par les taxes payées par les ménages sur leurs consommations et marginalement par le produit du stationnement en contrepartie desquels nous considérons que la collectivité publique "offre" de la voirie, et des subventions aux entreprises de transport collectif.

On voit que l'ensemble des ménages, sauf les inactifs, paient davantage d'impôt et stationnement qu'ils reçoivent de voirie et subventions, ligne 2 et 3, le solde ligne 4, charges moins ressources, est en moyenne de 31% des charges. Ce chiffre varie selon les CSP. Dans l'ensemble, on constate que :

- ce sont les agriculteurs (60,1%) et les CSP hautes (50,4% pour les industriels-gros commerçants, 42,0% pour les professions libérales) qui paient le plus de charges par rapport aux ressources mises à disposition par la collectivité publique ;
- les artisans-pêcheurs-petits commerçants avec un solde de 40,8% sont parmi les moins favorisés ;
- les CSP cadres supérieurs (31,7%) et moyens (30,1%), OQ-OS (32,5%) et retraités (28,8%) sont dans des situations assez similaires pour leurs échanges avec la collectivité publique ;
- les CSP les moins "défavorisées" sont les employés (14,3%) et les manoeuvres-gens de maison (15,6%) ;
- seuls les inactifs reçoivent plus qu'ils ne paient. Ces remarques montrent que :
 - le principal agent de transfert dans la transport urbain est la collectivité publique
 - l'intervention de la collectivité publique entraîne des "dés-égalités" entre CSP qui, sans aller systématiquement dans le sens d'un élargissement des inégalités, ne concourt pas toujours à une réduction de celles-ci. En particulier, nous voyons que les CSP des cadres, moyens et supérieurs, ont des ressources qui par rapport à leur niveau de charges, les met sur le même plan que des CSP généralement plus défavorisées (OQ-OS et retraités). Ce sont les employés qui, mis à part les inactifs, sont les plus bénéficiaires de l'intervention de la collectivité publique, puisqu'avec un niveau d'impôt faible, ils reçoivent un fort montant de subvention en raison de leur niveau d'usage du TC (cette situation, comme nous le verrons plus tard est largement déterminée par la forte implantation de ces CSP en région parisienne).

Nous analyserons dans les paragraphes suivants les bilans des charges-ressources liés à l'usage du VP d'une part, du TC d'autre part.

LES ECHANGES MENAGES-MENAGES

Ces échanges sont constitués par les achats-ventes de véhicule d'occasion de ménage à ménage et par les loyers fictifs des propriétaires de garage.

Nous nous bornerons ici à étudier l'évolution du niveau de ce 2ème flux qui ne donne pas naissance à des inégalités puisqu'il est de même niveau en charge et en ressource. Les achats vente d'occasion seront étudiés plus loin dans les transferts liés à l'usage du VP.

Montant annuel ménage du loyer fictif en F :

AGRI- CUL- TEURS	INDUS- GROS. COM.	ARTISANS	PROF. LIB.	CAD. SUP.	CAD. MOY.	EMP.	OQ-OS	M.O.	RETRAI- TES	INAC- TIFS	ENSEMBLE
42	222	142	303	271	160	84	74	25	44	26	1000

Il apparaît que ces montants suivent le niveau des CSP : ils passent de 1 pour le manoeuvre à 10 pour les industriels-gros commerçants.

Les échanges ménages-ménages sont inducteurs de "dés-égalités" par le seul biais des achats-ventes de véhicules d'occasion que nous analyserons plus loin.

LES ECHANGES MENAGES-ETABLISSEMENTS.

AGRI- CUL- TEURS	INDUS GROS.	ARTISANS	PROF. LIB.	CAD. SUP.	CAD MOY.	EMP.	OQ-OS	M.O	RETRAI- TES	INAC- TIFS	ENSEMBLE
0	25	21	35	161	137	158	97	65	9	24	84

Il apparaît que ce sont les ménages de cadres et d'employés qui bénéficient annuellement du plus fort montant de prime transport. Les CC-CS et les manoeuvres arrivent en 2ème position avec des montants par ménage de 2 à 3 fois inférieurs. Ces remarques s'expliquent aisément par le fait que la prime transport est, dans notre étude, uniquement versée en région parisienne (cadres moyens, employés, cadres supérieurs).

Il n'a pas été possible d'intégrer dans l'étude le versement transport qui, en 73, n'existait qu'à l'état embryonnaire dans quelques agglomérations.

ECHANGES MENAGES - ENTREPRISES : MONTANTS ANNUELS PAR MENAGE en 1973

Tableau N° 1

LIGNES	AGRICUL- TEURS	INDUS- TRIELS Gr. COM.	ARTISANS Petit COM.	PROFES- SIONS LIBERALES	CADRES SUPE- RIEURS	CADRES MOYENS	EMPLOYES	O.Q. O.S.	M.O. Gens de Maison	RETRAI- TES	INACTIFS	ENSEMBLE
1 CHARGES F	764	4029	1704	3864	2987	2837	1729	1398	870	493	451	1660
2 COUT DU BIEN OU SERVICE F	747	3963	1680	3801	2914	2799	1714	1378	859	487	446	1638
3 SOLDE = RDN F	17	66	24	63	73	38	15	20	11	6	5	22
4 Distances Dé- placement Tc (km)	736	465	1592	1551	4889	4323	5224	3069	2676	1320	1257	3099
5 Distances Déplace- ments autom. km	2550	4026	3650	10475	7964	6232	4432	2764	1431	577	1375	3514
6 % R.D.N. dans les charges	2,2%	1,6%	1,4%	1,6%	2,4%	1,3%	0,8%	1,4%	1,2%	1,2%	1,1%	1,4%

ECHANGES MENAGES - COLLECTIVITES PUBLIQUES - MONTANTS ANNUELS PAR MENAGE en 1973

Tableau N°2

		AGRICUL- TEURS	INDUS- TRIELS Gros. COM.	ARTISANS Petits COM.	PROFES- SIONS LIBERA- LES	CADRES SUPE- RIEURS	CADRES MOYENS	EMPLO- YES	EQ- OS	M.O. Gens de maison	RETRAI- TES	INAC- TIFS	ENSEMBLE	
BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS	1	Impôt et station- nement (F)	331	1494	716	1611	1708	1126	726	588	314	178	218	673
	2	Voirie (F)	111,7	653	333	745	816	481	267	214	107	63	126	266
	3	Subventions (F)	20	88	90	186	350	306	356	184	159	62	95	195
	4	Solde (F)	199	753	292	677	542	339	104	191	49	53	-3	212
	5	% du solde dans les charges	60,1	50,4	40,8	42,0	31,7	30,1	14,3	32,5	15,6	28,8	-	31

III - LES INEGALITES ENTRE CSP LIEES A L'USAGE DU VP : AUTOMOBILE
ET DEUX ROUES (1973)

Nous entrons ici dans la description détaillée des situations d'inégalité , en recherchant d'abord les déséquilibres issus de l'usage de l'automobile et du deux roues.

Nous présenterons successivement les inégalités liées à l'usage (distances de déplacement) puis les bilans financiers (données financières).

A - LES INEGALITES PHYSIQUES (longueurs de déplacement)

Ce tableau représente les distances totales pour une CSP et les distances moyennes pour un ménage de la CSP parcourues en milieu urbain en 1977.

	ENSEMBLE (hors rural)	-50.000 (hors rural)	+ 50.000	R. P.
Ensemble distance totale 10 ³ km	44.414.600	7.186.400	22.573.200	14.653.600
distance moyenne en km	3.514	1.950	3.932	4.562
Exploitation agricole	473.200 3.356	192.400 2.025	192.684 4.145	-
Salarié agricole	83.200 1.664	83.200 1.664	-	-
Industriels gros com- merçants	503.360 4.026	145.600 3.551	144.560 2.536	213.200 7.896
Artisans, pêcheurs petits commerçants	2.475.200 3.650	759.200 2.770	1.201.200 4.602	514.800 3.600
Profession libérale	722.800 10.475	343.200 14.300	145.600 5.600	234.000 12.315
Cadres supérieurs	7.566.000 7.964	384.800 2.653	3.530.800 8.426	3.650.000 9.455
Cadres moyens	13.218.400 6.232	2.267.200 4.543	6.895.200 7.079	4.056.000 6.259
Employés	6.453.200 4.432	592.800 1.801	2.308.000 4.565	3.052.400 5.961
OQ - OS - Marins	8.387.600 2.764	759.200 726	5.470.400 3.984	2.158.000 3.503
Manœuvres - gens de maison	525.200 1.431	98.800 844	410.800 2.196	15.600 247
Retraités	1.453.200 577	265.200 297	858.000 616	520.000 832
Autres inactifs	1.086.800	213.200	800.800	72.000

La remarque faite plus haut se trouve confirmée par l'analyse du VP : on voit que les distances de déplacements des ménages sont en rapport direct avec leur place dans la hiérarchie sociale.

Les déplacements en 2 roues :

Distances de déplacements année/par ménage en 1973.	Ensemble	- 50.000	+ 50.000	R.P.
Ensemble	704	400	855	783
Exploitants agricoles	395	402	380	-
Salariés agricoles	435	373	641	-
Industriels, gros commerçants	1.392	788	1.888	800
Artisans, petits commerçants	506	292	950	107
Professions libérales	55	9	0	189
Cadres supérieurs	622	665	647	579
Cadres moyens	489	269	672	383
Employés	934	440	979	1.197
OQ - OS	1.108	569	1.445	1.270
M.O. Gens de maison	2.570	1.068	1.444	8.700
Retraités	188	211	243	33
Autres inactifs	810	118	1.289	281

Il apparaît qu'en moyenne les déplacements en VP sont 5 fois plus longs en milieu urbain que ceux en 2 roues.

Cette proportion est plus forte pour les CSP suivantes : cadres moyens, cadres supérieurs et professions libérales qui utilisent beaucoup plus l'automobile que le deux roues.

Elle est beaucoup plus faible (pouvant atteindre la moitié de l'automobile) pour les CSP qui utilisent davantage le deux roues : les employés, les OQ-OS, les salariés agricoles et assez curieusement les industriels-gros commerçants.

Les manoeuvres-gens de maison pour leur part utilisent davantage le deux roues que l'automobile pour leurs déplacements urbains.

En moyenne, les déplacements sont d'autant plus longs que les ménages résident dans des agglomérations plus importantes.

B - LES INEGALITES FINANCIERES

Nous présentons dans le tableau 1 p. 48 l'ensemble des charges et ressources annuelles liées à l'usage du VP en milieu urbain par ménage (pour l'année 73).

Nous étudions l'évolution de chacun des postes sous l'angle de son effet sur les inégalités entre CSP.

LES CHARGES (lignes 1 à 4)

Nous ramenons ici l'ensemble des charges réelles (charges + impôts, y compris essence) pour une CSP aux distances effectuées. Nous obtenons la série suivante :

Ensemble	Agriculteurs	Indus. Gr. Com.	Artis. Pt. Com.	Prof. Lib.	Cadres Sup.	Cadres Moyens	Employés	OQ OS	M.O. Gens de Maison	Retraités	Inactifs
0,60	0,52	1,34	0,63	0,50	0,66	0,59	0,48	0,64	0,68	0,98	0,37

Il est intéressant de comparer cette série avec le montant réel des charges (impôts et taxes compris).

On voit que les distances sont nettement différenciées selon les CSP en variant du simple au double entre un ménage de retraité et un ménage de profession libérale. Les charges suivent cette évolution puisqu'elles varient de 570 F. par an et par ménage de retraité jusqu'à 5 260 F par an et par ménage de profession libérale, les employés et les artisans se situant autour de la moyenne : 1 531 F/an.

Lorsqu'on ramène ces charges aux distances parcourues, on voit que le rapport reste assez stable pour toutes les CSP, autour de 0,60 F/km avec quelques cas extrêmes : les industriels-gros commerçants : 1,34 F/km ce qui traduit une motorisation en véhicule cher au kilomètre, les employés 0,48 F/km ce qui traduit une position inverse.

Il paraît intéressant de comparer la série précédente avec une série identique au niveau national (les charges et les distances proviennent du document SAEI - Exploitation de l'enquête INSEE 1973).

Agriculteurs	Indus. Gros. Com.	Prof. Libérale	Cadres Moyens	Employés	OQ OS	M.O. Gens de Maison	Retraités Inactifs	Ensemble
0,74	1,04	0,95	0,74	0,55	0,75	0,30	0,76	0,71

On voit que le coût moyen au kilomètre est un peu plus élevé ce qui tend à prouver que les kilomètres urbains coûtent moins chers aux ménages que les kilomètres non urbains, mais il est vrai que cette différence peut tenir à des bases différentes.

Les employés sont dépassés par les M.O.- gens de maison qui ont des coûts plus bas lorsqu'on confond urbain et non urbain que lorsqu'on considère les seuls déplacements urbains.

LE PROFIT DES ENTREPRENEURS (ligne 1 à 4 - ligne 5)

Lorsqu'on compare pour chaque CSP le montant des charges à la valeur du service mis à disposition, ce qui revient à analyser le profit des entreprises lié à la consommation urbaine de VP par chaque CSP, on obtient les ratios suivants :

AGRI- CUL- TEURS	INDUS- GROS. COM.	ARTISANS	PROF. LIB.	CAD. SUP	CAD. MOY.	EMP.	OQ-OS	M.O.	RETRAI- TES	INAC- TIFS	ENSEMBLE
	1,016	1,018	1,018	1,040	1,019	1,020	1,020	1,019	1,018	1,020	1,019

Nous voyons que le ratio reste relativement stable, ce qui provient du mode d'imputation de la masse globale du RDN au prorata des distances par mode, alors que pour analyser finement les taux de profit par CSP, il aurait fallu passer par le RDB des gammes des véhicules et une connaissance de la composition du parc des CSP.

Notons cependant que le taux moyen se situe aux alentours de 2% du montant total des charges liées aux achats de VP. Nous avons donc acquis la certitude que les profits des producteurs jouent un rôle marginal dans les inégalités entre CSP.

LES ACHATS ET VENTES D'OCCASION (ligne 3 - ligne 7)

Le rapport entre les achats et les ventes des véhicules d'occasion s'établit comme suit :

Agricul- teurs	Indus. Gr. Com.	Artis. Pt. Com.	Prof. Lib.	Cad. sup.	Cad. Moy.	Emplo- yés	OQ OS	M.O. G. de Mais.	Re- trai- tés	Autres Inac.	Ensem- ble
1,59	0,57	0,76	0,34	0,51	0,93	0,88	2,38	2,10	2,45	1,39	2,08

Nous voyons qu'il existe de très grandes disparités entre CSP dans le rapport entre les achats et les ventes d'occasion.

En général, les CSP hautes vendent beaucoup plus de véhicules d'occasion qu'ils n'en n'achètent, alors que les CSP basses ont le comportement inverse.

Cette remarque a déjà été faite dans d'autres études pour l'ensemble de la France lors de l'exploitation de l'enquête INSEE 1973. Il était intéressant de vérifier qu'elle s'appliquait au milieu urbain.

LES CHARGES DE GARAGE (ligne 8)

L'analyse des montants financiers fictifs correspondant à la propriété de garage qui se retrouve, à défaut de données sur les ressources, au même niveau dans les charges et dans les ressources fait apparaître que ce sont les CSP hautes qui possèdent le plus de garage individuel dans une proportion qui peut aller de 1 pour les manoeuvres à 15 pour les professions libérales.

LES PRIMES DE TRANSPORT (ligne 9)

L'analyse de la répartition de la prime de transport sur les CSP montre que celle-ci atteint surtout les CSP moyennes, salariés, cadres, employés, OQ-OS. Les autres inactifs se trouvant, pour la prime de transport, au même niveau que les industriels et gros commerçants.

Dans la mesure où l'Etat paraît être le principal agent d'inégalité entre les CSP (mis à part leur niveau propre de consommation), les 2 comparaisons suivantes qui l'impliquent à titre de percepteur d'impôts et taxes et à titre de fournisseur de voirie, ont un intérêt particulier.

COMPARAISON DES IMPOTS ET TAXES AU MONTANT DES CHARGES

$$\left(\begin{array}{l} \text{impôts + taxes : ligne 2} \\ \text{charges} \qquad \qquad \text{ligne 1} \end{array} \right)$$

Pour chaque CSP nous obtenons les ratios suivants :

Ensemble	Agriculteurs	Indus. Gr. Com.	Prof. Libérale	Cadres Sup.	Cadres Moyens	Employés	OQ OS	M.O. Gens de Maison	Retraités	Inactifs
0,39	0,37	0,36	0,41	0,41	0,38	0,39	0,40	0,32	0,32	0,48

En moyenne, les impôts et les taxes (plus les rémanences, voir la construction des bilans) sur le VP représentent donc 39% des charges des ménages. A part les inactifs, ils représentent 40 à 41% pour les cadres supérieurs, les professions libérales et les OQ-OS. Ce pourcentage descend à 32% pour les manoeuvres et les retraités.

On peut donc dire que les pourcentages d'impôts et taxes sont relativement stables par rapport au montant des charges et même qu'ils représentent une part légèrement plus faible pour les CSP basses que pour les CSP hautes.

COMPARAISON DES IMPOTS ET TAXES AU MONTANT DE LA VOIRIE (*)

UTILISEE (impôts + taxes : ligne 2)
(voirie ligne 6)

Nous obtenons pour chaque CSP les ratios suivants

AGRI- CUL- TEURS	INDUS. GROS. COM.	ARTISANS	PROF. LIB.	CAD. SUP.	CAD. MOY.	EMP.	OQ-OS	M.O.	RETRAI- TES	INAC- TIFS	ENSEMBLE
2,8	1,59	2,04	2,07	1,95	2,14	2,32	2,43	2,40	2,33	1,39	2,27

Ceci signifie :

- Que les ménages paient un impôt sur leur consommation de TU en milieu urbain environ 2,27 fois plus élevé qu'ils n'utilisent de voirie dans ce même milieu urbain. Si on estime que dans l'ensemble les impôts et taxes payés par les automobilistes couvrent l'ensemble des dépenses et voirie, il y a de plus transfert entre l'usage de l'automobile en milieu urbain et l'usage de l'automobile hors milieu urbain.

(*) La voirie étant affectée au prorata des déplacements (voir plus haut) nous obtenons en fait un ratio qui ramène les impôts et taxes aux distances réelles parcourues par les ménages (ligne 1).

- Le ration est généralement plus faible pour les CSP hautes que pour les CSP basses.

En raison de la stabilité des impôts par rapport à la consommation lorsqu'on passe d'une CSP à l'autre, (voir le § plus haut), on peut en déduire que c'est la voirie qui transforme le ration d'une CSP à l'autre. Nous savons en effet que les CSP hautes parcourent davantage de KM que les CSP basses. On peut donc en déduire que les gros utilisateurs de voirie que sont les CSP hautes paient une part plus faible de la voirie qu'elles utilisent (malgré un montant d'impôts et taxes plus fort et avec un taux identique) que les CSP basses plus faibles utilisatrices de voirie.

Si on se limite donc aux infrastructures urbaines, on peut dire que les modes de taxation de l'usage du VP ne recouvrent pas les structures d'utilisation des CSP.

Cette absence de corrélation s'effectue dans un sens défavorable aux CSP les plus basses.

L'intervention de l'Etat aggrave donc les inégalités entre CSP.

Cette remarque s'explique en partie, nous le verrons plus loin, par le fait que les CSP hautes sont fortement implantées en Région Parisienne où les coûts d'infrastructure sont aussi les plus élevés. Nous rejoignons des analyses menées par ailleurs sur les coûts de congestion induit par les villes et les déséquilibres sociaux qu'ils produisent.

Analyse du solde final : L'analyse du solde final montre que ce sont en général les CSP hautes qui supportent le plus haut niveau de charge par rapport au coût lié à l'usage de leur VP en milieu urbain. Ce qui ne signifie pas que ce soit elles qui en supportent la plus grande part (voir plus haut).

En effet, si on retire l'achat vente des véhicules d'occasion dont le mode de calcul n'est pas homogène avec le reste des charges, la propriété des garages qui s'annule en solde, et la prime transport qui représente un montant très faible on obtient :

Charges VP + impôts et taxes - coût du service - voirie VP
ou : ligne 1 + ligne 2 - ligne 5 - ligne 6

Agriculteurs	Indus. Gr. Com.	Artis. Pt. Com.	Prof. Lib.	Cad. Sup.	Cad. Moy.	Employés	OQ OS	M.O G.de Mais.	Re-traités	Autres Inac.	Ensemble
222	882	375	870	745	596	373	234	155	88	55	365

Cette situation s'explique par le fait que le montant des impôts payés est très supérieur au coût de la voirie surtout en valeur absolue pour les CSP hautes qui roulent beaucoup.

Conclusion :

Les CSP hautes supportent des charges beaucoup plus fortes que les CSP basses, en raison du type de véhicules qu'elles utilisent, du kilométrage parcouru et donc du montant total des taxes et impôts qu'elles paient à la collectivité publique qui reste, en volume, beaucoup plus fort que les CSP basses.

Si on ramène la voirie qu'elles utilisent aux distances parcourues, on s'aperçoit qu'à taux d'impôts quasi équivalent aux CSP basses, les CSP hautes reçoivent sous forme de voirie des montants sensiblement plus élevés que les CSP basses.

Cette remarque indique le caractère anti-redistributif du couple mode de taxation du VP - mode d'usage de la voirie, dans lequel le rôle de l'Etat est prépondérant.

Tableau 1.

CHARGES ET RESSOURCES ANNUELLES LIEES A L'USAGE DU VP EN MILIEU URBAIN PAR MENAGE DE LA CSP EN 1973

	LIGNES	AGRICUL- TEURS	INDUS- GR. COM.	ARTIS. Pt. COM.	PROF. LIB.	CADRES SUP.	CADRES MOY.	EMPLOYES	OQ. OS	M.O. Gens de Maison	RETRAITES	AUTRES INACTIFS	EN- SEMB LE
CHARGES F/ ménage/an CHARGES VP	1	825	3972	1638	3724	3756	2666	1531	1280	743	430	349	1531
IMPOTS ET STAT.	2	306	1462	678	1539	1577	1018	600	515	240	140	169	598
ACHAT OCCAS.	3	180	525	336	209	454	497	190	229	86	59	74	242
PROP. GARAGE	4	42	222	142	303	271	160	84	74	25	44	26	100
BIENS ET SERVI- CES CORRESPON- DANTS F/ ménage/an COUT DU SERVICE	5	812	3901	1609	3650	2680	2614	1500	1254	729	422	342	1501
VOIRIE VP	6	111	651	332	743	808	474	258	207	99	60	121	261
VENTE OCCAS.	7	72	918	438	603	888	533	214	216	114	57	31	287
PROP. GARAGE	8	42	222	142	303	271	160	84	74	25	44	26	100
PRIME TRANSPORT	9	0	25	21	36	161	137	158	97	65	9	24	84
SOLDE VP	10	316	464	232	440	280	423	191	250	62	81	74	236
DISTANCE PARCOURUE km/ménage/an		2150	4026	3650	10175	6232	7964	4432	2764	1431	577	1375	35

ETABLIS. MENAGES COL. PUB. ENTREP.

IV - LES INEGALITES ENTRE CSP LIEES A L'USAGE DU TC (1973)

A - LES INEGALITES PHYSIQUES (basées sur l'usage)

Comparons le nombre, la distance et la durée des déplacements en TC selon les CSP (Source enquête INSEE 1973).

Par MENAGE	Nombre (unité)	Distance totale (km)	Temps total	Longueur moyenne par déplacement (km)	Temps moyen par déplacement (mn)
Agriculteurs	95,6	736		7,7	68
Industriels, Gros commerçants	153,5	465,9	1947,7	3,0	
Artisans, pêcheurs, petits commerçants	194,8	1592,3	9311,9	8,2	48
Professions libérales	343,8	1551,2	13973,0	4,5	41
Cadres supérieurs	484,5	4889,8	23623,2	10,1	49
Cadres moyens	418,9	4323,8	19602,8	10,3	47
Employés	519,6	5224,9	25616,8	10,1	49
OQ, OS, Marins	354,4	3069,5	15594,3	8,7	44
Manoeuvres, gens de maison	362,1	2676,3	12581,8	7,4	35
Retraités	156,3	1320,4	7324,9	8,4	47
Autres inactifs	211,5	1257,3	9094,4	5,9	43
Ensemble	335,0	3099,3	15602,7	9,3	47

Le nombre et la distance totale sont obtenus par enquête directe et ramenés au ménage de la CSP. Les longueurs et les temps moyens sont ramenés au nombre de déplacement du ménage de la CSP.

Il est important de préciser que les répartitions des déplacements, des distances et des temps entre CSP sont principalement déterminées par les répartitions entre CSP habitant la région parisienne (l'analyse par catégorie de communes est faite au paragraphe suivant en raison du poids pour chaque CSP des résidents en région parisienne par rapport aux résidents de province).

Les CSP employés, cadres supérieurs et à un degré moindre cadres moyens utilisent beaucoup le transport en commun (*), et font les plus longs parcours moyens (+ 10km). Le TC apparaît donc comme le mode de transport de la classe moyenne.

Les CSP manoeuvres-gens de maison, OQ-OS-marins, professions libérales utilisent moyennement les TC (respectivement 360, 355, 340 déplacements par ménage et par an). Si les distances moyennes des déplacements sont légèrement inférieures à la moyenne des CSP pour les deux premières CSP, la CSP profession libérale a des distances de déplacement plus courtes (4,5km contre 7,4 et 8,7 pour les deux autres).

Les autres CSP utilisent peu le transport en commun en particulier les CSP retraités et industriels-gros commerçants, la CSP autres inactifs et surtout la CSP industriels-gros commerçants ayant des distances moyennes courtes (respectivement 5,9km et 3,0km).

B - LES INEGALITES FINANCIERES LIEES A L'USAGE DU TC

Nous analysons successivement les masses globales et les soldes comme pour le VP. Les données de base figurent dans le tableau 1 p.

LES CHARGES (ligne 1)

	Agri- cul- teurs	Indus- triels gros commer- çants	Arti- sans Petits commer- çants	Profes- sions libéra- les	Ca- dres su- pé- rie	Ca- dres mo- yens	Em- plo- yés	OQ OS	M.O Gens de Mai- son	Re- trai- tés	Au- tres inac- tifs	En- sem- ble
F/ménages (HT)	17	57	66	140	231	171	198	118	127	63	102	129
F/ménages/km	0,095	0,214	0,032	0,163	0,066	0,057	0,058	0,069	0,082	0,082	0,122	0,065

(*) Respectivement 520, 480 et 420 déplacements par ménage et par an.

- Les CSP hautes : professions libérales, industriels-gros commerçants ont des charges kilométriques très élevées ;
- les CSP cadres moyens, employés, cadres supérieurs, OQ-OS-Marins ont des charges inférieures ou égales à la moyenne ;
- les autres CSP ont des charges supérieures à la moyenne. On constate que l'on retrouve ici, la plupart des CSP non salariées et les CSP d'inactifs.

Les deux facteurs qui déterminent ces différenciations entre CSP sont :

- d'une part : le niveau de consommation de transport en commun
- d'autre part : l'importance des subventions en fonction du mode : SNCF, RATP ou TC province.

Nous reviendrons sur ces facteurs par la suite.

LES SUBVENTIONS : ligne 5

Plus encore que pour l'automobile nous verrons ici l'importance de l'intervention de l'Etat sur les inégalités entre CSP.

En 1973	Agricul- teurs	Indus- triels gros commer- çants	Arti- sans Petits commer- çants	Profes- sions libéra- les	Ca- dres su- pé- rie	Ca- dres mo- yens	Em- plo- yés	OQ OS	M.O Gens de Mai- son	Re- trai- tés	Au- tres inac- tifs	Ens em- ble
subventions F/ménage		88	90	186	350	306	356	184	159	62	95	195
subventions R.P.		87	85	179	334	293	340	169	135	54	79	182
subventions province	0	1	5	7	16	13	16	15	24	3	16	13
subventions totales (excl. aides, + voirie)					458,7	392,7	461,1	254,7	210,5	88	131,8	255

Le tableau nous montre que ce sont les 3 CSP : cadres moyens cadres supérieurs et employés qui reçoivent la masse annuelle la plus forte de subvention, puis viennent au même niveau les OQ-OS et les professions libérales, manoeuvres-gens de maison.

Enfin, nous trouvons au même niveau les industriels, les artisans et les retraités ! L'objet du présent paragraphe est d'expliquer les raisons de cette curieuse situation.

Les subventions totales correspondent aux subventions d'exploitation, plus la mise à disposition de la voirie pour la circulation des TC, plus les subventions d'équipement et les subventions indirectes sous forme des prêts à taux réduits accordés aux entreprises de TC.

La répartition entre les divers éléments varie suivant les zones géographiques. Les masses globales réparties dans le tableau précédent entre les CSP sont les suivantes.:

En millions de Francs/an	T.U. Province (+ 50.000)	RP
	1973	1973
Subvention exploitation	161	2299
Voirie	32	42
Subvention d'équipement	25	561
Prêts à taux réduits	41	45

L'importance relative des subventions est beaucoup plus forte en région parisienne qu'en province. (Les TU en région parisienne sont nettement plus subventionnés).

Les CSP qui cumulent un fort taux de présence à Paris et un fort usage du TC sont donc les principales bénéficiaires. C'est une première explication des résultats observés.

Le graphique 1 page 54 montre que la structure nationale 73 est déterminée par la structure parisienne : les flux liés à la consommation de TC province ne modifiant que marginalement les flux liés à la consommation de TC en région parisienne.

Nous reviendrons plus en détail dans le paragraphe suivant sur le poids de Paris dans l'ensemble des subventions et son effet sur les inégalités entre CSP.

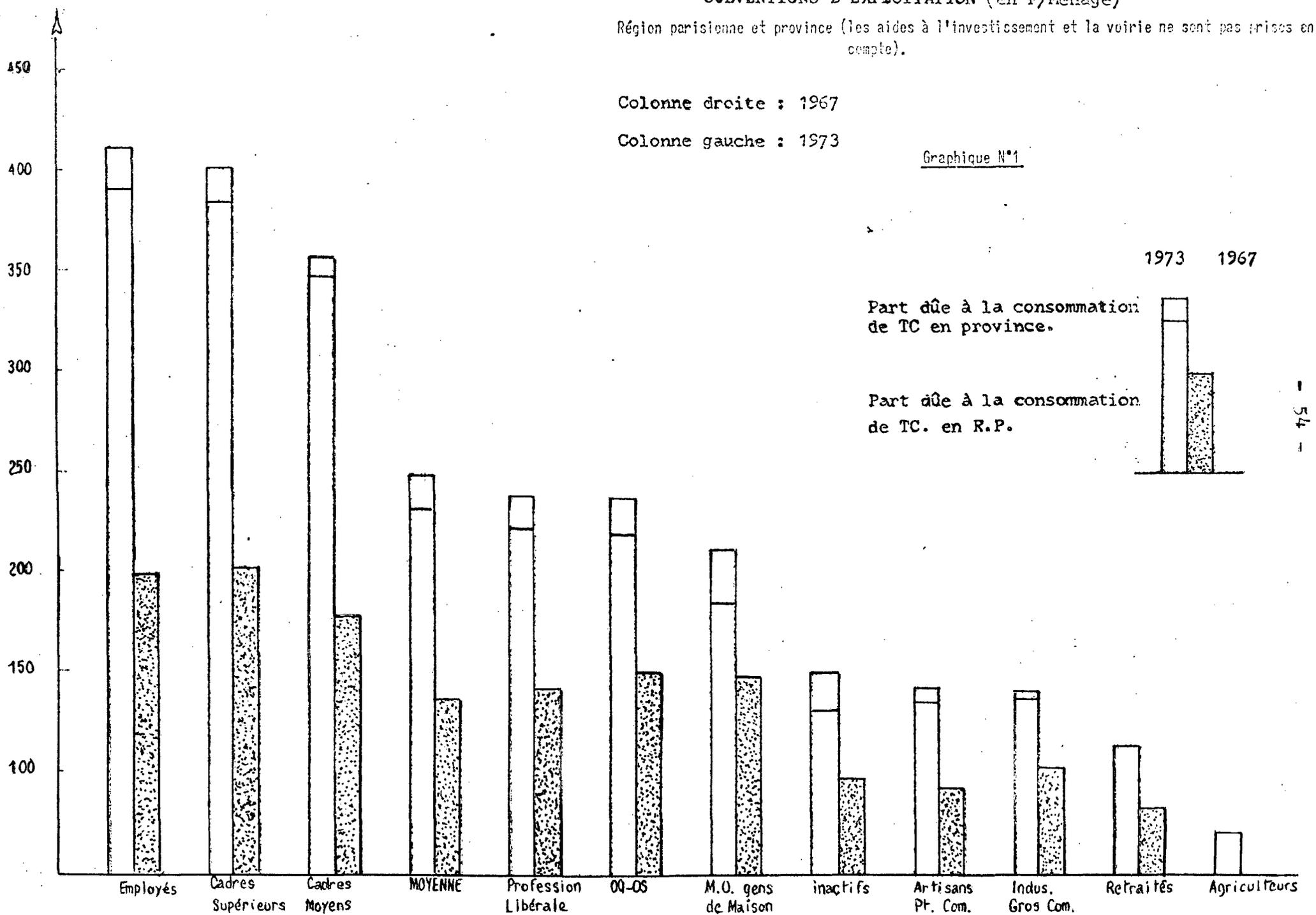
SUBVENTIONS D'EXPLOITATION (en F/Ménage)

Région parisienne et province (les aides à l'investissement et la voirie ne sont pas prises en compte).

Colonne droite : 1967

Colonne gauche : 1973

Graphique N°1



LE SOLDE DES ECHANGES MENAGES-COLLECTIVITES PUBLIQUES (ligne 2 moins ligne 5).

Nous considérons ici le montant des impôts moins le montant des subventions totales.

	Agri- cul- teurs	Indus- triels gros com- merçant	Arti- sans petits commer- çants	Profes- sions libé- rales	Cadres supé- rieurs	Cadres moyens	Emplo- yés	OQ- OS	M.O. Gens de Mai- son	Re- trai- tés	Au- tres inac- tifs	En- sem- ble
<u>Solde :</u>												
Impôts-subventions total	-3,2	- 84	- 83,7	-181,7	-327,7	- 284,7	- 355,1	-181,7	-142,5	- 50	-82,8	-180,8
<u>Pourcentage :</u>												
<u>solde</u> Dépenses TTC	13%	95%	80%	86%	90%	102%	103%	95%	71%	50%	55%	89%
<u>Pourcentage solde :</u>												
<u>solde</u> km total	0,004%	0,18%	0,05%	0,117%	0,067%	0,086%	0,064%	0,059%	0,053%	0,036%	0,066%	0,058

Le pourcentage : solde sur dépenses TTC nous montre la participation nette de l'Etat, c'est-à-dire la subvention moins les impôts payés par le ménage pour 1 F de dépense des ménages. Elle est en moyenne de 0,9F.

Si pour la CSP basse : OQ-OS-marins, la participation nette relative de la collectivité publique est équivalente en pourcentage à celle de CSP moyenne : cadres moyens (1,02) et employés (1,03) par contre pour les CSP retraités et autres inactifs cette part est beaucoup plus basse (si on exclut la CSP agriculteurs).

Le rapport : solde sur kilométrage nous montre la participation nette de la collectivité publique pour 1 kilomètre. Elle est en moyenne de 5,8 centimes du km (la dépense TTC au kilomètre par ménage est de 7 centimes).

La participation nette de la collectivité au kilomètre parcouru diminue quand on passe des CSP hautes aux CSP basses :

	<u>centimes/km</u>
{ . retraités	3,8
{ . manoeuvres-gens de maison	5,3
{ . artisans-pêcheurs-petits commerçants	5,0
{ . OQ-OS- Marins	5,9
{ . autres inactifs	6,6
{ . employés	6,4
{ . cadres moyens	6,6
{ . cadres supérieurs	6,7
{ . professions libérales	11,7
{ . industriels-gros commerçants	18

Le mécanisme peut donc se résumer ainsi : en volume annuel, ce sont les CSP moyennes : cadres et employés qui bénéficient le plus du mode de subvention des TC. Au kilomètre parcouru, ce sont les CSP hautes qui les remplacent.

Le mode de subvention des TC en général est donc très fortement anti-redistributif. Dans le chapitre suivant nous analyserons plus en détail, et pour la région parisienne qui semble être le principal support de ces subventions, les modes de TC responsables de cet état de fait.

LE SOLDE DES ECHANGES MENAGES-ENTREPRISES (ligne 1 moins ligne 3)

Ce solde est obtenu par différence entre les charges HT et le coût de service.

Le coût du service est construit par différence entre les charges et le RDN (que nous estimons être une bonne approche du profit, voir l'explication plus haut).

Nous voyons que le coût du service est toujours supérieur à la charge des ménages. Cette situation s'explique par le fait que les entreprises de TC sont en moyenne déficitaires et donc enregistrent un profit négatif.

Une CSP échappe à cette règle : les agriculteurs, ceux-ci ne se déplacent qu'en province, or, le RDN des entreprises de province est positif en raison des hypothèses de calcul.

La différence entre les charges et le coût des biens et services correspondants est la suivante :

Agriculteurs	Indus. Gr. Com.	Artis. Pt. Com.	Prof. Lib.	Cad. sup.	Cad. Moy.	Employés	OQ OS	M.O. G. de Mais.	Re-traités	Autres Inactifs	Ensemble
3,9	-5	-5	-8	-3	-14	-16	-6	-3	-2	-2	-8

Ce résultat est cohérent avec le précédent ; les bénéfices négatifs des entrepreneurs de TC sont proportionnels aux déplacements.

Tableau 1

CHARGES ET RESSOURCES ANNUELLES LIEES A L'USAGE DU TC EN MILIEU URBAIN PAR MENAGE DE LA CSP EN 73

	LIGNES	AGRICUL.	INDUS. Gr. COM.	ARTISANS Pt. COM.	PROF. LIB.	CADRES SUP.	CADRES MOYENS	EMPLOYES	OQ.- OS	M.O. Gens de Maison	RETRAITES	INACTIFS	EN- SEMBLE
CHARGES F/ménage/an													
CHARGES TC	1	17	57	66	140	231	171	198	118	127	53	102	129
IMPOTS ET TAXES TC	2	7	32	38	72	131	108	126	73	74	38	49	75
RESSOURCES F/ménage/an													
COUT DU SERVICE	3	16,3	62	71	149	234	185	214	124	130	65	104	137
VOIRIE TC	4	1	2	3	5	8	7	9	7	8	3	5	5
SUBVENTIONS Exploitations	5	7	88	90	186	350	306	356	184	159	62	95	195
AIDES A L'IN- VESTISSEMENT (rap.)	6	2,2	26,2	28,7	62,4	100,7	81,7	97,1	63,7	49,5	23	31,8	55,9
SOLDE	7	- 0,3	-63	-60	-128	-230	-219	-255	-124	-96	-29	-55	-133
DISTANCES PAR- COURUES km/ménage/an	8	210	313	949	1012	4144	3510	4044	2021	1822	906	980	2195

COLLECTIVITE
ENTRE-
PRISES
PUBLIQUE

CONCLUSION DES INEGALITES LIEES A L'USAGE DU VP ET DU TC

Nous concluerons ces analyses sur les inégalités entre CSP par un regroupement de leur consommation de VP et de TC en regardant comment se combinent les deux grandes sources des inégalités par le transport urbain :

- l'une concerne l'automobile (paragraphe 3)

La différence entre les impôts payés sur l'usage du VP et le montant de la voirie qu'elles utilisent ;

- l'autre se rapporte au TC (paragraphe 4)

Le montant des subventions versées par l'Etat aux ménages par le biais de leur usage de TC.

En excluant les agriculteurs, on peut regrouper les CSP de la façon suivante :

- les professions libérales et les cadres supérieurs : ils parcourent de 8 000 à 10 000 km par an en VP (milieu urbain), c'est pourquoi ils paient la masse d'impôt la plus importante de toutes les CSP. Comparée à la voirie qu'ils utilisent, cette masse d'impôt est néanmoins plus faible que celle des CSP suivantes ; ce qui tend à prouver que ces CSP "hautes" bénéficient davantage de la voirie. Cette remarque s'explique par leur présence en région parisienne dans laquelle en moyenne le montant de voirie urbaine est beaucoup plus élevé en valeur absolue et par rapport à la masse des impôts payés.

Leur consommation de TC est assez différenciée : avec des distances assez importantes, pour les cadres supérieurs et faibles pour les professions libérales. Les professions libérales paient 140 F par an et reçoivent une subvention de 186 F, alors que les cadres supérieurs paient 231 F et reçoivent 350 F de subvention.

L'un petit consommateur reçoit un niveau de subvention proportionnel à sa consommation, l'autre plus fort consommateur (2e de toutes les CSP) reçoit une subvention également élevée (2e de toutes les CSP).

En conséquence, leur consommation de VP est, par rapport à d'autres CSP, assez fortement subventionnée, leur consommation de TC l'étant également en proportion de leur consommation.

- les cadres moyens et les employés : les cadres moyens parcourent 6 000 km par an alors que les employés parcourent 4 500 km.

Ceux-ci semblent utiliser des véhicules au coût kilométrique plus faible que ceux-là. Le taux de recouvrement de la voirie par l'impôt est identique pour ces 2 CSP et tourne autour de la moyenne.

Ces 2 CSP sont celles qui bénéficient le plus du système de subvention lié au TC. Les employés paient pour le TC 178 F par an et reçoivent 356 F de subvention, les cadres moyens paient 171 F et reçoivent 306 F sous forme de subvention.

En conséquence, c'est surtout par leur consommation de TC que ces 2 CSP apparaissent en fait comme les principales "bénéficiaires" du système de TU.

- Les OQ-OS et les artisans : 2 700 km par an, pour l'un, 3 600 km pour l'autre en VP par an, avec un coût kilométrique presque équivalent. Le taux de recouvrement de la voirie par les impôts est légèrement supérieur chez les OQ-OS que chez les artisans. Ceux-ci sont donc légèrement favorisés par rapport aux OQ-OS.

Par contre, les OQ-OS sont plus gros consommateurs de TC que les artisans : près du double de distance et donc ils bénéficient d'un montant de subvention également presque deux fois supérieur. Cependant ce montant de subvention est encore deux fois plus faible que celui des CSP plus élevées.

En conséquence, ces CSP ont en commun un niveau de consommation de TU plus faible que la moyenne et les "avantages" que l'un tire de l'usage du VP sont compensés par ceux que l'autre du TC.

- Les manoeuvres : ils ont des kilomètres VP nettement plus faibles que les OQ-OS (1 400 km) avec un taux de recouvrement de la voirie par l'impôt quasi identique.

Leur consommation de TC est supérieure à celle des OQ-OS pour une charge légèrement supérieure à celle des OQ : 127 F (118 F pour les OQ), les M.O. reçoivent 159 F de subvention alors que les OQ reçoivent 184 F. Cette situation s'explique par les différences de localisation que nous avons déjà mises en évidence.

- Les retraités : 577 km de VP par an, 156 km de TC.

Le taux de recouvrement de la voirie par l'impôt est égal à la moyenne. Par contre, pour une dépense de 63 F. au titre du TC, ils reçoivent 62 F de subvention ce qui les place dans une situation très défavorable par rapport à toutes les autres CSP.

V - LES INEGALITES ENTRE MENAGES SELON LA TAILLE DES AGGLOMERATIONS EN 1967 et 1973

Après avoir examiné quelles inégalités entre CSP résultaient de leur consommation et du financement de chaque mode : TC, VP, nous nous attacherons à analyser dans ce paragraphe l'influence de la localisation des ménages et de l'année de référence sur les inégalités.

Nous considérons dans ce chapitre un ménage moyen (appartenant dans le chapitre précédent à la CSP ensemble) et nous étudierons comment évoluent sa consommation de transport urbain et les charges qu'il supporte par rapport aux ressources mises à sa disposition pour trois catégories d'agglomérations :

- les agglomérations de 2 000 à 50 000 habitants
- les agglomérations de 50 000 habitants et plus
- la région parisienne

et pour les deux années 1967 et 1973.

Lorsque des remarques intéressantes apparaîtront à propos soit des localisations, soit des années, nous regarderons leurs effets sur les déséquilibres entre CSP que nous examinerons alors en détail.

Nous nous bornerons à l'analyse des inégalités financières.

Les montants 67 et 73 sont précisés dans 2 tableaux à la fin du paragraphe page et

A - ANALYSE DES CHARGES LIEES AU VP PUIS AU TC

Nous constatons que :

- d'une part les charges ont presque doublé entre 1967 et 1973 alors que l'évolution de l'indice des prix à la consommation des ménages pour la France entière a été sur la période 1967-1973 de 41%, et celui de l'ensemble de la consommation des ménages 42% (*). Cette situation s'explique par la hausse des prix des véhicules et de l'essence intervenue en fin de période.

- d'autre part, les charges des résidents de la région parisienne, et celles des résidents des agglomérations de plus de 50 000 habitants sont respectivement le triple et le double de celles des résidents des agglomérations de 50 000 habitants en 1967 comme en 1973. Cette situation s'explique par l'accroissement des distances de VP en milieu urbain en fonction de la taille des agglomérations.

(*) Source : Annuaire Statistique de la France entière INSEE 1976

Répartition des charges TC et charges VP

	- de 50.000		+ de 50.000		RP	
	1967	1973	1967	1973	1967	1973
TC	*	*	103	123	426	581
VP ₂	608	1139	1306	2358	1578	2739
VP ₁	608	1127	1306	2355	1578	2739

VP₁ ne tient compte que des échanges des ménages avec les entreprises et des impôts correspondants.

VP₂ est obtenu à partir de VP₁, auquel on ajoute les charges de stationnement et le solde des échanges ménages-ménages (ce supplément n'existe que pour l'année 1973).

Les charges VP progressent respectivement de 85%, 81%, et 73% pour les résidents des agglomérations de moins de 50 000, plus de 50 000 et la région parisienne.

Les charges TC augmentent de 19% dans les agglomérations de plus de 50 000 et 36% dans la région parisienne.

VP

Nous voyons une forte augmentation des charges entre les agglomérations de moins de 50 000 habitants : 820 F/an et par ménage et la région parisienne et les agglomérations de plus de 50 000 habitants :

1988 et 1730 F. Cette augmentation est proportionnelle à la distance annuelle parcourue qui passe rappelons-le de 1950 km/an pour les agglomérations de moins de 50 000 habitants à 3 932 et 4 562 km/an pour les agglomérations de plus de 50 000 habitants et la région parisienne.

Cette observation porte sur 1973 mais elle est également valable pour 1967. Cette augmentation se répartit assez uniformément entre les CSP.

TC

Les charges TC en région parisienne passent de 426 F par ménage en 1967 à 581 F en 1973, soit une augmentation de 36%.

Ramené au nombre de déplacements, on obtient une augmentation de 57%.

Les charges dans les agglomérations de province passent de 104 F à 123 F soit 18% d'augmentation.

Ramené au nombre de déplacements, cela fait une augmentation de 65%.

Ces observations montrent que :

- En région parisienne comme en province le nombre de déplacement en TC continue de diminuer entre 67 et 73. Contrairement à ce que nous pouvions attendre, l'année 73 se situe donc avant la période de reprise du développement du TC (surtout à Paris). Cette situation nous sera confirmée plus loin dans l'analyse de l'activité des entreprises de TC province (chapitre IV).

Ceci malgré une augmentation des prix du billet assez inférieure à la moyenne des prix, effet d'une politique volontariste des pouvoirs publics que nous avons déjà souligné.

B - ANALYSES DES BIENS ET SERVICES CORRESPONDANTS (RESSOURCES)

Les ressources évoluent de la même façon entre 1967 et 1973 que les charges : elles sont environ multipliées par deux.

La remarque la plus intéressante porte sur l'effet de la taille des agglomérations. Nous lui consacrerons l'ensemble du paragraphe.

Nous ne considérons plus que les échanges entre la collectivité publique et les ménages, car nous avons vu pour le TC comme pour le VP que les autres échanges étaient soit directement proportionnels à l'usage soit de moindre importance sur les inégalités.

VP : 1973

Nous voyons que le total des ressources est quatre fois plus important pour les résidents des communes de plus de 50.000 habitants et en région parisienne que pour les résidents des communes de moins de 50.000 habitants.

Cette différence s'explique essentiellement par la coût de la voirie.

- En région parisienne, un ménage reçoit en moyenne 581 F par an au titre de la voirie.

- Dans une agglomération de moins de 50.000 habitants il reçoit 95 F.

Si l'on compare cette ressource au montant des impôts payés sur le VP, on obtient le tableau :

F par ménage et par an.	- de 50.000	+ de 50.000	R.P.
Impôt VP	307	635	751
Usage infra- structure	95	192	581
Rapport	3,23	3,30	1,29

Ce qui montre que :

- Les CSP résidant en région parisienne utilisent presque autant d'infra qu'elles versent d'impôt sur le VP.
- Que les CSP hautes, plus nombreuses à Paris que dans les agglomérations de province, continuent, comme nous l'avons dit plus haut à propos du VP, à payer d'avantage d'impôt qu'elles ne consomment, mais dans une proportion moindre que les CSP de province. Ce sont donc elles qui bénéficient le plus du système de financement du VP urbain.

La situation n'a pas changé entre 1967 et 1973.

TC

Nous regardons les flux collectivités publiques-ménages. Cette analyse est complémentaire de celle réalisée au paragraphe précédent sur les TC. Elle permet d'expliciter les résultats obtenus au niveau national en regardant séparément la région parisienne et la province.

Les graphiques 1 et 2 présentent les subventions d'exploitation, les subventions totales en 1967 et 1973 pour la région parisienne d'une part et la province d'autre part.

En province : Graphique 1 page 72

Tous les flux collectivités publiques-ménages ont été répartis en fonction des kilomètres parcourus.

La situation des ménages sera donc exactement proportionnelle à leur niveau de déplacement.

En région parisienne : Le graphique 2 page 73 montre que

- Les CSP employés, cadres moyens profitent le plus du système (+ 1200 F par an par ménage). Ce sont aussi les plus gros consommateurs de TC.
- Les CSP artisans-pêcheurs-petits commerçants, industriels-gros commerçants, autres inactifs et surtout la CSP retraités bénéficient très peu du système. Ces CSP ne consomment que peu de TC.
- Les autres CSP bénéficient moyennement du système. Les CSP cadres supérieurs et OQ-OS étant dans la même situation.

Ces situations d'inégalités proviennent des différences de consommation (nombre de déplacements) et des modes utilisés.

Les nombres de déplacement sont prépondérants car les subventions sont réparties en fonction de ceux-ci.

Les subventions sont de deux types :

- o les subventions pour réductions tarifaires
- o les autres subventions dans lesquelles nous regroupons :
 - les autres subventions d'exploitations
 - les aides à l'investissement
 - les mises à disposition de la voirie.

Toutes ces autres subventions ont été réparties proportionnellement aux nombres de déplacements et bénéficient donc aux gros consommateurs de TC. A l'opposé, les réductions tarifaires s'appliquent à des groupes particuliers d'utilisateurs.

Les compensations pour réductions tarifaires ont été calculées directement à partir des enquêtes SRE (*) et des comptes des entreprises. Reprenons l'analyse faite par le CREDOC (**) dans sa note provisoire sur les transferts liés aux transports dans l'agglomération parisienne (contrat ATP-Socio Economie des Transports) :

"Il apparaît que ce sont les classes moyennes (cadres moyens et employés, puis à un niveau inférieur les ouvriers qualifiés et spécialisés) qui bénéficient le plus du système de réduction ; effet d'une utilisation massive des transports collectifs et d'une utilisation fréquente de la carte hebdomadaire de travail ; ensuite d'une part les cadres supérieurs (et à un niveau inférieur les professions indépendantes non com-

(*) Service Régional de l'Equipement

(**) Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie.

merciales, dont les professions libérales), et d'autre part les ménages de manoeuvres et de gens de maison. Ce rapprochement provient cependant de raisons inverses. Les premiers bénéficiaient un peu moins du système de réduction parce qu'ils se déplacent souvent pour des motifs autres que les déplacements domicile-travail (déplacements de loisirs, déplacements plus fréquents du conjoint pour motifs divers etc...) et que de ce fait ils utilisent légèrement moins la carte hebdomadaire de travail que les autres catégories de salariés. A l'inverse, les ménages de manoeuvres-gens de maison ont une mobilité beaucoup plus faible (en particulier ils utilisent relativement des deux-roues, ramassage par employeurs...). Ce qui constitue la raison pour laquelle ils bénéficient un peu moins des réductions que les autres catégories salariées.

Enfin, et pour des raisons déjà soulignées, ce sont d'une part, les professions industrielles et commerciales et, d'autre part, les inactifs qui reçoivent le transfert le plus faible.

D'un point de vue redistributif, le système de réductions tarifaires à Paris présente donc plusieurs inconvénients :

- Ce sont finalement ceux qui se déplacent le plus qui bénéficient le plus de réductions sociales et donc des contributions des collectivités publiques aux entreprises de transports. Ainsi, la mobilité souvent plus grande des catégories aisées fait que, au niveau du montant de transfert moyen annuel, l'effet dû à la différenciation explicite du prix du billet se trouve en grande partie annulé.

- Cela est particulièrement net si nous comparons les catégories cadres supérieurs et manoeuvres, gens de maison. En effet, le transfert moyen pour un ménage de cadres supérieurs était pour les deux années étudiées légèrement supérieur au montant imputable aux manoeuvres-gens de maison malgré une différence assez nette dans le prix moyen du billet.

Les ménages d'inactifs sont particulièrement laissés pour compte dans ce système, d'une part du fait de leur faible mobilité et d'autre part parce qu'ils échappent presque totalement aux masses les plus importantes de réduction (cartes hebdomadaires, familles nombreuses, étudiants et élèves".

Les modes étant subventionnés différemment, les CSP vont se trouver dans des situations différenciées selon leur type de répartition modale.

Regardons pour chaque mode, la subvention totale accordée et la répartition de cette subvention entre les compensations pour réductions tarifaires et les autres subventions :

- on constate que le métro-RER est le plus subventionné, y compris par le biais des subventions autres.

La répartition des flux collectivités publiques-ménages entre les modes est la suivante :

Masses globales 1973 (Millions de F.	Métro RER	Bus RATP	SNCF banlieue	Bus APTR	Total
Compensation pour réductions tarifaires	258	106	399	18	781
Autres subventions d'exploitation	876	403	236	3	1518

Si l'on considère la CSP cadres supérieurs et OQ-OS-marins, qui ont une consommation de TC assez proche en nombre de déplacements, on remarque que :

- la CSP OQ-OS reçoit un montant de transfert par ménage dû aux seules réductions tarifaires supérieur à la CSP cadres supérieurs (cf. tableau 3 page 74).

- par contre, globalement la CSP cadres supérieurs reçoit plus de subvention (voir graphique 2 page 73).

Ce phénomène s'explique en particulier par l'importance des déplacements Métro-RER de la CSP cadres supérieurs ; la CSP OQ-OS-Marins elle, utilise plus le mode bus-RATP pour les déplacements banlieue-banlieue alors que ce mode est moins subventionné comme nous l'avons montré plus haut (voir également le tableau 4 page 75).

On constate que compte tenu de la structure de consommation des CSP, c'est le métro-RER qui est donc le mode qui génère le plus de situations d'inégalités.

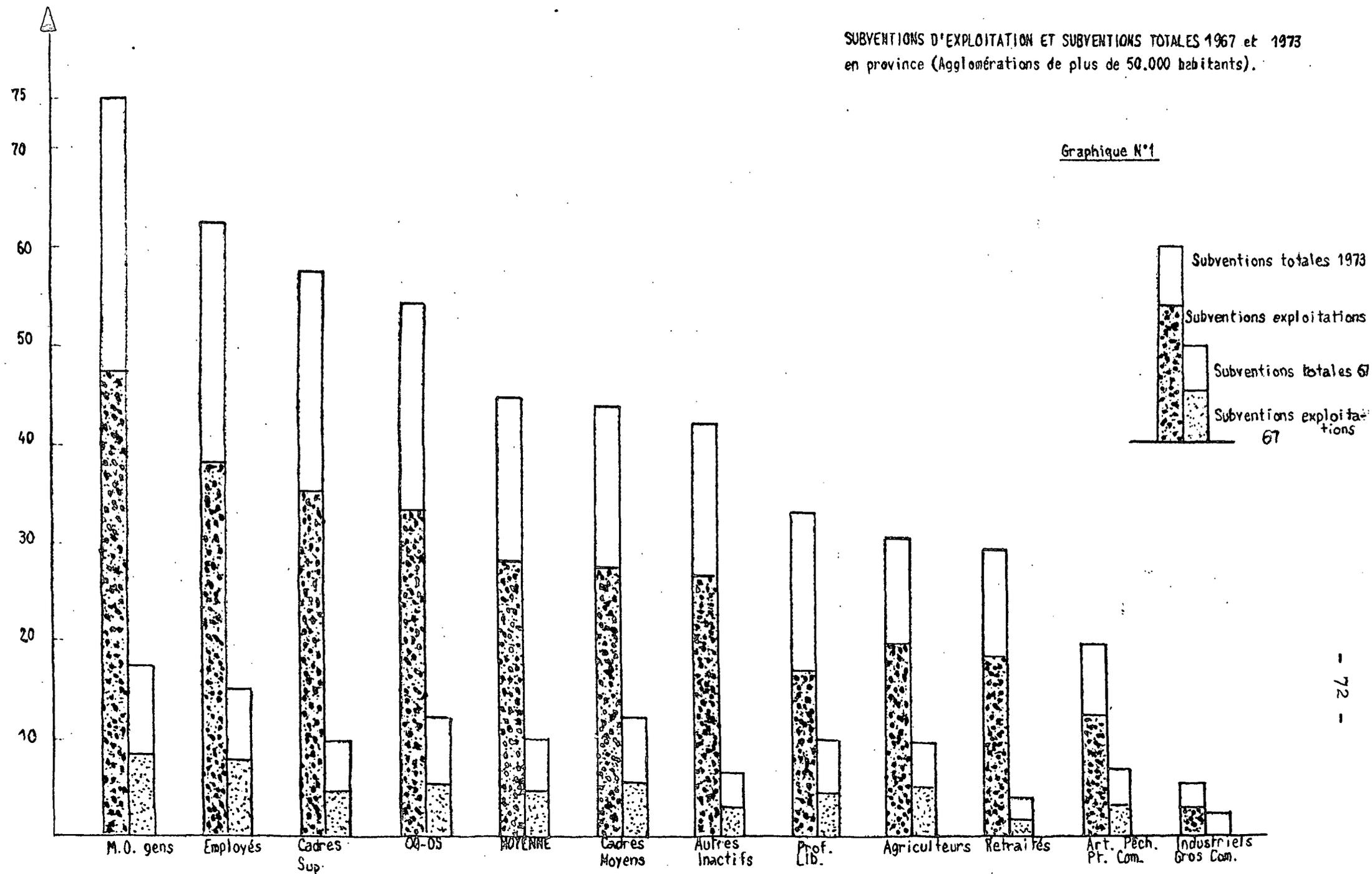
En conclusion nous pouvons dire que c'est sous le double effet du nombre de déplacement et du mode de répartition des subventions selon le moyen de TC utilisé que, après les CSP d'employés et de cadres moyens, nous voyons les cadres supérieurs et les professions libérales au même niveau que les manoeuvres et les OQ-OS laissant très en arrière les retraités et autres inactifs. Ces remarques ne valent que pour la région parisienne.

Si on considère l'évolution de ces situations de disparités entre 1967 et 1973, on voit que l'écart entre les CSP qui "reçoivent" le plus et celles qui "reçoivent" le moins a une tendance très nette à se creuser entre 1967 et 1973 pour les réductions tarifaires, comme pour les autres subventions (voir graphique 2 page 73).

F/ménage

SUBVENTIONS D'EXPLOITATION ET SUBVENTIONS TOTALES 1967 et 1973
en province (Agglomérations de plus de 50.000 habitants).

Graphique N°1



Ménage

SUBVENTIONS D'EXPLOITATION ET SUBVENTIONS TOTALES 1967 et 1973 EN REGION PARISIENNE

Graphique N°2

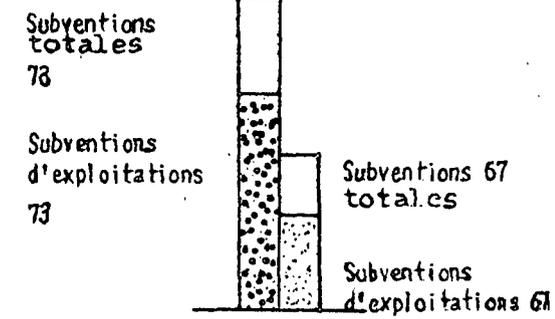
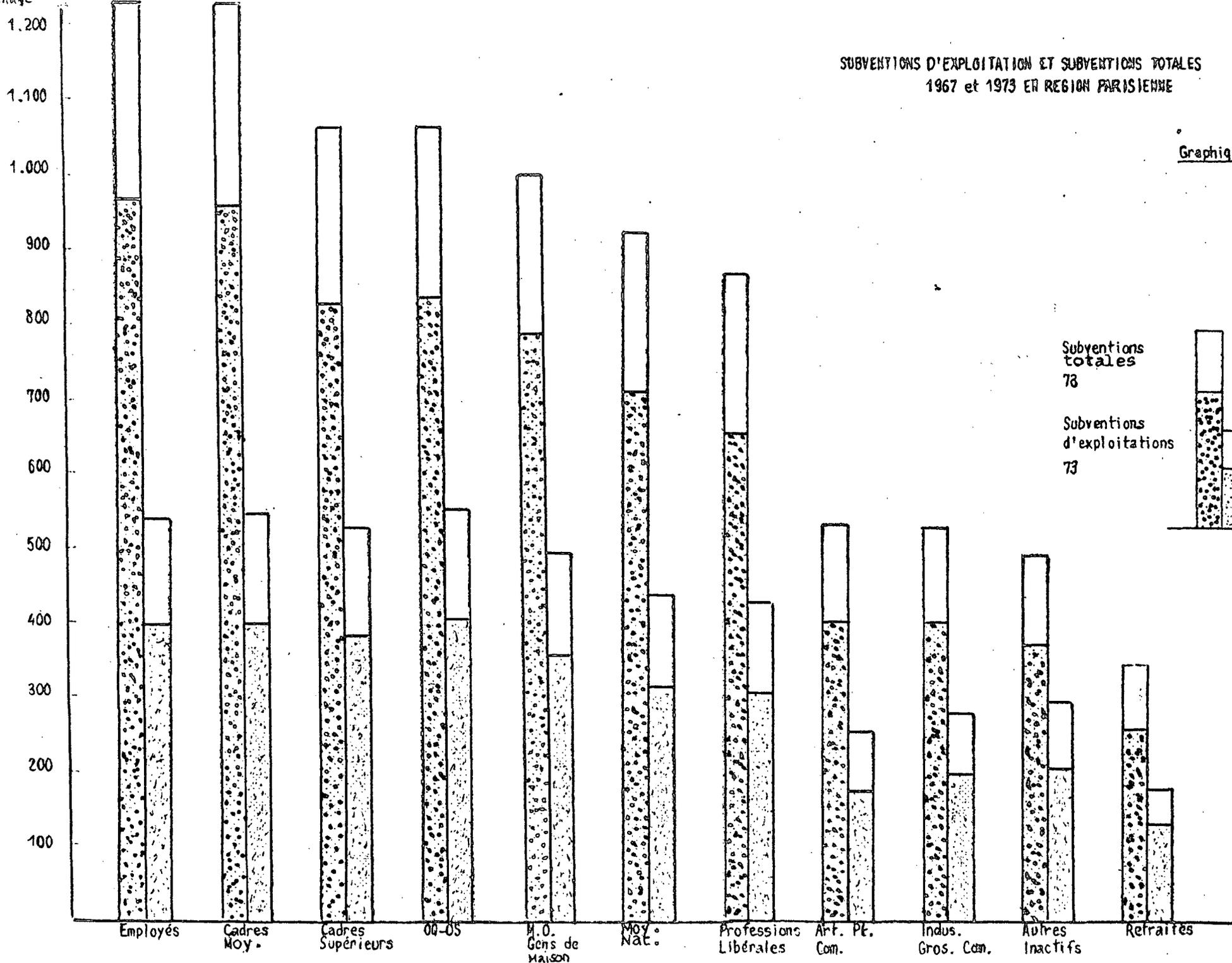


TABLEAU N° 3

Montant total de transferts par ménage dû aux réductions tarifaires

(Francs)

	Métro urbain et régional		Bus de la RATP		SNCF-Banlieue		TOTAL	
	1967	1973	1967	1973	1967	1973	1967	1973
<u>Indépendants</u>								
. Industriels, gros commerçants	24,7	50,7	9,8	13,3	21,6	38,2	56,1	102,2
. Artisans, petits commerçants	19,1	43,8	10,3	17,1	23,8	49,0	53,2	109,9
. Professions libérales	30,7	60,4	14,6	20,0	57,1	108,9	102,4	189,3
. Autres indépendants	35,8	98,4	20,0	38,9	36,3	89,5	92,1	226,8
<u>Salariés</u>								
. Cadres supérieurs	45,8	94,8	22,4	32,7	81,7	158,7	149,9	286,2
. Cadres moyens	50,7	122,9	24,7	43,1	95,8	212,0	171,2	378,0
. Employés	53,4	135,5	24,0	45,0	89,5	198,9	166,9	379,4
. Ouvriers qualifiés, spécialisés ...	48,6	103,5	34,9	52,6	90,9	176,8	174,4	332,9
. Manœuvres, gens de maison	46,8	109,0	40,7	67,8	48,4	103,2	135,9	280,0
<u>Inactifs</u>								
. Retraités	8,5	17,9	5,0	7,8	14,8	26,6	28,3	52,3
. Autres inactifs	17,0	32,3	10,3	14,6	21,3	35,5	48,6	82,4
T O T A L	38,1	87,1	21,9	35,7	65,2	134,9	125,2	257,7

Nombre de déplacements par an et par ménage en 1973
et répartition modale en région parisienne, et en province

Tableau 4

	S.N.C.F. banlieue	Métro R.E.R.	Bus R.A.T.P.	A.P.T.R.	T.U. Province
Agriculteurs	-	-	-	-	95 %
Industriels - gros - Commerçants	46,9 12 %	184,7 51 %	101,9 29 %	6,6 1 %	17,7 5 %
Artisans-pêcheurs-petits commerçants	60 12 %	256,6 51 %	107,8 21 %	84 2 %	62,1 13 %
Professions libérales	145,8 19 %	393,3 50 %	143,7 18 %	18,8 2 %	82,4 10 %
Cadres supérieurs	174,2 18 %	473,6 48 %	155,7 16 %	17,6 1 %	174,4 18 %
Cadres moyens	180,5 17 %	512,2 49 %	178,4 17 %	40,1 4 %	134,4 13 %
Employés	168,5 15 %	532,2 48 %	177,7 16 %	42,6 3 %	185,5 17 %
OQ-OS-Marins	146,0 16 %	388,4 42 %	177,7 20 %	43,9 5 %	164,1 18 %
Manoeuvres-gens de maison	76,6 8 %	404,8 41 %	240,8 24 %	34,4 3 %	229,3 24 %
Retraités	44,6 16 %	159,6 40 %	80,7 20 %	13,6 3 %	89,3 22 %
Autres Inactifs	52,7 9 %	264,8 48 %	88,8 16 %	10,7 2 %	131,3 24 %
Ensemble	136,6 15 %	383,3 46 %	183,1 21 %	3 %	136,4 15 %

CHARGES

		50.000	+ 50.000	RP			50.000	+50.000	RP	
MENAGES	charges VP	444	958	1157	Coût du service		434	937	1133	ETABLISSEMENTS
					RDN VP		10	21	24	
	Charges TC	-	74	294	Coût du service		75		363	
					RDN TC			-1	-69	
	Total 1	444	1032	1457			434	1012	1496	
MENAGES	Impôts TC	-	29	132	Voirie TC			4	8	ETAT-COL.
	Impôts VP	164	348	421	Voirie VP		51	111	323	
	Stationnement				Subventions d'exploitation			5	317	
					Aides invest. (rappel)			(1)	(115)	
	Total 2	164	377	553			51	120	643	
	Solde 2					113	257	-95		
MENAGES	Achats voitures occasion				Ventes voitures occasion					MENAGES
	Garages fictifs				Garages fictifs					
					Primes transport				229	
	Total 3								229	
	Solde 3								-229	
	TOTAL	608	1409	2004			485	1132	2373	
	Solde total				C - R	123	277	-369		

CHARGES

BIENS ET SERVICES
CORRESPONDANTS

	50.000	+ 50.000	RP		50.000	+50.000	RP	
charges VP	820	1750	1988	Coût du service	803	1697	1942	ETABLISSEMENTS
				RDM VP	17	33	39	
Charges TC		86	351	Coût du service		80	395	
				RDM TC		6	-44	
Total 1	820	1815	2329		803	1777	2341	
Impôts TC		37	230	Voirie TC		6	13	ETAT-COL.
Impôts VP	307	635	75	Voirie VP	95	192	501	
Stationnement	12	28	55	Subventions d'exploitation		28	715	
				Aides invest. (total)		(12)	(149)	
Total 2	319	700	1036		95	926	1310	
Solde 2					+224	+474	-279	
Achats voitures occasion	121	295	285	Ventes voitures occasion	109	302	469	MEMAIRES
Garages fictifs	42	87	189	Garages fictifs	42	87	189	
				Primes transport			329	ETAB.
Total 3	163	382	474		151	389	531	
Solde 3					+12	-7	-507	
TOTAL	1302	2898	3819		1049	2392	4055	
Solde total					+293	+506	-788	

CONCLUSION :

Nous voudrions résumer ici les principaux éléments d'inégalité entre CSP mis en valeur dans la note.

La lecture des distances parcourues nous indique que la principale source d'inégalité dans le transport urbain réside dans la différence de consommation de transport urbain par chaque CSP.

	AUTOMOBILE distances annuelles par ménage	2 ROUES distances annuelles par ménage	TC Km de déplacement . par ménage
Ensemble	3514	704	2195
Exploitant agricole	3356	395	210
Salarié agricole	1664	435	
Indus. gros com.	4026	1392	313
Artisan petit com.	3650	506	949
Profession liberale	10475	55	1012
Cadres supérieurs	7964	622	4144
Cadres moyens	6232	489	3510
Employés	4432	934	4044
OQ - OS	2764	1108	2021
M.O. gens de maison	1431	2570	1822
Retraités	577	188	906
Autres inactifs	1375	810	980

Par le biais des charges et des ressources occasionées par ces déplacements, ceux-ci servent de support à des inégalités économiques dont la source la plus importante est constituée par l'intervention redistributive des pouvoirs publics dont nous allons rappeler les principaux éléments et leurs effets spécifiques :

L'analyse plus fine des inégalités liées à l'usage des deux principaux modes : VP et TC au niveau de toutes les agglomérations nous montre en effet que :

- la principale cause d'inégalité entre CSP liée à l'usage de l'automobile (et du 2 roues) est la différence entre le montant des impôts et taxes payés par les ménages sur leur consommation et le montant de la voirie mise à leur disposition par la collectivité publique. Le ratio

impôt + taxe se répartit ainsi entre chaque CSP :
voirie

AGRI- CUL- TEURS	INDUS. GROS COM.	ARTISANS	PROF. LIB.	CAD. SUP.	CAD. MOY.	EMP.	OQ-OS	M.O.	RETRAI- TES	INAC- TIFS	ENSEMBLE
2,84	1,59	2,04	2,07	1,95	2,14	2,32	2,48	2,40	2,32	1,29	2,27

Comme la voirie est proportionnelle aux distances parcourues, il apparaît que les CSP hautes en général payent moins d'impôt au kilomètre parcouru que les CSP basses. Cette situation s'explique marginalement par l'effet de certaines taxes non proportionnelles à l'usage (carte grise, vignette etc...). Nous verrons plus loin que cette situation s'explique surtout par le coût de la voirie en région parisienne.

- La principale cause d'inégalité liée à l'usage du TC est le mode de subvention. Ce sont les classes moyennes : cadres moyens et employés qui reçoivent le plus haut montant de subvention, alors que les CSP basses, OQ-OS et manoeuvre reçoivent un montant deux fois plus faible. (Les CSP élevées recevant un montant de subvention nettement supérieur à la moyenne nationale).

La série de subvention annuelle par ménage est la suivante :

AGRI- CUL- TEURS	INDUS. GROS COM.	ARTISANS	PROF. LIB.	CAD. SUP.	CAD. MOY.	EMP.	OQ-OS	M.O.	RETRAI- TES	INAC- TIFS	ENSEMBLE
	88	90	186	350	306	356	184	159	62	95	195

Nous verrons plus loin que cette situation a son origine dans le mode de subvention utilisé :

Nous analysons ensuite les inégalités en fonction de l'agglomération dans laquelle résident les ménages, ce qui nous a conduit à distinguer deux situations particulièrement contrastées : la région parisienne et la province.

- A l'occasion de l'usage de l'automobile et du 2 roues, les ménages résident en région parisienne payent un montant d'impôt plus élevé que leurs homologues de province. Cependant, en raison du coût de la voirie en R.P., ils reçoivent un montant de voirie beaucoup plus importants que ceux-ci. En moyenne, un ménage reçoit 581 F par an au titre de la voirie en région parisienne. Lorsqu'il réside dans une agglomération de moins de 50.000 habitants, il reçoit 95 F.

Cette situation favorise les CSP hautes qui résident en grand nombre en région parisienne et qui effectuent la plus grande part de leurs déplacements VP dans cette région fortement urbanisée.

- L'analyse des inégalités liées aux TC fait apparaître une discrimination encore plus forte. En province, les subventions sont proportionnelles aux déplacements et représentent des montants dérisoires :

AGRI- CUL- TEURS.	INDUS. GROS COM.	ARTISANS	PROF. LIB.	CAD. SUP.	CAD. MOY.	EMP.	OQ -OS	M.O.	RETRAI- TES	INAC- TIFS	ENSEMBLE
0	1	5	7	16	13	16	15	24	8	16	13

A Paris le niveau de subvention est beaucoup plus élevé et introduit de fortes inégalités entre CSP en favorisant les classes moyennes (employés et cadres moyens) et supérieurs (cadres supérieurs) au détriment des CSP : OQ-OS, manoeuvres et des inactifs.

AGRI- CUL- TEURS.	INDUS. GROS COM.	ARTISANS	PROF. LIB.	CAD. SUP.	CAD. MOY.	EMP.	OQ-OS	M.O.	RETRAI- TES	INAC- TIFS	ENSEMBLE
	87	85	179	334	293	340	169	135	54	79	182

Cette situation à son origine dans deux phénomènes :

- Le mode de subventionnement : les réductions tarifaires explicites qui touchent des groupes spécifiques d'utilisateur (compensation par réductions tarifaires - à Paris tout mode confondu 781 MF en 1973) sont effacés par les autres subventions d'exploitations (1518 MF en 1973) qui touchent tous ceux qui se déplacent et donc qui "profitent" davantage aux CSP qui utilisent le plus les TC en région parisienne, c'est à dire les CSP moyennes.

- Les utilisateurs du réseau ferré sont avantagés par rapport aux utilisateurs du réseau routier, puisque celui-ci est moins subventionné que celui-là :

Masse globale de subvention en 1973	Métro RER	Bus R.A.T.P.	SNCF banlieue	Bus A.P.T.R.	Total
Réductions tarifaires	258	106	399	18	781
Autres subventions	876	403	236	3	1518

Or ce sont les CSP moyennes qui utilisent le plus le réseau ferré. Elles bénéficient donc des transferts les plus élevés. Voir le tableau qui présente les nombres de déplacement par mode et leur répartition en région parisienne.

	S.N.C.F. banlieue	Métro R.E.R.	Bus R.A.T.P.	A.P.T.R.	T.U. Province	TOTAL
Agriculteurs	-	-	-	-	95,6	95,6%
Industriels gros com.	46 9%	184 45%	101 25%	66 16%	17 5%	416 100%
Artisans-pêcheurs-petit com.	60 9%	256 42%	107 18%	125 2%	62 10%	611 100%
Professions libérales	145 19%	393 50%	143 18%	18 2%	82 10%	783 100%
Cadres supérieurs	174 18%	473 48%	155 16%	17 1%	174 18%	994 100%
Cadres moyens	180 17%	512 49%	178 17%	40 4%	134 13%	1015 100%
Employés	168 15%	532 48%	177 16%	42 3%	185 17%	1105 100%
OQ-OS- Marins	146 16%	388 42%	177 20%	43 5%	164 18%	919 100%
Manoeuvres-gens de maison	76 7%	404 41%	240 24%	34 3%	229 23%	983 100%
Retraités	44 11%	159 41%	80 20%	13 3%	89 23%	388 100%
Autres inactifs	52 9%	264 48%	88 16%	10 2%	131 24%	547 100%
Ensemble	123 15%	383 46%	183 22%	3%	136 16%	825 100%

Enfin, lorsqu'on considère l'évolution des inégalités entre l'année 67 et 73, on voit que la situation n'a quasiment pas évoluée pour l'automobile et le 2 roues.

Pour le TC, on voit une légère amélioration des ressources des CSP de province au détriment de Paris.

Par contre, l'écart entre les CSP les plus subventionnées et celles qui le sont le moins a nettement tendance à s'élargir, surtout en région parisienne.