

## Les effets redistributifs du transport public en Belgique

Par Barbara Sak, Ciriec



A côté de ses effets positifs en matière de congestion routière et d'environnement, la politique de promotion des transports publics a également un impact redistributif. Même si cet impact est difficile à mesurer et de moindre ampleur que ce qui peut être constaté dans le secteur de l'éducation ou de la santé, il n'en demeure pas moins primordial pour les personnes qui en dépendent.

Evaluer les effets redistributifs du transport public est cependant plus difficile que dans les autres secteurs, car peu de données relatives aux comportements des ménages, répartis par classes de revenus, sont disponibles. Notons que plusieurs enquêtes importantes de mobilité ont été lancées en 2010, 2011 et leurs résultats devraient être délivrés en 2012-13. Nous présentons ci-dessous quelques constats ressortant d'une recherche<sup>1</sup> menée par le CIRIEC et la FAR pour le compte de la CGSP wallonne.

### 1. Les données budgétaires et les tarifs dans les transports publics en Belgique

#### Le transport ferroviaire

L'intervention des pouvoirs publics dans le secteur ferroviaire comprend à la fois des dépenses courantes (services de transport, exploitation et gestion de l'infrastructure, retraites) et des dépenses en capital (investissements et dette de la SNCB).

Le support de l'Etat vise, entre autres, à aider le groupe ferroviaire à faire face à ses contraintes de service public en termes de tarification et service universel<sup>2</sup>. Il contribue ainsi notamment aux réductions tarifaires (voire gratuités) pour les enfants de moins de douze ans, les jeunes étudiants, les familles nombreuses (comptant trois enfants)<sup>3</sup>, les demandeurs d'emploi<sup>4</sup>, les seniors<sup>5</sup> ainsi que pour les revenus modestes (réduction de 50%).

#### Dépenses publiques destinées au Groupe SNCB, Belgique, en millions d'euros (prix courants)

	Transferts publics vers la SNCB		
	1995	2000	2005
<b>Transferts Courants</b>	1 541,95	1 492,52	1 934,2
<b>Transferts en capital</b>	436,24	291,91	308,8

Source : Nautet (2008), Goffin et Naves (2011)

Les dépenses publiques courantes (très importantes) et en capital représentaient pour l'année 2005, 0,7% du PIB belge.

#### Le Transport en Commun Public local

La dépense courante des pouvoirs publics est consacrée essentiellement aux subventions à la production dont bénéficient les sociétés de transport en commun, avec une très faible intervention pour les compensations pour tarifs sociaux. Les dépenses en capital permettent l'achat de matériel roulant alors que les dépenses dites d'investissements sont destinées quant à elles principalement à l'aménagement des arrêts/stations et voiries.

#### Dépenses publiques de transport en commun public local, en millions d'euros (prix courants)

Nautet (2008), Goffin et Naves (2011)

Dépenses publiques de transport en commun public local			
	1995	2000	2005
<b>Dépenses courantes</b>	540,09	730,13	690,12
Compensations pour tarifs sociaux	0	14,5	-
Subvention à la production	540,09	715,63	-
<b>Dépenses en capital</b>	102,08	132,56	183,97
Subvention en capital	79,41	52,96	-
Investissements	22,67	79,6	-

La part wallonne de ces dépenses publiques pour le transport en commun public local est estimée à environ 30%. Nous évaluons à 0,3% la part occupée par les dépenses de transport en commun public local des administrations publiques dans le PIB belge.

...

Notons que depuis 1990, un éventail de titres de transport a été créé. Ils se différencient en fonction de la fréquence d'utilisation et du profil de l'utilisateur (âge, statut social...). La charge financière des réductions et des gratuités est assurée par le budget régional (ou communautaire dans le cas des abonnements scolaires) ou par certaines villes (par exemple à Hasselt où les bus circulant en ville sont gratuits pour tous depuis 1997).

## 2. Revue des études portant sur les aspects redistributifs des services publics de transport

Le secteur du transport public apparaît comme le moins étudié dans la littérature consacrée aux aspects redistributifs des services publics. Ainsi, à notre connaissance,

aucune étude n'a porté sur l'effet

redistributif du transport public en Belgique. Mais deux études intéressantes ont été menées en **Grande-Bretagne**.

Les auteurs d'une étude de 2010<sup>6</sup> constatent que les couches inférieures de la population tendent à utiliser le transport en bus de façon plus intensive. L'inverse est constaté en

ce qui concerne le transport ferroviaire qui est davantage consommé par les ménages aux revenus supérieurs.

Une étude plus ancienne (2005-06)<sup>7</sup> a montré que si les mieux nantis bénéficient d'un montant de dépenses publiques de transport supérieur, celui-ci représente toutefois un pourcentage moindre de leur revenu en comparaison avec la part occupée par ces dépenses dans le revenu des moins bien lotis. Ainsi, la part des dépenses publiques de transport représente environ 6% du revenu des personnes appartenant au premier décile de revenus et seulement 2% pour les personnes du dernier décile.

Pour ce qui est de la **Belgique**, nous avons recours à des analyses indirectes relatives au caractère redistributif du transport public.

### Montant annuel moyen de dépenses par les ménages, 2005

	Ménages au-dessus du seuil de pauvreté		Ménages sous le seuil de pauvreté	
	Montant moyen annuel en euros	% du budget des ménages	Montant moyen annuel en euros	% du budget des ménages
Transports publics	228,88	0,70	207,32	1,00
Transports personnels	4 226,99	12,60	1 617,44	8,00
Santé	1 561,21	4,60	1 009,02	5,00
Produits alimentaires	3 963,90	11,70	2 939,37	14,70

*Source : Service de lutte contre la pauvreté, la précarité et l'exclusion sociale (2008)<sup>9</sup>*

Les ménages situés au-dessus du seuil de pauvreté ont tendance à dépenser un peu plus pour le transport public. Notons que ces montants restent faibles comparativement aux dépenses pour les transports personnels, aux dépenses de santé à charge des patients et aux dépenses alimentaires reprises dans notre tableau comme base de comparaison.

Soulignons aussi que les dépenses privées à charge des ménages doivent bien évidemment être interprétées en fonction de la gratuité ou quasi-gratuité dont bénéficient les jeunes et les seniors. Les ménages consommateurs de transports publics et comptant en leur sein le plus de membres jeunes et/ou seniors seront donc les ménages bénéficiant le plus de ces transferts en nature.

Une étude de 2009<sup>9</sup> s'intéressant aux habitudes de déplacement des personnes âgées en Belgique présente les différences de consommation de transport public en fonction du revenu. Selon cette étude, les personnes âgées disposant d'un revenu plus élevé sont plus susceptibles d'utiliser les transports en commun, notamment le transport ferroviaire, lorsqu'elles se déplacent que les personnes ayant un revenu modeste.

...

### **Principales réductions et gratuités pour les cartes et abonnements 2010**

	Bruxelles	Flandre	Wallonie
<b>Critère sociaux</b>			
RIS*	Gratuit	Réduction 85%	Réduction 25%
BIM/OMNIO*	Réduction 80%	Réduction 85%	Réduction 25%
<b>Age</b>			
< 11 ans	Gratuit	Gratuit	Gratuit
12-25 ans	Réduction 40%	Réduction 25%	Réduction 25%
Etudiant	Réduction 62.5%	Réduction 25%	Réduction 65%
60-65 ans	Réduction 30%	Réduction 25%	Réduction 25%
>65 ans	Gratuit	Gratuit	Gratuit

\* OMNIO = très bas revenus ; BIM = les handicapés et les bénéficiaires de la garantie de revenu aux personnes âgées (Grapa), de l'aide sociale (CPAS) ou du revenu d'intégration social (RIS).

Sources : STIB, DE LIJN et TEC

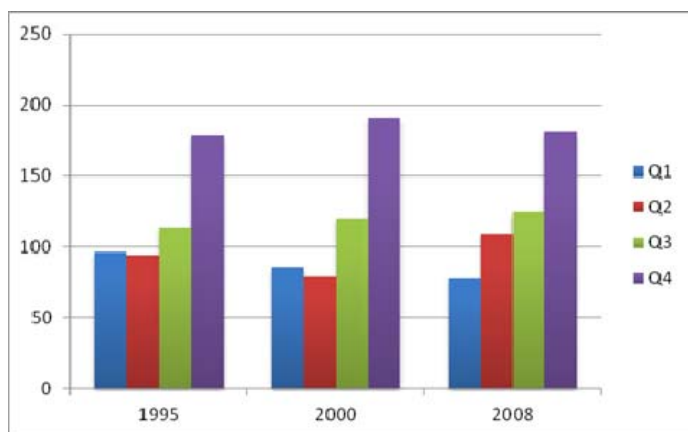
La politique tarifaire dans son ensemble révèle certaines inégalités car les réductions liées à l'âge (et/ou à la scolarité) sont accordées indépendamment du niveau de revenus du bénéficiaire. La tarification spéciale sur la base de critères sociaux est réduite et ne concerne que les personnes à très bas revenus ou ayant un statut social spécifique. Lorsque l'on combine les dépenses publiques du secteur ferroviaire et celles du transport en commun public local, nous obtenons un montant de dépenses publiques proche de 1% du PIB belge.

En 2010, une étude de la Mutualité Socialiste<sup>10</sup> confirme que le train est utilisé relativement plus par les groupes sociaux supérieurs. Il ressort aussi de ces études que le transport public reste un mode de déplacement marginal en termes de dépenses qui y sont consacrées par les ménages. La voiture demeure le mode de transport le plus utilisé.

### 3. Constate-t-on des effets redistributifs du transport public en Belgique ?

En recourant aux données de l'enquête sur le budget des ménages<sup>11</sup>, le CIRIEC a mené une analyse à partir de la dépense privée faite mensuellement par chacun des ménages classés par quartiles de revenus, pour le transport ferroviaire, urbain et vicinal.

Consommation finale privée mensuelle de transport public des ménages, par quartiles de revenus (en euros)



Source : SPF Economie (2011)

Les dépenses privées consacrées au transport public sont plus importantes dans les quartiles de revenu supérieurs de la distribution, en particulier dans le dernier quartile. Mais ces chiffres relatifs aux dépenses privées de consommation de transport public à charge des ménages ne permettent pas de conclure à un éventuel effet redistributif de ces services de

transport. Pour ce faire, il est nécessaire de connaître les bénéficiaires de tarifs préférentiels et leur position dans la distribution des revenus. Pour rappel, les tarifs réduits sont associés à une dépense publique supplémentaire permettant, le cas échéant, de générer des aspects redistributifs.

Quatre groupes de bénéficiaires de régimes préférentiels sont distingués : les enfants âgés de moins de 12 ans, les jeunes de 12 à 24 ans, les seniors, à savoir les individus âgés de plus de 65 ans et les bénéficiaires d'interventions majorées en matière de soins de santé (BIM/OMNIO).

Nous pouvons faire plusieurs hypothèses quant à leur localisation des revenus :

- On peut supposer que les familles ayant des enfants en bas âge (jeunes parents) et les familles de seniors (pensionnés) se trouvent dans les catégories de revenus moyens voire inférieurs.

- Concernant la répartition des individus âgés de 12 à 24 ans, nous supposons ceux-ci distribués de façon uniforme entre les différentes classes de revenus.

- Les bénéficiaires d'interventions majorées ont quant à eux été localisés dans les premiers quartiles de la distribution des revenus.

Compte tenu de ces hypothèses et constatations, les régimes préférentiels bénéficieraient majoritairement à des individus appartenant aux classes de revenus les plus faibles et apporteraient ainsi un caractère redistributif aux transports publics.

L'analyse du caractère redistributif des services de transport nécessite ensuite que les transferts en nature soient considérés de façon relative, c'est-à-dire en pourcentage des revenus. Nous ne pourrions réaliser ici ce calcul, mais comme le montrent les études présentées ci-avant, nous pouvons supposer une part des dépenses publiques de transport bien supérieure dans les revenus les plus faibles. Ceci est confirmé par les entretiens avec Yves Depas de la CGSP (novembre 2011), qui indiquait que selon son expérience, le transport en commun vicinal et urbain est principalement consommé par les classes moyennes et précaires et non par les personnes à hauts revenus.

### 4. Conclusion

Evaluer l'effet redistributif que peut avoir un transfert en nature et inférer dans ces conditions sur l'existence d'effets redistributifs doit se faire avec prudence. De plus, comme cela a pu être constaté dans le cas du transport public, un budget restreint ne permettra guère d'accroître de façon significative le revenu disponible ajusté des ménages et n'aura donc probablement qu'un effet redistributif limité.

Les quartiles supérieurs de la distribution consacrent des montants absolus plus importants pour voyager en transports en commun. Toutefois, étant donné l'existence de tarifs préférentiels pour les ménages les moins nantis, la supériorité des dépenses de consommation finale privée consacrée au transport public ne signifie pas pour autant que ceux-ci aient recours de façon plus importante au transport ferroviaire et au transport en commun public local.

En conséquence, d'un point de vue redistributif, ne connaissant pas précisément la fréquence de recours des différentes catégories de revenus, il n'est possible de conclure que sur base d'hypothèses.

...

- **Si** les ménages les moins nantis utilisent plus fréquemment les transports en commun l'existence d'effets redistributifs dans le secteur du transport public sera avérée.
- **Si**, après avoir tenu compte des réductions tarifaires dont bénéficient certains usagers, la consommation de transport public était plus importante dans les quartiles supérieurs de la distribution, le montant de dépenses publiques de transport en commun perçu par les mieux nantis serait supérieur à celui dont disposent les plus pauvres.

Des effets redistributifs pourraient toutefois apparaître dans ce cas de figure. En effet, ce ne sont pas tant les montants absolus de dépenses publiques distribués à chacun des quartiles qui importent mais que ceux-ci représentent une part plus importante du revenu des moins nantis par rapport à celle occupée dans le revenu des plus riches.

- **Une dernière situation** envisageable est qu'après avoir tenu compte des tarifs préférentiels à disposition des plus pauvres, ce soient tout de même les plus riches qui utilisent les transports en commun les plus fréquemment et que le pourcentage des dépenses publiques de transport en commun dans leur revenu soit supérieur à la part de ces dépenses dans le revenu des moins nantis. Dans ce dernier cas, aucun effet redistributif n'apparaîtrait donc le secteur du transport public.



<sup>1</sup> CIRIEC-FAR, Aspects redistributifs des services publics en Wallonie, 2012, Recherche essentiellement réalisée par Maxime LACHERON.

<sup>2</sup> Fourniture du service dans toutes les zones, y compris les zones non-rentables.

<sup>3</sup> Gratuité pour les -12 ans et réduction de 50% pour adultes et enfants de +12 ans

<sup>4</sup> Trajets pour se rendre aux entretiens d'embauche en train à prix réduits : VDAB: trajet à € 1 en 2e classe ; Forem-Actiris: -75% en 2e classe.

<sup>5</sup> Le billet senior permet de faire un aller-retour en Belgique au prix de 5,30 € en 2<sup>e</sup> classe.

<sup>6</sup> HORTON, T. et REED, H., Where the money goes: How we benefit from public services, rapport produit pour le Trades Union Congress, septembre 2010 (<http://www.tuc.org.uk/economy/tuc-18467-f0.cfm>).

<sup>7</sup> JONES, F., The effects of taxes and benefits on household income, 2005/06

([http://www.statistics.gov.uk/downloads/theme\\_social/Taxes\\_Benefits\\_2005-2006/Taxes\\_Benefits\\_2005\\_06.pdf](http://www.statistics.gov.uk/downloads/theme_social/Taxes_Benefits_2005-2006/Taxes_Benefits_2005_06.pdf)).

<sup>8</sup> Service de lutte contre la pauvreté, la précarité et l'exclusion sociale, Des faits et des chiffres. Le montant du revenu influence-t-il les habitudes de consommation des ménages ?, février 2008 ([http://www.luttepauvrete.be/chiffres\\_budget.htm](http://www.luttepauvrete.be/chiffres_budget.htm)).

<sup>9</sup> CHRISTIAENS, J., DAEMS, A., DURY, S., DE DONDER, L. LAMBERT, L., LANNOY, P., NIJS, G., VERTÉ, D., VLEUGELS, I., Mobility and the elderly: successful ageing in a sustainable transport system "MESsAGE", 2009 ; Final Report. Brussels: Belgian Science Policy 2009 – 97 p. (Research Programme Science for a Sustainable Development).

<sup>10</sup> Enquête « Mobilité 2010 ». Les wallons et la mobilité – perceptions et comportements, août 2010

([http://www.mutsoc.be/NR/rdonlyres/E8E871A3-8704-4637-88C6\\_E0F29D1F4682/0/enquetemobilite2010.pdf](http://www.mutsoc.be/NR/rdonlyres/E8E871A3-8704-4637-88C6_E0F29D1F4682/0/enquetemobilite2010.pdf)).

<sup>11</sup> SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie :

[http://economie.fgov.be/fr/modules/publications/statistiques/marche\\_du\\_travail\\_et\\_conditions\\_de\\_vie/budget\\_des\\_menages\\_2009.jsp](http://economie.fgov.be/fr/modules/publications/statistiques/marche_du_travail_et_conditions_de_vie/budget_des_menages_2009.jsp)