

LES CAHIERS SCIENTIFIQUES DE LA REVUE TRANSPORTS

n° 10 - Deuxième semestre 1984

SOMMAIRE

ARTICLES

Tarification sociale des transports collectifs et population immigrée : les termes d'une inadéquation par A. BEGAG, L.E.T.	7
Un instrument d'analyse des chaînes de transport : le concept de trajet par M. BERNADET, L.E.T.	19
Eléments méthodologiques d'appréciation de l'utilité du transport aérien domestique : le cas de la création d'un réseau régional au Mexique par O. DOMENACH, M. QUERCY, C.R.E.T.	25
Un concept fécond : la consommation d'espace-temps par L. MARCHAND, R.A.T.P.	55
Colloque "Financement des transports urbains" 18-21 septembre 1984. LYON, résumé des actes par N. CLERC	64

A PROPOS DU

Séminaire "Electronique et circulation sur les grands axes routiers" par M. VIOLLAND, C.E.M.T.	77
---	----

BIBLIOGRAPHIE

I Sélection d'ouvrages de langue française	79
II Noté dans les revues par N. CLERC-PECHINE et A. RATHERY.	96

LES CAHIERS SCIENTIFIQUES DE LA REVUE TRANSPORTS

Publication bi-annuelle éditée par

LES EDITIONS TECHNIQUES ET ECONOMIQUES

3, rue Soufflot -F-75005 PARIS

Tél.(1)634 10 30

TARIFICATION SOCIALE
DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET
POPULATION IMMIGREE : LES TERMES D'UNE INADEQUATION

Azouz BEGAG - Laboratoire d'Economie des Transports

En France, on a l'habitude de parler des immigrés à propos de l'insécurité, du travail, de la dégradation des banlieues, de la sécurité sociale...mais très peu sur la question des transports.

Pourquoi est-il pertinent de considérer de façon spécifique l'utilisateur immigré des transports collectifs ? C'est sur cette question de première importance qu'il serait nécessaire de s'arrêter longuement, avant d'engager le débat sur l'inadéquation de la tarification sociale des transports collectifs à la population immigrée (1). Nous ne le ferons pas dans le cadre de cet article, mais nous soulèverons néanmoins deux arguments importants et suggestifs, capables d'accréditer l'orientation de notre problématique :

1. La question de la pertinence ou non de la considération de l'ethnie de l'utilisateur ne peut être résolue qu'a posteriori, c'est-à-dire après la réalisation d'études spécifiques.

2. L'aspect "Transport" peut constituer un élément non négligeable de la politique d'insertion sociale de la population étrangère dont on s'accorde à dire aujourd'hui qu'elle représente une composante structurelle de la société française.

Le débat que nous proposons d'engager est de nature polémique, destiné essentiellement à soulever un problème méconnu ou ignoré jusqu'à présent.

Parmi les pistes que soulève l'intégration "d'une dimension étranger" dans le domaine des transports, nous avons privilégié celle révélant les limites de la politique sociale telle qu'elle s'opère actuellement dans la tarification des transports collectifs urbains.

En effet, il est possible de montrer que l'attribution de réductions tarifaires à certaines catégories sociales ne tient pas suffisamment compte des spécificités socio-économiques de la population immigrée (usagers à bas revenus, vulnérabilité au chômage, taille des familles, jeunesse des effectifs...). Cela permet de supposer qu'une éventuelle ré-affectation des ressources allouées à la mobilité des personnes pourrait être repensée en fonction de l'objectif initial du système de redistribution, à savoir l'aide aux populations les plus défavorisées.

(1) A propos de ce débat, cf. Notre ouvrage : "L'immigré et sa ville". Presses Universitaires de Lyon, 1984 et notre article :

"Les immigrés dans la socio-économie des transports". TRANSPORT n° 290, janv. 1984.

De plus, si on fait l'hypothèse que les caractéristiques particulières des minorités étrangères sont "équitablement" prises en compte par la politique de réductions tarifaires, il se pose malgré tout un problème majeur, celui de l'information qui est à la base de la rationalité économique de ce type d'usagers.

1. DISCRIMINATION DU POINT DE VUE DE LA TARIFICATION

Certains auteurs (2), en comparant l'efficacité redistributive des dépenses publiques dans le transport et dans d'autres secteurs économiques, compte tenu des politiques menées jusqu'alors, ont déjà montré que si l'on avait un Franc supplémentaire à engager dans un objectif de réduction des inégalités sociales, on ne devrait qu'en dernier ressort effectuer cette dépense dans le secteur des transports. C'est donc dans un secteur de l'économie peu propice à la redistribution sociale en règle générale que nous proposons de montrer que les populations immigrées ne sont pas considérées à un juste degré. Encore convient-il de préciser qu'à maintes reprises nous focalisons notre analyse sur les immigrés originaires de l'Afrique du Nord parce que cette population présente des caractéristiques démographiques beaucoup plus tranchées par rapport à la population autochtone, que celle des étrangers latins.

A/ LES IMMIGRES : DES USAGERS A REVENUS MODESTES (3)

Indiscutablement, les travailleurs immigrés appartiennent aux catégories socio-professionnelles les plus basses de la société française. Parmi eux, les actifs originaires du Maghreb constituent pour une large part la dernière couche de la hiérarchie sociale. On peut donc affirmer que la population des travailleurs étrangers de la nouvelle immigration, Portugais et Maghrébins essentiellement, sont relativement plus modestes que l'ensemble des ouvriers. Leurs revenus salariaux reflètent en effet la situation précaire dans laquelle ils sont maintenus au sein de l'activité économique.

L'existence de deux types d'immigration doit être rappelée : celle des travailleurs permanents et celle des familles, car on a trop souvent tendance à ne considérer le phénomène que sous l'angle des travailleurs célibataires. Or, selon qu'il s'agisse de l'une ou l'autre, les problématiques apparaissent très différemment.

Lorsque les travailleurs étrangers sont isolés et transfèrent une partie de leur revenu dans le pays d'origine où ils ont laissé leur famille, le budget disponible en France en est d'autant amputé. Sans nul doute, ce type d'individu est faiblement motorisé et pour une large part captif des transports en commun.

(2) QUINET (E.), TOUZERY (L.), TRIEBEL (H.) "Economie des transports", Economica, Paris, 1982, pp. 159-189.

(3) Tous les chiffres relatifs aux caractéristiques de la population étrangère résidant en France sont principalement tirés des ouvrages suivants : MARANGE (J.), LEBON (A.) "Démographie, immigration, naturalisation". La Documentation Française, Paris, juin 1980.

LEBON (A) "L'insertion des jeunes d'origine étrangère dans la société française". La Documentation Française, Paris, Mai 1982.

Lorsque les travailleurs étrangers sont isolés et transfèrent une partie de leur revenu dans le pays d'origine où ils ont laissé leur famille, le budget disponible en France en est d'autant amputé. Sans nul doute, ce type d'individu est faiblement motorisé et pour une large part captif des transports en commun.

Lorsque les travailleurs sont installés en France avec leur famille, c'est leur nombre d'enfants plus élevé par rapport à l'ensemble de la population des ménages français qui doit être corrélé aux revenus salariaux. Cela est particulièrement vérifié pour les maghrébins : non seulement ils sont plus prolifiques que la moyenne des français, mais de surcroît, ils appartiennent aux couches sociales les plus défavorisées. Voilà une double particularité qui, dans le champ des transports, place cette population dans une situation marginale.

B/ LA PRISE EN COMPTE DE LA TAILLE DES FAMILLES ETRANGERES DU POINT DE VUE DE LA POLITIQUE SOCIALE EN VIGUEUR DANS LES TRANSPORTS

L'immigration familiale présente donc du point de vue de la tarification des transports collectifs une spécificité : elle constitue une clientèle importante des réductions tarifaires octroyées aux familles nombreuses. En termes quantitatifs, cette population est non négligeable puisqu'au recensement de 1975, le volume des familles dont le chef est étranger s'établissait à plus de 800.000, soit environ 6 % du nombre total des familles recensées et correspondait à un peu plus de 3 millions de personnes. Cependant, parmi ces familles, des différences notoires existent selon les nationalités quant au nombre d'enfants et révèlent que les familles maghrébines sont de loin les plus lourdes en comparaison avec les latins. Or, il nous intéresse plus particulièrement de mettre en rapport les conditions exigées pour l'octroi des titres de transport subventionnés aux familles nombreuses et leurs modalités d'application, avec les spécificités démographiques de chaque nationalité, afin d'en saisir les impacts différenciés. A cet effet, il convient de rappeler que dans la majorité des réseaux urbains de province, un ménage doit disposer au minimum de 3 ou 4 enfants mineurs (c'est le cas sur le réseau lyonnais) pour prétendre à une carte de réduction famille nombreuse, et qu'au-delà de ce minimum, la réduction tarifaire est plafonnée à un taux de 30 ou 40 % et donc ne présente pas de caractère progressif comme c'est le cas sur le réseau SNCF.

D'après les études de J.L. MADRE (4), les titres de transport subventionnés que sont les cartes de famille nombreuse apparaissent peu efficaces du point de vue de la redistribution sociale. Une des façons d'améliorer cette efficacité consisterait à n'attribuer ces titres de transport qu'aux familles ayant au moins 5 enfants mineurs. Cette mesure réduirait en effet le nombre des bénéficiaires tout en permettant l'utilisation des fonds ainsi dégagés de manière plus efficace du point de vue de la redistribution. Il s'agirait donc de revenir sur des acquis sociaux en éliminant du champ d'application de ces réductions tarifaires des familles de 3 voire 4 enfants.

(4) J.L. MADRE "Tarification des transports urbains comme outil de politique sociale". Rapport CREDOC, Paris, avril 1980, pp. 20-62.

FEMMES ETRANGERES, CONJOINTS DE CHEF DE FAMILLE, PAR NATIONALITE ET SELON LE NOMBRE D'ENFANTS DE 16 ANS OU MOINS (Femmes jusqu'à 44 ans)

Nationalité	Nombre total de femmes jusqu'à 44 ans	Femmes étrangères, conjoints de chef de famille ayant				
		0 enfant	1,2 ou 3 enfants	4, 5 ou 6 enfants	7 enfants et plus	dont 9 enfants et plus
Espagnoles.....	61.455 100 %	9.285 15,1	43.240 70,4	8.370 13,6	560 0,9	60
Italiennes	42.935 100 %	5.455 12,7	29.925 69,7	6.965 16,2	590 1,4	95
Portugaises.....	144.610 100 %	30.465 21,1	95.435 65,9	17.005 11,8	1.705 1,2	145
Algériennes.....	57.115 100 %	6.310 11,1	21.330 37,3	20.745 36,3	8.730 15,3	1.940
Marocaines.....	24.140 100 %	5.110 21,2	11.325 46,9	6.620 27,4	1.085 4,5	105
Tunisiennes.....	15.085 100 %	2.945 19,5	8.115 53,8	3.485 23,1	540 3,6	80
Yougoslaves.....	14.055 100 %	5.185 36,9	8.485 60,4	380 2,7	5 -	-
Turques.....	5.395 100 %	1.200 22,2	3.390 62,9	765 14,2	40 0,7	5
CEE(sauf Italiennes)	13.810 100 %	4.935 35,7	8.150 59,0	700 5,1	25 0,2	-
Ensemble (y compris nationalités non détaillées ci-dessus).....	404.415 100 %	80.760 20,0	243.555 60,2	66.665 16,5	13.435 3,3	2.455

Source : RP 1975 Tableau 210/C.

C'est par rapport à cette problématique de SUBSTITUTION qu'il est pertinent d'observer plus précisément la situation des familles immigrées en général, des familles maghrébines en particulier.

Les statistiques officielles ne peuvent rendre compte de la ventilation des familles dont le chef est Etranger selon le nombre d'enfants. C'est donc sur la base de données faisant état pour 1975 du nombre de femmes étrangères de moins de 44 ans, conjoints du chef de famille, ayant ou non des enfants de 16 ans ou moins, que nous raisonnons. Il ne s'agit pas d'une analyse relative à des ménages ou des familles, mais la pertinence de l'exposé n'en est pas pour autant affectée.

Ainsi, en se référant au tableau de la page suivante issu du recensement de la population de 1975, il est possible de faire plusieurs observations :

- Premièrement, supposons que sur tous les réseaux urbains français, le minimum d'enfants mineurs requis pour l'obtention de réductions tarifaires aux familles nombreuses soit de 4, on peut montrer alors que :
- 14,5 % (13,6 et 0,9) des femmes Espagnoles appartenant à des familles de plus de 4 enfants de 16 ans ou moins bénéficieront de ces avantages tarifaires,
- 17,6 % de femmes Italiennes,
- 13 % de femmes Portugaises,
- 51,6 % de femmes Algériennes,
- 32 % de femmes Marocaines,
- 26,7 % de femmes Tunisiennes,
- 2,7 % de femmes Yougoslaves,
- 15 % de femmes Turques.

Cette hypothèse va donc exclure toutes les familles de 3 enfants mineurs. Or, les familles françaises et immigrées latines en règle générale, sont nettement plus présentes dans le groupe des moins de 3 enfants que dans celui des plus de 4 enfants. A contrario, les immigrés maghrébins de façon générale et algériens en particulier, voient une grosse partie de leurs effectifs située dans les familles de 4 enfants et plus.

En somme, placer à 4 le nombre minimum d'enfants mineurs nécessaire aux familles pour l'obtention d'une carte de réduction, revient à éliminer du champ d'application de cet avantage tarifaire une fraction plus importante de familles françaises et immigrées latines que de familles originaires du Maghreb.

- Deuxièmement, pour pousser à l'extrême le raisonnement précédent, faisons l'hypothèse que sur tous les réseaux urbains, seules les familles de plus de 7 enfants mineurs (entendez les femmes de plus de 44 ans...) puissent prétendre à la réduction tarifaire, on démontre alors que :

- sur l'ensemble des femmes Espagnoles de moins de 44 ans en 1975, seulement 0,9 % seront bénéficiaires de la réduction,
- 1,4 % de femmes Italiennes,

- 1,2 % de femmes Portugaises,
- 15,3 % de femmes Algériennes,
- 4,5 % de femmes Marocaines,
- 3,6 % de femmes Tunisiennes,
- 0,7 % de femmes Turques.

En termes relatifs, toutes les femmes appartenant à des familles maghrébines, mais surtout les algériennes, seront les plus favorisées par cette mesure, alors que les ressortissantes des autres nationalités et a fortiori les françaises se situeront en dehors de son champ d'application.

En définitive, un tel type de raisonnement démontre assez nettement que si l'on pousse jusqu'au bout la logique de la politique sociale appliquée aux familles nombreuses dans les transports collectifs, on débouche inmanquablement sur une situation dans laquelle les familles immigrées maghrébines seraient les ayants-droits privilégiés des réductions tarifaires. Il reste à voir l'impact politique d'une telle logique qui n'a bien entendu jamais été explicitée.

Au demeurant, en utilisant le même type de raisonnement, on peut montrer que le système actuellement en vigueur dans la plupart des réseaux urbains n'est pas adéquat aux familles maghrébines. Nous avons en effet déjà noté que les taux de réductions étaient plafonnés au-dessus de 4 enfants et que par conséquent une famille de 10 enfants ne pouvait prétendre qu'à un taux maximum de 30 ou 40 %. Il est clair que les familles maghrébines, nettement plus prolifiques que toutes les autres, ne bénéficient guère d'un système de redistribution qui ne tient pas compte de leur spécificité démographique. Or, n'a-t-on pas déjà fait remarquer que les maghrébins en particulier étaient justement massivement concentrés dans les classes sociales les plus défavorisées ?

Ainsi, le rétrécissement du champ d'application de la réduction tarifaire aux familles nombreuses de 5 enfants ou plus, ou bien l'instauration d'un taux de réduction progressif en fonction du nombre d'enfants, seraient de nature à favoriser non pas l'ensemble de la communauté immigrée résidant en France, mais essentiellement les familles nord-africaines.

Une telle réorientation des fonds destinés à la redistribution sociale servirait donc effectivement les intérêts des populations les plus défavorisées.

Après l'analyse des impacts des avantages tarifaires accordés aux familles nombreuses sur la population immigrée, il paraît intéressant de considérer avec soin ceux octroyés aux scolaires, aux chômeurs et aux personnes âgées.

C/ LES IMPACTS DE LA POLITIQUE SOCIALE DANS LES TRANSPORTS SUR LES SCOLAIRES, LES CHÔMEURS ET LES VIEUX ETRANGERS

Les étudiants et scolaires, les chômeurs et les personnes âgées constituent trois catégories sociales qui bénéficient de façon plus ou moins systématique et plus ou moins importante, de réductions tarifaires sur les divers réseaux de transports collectifs. Les

effets redistributifs associés à chacun des titres de transport dont bénéficie chacune de ces catégories d'usagers sont d'une efficacité variable ainsi que l'a montré J.L. MADRE (5). Notre objectif consiste ici à les considérer un à un en faisant apparaître à quelle proportion de population ils correspondent à la fois chez les autochtones et chez les immigrés, et, éventuellement, de montrer l'opportunité d'une ré-orientation des fonds engagés pour subventionner la mobilité des diverses catégories.

Intéressons-nous tout d'abord aux "abonnements scolaires subventionnés". Il convient de rappeler que ces titres de transport sont d'un effet redistributif limité tant que l'allongement de la scolarité dans les milieux modestes n'aura pas été généralisé par ailleurs. En effet, ce sont principalement les ménages appartenant à des classes moyennes ou aisées de la population qui bénéficient des réductions tarifaires octroyées aux étudiants et scolaires dans les déplacements domicile - établissement scolaire. Les ménages modestes et a fortiori ceux étrangers, tirent un avantage relativement moindre du financement public des déplacements de ces types d'usagers. En effet, en termes statistiques, un étudiant ou un lycéen ont des probabilités nettement plus fortes d'être issus de ménages français que de ménages étrangers, car effectivement, la scolarité des enfants d'immigrés peut être caractérisée par trois facteurs essentiels :

- une sur-représentation dans l'enseignement spécial,
- une destination privilégiée vers des filières courtes,
- des retards et des échecs scolaires en moyenne plus importants que ceux des jeunes nationaux.

Les réductions tarifaires accordées au titre de ce subventionnement des scolaires pourraient être réaffectés à un usage plus efficace servant pleinement et aussi exclusivement que possible les intérêts des populations les plus défavorisées. Il s'agit là encore d'une logique de substitution qui nécessiterait de revenir sur certains avantages acquis par des catégories d'usagers, mais cette logique semble la plus raisonnable dans le contexte de crise du financement des transports collectifs urbains. On pourrait fort bien ré-affecter les fonds ainsi dégagés, pour la promotion de la mobilité des familles nombreuses, des chômeurs modestes...

A ce propos, considérons le phénomène du chômage. La population immigrée dans son ensemble, du fait des qualifications de ses actifs, mais aussi des secteurs de l'économie dans lesquels ils sont employés (BTP...) est très vulnérable au chômage. Les statistiques officielles font état d'un nombre total de demandeurs d'emploi étrangers en augmentation plus rapide que celui des français et d'une aggravation du phénomène. Or, bien qu'elle se soit développée au cours des dernières années, parallèlement à l'accroissement du chômage, la gratuité aux chômeurs n'existe que dans très peu de réseaux urbains, alors que ce type de mesure sociale a un effet redistributif très marqué.

Si l'on tendait vers une généralisation des mesures de gratuité aux chômeurs dont les revenus sont modestes, la quasi-majorité des travailleurs étrangers sans emploi en tirerait profit, et l'ensemble de la population immigrée s'en trouverait relativement avantagée, parce que son pourcentage de demandeurs d'emploi est plus important.

(5) J.L. MADRE "Influence des tarifications différentielles sur la consommation de transports de voyageurs. Rapport CREDOC, Paris, 1970, p. 17.

Ces données sont inversées en ce qui concerne les personnes âgées.

Considérons enfin les réductions tarifaires accordées par les réseaux de transport urbain aux personnes âgées. De toutes les mesures sociales existantes, ce sont celles qui sont les plus redistributives, surtout lorsqu'elles concernent les usagers à bas revenus. Or, que sait-on des plus de 65 ans de nationalité étrangère ? Peu de chose en réalité car la dimension "vieillesse" de l'immigration est masquée par celles relatives à l'économie (population étrangère active) et à la démographie (fécondité, natalité...). Les vieux immigrés n'intéressent plus guère, bien que souvent ils soient toujours en France, désormais invisibles dans le tissu social. Au recensement de 1975, environ 14,5 % des français avaient 65 ans et plus, alors que l'on n'en comptait qu'un peu moins de 9 % dans la population étrangère, au sein de laquelle les maghrébins et les portugais sont peu présents en raison de la jeunesse de leurs effectifs.

Par conséquent, de la même façon que John PUCHER (6) l'a fait pour les populations blanches et non-blanches aux Etats-Unis, on peut affirmer que le caractère fortement redistributif de la réduction tarifaire octroyée aux personnes âgées sur les transports collectifs urbains, ne profite qu'à un moindre degré à la population étrangère résidant en France. Il faut donc savoir que toute subvention accordée au titre de la mobilité des personnes âgées ne va bénéficier qu'à 9 étrangers sur cent de plus de 65 ans, alors qu'elle concernera une quinzaine de français sur cent, du même âge. Les minorités ne bénéficient guère de cette mesure sociale. Il conviendrait pour atténuer cette inadéquation, d'engager des fonds supplémentaires dans d'autres domaines où les spécificités démographiques de l'immigration constituent un atout, relativement à l'ensemble de la population française (usagers à bas revenus, familles nombreuses, chômeurs...).

Les populations immigrées recevant désormais des aides aux transports plus conformes à leurs spécificités démographiques, seraient-elles pour autant plus mobiles ? Une aide financière est-elle capable à elle seule de promouvoir de nouvelles formes de mobilité ? Nous ne pouvons répondre à cette interrogation, mais elle nous permet de montrer que de toute façon, il ne faut pas négliger la probabilité que bon nombre d'étrangers, pour diverses raisons, ne font pas les démarches nécessaires à l'obtention des avantages tarifaires auxquels ils ont droit. Le problème de la rationalité économique de l'utilisateur étranger des transports collectifs se pose ainsi avec acuité.

II - L'INFLUENCE DES FACTEURS CULTURELS SUR L'INFORMATION DES USAGERS ETRANGERS DES TRANSPORTS COLLECTIFS

La rationalité économique du consommateur dans le champ des transports collectifs n'est pas toujours vérifiée pour l'utilisateur "moyen" de ce type de transport. Il a déjà été montré par exemple, que pour certains usagers, le titre de parcours choisi pouvait ne pas correspondre au moindre coût, ou alors que les ayants-droits ne faisaient pas systématiquement les démarches nécessaires pour obtenir leur carte de réduction. J.L. MADRE a fait remarquer à cet effet que l'usage des tickets à l'unité, alors que ces

(6) "Discrimination in Mass Transit". Journal of Planning association 1983, n° 3.

titres correspondent à un effet redistributif négatif, sont principalement le fait d'usagers les plus modestes. D'autre part, en comparant le nombre de cartes de réduction pour familles nombreuses délivrées par la SNCF en 1975 et les résultats du recensement de population de la même année, le même auteur a effectivement conclu à une non-correspondance, mettant en exergue l'existence de comportements irrationnels.

Si déjà l'information des usagers français des transports collectifs pose problème, il y a tout lieu de penser qu'elle se présente avec encore plus d'acuité en ce qui concerne la population immigrée. En effet, trois types de raisons autorisent à faire cette hypothèse :

- l'analphabétisme est important parmi cette population, surtout celle de la première génération ;
- la situation sociale et juridique précaire dans laquelle elle se trouve la pousse à adopter des comportements de repli sur soi peu compatibles avec une utilisation rationnelle de la tarification et de l'outil transport en commun. A ce propos, deux illustrations peuvent être suggérées. Dans l'enquête-déplacements réalisée à Lyon en 1976, un certain nombre d'entretiens approfondis avaient été réalisés auprès d'un petit échantillon de travailleurs immigrés Maghrébins ; ils avaient révélé l'existence de comportements irrationnels dans les déplacements domicile-travail de ces ouvriers qui les conduisaient à prendre des marges de sécurité très importantes pour arriver sur le lieu de travail à l'heure (d'un volume de 2 voire 3 heures !). Par ailleurs, une enquête auprès d'une trentaine de ménages Maghrébins résidant dans une commune périphérique de l'agglomération Lyonnaise, réalisée à la fin de l'année 1982, nous a permis de noter qu'un nombre non négligeable de familles pouvant prétendre à la carte de réduction famille nombreuse n'avait jamais fait les démarches nécessaires pour diverses raisons ;
- enfin, la situation économique défavorisée qui caractérise cette population dans son ensemble, interdit une mobilisation des sommes nécessaires à l'achat des titres de transport fortement redistributifs du type abonnement mensuel. John PUCHER, pour le cas des transports collectifs aux Etats-Unis, a explicitement fait mention des mêmes difficultés concernant les minorités noires, hispaniques et indiennes.

En définitive, il y a de bonnes raisons de penser que la population des étrangers usagers des transports en commun qui devrait dans une large proportion tirer profit de la tarification différentielle, se trouve en réalité peu encouragée à utiliser les bus. La réduction du poids des dépenses de transport urbain sur les ménages immigrés et de façon plus large, sur l'ensemble des ménages modestes passe donc au minimum par deux types de mesure :

- une information particulière sur les réductions tarifaires auxquelles ils ont droit, et, à la limite, une politique de démarchage ;
- l'instauration de titres de transport qui limitent les mises de fonds initiales.

Ce ne sont là que des mesures à caractère pécuniaire, mais on sait très bien que le problème de l'insertion urbaine et sociale des populations immigrées ne se limite pas à cet aspect singulier. Un effort beaucoup plus multi-directionnel est à entreprendre dans cette perspective et fait intervenir une composante politique qui sort du cadre de cette analyse.

CONCLUSION

Notre propos était d'attirer l'attention sur le fait que le secteur des transports n'échappe pas au constat selon lequel la législation sociale a été adoptée par référence aux caractéristiques de l'ensemble des français (niveau de rémunérations, taille des familles...) et les effets redistributifs du système comportent sans nul doute des insuffisances particulièrement préjudiciables à la population immigrée, en raison de la difficulté d'insertion sociale et des conditions d'existence qui l'affectent (7). En effet, les subventions par titre de transport les plus redistributives ne concernent qu'une faible partie de la population étrangère par comparaison à la population française (les personnes âgées par exemple) et, à l'inverse, dans les domaines où les immigrés pourraient tirer un avantage relatif effectif, la redistribution sociale est peu efficace (Cf. Les réductions tarifaires aux familles nombreuses, aux chômeurs...).

Une telle problématique axée sur les effets discriminatoires de la politique sociale en vigueur dans les transports collectifs a fait l'objet d'une recherche fort instructive aux Etats-Unis. Nous en avons déjà fait mention. Elle montre clairement que les minorités non-blanches, noires, hispaniques et indiennes, ainsi que tous les usagers à bas revenus ont été les victimes du subventionnement public des transports collectifs durant les dix dernières années, alors qu'ils auraient dû en être les principaux bénéficiaires.

D'après l'étude de John PUCHER, il ressort par exemple que les modes de transports les plus utilisés par les noirs sont parmi les moins subventionnés ; que la longueur moyenne des trajets effectués par des usagers non-blancs est inférieure à celle des usagers blancs alors qu'aux Etats-Unis, la structure tarifaire est telle que le tarif par mille est inversement proportionnel à la distance du trajet, que les usagers en heure de pointe sont plus subventionnés que ceux en heures creuses, alors que les minorités non-blanches sont plus importantes en heures creuses ; etc...

Nous sommes conscients que l'analogie entre les minorités non-blanches aux Etats-Unis et les populations immigrés en France est à opérer avec circonspection. Cela est sans doute vrai, mais il n'en reste pas moins que ces investigations menées ici et là démontrent que l'intégration d'une dimension ethnique ou raciale dans la recherche en socio-économie des transports révèle des situations surprenantes qui remettent en cause le principe d'équité, d'efficacité dirons-nous, sur lequel repose la logique de réduction des inégalités sociales dans le secteur des transports. Peut-être convient-il de rappeler qu'il était a priori illusoire de compter sur l'efficacité redistributive de ce secteur économique, mais est-ce là une raison suffisante pour se suffire du constat selon lequel la tarification sociale des transports collectifs en France est inadaptée aux minorités ?

(7) LE PORS (A.) "Méthodologie et bilan de l'étude RCB sur l'immigration". Statistiques et études financières n° 28, 1977, pp. 3-23.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

- BEGAG (A.) L'immigré et sa ville. Presses universitaires de Lyon. 1984.
- BEGAG (A.) Les Immigrés dans la socio-économie des transports. TRANSPORTS, n° 290, janvier 1984.
- QUINET (E.), TOUZERY (L.), TRIEBEL (H.) Economie des Transports. Economica. Paris, 1982.
- MARANGE (J.), LEBON (A.) Démographie, immigration, naturalisation. La Documentation française, Paris, 1980.
- LEBON (A.) "L'insertion des jeunes d'origine étrangère dans la société française". La Documentation française, Paris, mai 1982.
- MADRE (J.L.) La Tarification des transports urbains comme outil de politique sociale. Rapport CREDOC, Paris, avril 1980.
- PUCHER (J.) Discrimination in mass transit. JOURNAL OF AMERICAN PLANNING ASSOCIATION, 1983.
- LE PORS (A.) Méthodologie et bilan de l'étude RCB sur l'immigration. STATISTIQUE ET ETUDES FINANCIERES, n° 28, 1977.