

Gratuité du transport public et hausse des accises : impact sur les dépenses des ménages

L'accord gouvernemental 2018-2023 prévoit plusieurs mesures qui influenceront les dépenses des ménages, dont la hausse de l'imposition du carburant et la gratuité du transport public. Ces deux mesures ont un impact direct sur les dépenses des ménages : la gratuité du transport public impliquera une économie annuelle de 100 EUR pour le ménage moyen alors que la hausse des accises de mai 2019 engendre un surcoût de 20 EUR. L'impact sur un ménage particulier dépend néanmoins de son utilisation du transport public et de la voiture individuelle. Les dépenses afférentes varient à leur tour en fonction du niveau de vie ou encore du lieu de résidence. L'impact combiné des deux mesures est plus favorable pour les ménages modestes et ceux résidant dans le centre du pays, car ils recourent plus fréquemment au transport public.

À l'aide de l'enquête sur les budgets des ménages (EBM) 2016-2018, il est possible d'estimer l'impact – sur les dépenses des ménages – des deux mesures annoncées dans le domaine des transports, à savoir la hausse des accises et la gratuité du transport public intérieur. La première a été appliquée au 1^{er} mai 2019 et la gratuité du transport public entrerait en vigueur au 1^{er} mars 2020. Une première évaluation des deux mesures a été présentée dans la Note de conjoncture N° 1-2019 (p. 68). Par ailleurs, le Regards N°16 a détaillé les dépenses de transport des ménages ainsi que les caractéristiques socio-économiques qui les accompagnent. Cette publication vise à éclaircir l'impact des deux mesures sur les dépenses des ménages, en identifiant les proportions de ménages concernés et en distinguant les effets selon leur niveau de revenu ou leur lieu de résidence.

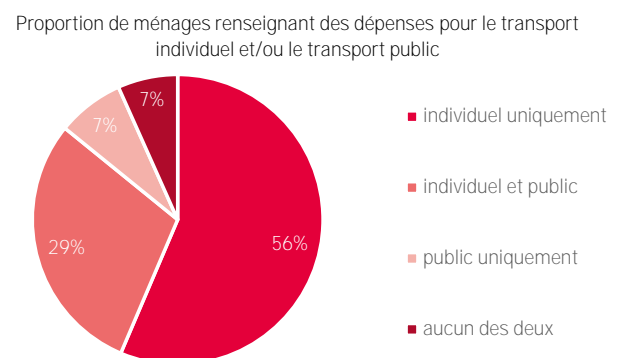
Une économie annuelle de 80 EUR par ménage

En moyenne, les ménages ont dépensé près de 1 260 EUR par an pour les carburants sur la période 2016-2018, par rapport à environ 100 EUR pour le transport public intérieur. Tandis que la hausse des accises impliquera des dépenses supplémentaires de 20 EUR (+1.7%) pour le ménage moyen, ce surcoût sera plus que compensé par le gain lié à la gratuité du transport public. Un ménage moyen économiserait un peu plus de 80 EUR par an en moyenne, soit 0.13% de son revenu disponible.

86% des ménages concernés par la hausse des accises, moins de 40% par la gratuité du transport public

La gratuité du transport public et la hausse des accises ne concernent pas tous les ménages de la même manière. 56% des ménages ne se déplacent que grâce au transport individuel, tandis que près de 30% des ménages utilisent aussi bien le transport individuel que public. Seuls 7% des ménages dépensent de l'argent exclusivement pour le transport public, alors qu'un pourcentage équivalent ne subit pas de charges du tout liées à ces deux moyens de transport. Bien entendu, ceux qui recourent uniquement à leur voiture personnelle ne bénéficieront a priori pas de la gratuité du transport public. De même, ceux qui n'utilisent que le transport public ne sont pas concernés par la hausse des accises.

GRAPHIQUE 1 : LA MAJORITÉ DES MÉNAGES NE DÉCLARE AUCUNE DÉPENSE DE TRANSPORT PUBLIC



Source : STATEC, EBM 2016-2018

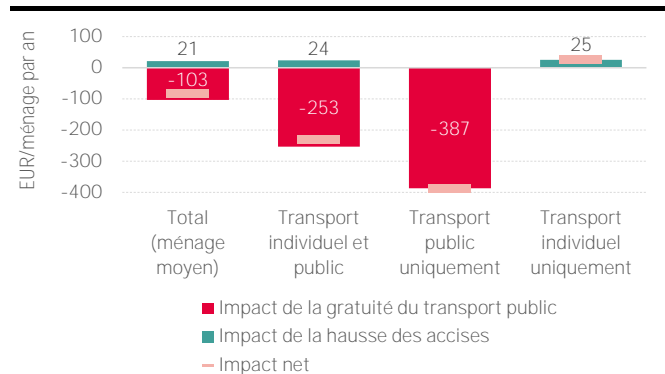
Note : la proportion des ménages qui utilisent le transport public devrait être supérieure comme certains l'utilisent déjà gratuitement.

Une économie de plusieurs centaines d'euros pour les utilisateurs du transport public

Les ménages qui ont recours aux deux modes de transport économisent en moyenne 230 EUR par an : le surcoût dû à la hausse des accises est ainsi largement compensé par la gratuité du transport public (cf. graphique 2). Pour les ménages qui utilisent uniquement le transport public, l'économie s'élève même à 390 EUR par an. Toutefois, les 56% qui n'effectuent pas de dépenses pour le transport public (parce qu'ils ne l'utilisent pas ou profitent déjà de la gratuité) sont donc uniquement affectés par la hausse des accises, qui engendrera des dépenses supplémentaires de 25 EUR sur un an. La forte proportion de ménages qui n'ont indiqué aucune dépense pour le transport public, en partie parce qu'ils profitent déjà de la gratuité, limite l'impact moyen sur les ménages (à environ 80 EUR).

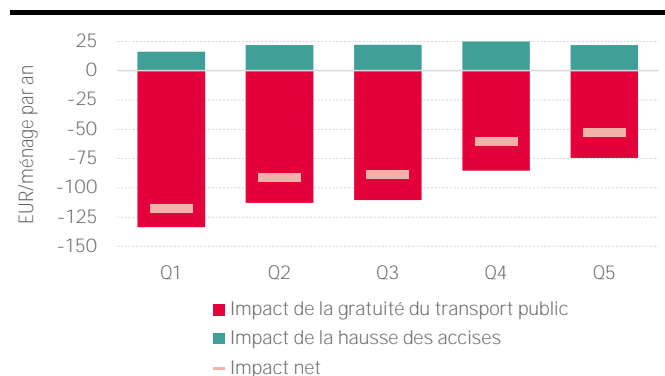
L'impact de la mesure dépend donc fortement des habitudes des ménages, et notamment du degré d'utilisation des différents moyens de transport. Le résultat net pour un ménage particulier est tributaire de ses choix mais aussi des contraintes personnelles.

GRAPHIQUE 2 : L'IMPACT DIFFÈRE FORTEMENT SELON LE RECOURS AUX DIFFÉRENTS MOYENS DE TRANSPORT



Source : STATEC, EBM 2016-2018

GRAPHIQUE 3 : LES MÉNAGES LES MOINS AISÉS RÉALISENT LES PLUS GRANDES ÉCONOMIES GRÂCE AUX MESURES



Source : STATEC, EBM 2016-2018

¹ Dans le 1^{er} quintile, 19% des ménages n'ont indiqué aucune dépense pour les deux moyens de transport. Comme le transport public est déjà gratuit.

Certaines caractéristiques, notamment socio-économiques, semblent influencer le choix entre les différents moyens de transport et par ricochet l'impact pécuniaire. Le présent Regards se focalise sur l'impact différencié en fonction du niveau de vie et du lieu de résidence du ménage. Le Regards N°16 a montré que d'autres caractéristiques, tels que l'âge de la personne de référence et la composition des ménages (présence d'enfants) influent également sur leurs dépenses de transport.

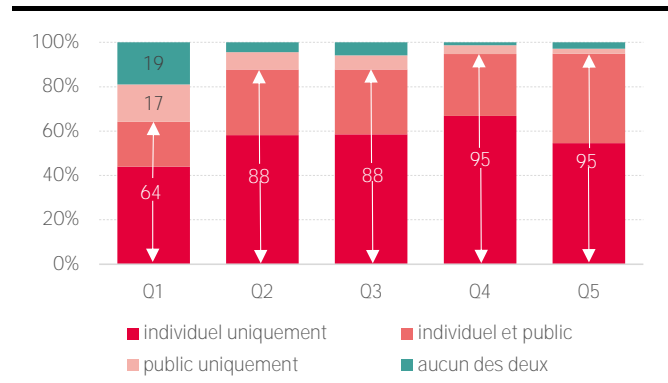
Les plus démunis n'ont souvent pas de voiture et recourent davantage au transport public : c'est ce qui rend les mesures redistributives

Les ménages avec les revenus les plus faibles (1^{er} quintile ou Q1) profitent – avec une économie moyenne de près de 120 EUR – le plus de la conjonction des mesures prises dans le domaine du transport (cf. graphique 3). Les ménages les plus aisés (5^e quintile) économisent 50 EUR en moyenne par an. Les deux mesures ont ainsi un impact net redistributif ce qui s'explique par un recours différencié aux moyens de transport.

L'effet redistributif provient surtout de l'économie engendrée par la gratuité du transport public: si seulement 7% des ménages ont indiqué dépenser exclusivement pour le transport public, ce taux s'élève à 17% pour le 1^{er} quintile¹, contre 2% au 5^e quintile (cf. graphique 4). Ceci fait davantage profiter le ménage moyen du 1^{er} quintile de la gratuité du transport public.

De plus, le surcoût dû à la hausse des accises est plus limité pour le 1^{er} quintile (16 EUR contre au moins 22 EUR pour les autres quintiles). Ainsi, seuls 64% des ménages les plus modestes utilisent une voiture personnelle, contre 95% dans les quintiles plus élevés. Le moindre recours à la voiture personnelle limite ainsi l'impact moyen de la hausse des accises sur les ménages modestes.

GRAPHIQUE 4 : PRESQUE TOUS LES MÉNAGES LES PLUS AISÉS (Q5) UTILISENT UNE VOITURE PERSONNELLE, CONTRE UNIQUEMENT 64% DES MÉNAGES LES PLUS DÉMUNIS (Q1)



Source : STATEC, EBM 2016-2018

pour les ménages économiquement les plus faibles, une certaine proportion de ces ménages devrait quand même l'utiliser.

L'effet redistributif est amoindri par la hausse plus importante des accises sur le diesel

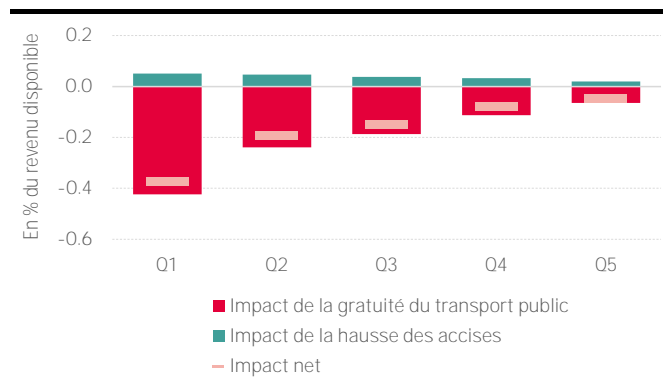
Parmi les ménages qui utilisent une (ou plusieurs) voiture(s) personnelle(s), les dépenses de carburants sont plus faibles pour les couches les moins aisées (-18% p.r. au Q4, cf. Regards 16). L'utilisation des différents types de carburants diffère également selon les quintiles. Si 61% des dépenses de carburants du 1^{er} quintile concernent le diesel, ce taux descend à 44% pour le dernier quintile. Comme les accises sur le diesel ont été plus fortement relevées que celles sur l'essence (2 cents contre 1), les ménages économiquement faibles sont pénalisés un peu plus. Même si les ménages du 1^{er} quintile affichent des dépenses de carburants plus faibles, l'impact de la hausse des accises est – pour les ménages qui possèdent une voiture – similaire à travers les quintiles suite à cet effet de composition.

Un gain relatif 8 fois plus élevé pour les ménages les moins aisés

Pour le ménage moyen du 1^{er} quintile, les deux mesures prises ensemble permettent d'économiser près de 0.4% de son revenu disponible (cf. graphique 5). Ce gain relatif est 8 fois plus élevé qu'au 5^e quintile, parce que les dépenses de transport analysées représentent une charge bien plus élevée pour les plus démunis.

Dans cette optique, la hausse des accises représente une charge plus élevée pour les moins bien lotis, mais ces derniers profitent aussi davantage de la gratuité du transport public. Comme l'ampleur de la hausse des accises est relativement faible par rapport aux dépenses économisées suite à la gratuité du transport public, l'effet conjoint soulage davantage les ménages les moins aisés.

GRAPHIQUE 5 : LES MESURES LIBÈRENT PRÈS DE 0.4% DU REVENU DISPONIBLE POUR LES 20% DES MÉNAGES LES MOINS AISÉS



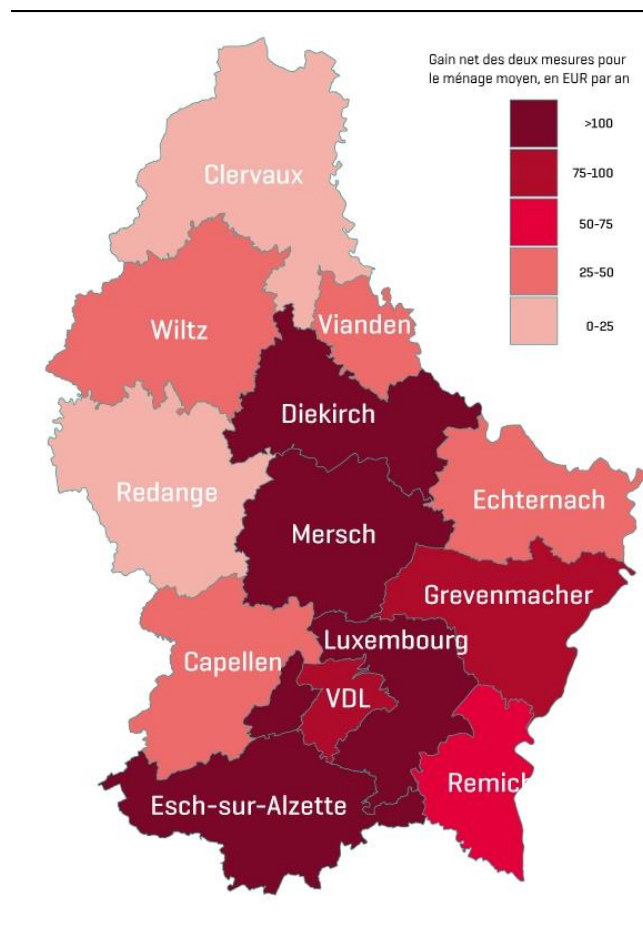
Source : STATEC, EBM 2016-2018

Les économies moyennes diffèrent fortement selon le lieu de résidence

À côté du revenu d'un ménage, le lieu de résidence influence également sur l'usage des différents moyens de transport et donc sur l'impact des mesures. L'analyse des dépenses au niveau géographique met en évidence le rôle joué par la desserte du transport public et l'éloignement du centre du pays. Si à Luxembourg-ville et dans ses alentours, 1 ménage sur 2 a indiqué des dépenses pour le transport public, c'est le cas pour moins d'un tiers dans les cantons de Clervaux, Wiltz, Vianden, Redange, Echternach, Capellen et Remich (cf. Regards N°16).

Cette proportion est la principale explication des économies moyennes plus faibles dans les cantons plus éloignés. Les cantons où le ménage moyen en bénéficie le plus se trouvent en revanche sur l'axe centrale nord-sud. L'impact net des deux mesures constitue néanmoins une économie à travers tous les cantons (cf. graphique 6).

GRAPHIQUE 6 : UN GAIN MOINS PRONONCÉ POUR LES CANTONS PLUS ÉLOIGNÉS DU CENTRE



Source : STATEC, EBM 2016-2018

Conclusion

Les deux mesures analysées, gratuité du transport public et hausse des accises, engendrent une économie nette pour tous les quintiles de revenus. L'impact est en plus redistributif parce que les économies engendrées, en montants absolus et encore davantage en % du revenu disponible, sont plus élevées pour les ménages modestes que pour les ménages plus aisés. Les ménages modestes utilisent effectivement davantage le transport public et ont moins recours à la voiture, ce qui implique qu'ils bénéficient plus de la gratuité et sont en même temps moins pénalisés par la hausse des accises.

D'une manière plus générale, les ménages qui recourent au transport public y consacrent souvent plusieurs centaines d'euros par an. L'économie pour ces ménages, qui constituent un peu moins de 40% du total, est ainsi significative, notamment en comparaison avec le surcoût d'une vingtaine d'euros engendré par la hausse des accises. Quelque 60% des ménages n'ont cependant pas effectué de dépenses pour le transport public: ils ne vont pas profiter de sa future gratuité à moins de changer leurs habitudes. Cette proportion est d'ailleurs plus élevée dans les cantons les plus éloignés du centre, où le transport public est probablement moins attractif que la voiture individuelle.

Or, la politique du gouvernement est incitative et pourrait engendrer des changements de comportements², sans qu'il soit pourtant possible d'anticiper leur envergure. Ainsi, les perdants identifiés (ceux qui subissent la hausse des accises sans profiter de la gratuité du transport public) pourraient également réaliser des économies s'ils substituaient le transport en commun à une partie des trajets en voiture. L'analyse géographique qui précède laisse cependant entrevoir que cette opportunité est probablement plus limitée pour les ménages de certains cantons plus éloignés et moins bien desservis par le transport public.

Le bilan dressé ici est loin d'être définitif: d'un côté le gouvernement a annoncé³ – sans donner plus de détails – "une réforme des frais de déplacement forfaitaires, déductibles des impôts" et devrait procéder à des hausses d'accises supplémentaires "afin d'atteindre les objectifs souscrits par le Luxembourg dans le cadre des Accords de Paris". À titre indicatif, pour le ménage moyen, 5 hausses d'accises de même ampleur que celle simulée ici sont possibles avant d'anéantir le gain lié à la gratuité du transport public. L'analyse a d'ailleurs montré que l'impact d'une hausse d'accise est moindre pour les ménages modestes, parce qu'ils ne disposent souvent pas de voiture, et s'ils

en ont, ils roulent relativement moins. De l'autre côté, il faut noter que la charge financière pèse plus lourdement dans leur budget et qu'ils sont un peu plus pénalisés par les accises sur le diesel vu qu'ils ont davantage recours à ce type de motorisation.

Limites méthodologiques

Les impacts dégagés sont majoritairement unidimensionnels: ils sont présentés séparément selon les axes d'analyse qui ont été l'utilisation des moyens de transport, le niveau de vie et le lieu de résidence, alors que ces 3 caractéristiques d'un ménage ne sont pas indépendantes. Leur croisement conduirait rapidement à des effectifs très faibles dans l'échantillon de l'Enquête Budget des Ménages (environ 3 000 ménages enquêtés) et donc à des estimations imprécises. D'autres caractéristiques (lieu de travail, taille du ménage, âge de la personne de référence, présence d'enfants, ...) sont également susceptibles de jouer.

Rappelons aussi que les montants analysés se basent sur une moyenne des dépenses recensées par l'Enquête Budget des Ménages sur les années 2016-2018, alors qu'ils sont susceptibles d'avoir évolué au cours de cette période et depuis. Côté prix, ils ne devraient ainsi tenir que partiellement compte du fait que des abonnements à prix réduits ("mPass") sont disponibles à partir de 2017 pour les agents de l'État⁴. S'y ajoute la gratuité du transport public pour les jeunes, introduite en août 2017. En considérant ces mesures passées, les économies réalisées seraient encore plus élevées. L'impact calculé ci-dessus pourrait en outre être biaisé par l'impossibilité de considérer la part des voyages en 1^{re} classe, qui resteront payants, et des trajets à l'étranger dont les prix devraient être adaptés à la baisse. Ces deux facteurs devraient concerner davantage les ménages plus aisés⁵ mais se compenser partiellement.

Cathy Schmit

STATEC
cathy.schmit@statec.etat.lu
(+352) 247-88459

Tom Haas

STATEC
tom.haas@statec.etat.lu
(+352) 247-88487
www.statistiques.lu
ISSN 2304-7135

² Les calculs de l'impact supposent implicitement que les comportements restent inchangés.

³ Dans le cadre de l'accord de coalition 2018-2023.

⁴ En vertu de l'accord salarial signé entre le gouvernement et la CGFP le 5 décembre 2016.

⁵ Les données de l'EBM laissent entrevoir que les ménages résidents les plus aisés dépensent significativement plus pour des trajets transfrontaliers.