

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN

MINISTERE DES TRANSPORTS ET DE LA MER
OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET STATISTIQUES DES TRANSPORTS

CONSEIL REGIONAL NORD PAS DE CALAIS

Compte Régional Transport
de voyageurs pour la Région
Nord Pas de Calais

Année 1986

5129



SEPTEMBRE 1989

PREAMBULE

* * *

La méthodologie du compte transport a été élaborée par un comité technique comprenant des représentants du Ministère des Transports et de la Mer (OEST), du Commissariat Général du Plan, du Conseil Régional (Direction des Transports), du CETUR, de la Direction Régionale de l'Équipement et de SOFRETU. La coordination et la réalisation de l'étude ont été assurées par SOFRETU et son financement par le Commissariat Général du Plan, le Ministère des Transports et de la Mer (OEST) et le Conseil Régional Nord-Pas de Calais.

L'étude qui porte sur l'année 1986 est la première application d'un compte transport de voyageurs pour une région de province. Elle est décomposée en deux parties distinctes. La première présente l'ensemble des résultats par type d'activité et ceci de façon synthétique. La seconde partie est consacrée à la méthodologie utilisée, transposée de celle appliquée à la Région d'Ile de France et elle décrit les conventions retenues.

PREMIERE PARTIE

* * *

LES RESULTATS DU COMPTE TRANSPORT DE VOYAGEURS

	<u>Pages</u>
1. - <u>DEFINITION ET CONCEPTION D'UN OUTIL DE COMPTABILITE REGIONALE</u>	3
2. - <u>DEPENSE REGIONALE TOTALE ET REPARTITION ENTRE LES DIFFERENTES ACTIVITES</u>	7
3. - <u>FINANCEMENT DE LA DEPENSE REGIONALE TOTALE</u>	9
4. - <u>FINANCEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN</u>	15
5. - <u>LES COMPTES ECRANS</u>	16
6. - <u>COMPARAISON ENTRE MODES DE TRANSPORT</u>	17
<u>LES TABLEAUX DU COMPTE TRANSPORT</u>	20

1. - DEFINITION ET CONCEPTION D'UN OUTIL DE COMPTABILITE REGIONALE

1.1. - L'analyse des transports de voyageurs dans le compte régional

Les buts et objectifs du compte régional de transport de voyageurs sont d'évaluer et de rassembler de façon accessible et cohérente, les données sur les flux monétaires et les réalités physiques. C'est avant tout un outil de comptabilité régionale qui répond notamment aux préoccupations suivantes :

- Analyser les différentes activités caractéristiques du domaine, c'est-à-dire l'ensemble des activités économiques à caractère commercial ou pour compte propre qui concourent directement au transport de voyageurs ;
- Préciser l'importance des activités considérées associées, telles les dépenses de voirie et de police affectées à la circulation ;
- Etablir une comparaison entre les différents modes de transport et ceci par type de liaison, en particulier en ce qui concerne les coûts des déplacements supportés par les usagers ;
- Mesurer les contributions des différents financeurs et leur évolution sur plusieurs années.

1.2. - Une méthode dérivée de celle des comptes satellites

La méthode des comptes satellites présentée dans le système élargi de Comptabilité Nationale (collection de l'INSEE) est adaptée à ces objectifs et aux buts du Compte Régional de Transport de voyageurs.

Il faut noter que jusqu'à présent, le champ d'application des comptes satellites est toujours resté national. Un compte de transport de voyageurs à caractère régional représente donc, sur un plan théorique, une double application de cette méthode, d'une part au domaine transport de voyageurs, d'autre part à un secteur géographique spécifique : la région Nord-Pas de Calais.

Les principes généraux sont les suivants :

- Un compte satellite est un cadre évolutif de rassemblement de l'information et d'analyse dans un domaine de l'économie ;
- Il rassemble dans une même structure des données monétaires et non monétaires et articule l'analyse détaillée de l'économie du domaine à l'analyse économique globale ;
- Le cadre d'un compte satellite est limité par l'état de l'information existante et les progrès attendus à court terme, progrès qu'il contribue à accélérer et à orienter ;

- Un compte satellite cherche à isoler l'ensemble des coûts correspondant à son domaine. Ainsi, par exemple, la voirie étant utilisée à la fois pour le transport de marchandises, et pour le transport de voyageurs, il faut impérativement isoler les coûts relatifs à ce dernier.

L'objectif poursuivi lors de l'élaboration d'un compte satellite, est d'analyser l'organisation de la production et son financement dans un domaine considéré, et de mesurer l'effort financier global.

Pour satisfaire ces impératifs, des conventions sont souvent proposées afin de procéder à des estimations. Elles sont perfectibles et sont donc appelées à évoluer dans le temps, permettant ainsi des estimations toujours plus proches de la réalité.

Des productions non marchandes issues d'activités de différentes natures seront considérées dans le compte comme des activités associées (dépenses de voirie et de police affectées à la circulation dans le cadre du compte transport).

La somme de leurs coûts de production est ajoutée aux dépenses relatives aux activités caractéristiques du domaine.

Au cours des dernières années, l'élaboration des comptes satellites a été entreprise dans les domaines de la santé, de la protection sociale, de la recherche, du logement et de l'éducation.

Un compte transport de voyageurs existe depuis plusieurs années pour la Région d'Ile de France. La méthodologie proposée pour le compte transport de voyageurs de la Région Nord-Pas de Calais résulte directement de celle utilisée pour la Région d'Ile de France.

1.3. - Schéma d'analyse et applications concrètes aux transports de voyageurs pour la Région Nord - Pas de Calais

Pour décrire l'économie du domaine, il faut montrer comment est financée la dépense, comment elle est utilisée et qui en bénéficie.

1.3.1. - Les activités caractéristiques et associées du domaine et leur financement

Les activités caractéristiques et associées du domaine sont :

- Les établissements dont l'activité caractéristique est le transport de voyageurs. Sont donc considérés : la SNCF, les exploitants de réseaux de transports urbains et interurbains, les taxis ;
- Les dépenses de transport pour compte propre des ménages et des entreprises (voitures particulières et commerciales et deux-roues motorisés) ;

- Les unités de production homogènes appartenant à des établissements dont l'activité principale n'est pas celle qui caractérise le domaine. Exemples : transport du personnel organisé par une entreprise dont l'activité ne concerne pas le transport de voyageurs ; transport scolaire organisé par l'établissement d'enseignement ou une collectivité locale ;
- Les dépenses associées relatives à la voirie et à la police de la circulation (activités non marchandes). Bien qu'étant également utiles à d'autres activités que celle du transport de voyageurs, elles concourent également au fonctionnement du système.

Le secteur de financement est constitué des unités institutionnelles (Etat, Collectivités Locales, Région, Ménages et Employeurs) dont les contributions participent au financement du domaine. Ce secteur comprend donc les organismes publics et privés qui supportent effectivement la charge du financement de la dépense régionale de transport de voyageurs et ceci au titre des dépenses courantes et des dépenses en capital. Ainsi défini, ce secteur permet d'aboutir à la dépense régionale de transport.

1.3.2. - Dépense régionale et dépense sociale

La dépense régionale est égale à la somme de la dépense courante (hors amortissements) et de la dépense en capital. Une partie de cette somme est financée par les bénéficiaires ou utilisateurs des services rendus par les activités du domaine.

La notion de "*dépense sociale régionale*" rend compte de la part de la dépense régionale qui est financée par les collectivités publiques (Etat, Région, Communautés Urbaines, Districts, Syndicats Mixtes, Départements, Syndicats de Communes et Communes).

Une attention particulière est portée à l'affectation et l'évolution de leurs contributions entre les modes (individuels ou collectifs) et le financement des dépenses d'exploitation et d'investissement.

1.3.3. - Les comptes écrans

Cette notion concerne les financeurs qui apportent une contribution à la dépense régionale et qui, dans le même temps, perçoivent au titre de la même activité, des taxes ou recettes diverses. Exemple : l'Etat contribue au financement des transports par le biais de subventions de fonctionnements et d'investissements qui sont versées aux entreprises de transport en commun et aux autorités organisatrices. Mais dans le même temps, l'activité transport permet à l'Etat de percevoir différentes taxes, telles que la T.V.A et la T.I.P.P.

L'approche est similaire pour les Collectivités Territoriales qui elles aussi contribuent au financement des transports, mais perçoivent également des recettes, notamment depuis les lois de décentralisation.

Il convient donc de saisir ces flux monétaires sans pour autant dégager un solde, puisque les recettes de l'Etat ne sont pas affectées.

Le compte transport présente, pour chacun des usagers ou bénéficiaires, la ventilation de leur contribution entre ce qui est directement la contrepartie d'une dépense de transport et ce qui est versé au titre des diverses taxes.

1.3.4. - Un outil de gestion et d'aide à la décision

Le compte transport n'est pas seulement un document descriptif. C'est également un outil d'aide à la décision qui peut être d'une utilité pour les pouvoirs publics et les techniciens chargés de préparer les dossiers de gestion et de choix d'investissement.

Pour la valorisation des avantages et coûts figurant dans les bilans socio-économiques des projets, le technicien s'appuie sur des estimations concernant les coûts d'utilisation de la voiture particulière, l'économie d'entretien de la voirie, l'évolution des recettes fiscales de l'Etat... qui peuvent être tirées du compte transport, ce dernier ayant par ailleurs l'avantage de considérer les particularités régionales.

2. - DEPENSE REGIONALE TOTALE ET REPARTITION ENTRE LES DIFFERENTES ACTIVITES

En 1986, la dépense régionale totale (fonctionnement + investissement) consacrée au transport de voyageurs dans le Nord - Pas de Calais a atteint 31.826 millions de francs. Cette dépense est présentée nette des remboursements d'emprunts. Par ailleurs pour la consolidation de la dépense, les charges d'amortissement ont été déduites, ce qui explique que le total ci-dessus ne correspond pas à la somme des dépenses de fonctionnement et d'investissement présentées aux paragraphes 2.1. et 2.2.

Cette dépense représentait près de 11 % du PIB de la Région Nord - Pas de Calais. Rapportée au PIB national, elle se situait à 0,6 %.

La répartition de cette dépense entre les différentes activités a été la suivante :

- Transport en commun : 3.919,5 millions de Francs (12,3 %)
- Voitures particulières et commerciales : 23.718 millions de Francs (74,5 %)
- Deux-roues motorisés : 469,5 millions de Francs (1,5 %)
- Voirie : 3.584,5 millions de Francs (11,3 %)
- Police de circulation : 134,5 millions de Francs (0,4 %)

2.1. - Les dépenses de fonctionnement (tableau n° 4)

Au total en 1986 les dépenses de fonctionnement se sont élevées à 26.748,5 millions de Francs.

Les dépenses liées aux transports individuels (graissage, entretien, assurance, vignette, réparation, amortissement, permis de conduire,...) se sont élevées à 21.143,5 millions de Francs soit 79 % du total.

Les dépenses affectées aux transports en commun et financées par les usagers, les collectivités publiques et les employeurs avec 2.885 millions de Francs ont représenté 10,8 % du total. Les dépenses relatives à la voirie, à la police de la circulation et à la sécurité routière sont estimées à 2.720 millions de Francs soit 10,2 % du total.

2.2. - Les dépenses d'investissement (tableau n° 5)

Au total les dépenses d'investissement se sont élevées, tous modes de transport confondus (y compris voirie liée au transport de voyageurs) à 11.220,5 millions de francs.

Avec 1.181 millions de Francs, les dépenses affectées aux transports en commun ont représenté 10,5 % du total. Cette dépense se répartissait de la façon suivante :

- Périmètres urbains : 997 MF
- Transport interurbain : 114,5 MF
- Ferroviaire (SNCF) : 69,5 MF

Les dépenses relative aux transports individuels (voitures particulières et deux-roues motorisés) se sont élevées à 9.028,5 MF soit 80,5 % du total. Les dépenses de voirie estimées à 1.011 millions de Francs ont représenté 9 % du total.

3. - FINANCEMENT DE LA DEPENSE REGIONALE TOTALE

La dépense considérée couvre le développement et le fonctionnement du système de transports individuels et collectifs, elle est donc pour une année donnée la somme des dépenses courantes, hors amortissement, des différents financeurs, après suppression des doubles comptes.

Le financement de cette dépense est présenté dans le tableau "Décomposition et affectation des contributions totales des différents financeurs" (tableau n° 1).

La contribution de chaque intervenant est isolée dans la colonne correspondante, et répartie par ligne entre les activités transports ou, pour ce qui relève de la fiscalité, entre les institutions qui perçoivent les impôts et taxes.

Les premières colonnes sont consacrées aux contributions des ménages, des entreprises, et des administrations. Elles sont totalisées dans la colonne "compte écran", qui détaille la répartition du produit total des impôts et taxes assis sur l'activité transport entre l'Etat, la Région, les Collectivités Locales et les autorités organisatrices.

Les colonnes suivantes présentent la ventilation de la dépense sociale régionale entre l'Etat, les Collectivités Locales et la Région (la part de la dépense sociale régionale affectée aux périmètres urbains est ensuite isolée). La dernière colonne présente les autres financements (essentiellement l'emprunt contracté par les entreprises).

3.1. - Financement par les entreprises, les ménages et les administrations

3.1.1.- Employeurs

En 1986, la participation totale des employeurs au financement des transports en commun s'est élevée à 885,5 millions de francs, soit 2,8 % de la dépense totale consolidée (fonctionnement + investissement). Cette contribution se décompose de la façon suivante :

- Versement de transport : 636,5 millions de Francs. Il s'agit de la totalité du versement de transport perçu par les autorités organisatrices après remboursement aux entreprises assurant le transport (circuit de ramassage) ou le logement de leurs salariés. Il s'agit donc de la charge réellement supportée par les employeurs pour l'année considérée. Ce versement de transport figure en recettes de fonctionnement dans les comptes administratifs des autorités organisatrices. La nomenclature comptable en vigueur ne permet pas d'affecter, de façon précise, cette recette par nature de dépense. Il apparaît toutefois à l'examen des documents comptables qu'elle sert pour l'essentiel à financer les subventions d'équilibre et les dépenses d'investissement (auto-financement) (1).

(1) Dans les comptes administratifs, l'autofinancement est présenté sous l'appellation "prélèvement sur recettes ordinaires".

Concernant Lille, il convient de souligner que le produit du versement de transport est entièrement affecté au financement du métro.

- Transport du personnel : 249 millions de Francs. Le niveau relativement élevé de ce montant confirme qu'il s'agit d'une activité importante dans la Région Nord - Pas-de-Calais.

Les employeurs ont financé 22,6 % du total des dépenses de transport collectif (fonctionnement + investissement).

3.1.2. - Usagers des transports en commun

La contribution des usagers des transports collectifs (services réguliers et spéciaux) a atteint 843 millions de Francs soit 2,6 % du total. Cette contribution se répartit de la façon suivante :

- Transport urbain : 296 millions de Francs
- Transport interurbain : 361 millions de Francs
- Transport ferroviaire (SNCF) : 186 millions de francs

La ventilation de cette dépense fait apparaître l'importance du transport interurbain qui repose pour une grande partie sur le fonctionnement de services spéciaux (scolaires et ouvriers) et occasionnels.

Les usagers financent 21,5 % du total des dépenses de transport collectif (fonctionnement + investissement). Tant en volume qu'en valeur relative, leur contribution au financement des transports collectifs est donc modérée.

3.1.3. - Usagers des voitures particulières et commerciales

En 1986, les utilisateurs de voitures particulières et commerciales (y compris taxis) ont dépensé 23.718 millions de Francs pour l'usage et l'acquisition des véhicules soit 74,5 % de la dépense régionale de transport. Les dépenses prises en considération sont les suivantes : carburant, graissage, entretien, réparations, péages, garage - parking, amendes, primes d'assurance, vignettes, frais d'immatriculation, permis de conduire, frais financiers, acquisition de véhicules neufs et coût de remise en état pour les véhicules d'occasion.

La contribution totale des usagers de la voiture particulière inclut 7.879,5 millions de Francs de taxes (33,2 %). Cette fiscalité automobile est perçue par l'Etat (7.251 MF) au titre de la TVA, de la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers (TIPP), de la surtaxe à la TIPP alimentant le Fonds Spécial de Grands Travaux, de la taxe sur les voitures de société, etc.; par les collectivités locales (476 MF) au titre des vignettes automobiles et du produit des amendes ; par la région (152,5MF) au titre des cartes grises et de la taxe sur les permis de conduire.

3.1.4. - Usagers des deux-roues motorisés

Les dépenses totales des ménages pour les deux-roues motorisés représentent 1,5 % de la dépense régionale totale, avec 469,5 millions de Francs (à comparer aux 849 MF dépensés par les ménages au titre du transport collectif).

3.2. - Financement de la dépense sociale régionale

Comme cela a déjà été expliqué précédemment, la dépense sociale régionale représente les financements de l'Etat, de la région et des collectivités locales, ces dernières regroupant les départements, les communautés urbaines, les districts, les syndicats de communes et les communes. Les contributions des autorités organisatrices sont donc prises en compte dans la dépense sociale régionale. Mais, le financement de celles-ci est présenté net du produit du versement de transport qu'elles perçoivent.

En 1986, le total de la dépense sociale régionale s'est élevé à 5.754,5 millions de Francs soit 18,1 % du total. Elle se répartissait à raison de 36 % pour les transports en commun, 61,7 % pour la voirie et 2,3 % pour la police de la circulation.

La répartition de cette dépense par mode, pour chaque financeur s'établit respectivement pour les transports en commun et le transport individuel à 65 % et 35 % pour l'Etat, 46 % et 54 % pour les collectivités locales et 49 % et 51 % pour la région (1).

La part de l'Etat au financement du système de transport, tous modes confondus est de 15 %, celle des collectivités locales 83,7 % et celle de la région 1,3 % (voir tableau n° 7).

3.2.1. - L'Etat

La contribution globale de l'Etat s'élevait à 865,5 millions de Francs, soit 2,7 % de la dépense régionale totale. Le montant comprend la subvention d'équilibre et les remboursements de tarifs sociaux versés à la SNCF, les subventions versées à la région dans le cadre du contrat de plan, les subventions d'investissements versées aux autorités organisatrices et le financement des dépenses de voirie (nationale, départementale et communale) et de police de la circulation. Il n'inclut pas les dotations de l'Etat non affectées à des opérations particulières et versées aux collectivités locales, à savoir la Dotation Globale d'Équipement (DGE) et la Dotation Globale de Fonctionnement (DGF).

(1) Par convention, la part affectée aux transports en commun comprend les subventions versées aux exploitants et une partie des dépenses de voirie et de police (voir partie méthodologique).

Par ailleurs, le financement du transport scolaire par le biais de la Dotation Globale de Décentralisation (DGD) n'est pas non plus pris en compte dans les contributions de l'Etat, ce financement étant inclus dans le financement incombant aux collectivités locales.

Pour les transports en commun, la décomposition de la dépense (492,5 MF) a été la suivante :

- Périmètres urbains : 170,5 MF (1)
- Interurbain : 3 MF (1)
- Ferroviaire (SNCF) : 319 MF

L'Etat a financé 12,6 % du total des dépenses de transport en commun.

Les dépenses de l'Etat affectées à la voirie comprennent le financement de la voirie nationale (investissement + fonctionnement) net des fonds de concours perçus auprès de la région et des collectivités locales et les subventions versées par l'Etat aux collectivités locales destinées au financement de la voirie départementale et communale.

Par ailleurs, il convient de souligner que tant pour l'estimation des dépenses de voirie que pour leur financement, seule la part relative au transport de voyageurs a été retenue. La part incombant au transport de marchandises a effectivement été déduite selon des clés de répartition tenant compte des trafics sur les différents réseaux, de la charge à l'essieu et de l'encombrement des différents modes (voir méthodologie présentée dans la deuxième partie).

Sur la base de ces principes les dépenses de voirie supportées par l'Etat se sont élevées à 239 millions de Francs. Les dépenses de police de la route imputables au transport de voyageurs ont atteint 134,5 millions de Francs (estimation).

3.2.2. - Les Collectivités Locales

Les dépenses des collectivités locales sont estimées à 4.816 millions de Francs soit 15,1 % de la dépense régionale totale. Ce montant comprend les subventions d'équilibre et les remboursements de tarifs sociaux versés aux exploitants de réseaux de transport, le coût du transport scolaire, les frais de gestion (frais financiers, personnel,...) et le financement des dépenses de voirie liées au transport de voyageurs.

Pour les transports en commun la décomposition de la dépense (1.553 MF) a été la suivante :

-
- (1) Y compris les subventions versées à la Région au titre de la complémentarité entre le TER et les réseaux urbains dans le cadre du contrat de Plan Etat/Région "Développement du TCR" (2 MF au total)
 - (2) Départements seulement

- Périmètres urbains : 1.124,5 MF
- Interurbain : 250 MF
- Ferroviaire (SNCF) : 38 MF
- Autres (frais de gestion (2)) : 140,5 MF

Les collectivités locales ont financé 39,6 % du total des dépenses de transport en commun.

Les dépenses affectées à la voirie (non compris les parcs et jardins et espaces verts) se sont élevées à 3.263 millions de Francs soit 91 % du total des dépenses de voirie.

Ceci montre que les collectivités locales jouent un rôle très important au niveau du financement tant des transports collectifs que de la voirie.

3.2.3. - La Région

La participation totale de la Région au financement du système s'est élevé à 73 millions de Francs soit 0,2 % du total de la dépense régionale.

Pour les transports en commun, les contributions à caractère définitif (22,5 MF) de la Région se décomposent de la façon suivante :

- Périmètres urbains (compensations tarifaires) : 1 MF (1)
- Interurbain (volet routier, exploitation et compensations tarifaires) : 1,5 MF (1)
- Ferroviaire (SNCF) : 15 MF
- Autres (promotion du transport et études) : 5 MF

La région a financé 0,6 % du total des dépenses de transport en commun.

Les dépenses affectées à la voirie se sont élevées à 50,5 millions de Francs.

Il convient de souligner que seules les subventions à caractère définitif sont, ici, comptabilisées et que la Région joue également un rôle important dans le transport ferroviaire pour lequel elle assure la mission d'autorité organisatrice - et ceci à plusieurs niveaux.

(1) Après déduction des subventions versées par l'Etat au titre du contrat de plan Etat/Région "Développement du TCR"

Effectivement, dans le Nord - Pas de Calais, a été établi un schéma régional qui s'appuie sur une convention signée entre la Région et la SNCF. Le conventionnement a des implications financières notamment en ce qui concerne l'acquisition de matériel roulant remorqué. Celui-ci est acheté par la Région (30 MF en 1986) et en contrepartie, la SNCF verse à la Région des redevances d'usage au terme desquelles elle deviendra propriétaire du matériel. La contribution de la Région au titre de l'acquisition du matériel roulant de la SNCF constitue donc un financement provisoire.

3.3. - Les autres financements

Les contributions considérées sont constituées des emprunts de la Région destinés au financement d'acquisition du matériel roulant de la SNCF, des emprunts des entreprises de transport des recettes publicitaires et des financements divers affectés à la voirie.

Au total, les autres financements se sont élevés à 155 millions de Francs (0,5 % du total de la dépense régionale).

Pour les transports en commun, les contributions diverses sont estimées à 123 millions de Francs soit 3,1 % de la dépense.

Les dépenses diverses affectées à la voirie se sont élevées à 32 millions de Francs.

4. - LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN

Le total des dépenses (fonctionnement + investissement) affectées au transport en commun s'est élevé à 3.920 millions de francs (tableau n° 3).

Le financement de cette dépense a été assuré de la façon suivante :

- . Employeurs : 885,5 millions de Francs (22,6 %)
- . Usagers : 843 millions de Francs (21,5 %)
- . Etat : 492,5 millions de Francs (12,6 %)
- . Collectivités locales : 1.553 millions de Francs (39,6 %)
- . Région : 22,5 MF (0,6 %)
- . Autres financements : 123,5 MF (3,1 %)

Le total de cette dépense de transport s'est décomposé de la façon suivante :

- . Périmètres urbains : 2.262 MF (57,7 %)
- . Interurbain : 902 MF (23,0 %)
- . Ferroviaire : 610,5 MF (15,6 %)
- . Autres (frais de gestion): 145,5 MF (3,7 %)

L'examen de l'origine du financement fait apparaître des disparités importantes. Ainsi les voyageurs financent seulement 13,1 % des dépenses de transport urbain contre 40 % pour le transport interurbain et 30,5 % pour le transport ferroviaire.

Au titre du versement de transport les employeurs financent 28,1 % des dépenses de transports urbains. Mais, ils consacrent également des sommes importantes pour le transport du personnel, cette activité (financée intégralement par les employeurs) représentant 27,6 % du total des dépenses de transport interurbain.

L'Etat assure 7,5 % du financement des transports urbains et 52,2 % du transport ferroviaire, sa contribution au fonctionnement du transport interurbain étant marginale (0,3 %).

Les collectivités locales contribuent à raison de 49,7 % pour le financement des dépenses de transports urbains (28,3 % hors Lille), 27,7 % pour le transport interurbain et 6,2 % pour le transport ferroviaire.

Pour ce qui concerne la Région l'essentiel de sa contribution est affectée au transport ferroviaire pour lequel elle assure 2,5 % de la dépense.

5. - LES COMPTES ECRANS

Le produit des impôts et taxes alimentant le budget de l'Etat (FSGT compris), des collectivités locales, et de la région s'est élevé à 8.372,5 millions de Francs en 1986. La plus grosse partie de cette fiscalité a été perçue par l'Etat (92,5 %) soit 7.744 millions de Francs (y compris la TVA encaissée sur la dépense sociale régionale qui touche les compensations tarifaires et subventions d'équilibre versées aux entreprises de transports collectifs et les dépenses de fonctionnement de voirie et de police de la circulation).

La fiscalité automobile avec 7.879,5 millions de Francs représente 94,1 % du total des impôts et taxes liés à l'activité transport de voyageurs.

6. - COMPARAISON ENTRE MODES DE TRANSPORT

Il est toujours difficile de procéder à des comparaisons entre modes de transport, les calculs de dépenses nécessitant le recours à des conventions, et les produits comparés n'étant pas de nature homogène.

Ainsi, par exemple, on peut décider d'affecter ou non aux utilisateurs de voitures particulières et commerciales les dépenses de police, d'entretien et d'investissement de la voirie. De même, les coûts unitaires peuvent être comparés hors taxes ou toutes taxes comprises.

Les conventions retenues permettent d'approcher la notion de prix de revient total incluant les charges d'amortissement et les frais financiers. Malheureusement, les données disponibles ne sont pas homogènes concernant les amortissements. Ainsi, convient-il d'être prudent dans l'interprétation des résultats.

Les prix unitaires des services offerts par les entreprises sont très différents selon que l'on se place du point de vue de l'exploitant ou de celui de l'utilisateur, puisque les usagers des transports en commun ne supportent qu'une faible part du prix de revient réel du service offert.

6.1. - Comparaison voiture particulière - Transports en commun

6.1.1. - Prix de revient total

En 1986, avec les conventions adoptées, le coût d'un voyageur - kilomètre pour les entreprises de transport (tous modes confondus) s'établissait en moyenne à 0,84 F hors T.V.A. (tableau 14). Pour les utilisateurs de la voiture particulière et commerciale, le coût moyen d'un km-voiture s'élevait à 1,54 F (TTC) et celui d'un voyageur km établi sur la base d'un taux d'occupation de 1,25 à 1,24 F. A titre indicatif, si l'on déduit de l'ensemble des coûts de la voiture particulière le montant des taxes (TVA, TIPP, vignettes...) et si l'on rajoute les dépenses de voirie et de la police de la circulation qui lui sont imputables (Hors TVA), le coût d'un voyageur/km s'élevait à 0,98 F. Mais il conviendrait de le compléter du coût social de la voiture particulière qui est très élevé (bruit, pollution, accident de la circulation, ...) et qui est à la charge de la collectivité.

6.1.2. - Coût supporté par les utilisateurs (tableaux 10 et 11)

Compte tenu du coût de production moins élevé des transports en commun ramené au voyageur-km et de la politique tarifaire attractive qui est menée par les différentes autorités organisatrices, le coût d'un déplacement supporté par l'utilisateur est, en transports en commun très inférieur à celui de la voiture particulière. Pour l'ensemble de la Région, ce coût (tous motifs et tous titres de transport confondus) est en transports en commun de 3,20 F contre 13,66 F pour la voiture particulière (1) (3,61 F en coût marginal (2)).

Il apparaît que le rapport entre les deux modes est de 4,3, à l'avantage des transports en commun. Si on ne prend pour la voiture particulière que le coût marginal, les transports en commun restent légèrement plus avantageux.

Ramené au voyageur-kilomètre, le coût supporté pour l'utilisateur des transports en commun est de 0,29 F et de 1,24 F pour l'utilisateur de la voiture particulière (0,33 F en coût marginal).

6.1.3. - Coût supporté dans l'agglomération lilloise

Pour l'utilisateur, le coût moyen supporté d'un déplacement dans l'agglomération lilloise est tous modes de transport en commun confondus (bus, val et tramway) de 2,55 F (0,72 F par km parcouru) contre 4,66 F pour l'utilisateur de la voiture particulière (3) (1,38 F en coût marginal).

Le rapport entre les deux modes, voiture particulière sur transport en commun est de 1,8 en coût moyen et de 0,5 seulement en coût marginal.

6.2. - Comparaison entre modes de transports en commun (tableau 14)

Les prix de revient par modes de transport en commun, compte tenu des remarques précédentes, ne sont pas directement comparables et doivent être interprétés avec beaucoup de prudence.

(1) *Estimé sur la base d'un taux d'occupation de 1,25 et d'une distance équivalente au parcours moyen en transport en commun soit 11,06 km.*

(2) *Seules les dépenses de carburant sont comptabilisées.*

(3) *Estimé sur la base d'un taux d'occupation de 1,25 et d'une distance équivalente au parcours moyen en transport en commun soit 3,53 km.*

Pour les mêmes raisons, une comparaison avec des résultats nationaux apparaît délicate. Concernant les bus urbains, le coût par kilomètre voiture est de 16,38 F (y compris amortissements et frais financiers). Au niveau national (hors amortissement et frais financiers) les coûts varient de 12,68 à 19,53 F selon l'importance des agglomérations (moyenne : 16,40 F).

Le métro (VAL) présente un coût à la voiture kilomètre qui semble élevé (84,98 F à la voiture km et 4,63 F au voyageur - km). Cela résulte de la part des frais financiers qui représentait 55 % du total des charges d'exploitation en 1986.

LES TABLEAUX DU COMPTE TRANSPORT

**SCHEMA D'ANALYSE DU COMPTE TRANSPORT DE VOYAGEURS
EN REGION NORD-PAS-DE-CALAIS**

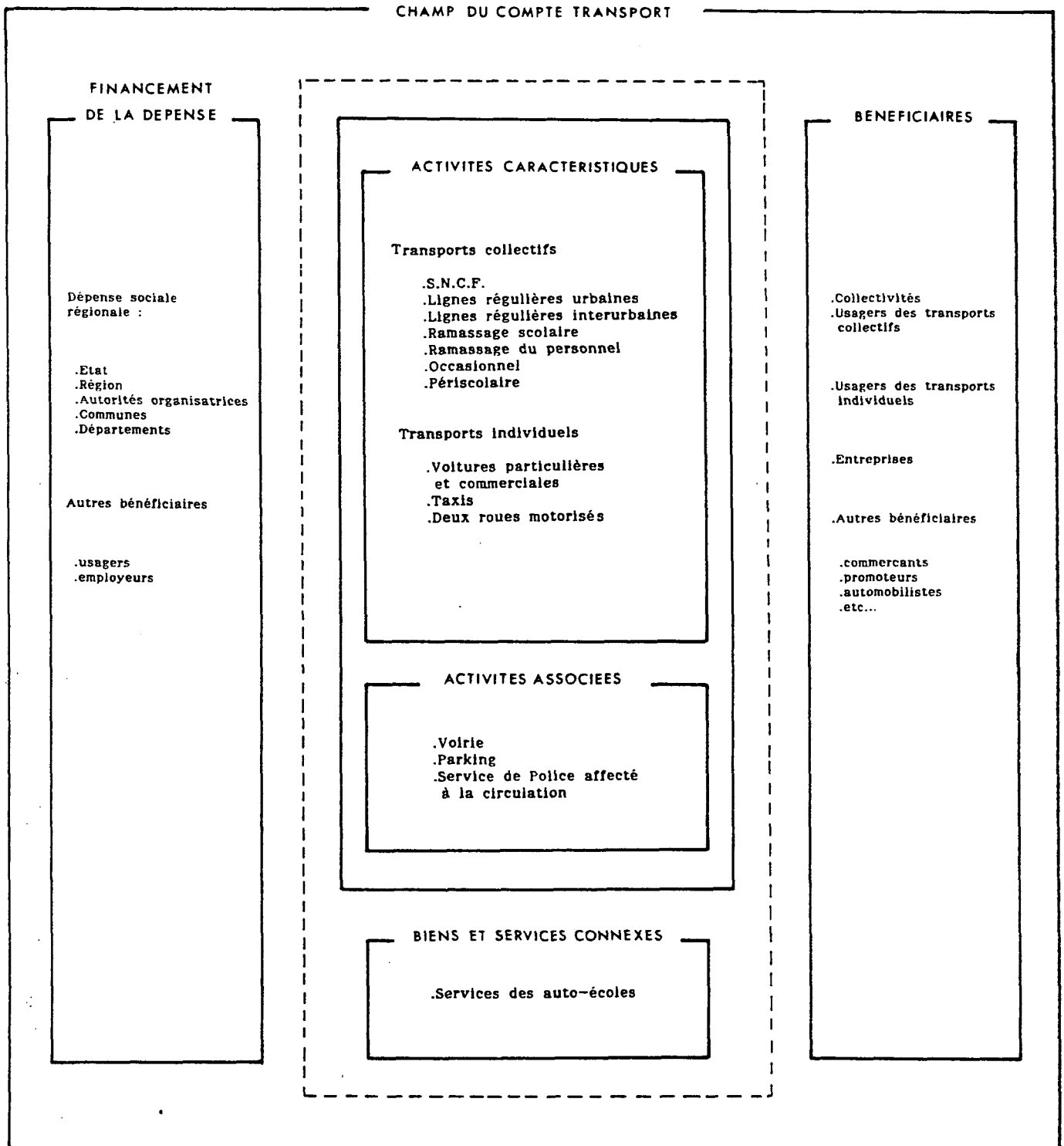


TABLEAU 1

FINANCEMENT DU TRANSPORT DE VOYAGEURS EN REGION NORD - PAS DE CALAIS - DECOMPOSITION ET AFFECTATION DES CONTRIBUTIONS TOTALES DES DIFFERENTS FINANCEURS
(en millions de francs courants HTVAD et non compris les remboursements d'emprunts)
1986

FINANCEMENT PAR LES MENAGES, LES ENTREPRISES ET LES ADMINISTRATIONS						INTERVENTIONS DES COLLECTIVITES PUBLIQUES					EMPRUNTS ET AUTRES	AFFECTATION DES CONTRIBUTIONS	
EMPLOYEURS (au titre des transports en commun)	USAGERS DES TRANSPORTS EN COMMUN *	USAGERS DES VOITURES PARTICULIERE ET COMMERCIALES **	USAGERS DES DEUX ROUES MOTORISEES *	DIVERS TC (autres financements)	SOUS- TOTAL	ENCAISSEMENT D'IMPOTS, TAXES ET AMENDES	FINANCEMENT DE LA DEPENSE SOCIALE REGIONALE						
							ETAT (3)	COLLECTI- VITES LOCALES	REGION	SOUS- TOTAL			PART AFFECTEE PER. URBAINS
COMPTE-ECRAN													
16,5 (1)	55,0	7251,0 476,0 152,5	87,5	4,0	7414,0 476,0 152,5	ETAT COLLEC- TIVITES LOCALES REGION	↓ V	↓ V	↓ V	↓ V		BUDGET DE L'ETAT, DE LA REGION ET DES COLLECTIVITES LOCALES	
636,5		0,0			636,50	[A0] ***					↓ (1296,5) (4)		
233,0	788,0			52,5	1073,0		492,5	1553,0	22,5	2066,0		67,0 ENTREPRISES DE TRANSPORT EN COMMUN	
		15838,5			15838,5							VOITURES PAR- TICULIERES ET COMMERCIALES	
			322,0		322,0							DEUX ROUES MOTORISEES	
							239,0	3263,0	50,5	3552,5	(5) (483,0)	32,0 VOIRIE (6)	
							134,5 ***			134,5		POLICE DE LA CIRCULATION	
											0,0	AUTRES	
885,5 (2)	843,0	23718,0	469,5	56,0	SOUS- TOTAL 25972,0		865,5	4816,0	73,0	SOUS- TOTAL 5754,5	(1779,5) 0,0	TOTAL 99,0 31825,5	
2,8%	2,6%	76,5%	1,5%	0,2%	SOUS- TOTAL 81,6%		2,7%	15,1%	0,2%	SOUS- TOTAL 18,1%	0,0%	0,3%	100,0%

* Ménages.

** Ménages, entreprises et administrations.

*** Autorités Organisatrices.

(1) TVA sur les dépenses de circuits spéciaux de ramassage ouvrier.

(2) Produit du versement de transport perçu par les autorités organisatrices + financement des circuits spéciaux de ramassage.

(3) Y compris dépenses effectuées au titre du FSGT, mais non compris la D6 (estimée à 205 MF), ni les D6E et D6F, dotations non affectées mais qui modifient sensiblement la contribution réelle de l'Etat.

(4) Ce montant est présenté net des recettes perçues au titre du versement de transport.

(5) Non compris les dépenses de voirie nationale et départementale effectuées dans les périmètres urbains.

(6) Y compris sécurité routière.

TABLEAU 2

FINANCEMENT DU TRANSPORT DE VOYAGEURS EN REGION NORD - PAS DE CALAIS - DECOMPOSITION ET AFFECTATION DES CONTRIBUTIONS TOTALES DES DIFFERENTS FINANCEURS
(en millions de francs courants)

ANNEE	FINANCEMENT PAR LES MENAGES, LES ENTREPRISES ET LES ADMINISTRATIONS						INTERVENTIONS DES COLLECTIVITES PUBLIQUES					EMPRUNTS ET AUTRES	TOTAL
	EMPLOYEURS (au titre des transports en commun)	USAGERS DES TRANSPORTS EN COMMUN *	USAGERS DES VOITURES PARTICULIERE ET COMMERCIALES **	USAGERS DES DEUX ROUES	DIVERS (autres finance- ments)	SOUS- TOTAL	FINANCEMENT DE LA DEPENSE SOCIALE REGIONALE						
							ETAT	COLLECTI- VITES LOCALES	REGION	SOUS- TOTAL	PART AFFECTEE PER.URBAINS		
1986	885,5	843,0	23718,0	469,5	56,0	25972,0	865,5	4816,0	73,0	5754,5	(1779,5)	99,0	31825,5

* Ménages.

** Ménages, entreprises et administrations.

TABLEAU 3

FINANCEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN

En millions de francs courants

AFFECTATION	EMPLOYEURS (au titre des transports en commun)	USAGERS DES TRANSPORTS EN COMMUN	FINANCEMENT DE LA DEPENSE SOCIALE REGIONALE				AUTRES	TOTAL
			ETAT	COLLECTI- VITES LOCALES	REGION	SOUS- TOTAL		
PERIMETRES URBAINS	636,5	296,0	170,5	1124,5	1,0	1296,0	33,5	2262,00
INTERURBAIN	249,0	361,0	3,0	250,0	1,5	254,5	37,5	902,00
FERROVIAIRE	0,0	186,0	319,0	38,0	15,0	372,0	52,5	610,50
AUTRE	0,0	0,0	0,0	140,5	5,0	145,5	0,0	145,50
TOTAL	885,5	843,0	492,5	1553,0	22,5	2068,0	123,5	3920,0

TABLEAU 4

DEPENSES DE FONCTIONNEMENT
CONTRIBUTIONS DES DIFFERENTS FINANCEURS POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS
PAR TYPE DE FINANCEMENT (DEPENSES COURANTES)
(En millions de francs courants)

CONTRIBUTIONS	ANNEE	1966
CONTRIBUTIONS DE L'ETAT		508,5
- Subventions d'équilibre(SNCF)		266,0
- Développement du TCR(Contrat de Plan)		2,0
- Remboursements tarifs sociaux		43,0
- Transport scolaire (1)		0,0
- Voirie		63,0
- Dépenses de police		134,5
- Dessertes déficitaires		0,0
CONTRIBUTIONS DE LA REGION		7,50
- Compensation TCR		2,5
- Promotion du transport		3,5
- Volet ferroviaire SNCF		-3,0
- Sécurité routière		4,5
CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITES LOCALES		3304,5
- Subventions d'équilibre		775,0
- Remboursements tarifs sociaux		75,0
- Transport scolaire (1)		347,5
- Frais de gestion(yc frais financiers)		225,5
- Voirie		2518,0
- Versement de transport (2)		-636,5
CONTRIBUTIONS DES MENAGES		20164,0
- Transports en commun		843,0
- Transports individuels		19321,0
CONTRIBUTIONS DES ENTREPRISES		1443,0
- Remboursement titres d'abonnement		0,0
- Transport du personnel		249,0
- Usage voitures particulières et taxis		557,5
- Versement de transport (2)		636,5
CONTRIBUTIONS DES ADMINISTRATIONS ET AUTRES		1321,0
- Voitures particulières		1265,0
- Autres recettes(Publicité...)		56,0
ENSEMBLE		26748,5

(1) Dans le cadre des lois de décentralisation l'Etat apporte une contribution par l'intermédiaire de la Dotation Globale de Décentralisation

(2) Il s'agit du versement de transport perçu par les autorités organisatrices

TABLEAU 5

DEPENSES D'INVESTISSEMENTS PAR MODE (non compris les remboursements d'emprunts)

En millions de francs courants HTVAD

ANNEE	TRANSPORT EN COMMUN						TRANSPORT INDIVIDUEL						VOIRIE	ENSEMBLE
	FER	METRO	AUTOBUS (1)	TRAMWAY	AUTRES INVESTIS- SEMENTS (2).	SOUS-TOTAL TRANSPORTS EN COMMUN	DEUX ROUES MOTORISES	VOITURES DES MENAGES	TAXIS	VOITURES DES SOCIETES	VOITURES DES ADMINISTR. ET AUTRES	SOUS-TOTAL TRANSPORT INDIVIDUEL		
1986	69,5	843,5	154,0	nd	114,0	1181,0	149,0	8102,5	27,5	164,5	585,0	9028,5	1011,0	11220,5

(1) Acquisitions neuves de matériel roulant seulement.

(2) Les montants intègrent les investissements annexes aux réseaux routiers (bâtiments...), le coût de remise en état des véhicules d'occasion et les investissements relatifs au tramway qui n'ont pu être isolés.

TABLEAU 6

REPARTITION DES CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITES PUBLIQUES (1)
 (Investissement + fonctionnement)

En % - Année 1986

FINANCEURS	ETAT	COLLECTIVITES LOCALES	REGION	ENSEMBLE
AFFECTATION DE LA DEPENSE				
Transport en commun	56,9	32,2	30,6	36,0
Voirie et parking public	27,6	67,8	69,4	61,7
Police de la circulation	15,5	-	-	2,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0

(1) Subventions d'exploitation et d'investissement pour les entreprises de transport en commun, financement des dépenses de voirie, de parking de liaison et de police de la circulation.

TABLEAU 7

REPARTITION DU FINANCEMENT DE LA DEPENSE SOCIALE REGIONALE (1)

(Investissement + fonctionnement)

En %

FINANCEURS	ETAT	COLLECTIVITES LOCALES	REGION	TOTAL
ANNEE				
1986	15,0	83,7	1,3	100,0

(1) Subventions d'exploitation et d'investissement pour les entreprises de transport en commun, financement des dépenses de voirie, de parking de liaison et de police de la circulation.

TABLEAU 8

FINANCEMENT DE LA DEPENSE SOCIALE REGIONALE

En millions de francs courants HTVAD

ANNEE	ETAT				COLLECTIVITES LOCALES			REGION			TOTAL
	TRANSPORTS EN COMMUN (1)	VOIRIE	POLICE DE LA CIRCULATION (2)	SOUS-TOTAL	TRANSPORTS EN COMMUN	VOIRIE ET PARKINGS PUBLICS	SOUS-TOTAL	TRANSPORTS EN COMMUN	VOIRIE ET SECURITE ROUTIERE	SOUS-TOTAL	
1986											
. Fonctionnement	311,0	63,0	134,5	508,0	1423,0	2518,0	3941,0	3,5	4,5	8,0	4457,0
. Investissement	181,5	176,0	-	358,0	766,0	744,5	1511,0	19,0	46,0	65,0	1934,0
. Verst-transport				0,0	-636,5		-636,5			0,0	-636,5
TOTAL	492,5	239,0	134,5	866,0	1552,5	3262,5	4815,5	22,5	50,5	73,0	5754,5

(1) Y compris FSGT

(2) Estimation

TABLEAU 9

RENDEMENT FISCAL SUR LA REGION NORD - PAS DE CALAIS DES TAXES PERCUES PAR L'ETAT

En millions de francs courants

ANNEE	FISCALITE SUR LES MENAGES, LES ENTREPRISES ET LES ADMINISTRATIONS							FISCALITE SUR LA DEPENSE SOCIALE REGIONALE		ENSEMBLE
	TVA (1)	TIPP	TAXE CONVENTION D'ASSURANCE	TAXE VOITURES DE SOCIETE	AMENDES	SURTAXE TIPP (FSGT)	SOUS-TOTAL	TVA SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN (2)	TVA SUR DEP. DE VOIRIE ET POLICE	
1986	3779,5	2813,5	547,0	73,5	101,0	99,5	7414,0	70,0	260,0	7744,0

(1) TVA sur voitures particulières, transports en commun, deux roues et divers.

(2) Uniquement sur les contributions des collectivités publiques (subventions d'équilibre, remboursements des tarifs sociaux et ramassage scolaire).

TABLEAU 10

COMPARAISON DES COUTS D'UTILISATION DE LA VOITURE PARTICULIERE ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
COUTS SUPPORTES PAR LES VOYAGEURS - MOYENNE REGION NORD-PAS-DE-CALAIS

TOUS MOTIFS

En francs courants

ANNEE	VOITURE PARTICULIERE				TRANSPORT EN COMMUN (tous titres de transport confondus)		COMPARAISON VP ET TC	
	COUT MOYEN D'UN DEPLACEMENT	COUT MARGINAL D'UN DEPLACEMENT	COUT SUPPORTE D'UN VOYAGEUR-KM		COUT SUPPORTE PAR LE VOYAGEUR POUR UN DEPLACEMENT	COUT SUPPORTE D'UN VOYAGEUR-KM	RAPPORT VP/TC POUR UN DEPLACEMENT. COUT MOYEN	RAPPORT VP/TC POUR UN DEPLACEMENT. COUT MARGINAL
			COUT MOYEN	COUT MARGL.				
1986	13,66	3,61	1,24	0,33	3,20	0,29	4,3	1,1

TABLEAU 11

COMPARAISON DES COUTS D'UTILISATION DE LA VOITURE PARTICULIERE ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
COUTS SUPPORTES PAR LES VOYAGEURS POUR UN DEPLACEMENT DANS L'AGGLOMERATION LILLOISE

En francs courants

ANNEE	VOITURE PARTICULIERE				TRANSPORT EN COMMUN (1)		COMPARAISON VP ET TC	
	COUT MOYEN D'UN DEPLACEMENT	COUT MARGINAL D'UN DEPLACEMENT	COUT SUPPORTE D'UN VOYAGEUR-KM		COUT SUPPORTE PAR LE VOYAGEUR POUR UN DEPLACEMENT	COUT SUPPORTE D'UN VOYAGEUR-KM	RAPPORT VP/TC POUR UN DEPLACEMENT. COUT MOYEN	RAPPORT VP/TC POUR UN DEPLACEMENT. COUT MARGINAL
			COUT MOYEN	COUT MARGL.				
1986	4,66	1,38	1,32	0,39	2,55	0,72	1,8	0,5

(1) Utilisateurs des réseaux de métro, de tramway et d'autobus.

TABLEAU 12

COUT D'UN KM-VOITURE (en francs courants)				
ANNEE	TOUS TYPES DE LIAISONS (moyenne)		CENTRE AGGLOMERATION	
	COUT MOYEN	COUT MARGINAL (carburant)	COUT MOYEN	COUT MARGINAL (carburant)
1986	1,54	0,41	1,65	0,49

TABLEAU 13

RATIOS SOCIO-ECONOMIQUES

en francs 1986

TRANSPORT INDIVIDUEL	
COUT MOYEN D'UN KM-VOITURE (TTC)	1,54
COUT MOYEN D'UN KM-VOITURE (hors fiscalite)	1,04
FISCALITE MOYENNE / KM-VOITURE (1)	0,51
COUT MARGINAL / KM-VOITURE (TTC) (2)	0,41
TVA SUR CARBURANT + TIPP + FSGT / KM-VOITURE	0,26
FONCTIONNEMENT VOIRIE / KM-VOITURE (HTVA)	0,13
INVESTISSEMENT VOIRIE / KM-VOITURE (HTVA)	0,05
FONCTIONNEMENT POLICE DE LA CIRCULATION / KM-VOITURE (HTVA)	0,01
TOTAL VOIRIE ET POLICE DE LA CIRCULATION / KM-VOITURE (HTVA)	0,19
COUT ECONOMIQUE D'UN VOYAGEUR-KM (HTVA)	0,98
TRANSPORT EN COMMUN	
COUT SUPPORTE PAR UN VOYAGEUR POUR UN KM PARCOURU (TTC) (3)	0,29
COUT MOYEN TOTAL D'UN VOYAGEUR-KM (HTVA) (3)	0,84

(1) TVA, TIPP, FSGT, vignette, carte grise, taxe convention d'assurance,
Taxe voiture de societe.

(2) Cout de l'essence seulement (supercarburant)

(3) Taux de TVA : 7 %

TABLEAU 14

ESTIMATION DES PRIX DE REVIENT DES TRANSPORTS EN COMMUN PAR MODE (HTVA) (1)

En francs courants

ANNEE	SNCF		TRAMWAY		METRO		BUS URBAINS		BUS INTERURBAINS		MOYENNE RESEAU D'AUTOBUS		MOYENNE TRANSPORT EN COMMUN	
	kilomètre voiture	voyageur km	kilomètre voiture	voyageur km	kilomètre voiture	voyageur km	kilomètre voiture	voyageur km	kilomètre voiture	voyageur km	kilomètre voiture	voyageur km	kilomètre voiture	voyageur km
1986	20,91	0,73	22,75	1,13	84,98	4,63	16,38	1,88	7,55	0,46	9,86	0,68	13,92	0,84

(1) Les prix de revient intègrent toutes les dépenses, y compris les amortissements et les frais financiers. Pour la SNCF voir annexe 9

TABLEAU 15

REPARTITION DE L'OFFRE PAR MODE DE TRANSPORT EN COMMUN

En millions de Km-voitures

ANNEE	ENSEMBLE	METRO	TRAMWAY	BUS URBAIN	BUS INTERURBAIN	S N C F
1986	177	6	2	108	38	23

TABLEAU 16

KILOMETRES PARCOURUS EN VPC ET TAXIS

En millions

ANNEE	NORD PAS DE CALAIS	FRANCE ENTIERE
1986	14695,118	332345,000

TABLEAU 17

PRIX DE VENTE DES CARBURANTS AUTOS (moyenne) - (Prix TTC)

ANNEE	ESSENCE	SUPERCARBURANT	GAZOLE
1986	4,69	4,80	3,45

TABLEAU 18

CONSOMMATION DE CARBURANT EN REGION NORD-PAS DE CALAIS (m3)

ANNEE	ESSENCE	SUPERCARBURANT	GAZOLE	TOTAL
1986	98886	857649	233070	1189605

TABLEAU 19

IMMATRICULATIONS DES VOITURES PARTICULIERES ET COMMERCIALES

ANNEES	VEHICULES NEUFS		VEHICULES D'OCCASION	
	REGION NORD-PAS-DE-CALAIS	FRANCE ENTIERE	REGION NORD-PAS-DE-CALAIS	FRANCE ENTIERE
1986	127870	1915521	247283	4119411

Source : Fichier central des automobiles, parcs et immatriculations (OEST)

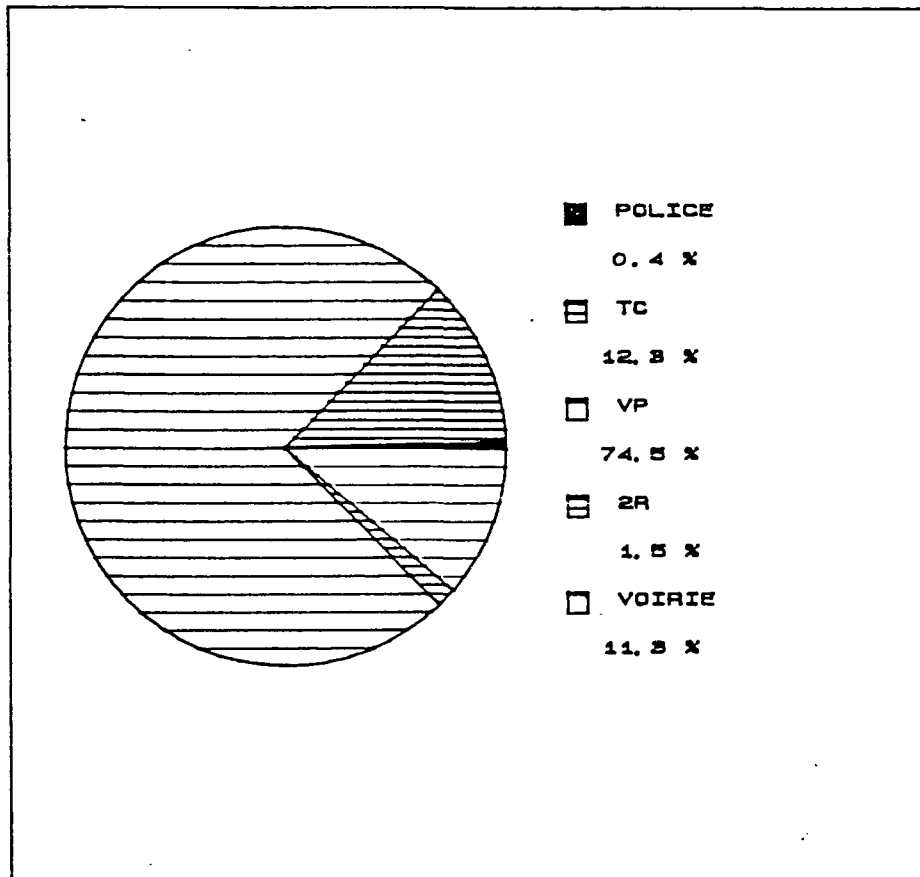
TABLEAU 20

PARC DES VOITURES PARTICULIERES ET COMMERCIALES

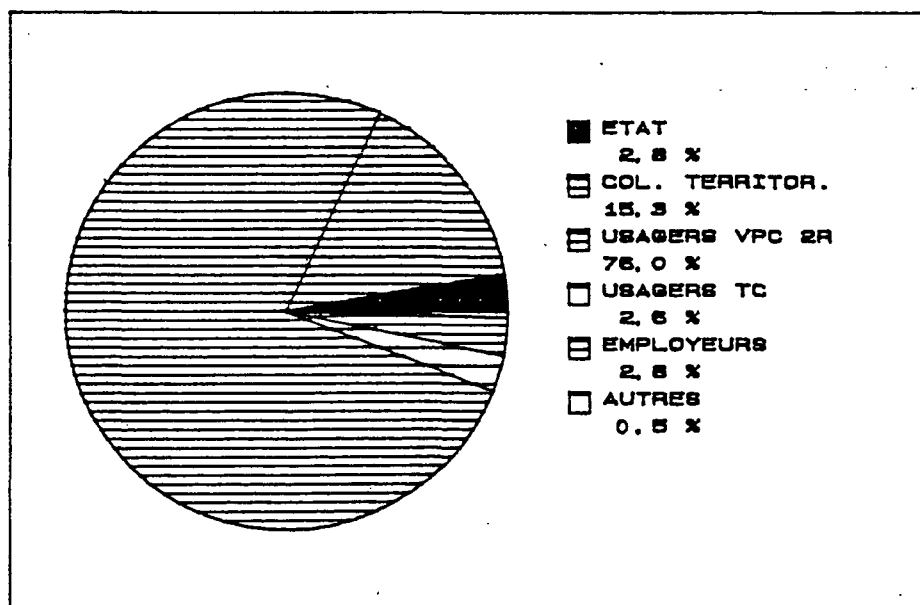
ANNEES	REGION NORD-PAS-DE-CALAIS	FRANCE ENTIERE
1986	1279450	21450000

Source : Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles

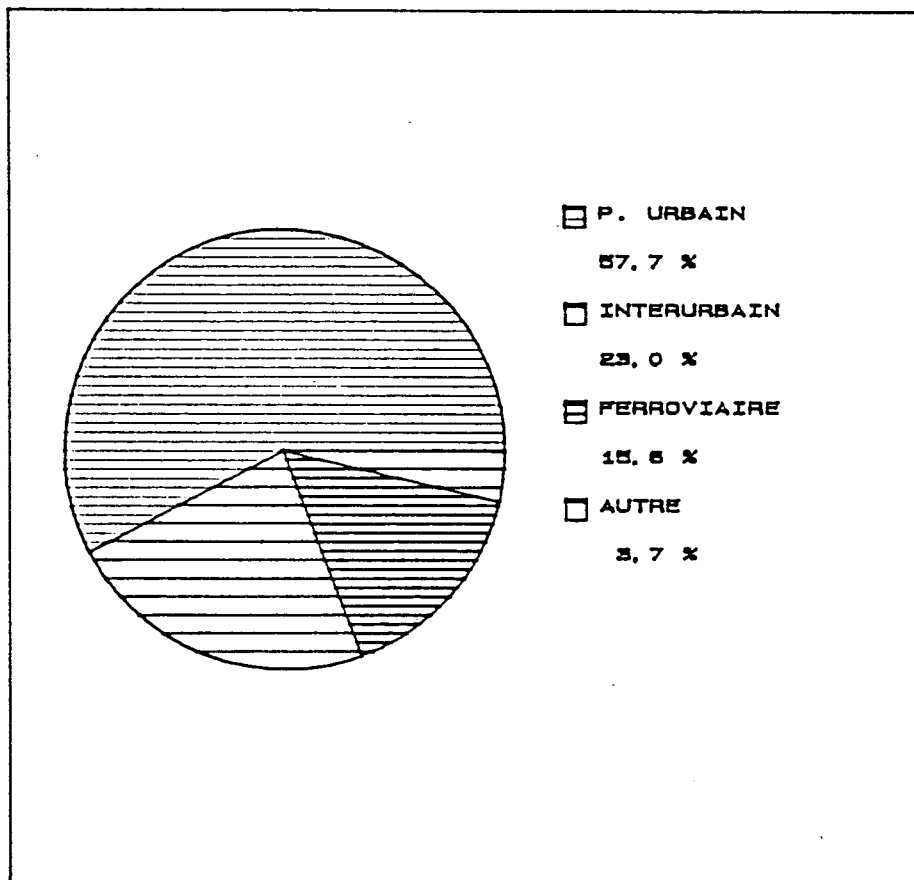
REPARTITION DE LA DEPENSE TOTALE



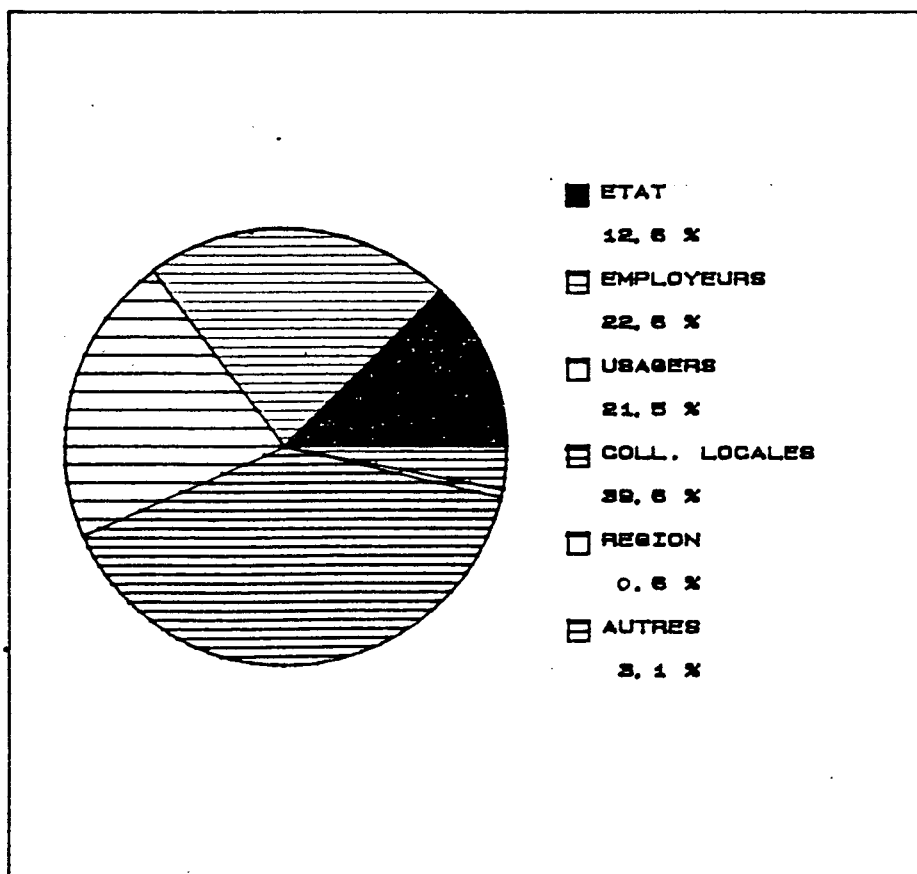
FINANCEMENT DE LA DEPENSE TOTALE



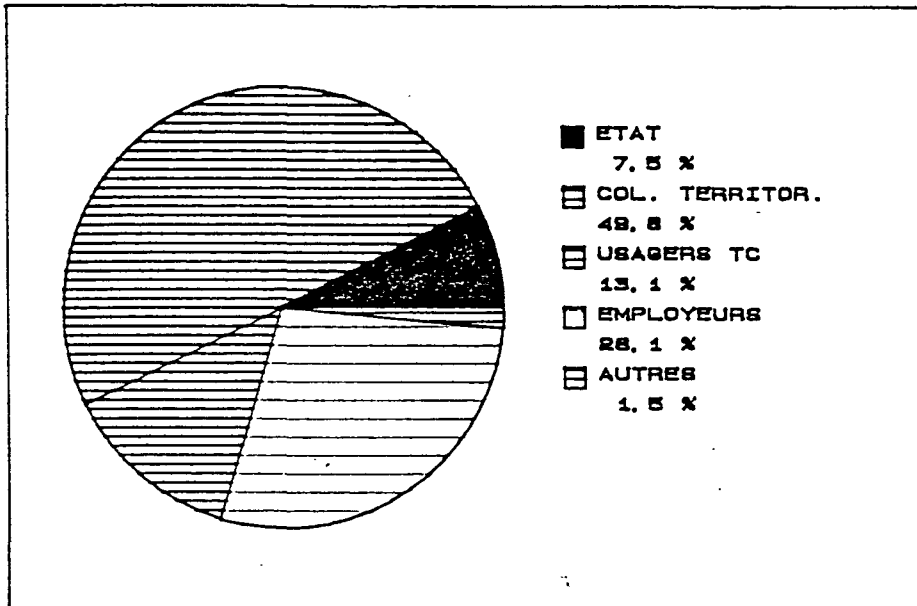
DEPENSE TRANSPORT EN COMMUN



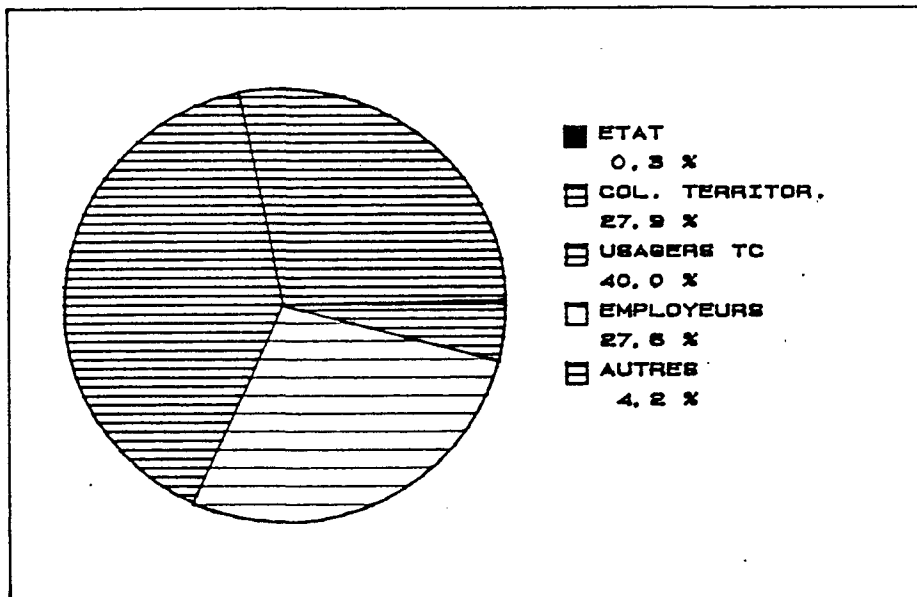
FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS



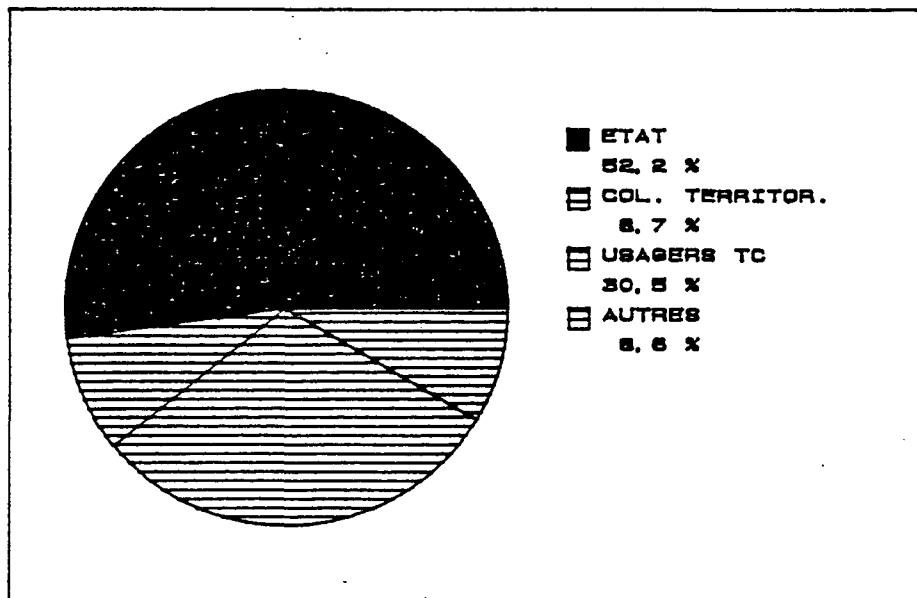
FINANCEMENT TC - PERIMETRES URBAINS



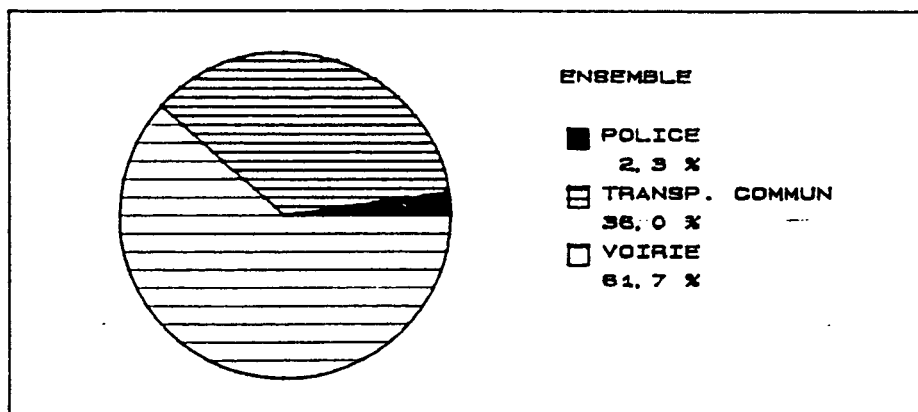
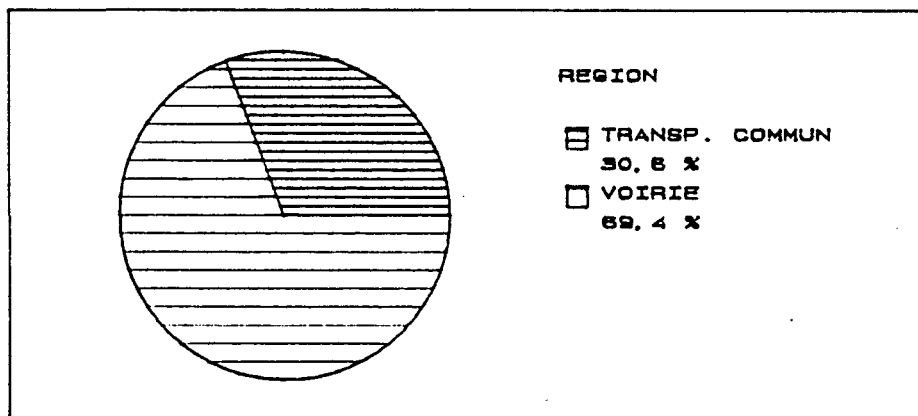
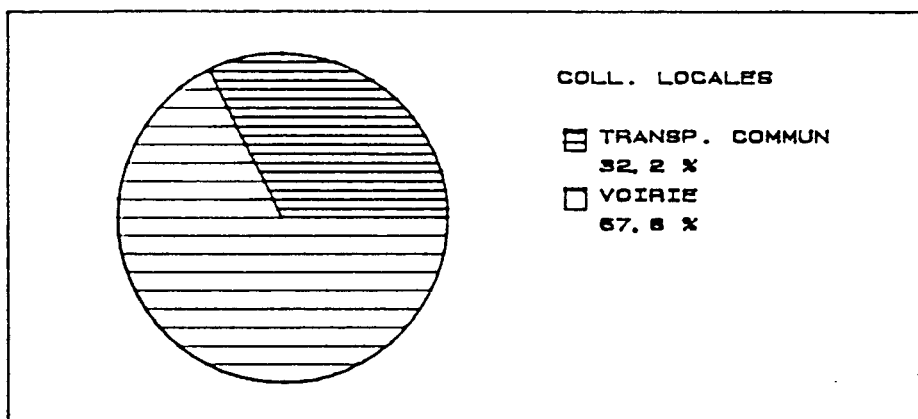
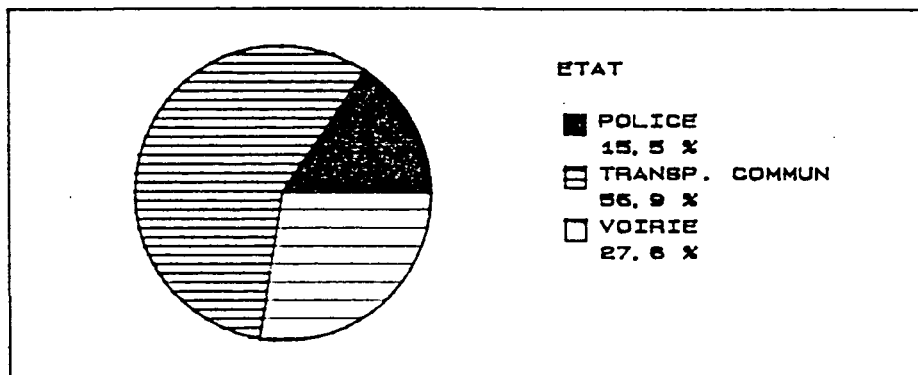
FINANCEMENT TC - INTERURBAIN



FINANCEMENT TC - FERROVIAIRE



DEPENSE SOCIALE REGIONALE



DEUXIEME PARTIE

* * *

METHODOLOGIE

	<u>Pages</u>
1. - <u>LES VOITURES PARTICULIERES ET COMMERCIALES</u>	39
2. - <u>LES DEPENSES DES DEUX-ROUES MOTORISES</u>	45
3. - <u>LES DEPENSES DE VOIRIE</u>	48
4. - <u>AFFECTATION DES DEPENSES DE VOIRIE ENTRE LES MODES DE TRANSPORT</u>	53
5. - <u>LES DEPENSES DE POLICE DE LA ROUTE ET LEUR AFFECTATION</u>	63
6. - <u>LA SNCF</u>	64
7. - <u>LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS</u>	70
8. - <u>LES TRANSPORTS INTERURBAINS</u>	75
9. - <u>FINANCEMENT DU TRANSPORT DE VOYAGEURS - DECOMPOSITION ET AFFECTATIONS DES CONTRIBUTIONS TOTALES DES DIFFERENTS FINANCEUR</u>	82
10. - <u>PRIX DE REVIENT DES MODES</u>	91
11. - <u>LES TRAFICS ET LE SERVICE OFFERT</u>	92
ANNEXES	94

1. - LES VOITURES PARTICULIERES ET COMMERCIALES

Pour appréhender les dépenses des voitures particulières et commerciales, la méthodologie proposée consiste, dans un premier temps, à estimer globalement les dépenses brutes des différents utilisateurs de la voiture particulière, et ceci pour l'ensemble de la région.

La réalisation de ce tableau intermédiaire est donc la première étape. Suivent les estimations de dépenses de taxis et des voitures de sociétés qui, déduites de l'ensemble, permettent de disposer des dépenses supportées par les ménages et les administrations et autres.

1.1. - Les conventions et hypothèses relatives aux différentes catégories de dépenses

Les sources d'informations utilisées sont les suivantes :

- Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles (CSCA) : "Les dépenses de motorisation de 1970 à 1986"
- Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF)
- Direction Générale des Impôts (Direction des services fiscaux du Pas-de-Calais, Direction des services fiscaux du Nord Lille, Direction des Services fiscaux du Nord - Valenciennes)
- INSEE : données sur le recensement
- Centre de Documentation et d'Information de l'Assurance
- Observatoire Economique et Statistique des Transports : "Fichier Central des Automobiles : Parc et immatriculations"
- Comité Professionnel du Pétrole : "La route et l'automobile en France en 1986".

1.1.1.- Carburant

La consommation et les prix pratiqués sont obtenus auprès du Comité Professionnel du Pétrole. Les consommations étant présentées par département, il n'est pas nécessaire de procéder à une extrapolation (il n'a pas été tenu compte des achats en Belgique). Le prix moyen annuel par catégorie de carburant, obtenu en pondérant les différents tarifs de l'année en fonction de leur durée d'application, est déduit des tarifs nationaux. Par convention, les tarifs pratiqués dans la région sont supposés identiques à ceux constatés pour la France entière.

A partir des consommations globales de carburant et d'une estimation de la consommation moyenne aux 100 kms, il est déduit un kilométrage global pour la région.

Cependant, tant pour l'estimation de la dépense que du kilométrage parcouru, il convient de tenir compte des consommations de carburant acheté en Belgique. Cette dernière justifie effectivement de majorer les achats (en volume) des résidents de la Région Nord Pas-de-Calais obtenus auprès du comité professionnel du pétrole de 5 %.

Bien que le taux corresponde à une estimation nationale, il est en cohérence avec les données utilisées précédemment.

Effectivement, selon l'enquête transport de 1981/1982, le parcours moyen annuel d'un véhicule est de 12.420 kms dont 90 % sont effectués à l'intérieur de la région, soit 11.178 kms.

Selon les consommations de carburants achetés dans la région et sur la base d'une consommation moyenne de 8,5 litres aux 100 km, le kilométrage moyen annuel d'une voiture appartenant à un ménage, est de 10.809 km. Si l'on considère les consommations de carburant acheté en BELGIQUE, le kilométrage doit être majoré de 5 %, soit 11.350 kms (année 1986).

La différence entre 11.178 et 11.350 correspond sensiblement à l'augmentation du kilométrage effectué depuis la période de l'enquête (+ 1 % en moyenne nationale de 1981 à 1986 : source : INSEE - CREDOC). Les 2 sources donnent donc des résultats concordants.

Pour le calcul de la dépense supplémentaire, il est considéré que le rapport entre les prix d'achat en BELGIQUE et en France est de 0,8 (source : Comité Professionnel du Pétrole).

1.1.2.- Graissage, entretien et réparation

Les dépenses sont extrapolées à partir de statistiques nationales communiquées par la CSCA. Les dépenses affectées à la région sont déterminées à partir du kilométrage effectué, en tenant compte de la puissance fiscale moins élevée que la moyenne nationale, ce qui justifie le calcul préalable d'un coefficient d'ajustement (puissance fiscale moyenne du Parc VPC en Nord-Pas-de-Calais (NPC)/Puissance fiscale moyenne du Parc VPC en France).

1.1.3.- Assurance

Source : CSCA.

1.1.4.- Péage

Source SANEF.

1.1.5.- Garages parkings

Extrapolation à partir de statistiques nationales (communiquées par la CSCA) en fonction du parc.

1.1.6.- Amendes

Les amendes sont un poste difficile à évaluer car il faut distinguer les amendes réglées par timbre-amendes ou après réquisition d'un huissier et les amendes pénales prononcées lors d'un jugement et "noyées" dans l'ensemble des amendes judiciaires.

Cependant, à partir de différentes publications au Journal Officiel (loi de finances et questions écrites) la CSCA établit une estimation nationale pour les véhicules légers qui peut être extrapolée pour la région au prorata du kilométrage effectué. Par convention, on considère que les collectivités locales récupèrent 27 % du total du produit des amendes (estimation nationale).

1.1.7.- Vignettes

Les montants communiqués par la Direction générale des Impôts (Directions des Services fiscaux) intègrent, outre les vignettes affectées aux VPC, celles des camionnettes et camions. Ces derniers ne faisant pas partie du champ d'analyse, il convient de les déduire. Pour cela, il est considéré que le produit des vignettes affectées aux VPC représente 88 % du total (estimation nationale).

1.1.8.- Frais d'immatriculation

Le montant total du produit des cartes grises figure dans le compte administratif de la région. Comme pour les vignettes, il est admis que 88 % des montants sont affectés aux VPC.

1.1.9.- Amortissement

En accord avec la CSCA, on a considéré que la durée moyenne d'amortissement est de 7 ans. Théoriquement, la durée de vie des véhicules est légèrement supérieure, mais dans l'estimation, il convient de tenir compte des véhicules hors d'usage pour cause d'accidents, défaillance mécanique grave ...

Pour la dépense consolidée relative aux VPC, c'est-à-dire le cumul des dépenses de fonctionnement et d'investissement, les amortissements ne sont pas pris en compte.

Par ailleurs, pour le calcul des coûts de déplacements, il est tenu compte de l'érosion monétaire. Les amortissements sont donc actualisés.

Par ailleurs, la marge bénéficiaire des négociants lors de la vente des véhicules d'occasion qui intègre un coût de remise en état, est également prise en compte (5 % en moyenne de la vente des VPC neuves).

Le calcul des dépenses d'investissements a été effectué à partir des immatriculations constatées sur la région et du prix moyen d'acquisition d'un véhicule. Ce dernier est déduit d'un prix moyen communiqué par la CSCA auquel est affecté un coefficient correcteur pour tenir compte du fait que la puissance fiscale moyenne d'un véhicule dans la région Nord-Pas-de-Calais est inférieure à la moyenne nationale.

1.2.- Les taxis

Les données statistiques utilisées pour appréhender l'activité des taxis dans la région sont les suivantes (sources : Ministère de l'Intérieur et Union Régionale des Syndicats Artisans Taxis) :

- Nombre d'autorisations délivrées : 885
- Kilométrage moyen annuel/véhicule : 40 000
- Puissance fiscale moyenne/véhicule : 8 CV
- Prix moyen d'une course : 29,80 F
- % de pourboire en supplément de recettes : 5 %
- Nombre moyen de courses par jour : 13
- Nombre de jours de travail par an : 255
- Répartition des usagers par motifs : 50 % pour motifs professionnels et 50 % pour motifs personnels (loisirs ...).

A partir de ces données, il est possible d'apprécier, d'une part les dépenses relatives aux taxis et, d'autre part, les recettes perçues qui, par définition, correspondent à la charge supportée par les usagers.

Par ailleurs, les véhicules sont renouvelés en moyenne tous les deux ans et demi.

1.3.- Les voitures de sociétés

Le parc des voitures de sociétés est estimé à partir du produit de la taxe dont sont passibles les voitures de tourisme de sociétés. Ce parc comprend les voitures en propriété et les voitures en location longue durée.

Par convention, il est supposé que la dépense moyenne par véhicule de société est identique à celle constatée pour la France entière.

Aux dépenses d'utilisation et d'amortissement, il convient d'ajouter les frais financiers.

Pour le calcul de ces derniers, il est tenu compte de la revente du véhicule au bout de 32 mois. Le taux de dépréciation est alors estimé à 40 % en moyenne (source CSCA). Le produit de la revente constitue l'autofinancement. Le taux d'intérêt est celui utilisé pour le financement des ventes à tempérament du matériel professionnel (source : Banque de France). Les frais financiers pris en considération ne portent que sur les acquisitions en propriété. A partir de ces données, les frais financiers en 1986 se sont élevés à 16 MF, soit un montant faible.

Les dépenses d'investissement des voitures de société (en propriété) sont extrapolées à partir de données nationales connues (sources : CSCA) en fonction du parc en circulation dans la région Nord-Pas-de-Calais.

1.4.- Les ménages, les administrations et autres

Les dépenses des ménages, des administrations et autres sont obtenues à partir du tableau intermédiaire duquel il convient de déduire, pour chaque type de dépenses qui leur sont communes, celles des taxis et des voitures de société.

La répartition des montants entre les ménages d'une part et les administrations et autres, d'autre part, se fait au prorata du parc qui, pour la région, se décompose de la façon suivante :

- Taxis	:	855
- Voiture de société	:	11 059
- Ménages	:	1 182 212
- Administrations et autres	:	85 324
TOTAL		1 279 450

Pour l'estimation des coûts, supportés par les ménages, il convient de tenir compte des déplacements effectués à l'extérieur de la région. Ceci ne pose pas de problème pour les dépenses variables qui sont estimées en fonction du kilométrage effectué à l'intérieur de la région. Par contre, pour ce qui concerne les dépenses fixes, un abattement doit être effectué pour déterminer le coût correspondant à la part des déplacements effectués à l'extérieur de la région. Selon l'enquête transports 1981/1982 de l'INSEE (carnet "voiture"), 90 % du kilométrage des résidents est effectué à l'intérieur de la région.

1.4.1.- Permis de conduire

Les dépenses de permis de conduire qui incombent aux ménages sont obtenues à partir d'une étude de la CSCA "Statistiques permis de conduire". Une partie des dépenses au titre de l'utilisation des véhicules ayant déjà été calculée dans le tableau intermédiaire, il convient d'éviter un double compte. Aussi, ne sont retenus que les coûts suivants : droit d'examen (timbre), taxe de délivrance du permis, frais de présentation à la conduite, code ...

1.4.2.- Hypothèse de calcul pour les frais financiers supportés par les ménages

Selon l'INSEE, dans les unités urbaines de 100 000 habitants et plus, la part des achats à crédit d'un véhicule automobile est la suivante :

- Pour les véhicules neufs : 45,4 %
- Pour les véhicules d'occasion : 29,1 %

La durée du crédit varie de 30 à 34 mois selon les années (26 mois pour les achats d'occasion) (Source : les budgets des ménages ; INSEE).

Le taux d'autofinancement est de 20 %.

Les taux d'intérêts utilisés sont ceux pratiqués pour le financement de ventes à tempérament des biens de consommations (source : Banque de France). D'une manière générale, les taux sont identiques pour l'acquisition d'une voiture particulière neuve ou d'occasion lorsqu'il s'agit d'un prêt personnel obtenu auprès d'une banque. Par contre, lorsqu'ils sont contractés auprès d'un établissement financier (SOFINCO, CETELEM, DIAC, DIN ...), ils sont plus élevés lors de l'acquisition d'un véhicule d'occasion. Il est difficile d'obtenir la proportion entre les deux. Par convention, il est supposé que les taux pour l'occasion étaient supérieurs de 10 %.

Les dépenses d'investissements des ménages et des administrations et autres sont calculées en référence à l'ensemble des immatriculations valorisées, déduction faite des dépenses liées aux taxis et aux voitures de société.

2. - LES DEPENSES DES DEUX ROUES MOTORISES

Les calculs ont été effectués sur la base d'informations recueillies auprès des constructeurs et concessionnaires de cyclomoteurs (1) et motocyclettes, de l'INSEE (2) et de l'OEST.

2.1.- L'estimation du parc

Selon l'INSEE le nombre moyen de cyclomoteurs pour 100 personnes de plus de 14 ans dans le Nord-Pas-de-Calais est identique à celui de la France. Par contre, pour les vélomoteurs et motocyclettes le taux d'équipement est inférieur (- 27,3 %).

Ainsi, à partir des statistiques nationales, il apparaît possible d'estimer un parc pour la région Nord-Pas-de-Calais au prorata des populations. Les résultats obtenus sont les suivants :

	France	Nord-Pas-de-Calais
Cyclomoteurs	3 175 000 (82,4 %)	229 800 (86,6 %)
Vélomoteurs et motocyclettes	678 450 (17,6 %)	35 700 (13,4 %)
Total	3 853 450 (100,0 %)	265 500 (100,0 %)

(1)- Un cyclomoteur à un moteur cylindrique inférieur à 50 cm³

(2)- Collection de l'INSEE - Ces ménages, la bicyclette et les motocycles en 1976 - Alain TROGNON

2.2.- Les dépenses de fonctionnement

Dans l'étude "Le coût des transports par route pour la collectivité" (Source : OEST ; Nadine RUELLAND) le total des dépenses de fonctionnement (réparation, entretien, carburant, péage et assurance) était estimé en 1984 à 6 021 millions de Francs pour un parc total de 5 221 500.

Depuis, compte tenu de l'évolution des prix et du parc, la dépense globale peut être évaluée à 4 962 millions de francs soit un coût moyen par deux roues motorisés de 1 288 F.

Par convention, on peut considérer que le coût d'utilisation moyen d'une motocyclette est 3 fois supérieur à celui d'un cyclomoteur, ce qui donne pour ce dernier un coût de 952 F. Il convient de ce point de vue de noter que ce coût correspond aux évaluations communiquées par le constructeur Peugeot.

Aussi le coût de fonctionnement des deux roues motorisés (hors amortissement) pour la région Nord-Pas-de-Calais peut être estimé à 320,5 MF 1986.

2.3.- Les dépenses d'investissements

2.3.1.- Les cyclomoteurs

Le prix moyen d'acquisition d'un cyclomoteur est estimé à 4 700 F (source Peugeot) et le nombre total d'acquisition à 14 840 (1). Les dépenses totales d'investissement peuvent donc être évaluées à 69,75 MF.

2.3.2.- Les vélomoteurs et motocyclettes

Le calcul est effectué sur la base des acquisitions par classe de puissance administrative (source OEST) et des prix pratiqués par Honda. Le détail de ce calcul est présenté ci-dessous :

(1) - *En 1986 : il y a eu 205 058 livraisons de cyclomoteurs.
La part affectée à la région Nord-Pas-de-Calais est fonction du parc en service.*

Classes de puissance administrative	Quantité	Prix unitaire moyen	Coût total (en MF)
1 CV	976	11 400	11,13
2 CV	1	17 300	0,02
3 CV	146	25 500	3,72
4 et 5 CV	170	27 700	4,71
6 et 7 CV	928	38 100	35,36
+ de 7 CV	437	55 500	24,25
Total	2 658		79,19

Pour l'ensemble des deux roues motorisés, les dépenses d'investissement se sont donc élevées à 149 MF.

Pour l'ensemble des deux roues motorisés l'amortissement sera calculé sur la base d'une durée de vie de 10 ans.

Le coût global (fonctionnement + investissement peut alors être estimé à 469,5 MF).

3. - LES DEPENSES DE VOIRIE

3.1. - La voirie nationale

Les paiements à l'Etat des participations des différentes collectivités pour la réalisation d'infrastructures routières se font selon le système des fonds de concours qui peut se résumer ainsi :

- Lors de l'affectation des autorisations de programme, les DDE établissent un échéancier (sur 2 à 3 ans) des versements de fonds de concours sur la base des prévisions d'avancement de chaque opération.
- Les collectivités règlent les sommes dues à chaque échéance, quel que soit l'avancement effectif des travaux, sur la base d'un titre de perception.
- Jusqu'alors, on a pu remarquer que les prévisions des DDE étant plutôt optimistes, les travaux prenaient du retard et que les collectivités payaient leur participation en avance. Ainsi, certaines années, leur participation effective en "argent frais" peut être bien supérieure à leur participation théorique au vue des dépenses effectives.

Deux solutions sont donc possibles pour appréhender les participations des collectivités :

- Prendre les fonds de concours effectivement payés ; c'est ce qui colle le plus à la réalité de l'année et ce qui est le plus facile à appréhender, mais le risque est de constater de gros écarts selon les années.

C'est la solution retenue par les collectivités territoriales. Son avantage est de permettre de trouver l'information directement auprès des comptes administratifs.

- Prendre l'ensemble des dépenses de l'année et considérer l'origine des financements en fonction de l'état d'avancement des travaux et les différents pourcentages de participation. Le résultat n'est pas fidèle à la réalité de l'année en cause, c'est plutôt un résultat théorique qui permet une étude plus homogène sur la longue période.

Pour la réalisation du compte transport, la deuxième solution sera utilisée.

Par ailleurs, par convention, les dépenses assurées au titre du Fonds Spécial de Grands Travaux (FSGT) sont considérées comme étant des dépenses financées par l'Etat.

Pour l'année 1986, les dépenses et le financement des dépenses de voirie nationale ont été les suivantes (source : Direction Régionale de l'Équipement et Direction des Transports du Conseil Régional) :

En Millions de F. TTC (1)

Etat	Région	Collectivités locales	Total
237	79,5	95	407,5

Les dépenses de fonctionnement (renforcement coordonnées de chaussées, entretien, éclairage public) se sont élevées à 104 MF pour le département du Nord et 73,5 pour celui du Pas-de-Calais, soit un total de 177,5 MF.

3.2.- La voirie départementale

Les informations sont directement tirées des comptes administratifs (chapitre 901 pour l'investissement et chapitre 936 pour le fonctionnement).

(1) Si l'origine du financement était considérée en fonction des fonds de concours effectivement payés les montants seraient les suivants :

Etat : 170,5 MF ; Région 112 MF ; Collectivités locales :
125 MF

Pour l'investissement, les dépenses ont été les suivantes (par millions de francs T.T.C.) :

	Département	Communes et communautés	Région	Etat	Autres	Total
Total Région	386,0	32,0	6,0	6,0	2,0	432,0

Il convient de noter que les dépenses sont présentés dans le compte transport, hors TVA déductible (HTVAD), car par le biais du Fonds de Compensation de TVA (FCTVA), les collectivités locales récupèrent la TVA sur leurs investissements, et ceci avec un différé de 2 ans.

Pour le fonctionnement, les dépenses (directes et indirectes) entièrement financées par les départements ont été les suivantes (en millions de francs TTC) :

Total Région : 864,5

Contrairement aux dépenses d'investissement, la TVA sur les dépenses de fonctionnement n'est pas récupérable.

Seules ont été comptabilisées les dépenses liées aux transports, les dépenses de voirie fluviales et les travaux pour compte de tiers ont été déduites.

Concernant les dépenses pour compte de tiers, il convient de préciser que ce sont le plus souvent des travaux réalisés par les DDE pour le compte d'EDF et GDF (réseau d'électricité et du gaz) et des communes. Dans le premier cas, il ne s'agit pas d'une dépense liée au transport. Dans le second cas, les dépenses sont facturées aux communes qui les inscrivent dans leur budget aux chapitres relatifs à la voirie et sont ainsi déjà comptabilisés dans la voirie communale (voir plus loin). Un double compte est ainsi évité.

3.3.- la voirie communale

3.3.1. - Les communes de plus de 10.000 habitants

Les estimations sont réalisées à partir des statistiques communiquées par la Direction Générale des Collectivités Locales (DGCL) et d'un sondage effectué par SOFRETU portant sur 48 communes de la Région Nord-Pas-de-Calais.

La DGCL communique pour l'ensemble des communes de plus de 10.000 habitants la totalité des dépenses directes et indirectes de voirie en détaillant ce qui incombe à l'investissement et au fonctionnement. Cependant, ces montants intègrent les dépenses affectées aux espaces verts, parcs et jardins. Il convient donc de les déduire afin d'isoler la part effectivement liée au transport. Cela a été rendu possible grâce à un sondage qui a donné les résultats suivants :

Investissements

- . Part des "espaces verts, parcs et jardins" dans le total des dépenses de voirie (chapitre 901) : 15,2 %.
- . Subventions perçues par les communes pour le financement des dépenses liées au transport (nc "espaces verts, parcs et jardins") :
 - Etat : 17,3 %
 - Département : 0,5 %

Fonctionnement

- . Part des "espaces verts, parcs et jardins" dans le total des dépenses de voirie (chapitre 936) : 16,1 %.

En 1986, selon la DGCL, le total des dépenses de voirie, TVA comprise, ont été de 306 MF en investissement et de 1.068 MF en fonctionnement.

3.3.2. - Les communes de moins de 10.000 habitants

La DGCL ne dispose pas d'informations concernant les communes de moins de 10.000 habitants. Les dépenses pour ces communes sont extrapolées à partir du nombre d'habitants, sachant que les communes de plus de 10.000 habitants regroupent 2.047.300 habitants (1) sur un total de 3.932.900.

(1) Source : INSEE - Recensement 1982

3.3.3. - Les autres dépenses de voirie

Il s'agit des dépenses assurées par les communautés urbaines (Lille et Dunkerque) et le district d'Arras. Les informations, tant pour les dépenses que l'origine des financements, sont obtenues auprès des comptes administratifs des collectivités concernées.

A partir de l'ensemble de ces données, il est possible d'établir le total des dépenses de voirie et l'origine des financements concernant le transport. La part affectée au transport de voyageurs (après abattement relatif au transport de marchandise) sera présentée ultérieurement.

3.4. - Les autorités concédées

3.4.1. - Les dépenses de fonctionnement

Par convention, on suppose que les recettes de péage couvrent l'ensemble des dépenses. Les recettes ayant déjà été traitées dans l'estimation des dépenses de voitures particulières et commerciales, il convient de ne pas les comptabiliser une seconde fois.

3.4.2. - Les dépenses d'investissement

En 1986, les dépenses d'investissements autoroutiers (et leur financement) pour la région Nord-Pas-de-Calais ont été les suivantes :

		(en millions de Francs) = Montants
INVESTISSEMENTS	Entretien	4
	Grosses réparations	17
	Etudes	8
	Foncier	12
	Travaux de construction	51
	Total	92
FINANCEMENTS	Péages	21
	Emprunts	60
	Etat (avances remboursables)	11
	Total	92

Concernant les financements de l'Etat, il convient de préciser qu'il s'agit d'avances (de 10 à 50 % du montant des travaux selon les secteurs) remboursables à long terme. Il s'agit d'un don d'un financement provisoire.

4 - AFFECTATION DES DEPENSES DE VOIRIE ENTRE LES MODES DE TRANSPORT

L'imputation, de la part des dépenses d'infrastructure (investissement et fonctionnement) correspondant aux transports de personnes, est inspirée de la méthodologie exposée dans le rapport "Coût des transports par route pour la collectivité" établi par un groupe de travail constitué par décision du 24 octobre 1983 de Monsieur le Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées (Journal Officiel, 1986, n° 4 054) et adressé au Ministre des Transports.

Dans cette méthodologie, l'imputation des différents postes de dépenses obéit à des règles d'équivalence entre véhicules légers (VL) et poids lourds (PL de plus de 3 tonnes) avec une pénalisation de ces derniers, ainsi qu'à des hypothèses de trafics par catégorie de véhicules et ceci selon les différents types de routes (voirie nationale et voiries locales).

4.1 - Hypothèses et conventions

Les hypothèses et conventions utilisées pour les calculs sont les suivantes :

4.1.1 - Part du trafic Poids Lourds (PL)

- sur routes nationales à chaussées séparées : 14,4 %
(source DRE)
- sur routes nationales à chaussées simples : 11,3 %
(source : Rapport du Conseil des Ponts et Chaussées) (1)
- sur routes locales (départementales et communales) : faute d'informations et sachant que la part du trafic PL est très faible sur ces routes, on retiendra par convention, l'hypothèse de 5 % dont la moitié de Poids Lourds Marchandises (PLM).

4.1.2 - Clés d'équivalence pour le calcul des dépenses d'investissement imputables à chaque catégorie de véhicules

Le rapport CPC préconise un certain nombre de clés afin de tenir compte de la responsabilité de chaque type de véhicule (PL, cars et Véhicules Légers) en partant du principe que celle-ci, pour les Poids Lourds, est proportionnelle à la charge à l'essieu et de leur encombrement sur la chaussée.

(1) Désormais rapport CPC

Les clés prennent principalement en compte les paramètres suivants :

- . largeur de la chaussée
- . constitution de la chaussée et notamment l'épaisseur et la nature des couches
- . coût de réalisation
- . trafic total.

On distingue ainsi les voiries à chaussée séparée et les voiries à chaussée simple. Les clés d'équivalence conduisent à pénaliser davantage les PL circulant sur voirie à chaussée simple en raison des contraintes qu'ils créent pour les conditions générales de circulation (ralentissements et regroupement des voitures légères en attente de dépassement des PL ...) et des surcoûts de réalisation d'infrastructure liés à leur encombrement (aménagement de carrefours...).

Dépenses d'investissement

- Voirie à chaussées séparées :
 - . Nationale, clé n° 1 : 1 PL = 1 car = 5 VL (2)

- Voirie à chaussée simple :
 - . Nationale)
 - . Locale) Clé n° 2 : 1 PL = 1 car = 12 VL (2)

- Eclairage, signalisation, déneigement, etc ... :

Clé n° 3 : 1 PL = 1 car = 1 VL (3)

(1) - Ces clés résultent du rapport des sommes des coûts marginaux occasionnés par les PL et de ceux occasionnés par les VL. Les PL et VL sont considérés comme utilisant la voirie en proportion constante. Les coûts sont censés progresser proportionnellement à la croissance du trafic.

(2) - On considère par convention qu'il n'y a pas d'incidence particulière des PL sur ces dépenses.

4.1.3 - Clés d'équivalence pour le calcul des dépenses de fonctionnement entre catégories de véhicules

- renforcements coordonnés

Clé n° 4 : on considèrera que les dépenses sont imputables à 90 % au trafic lourd (PL et cars) dont 80 % aux PLM. Ce dernier taux a été calculé au prorata du trafic du PLM par rapport au trafic lourd total de la région (estimation SOFRETU (1)).

- dépenses d'entretien :

- . pour la voirie nationale : 80 % de la dépense sont affectés au trafic PL.

- . pour les voiries locales : les clés sont les suivantes :

- * départementale : clé n° 1

- * communale : clé n° 5 : 1 PL = 3 VL

- dépenses indirectes des collectivités locales :

Compte tenu que l'essentiel des dépenses est constitué par des frais financiers liés aux dépenses d'investissement, la répartition sera effectuée à partir des résultats obtenus concernant la ventilation des dépenses d'investissement entre les différents modes.

4.1.4 - Décomposition des dépenses de voirie communale

- Fonctionnement

Selon un sondage effectué par SOFRETU sur 48 communes de la région sur la base de leur compte administratif, les dépenses se répartissaient pour 11,5 % en dépenses directes (dont 27,45 % d'entretien) et pour 88,5 % en dépenses indirectes.

(1) - Estimation globale du trafic PLM : parcours moyen (selon le rapport CPC) 26 860 km x parc de véhicules PLM 21 410 (source : Fichier central des automobiles, Ministère des transports, OEST, mai 1987) = 575,07 millions de véhicules-km, auxquels s'ajoutent ceux du trafic TC interurbain et urbain de 138,5 millions de véhicules-km (source : OEST).

- Investissement

Les dépenses sont ventilées entre 11,6 % de dépenses d'éclairage et 88,4 % pour le reste des autres postes.

4.2 - Affectation des dépenses

Les dépenses globales de transport par type de voirie sont présentées dans le tableau ci-après :

DEPENSES TOTALES DE VOIRIE (MARCHANDISES + VOYAGEURS)

En Millions de francs H TVA D (1)

MONTANTS EN MILLIONS DE F 1986	TOTAL REGION
<u>INVESTISSEMENTS</u>	
* <u>Voirie nationale (A)</u>	343,59
* <u>Voirie départementale (B)</u>	364,25
* <u>Voirie communale (C)</u>	420,25
dont > 10 000 habitants	218,75
dont < 10 000 habitants	201,50
* <u>Voirie des communautés urbaines et districts (D)</u>	160,50
<hr/>	
Sous-total voirie locale (B) + (C) + (D)	945,00
TOTAL DES INVESTISSEMENTS	1 288,59
<u>FONCTIONNEMENT</u>	
* <u>Voirie nationale (total) (E)</u>	177,81
dont renforcement coordonné	68,73
dont entretien	77,80
dont éclairage public	8,44
dont entretien de matériel	22,84
* <u>Voirie départementale (total) (F)</u>	863,18
dont travaux d'équipement	17,36
dont entretien et réparation voirie	139,50
dont frais communs	74,77
dont frais d'usage de la voirie	0,05
dont dépenses indirectes	631,50
* <u>Voirie communale (G)</u>	1 720,00
dont > 10 000 habitants	896,00
dont < 10 000 habitants	824,50
* <u>Voirie des communautés urbaines et districts (H)</u>	417,50
Sous-total des voiries locales (G) + (H)	2 137,50
TOTAL FONCTIONNEMENT (E) + (F) + (G) + (H)	3 178,49
TOTAL GENERAL (INVESTISSEMENT + FONCTIONNEMENT)	4 467,08

(1) Hors TVA déductible

4.2.1 - Affectation des dépenses d'investissement

Voirie nationale

La surface totale de voirie nationale (1) (14 372 m²) comprend celle des autoroutes non concédées et celles des routes nationales se répartissant en 48,5 % de voirie à chaussées séparées et 51,5 % de voirie à chaussées simples (voir annexe 7).

* Routes à chaussées séparées (2 fois 2 voies et plus)

Par convention, les dépenses globales relatives à ce type de voirie sont calculées au prorata de leur superficie (343,59 MF x 48,5 %) et la part à imputer au trafic PLM au prorata de son importance exprimée selon la clé d'équivalence n° 1, soit :

$$343,59 \text{ MF} \times 48,5 \% \times 36,6 \% (2) = 60,99 \text{ MF}$$

Avec les mêmes conventions, la part imputable aux transports en commun est de 15,22 MF.

* Routes à chaussées simples

On utilisera la même convention mais avec la clé n° 2, soit :

$$343,59 \text{ MF} \times 51,5 \% \times 48,4 \% (3) = 85,64 \text{ MF.}$$

La part imputable aux transports en commun est de 21,39 MF.

L'ensemble des dépenses de voirie nationale imputables aux PLM s'est élevé à 146,63 MF, soit 42,7 % (10,7 % pour les transports en commun).

Voirie locale (départements, communes, districts et communautés urbaines)

Pour les investissements des collectivités locales, on prendra la proportion du trafic lourd retenu (5 %) avec les équivalences de la clé n° 2 pour les dépenses hors éclairage public et celles de la clé n° 3 pour l'éclairage public.

(1) *Autoroutes concédées exclues (voir plus loin)*

(2) *Sur 1 000 véhicules, 14,4 % sont des PL se répartissant en 80 % de PLM et 20 % PLV. Exprimée en unités de VL, avec la clé n° 1, la part des PLM devient 36,6 %.*

(3) *Avec la clé n° 2, la part des PLM s'élève à 48,4 %.*

Communes, Communautés Urbaines et Districts

- Les dépenses hors éclairage représentent 88,4 % du total des dépenses d'investissement. La part imputable aux PLM est donc de :

$$580,5 \text{ MF} \times 88,4 \% \times 19,4 \% = 99,55 \text{ MF (dépenses totales communales)}$$

- Les dépenses d'éclairage public représentent 11,6 % du total des dépenses d'investissement, la part imputable aux PLM est donc de :

$$580,5 \text{ MF} \times 11,6 \% \times 5 \% \times 50 \% = 1,68 \text{ MF.}$$

Le total des dépenses d'investissement de la voirie communale imputable aux PLM représente donc 17,4 % de l'ensemble des dépenses d'investissement.

Départements

La part imputable dans les dépenses d'investissement (1) est de : $364,25 \text{ MF} \times 19,4 \% = 70,66 \text{ MF}$.

Au final, pour l'ensemble de la voirie locale, les dépenses imputables aux PLM se sont donc élevées à 171,89 MF, soit 18,19 % du total des dépenses d'investissement. Par ailleurs, compte tenu des conventions utilisées, les montants et taux sont identiques pour la voirie (locale) imputable aux transports en commun.

4.2.2 - Imputation des dépenses de fonctionnement

Voirie nationale

- renforcements coordonnés

A l'instar du Rapport CPC, 90 % des dépenses de ce poste sont affectés aux PL dont 80 % aux PLM, soit :

$$68,73 \text{ MF} \times 90 \% \times 80 \% = 49,49 \text{ MF.}$$

La part imputable aux transports en commun est de 12,37 MF.

- entretien

Les dépenses à imputer aux PLM, conformément aux hypothèses retenues, s'élèvent à :

$$77,80 \text{ MF} \times 80 \% \times 80 \% = 49,79 \text{ MF.}$$

La part imputable aux transports en commun est de 12,45 MF.

(1) - La part d'éclairage public dans le total des dépenses d'investissement est quasiment nulle (0,3 % pour le département du Nord et aucune dépense à ce titre pour le Pas-de-Calais).

- éclairage public

On retiendra la clé n° 3 et la part de trafic PL sur la voirie nationale pour le calcul du montant affecté aux PLM, soit :
 $8,44 \text{ MF} \times 14,4 \% \times 80 \% = 0,97 \text{ MF}$.

La part imputable aux transports en commun est de 0,24 MF.

- autres dépenses

Par convention, la ventilation sera faite au prorata du pourcentage moyen des dépenses des 3 postes précédents, soit :
 $22,84 \text{ MF} \times \frac{(49,49 + 49,79 + 0,97)}{(68,73 + 77,8 + 8,44)} = 22,84 \times 64,7 \% = 14,77 \text{ MF}$

La part imputable aux transports en commun est de 3,69 MF.

Au total, toutes les dépenses de fonctionnement de voirie nationale imputables aux PLM s'élèvent à :
 $49,49 \text{ MF} + 49,79 \text{ MF} + 0,97 \text{ MF} + 14,77 \text{ MF} = 115,02 \text{ MF}$ (64,69 % du total)

La part imputable aux transports en commun est de 28,75 MF (16,17 % du total).

Voirie départementale

- dépenses directes

La quasi-totalité des dépenses directes concerne l'entretien. Compte tenu de la prépondérance du trafic léger, on prendra la clé n° 1 à titre d'approximation et faute d'éléments permettant une autre ventilation (1).

Les dépenses affectées aux PL représentant 20,8 % du total des dépenses directes, se répartissant pour moitié entre PL voyageurs et PLM, soit :
 $231,68 \text{ MF} \times 10,4 \% = 24,09 \text{ MF}$

- dépenses indirectes

Conformément aux hypothèses et conventions (clé n° 2 et hypothèse de trafic lourd sur voirie locale) déjà utilisées pour les dépenses d'investissement, le montant des dépenses indirectes dû aux PLM est de :
 $631,5 \text{ MF} \times 19,4 \% = 122,51 \text{ MF}$.

Au total, les dépenses (directes + indirectes) imputables aux PLM s'élèvent à :
 $122,51 \text{ MF} + 24,09 \text{ MF} = 146,60 \text{ MF}$ (16,98 % du total)

Compte tenu des conventions utilisées, les montants et taux sont identiques pour la part imputable aux transports en commun.

(1) Le Rapport CPC suggère l'équivalence suivante : 1 PL = 3 VL pour la ville de PARIS.

Voirie communale

Le sondage effectué par SOFRETU nous a permis de calculer les parts moyennes des différents postes de dépenses.

- dépenses directes

Compte tenu aussi de la prépondérance du trafic léger (95 %), on a convenu de retenir la clé n° 5 pour les dépenses d'entretien imputables aux PLM.

. entretien :

$$(1\ 720\ \text{MF} + 417,5\ \text{MF}) \times 11,5\ \% \times 27,45\ \% \times 6,8\ \% = 4,59\ \text{MF}$$

(montant total des dépenses communales) (part des dépenses directes) (part des dépenses d'entretien) (part de trafic PLM)

. autres dépenses directes (éclairage et autres) :
clé n° 3

$$(1\ 720\ \text{MF} + 417,5\ \text{MF}) \times 11,5\ \% \times 72,55\ \% \times 5\ \% \times 50\ \% = 4,49\ \text{MF}$$

(part autres dépenses 100 %-27,45 %) (part trafic PL) (part trafic PLM)

Les dépenses directes totales à imputer aux PLM sont de :

$$4,59\ \text{MF} + 4,49\ \text{MF} = 9,05\ \text{MF}.$$

- dépenses indirectes

On adoptera les mêmes conventions et hypothèses que pour la voirie départementale, soit :

$$(1\ 720\ \text{MF} + 417,5\ \text{MF}) \times 88,5\ \% \times 17,4\ \% = 329,15\ \text{MF}$$

(part de dépenses indirectes 100 % = 11,5 %) (% des dépenses d'investissement affecté aux PLM)

Au total, les dépenses de fonctionnement de voirie communale imputables aux PLM s'élèvent à :

$$9,05\ \text{MF} + 329,15\ \text{MF} = 338,20\ \text{MF}.$$

L'ensemble des dépenses de fonctionnement (directes et indirectes) de voirie locale (départements + communes + communautés urbaines + districts) imputables aux PLM s'élève donc à

$$484,8\ \text{MF} (144,60\ \text{MF} + 338,20\ \text{MF}), \text{ soit } 16,2\ \% \text{ du total.}$$

Compte tenu des conventions utilisées, les montants et taux sont identiques pour la part imputable aux transports en commun.

TABLEAU RECAPITULATIF

En millions de Francs 1986

HTVAD

POURCENTAGES	VOIRIE NATIONALE		VOIRIE LOCALE (départementale + communale + autres)		VOIRIE NATIONALE + VOIRIE LOCALE	
	VOYAGEURS	MARCHANDISES	VOYAGEURS	MARCHANDISES	VOYAGEURS	MARCHANDISES
A - Total investissement	← 343,59 →		← 945 →		← 1 288,59 →	
en valeur MF	196,96	146,63	773,11	171,89	970,07	318,52
en % du total	57,3	42,7	81,8	18,2	75,3	24,7
B - Total fonctionnement (DD + DI)	← 177,81 →		← 3 000,68 →		← 3 178,49 →	
• <u>dépenses directes</u> (DD)	← 177,81 →		← 477,49 →		← 653,30 →	
en valeur MF	62,79	115,02	444,35	33,14	507,14	148,16
en % du total DD	35,3	64,7	93,1	6,9	77,4	22,6
• <u>dépenses indirectes</u> ⁽¹⁾ (DI)	← 0 →		← 2 523,19 →		← 2 523,19 →	
en valeur MF	-	-	2 071,53	451,66	2 071,53	451,66
en % du total DI	-	-	82,1	17,9	82,1	17,9
* DD + DI	← 177,81 →		← 3 000,68 →		← 3 178,49 →	
en valeur MF	62,79	115,02	2 515,88	484,83	2 578,67	599,82
en % du total	35,3	64,7	83,8	16,2	81,1	18,9
	VOYAGEURS	MARCHANDISES	VOYAGEURS	MARCHANDISES	VOYAGEURS	MARCHANDISES
ENSEMBLE (A) + (B)	← 521,4 →		← 3 945,7 →		← 4 467,08 →	
en valeur MF	259,75	261,65	3 289	656,7	3 548,74	918,34
en % du total	49,8	50,2	83,4	16,6	79,4	20,6

(1) voir explications p. 55 (4.1.3.)

5 - LES DEPENSES DE POLICE DE LA ROUTE ET LEUR AFFECTATION

Le poste est la somme des dépenses à ce titre des Ministères de l'Intérieur et de la Défense. A partir des projets de Loi de Finances le rapport " le coût des transports par route pour la collectivité" établit une estimation nationale. L'estimation des dépenses réalisées pour la région Nord-Pas-de-Calais est faite au prorata des kilomètres parcourus. Par convention on estime à partir de la répartition des trafics en Poids Lourds et véhicules légers et de la clé d'équivalence n° 5 (1 PL = 3 VL) que la part imputable au transports de voyageurs est de 90 %.

6. - LA SNCF

Dans la région Nord-Pas-de-Calais, la décentralisation et les dispositions prévues par la loi d'orientation des transports intérieurs a coïncidé avec la deuxième phase de mise en oeuvre du schéma régional qui s'est appuyée sur une convention signée entre la Région et la SNCF.

Dans le cadre de cet accord, sont conventionnés tous les trains omnibus, les express à vocation régionale, les lignes routières Lens - Don Sainghin (remplacée par une exploitation ferroviaire en juin 1985) et Seclin Don.

Ce conventionnement a des implications financières pour la Région et l'Etat.

Par ailleurs, le matériel roulant remorqué est acheté par la Région. En contrepartie, la SNCF verse à la Région des redevances d'usage au terme desquelles elle deviendra propriétaire du matériel. Dans ce cadre certaines rames (RIB notamment) peuvent être modernisées.

6.1. - Le financement des dépenses de fonctionnement

Le financement des dépenses d'exploitation est assuré par les voyageurs, les départements, l'Etat, la Région et la SNCF.

6.1.1. - Les voyageurs

Leur contribution résulte de l'utilisation des trains régionaux et des trains nationaux pour des déplacements régionaux et des dessertes routières. A cela, il convient d'ajouter une contribution au titre d'une surtaxe locale destinée au financement des remboursements d'emprunts réalisés par les communes pour la modernisation des gares.

Les données financières et les statistiques sont disponibles à la SNCF et à la Région. Pour la contribution des usagers utilisant pour les déplacements régionaux des trains nationaux, une estimation a été réalisée à partir du trafic constaté auquel il a été affecté une recette moyenne par voyageur identique à celle des trains régionaux (Source : Région).

6.1.2. - Les départements

Leur contribution est destinée à subventionner le transport scolaire (Source : SNCF).

6.1.3. - L'Etat

La participation de l'Etat au financement des services ferroviaires d'intérêt régional est prévue par le cahier des charges de la SNCF. Conformément à la convention passée entre la SNCF et la Région, le concours de l'Etat est égal au montant revalorisé de la différence entre les charges et les produits des services constatés la dernière année précédant le conventionnement. Cette contribution de l'Etat n'est pas affectée d'un taux de TVA.

(La participation de l'Etat au déficit des trains omnibus inclut les compensations au titre des tarifs sociaux consentis à certaines catégories d'usagers (familles nombreuses, carte d'abonnement de travail,...).

6.1.4. - La Région

Par convention, la contribution de la Région au titre du volet ferroviaire correspond au solde, pour l'année de l'étude, entre les avances et remboursements perçus et effectués par la SNCF (voir annexe 5).

6.1.5. - Autres

Il s'agit de la participation de la SNCF au titre de l'exploitation des Express régionaux conventionnés en 1984.

6.2. - Le financement des dépenses d'investissement

La SNCF ne présentant pas un compte d'investissement spécifique par région, il convient de l'établir à partir des informations disponibles auprès de la Région et de la SNCF. Par ailleurs, les conventions suivantes ont été retenues :

6.2.1. - Gares et installations fixes

Le financement SNCF est équivalent à celui de la Région. Pour cela, les ressources de financement de la SNCF sont le marché financier et l'autofinancement sans qu'il soit possible d'établir une distinction entre les deux.

6.2.2. - Travaux sur infrastructure

Le financement SNCF est fonction de sa participation relative au coût total de l'électrification de la ligne ferroviaire DON SAINGHIN BETHUNE, soit 10 % hors frais généraux. La participation de la Région à l'opération est de 50 % et celle de l'Etat de 40 %.

6.2.3. - Matériel roulant

Son financement est assuré par des emprunts contractés par la Région. Cette dernière passe ensuite un contrat de mise à disposition avec la SNCF. L'investissement assuré par la Région est présenté en emploi du compte d'investissement établi. En emploi, il est également présenté le solde entre les annuités payées par la Région et les redevances versées par la SNCF à la Région. En ressources, il est donc présenté l'emprunt total de la Région pour le financement des investissements, soit le total des acquisitions de matériel roulant et le solde entre les annuités et redevances.

Les subventions de la Région sont présentées , net des subventions de l'Etat perçues par la Région (Source : compte administratif de la Région).

Financement des dépenses d'exploitation de la SNCF

En millions de francs

Voyageurs

- Utilisation des trains régionaux	154,71
- Utilisation des trains nationaux	22,48 (1)
- Desserte routière	0,26
- Surtaxe locale affectée à la modernisation des gares	8,52

Départements

- Transport scolaire	37,91
----------------------	-------

Etat

- Exploitation du service omnibus	265,78
- Compensations tarifs sociaux	43,08

Région

- Solde entre avance et remboursement au titre du volet ferroviaire	- 2,80
---	--------

Autres (2)

10,91

TOTAL

540,85

(1) Evaluation réalisée à partir d'une estimation du nombre de voyageurs / km (56,79 millions) et de la recette moyenne par voyageur / km sur les trains régionaux (0,37).

(2) Participation de la SNCF au titre de l'exploitation des express régionaux.

INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES (SNCF)

En millions de francs hors TVA et remboursements d'emprunts

EMPLOIS	RESSOURCES
Parking TER 0,78	Emprunts Région 33,64 (4)
Modernisation des gares -	
Gares et installations fixes 5,06 (1)	Subventions Région 17,88 (5)
Travaux sur infrastructures 28,53 (2)	Subventions de l'Etat 10,00
Matériel roulant 29,73	
Passage à niveau 1,28 (3)	
Solde entre annuités liées aux acquisitions de matériel roulant et redevances versées par la SNCF 3,93	SNCF (Marché financier (Autofinancement) 7,79
Autres -	Autres -
Total 69,31	Total 69,31

(1) *Le financement SNCF est équivalent à celui de la Région*

(2) *Le financement SNCF est fonction de sa participation au coût total de l'électrification de la ligne ferroviaire DON SAINGHIN BETHUNE, soit 10 % hors frais généraux. La participation de la Région à l'opération est de 50 % et celle de l'Etat de 40 %*

(3) *Par convention, 50 % des dépenses de passages à niveau (gardés et non gardés) sont affectées aux transports de voyageurs.*

(4) *Le financement du matériel roulant est assuré par la Région avec laquelle la SNCF passe ensuite un contrat de mise à disposition. Le montant de l'emprunt contracté auprès de la Région est obtenu en totalisant les acquisitions de matériel roulant (29,73 MF) et le solde entre les annuités et redevances (3,93 MF).*

(5) *Le montant est présenté net des subventions de l'Etat perçues par la Région.*

6.3. - Le trafic et l'offre de service

En 1986, le trafic exprimé en voyageurs/km sur les trains régionaux s'est élevé à 595,479 millions (Source SNCF), celui sur les trains nationaux à 56,79 millions (Source : Région) et celui de l'exploitation routière à 0,64 millions (Source : SNCF).

L'offre de service s'est élevée à 4,8 milliards de PKO (Norme : 4 personnes debout au m²).

7. - LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

Il y a dans la région Nord-Pas-de-Calais 11 autorités organisatrices urbaines, auxquelles il convient d'ajouter le Conseil Régional pour le transport ferroviaire (SNCF et quelques lignes routières) et les départements pour le réseau routier départemental.

Les autorités organisatrices urbaines interviennent pour l'organisation des transports (politique tarifaire, investissements, dessertes...) dans une zone bien définie appelée périmètre urbain.

Les autorités organisatrices des transports urbains sont les suivantes :

- SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE
- VILLE DE CALAIS
- SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE
- DISTRICT URBAIN D'ARRAS
- SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU BASSIN DE LA SAMBRE (MAUBEUGE)
- SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS DE L'AGGLOMERATION CAMBRESIENNE
- SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS PUBLICS DE LA REGION DE DOUAI
- DISTRICT URBAIN D'HENIN CARVIN
- SYNDICAT INTERCOMMUNAL A VOCATION MULTIPLE DE L'AGGLOMERATION BOULONNAISE
- DISTRICT DE L'ARTOIS (BETHUNE)
- SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS DE VALENCIENNES.

Les dépenses considérées des différents agents économiques sont déduites des comptes de résultats des entreprises exploitantes et des comptes administratifs des autorités organisatrices et des communautés urbaines (Lille et Dunkerque). Les tableaux présentés à partir de la page 2 présentent une synthèse pour chacun des périmètres urbains. Sont ainsi analysées l'origine du financement, la nature de la dépense, la source d'information. S'y ajoutent des observations.

7.1. - Le financement des dépenses de fonctionnement

Les financeurs considérés sont les suivants :

7.1.1. - Les voyageurs

L'information est obtenue auprès des entreprises exploitantes. D'une façon générale, la lecture des comptes de résultats ne permet pas d'isoler directement la part issue des usagers. Celle-ci est communiquée par les services financier ou comptable de l'entreprise exploitante.

7.1.2. - Les collectivités locales (autorités organisatrices, communes, départements, communautés urbaines)

Leur contribution au fonctionnement et au développement du système repose sur le financement des déficits d'exploitation, des réductions tarifaires consenties à certaines catégories d'usagers (personnes âgées, chômeurs...) et des investissements. Les ressources des autorités organisatrices sont variables selon les cas tant au niveau de l'origine que des montants. Outre le versement de transport qu'elles perçoivent directement, les autorités organisatrices bénéficient également de contributions des communes, des départements, des communautés urbaines et de l'Etat (1). Dans ces conditions, il n'est pas possible de présenter pour chacune des collectivités locales l'affectation de ses contributions par nature (déficit d'exploitation, réductions pour tarifs sociaux, frais de fonctionnement), ni même d'établir une distinction entre l'investissement et le fonctionnement, car l'auto-financement est constitué d'un prélèvement (globalisé) sur les recettes de fonctionnement.

Pour cette raison, les contributions des autorités organisatrices, communes, syndicats des communes, district, départements et communautés urbaines sont présentées globalement sous l'intitulé "collectivités locales", tout en établissant une distinction entre le financement du fonctionnement et de l'investissement. Pour le fonctionnement, la contribution des départements au titre du transport salaire est également incluse. Le financement des collectivités locales se décompose donc en quatre rubriques : subvention d'équilibre, réductions tarifs sociaux, transport scolaire et autres (frais de fonctionnement des autorités organisatrices intégrant notamment les frais financiers liés aux acquisitions de matériel de transport).

(1) Les contributions de l'Etat sont affectées au financement des investissements.

Concernant la contribution des autorités organisatrices au titre des subventions d'équilibre, ces dernières sont présentées nettes des produits domaniaux qu'elles perçoivent éventuellement auprès des entreprises exploitantes. Effectivement, en règle générale, les autorités organisatrices financent l'essentiel des investissements et mettent le matériel roulant (et les bâtiments) à la disposition de l'exploitant. En contrepartie, celui-ci fait figurer dans son compte de résultats une charge d'amortissement (ou de location-vente, selon les cas), qui ne doit pas être comptabilisée pour éviter un double compte.

7.1.3. - La Région

La Région verse aux entreprises exploitantes dans le cadre du "Développement de Transport Collectif Régional" des compensations tarifaires. Cette dernière a été instituée avec la création d'une carte régionale de transport permettant aux titulaires de l'abonnement hebdomadaire de travail SNCF de bénéficier, sous réserve de l'achat d'un supplément, d'une libre circulation sur le réseau de transport urbain et ceci pour un prix unique et attractif à la Région perçoit à ce titre des subventions de l'Etat.

Les montants versés figurent dans les comptes de résultats des entreprises exploitantes (le cumul de ces recettes correspond au montant figurant en dépense du compte administratif de la Région).

7.1.4. - Autres

Il s'agit des montants perçus par les entreprises exploitantes au titre des recettes publicitaires, produits financiers ...

7.2. - Le financement des dépenses d'investissement

Pour l'investissement, l'origine du financement est décomposée entre les collectivités locales, l'Etat (subventions versées aux autorités organisatrices) et les entreprises exploitantes. Pour la consolidation de la dépense (fonctionnement + investissement), l'auto-financement est déduit.

Pour financer leurs dépenses totales, les autorités organisatrices perçoivent le versement de transport. Compte tenu des règles en vigueur en comptabilité publique, il n'est pas possible de ventiler le produit de cette taxe entre l'investissement et le fonctionnement, car s'y ajoutent les subventions versées par les autres collectivités locales.

Dans la consolidation de la dépense, la contribution des collectivités locales est présentée nette du produit perçu au titre du versement de transport.

RECAPITULATIF DES FINANCEMENTS

ENSEMBLE PERIMETRES URBAINS

En millions de francs

Transport en commun

Fonctionnement

. Voyageurs	296,12
. Collectivités locales	996,78
- Subvention d'équilibre	762,46
- Réductions tarif sociaux	43,51
- Transport scolaire	105,49
- Divers	85,32
. Région	1,81
. Autres	31,60

Sous-total 1 326,31

Investissement

. Collectivités locales	764,29
. Etat	169,76
. Exploitant	62,96
. Autofinancement assuré par l'exploitant	61,16

Sous-total 997,01

Sous-total transport en commun 2 262,16 (1)

(1) Non compris l'autofinancement

Produit net du versement de transport	636,34
---------------------------------------	--------

Solde à la charge des collectivités locales	1 124,73
---	----------

Voirie

Fonctionnement

. Collectivités locales	417,51
-------------------------	--------

. Autres	0,13
----------	------

Sous-total	417,64
------------	--------

Investissement

. Collectivités locales	157,83
-------------------------	--------

. Etat	1,16
--------	------

. Région	0,48
----------	------

. Autres	0,91
----------	------

Sous-total voirie	160,38
-------------------	--------

TOTAL	2 840,18
-------	----------

8 - LES TRANSPORTS INTERURBAINS

Les transports interurbains sont appréhendés à partir de l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transport en commun de personnes (source : OEST), du fichier central des automobiles (immatriculations en 1986 et parc au 1^{er} janvier 1987), des comptes administratifs des départements et de statistiques communiquées par la Région (Direction des transports).

8.1.- Les dépenses d'exploitation

8.1.1.- Les lignes régulières

Selon l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transport en commun de personnes, l'offre exprimée en véhicules x kms à l'intérieur de la région Nord-Pas-de-Calais est estimée à 32,24 millions (dont 15,4 % de haut-le-pied) (1).

Sur la base d'un coût par véhicule x km de 8,50 F (TTC) la dépense globale est de 274,04 MF.

8.1.2.- Les services spéciaux de transport scolaire

Selon l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transport en commun de personnes l'offre exprimée en véhicules x kms à l'intérieur de la région Nord-Pas-de-Calais est estimée à 23,85 millions (dont 37,8 % de H L P).

Sur la base d'un coût par véhicule x km de 7,95 F (TTC) la dépense globale est de 189,61 MF.

8.1.3.- Les services spéciaux de transport ouvriers

Selon l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transport en commun de personnes, l'offre exprimée en véhicules x kms à l'intérieur de la région Nord-Pas-de-Calais est estimée à 34,13 millions (dont 27,9 % de H L P).

Sur la base d'un coût par véhicule x km de 7,30 F (TTC) la dépense globale est de 249,15 MF.

(1) - Le détail des calculs concernant l'estimation de l'offre est présenté en annexe 8

8.1.4.- Les services occasionnels

Selon l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transport en commun de personnes, l'offre exprimée en véhicule x kms à l'intérieur de la région Nord-Pas-de-Calais est estimée à 17,99 millions (dont 26,7 % de H L P).

Sur la base d'un coût par véhicule x km de 9 F (TTC) la dépense globale est de 161,91 MF.

8.2.- Le financement des dépenses d'exploitation

Au total la dépense de transport interurbain peut donc être estimée à 874,71 MF.

Cette dépense a été financée par les départements, les employeurs, les ménages et des recettes diverses.

8.2.1.- Les départements

Les départements du Nord et du Pas de Calais ont consacré 621,71 MF (transports urbains et interurbains) qui se décomposent de la façon suivante :

DEPARTEMENTS DU NORD ET DU PAS DE CALAIS	
Transport scolaire	347,43
Transport interurbain	12,84
Etudes, Administration Générale	140,28
Autres (services concédés urbains)	121,16
TOTAL	621,71

Les montants présentés ci-dessus font apparaître que (hors transport scolaire) les contributions des départements versées aux entreprises de transport interurbain s'élèvent à 12,78 MF.

Le total des contributions au titre du transport scolaire s'élève à 347,43 MF. Les montants versés aux exploitants de réseaux routiers urbains et à la SNCF sont de 143,4 MF. Par déduction les contributions affectées au transport scolaire interurbain (lignes régulières et services spéciaux) sont donc de 204,3 MF.

En 1986, pour le financement des dépenses de transport scolaire les départements du Nord et du Pas de Calais ont perçu de l'Etat 205,19 MF au titre de la DGD.

Les charges des services concédés urbains ont déjà été comptabilisées.

Les dépenses relatives aux études, frais d'administration générale et de promotion et qui concernent les transports urbains et interurbains sont regroupés pour un montant de 140,34 MF.

8.2.2.- Les communes

Par convention, les contributions des communes représentent 50 % du total des dépenses au titre du transport collectif et périscolaire.

L'offre exprimée en véhicule x kms a été la suivante (en millions) :

- collectif	: 3,42
- périscolaire	: 3,55
- Total	: 6,97

La dépense peut donc être estimée à 62,73 MF (9 F x 6,97) dont la moitié est à la charge des communes soit 31,36 MF.

8.2.3.- Les employeurs

Toutes les dépenses relatives aux circuits spéciaux de ramassage ouvriers sont financées par les employeurs. Dans la consolidation de leurs contributions le montant du versement de transport remboursé aux employeurs assurant un service de ramassage spécial est déduit.

8.2.4.- Les recettes annexes des transporteurs

Les exploitants perçoivent sur les lignes régulières des recettes annexes (publicité, produits financiers) estimées par convention à 5 % du total des recettes (274 MF) soit 13,70 MF.

8.2.5.- Les ménages

La contribution des ménages pour le transport interurbain est obtenue par déduction. Il est probable que les montants ainsi obtenus sont surévalués car les exploitants perçoivent des communes des subventions diverses mais qui n'ont pu être appréhendées dans cette étude.

TABLEAU DE SYNTHESE SUR LE TRANSPORT ROUTIER INTERURBAIN
FINANCEMENT DES DEPENSES D'EXPLOITATION

en millions de francs TTC (1986)

Nature de l'activité	Dépenses	Financement				
		Départements et communes	Employeurs	Région	Autres	Ménages
Services réguliers	274,04	) (12,78)		2,72 ⁽¹⁾	13,70	) 230,42
Transports scolaires	189,61	) 216,81)
Transports ouvriers	249,15		249,15			
Services occasionnels	161,91	31,36				130,55
T O T A L	874,71	248,17	249,15	2,72	13,70	360,97

(1) - La Région perçoit de l'Etat une contribution au titre du contrat de plan Etat/Région "Développement du TCR"

8.3.- Les dépenses d'investissements

Selon les statistiques publiées par l'OEST, les immatriculations des autobus et autocars neufs en 1986 se sont élevées pour la région Nord-Pas-de-Calais à 425 (286 pour le département du Nord et 139 pour celui du Pas-de-Calais).

La ventilation est présentée en fonction du nombre de places assises. Chacune de ces catégories a été affectée d'un prix moyen afin d'en déduire un coût global d'investissement. Le détail du calcul est exposé dans le tableau ci-dessous.

Nombre de places assises	Immatriculations	Référence du véhicule	Prix moyen (1)	Coût d'acquisition (en MF)
Moins de 10	192	Renault trafic normal	71 350	13,70
10 à 19	23	Renault minibus Heuliez GX 17 (2)	185 000	4,26
20 à 29	58	Heuliez R-212 CBM - Amiot TU	504 100	29,24
30 à 39	12	Renault SC 10	779 000	9,35
40 et plus	140	Renault S 53 Renault PR 14	695 000	97,30
Total	425			153,85

La répartition des investissements entre l'urbain et l'interurbain est établie sur la base du parc estimé en autocars et autobus des entreprises de transport public soit 3 040 (source : DDE/DRE). Selon le CETUR le parc des réseaux urbains est de 1 145 véhicules (y compris les autobus non comptabilisés dans la publication sur les 101 réseaux). Sur la base d'une durée de vie de 12 ans pour le réseau de Lille (parc : 402) et de 15 ans pour les autres réseaux, les acquisitions d'autobus urbains peuvent être estimées à 83.

(1) En Francs 1986 après remise de 10 % par rapport au prix catalogue

(2) Moyenne entre les deux types de véhicule

Le coût moyen d'acquisition des autobus urbains est obtenu en prenant comme véhicule de référence le Renault SC10 pour les autobus et le Renault minibus et le Heuliez GX17 pour les minibus (1,7 % du total des acquisitions), soit 768 900 F. Le coût total des acquisitions est donc estimé à 64 MF soit un coût sensiblement identique à celui constaté dans les comptes administratifs des autorités organisatrices au titre du matériel de transport.

Par différence, il est alors possible d'en déduire les acquisitions relatives à l'interurbain soit 90 MF (154-64). Ce montant intègre les acquisitions pour compte propre de certaines associations estimées, sur la base des véhicules de moins de 10 places, à quelques 10 MF (estimation par excès).

Par convention, on suppose que les investissements annexes (bâtiments ...) représentent 5 % des dépenses totales. Celles-ci peuvent alors être estimées à 94,70 MF.

Par ailleurs, il convient de rajouter pour avoir les dépenses globales d'investissements le coût de remise en état des véhicules d'occasion. Par convention on retiendra le taux utilisé pour les voitures particulières (cf. également rapport P. JOSSE) de 6,4 %. Ce taux résulte du rapport entre le cout de remise en état et le coût d'acquisition d'un véhicule neuf. Pour 1986, ce coût de remise en état peut donc être évalué à 23 000 F par véhicule. Sachant qu'il y a eu pour cette même année 850 acquisitions d'occasion, le coût global de remise en état est estimé à 20 MF.

Les dépenses totales d'investissements des réseaux interurbains peuvent donc être estimées à 115 MF.

8.4.- Le financement des dépenses d'investissements

L'origine du financement doit être prise en considération lors de la consolidation de la dépense (fonctionnement + investissement) afin d'éviter un double compte avec l'autofinancement qui figure en charge d'exploitation (amortissement + profit) et en ressources d'investissements.

Sur la base des réponses au questionnaire adressé aux exploitants interurbains, il apparaît que le kilométrage moyen annuel par véhicule peut être estimé à 44 000 km.

La durée de vie moyenne d'un véhicule est de 15 ans. Le coût moyen d'un km voiture est de 8,08 F. Le coût d'acquisition moyen d'un véhicule est de 506 600 F.

La part de l'amortissement dans le total des charges d'exploitation peut donc être estimée à :

$$\frac{506\ 600}{44\ 000 \times 15} = \frac{(1)}{8,08} = 9,5 \%$$

(1) Selon "le rapport de la commission des comptes des transports de la nation" la part des amortissements représentait 10,3 % du total des charges d'exploitation (moyenne nationale) en 1985 pour les entreprises de transport routier de plus de 6 salariés

Pour tenir compte des excédents d'exploitation, 10 % des recettes d'exploitation sont affectées au financement des dépenses d'investissement au titre de l'autofinancement soit 87,5 MF (874,71 x 10 %).

L'autofinancement représente donc 76 % (1) des ressources d'investissements (87,5/115).

Par ailleurs les transporteurs peuvent percevoir des subventions de collectivités locales. Ainsi pour 1986 le Département du Nord leur a attribué directement une subvention de 1,84 MF pour la modernisation du parc.

D'autre part, l'Etat apporte un concours financier destiné à la modernisation des autocars. Cette aide a transité par la Direction Régionale de l'Équipement et par l'Agence Française pour la Maîtrise de l'Énergie et repose sur le versement de primes (45 000 F) pour le remplacement d'un autocar vétuste par un autocar neuf.

Ce dispositif d'aide aux transporteurs a été modifié par circulaire ministérielle du 7 août 1986 : les prêts à taux privilégié pour l'acquisition d'autocars neufs ont été supprimés au 1^{er} septembre en raison de la baisse des taux du marché bancaire. Par ailleurs, depuis le 16 juin 1986, la prime de 45 000 F est versée directement par la Direction Régionale de l'Équipement.

En 1986, 16 autocars neufs ont été financés à concurrence de 70 % par des prêts accordés dans le cadre de ce dispositif par le Crédit d'Équipement des P.M.E., la Société de Développement Régional et la Caisse des Dépôts.

L'AFME a accordé 20 primes au renouvellement (soit un total de 900 000 F) et la DRE 21 primes (soit un total de 945 000 F).

En 1986, 41 primes ont ainsi été versées soit un montant global de 1,85 MF.

Le complément à 115 MF est financé par recours à l'emprunt.

(1) Un sondage sommaire réalisé auprès d'une dizaine d'exploitants donne un taux de 70 %

9 - FINANCEMENT DU TRANSPORT DE VOYAGEURS - DECOMPOSITION ET AFFECTATION DES CONTRIBUTIONS TOTALES DES DIFFERENTS FINANCEURS

9.1. - Le financement des entreprises, des ménages et autres

9.1.1. - Les employeurs

Les contributions des employeurs présentées ici concernent uniquement les transports en commun. Pour les dépenses d'utilisation et d'acquisition de voitures de société, les employeurs sont considérés au titre des usagers des voitures particulières et commerciales.

Le versement de transport perçu par les autorités organisatrices est présenté net des remboursements que recupèrent certains employeurs assurant le transport ou le logement de leurs salariés. Il s'agit de la charge réellement supportée pour l'année considérée. Afin d'éviter un double compte avec les dépenses assurées par les autorités organisatrices les contributions de ces dernières sont présentées nettes des recettes perçues au titre du versement de transport.

Pour l'ensemble de la région Nord Pas de Calais, le produit total du versement de transport s'est élevé à 636,34 MF.

Les circuits spéciaux de ramassage ouvriers représentent une activité importante dans la région Nord Pas de Calais. Avec les conventions présentées au chapitre 8, consacré au transport interurbain, il apparaît que la charge supportée par les employeurs s'est élevée à 249,15 MF.

Au total, la contribution des employeurs au fonctionnement du système de transport de voyageurs s'est donc élevé à 885,49 MF.

9.1.2. - Usagers des transports en commun

La contribution des usagers des transports en commun est déduite des comptes de résultats pour le transport urbain et ferroviaire et d'une estimation pour le transport interurbain. Les résultats obtenus et présentés précédemment sont les suivants :

- Transport urbain	: 296,12 MF
- Transport SNCF	: 185,97 MF
- Transport interurbain	: 360,97 MF

- Total	: 843,06 MF

9.1.3. - Usagers des voitures particulières et commerciales

Il s'agit des dépenses supportées par les ménages, les entreprises et les administrations et autres.

Le total des dépenses s'est élevé à 23 718 MF dont 7 879,5 MF au titre de la fiscalité automobile (TVA, TIPP, vignettes,....).

9.1.4. - Usagers des deux roues motorisés

Les dépenses au titre de cette activité se sont élevées à 469,5 MF.

9.1.5. - Divers

Ce financement correspond aux recettes accessoires (publicité, produits financiers ...) perçues par les entreprises exploitantes. Le détail de ces recettes est le suivant :

- Transport urbain	: 31,60 MF
- Transport SNCF	: 10,91 MF
- Transport interurbain	: 13,70 MF

	56,21 MF

9.2. - Le financement de la dépense sociale régionale

9.2.1.- Les contributions de l'Etat

Concernant les transports en commun, la plus grande part des subventions de l'Etat sont affectées à la SNCF (fonctionnement et investissement) et à la Communauté Urbaine de Lille pour la réalisation du VAL. Mais les autres autorités organisatrices perçoivent également des subventions d'investissement. Par ailleurs, avec le contrat de Plan Etat/Région "Développement du TCR" l'Etat contribue au financement des dépenses d'exploitation des réseaux urbains et interurbains.

Par convention la contribution de l'Etat au financement du transport scolaire par l'intermédiaire de la Dotation Globale de Décentralisation n'est pas comptabilisée. Il en est de même pour la Dotation Globale de Fonctionnement et la Dotation Globale d'Équipement qui sont perçues par les collectivités locales mais qui ne sont pas affectées.

Le financement des dépenses de voirie et de police de la route est présenté après abattements liés au transport de marchandises.

Transport en commun

Fonctionnement

. Subvention d'équilibre - SNCF (1)	265,78
. Remboursement tarifs sociaux - SNCF	43,08
. Contrat de plan Etat/Région "Développement du TCR" (versé à la Région)	2,00

Investissement

. SNCF - Réouverture de la ligne de chemin de fer Lens - Don Sainghin (versé à la Région)	2,00
. SNCF - Electrification de la ligne Don Sainghin - Béthune	8,00

. Réseaux Urbains	169,76
-------------------	--------

. Modernisation des autocars (interurbain)	1,85
---	------

Sous-total transport en commun 492,47

Voirie

Fonctionnement

. Réseau national	62,79
-------------------	-------

Investissement

. Réseau national (net des subventions des collectivités territoriales et HTVA)	99,37
---	-------

(1) - Service ferroviaire d'intérêt général (exploitation du service omnibus)

. Subventions aux départements	4,84
. Subventions aux communes	71,00
. Subventions aux communautés urbaines et districts	0,96
Police de la circulation (estimation)	134,25
Sous-total voirie et police	373,21
Total des dépenses de l'Etat	865,68

9.2.2.- Les contributions des collectivités locales

Les collectivités locales considérées sont les départements, les communes, les syndicats mixtes, les districts et les communautés urbaines. L'intervention des collectivités locales est très importante et revêt des formes multiples qui sont rappelées ci-dessous. Pour apprécier réellement les dépenses qu'elles supportent pour les transports collectifs, il convient de déduire de leurs dépenses les recettes que les autorités organisatrices perçoivent au titre du versement de transport.

Par ailleurs, le financement des dépenses de voirie est présenté après abattement lié au transport de marchandises.

Transport en commun

Fonctionnement

. Subvention d'équilibre	775,24
- urbain	(762,46)
- interurbain	(12,78)
- SNCF	-
. Remboursement des tarifs sociaux	74,87
- urbain	(43,51)
- interurbain (transport collectif et périscolaire)	(31,36)
- SNCF	-
. Transport scolaire	347,43
- urbain	(105,49)
- interurbain	(204,03)
- SNCF	(37,91)
. Frais de gestion	225,66
- Communautés urbaines, Syndicats mixtes, district ...	(85,32)
- département	(140,34)

Investissement	
. Subvention d'investissement	766,13
- urbain	(764,29)
- interurbain (département du Nord)	(1,84)
- SNCF	-

. Sous-total	2 189,34
. Recettes au titre du versement de transport	636,34
. Solde à la charge des collectivités locales	1 553,00
<i>Voirie</i>	
Fonctionnement	2 518,10
Investissement	744,70

Sous-total	3 262,80
Total des dépenses des collectivités locales (net des recettes au titre du versement de transport)	4 815,79

9.2.3.- Les contributions de la Région

Les informations relatives aux contributions de la Région sont tirées du compte administratif de la région, des communautés urbaines et des districts et d'informations complémentaires obtenues auprès des services concernés.

TRANSPORT EN COMMUN

Etudes et autres

Il s'agit des dépenses relatives au suivi statistique (08-93), aux études générales relatives au transport de voyageurs (08-49) et aux études TCR (08-48).

Annuités liées aux acquisitions de matériel roulant

Ce sont les annuités liées aux acquisitions de la Région pour le compte de la SNCF par contrat de mise à disposition. La décomposition des annuités était la suivante :

- Remboursement du capital : 11,67 MF
- Frais financiers : 38,42 MF.

Parking

Il s'agit des parkings situés à proximité des gares (08.9). Les bénéficiaires des versements de la Région à ce titre sont la SNCF, les communes ou la Communauté Urbaine de Lille.

Gares et installations fixes

La Région finance pour moitié ces dépenses d'investissement (08.07). L'autre partie est financée par la SNCF.

Travaux sur infrastructure de la SNCF

Il s'agit de la contribution de la Région au financement de la réouverture au trafic voyageurs de la ligne ferroviaire Lens-Don Sainghin (08.18) et de l'électrification de la ligne Don Sainghin - Bethune (08.08). Pour financer ces dépenses, la Région a perçu des subventions de l'Etat.

Matériel roulant

Les dépenses ainsi comptabilisées permettent de mettre en évidence l'effort financier de la Région car, dans la consolidation de la dépense, les dépenses liées aux annuités d'emprunt des acquisitions antérieures sont (partiellement) compensées par les redevances perçues auprès de la SNCF, conformément aux contrats de location vente.

Au final, l'effort de la Région pour l'année considérée est représenté par le cumul des montants des acquisitions (08.11 et 08.12) et du solde entre annuités et redevances. Par ailleurs, cette dépense devant, par définition, être compensée à terme par les redevances versées par la SNCF, elle est considérée comme un emprunt contracté par la Région et non comme des subventions à caractère définitif qui seules figurent dans la dépense sociale régionale.

Compensation (08.22), volet routier (08.21), et promotion du transport (08.91 et 08.92)

Ces dépenses résultent du contrat de Plan Etat-Région "Développement du Transport Collectif Régional" qui prévoyait notamment la création d'une carte régionale de transport train + bus et le développement de la promotion et de l'information. La carte régionale de transport offre la possibilité aux titulaires de l'abonnement hebdomadaire de travail SNCF (tarif social institué par l'Etat) d'acheter un supplément permettant de bénéficier d'une libre circulation sur un réseau de transport urbain pour un prix unique et attractif grâce à une compensation financière versée par la Région à l'exploitant. La Région perçoit, à ce titre, des subventions de l'Etat.

Avance volet ferroviaire

Il s'agit des avances faites par la Région dans le cadre de la convention signée avec la SNCF. Les contributions définitives pour un exercice donné n'étant connues qu'après la clôture de l'exercice, la contribution nette de la Région est, par convention, représentée par le solde entre les avances et les remboursements pour l'année de l'étude (voir annexe 5).

Transport individuel

Voirie

Ce sont les subventions (08.01) versées à l'Etat pour le financement des routes de rase campagne et des routes urbaines. Mais, pour la consolidation de la dépense et de son financement, la contribution de la région est présentée d'après l'état d'avancement des travaux (voir plus haut chapitre sur la voirie). Les montants obtenus sont l'objet d'un abattement afin de déduire la part des dépenses de voirie liées au trafic marchandises.

Sécurité routière

Les montants seront intégralement affectés à la voiture particulière. Pour financer ces dépenses, la Région perçoit des subventions de l'Etat, mais cela n'a pas été le cas pour l'année 1986.

Pour l'ensemble, la contribution de la Région est de 73 millions de francs.

COMPTE TRANSPORT NORD PAS-DE-CALAIS

CONTRIBUTIONS DE LA REGION AU FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS
DANS LA REGION NORD PAS-DE-CALAIS (1986)

En millions de F.

EMPLOIS	MONTANT	RESSOURCES (à caractère définitif)	MONTANT
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>			
TRANSPORT EN COMMUN			
. Etudes et autres	1,09	. Redevances SNCF	46,16
. Annuités liées aux acquisitions de matériel roulant	50,09		
. Parking TER	0,78		
. Gares et installations fixes	2,53	. Subventions de l'Etat	10,00
. Travaux sur infrastructures SNCF	24,57		
. Matériel roulant SNCF	29,73	. Subventions de l'Etat au titre du contrat de plan Etat/Région "Développement du TCR"	2,00
. Compensations et volet routier :			
- urbain	1,81		
- interurbain	2,72		
. Promotion du transport	3,72	. Collectivités locales	0,00
. Avance volet ferroviaire (SNCF)	2,39	. Communautés urbaines	0,04
		. Remboursement SNCF	5,19
		Solde supporté par la Région	56,04
			(1)
Sous-total	119,43	Sous-total	119,43
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>			
TRANSPORT INDIVIDUEL			
. Voirie			
- Subventions aux Districts et autres)	45,97	Solde supporté par la Région	50,68
- Routes rase campagne)			
- Routes urbaines)			
. Sécurité routière (VP)	4,71	. Subvention de l'Etat	-
Sous-total	50,68	Sous-total	50,68
		Total solde supporté par la Région	106,72
			(1)
TOTAL	170,11	TOTAL	170,11

(1) Dans la consolidation de la dépense, le solde supporté par la Région est présenté hors financement du matériel roulant de la SNCF car, à terme, cette dépense sera récupérée par le biais des redevances versées par la SNCF.

9.3. - Les emprunts et autres

Les montants présentés sont constitués notamment des emprunts de la région destinés au financement d'acquisition de matériel roulant de la SNCF, du solde entre les annuités liées à ces acquisitions et les redevances SNCF, des emprunts nets des remboursements effectués par les exploitants interurbains et des financements divers affectés à la voirie après abattements liés au transport de marchandises.

Les montants ont été les suivants :

Transport en commun

Acquisition par la région sur emprunt de matériel roulant SNCF	29,73
Emprunt SNCF sur le marché financier	7,79
Solde entre les annuités liées à ces acquisitions et les redevances SNCF	- 3,93
Emprunt exploitants interurbains	23,85
Ressources diverses de financement perçues par les exploitants urbains	1,80
Sous-total	67,10

Voirie

Financement divers pour la voirie départementale, financement pour voirie des périmètres urbains et autoroutes	31,79
Total	98,89

10. - PRIX DE REVIENT DES MODES

La comparaison des coûts d'exploitation entre modes s'avère toujours un exercice difficile car les données disponibles sont rarement homogènes.

Ainsi, pour ce qui concerne le transport interurbain, l'ensemble des coûts d'exploitation a été pris en considération (frais de personnel, remboursement, amortissements, frais financiers...) à partir d'enquêtes réalisées auprès de transporteurs et des départements. Les coûts utilisés intègrent les amortissements et les frais financiers. Par contre, pour ce qui concerne le transport urbain, les données figurant dans les comptes d'exploitation des réseaux ne sont pas directement utilisables, compte tenu du mode de financement des investissements. Effectivement, ces derniers sont financés par les autorités organisatrices qui supportent donc les coûts financiers. Par ailleurs, les réseaux ne font pas figurer en charges d'exploitation de dotations aux amortissements liées aux investissements. Généralement, il y a une redevance d'usage versée à l'autorité organisatrice pour mise à disposition du matériel sans qu'il n'y ait vraiment d'adéquation avec la notion d'amortissement comptable et de frais financiers liés aux acquisitions. Ainsi, par convention, les charges d'exploitation des réseaux ont été majorées de 10 % pour tenir compte des amortissements. Par ailleurs, les frais de gestion (frais de personnel, frais financiers) supportés par les autorités organisatrices ont été ajoutés à ces dépenses (l'incidence est d'ailleurs assez faible).

Pour ce qui concerne les réseaux de bus et de tramways de Lille, les données utilisées sont celles publiées dans le rapport d'activité 1986 des transports en commun de la communauté. Les dépenses directement affectables présentées dans ce rapport intègrent les amortissements tant pour le réseau routier que pour le tramway. A ces dépenses, ont été ajoutés les frais de gestion du syndicat mixte, ces derniers étant ventilés entre les réseaux bus et tramway au prorata du kilométrage respectif de ces deux modes.

Pour ce qui concerne le métro, les données utilisées sont tirées du budget métro. La restitution du versement de transport dont ont bénéficié les entreprises assurant le logement ou le transport de leurs salariés n'a pas été comptabilisée.

Par ailleurs, l'incidence de la TVA n'a pas été prise en compte. Mais d'après les informations dont nous avons pu disposer, il semble que l'essentiel des recettes figurant dans le budget métro soit présenté hors TVA à l'exception de la subvention perçue auprès de la CUDL.

Pour la SNCF, les données utilisées sont celles publiées dans le tableau de bord TER (voir annexe 9).

Compte tenu des remarques qui précèdent, il apparaît nécessaire d'être prudent sur l'interprétation des résultats ainsi obtenus. En tout état de cause, il conviendra lors des prochaines actualisations d'obtenir des compléments d'informations sur les coûts d'exploitation des réseaux notamment à Lille.

11. - LE COUT SUPPORTE PAR LES USAGERS DE LA VOITURE PARTICULIERE ET DES TRANSPORTS EN COMMUN

L'estimation des coûts supportés tant par l'utilisateur de la voiture particulière que par l'utilisateur des transports en commun est déduite des calculs précédents.

Pour la voiture particulière, l'ensemble des dépenses est comptabilisé (y compris l'amortissement). L'estimation du kilométrage est obtenue à partir des consommations de carburant. Afin d'établir une comparaison homogène avec les usagers des transports en commun, le coût du déplacement est calculé sur la base du parcours moyen des transports en commun et d'un taux d'occupation moyen de 1,25.

Pour estimer le coût d'un déplacement dans l'agglomération lilloise, il a été supposé que la consommation de carburant est supérieure de 20 % à la moyenne régionale qui est de 8,5 l aux 100 km.

12 - LES TRAFICS ET LE SERVICE OFFERT

Les résultats présentés sont déduits de statistiques collectées auprès de l'OEST, du CETUR, de la SNCF et de la COMELI.

NATURE DE L'ACTIVITE	VOYAGES (millions)	VOYAGEURS x KM (millions)	PARCOURS MOYEN	KMxVOITURE
Ferroviaire - SNCF	35,64	652,91	18,32	22,95(1)
Routier urbain	107,04	333,96	3,12	38,25
Routier interurbain	85,88	1 789,05	20,83	108,21
- ligne régulière	(27,74)	(494,88)	(17,84)	(32,24)
- scolaire	(27,75)	(315,52)	(11,37)	(23,85)
- ouvrier	(19,07)	(578,58)	(30,34)	(34,13)
- occasionnel	(11,32)	(400,07)	(35,31)	(17,99)
Métro	27,1	108,4	4 (2)	5,91
Tramway	7,9	31,6	4 (2)	1,57
TOTAL	263,56	2 915,92	11,6	176,89

Source : CETUR, OEST et SNCF

L'estimation des voyages et les parcours moyens sont tirés de "l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transport en commun de personnes" (source : OEST). Concernant les voyages, il convient de souligner que les données obtenues pour le transport routier urbain correspondent à celles publiées dans "l'Annuaire statistiques sur les réseaux de transport urbain".

Les parcours moyens sont établis à partir des longueurs moyennes des lignes ("Enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transport en commun de personnes" - source : OEST) auxquelles sont affectés des coefficients : 0,25 pour le transport urbain, 0,75 pour les lignes régulières interurbaines, 0,5 pour les circuits de ramassage scolaire, 0,75 pour les circuits de ramassage ouvrier et 1 pour l'occasionnel.

Le parcours moyen est utilisé pour l'estimation du coût moyen d'un déplacement en transport en commun supporté par l'utilisateur. Le coût d'un déplacement pour l'utilisateur de la voiture particulière est calculé sur la même base.

(1) Pour les remorques autorail la motrice, dans laquelle il y a des voyageurs, est comptabilisée

(2) Estimation

A N N E X E S

ANNEXE 1

ESTIMATION DES FRAIS FINANCIERS SUPPORTES PAR LES MENAGES RELATIFS AUX ACQUISITIONS DE VEHICULES NEUFS*(en millions de francs)*

	1 9 8 4	1 9 8 5	1 9 8 6	1 9 8 7	1 9 8 8	1 9 8 9
Valeur des acquisitions	6.285	6.906	8.102			
Part des achats à crédit (45,4%)	2.850,8	3.132,5	3.675			
Montants empruntés (x 80 %)	2.280,6	2.506	2.940			
Taux d'intérêt	23,20 %	21,87 %	18,45 %			
Durée du crédit	30	34	34			
Frais financiers acquisitions 1984	247,5	359,5	139,5			
Frais financiers acquisitions 1985	-	259	397,5	204,5	17,50	
Frais financiers acquisitions 1986	-	-	255,5	388,0	197,10	16,5
TOTAL			792,5			

ANNEXE 2

ESTIMATION DES FRAIS FINANCIERS SUPPORTES PAR LES MENAGES RELATIFS AUX ACQUISITIONS DE VEHICULES D'OCCASION

	1 9 8 4	1 9 8 5	1 9 8 6	1 9 8 7	1 9 8 8
Valeur des acquisitions en France	84.191	91.007	92.122		
Valeur des acquisitions en VPC	4.825	5.278	5.386		
Part des achats à crédit	29,1 %	29,1 %	29,1 %		
Valeur des acquisitions à crédit	1.404	1.536	1.567		
Montants empruntés (80 %)	1.123	1.229	1.254		
Taux d'intérêt	25,5 %	24,06 %	20,30 %		
Durée du crédit	26 mois	26 mois	26 mois		
Frais financiers acquisitions 1984	132,5	177,5	40,5		
Frais financiers acquisitions 1985	-	136,5	182,0	41,5	
Frais financiers acquisitions 1986	-	-	117,0	154,5	34,5
TOTAL			339,5		

Exemple de calcul pour 1986 :

Total des acquisitions pour la France entière :

$$49.942,08 + 8.884,7 = 92.121,5 \text{ MF}$$

0,60

Total des acquisitions pour la région Nord-Pas-de-Calais :

$$92.121,5 \times 247.283 \times 0,974 = 5\ 386$$

4.119.411

Total des achats par des professionnels

: 49.942,08 MF

% des ventes effectuées

par des professionnels : 60 %

Marges bénéficiaires

: 8.884,7 MF

(T.T.C.)

Acquisitions France

: 4.119.411

Acquisitions

Nord-Pas-De-Calais

: 247.283

Rapport des puissances

fiscales (région/France): 0,974

DEPENSES DES VOITURES DE SOCIETE

Nature de la dépense (en francs)	PROPRIETE	LOCATION	TOTAL
Location	-	28 304	
Assurance	5 795	7 230	
Frais d'immatriculation	135	-	
Vignettes	573	-	
Carburant	9 073	10 737	
Entretien, graissage, réparation	5 091	5 962	
Garage, parking, péage, amendes	622	637	
Amortissement	11 514	-	
	<u>32 668</u>	<u>52 870</u>	
%/Parc	x 0,71	x 0,29	
Parc en circulation	x <u>11 060</u>	<u>11 060</u>	
Dépense totale (en millions de francs)	256,53	+ 169,58 =	426,11
Frais financiers	16		16
Taxe voitures de société			<u>73,59</u>
TOTAL			<u>515,7</u>

ANNEXE 4

ESTIMATION DES FRAIS FINANCIERS DES VOITURES DE SOCIETE

	1984	1985	1986	1987	1988
Parc total	11 500	11 067	11 060		
Parc en propriété	8 322	7 904	7 853		
Nombre d'immatriculations	2 073	2 373	2 301		
Valeur unitaire	67 769	69 802	71 415		
Total investissement (en MF)	140,485	165,64	164,33		
Sommes empruntées (en MF)	56,2	66,3	65,73		
Taux d'intérêt	19,35	18,75	16,25		
Durée du crédit	32 mois	32 mois	32 mois		
Frais financiers 1984	9,26	5,24	0,89		
Frais financiers 1985	-	10,55	5,94	1,00	
Frais financiers 1986		-	9,08	5,05	0,86
Total frais financiers			15,91		

LINEAIRE DE VOIRIE (données 1985)

Type de route (en kilomètres)	NORD	PAS-DE-CALAIS	TOTAL
Autoroutes non concédées 2 x 2 voies	148,8	41,9	190,7
Autoroutes non concédées 2 x 3 voies	33,6	5,1	38,7
Autoroutes non concédées 2 x 4 voies	4,9	0	4,9
Autoroutes concédées 2 x 2 voies	34,9	168,5	203,4
Routes Nationales Rase campagne 2 voies	193,8	404,7	598,5
Routes Nationales Rase campagne 3 voies	83,1	59,7	142,8
Routes Nationales Rase campagne 4 voies	0	22,3	22,3
Routes Nationales Rase campagne 2x2 voies	54,9	19,3	74,2
Routes Nationales Agglomération 2 voies	48,5	49,8	98,3
Routes Nationales Agglomération 3 voies	16,8	21,8	38,6
Routes Nationales Agglomération 4 voies	21,8	0	21,8
Routes Nationales Agglomération 2x2 voies	32,5	5,7	38,2
TOTAUX PAR COLONNE :	673,6	798,8	1 472,4

Source : CETE

LARGEUR DES DIFFERENTS TYPES DE ROUTE
(en mètres)

Autoroutes 2 x 2 voies *	22
Autoroutes 2 x 3 voies *	25,5
Autoroutes 2 x 4 voies *	29
Routes nationales rase campagne 2 voies	7
Routes nationales rase campagne 3 voies	10,5
Routes nationales rase campagne 4 voies	14
Routes nationales rase campagne 2 x 2 voies	15
Routes nationales agglomération 2 voies	7
Routes nationales agglomération 3 voies	10,5
Routes nationales agglomération 4 voies	14
Routes nationales agglomération 2 x 2 voies	14

* Y compris bandes d'arrêt d'urgence, bandes dérasées et débordements de bitume.

Source : CETE

INTERURBAIN

Total veh-kms issus de déplacements ayant l'OD à l'intérieur de la région		26,481 (1)
Reste de la France ---> NPC )	) 0	
NPC ---> Reste de la France)		
Benelux ---> NPC )	) 0	
NPC ---> Benelux)		
Reste de la France ---> Benelux )	) 8 000 trajets x 100 km	0,800
Benelux ---> Reste de la France)		
TOTAL EN CHARGE		27,281
HLP		4,956
T O T A L		32,24

SPECIAUX - SCOLAIRES

Total véh-kms issus de déplacements ayant l'OD à l'intérieur de la région		14,680 (1)
Reste de la France ---> NPC )	) 8 000 trajets x 20 km	0,16 (1)
NPC ---> Reste de la France)		
Autres types de déplacements		0
TOTAL EN CHARGE		14,84 (1)
HLP		9,01
T O T A L		23,85

SPECIAUX OUVRIERS

Total veh-kms issus de déplacements ayant l'OD à l'intérieur de la région		24,491 (1)
--	--	------------

(1) en millions

NPC ---> Reste de la France)	} 4 000 trajets x 20 km	0,08
Reste de la France ---> NPC)		
NPC ---> Benelux)	} 2 000 trajets x 20 km	0,04
Benelux ---> NPC)		
Benelux ---> Reste de la France)	} 0	
Reste de la France ---> Benelux)		
TOTAL EN CHARGE		24,61
HLP		9,52
T O T A L		34,13

SERVICE OCCASIONNEL-CLIENT

Total véh-kms issus de déplacements ayant l'OD à l'intérieur de la région		9,08 (1)
NPC ---> Reste de la France)	} 38 000 trajets x 60 km	2,28 (1)
Reste de la France ---> NPC)		
NPC ---> Benelux)	} 17 000 trajets x 25 km	0,43 (1)
Benelux ---> NPC)		
Reste de la France ---> Benelux)	} 14 000 trajets x 100 km	1,40 (1)
Benelux ---> Reste de la France)		
TOTAL EN CHARGE		13,19 (1)
HLP		4,80
T O T A L		17,99

(1) en millions

ANNEXE 7

EVOLUTION DES CHARGES DU TRANSPORT EXPRESS REGIONAL

	1983 (Réf. convention)	1984	1985	1986	1987	1988
Exploitation	70 569 000	67 087 467	72 803 283	75 247 761		
Personnel de conduite et d'accompagnement	118 261 000	115 224 410	129 583 833	131 750 316		
Energie	30 283 000	30 662 344	34 817 431	29 296 753		
Entretien du matériel	68 716 000	68 876 373	76 788 947	78 788 892		
Entretien des voies et installations fixes	24 745 000	25 168 438	26 773 339	27 355 425		
Frais Généraux	53 138 000	52 193 235	57 930 361	58 214 655		
Charges Financières	78 559 000	69 844 125	74 258 919	78 956 586		
Taxe Professionnelle	6 664 000	6 904 226	242 275 (1)	201 729(1)		
TOTAL	450 935 000	435 960 618	473 198 388 (2)	479 812 117(3)		

(1) depuis 1985 la taxe professionnelle est imputée directement à chaque poste des dépenses à l'exception du coût du matériel supplémentaire

(2) Il faut rajouter à ce chiffre 94 029 francs pour la desserte routière

(3) Il faut rajouter à ce chiffre 407 105 francs pour la desserte routière

TABLE DES MATIERES

* * *

PREMIERE PARTIE : LES RESULTATS DU COMPTE TRANSPORT DE VOYAGEURS

1. - <u>DEFINITION ET CONCEPTION D'UN OUTIL DE COMPTABILITE REGIONALE</u>	3
1.1.- <u>L'analyse des transports de voyageurs dans le compte régional</u>	3
1.2.- <u>Une méthode dérivée de celle des comptes satellites</u>	3
1.3.- <u>Schéma d'analyse et applications concrètes aux transports de voyageurs pour la Région Nord-Pas-de-Calais</u>	4
2. - <u>DEPENSE REGIONALE TOTALE ET REPARTITION ENTRE LES DIFFERENTES ACTIVITES</u>	7
2.1.- <u>Les dépenses de fonctionnement</u>	7
2.2.- <u>Les dépenses d'investissement</u>	7
3. - <u>FINANCEMENT DE LA DEPENSE REGIONALE TOTALE</u>	9
3.1.- <u>Financement par les entreprises, les ménages et les administrations</u>	9
3.2.- <u>Financement de la dépense sociale régionale</u>	11
3.3.- <u>Les autres financements</u>	14
4. - <u>LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN</u>	15
5. - <u>LES COMPTES ECRANS</u>	16
6. - <u>COMPARAISON ENTRE MODES DE TRANSPORT</u>	17
6.1.- <u>Comparaison voiture particulière - transport en commun</u>	17
6.2.- <u>Comparaison entre mode de transport en commun</u>	18
Les tableaux du compte transport	20

<u>DEUXIEME PARTIE - METHODOLOGIE</u>	38
1. - <u>LES VOITURES PARTICULIERES ET COMMERCIALES</u>	39
1.1.- <u>Les conventions et hypothèses relatives aux différentes catégories de dépenses</u>	39
1.2.- <u>Les taxis</u>	42
1.3.- <u>Les voitures de sociétés</u>	42
1.4.- <u>Les ménages, les administrations et autres</u>	43
2. - <u>LES DEPENSES DES DEUX ROUES MOTORISES</u>	45
2.1.- <u>L'estimation du parc</u>	45
2.2.- <u>Les dépenses de fonctionnement</u>	46
2.3.- <u>Les dépenses d'investissement</u>	46
3. - <u>LES DEPENSES DE VOIRIE</u>	48
3.1.- <u>La voirie nationale</u>	48
3.2.- <u>La voirie départementale</u>	49
3.3.- <u>La voirie communale</u>	51
3.4.- <u>Les autoroutes concédées</u>	52
4. - <u>AFFECTATION DES DEPENSES DE VOIRIE ENTRE LES MODES DE TRANSPORT</u>	53
4.1.- <u>Hypothèses et conventions</u>	53
4.2.- <u>Affectation des dépenses</u>	56
5. - <u>LES DEPENSES DE POLICE DE LA ROUTE ET LEUR AFFECTATION</u>	63
6. - <u>LA S.N.C.F.</u>	64
6.1.- <u>Le financement des dépenses de fonctionnement</u>	64
6.2.- <u>Le financement des dépenses d'investissement</u>	65
6.3.- <u>Le trafic et l'offre de service</u>	69

7. - <u>LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS</u>	70
7.1.- <u>Le financement des dépenses de fonctionnement</u>	70
7.2.- <u>Le financement des dépenses d'investissement</u>	72
8. - <u>LES TRANSPORTS INTERURBAINS</u>	75
8.1.- <u>Les dépenses d'exploitation</u>	75
8.2.- <u>Le financement des dépenses d'exploitation</u>	76
8.3.- <u>Les dépenses d'investissement</u>	79
8.4.- <u>Le financement des dépenses d'investissement</u>	80
9. - <u>FINANCEMENT DU TRANSPORT DE VOYAGEURS - DECOMPOSITION ET AFFECTATION DES CONTRIBUTIONS TOTALES DES DIFFERENTS FINANCEURS</u>	82
9.1.- <u>Le financement des entreprises, des ménages et autres</u>	82
9.2.- <u>Le financement de la dépense sociale régionale</u>	83
9.3.- <u>Les emprunts et autres</u>	90
10.- <u>PRIX DE REVIENT DES MODES</u>	91
11.- <u>LE COUT SUPPORTE PAR LES USAGERS DE LA VOITURE PARTICULIERE ET DES TRANSPORTS EN COMMUN</u>	92
12.- <u>LES TRAFICS ET LE SERVICE OFFERT</u>	93
<u>ANNEXES</u>	94