

BOLOGNE

Le réseau de l'agglomération de Bologne se compose de 32 lignes de bus.

L'autorité organisatrice, le CTP (i.e. la municipalité et la province de Bologne), établit la politique générale du réseau. Seuls les tarifs sont déterminés par l'État et la Région sur proposition de la ville.

Depuis 1981, une loi analogue à la LOTI française (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) a décentralisé au niveau de la région les compétences antérieures de l'État en matière de financement des transports urbains. Les communes restent responsables de l'organisation proprement dite des transports urbains mais c'est la région qui fixe désormais les normes et les structures tarifaires et redistribue les subventions de l'État aux exploitants.

Le taux de couverture des dépenses d'exploitation est à l'instar des autres villes italiennes contactées relativement faible puisqu'il n'est que de 26,1% en 1991 (il était de 31,9% en 1988). Malgré des subventions de l'État réparties par la région au titre du fonds national pour la couverture des déficits d'exploitation des transports publics locaux, Bologne n'est pas en mesure de faire face au déficit résiduel. Ceci lui est très préjudiciable puisqu'elle est alors obligée d'emprunter à cours terme et donc à des taux très élevés. Cette situation peut expliquer, au moins en partie, l'évolution à la baisse du taux de couverture des dépenses d'exploitation au cours des dernières années.

La situation financière de la société et la législation sur les investissements n'ont pas permis de réaliser des investissements d'extension ces dernières années. Au cours de l'année 1991, l'ATC, la société exploitante, a présenté à la CEE deux projets qui ont obtenu un financement de la Communauté Européenne.

AGGLOMERATION DE BOLOGNE

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport			
Dénomination	Conorzio Trasporti Pubblici di Bologna (CTP)		
Collectivités-membres	Municipalité et province de Bologne		
Agglomération desservie			
Ville(s) principale(s)	Bologne		
Nombre de communes autres	2		
Nombre d'habitants de la zone desservie	487 605	nc	437 000
Surface de la zone de desserte en km ²	141	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	35	nc	32
Longueur (en km) des lignes d'autobus	315	nc	354
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	nc	nc	nc
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	nc	nc	nc
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	430	nc	453
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	nc	nc	nc
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	17,3	17,6	17,6
Métro et autres matériels lourds	nc	nc	nc
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	1 863	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	nc	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel sur le réseau autobus	136,2	133,7	133,6
Nombre annuel sur le réseau métro et autres matériels lourds	nc	nc	nc

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	95,2	92,8
Frais financiers	nc	0,7	2,1
Amortissements	nc	4,1	5,1
Total en milliards de lire	100,8	222,8	251,8
Recettes			
Recettes tarifaires	31,9	24,0	26,1
Autres recettes commerciales	0,9	2,3	2,2
Taxes affectées	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	10,2	19,5	17,1
Subvention "régionale"	0,2	0,5	2,3
Subvention nationale	54,5	52,7	50,9
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,2	0,2
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Autres	2,5	1,0	1,3
Total en milliards de lire	100,8	222,8	251,8
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	3,9	16,8
Investissements de capacité	nc	96,1	83,2
Extension du réseau	nc	0,0	0,0
Autres	nc	0,0	0,0
Total en milliards de lire	11,9	22,7	5,1
Ressources			
Autofinancement	52,6	88,8	20,8
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Ressource affectée spécifique	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	0,1	0,0
Subvention nationale	0,0	0,0	0,0
Subvention "régionale"	47,4	11,1	79,2
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Total en milliards de lire	11,9	22,7	5,1

BREME

Le réseau de l'agglomération de Brême se compose de 39 lignes de bus et de 6 lignes de tramway.

Le réseau de transport urbain de l'agglomération de Brême est exploité par un ensemble de 20 opérateurs publics et privés. Cependant, il existe depuis 1989 une autorité régionale de transport qui coordonne la totalité du réseau. De plus, une zone tarifaire uniforme a été établie qui permet un libre transfert entre les différents modes et opérateurs. Enfin, il y a eu un changement dans le contrat d'investissement liant la communauté urbaine de Brême et la société de tramway brémoise.

Le taux de couverture des charges d'exploitation relativement élevé en 1988 (47%) est passé à 30% en 1991. En revanche, dans le même temps, les autres recettes commerciales se sont très largement accrues (de 8% à 21,1%). Cette dernière évolution montre par ailleurs comment les déficits sont, à Brême, de plus en plus compensés par les bénéfices des autres services municipaux.

Les investissements en infrastructures sont financés à hauteur de 60% par l'État grâce à une taxe sur les carburants affectée pour moitié aux transports collectifs urbains, l'autre étant consacrée à la voirie. L'investissement en matériel roulant est financé par les entreprises de transport.

AGGLOMERATION DE BREME

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport			
Dénomination	Verkehrsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen (VBN)		
Collectivités-membres			
Agglomération desservie			
Ville(s) principale(s)	Brême		
Nombre de communes autres	nc		
Nombre d'habitants de la zone desservie	950 000	nc	597 000
Surface de la zone de desserte en km ²	nc	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	39	nc	39
Longueur (en km) des lignes d'autobus	411	nc	498
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	6	nc	6
	76,2	nc	76
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	6	nc	nc
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	nc	nc	nc
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	327 (dont 192 articulés)	nc	345
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	142	nc	244
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	nc	nc	nc
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	14,8	15,1	15,8
Tramway et métro léger	11,6	11,3	11,3
Métro et autres matériels lourds	nc	nc	nc
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	nc	nc	nc
Tramway et métro léger	nc	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	nc	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel sur le réseau autobus	112	nc	nc
Nombre annuel sur le réseau tramway et métro léger	nc	nc	nc
Nombre annuel sur le réseau métro et autres matériels lourds	92 (en 1989)	95,5	98,8

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	97,3	95,9
Frais financiers	nc	1,4	2,3
Amortissements	nc	1,3	1,8
Total en millions de DM	nc	206,3	240,4
Recettes			
Recettes tarifaires	47,0	34,0	30,0
Autres recettes commerciales	8,0	17,1	21,1
Taxes affectées	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	0,0	0,0
Subvention "régionale"	45,0	39,7	40,6
Subvention nationale	0,0	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Autres	0,0	9,2	8,3
Total en millions de DM	nc	206,3	240,4
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	100,0	88,8
Investissements de capacité	nc	0,0	0,0
Extension du réseau	nc	0,0	0,0
Autres	nc	0,0	11,2
Total en millions de DM	nc	33,8	45,0
Ressources			
Autofinancement	nc	47,5	27,4
Emprunts	nc	0,0	0,0
Ressource affectée spécifique	nc	48,0	66,3
Fiscalité locale ordinaire	nc	0,0	0,0
Subvention nationale	nc	4,5	6,3
Subvention "régionale"	nc	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	nc	0,0	0,0
Total en millions de DM	nc	33,8	45,0

BRUXELLES

Le réseau de l'agglomération de Bruxelles se compose de 41 lignes de bus, de 14 lignes de tramway et de 3 lignes de métro.

L'autorité organisatrice est, depuis la loi du 8 août 1988 sur la décentralisation, l'exécutif de la Région de Bruxelles. Le capital des 3 sociétés exploitantes est détenu par les pouvoirs publics à tous les niveaux.

Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires est moyen relativement à celui observé dans l'ensemble des agglomérations étudiées ici puisqu'il est de 32,2% en 1991. On peut cependant constater une hausse sensible par rapport à 1988 où il n'atteignait que 26,6%. Le reste est financé par l'État même si, maintenant, ces ressources passent par la Région.

Pour ce qui est de l'investissement, tout ce qui concerne les infrastructures reste à la charge de l'État alors que l'acquisition en matériel roulant est du ressort de la S.T.I.B. (Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles).

AGGLOMERATION DE BRUXELLES

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) Etat, Province et communes		
Dénomination			
Collectivités-membres			
Agglomération desservie	Bruxelles		
Ville(s) principale(s)	23		
Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants de la zone de desserte	1,1 millions	1,1 millions	1,1 millions
Surface de la zone de desserte en km ²	241,5	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	37	nc	41
Longueur (en km) des lignes d'autobus	284	nc	295
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	14	nc	14
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	134	nc	134,8
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	2	nc	3
	38	nc	32,3
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	506	nc	532
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	255	nc	271
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	79	nc	192
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	19,2	nc	19,5
Tramway et métro léger	11,3	nc	11,1
Métro et autres matériels lourds	8,7	nc	nc
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	1 696	nc	nc
Tramway et métro léger	1 675	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	1 828	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages	186,9	188	196
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	58	55	53
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	69,5	57,5	58
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	59,3	nc	nc

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	79,4	nc	nc
Frais financiers	11,7	nc	nc
Amortissements	8,9	nc	nc
Total en millions de francs belges	9640,0	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	26,6	nc	32,2
Autres recettes commerciales	1,6	nc	2,6
Taxes affectées	0,0	nc	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	nc	0,0
Subvention "régionale"	0,0	nc	0,0
Subvention nationale	71,8	nc	65,1
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	nc	0,0
Emprunts	0,0	nc	0,0
Autres	0,0	nc	0,0
Total en millions de francs belges	9640,0	nc	nc
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	nc	nc
Investissements de capacité	nc	nc	nc
Extension du réseau	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en millions de francs belges	nc	nc	nc
Ressources			
Autofinancement	nc	nc	nc
Emprunts	nc	nc	nc
Ressource affectée spécifique	nc	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	nc	nc	nc
Subvention nationale	nc	nc	nc
Subvention "régionale"	nc	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	nc	nc	nc
Total en millions de francs belges	nc	nc	nc

BUDAPEST

Le réseau de l'agglomération de Budapest se compose de 195 lignes de bus et de trolleybus, de 34 lignes de tramway, de 3 lignes de métro et de 32 lignes de trains de banlieue.

L'autorité de contrôle du réseau de transport urbain de Budapest est la ville, le gestionnaire étant la compagnie de transport BKV qui a le statut de compagnie indépendante. BKV planifie en accord avec les plans nationaux et communaux. Pour leur part, les tarifs sont établis par l'Office National des Prix.

L'entretien du réseau de TCU de la capitale hongroise incombait jusqu'en 1991 à l'État. Après les élections locales de 1991, Budapest a vu l'émergence d'une administration élue, présidée par le maire. L'organisation des transports est désormais régie par le service des transports qui est responsable au niveau de la capitale de toute la coordination. L'administration en tant qu'assemblée est chargée d'établir l'intégralité de ce complexe système de transport, dans le cadre duquel se trouvent les transports collectifs urbains. Tous les biens mobiliers et immobiliers sont dorénavant en possession de la capitale. Le fait que BKV soit passée d'un statut d'entreprise nationale à celui de société de l'administration de la capitale pourrait donc faire théoriquement penser à un profond changement.

Des études préliminaires ont été engagées qui devraient aboutir à un contrat sur les capacités de gestion et sur le financement des transports collectifs urbains. En 1988, un programme de "circulation tranquille" a été débuté dans le centre historique de la capitale hongroise. Dans ce cadre, outre quelques barrages contrôlés et un système de stationnement très sélectif du point de vue des tarifs, un réseau de transports collectifs plus accueillant pour l'utilisateur a été réalisé, qui espère progressivement remplacer le trafic des voitures particulières.

La ligne de métro nord-sud a été prolongée de 4,1 km. Les temps de trajet ont été réduits par la mise en oeuvre d'un système de guidage automatique et d'une commande informatique centralisée. Un des buts les plus importants de la direction est la réalisation d'un parc de véhicules écologiques c'est-à-dire le développement d'un réseau de tramway. C'est pourquoi la construction de la ligne de tramway rapide n°1 va être poursuivie.

Jusqu'en 1990, BKV recevait une subvention de la capitale pour l'entretien des équipements. La taille de cette subvention était fonction des places x km offertes. A partir de 1991, elle a été remplacée par la contribution de l'administration qui a vocation à combler la différence entre les dépenses et les recettes. La réduction des tarifs accordée par l'État pouvait être prise en compte pour l'ensemble des transports des personnes jusqu'en 1989. Depuis 1990, ces réductions s'appliquent seulement aux "nécessiteux" : les scolaires, les retraités et les enfants.

Les investissements nécessaires à l'extension du réseau sont pris en charge par la capitale. Bien que l'ensemble de la circulation soit organisée par le service transport du bureau du maire, aucune dépense pour des études comparatives entre le financement de la voiture particulière et des transports collectifs urbains n'a été envisagée.

En fait, la soi-disant dénationalisation du système de transport urbain à Budapest n'est qu'une apparence puisque l'ensemble des subventions distribuées par la ville proviennent du budget national.

AGGLOMERATION DE BUDAPEST

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Compagnie de Transport de Budapest (BKV) Budapest		
Dénomination			
Collectivités-membres			
Agglomération desservie		Budapest	
Ville(s) principale(s)		15	
Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants desservis	2,2 millions	nc	nc
Surface de la zone de desserte en km ²	802	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus (+ trolleybus)	232 +14	nc	181 + 14
Longueur (en km) des lignes d'autobus	883 + 60	nc	1 353 +69
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	36	nc	34
Nombre de lignes de métro	169	nc	156
et train de banlieue	3	nc	3
Longueur des lignes de métro	10	nc	nc
et autres sites propres lourds	30	nc	32
	97	nc	nc
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	1870 + 238 (trolleybus)	nc	1 760 +234
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	935	nc	914
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	376 + 390	nc	337 + nc
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	137,0	120,8	nc
Tramway ou métro léger	51,2	47,9	nc
Métro ou autres matériels lourds	60,0	31,2	nc
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	12956,0	nc	nc
Tramway ou métro léger	5587,0	nc	nc
Métro ou autres matériels lourds	9956,0	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	984	882	nc
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	476	411	395
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	461	303	313

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	36,7	38,4
Frais financiers	nc	12,0	10,7
Amortissements	nc	0,00	0,00
Total en millions de HUF	nc	16 237	20 057
Recettes			
Recettes tarifaires	16,4	26,1	28,5
Autres recettes commerciales	0,0	4,0	4,0
Taxes affectées	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	0,0	0,0
Subvention "régionale"	83,6	52,0	48,7
Subvention nationale	0,0	14,8	16,3
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Autres	0,0	3,1	2,5
Total en millions de HUF	13 718	16 765	19 687
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	37,7	38,4	17,5
Investissements de capacité	0,0	0,0	18,9
Extension du réseau	62,0	61,6	63,6
Autres	0,0	0,0	0,0
Total en millions de HUF	1 724	693 637	958 505
Ressources			
Autofinancement	nc	100,0	100,0
Emprunts	nc	0,0	0,0
Ressource affectée spécifique	nc	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	nc	0,0	0,0
Subvention nationale	nc	0,0	0,0
Subvention "régionale"	nc	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	nc	0,0	0,0
Total en millions de HUF	nc	693 637	958 505

BUFFALO

Le réseau de l'agglomération de Buffalo comprend 42 lignes de bus et d'une ligne de métro léger.

L'autorité de transport, N.F.T.A., est composée de membres nommés par le Gouverneur de l'État de New York.

Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires est en hausse avec 37% en 1991 pour 35,4% en 1988. Le reste du financement de l'exploitation est assuré par l'État de New York (53%), les deux comtés (18,9%) et l'État fédéral (9,8%). Les chiffres sont ceux de 1991.

Pour ce qui est de l'investissement, il est pris en charge à 80% par l'État fédéral et à 20% par l'État de New York.

AGGLOMERATION DE BUFFALO

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Niagara Frontier Transportation Authority (NFTA)		
Dénomination	2 comtés		
Collectivités-membres			
Agglomération desservie	Buffalo		
Ville(s) principale(s)	45		
Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants de la zone desservie	1,24 millions	nc	nc
Surface de la zone de desserte en km ²	2 554	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	52,0	nc	42,0
Longueur (en km) des lignes d'autobus	1553,0	nc	1412,0
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	1,0	nc	1,0
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	10,2	nc	10,0
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	0,0	0,0	0,0
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	427	nc	369
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	27	nc	39
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	16,0	15,6	14,6
Tramway et métro léger	1,7	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	0,0	0,0	0,0
Volume offert en milliards de pl.km			
Autobus	276,0	nc	nc
Tramway et métro léger	1,9	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	0,0	0,0	0,0
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel sur le réseau autobus	33,7	21,1	23,0
Nombre annuel sur le réseau tramway et métro léger	8,1	7,1	8,5
Nombre annuel sur le réseau métro et autres matériels lourds	0,0	0,0	0,0

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en millions de \$	53,1	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	35,4	nc	37,0
Autres recettes commerciales	3,2	nc	2,0
Taxes affectées	0,0	nc	0,0
Fiscalité locale ordinaire	17,2	nc	18,9
Subvention "régionale"	30,1	nc	53 (avec sales tax)
Subvention nationale	11,9	nc	9,8
Co-financement par d'autres intérêts	1,6	nc	0,0
Emprunts	0,0	nc	0,0
Autres	0,6	nc	0,0
Total en millions de \$	53,1	nc	nc

Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	nc	nc
Investissements de capacité	nc	nc	nc
Extension du réseau	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en millions de \$	nc	nc	nc
Ressources			
Autofinancement	0,0	nc	nc
Emprunts	0,0	nc	nc
Ressource affectée spécifique	0,0	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	0,0	nc	nc
Subvention nationale	80,0	nc	nc
Subvention "régionale"	20,0	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	nc	nc
Total en millions de \$	nc	nc	nc

COPENHAGUE

Le réseau de l'agglomération de Copenhague se compose de 251 lignes de bus.

L'autorité organisatrice, le conseil du Grand Copenhague, contrôle directement HT qui assure la coordination de l'ensemble de l'offre depuis 1974. Depuis la dernière enquête, des changements majeurs sont intervenus dans la composition et dans les règles qui gouvernent les relations entre l'autorité organisatrice et les exploitants. La ville est en effet passée d'un management de secteur public conventionnel à une compétition de secteur privé et une stratégie de marché afin d'améliorer l'offre en transport.

Pour diminuer le déficit d'exploitation, le gouvernement a choisi d'augmenter la part des entreprises privées contractant avec HT, l'autorité organisatrice. Le secteur privé devrait ainsi représenter, en 1994, 45% du service total assuré par les autobus soit le double par rapport à l'année 1988. En revanche, HT continue à déterminer les lignes, les horaires et les tarifs sur l'ensemble du réseau.

Pour limiter la circulation des voitures particulières dans le centre de Copenhague, la municipalité a, en 1991, étendu son aire de stationnement payant. Celui-ci coûte désormais 15 DKK pour une heure.

Ni emprunt, ni contribution des bénéficiaires indirects ne sont utilisés pour financer les projets en cours.

AGGLOMERATION DE COPENHAGUE

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Hovedstadsomradets Trafikselskab (HT)		
Dénomination	Municipalités de Copenhague et Frederikberg		
Collectivités-membres	Comtés de Copenhague, Frederiksberg, Roskilde		
Agglomération desservie	Copenhague		
Ville(s) principale(s)	49		
Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants de la zone desservie	1,7 millions	nc	nc
Surface de la zone de desserte en km ²	2 861	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	253	nc	251
Longueur (en km) des lignes d'autobus	4 400	nc	4 400
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	16	nc	nc
	406	nc	nc
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	1 446	nc	1 218
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	598	nc	nc
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	0	nc	nc
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	88,2	nc	86,3
Tramway et métro léger	68,2	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	0	0	0
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	3 795	nc	nc
Tramway et métro léger	4 432	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	0	0	0
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel sur le réseau autobus	245	nc	nc
Nombre annuel sur le réseau tramway et métro léger	140	nc	176
Nombre annuel sur le réseau métro et autres matériels lourds	54	nc	nc
	0	0	0

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	100,0	100,0
Frais financiers	nc	0,0	0,0
Amortissements	nc	0,0	0,0
Total en millions de couronnes danoises	2573,0	1905,0	1997,0
Recettes			
Recettes tarifaires	63,4	47,3	49,5
Autres recettes commerciales	1,1	7,6	6,1
Taxes affectées	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	0,0	0,0
Subvention "régionale"	21,3	45,1	44,2
Subvention nationale	14,2	0,0	0,2
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Autres	0,0	0,0	0,0
Total en millions de couronnes danoises	2573,0	1905,0	1997,0
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	34,7	100,0	100,0
Investissements de capacité	0,0	0,0	0,0
Extension du réseau	0,0	0,0	0,0
Autres	65,3	0,0	0,0
Total en millions de couronnes danoises	387,5	12,0	19,0
Ressources			
Autofinancement	0,0	0,0	0,0
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Ressource affectée spécifique	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	0,0	0,0
Subvention nationale	40,0	0,0	0,0
Subvention "régionale"	60,0	100,0	100,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Total en millions de couronnes danoises	387,5	12,0	19,0

DENVER

Le réseau de l'agglomération de Denver se compose de 156 lignes de bus.

L'autorité de transport est la R.T.D., qui comprend la ville de Denver ainsi que 34 autres villes.

Les recettes tarifaires ne couvrent que très faiblement les dépenses d'exploitation du réseau (aux alentours de 20%). Les subventions nécessaires pour financer le solde proviennent en très grande partie de la Sales tax (à hauteur d'environ 90%).

Pour assurer le financement des investissements, il est prévu de lever une taxe sur les constructions situées à proximité des nouvelles infrastructures et d'émettre des obligations.

AGGLOMERATION DE DENVER

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Regional Transportation District de Denver (RTD)		
Dénomination	les 15 circonscriptions du district		
Collectivités-membres			
Agglomération desservie	Denver		
Ville(s) principale(s)	34		
Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants de la zone desservie	1 843 000	nc	1,9 millions
Surface de la zone de desserte en km ²	5 967	nc	3 700
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	146	nc	156
Longueur (en km) des lignes d'autobus	3 200	nc	3 862
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	0	0	0
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	755 (dont 89 articulés et 5 minibus)	nc	791
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	0	0	0
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	26,6	48,1	48,4
Tramway et métro léger	0	0	0
Métro et autres matériels lourds	0	0	0
Volume offert en milliards de pl.km			
Autobus	1,2	nc	nc
Tramway et métro léger	0	0	0
Métro et autres matériels lourds	0	0	0
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel sur le réseau autobus	56,1	56,5	56,7
Nombre annuel sur le réseau tramway et métro léger	0	0	0
Nombre annuel sur le réseau métro et autres matériels lourds	0	0	0

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en millions de \$	1 100	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	20,3	nc	19,0
Autres recettes commerciales	8,9	nc	8,9
Taxes affectées	63,7	nc	65,3
Fiscalité locale ordinaire	0,0	nc	0,0
Subvention "régionale"	0,0	nc	0,0
Subvention nationale	2,1	nc	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	5,0	nc	6,8 (FTA)
Emprunts	0,0	nc	0,0
Autres	0,0	nc	0,0
Total en millions de \$	1 100	nc	nc
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	nc	nc
Investissements de capacité	nc	nc	nc
Extension du réseau	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en millions de \$	nc	nc	nc
Ressources			
Auto-financement	nc	nc	nc
Emprunts	nc	nc	nc
Ressource affectée spécifique	nc	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	nc	nc	nc
Subvention nationale	nc	nc	nc
Subvention "régionale"	nc	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	nc	nc	nc
Total en millions de \$	nc	nc	nc

EDMONTON

Le réseau de transport collectif urbain de la ville d'Edmonton se compose en 1991 de 116 ligne d'autobus et d'une ligne de métro léger ouverte en 1978.

L'autorité organisatrice, Edmonton Transit, est une division du Département municipal des transports. Elle a entamé un programme "service plus" pour promouvoir le transport de certaines catégories d'usagers. Ainsi, ET a acheté 59 nouveaux bus surbaissés afin de faciliter l'accès de son réseau aux personnes à mobilité réduite comme les personnes âgées, les personnes handicapées ou les enfants en bas âge.

Le taux de couverture des dépenses d'exploitation est stable entre 1988 et 1991 (autour de 40%). Lors de la création d'ET, en 1984, d'importantes réductions de service ont eu lieu afin de compenser la baisse des recettes engendrée par une moindre fréquentation du réseau. Ceci a permis de maintenir le déficit depuis 1986 aux alentours de 45 millions de dollars canadiens.

En ce qui concerne les investissements, leur financement est assuré aux deux tiers par des subventions et au tiers restant par des emprunts. Pour financer l'extension de la ligne de métro léger, Edmonton recherche de nouveaux modes de financement. En 1991, les contributions des bénéficiaires indirects du réseau atteignaient 1,7% du financement de l'investissement.

AGGLOMERATION D'EDMONTON

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Edmonton Transit Edmonton		
Dénomination Collectivités-membres			
Agglomération desservie	Edmonton nc		
Ville(s) principale(s) Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants de la zone desservie	580 000	nc	605 000
Surface de la zone de desserte en km ²	335	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	103	nc	116
Longueur (en km) des lignes d'autobus	2 735	nc	2 793
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	1 20,6	nc nc	1 13,7
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	716 (dont environ 100 trolleybus)	nc	700
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	37	nc	37
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	30,5	31,1	29,5
Tramway et métro léger	1,9	2	2
Métro et autres matériels lourds	0	0	0
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	1 496	nc	nc
Tramway et métro léger	119,5	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	0	0	0
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel sur le réseau autobus	nc	71,8	72,8
Nombre annuel sur le réseau tramway et métro léger	56,3	nc	nc
Nombre annuel sur le réseau métro et autres matériels lourds	7	nc	nc
	0	0	0

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en millions de \$ canadiens	79,0	93,2	101,2
Recettes			
Recettes tarifaires	40,5	40,0	39,5
Autres recettes commerciales	2,8	1,5	1,6
Taxes affectées	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	49,2	51,5	52,3
Subvention "régionale"	7,5	7,0	6,6
Subvention nationale	0,0	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Autres	0,0	0,0	0,0
Total en millions de \$ canadiens	79,0	93,2	101,2
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	14,0	13,4	16,7
Investissements de capacité	0,0	0,0	0,0
Extension du réseau	86,1	86,6	83,3
Autres	0,0	0,0	0,0
Total en millions de \$ canadiens	29,4	25,3	24,0
Ressources			
Autofinancement	0,0	0,0	0,0
Emprunts	33,3	0,0	0,0
Ressource affectée spécifique	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	29,3	38,3
Subvention nationale	0,0	0,0	0,0
Subvention "régionale"	66,0	70,0	60,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,7	0,8	1,7
Total en millions de \$ canadiens	29,4	25,3	24,0

GENES

Le réseau de l'agglomération de Gênes se compose de 174 lignes de bus et d'une ligne de chemin de fer à crémaillère.

L'autorité organisatrice est sous la tutelle de la Région Ligurie par délégation du gouvernement ; elle fixe les tarifs et définit la politique des transports du réseau. Le transporteur, AMT (entreprise directement contrôlée par la municipalité de Gênes), a une entière autonomie de gestion pour les dépenses courantes et un pouvoir de proposition pour les révisions des structures tarifaires.

Depuis 1981, une loi analogue à la LOTI française (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) a décentralisé au niveau de la région les compétences antérieures de l'État en matière de financement des transports urbains. Les communes restent responsables de l'organisation proprement dite des transports urbains mais c'est la région qui fixe désormais les normes et les structures tarifaires et redistribue les subventions de l'État aux exploitants.

Le taux de couverture des dépenses d'exploitation est à l'instar des autres villes italiennes contactées relativement faible puisqu'il n'est que de 31,9% en 1991 (il était de 25,4% en 1988). Malgré des subventions de l'État réparties par la région au titre du fonds national pour la couverture des déficits d'exploitation des transports publics locaux, Gênes n'est pas en mesure de faire face au déficit résiduel. Ce déficit, directement pris en charge par la municipalité de Gênes, est victime en outre d'un léger tassement du FNT (Fonds National des Transports) dont nous avons fait mention plus haut.

L'AMT est donc contrainte d'emprunter sur le marché financier à des taux élevés ce qui entraîne une augmentation considérable des frais financiers, ou d'entamer son fonds d'amortissement. Ces deux recours ont en outre des conséquences très négatives sur la capacité d'autofinancement de l'entreprise et donc sur son avenir.

En ce qui concerne le financement de l'investissement, il est à noter qu'il existe aussi une subvention FNT qui suit les mêmes règles d'affectation que celui consacré à l'exploitation. Les subventions à l'investissement sont, de manière générale, discutées par les différentes collectivités publiques à l'occasion de la présentation de chaque projet. Comme noté plus haut, la part de l'autofinancement dans le financement de l'investissement diminue à cause de la situation financière d'ATM.

AGGLOMERATION DE GENES

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Azienda Municipalizzata Trasporti		
Dénomination			
Collectivités-membres	Gênes		
Ville(s) principale(s)			
Nombre de communes autres	48		
Nombre d'habitants de la zone de desserte	868 279	nc	701 000
Surface de la zone de desserte en km ²	1450	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	181	nc	174
Longueur (en km) des lignes d'autobus	1583	nc	1 598
Nombre de chemins de fer à crémaillère	1	nc	1
Nombre de funiculaires	3	nc	3
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	885 (dont 40 articulés et 107 minibus)	nc	1056
Nombre de voitures de funiculaire	4	nc	4
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	43,30	nc	42,7
Funiculaire et ch. de f. à crémaillère	0,26	nc	nc
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	7 220	nc	nc
Funiculaire et ch. de f. à crémaillère	15	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	231,6	nc	216
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	nc	nc	nc

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	94,4	93,0
Frais financiers	nc	3,8	5,0
Amortissements	nc	0,8	2,0
Total en milliards de lires	265,9	336,4	350,4
Recettes			
Recettes tarifaires	25,4	28,6	31,9
Autres recettes commerciales	2,7	2,3	2,7
Taxes affectées	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	2,4	1,2
Subvention "régionale"	71,8	64,4	64,1
Subvention nationale	0,0	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Autres	0,1	2,2	0,1
Total en milliards de lires	265,9	290,6	261,4
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	100,0	100,0
Investissements de capacité	nc	0,0	0,0
Extension du réseau	nc	0,0	0,0
Autres	nc	0,0	0,0
Total en milliards de lires	22,6	18,4	26,3
Ressources			
Autofinancement	nc	27,7	19,0
Emprunts	nc	0,0	0,0
Ressource affectée spécifique	nc	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	nc	3,2	25,5
Subvention nationale	nc	0,0	0,0
Subvention "régionale"	nc	69,1	55,5
Co-financement par d'autres intérêts	nc	0,0	0,0
Total en milliards de lires	22,6	18,4	26,3

HAMBOURG

Le réseau de l'agglomération de Hambourg se compose de 188 lignes de bus, de 6 lignes de tramway et de 3 lignes de métro.

L'autorité de transport de la ville de Hambourg, HVV (Hamburger Verkehrsverbund) a été créée en 1965 et a donc été la première communauté de transport de RFA. Elle regroupe sept exploitants. Ses compétences recouvrent tous les aspects de coordination physique et tarifaire ainsi que la planification du réseau. Les entreprises exploitantes doivent, en ce qui les concerne, assurer le transport collectif des usagers par des moyens appropriés et collecter les recettes du trafic.

La mise en place de HVV a permis d'instaurer sur l'ensemble du réseau une intégration tarifaire entre les compagnies exploitantes de la région. Aucun changement notable n'est apparu dans le financement des transports collectifs urbains depuis l'enquête précédente. La couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires reste stable à hauteur d'environ 55%.

Le financement de l'investissement se fait par des subventions des différentes collectivités publiques de la manière suivante : l'État fédéral et les Länder financent les investissements consacrés aux S-Bahn, les municipalités ceux destinés aux bus et aux U-Bahn (métro) et les Kreise ceux concernant les réseaux qui traversent leur territoire. Les ressources de l'État fédéral proviennent de la taxe sur les carburants dont le principe est développé dans le corps du dossier. Les derniers gros investissements prévus à Hambourg concernent principalement des extensions du réseau de métro de l'agglomération : en 1990 (respectivement en 1991), 2,9 km (respectivement 2,4) de ligne de métro ont été mis en service d'un coût d'environ 230 (respectivement 200) millions de DM.

AGGLOMERATION DE HAMBOURG

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport			
Dénomination	Hamburger Verkehrsverbund		
Collectivités-membres	7 sociétés exploitantes émanant des collectivités publiques		
Agglomération desservie			
Ville(s) principale(s)	Hambourg		
Nombre de communes autres	144		
Nombre d'habitants de la zone desservie	2,4 millions	nc	2,5 millions
Surface de la zone de desserte en km ²	3 000	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	191	nc	188
Longueur (en km) des lignes d'autobus	3 968	nc	2 744
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	6	nc	6
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	110	nc	110
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	3	nc	3
	92,7	nc	98
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	717 (+112 loués)	nc	711 + (196 loués)
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	174	nc	169
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	831	nc	857
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	790	nc	nc
Tramway et métro léger	nc	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	53	nc	nc
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	nc	nc	nc
Tramway et métro léger	nc	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	nc	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel sur le réseau autobus	nc	436,0	451,0
Nombre annuel sur le réseau tramway et métro léger	232,5	204,0	219,4
Nombre annuel sur le réseau métro et autres matériels lourds	135,6	nc	nc
	178,8	nc	nc

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	84,6	84,7
Frais financiers	nc	7,0	6,0
Amortissements	nc	8,3	9,2
Total en millions de DM	950,0	994,0	1061,0
Recettes			
Recettes tarifaires	55,0	55,0	53,5
Autres recettes commerciales	0,0	0,0	0,0
Taxes affectées	0,0	3,6	3,5
Fiscalité locale ordinaire	0,0	0,0	0,0
Subvention "régionale"	37,9	9,2	9,4
Subvention nationale	0,0	1,3	1,2
Co-financement par d'autres intérêts	7,1	0,3	0,3
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Autres	0,0	30,6	32,1
Total en millions de DM	950,0	994,0	1061,0
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	83,2	89,4
Investissements de capacité	nc	0,0	0,0
Extension du réseau	nc	16,8	10,6
Autres	nc	0,0	0,0
Total en millions de DM		196,0	161,0
Ressources			
Autofinancement	nc	62,2	62,7
Emprunts	nc	0,0	0,0
Ressource affectée spécifique	nc	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	nc	0,0	0,0
Subvention nationale	nc	18,9	18,0
Subvention "régionale"	nc	17,4	18,6
Co-financement par d'autres intérêts	nc	1,5	0,6
Total en millions de DM	nc	196,0	161,0

HELSINKI

Le réseau de l'agglomération d'Helsinki se compose de 79 lignes de bus, de 11 lignes de tramway et d'une ligne de métro.

L'autorité de transport est le Transport de la Ville d'Helsinki (H.C.T.). Elle organise un réseau exploité par 7 opérateurs distincts.

Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires reste stable à hauteur de 40%. Outre les recettes commerciales, c'est grâce aux subventions de la ville que l'autorité de transport finance les charges d'exploitation.

En matière d'investissement, c'est la ville qui finance encore la quasi-totalité des dépenses. Il faut tout de même noter que, depuis 1989, pour la construction du métro, les bénéficiaires privés ainsi que l'État ont participé à son financement.

AGGLOMERATION DE HELSINKI

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Transport de la Ville d'Helsinki (HCT)		
Dénomination Collectivités-membres			
Agglomération desservie		Helsinki	
Ville(s) principale(s)		3	
Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants desservis	813387	nc	nc
Surface de la zone de desserte en km ²	925,5	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	97	nc	79
Longueur (en km) des lignes d'autobus	1070	nc	870
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	11	nc	11
Nombre de lignes de métro et ferry	68	nc	70
Longueur des lignes de métro et ferry	1	nc	1
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	412	nc	660
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	112	nc	111
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	42	nc	42
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	38,5	36,3	35,3
Tramway ou métro léger	5,2	nc	nc
Métro ou autres matériels lourds	8,4	nc	nc
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	2764,0	nc	nc
Tramway ou métro léger	609,0	nc	nc
Métro ou autres matériels lourds	1485,0	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	nc	191,8	184,8
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	113,0	106,7	102,1
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	50,0	nc	nc
	36,0	nc	nc
	1,0	nc	nc
Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en millions de FIM	823,8	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	40,0	nc	39,6
Autres recettes commerciales	2,5	nc	5,0
Taxes affectées	0,1	nc	0,0
Fiscalité locale ordinaire	55,9	nc	55,4
Subvention "régionale"	0,0	nc	0,0
Subvention nationale	0,3	nc	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	nc	0,0
Emprunts	0,0	nc	0,0
Autres	1,2	nc	0,0
Total en millions de FIM	823,8	nc	nc
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	nc	nc
Investissements de capacité	nc	nc	nc
Extension du réseau	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en millions de FIM	181,9	nc	nc
Ressources			
Autofinancement	nc	nc	nc
Emprunts	nc	nc	nc
Ressource affectée spécifique	nc	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	nc	nc	nc
Subvention nationale	nc	nc	nc
Subvention "régionale"	nc	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	nc	nc	nc
Total en millions de FIM	181,9	nc	nc

HONOLULU

Le réseau de l'agglomération d'Honolulu se compose de 66 lignes de bus.

L'autorité de transport, D.T.S., est un service municipal qui concède à une entreprise privée l'exploitation du réseau.

Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires est relativement faible et surtout en baisse (de 28% en 1988, il est passé à 23% en 1991). Les déficits sont couverts à 90% par la ville et à 10% par l'État fédéral.

Pour ce qui est des investissements, l'État fédéral les prend en charge à hauteur de 50 à 80%, le reste étant couvert par la ville et le comté.

AGGLOMERATION DE HONOLULU

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Department of transportation services		
Dénomination	Ville et comté d'Honolulu		
Collectivités-membres			
Agglomération desservie	Honolulu		
Ville(s) principale(s)	nc		
Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants de la zone desservie	850 000	nc	830 600
Surface de la zone de desserte en km ²	1 500	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	65	nc	66
Longueur (en km) des lignes d'autobus	1 900	nc	1 345
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	0	0	0
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	475	nc	475
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	0	0	0
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	29	28,7	nc
Tramway et métro léger	nc	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	nc	nc	nc
Volume offert en milliards de pl.km			
Autobus	nc	nc	nc
Tramway et métro léger	nc	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	nc	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel sur le réseau autobus	78	75,4	74
Nombre annuel sur le réseau tramway et métro léger	nc	nc	nc
Nombre annuel sur le réseau métro et autres matériels lourds	nc	nc	nc

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en millions de \$	68,4	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	28,0	nc	23,0
Autres recettes commerciales	0,0	nc	0,0
Taxes affectées	0,0	nc	0,0
Fiscalité locale ordinaire	64,8	nc	61,0
Subvention "régionale"	0,0	nc	12,0
Subvention nationale	7,2	nc	4,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	nc	0,0
Emprunts	0,0	nc	0,0
Autres	0,0	nc	0,0
Total en millions de \$	68,4	nc	nc
Financement des Investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	nc	nc
Investissements de capacité	nc	nc	nc
Extension du réseau	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en millions de \$	nc	nc	nc
Ressources			
Autofinancement	nc	nc	nc
Emprunts	nc	nc	nc
Ressource affectée spécifique	nc	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	nc	nc	nc
Subvention nationale	nc	nc	nc
Subvention "régionale"	nc	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	nc	nc	nc
Total en millions de \$	nc	nc	nc

LAUSANNE

Le réseau de l'agglomération de Lausanne se compose de 33 lignes de bus et d'une ligne de métro.

L'agglomération de Lausanne possède deux sociétés de transport urbain : la société de transport anonyme des transports publics de la région lausannoise qui gère le réseau d'autobus et la société anonyme du métro Lausanne-Ouchy qui gère, comme son nom l'indique, une ligne de métro assurant la desserte Lausanne-Ouchy.

Depuis l'enquête de 1988, de nouvelles règles de financement et de planification de l'offre de transport sont entrées en vigueur. En outre, des modifications tendant à renchérir le parking public de longue durée sont prévues ; à cette fin, des décisions législatives sont en cours et des principes d'application en préparation.

Une ligne de métro léger de 8 km entre le coeur de la ville et les Hautes Écoles a été mise en service pour un montant d'environ 200 millions de francs suisses et la fréquence sur les lignes de trolleybus a été élevée.

Il y a eu, en outre, une modification des règles de prise en charge et de répartition entre l'État et les communes desservies. Les subventions fédérales proviennent en partie d'une taxe sur l'essence mais cet apport reste relativement faible.

AGGLOMERATION DE LAUSANNE

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Transports Publics de la région lausannoise S.A.		
Dénomination	Le canton de Vaud et 37 communes		
Collectivités-membres			
Agglomération desservie	Lausanne		
Ville(s) principale(s)	37		
Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants de la zone de desserte	235 586	nc	244 000
Surface de la zone de desserte en km ²	240	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	28	nc	33
Longueur (en km) des lignes d'autobus	205	nc	218,5
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	0	0	0
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	2	nc	1
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	1,8	nc	15
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	227 (dont 113, 17 et 19)	nc	244
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	0	0	0
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	5	nc	12
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	nc	nc	nc
Tramway et métro léger	nc	10,3	11,5
Métro et autres matériels lourds	0,0	0,0	0,0
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	nc	nc	nc
Tramway et métro léger	890,0	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	nc	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	61,3	66,5	69,3
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	0,0	0,0	0,0
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	7,3	nc	nc

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	86,1	85,7
Frais financiers	nc	6,1	6,6
Amortissements	nc	7,8	7,7
Total en millions de francs suisses	78,0	86,4	103,2
Recettes			
Recettes tarifaires	48,6	57,7	54,0
Autres recettes commerciales	5,4	4,5	4,0
Taxes affectées	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	0,0	0,0
Subvention "régionale"	42,6	37,8	42,0
Subvention nationale	0,0	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Autres	3,4	0,0	0,0
Total en millions de francs suisses	78,0	86,4	103,2
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	63,1	47,1	13,7
Investissements de capacité	36,9	42,9	0,0
Extension du réseau	0,0	0,0	86,3
Autres	0,0	0,0	0,0
Total en millions de Francs Suisses	4,2	14,0	222,5
Ressources			
Autofinancement	136,2	45,7	3,6
Emprunts	-38,8	54,3	20,1
Ressource affectée spécifique	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	0,0	0,0
Subvention nationale	0,0	0,0	20,5
Subvention "régionale"	2,6	0,0	31,9
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	24,3
Total en millions de francs suisses	4,2	14,7	220,0

LIEGE

Le réseau de transport urbain de l'agglomération de Liège n'est constitué que de bus et présente néanmoins un taux de fréquentation très élevé de 156 voyages par habitant et par an en 1988 et même de 167 voy / hab / an en 1991.

La Société de Transport en Commun de Liège-Verviers est le produit de la fusion en 1991 de la Société des Transports Intercommunaux de la Région Liégeoise, de la Société des Transports Intercommunaux de l'Agglomération Verviétoise et de la partie liégeoise de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

Il y a donc eu régionalisation du secteur et restructuration du secteur en Wallonie (création de 5 sociétés locales d'exploitation (TEC) et de la Société Régionale Wallonne du Transport chargée de l'étude, la conception, la promotion et la coordination des services de transport public de personnes.

Il n'y a pas eu de modification des règles de financement de l'exploitation mais un contrat de gestion liant pour 4 ans la Région Wallonne, la SRWT et chaque TEC, avec volet budgétaire est en préparation. Enfin, les budgets d'exploitation et d'investissement sont désormais totalement scindés.

AGGLOMERATION DE LIEGE

	1988	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau		
Autorité de transport	S.T.I.L. T.E.C.Liège-Verviers	
Dénomination	Etat (77,5%), Région (22,5) la Région wallonne	
Collectivités-membres	Liège	
Ville(s) principale(s)	16	
Nombre de communes autres		
Nombre d'habitants de la zone de desserte	368 000	500 000
Surface de la zone de desserte en km ²	196	nc
Structure du réseau		
Nombre de lignes d'autobus	42	168
Longueur (en km) des lignes d'autobus	479	3 500
Structure du parc de matériel		
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	349 (dont 40 articulés)	572
Volume offert en millions de véh.km		
Autobus	15	33
Volume offert en millions de pl.km		
Autobus	1 430	nc
Fréquentation en millions de voyages		
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	57,4	83,6

Financement de l'exploitation en %		
Dépenses		
Exploitation courante	91,4	96,6
Frais financiers	1,1	0,3
Amortissements	7,6	3,0
Total en millions de francs belges	1667,0	2756,5
Recettes		
Recettes tarifaires	39,8	35,9
Autres recettes commerciales	2,7	2,2
Taxes affectées	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	0,0
Subvention "régionale"	0,0	61,9
Subvention nationale	57,5	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0
Emprunts	0,0	0,0
Autres	0,0	0,0
Total en millions de francs belges	1667,0	2756,5
Financement des investissements en %		
Emplois		
Renouvellement du matériel	100,0	100,0
Investissements de capacité	0,0	0,0
Extension du réseau	0,0	0,0
Autres	0,0	0,0
Total en millions de francs belges	6078,0	25,0
Ressources		
Autofinancement	100,0	100,0
Emprunts	0,0	0,0
Ressource affectée spécifique	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	0,0
Subvention nationale	0,0	0,0
Subvention "régionale"	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0
Total en millions de francs belges	6078,0	25,0

LINZ

Le réseau de l'agglomération de Linz comprend, en 1991, 19 lignes de bus, deux lignes de tramway et un téléphérique. C'est donc un petit réseau de transport urbain relativement à l'ensemble des réseaux contactés pour cette étude.

La gestion des transports collectifs urbains de Linz est assurée par une entreprise municipale qui a une double vocation de distribution d'électricité et d'organisation des transports urbains, la première activité permettant de financer la seconde. Les tarifs et les services sont de la responsabilité de l'entreprise c'est-à-dire de l'entreprise.

Pour ce qui est du taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires, il est à noter qu'il reste relativement important (de 54,7% en 1988, il est passé à 55,0% en 1991). En 1991, 6,3% du financement de l'exploitation était réalisé à partir des bénéfices accumulés par le service d'approvisionnement en électricité de l'agglomération autrichienne.

Le financement des investissements se fait d'une part grâce à l'emprunt, d'autre part grâce à des subventions de l'État et de la ville de Linz. Les changements intervenus depuis l'enquête de 1988 sont :

- la mise en place d'une gestion des stationnements payants,
- l'investissement de 24,2 millions de schillings pour la construction d'une ligne de bus en site propre.

AGGLOMERATION DE LINZ

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Linzer Elektrizitäts-, Fernwärme und Verkehrsbetriebe AG Communauté urbaine de Linz		
Dénomination			
Collectivités-membres			
Agglomération desservie	Linz		
Ville(s) principale(s)	4		
Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants de la zone de desserte	230 000	nc	200 000
Surface de la zone de desserte en km ²	100	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	17 + 3 (OBUS)	nc	19
Longueur (en km) des lignes d'autobus	157 + 21,5	nc	117,4
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	2	nc	2
Nombre de téléphériques	17,3	nc	15,3
Longueur de la ligne de téléphérique	1	nc	1
Structure du parc de matériel	2,9	nc	2,9
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	114 (dont 18 articulés, 24 OBUS)	nc	83
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	43	nc	43
Nombre de voitures de téléphérique	nc	nc	15
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	4,90	5,1	5,2
Tramway et métro léger	1,8	1,9	1,8
Téléphérique	0,1	nc	nc
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	484	nc	nc
Tramway et métro léger	357	nc	nc
Téléphérique	3	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	nc	68	73
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	35	35,9	38,8
Nombre annuel de voyages sur le réseau téléphérique	30,3	31,6	34,1
Nombre annuel de voyages sur le réseau de téléphérique	0,5	0,5	0,5

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	88,3	91,0
Frais financiers	nc	1,4	1,2
Amortissements	nc	10,3	7,8
Total en millions de Schillings	492,5	499,6	526,6
Recettes			
Recettes tarifaires	85,5	79,2	78,7
Autres recettes commerciales	11,1	7,9	10,3
Taxes affectées	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	0,0	0,0
Subvention "régionale"	0,1	7,7	5,9
Subvention nationale	3,3	5,1	5,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Autres	0,0	0,0	0,0
Total en millions de Schillings	315,3	346,7	354,5
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	58,2	16,4
Investissements de capacité	nc	41,8	29,2
Extension du réseau	nc	0,0	54,4
Autres	nc	0,0	0,0
Total en millions de Schillings	50,0	24,9	44,5
Ressources			
Autofinancement	0,0	0,0	12,8
Emprunts	78,5	0,0	0,0
Ressource affectée spécifique	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	0,0	0,0
Subvention nationale	20,8	39,9	40,0
Subvention "régionale"	0,7	47,2	60,1
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Total en millions de Schillings	50,0	44,6	44,5

LONDRES

Le réseau de l'agglomération de Londres se compose de 350 lignes de métro, d'une ligne de tramway et de 10 lignes de métro.

En 1984, une loi sur les transports, le London Regional Transport Act, est à l'origine de la création du L.R.T. (London Regional Transport) qui est maintenant l'autorité organisatrice du réseau (sous la tutelle étroite du ministère des transports). Les collectivités locales ne participent donc plus au processus de décision.

Les coûts d'exploitation sont couverts par les recettes tarifaires ainsi que par des subventions de l'État et des contributions de bénéficiaires indirects. Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes commerciales était très élevé jusqu'en 1988 (98%) mais les renseignements sur les années suivantes ne nous ont pas été communiqués.

Pour ce qui est de l'investissement, on peut noter que l'activité "promotion immobilière" en finance une part importante et que le recours à l'emprunt est très restreint.

AGGLOMERATION DE LONDRES

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	London Regional Transport 3 sociétés : LBL, LUL, DLR		
Dénomination Collectivités-membres			
Agglomération desservie		Londres	
Ville(s) principale(s) Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants desservis	10 millions	nc	nc
Surface de la zone de desserte en km ²	4 000	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	350	nc	nc
Longueur (en miles) des lignes d'autobus	1 700	nc	nc
Nombre et longueur (en miles) des lignes de tramway et métro léger	1	nc	nc
Nombre de lignes de métro et train de banlieue	7,5	nc	nc
Nombre de lignes de métro	10	nc	nc
Longueur (en miles) des lignes de métro et autres sites propres lourds	254	nc	nc
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	5 267	nc	nc
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	11	nc	nc
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	3 950	nc	nc
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	nc	nc	nc
Tramway ou métro léger	249,0	nc	nc
Métro ou autres matériels lourds	0,5	nc	nc
Volume offert en millions de pl.km	51,7	nc	nc
Autobus	10780,0	nc	nc
Tramway ou métro léger	nc	nc	nc
Métro ou autres matériels lourds	nc	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	2066,0	nc	nc
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	1244,0	nc	nc
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	6,6	nc	nc
	815,0	nc	nc

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en millions de livres	1038,3	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	83	nc	nc
Autres recettes commerciales	6,5	nc	nc
Taxes affectées	0,0	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	10,5	nc	nc
Subvention "régionale"	0,0	nc	nc
Subvention nationale	0,0	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	nc	nc
Emprunts	0,0	nc	nc
Autres	0,0	nc	nc
Total en millions de livres	1038,3	nc	nc
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	nc	nc
Investissements de capacité	nc	nc	nc
Extension du réseau	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en millions de livres	355	nc	nc
Ressources			
Autofinancement	15,6	nc	nc
Emprunts	0	nc	nc
Ressource affectée spécifique	20,9	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	0	nc	nc
Subvention nationale	53,9	nc	nc
Subvention "régionale"	0	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	9,6	nc	nc
Total en milliards de livres	345	nc	nc

LOS ANGELES

Le réseau de l'agglomération de Los Angeles se compose de 70 lignes de bus, de 4 lignes de métro et de 3 lignes de funiculaire.

La majorité des dessertes sont contrôlées par la S.C.R.T.D. (Southern California Rapid Transit District).

Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires est honorable puisqu'il est en 1991 de 35,5%. Il faut néanmoins remarquer qu'il a sensiblement baissé depuis 1988 où il était de 40%. La grande partie restant à financer l'est par l'État de Californie par l'intermédiaire de la Sale tax et de la Gas tax. On peut aussi noter l'intervention de l'État fédéral depuis une vingtaine d'année qui couvre environ 10% des dépenses d'exploitation.

Pour ce qui est du financement de l'investissement, on peut remarquer qu'il a bénéficié du relèvement de 0,5% du taux de la taxe sur les ventes. L'État de Californie en général a développé de très nombreuses techniques de financement pour financer ses réseaux de transports collectifs urbains. Ainsi en est-il de Los Angeles qui, outre l'utilisation des différentes Sales tax a mis en oeuvre plusieurs techniques d'association d'investisseurs privés en particulier de promoteurs immobiliers sous forme de Joint Venture et de Joint Development.

AGGLOMERATION DE LOS ANGELES

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Southern California Rapid Transit District (SCRTD)		
Dénomination			
Collectivités-membres			
Agglomération desservie	Los Angeles		
Ville(s) principale(s)			
Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants de la zone desservie	12 millions	12 millions	12 millions
Surface de la zone de desserte en km ²	5 298	nc	5 928
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	240	nc	205
Longueur (en km) des lignes d'autobus	8 032	nc	6 176
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	nc	nc	nc
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	nc	nc	nc
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	nc	nc	nc
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	2 454	nc	nc
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	nc	nc	nc
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	nc	nc	nc
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	164	167	161
Tramway et métro léger	nc	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	nc	nc	nc
Volume offert en milliards de pl.km			
Autobus	nc	nc	nc
Tramway et métro léger	nc	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	nc	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel sur le réseau autobus	428	423,5	414,3
Nombre annuel sur le réseau tramway et métro léger	nc	nc	nc
Nombre annuel sur le réseau métro et autres matériels lourds	nc	nc	nc

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en millions de \$	nc	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	40,0	nc	35,5
Autres recettes commerciales	0,0	nc	6,1
Taxes affectées (sales tax et petrol tax)	4,0	nc	49,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	nc	0,0
Subvention "régionale"	46,0	nc	0,0
Subvention nationale	10,0	nc	9,4
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	nc	0,0
Emprunts	0,0	nc	0,0
Autres	0,0	nc	0,0
Total en millions de \$	nc	nc	nc
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	nc	nc
Investissements de capacité	nc	nc	nc
Extension du réseau	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en millions de \$	nc	nc	nc
Ressources			
Autofinancement	nc	nc	nc
Emprunts	nc	nc	nc
Ressource affectée spécifique	nc	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	nc	nc	nc
Subvention nationale	nc	nc	nc
Subvention "régionale"	nc	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	nc	nc	nc
Total en millions de \$	nc	nc	nc

MADRID

Le réseau de l'agglomération de Madrid se compose en 1991 de 158 lignes d'autobus, de 10 lignes de métro et de 9 lignes de chemin de fer suburbain. L'exploitation est assurée par l'EMT (Entreprise municipale de Transport) et par la Compagnie Métropolitaine à Madrid et, dans le reste de la zone de desserte, par la RENFE et par les exploitants de lignes d'autobus suburbaines. On peut noter une croissance de la fréquentation du métro qui a pour conséquence une chute de celle du réseau de surface, cette tendance semblant être renversée en 1991.

Pour ce qui est du financement du réseau, une hausse sensible du taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires est à constater même s'il existe un repli en 1991 : de 50,5% en 1988, ce taux est passé à 75,1% en 1990 puis à 68,4% en 1991.

La quasi totalité des investissements réalisés par la ville ces dernières années consistait en un renouvellement du matériel roulant. Ainsi, la seule modification indiquée par la société municipale des transports de la capitale espagnole concerne l'extension de son parc d'autobus qui est passé de 250 à 350 véhicules. Les ressources pour effectuer ce renouvellement de matériel proviennent aux deux tiers d'emprunts contractés par la ville.

AGGLOMERATION DE MADRID

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Consortium Régional des Transports de Madrid		
Dénomination	Collectivités-membres		
Agglomération desservie	Madrid		
Ville(s) principale(s)	178		
Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants de la zone desservie	4,9 millions	nc	4
Surface de la zone de desserte en km ²	607	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	156	nc	158
Longueur (en km) des lignes d'autobus	1 229	nc	1 258
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	0	0	0
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	10	nc	10
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	112,6	nc	112,6
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	1639 (dont 136 minibus)	nc	1 773
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	0	0	0
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	984	nc	914
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	89,3	84,7	91,9
Tramway et métro léger	0,0	0,0	0,0
Métro et autres matériels lourds	82,1	80,0	80,0
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	5793,0	nc	nc
Tramway et métro léger	0,0	0,0	0,0
Métro et autres matériels lourds	13429,0	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	457,5	440,0	498,0
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	0,0	0,0	0,0
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	364,8	415,0	401,0
Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	71,5	90,5	88,9
Frais financiers	18,6	3,4	4,0
Amortissements	9,9	6,1	7,1
Total en millions de pesetas	30839	22604	27877
Recettes			
Recettes tarifaires	50,5	75,1	68,4
Autres recettes commerciales	1,5	1,7	1,5
Taxes affectées	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	0,0	0,0
Subvention "régionale"	48,0	23,2	30,1
Subvention nationale	0,0	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Autres	0,0	0,0	0,0
Total en millions de pesetas	31053	22202	28060
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	89,0	90,1
Investissements de capacité	nc	0,0	0,0
Extension du réseau	nc	0,0	0,0
Autres	nc	11,0	9,9
Total en millions de pesetas	12900	4441	5617
Ressources			
Autofinancement	55,0	31,2	35,4
Emprunts	0,0	68,8	64,6
Ressource affectée spécifique	25,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	14,0	0,0	0,0
Subvention nationale	6,0	0,0	0,0
Subvention "régionale"	0,0	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Total en millions de pesetas	12900	4441	5617

MALMÖ

Le réseau de l'agglomération de Malmö se compose de 33 lignes de bus.

La même entreprise assure à la fois le rôle d'autorité de transport et d'exploitant de ce réseau suédois.

Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires est moyen si l'on considère l'ensemble des réseaux recensés dans cette étude mais on constate une baisse significative entre 1988 (39,9%) et 1991 (32,3%).

Les ressources pour le financement de l'exploitation comme de l'investissement est assuré en intégralité par la ville de Malmö.

AGGLOMERATION DE MALMÖ

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Malmö Lokaltrafik		
Dénomination	Municipalité de Malmö		
Collectivités-membres	Malmö		
Agglomération desservie		Malmö	
Ville(s) principale(s)		0	
Nombre de communes autres		nc	
Nombre d'habitants desservis	231 575	nc	234 000
Surface de la zone de desserte en km ²	155	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	21	nc	33
Longueur (en km) des lignes d'autobus	347	nc	566
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	0	0	0
Nombre de lignes de métro et train de banlieue	0	0	0
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	247 (dont 3 minibus)	nc	244
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	0	0	0
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	11,7	nc	11
Tramway ou métro léger	0	0	0
Métro ou autres matériels lourds	0	0	0
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	900	nc	nc
Tramway ou métro léger	0	0	0
Métro ou autres matériels lourds	0	0	0
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	32,1	nc	nc
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	0	0	0
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	0	0	0

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en millions de NOK	244,3	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	39,9	nc	32,3
Autres recettes commerciales	7,7	nc	6,1
Taxes affectées	0	nc	0
Fiscalité locale ordinaire	52,4	nc	61,6
Subvention "régionale"	0	nc	0
Subvention nationale	0	nc	0
Co-financement par d'autres intérêts	0	nc	0
Emprunts	0	nc	0
Autres	0	nc	0
Total en millions de NOK	244,3	nc	nc
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	nc	nc
Investissements de capacité	nc	nc	nc
Extension du réseau	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en millions de NOK	nc	nc	nc
Ressources			
Autofinancement	nc	nc	nc
Emprunts	nc	nc	nc
Ressource affectée spécifique	nc	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	nc	nc	nc
Subvention nationale	nc	nc	nc
Subvention "régionale"	nc	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	nc	nc	nc
Total en millions de NOK	nc	nc	nc

MANCHESTER

Le réseau de l'agglomération de Manchester se compose de 800 lignes de bus.

L'autorité organisatrice du réseau est le Greater Manchester P.T.A. (Passenger Transport Authority). Depuis la dérégulation des services routiers, l'ancien P.T.E. (Passenger Transport Executive) s'est transformé en un nouveau P.T.E. et en une société de droit privé dont le capital est détenu par le comté mais qui ne peut pas recevoir de subventions directes.

Cette nouvelle organisation a, en outre, pour conséquence la méconnaissance des statistiques globales concernant le réseau. On peut cependant dire que le P.T.A., avant 1990, possédait un budget assujéti à certaines limites imposées par le ministère des transports et alimenté par des subventions de l'État et des impôts locaux prélevés par le P.T.A.. Depuis 1990, ce sont maintenant les districts qui alimentent ce budget par l'intermédiaire d'une dotation de l'État.

AGGLOMERATION DE MANCHESTER

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Greater Manchester PTA Elus des 10 districts		
Dénomination			
Collectivités-membres			
Agglomération desservie		Manchester	
Ville(s) principale(s)		10 districts	
Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants desservis	2,56 millions	nc	nc
Surface de la zone de desserte en km ²	nc	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	800	nc	nc
Longueur (en km) des lignes d'autobus	2 376	nc	nc
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	nc	nc	nc
Nombre de lignes de métro et train de banlieue	nc	nc	nc
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	nc	nc	nc
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	2 755	nc	nc
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	nc	nc	nc
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	nc	nc	nc
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	115,3 (en 1986)	nc	nc
Tramway ou métro léger	nc	nc	nc
Métro ou autres matériels lourds	nc	nc	nc
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	nc	nc	nc
Tramway ou métro léger	nc	nc	nc
Métro ou autres matériels lourds	nc	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	350 (en 1986)	nc	nc
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	nc	nc	nc
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	nc	nc	nc

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en millions de livres	nc	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	nc	nc	nc
Autres recettes commerciales	nc	nc	nc
Taxes affectées	nc	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	nc	nc	nc
Subvention "régionale"	nc	nc	nc
Subvention nationale	nc	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	nc	nc	nc
Emprunts	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en millions de livres	nc	nc	nc
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	nc	nc
Investissements de capacité	nc	nc	nc
Extension du réseau	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en millions de livres	nc	nc	nc
Ressources			
Autofinancement	nc	nc	nc
Emprunts	nc	nc	nc
Ressource affectée spécifique	nc	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	nc	nc	nc
Subvention nationale	nc	nc	nc
Subvention "régionale"	nc	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	nc	nc	nc
Total en milliards de livres	nc	nc	nc

MILAN

Le réseau de l'agglomération de Milan se compose de 104 lignes de bus, de 19 lignes de tramway et de 3 lignes de métro.

Le principal exploitant du réseau est A.T.M. (Azienda Trasporti Municipali). L'autorité de transport est la municipalité de Milan dont dépend directement l'entreprise citée précédemment.

Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires est faible puisqu'il atteint en 1991 seulement 26,9% et, de plus en baisse depuis 1988 où il était de 28,7%. La municipalité milanaise a à faire face à un déficit croissant que l'accroissement des recettes commerciales et du F.N.T. (Fonds National des Transports) n'a pas réussi à limiter.

En ce qui concerne les investissements, ils sont majoritairement à la charge de la municipalité même si la part de l'autofinancement est en hausse. Le reste des dépenses d'investissement est couvert par la Région Lombardie en ce qui concerne l'acquisition de matériel roulant.

AGGLOMERATION DE MILAN

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Azienda Municipalizzata del Comune di Milano Commune de Milan et Région de Lombardie		
Dénomination			
Collectivités-membres			
Agglomération desservie		Milan	
Ville(s) principale(s)		87	
Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants desservis	nc	nc	4 millions
Surface de la zone de desserte en km ²	nc	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	nc	nc	104
Longueur (en km) des lignes d'autobus	nc	nc	1 026
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	nc	nc	19
Nombre de lignes de métro et train de banlieue	nc	nc	205,5
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	nc	nc	3
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	nc	nc	67
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	1 152 (dont 155 trolleybus)	nc	1710
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	535	nc	650
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	519	nc	662
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	56,3	58,1	58,6
Tramway ou métro léger	23,2	23,4	23,1
Métro ou autres matériels lourds	39,6	40,3	45,1
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	6022	nc	nc
Tramway ou métro léger	2994	nc	nc
Métro ou autres matériels lourds	8471	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	652	nc	nc
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	nc	952,5	977,4
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	nc	282,2	246,9
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	270	230,8	317,5

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en milliards de Lires italiennes	857	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	28,7	nc	26,9
Autres recettes commerciales	1,9	nc	1,8
Taxes affectées	0,0	nc	0
Fiscalité locale ordinaire	7,2	nc	0
Subvention "régionale"	62,1	nc	48,2
Subvention nationale	0,1	nc	0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	nc	0
Emprunts	0,0	nc	0
Autres (déficit)	0,0	nc	23,1
Total en milliards de Lires italiennes	857	nc	nc
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	74,2	nc	nc
Investissements de capacité	0,0	nc	nc
Extension du réseau	25,8	nc	nc
Autres	0,0	nc	nc
Total en milliards de Lires italiennes	105,95	nc	nc
Ressources			
Autofinancement	17,2	nc	nc
Emprunts	0,0	nc	nc
Ressource affectée spécifique	0,0	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	60,5	nc	nc
Subvention nationale	0,0	nc	nc
Subvention "régionale"	22,3	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	nc	nc
Total en milliards de Lires italiennes	105,95	nc	nc

MONTREAL

Des modifications dans la composition et les règles de fonctionnement de l'autorité organisatrice sont intervenues depuis l'enquête précédente. Afin de pouvoir offrir un meilleur service à la clientèle, adopter de nouvelles façons de faire et fonctionner plus efficacement dans un contexte budgétaire de plus en plus serré, la STCUM (à la fois autorité organisatrice et exploitant) a dû passer par une réorganisation en profondeur qui a débuté en 1988 et s'est terminée à la fin de l'année 1990.

D'un modèle d'organisation par fonctions orienté vers la production de l'exploitation, la STCUM est passée à un modèle d'organisation par activité. Ainsi, la réorganisation a non seulement touché la structure générale de la Société qui a été passablement allégée, mais elle a également redéfini la mission des services, l'organisation des activités, les procédures administratives et les rôles et responsabilités. Elle a par ailleurs permis de rapprocher la prise de décision le plus près possible de l'action.

Depuis 1992, la STCUM a mis en oeuvre un plan de relance de transport en commun conformément à son plan d'entreprise 1992-1994. Le plan prévoit l'introduction de nouveaux services dans trois marchés : les zones industrielles, les dessertes locales et la desserte du centre ville. Plus spécifiquement, les règles relatives à l'usage de l'automobile et à son stationnement ont connu des modifications suite à l'implantation de voies réservées aux autobus et de stationnements incitateurs aux abords des stations de métro.

Le plan de relance repose également sur une amélioration sensible de la constance et de la ponctualité du service. L'année 1992 a vu le développement d'indices de performance, la fixation des objectifs à atteindre et la mise en oeuvre de plans d'action. Outre les développements précédemment décrits, la STCUM a mis à jour et diffusé le plan du réseau, le guide métro, les plans de quartier et le nouveau plan du centre ville.

Le 20 juin 1991, l'Assemblée Nationale du Québec adoptait la loi 145 qui retirait toute subvention à l'exploitation du transport en commun et a réduit ses subventions au financement de l'exploitation des trains de banlieue. Ces retraits ont privé la STCUM d'un montant supérieur à 155 millions de \$, soit 23% du budget total. Par ailleurs, afin de renverser la tendance à la baisse de l'achalandage du transport en commun depuis plus de dix ans, la STCUM a initié en 1992 l'application d'un plan de relance explicité plus haut. Ce plan nécessitait un budget additionnel de 17 millions de \$ par année pendant trois ans. De plus, la nature de l'envergure et l'état vieillissant des actifs, évalués à 4,4 milliards de \$, imposaient la mise en oeuvre d'un programme d'entretien périodique majeur. Ce programme nécessitait des investissements d'au moins 350 millions de \$ sur dix ans, dont une partie seulement ferait l'objet de subventions à l'investissement de la part du gouvernement du Québec.

La crise financière résultant de la combinaison de ces éléments a donné lieu, en 1992, à un effort collectif des partenaires : augmentation de 94% de la contribution des municipalités de la Communauté urbaine de Montréal, augmentation des tarifs aux voyageurs, création d'une taxe sur l'immatriculation des véhicules automobiles pour l'ensemble de la province de Québec. D'autres mesures ont été prises : gel des salaires du personnel non syndiqué, congé partiel de contribution de l'employeur au régime supplémentaire de retraite appliqué au personnel non syndiqué comme au personnel syndiqué signataire de l'entente, suppression de postes dans le secteur de l'entretien. En ce qui concerne la contribution des usagers, la STCUM se propose de maintenir, au cours des cinq prochaines années, entre 45 et 50% la part des usagers et des autres revenus d'exploitation servant au financement des dépenses des autobus et du métro. Plus précisément, l'objectif est de maintenir cette contribution aux alentours du milieu de la fourchette, soit 47,5%.

AGGLOMERATION DE MONTREAL

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Société de Transport de la C.U.M. La Communauté Urbaine de Montréal (C.U.M.)		
Dénomination Collectivités-membres			
Agglomération desservie	Montréal		
Ville(s) principale(s) Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants de la zone de desserte	1 752 000	nc	nc
Surface de la zone de desserte en km ²	487	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	141	169	170
Longueur (en km) des lignes d'autobus	2 602	3 550	3 770
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	0	0	0
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	4 + 2 (train)	4 + 2 (train)	4
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	61 + 94 (train)	61 + 94 (train)	65
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	1 744 (dont 50 minibus)	1 657	1 643
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	0	0	0
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	759	759	759
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	76	75,7	74,2
Tramway et métro léger	0	0	0
Métro et autres matériels lourds	65	64,1	63,8
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	nc	nc	nc
Tramway et métro léger	0	0	0
Métro et autres matériels lourds	nc	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	0	356,6	352,6
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	305	nc	nc
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	0	0	0
	228,6 + 7,7 (train)	208 +8,7	206 + 8,9
Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	93,8	92,6	92,0
Frais financiers	1,7	7,4	8,0
Amortissements	4,5	0,0	0,0
Total en millions de \$ canadiens	527,2	604,9	633,5
Recettes			
Recettes tarifaires	40,1	34,8	34,8
Autres recettes commerciales	2,6	1,9	1,6
Taxes affectées	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	23,8	24,8
Subvention "régionale"	57,3	33,9	33,5
Subvention nationale	0,0	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	5,2	5,1
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Autres	0,0	0,4	0,2
Total en millions de \$ canadiens	527,2	604,9	635,1
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	89,3	100,0
Investissements de capacité	nc	11,7	0,0
Extension du réseau	nc	0,0	0,0
Autres	nc	0,0	0,0
Total en millions de \$ canadiens	8,2	36,6	45,9
Ressources			
Auto-financement	36,6	0,0	0,0
Emprunts	63,4	44,3	59,5
Ressource affectée spécifique	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	0,0	0,0
Subvention nationale	0,0	55,7	40,5
Subvention "régionale"	0,0	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Total en \$ canadiens	8,2	36,6	45,9

MUNICH

Le réseau de l'agglomération de Munich se compose de 73 lignes de bus, de 9 lignes de tramway, de 9 lignes de S-Bahn (RER allemand) et de 6 lignes de métro.

L'ensemble du réseau est exploité en régie par une entreprise municipale. L'autorité organisatrice, M.V.V., est sous tutelle à la fois de la ville, du Land, de la Deutsche Bundesbahn et de l'État fédéral.

Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires est tout à fait honorable puisqu'il est de 52% en 1991 (il était de 54,3% en 1990). Le reste du financement de l'exploitation est assuré par l'ensemble des partenaires membres de M.V.V..

Les investissements sont en grande partie (60%) assurés par l'État fédéral par l'intermédiaire de la GVFG, la taxe sur les produits pétroliers. Le financement du solde se répartit entre la Bavière et la commune.

AGGLOMERATION DE MUNICH

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport Dénomination Collectivités-membres	Münchner Verkehr und Tarifverbund (MVV) Ville, Land, Etat et DB		
Agglomération desservie Ville(s) principale(s) Nombre de communes autres	Munich nc		
Nombre d'habitants de la zone de desserte	2,3 millions	2,3 millions	2,3 millions
Surface de la zone de desserte en km ²	4 900	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	74	nc	73
Longueur (en km) des lignes d'autobus	410	nc	418
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	10	nc	9
Nombre de lignes de métro	85	nc	79
et autres sites propres lourds (S-Bahn)	6	nc	6
Longueur des lignes de métro	8	nc	9
et autres sites propres lourds (S-Bahn)	57	nc	67,6
	412	nc	431
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	nc	nc	nc
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	nc	nc	nc
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds (S-Bahn)	nc	nc	nc
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	30,2	30,2	30,5
Tramway et métro léger	18,5	16,8	15,6
Métro et autres matériels lourds (S-Bahn)	30,2	40,1	40,4
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	nc	nc	nc
Tramway et métro léger	nc	nc	nc
Métro et autres matériels lourds (S-Bahn)	nc	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	489,4	507,2	521,5
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	190,0	175,3	178,6
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds (S-Bahn)	86	85,6	86,4
	417,3	450,3	464,8

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en millions de DM	919778,0	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	54,3	nc	52,0
Autres recettes commerciales	0,0	nc	0,0
Taxes affectées	0,0	nc	0,0
Fiscalité locale ordinaire	9,1?	nc	9,6?
Subvention "régionale"	9,1?	nc	9,6?
Subvention nationale	27,4?	nc	28,8?
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	nc	0,0
Emprunts	0,0	nc	0,0
Autres	0,0	nc	0,0
Total en millions de DM	919778,0	nc	nc
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	nc	nc
Investissements de capacité	nc	nc	nc
Extension du réseau	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en millions de DM	nc	nc	nc
Ressources			
Autofinancement	0,0	nc	nc
Emprunts	0,0	nc	nc
Ressource affectée spécifique	0,0	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	20,0	nc	nc
Subvention nationale	60,0	nc	nc
Subvention "régionale"	20,0	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	nc	nc
Total en millions de DM	nc	nc	nc

NEW YORK

Le réseau de l'agglomération de New York se compose de 26 lignes de métro, de 374 lignes d'autobus et de nombreuses lignes de chemin de fer. Le nombre annuel de voyages sur le réseau dépasse les 1,7 milliards...

C'est l'État de New York, par l'intermédiaire de la MTA (Metropolitan Transportation Authority), qui est l'autorité publique organisatrice des transports de cette très grande zone de desserte qui comprend 13,2 millions d'habitants. MTA contrôle, coordonne et assure le financement des différents opérateurs de transport. L'ensemble des exploitations de MTA représentent le tiers de la totalité des voyages en transport public urbain aux États-Unis.

Les recettes tarifaires couvrent, en 1991, environ la moitié des charges d'exploitation, taux en hausse depuis 1988 puisqu'il n'atteignait alors que 44%. En 1991, 12% des ressources proviennent des taxes affectées dont la principale est assise sur les hypothèques enregistrées dans la zone de compétence de MTA. 2,4% proviennent, en 1991, des péages alors que cette ressource représentait environ 11% en 1988.

Pour ce qui est de l'investissement, outre les modes de financement classiques, l'agglomération de New York développe depuis quelques années des sources assez diverses pour pouvoir le financer. Ainsi, on peut noter que les produits par la vente d'immobilisations (Coliseum et Eastside Airline Terminal), le "safe harbor lease" et le "cross border lease" (techniques financières de la famille du crédit-bail permettant à des entreprises publiques de vendre la propriété fiscale d'un bien à des entreprises bénéficiaires pour que ces dernières en tirent des avantages fiscaux) et, enfin, les produits d'investissement assurent chacun à hauteur de 3% le financement des investissements de MTA.

Depuis la précédente enquête, des réorganisations et des restructurations ont été mises en place dans beaucoup dans la majorité des sociétés composant MTA. En revanche, il n'y a pas eu de changement majeur dans les règles régissant les relations entre l'autorité organisatrice et les exploitants. Les sociétés sont confrontées au développement de l'automatisation et à un besoin d'évaluation des travaux à venir de plus en plus nécessaire.

Pour que les gens utilisent les transports en commun, des taxes incitatives ont été rehaussées. Le "Federal Clean Air Act" a exigé de la ville de New York une augmentation des taux de qualité de l'air ce qui va inciter les sociétés de MTA à adopter des mesures visant à accroître les accès aux transports en commun et inciter à une plus grande utilisation de ces mêmes transports. Il est, en outre, à noter un changement dans le ciblage des sociétés qui s'orientent de plus en plus vers le client (un programme pluriannuel est adressé aux associations d'usagers).

AGGLOMERATION DE NEW YORK

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Metropolitan Transportation Authority (MTA) 14 comtés		
Dénomination			
Collectivités-membres	New York 9 comtés		
Agglomération desservie			
Ville(s) principale(s)			
Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants desservis	13,3 millions	nc	13,2 millions
Surface de la zone de desserte en km ²	10 360	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	274	nc	nc
Longueur (en km) des lignes d'autobus	4 231	nc	nc
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	0	0	0
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	45	nc	nc
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	1 477	nc	nc
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	4 138	nc	nc
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	0	0	0
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	8 353	nc	nc
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	168,4	nc	nc
Tramway et métro léger	0	0	0
Métro et autres matériels lourds	646	nc	nc
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	493,2	nc	nc
Tramway et métro léger	0	0	0
Métro et autres matériels lourds	1209,4	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	1 725	nc	nc
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	493	nc	nc
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	0	0	0
	1 209	nc	nc

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	90,8	88,0
Frais financiers	nc	2,6	4,6
Amortissements	nc	6,7	7,5
Total en millions de \$	5294	5208	5263
Recettes			
Recettes tarifaires	44,2	55,0	53,9
Autres recettes commerciales	11,5	2,0	2,4
Taxes affectées	17,8	10,9	12,0
Fiscalité locale ordinaire	20,4	18,3	17,6
Subvention "régionale"	4,2	12,4	12,8
Subvention nationale	2,0	1,4	1,4
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Autres	0,0	0,0	0,0
Total en millions de \$	4771	5141	5128
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	98,4	97,7
Investissements de capacité	nc	1,6	2,0
Extension du réseau	nc	0,0	0,0
Autres	nc	0,0	0,0
Total en millions de \$	nc	2301	2390
Ressources			
Autofinancement	0,0	0,0	0,0
Emprunts	39,0	0,0	0,0
Ressource affectée spécifique	0,0	40,0	42,9
Fiscalité locale ordinaire	10,0	0,0	0,0
Subvention nationale	26,0	26,2	22,3
Subvention "régionale"	22,0	28,9	30,0
Co-financement par d'autres intérêts	3,0	5,0	4,8
Total en millions de \$	nc	2301	2390

OSAKA

Fait très important en ce qui concerne le réseau d'Osaka, deux tiers des déplacements motorisés effectués au sein de l'agglomération le sont avec les transports collectifs urbains. C'est le métro qui, avec ses 7 lignes totalise la quasi totalité des voyages en transport urbain (plus d'un milliard par an soit 87,3%). L'agglomération dispose aussi d'un réseau de surface comportant une ligne de tramway et de 107 lignes de bus.

Le réseau urbain d'Osaka est, depuis sa création en 1903, municipal et est géré par un service de la ville, le Bureau du Transport Municipal d'Osaka.

La très bonne performance financière du métro permet d'atteindre un résultat que doivent envier beaucoup de réseaux occidentaux : les coûts d'exploitation, amortissements compris, mais frais financiers exclus, étaient entièrement couverts par les recettes d'exploitation (R / D = 100,5 % en 1991). Même si ce résultat est moindre qu'en 1988, où le taux de couverture atteignait 108%, cette situation apparaît exceptionnelle au sein de l'ensemble des réseaux étudiés.

Les nouveaux investissements consentis par le réseau concernent l'extension du métro : 10,9 km de ligne ont été construites pour un montant d'environ 230 milliards de yen. Des investisseurs privés placés autour d'une station de métro ont participé à son financement. Les collectivités publiques financent à hauteur d'environ 70% la construction des nouvelles infrastructures. Cette situation apparemment très confortable cache un fait un problème majeur puisque cette ressource n'est pas intégralement versée pendant les travaux mais progressivement au cours des dix années suivant la mise en exploitation. La ville est donc contrainte d'emprunter pour assurer le préfinancement de l'investissement.

L'agglomération nippone a, vu la densité de sa population, entrepris de réduire encore le nombre des voitures particulières circulant en centre ville. Ainsi, grâce à une révision de loi en 1990, l'obligation faite à tout propriétaire d'une voiture particulière d'avoir une place de parking a été renforcée.

AGGLOMERATION D'OSAKA

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Osaka Municipal Transportation Bureau Osaka		
Dénomination Collectivités-membres			
Agglomération desservie	Osaka		
Ville(s) principale(s) Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants desservis	2,65 millions	nc	2,6 millions
Surface de la zone de desserte en km ²	450	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	106	nc	107
Longueur (en km) des lignes d'autobus	440	nc	443
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	1	nc	1
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	6,6	nc	6,6
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	6	nc	7
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	99	nc	84
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	966	nc	936
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	64	nc	18
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	936	nc	998
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	30,5	29,8	30
Tramway et métro léger	0,9	3,7	3,8
Métro et autres matériels lourds	13,7	92,8	92,5
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	793	nc	nc
Tramway et métro léger	81,8	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	4079,1	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	nc	1 147	1 149
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	117,8	120,2	123,1
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	20	21,9	22
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	947,7	1 004,70	1 003,50

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	74,9	60,6	61,3
Frais financiers	25,1	23,3	22,6
Amortissements	0,0	16,1	16,1
Total en millions de Yens	177 956	204 173	207 292
Recettes			
Recettes tarifaires	84,1	78,7	85,7
Autres recettes commerciales	4,7	9,0	9,9
Taxes affectées	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	11,1	7,5	4,2
Subvention "régionale"	0,0	1,5	0,0
Subvention nationale	0,0	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Autres	0,0	3,2	0,1
Total en millions de Yens	144 165	198 118	182 040
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	77,5	57,8
Investissements de capacité	nc	6,3	3,3
Extension du réseau	nc	16,2	38,9
Autres	nc	0,0	0,0
Total en millions de Yens	76 005	47 301	62 749
Ressources			
Autofinancement	nc	17,9	17,2
Emprunts	nc	65,4	59,0
Ressource affectée spécifique	nc	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	nc	15,4	19,8
Subvention nationale	nc	0,0	2,6
Subvention "régionale"	nc	0,2	0,1
Co-financement par d'autres intérêts	nc	1,1	1,3
Total en millions de Yens	nc	47 301	62 749

OSLO

Le réseau de l'agglomération d'Oslo se compose de 58 lignes de bus, 7 lignes de tramway et de 4 lignes de métro.

En décembre 1991, une fusion s'est opérée entre AS Oslo Sporveier, la société municipale responsable du transport public dans le capitale norvégienne, et deux autres compagnies. Depuis 1988, la structure de l'entreprise de transport a changé : elle se compose maintenant de trois divisions opérationnelles, d'une division commerciale et d'un staff central.

Du point de vue du financement, il faut remarquer une augmentation constante du taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires et une progression inverse des subventions allouées par la ville. Aucune subvention n'est accordée par l'État pour financer que ce soit l'exploitation ou bien l'investissement.

En ce qui concerne les aménagements réalisés pour diminuer la circulation automobile et promouvoir le transport en commun, il faut noter l'existence depuis 1991 de routes à péage et la diminution des zones de stationnement disponibles en centre ville. En outre, l'augmentation de la conscience environnementaliste des Norvégiens a pour conséquence l'accroissement des investissements dans les transports collectifs urbains.

L'AS Oslo Sporveier précise que des projets de sponsoring viennent d'être acceptés pour le financement d'une ligne de tramway mais que les modalités précises de cette participation du secteur privé ne sont pas encore arrêtées.

AGGLOMERATION D'OSLO

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport			
Dénomination	AS Oslo Sporveier		
Collectivités-membres	Municipalités d'Oslo		
Agglomération desservie			
Ville(s) principale(s)	Oslo		
Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants desservis	0,5 million	nc	0,8 million
Surface de la zone de desserte en km ²	170	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	42	nc	58
Longueur (en km) des lignes d'autobus	590	nc	1 161
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	5	nc	7
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	53	nc	74
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	8	nc	4
	98	nc	49
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	340	nc	301
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	115	nc	85
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	220	nc	146
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	15,1	14,9	14,8
Tramway et métro léger	4,1	3,5	3,4
Métro et autres matériels lourds	14,9	13,9	14
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	53	nc	nc
Tramway et métro léger	27	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	58	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	nc	136	136
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	53	46,8	46,8
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	27	26,5	27,5
	58	54,5	53,5

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	83,8	83,6
Frais financiers	nc	10,1	9,8
Amortissements	nc	6,0	6,6
Total en millions de NOK	1246,8	1 312	1 371
Recettes			
Recettes tarifaires	45,7	50,5	52,9
Autres recettes commerciales	7,3	6,0	6,3
Taxes affectées	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	0,0	0,0
Subvention "régionale"	47,1	43,5	38,0
Subvention nationale	0,0	0,0	2,9
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Autres	0,0	0,0	0,0
Total en millions de NOK	1247	1 287	1 386
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	71,2	61,7
Investissements de capacité	nc	22,1	10,3
Extension du réseau	nc	6,7	28,1
Autres	nc	0,0	0,0
Total en millions de NOK	125	104	146
Ressources			
Autofinancement	nc	0,0	0,0
Emprunts	nc	96,2	68,5
Ressource affectée spécifique	nc	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	nc	0,0	0,0
Subvention nationale	nc	0,0	17,1
Subvention "régionale"	nc	3,9	14,4
Co-financement par d'autres intérêts	nc	0,0	0,0
Total en millions de NOK	125	104	146

PORTO

Le réseau de l'agglomération de Porto se compose de 63 lignes de bus et de 9 lignes de tramway.

L'autorité de transport est le Service de Transport de Porto, entreprise publique sous tutelle du ministère des transports. Le réseau est en outre exploité par 3 opérateurs privés.

La couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires est élevée et, de plus, en hausse (de 66,3% en 1988, elle est passée à 75% en 1991). Les ressources provenant de l'autorité de transport sont sous forme d'indemnités compensatrices et de dotation en capital pour assainissement financier.

En matière d'investissement, on ne peut pas noter de répartition stable du financement : elle change d'une année sur l'autre, apparemment sans règle précise. Les nouveautés en ce qui concerne le financement des investissements sont limitées à la technique du crédit-bail et à différentes candidatures aux fonds de la CEE.

AGGLOMERATION DE PORTO

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Service de Transport de Porto (STCP) Ministère des Transports		
Dénomination Collectivités-membres			
Agglomération desservie	Porto		
Ville(s) principale(s) Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants de la zone de desserte	900 000	nc	nc
Surface de la zone de desserte en km ²	560	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	56	nc	63
Longueur (en km) des lignes d'autobus	385	nc	397
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	9	nc	nc
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	18	nc	nc
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	656 (dont 64 articulés et 119 trolleybus)	nc	511
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	50	nc	nc
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	32,6	nc	nc
Tramway et métro léger	30,9	29,5	nc
Métro et autres matériels lourds	1,7	nc	nc
Volume offert en millions de pl.km	0	0	0
Autobus	2 914	nc	nc
Tramway et métro léger	2 800	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	114	nc	nc
Autres	0	0	0
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	294	293	nc
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	276	275	nc
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	18	nc	nc
	0	0	0

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en millions d'escudos	9148,0	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	66,3	nc	75,0
Autres recettes commerciales	13,6	nc	10,0
Taxes affectées	0,0	nc	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	nc	0,0
Subvention "régionale"	0,0	nc	0,0
Subvention nationale	13,0	nc	15,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	nc	0,0
Emprunts	0,0	nc	0,0
Autres	0,0	nc	0,0
Total en millions d'escudos	8836,0	nc	nc
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	78,4	nc	nc
Investissements de capacité	11,7	nc	nc
Extension du réseau	0,0	nc	nc
Autres	9,9	nc	nc
Total en millions d'escudos	209,2	nc	nc
Ressources			
Autofinancement	34,8	nc	nc
Emprunts	55,8	nc	nc
Ressource affectée spécifique	0,0	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	0,0	nc	nc
Subvention nationale	9,4	nc	nc
Subvention "régionale"	0,0	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	nc	nc
Total en millions d'escudos	209,2	nc	nc

ROME

Le réseau de l'agglomération de Rome se compose de 229 lignes de bus et de 8 lignes de tramway.

Le réseau est géré par une régie municipale, l'A.T.A.C. (Azienda Tramvie e Autobus del Comune di Roma).

Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires est extrêmement faible puisqu'il n'atteint en 1991 que 11,4%. Ceci est d'autant plus inquiétant que la tendance est à la baisse : en 1988, ce chiffre atteignait en effet 15,8%. Les autres ressources proviennent de la Région par l'intermédiaire du F.N.T. (Fonds National des Transports) et de la commune.

En ce qui concerne l'investissement, les ressources proviennent essentiellement du Fonds National d'investissement et de l'autofinancement. Le montant des investissements a augmenté à cause de la construction d'une nouvelle ligne de tramway.

AGGLOMERATION DE ROME

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Azienda Tramvie ed Autobus del Comune di roma		
Dénomination			
Collectivités-membres			
Agglomération desservie		Rome	
Ville(s) principale(s)		nc	
Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants desservis	2,8 millions	2,8 millions	2,8 millions
Surface de la zone de desserte en km ²	1 507	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	228	nc	229
Longueur (en km) des lignes d'autobus	2 000	nc	2 005
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	8	nc	8
	85	nc	70
Nombre de lignes de métro et train de banlieue	2	nc	nc
	3	nc	nc
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	nc	nc	nc
	nc	nc	nc
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	2 806 (dont 88 minibus)	nc	2 612
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	198	nc	173
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	nc	nc	nc
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	120,4	124,7	120
Tramway ou métro léger	5,9	nc	nc
Métro ou autres matériels lourds	nc	nc	nc
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	12 400	nc	nc
Tramway ou métro léger	804,9	nc	nc
Métro ou autres matériels lourds	nc	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	774,9	707	696
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	68,5	75	75
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	nc	nc	nc

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en milliards de Lires italiennes	948,4	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	15,8	nc	11,4
Autres recettes commerciales	1,1	nc	1,7
Taxes affectées	0	nc	0
Fiscalité locale ordinaire	26,5	nc	44,1
Subvention "régionale"	56,6	nc	42,8
Subvention nationale	0	nc	0
Co-financement par d'autres intérêts	0	nc	0
Emprunts	0	nc	0
Autres	0	nc	0
Total en milliards de Lires italiennes	948,4	nc	nc
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	nc	nc
Investissements de capacité	nc	nc	nc
Extension du réseau	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en milliards de Lires italiennes	110,8	nc	nc
Ressources			
Autofinancement	18,8	nc	nc
Emprunts	0	nc	nc
Ressource affectée spécifique	0	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	0,5	nc	nc
Subvention nationale	80,7	nc	nc
Subvention "régionale"	0	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	0	nc	nc
Total en milliards de Lires italiennes	110,8	nc	nc

SAN DIEGO

Le réseau de l'agglomération de San Diego se compose de 31 lignes de bus et de 2 lignes de métro léger.

Le réseau est exploité par 7 opérateurs distincts regroupés au sein du M.T.S. (Metropolitan Transit System). L'organisation est assurée par deux agences dont les membres représentent l'ensemble des collectivités locales.

Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires assez élevé et en légère hausse depuis 1988 (de 50,5% en 1988, il est passé à 52% en 1991). Le reste des dépenses d'exploitation est financé par les différentes Sales tax et la Gas tax qui sont collectées par l'État Californien auxquelles s'ajoute une ressource provenant d'un fonds fédéral géré par l'U.M.T.A. (Urban Mass Transit Administration).

A l'instar des autres agglomérations californiennes, San Diego bénéficie de nombreuses sources de financement pour son réseau de transports collectifs urbains. Les investissements sont couverts par la taxe sur les ventes et par la taxe sur les ventes des produits pétroliers, ainsi que par des investissements de partenaires privés venant du secteur de l'immobilier. En outre, la technique du Safe Harbour Leasing permet de financer en partie l'acquisition de matériel roulant.

AGGLOMERATION DE SAN DIEGO

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport			
Dénomination	Metropolitan Transit System (MTS)		
Collectivités-membres	nc		
Agglomération desservie			
Ville(s) principale(s)	San Diego		
Nombre de communes autres	9		
Nombre d'habitants desservis	1,65 millions	nc	2,3 millions
Surface de la zone de desserte en km ²	nc	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	51	nc	31
Longueur (en km) des lignes d'autobus	nc	nc	565
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	2	nc	2
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	50	nc	54,4
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	382	nc	356
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	48	nc	71
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	30	19,7	22,2
Tramway et métro léger	nc	nc	7,3
Métro et autres matériels lourds	0	0	0
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	nc	nc	nc
Tramway et métro léger	nc	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	0	0	0
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	44,6	nc	nc
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	nc	32,8	33,7
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	nc	nc	18,2
	0	0	0

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en millions de \$	nc	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	50,5	nc	52,0
Autres recettes commerciales	1,5	nc	0,0
Taxes affectées	0,0	nc	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	nc	
Subvention "régionale"	33,3	nc	48,0
Subvention nationale	28,7	nc	
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	nc	0,0
Emprunts	0,0	nc	0,0
Autres	0,0	nc	0,0
Total en millions de \$	nc	nc	nc
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	nc	nc
Investissements de capacité	nc	nc	nc
Extension du réseau	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en millions de \$	nc	nc	nc
Ressources			
Autofinancement	20,0	nc	nc
Emprunts	0,0	nc	nc
Ressource affectée spécifique	0,0	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	0,0	nc	nc
Subvention nationale	80,0	nc	nc
Subvention "régionale"	0,0	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	nc	nc
Total en millions de \$	nc	nc	nc

SAN FRANCISCO

Le réseau de l'agglomération de San Francisco se compose de 70 lignes de bus, de 4 lignes de métro et de 3 lignes de funiculaire.

Plusieurs systèmes régissent ce réseau de transport collectif dont les deux principaux sont le M.U.N.I. (San Francisco Municipal Railway) qui gère le réseau d'autobus, de tramway et de funiculaire interne à l'aire urbaine et le B.A.R.T. (Bay Area Rapid Transit Authority) qui gère le réseau de métro de la baie de San Francisco. La coordination de ces différents systèmes est assurée par la R.T.A. (Regional Transit Authority).

Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires est moyen comparativement à celui observé dans les autres agglomérations étudiées dans ce rapport. Il était de 25,3% en 1988 et de 34,1 en 1991. Comme pour l'ensemble des agglomérations californiennes, le reste des dépenses d'exploitation est couvert par l'État fédéré par l'intermédiaire d'une Sales tax, par la ville et le comté par l'intermédiaire d'une autre Sale tax et d'impôts immobiliers et, enfin, pour une petite proportion, par l'État fédéral.

En ce qui concerne les investissements, leur financement est assuré par des ressources très diversifiées : le produit de taxe sur les ventes dont le taux a été relevé de 0,5%, le produit des péages au franchissement des ponts, et des subventions provenant de l'État fédéral et de l'État de Californie. A ces ressources variées, s'ajoutent aussi plusieurs techniques d'association d'investisseurs privés, en particulier celle du Joint Development.

AGGLOMERATION DE SAN FRANCISCO

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	San Francisco Municipal Railway Ville et comté de San Francisco		
Dénomination Collectivités-membres			
Agglomération desservie	San Francisco		
Ville(s) principale(s) Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants desservis	5,5 millions	nc	nc
Surface de la zone de desserte en km ²	12 845	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	54	nc	70
Longueur (en km) des lignes d'autobus	716	nc	735
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	17	nc	nc
Nombre de lignes de métro	177	nc	nc
Longueur des lignes de métro	4	nc	4
Nombre de lignes de funiculaire	115	nc	115
Longueur des lignes de funiculaire	3	nc	3
	8,5	nc	8,5
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	887 (dont 347 trolleybus)	nc	500
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	130	nc	128
Nombre de voitures de métro	nc	nc	590
Nombre de voitures de funiculaire	44	nc	37
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	36,9	32,4	nc
Tramway et métro léger	6,5	6,6	nc
Métro et autres matériels lourds	50,2	64,8	63
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	nc	nc	nc
Tramway et métro léger	nc	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	nc	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	200,5	233	239
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	38,7	40,2	40
Nombre annuel de voyages en métro	57,6	72	73
Nombre annuel de voyages en funiculaire	13,2	10	10

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en millions de \$	282,1	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	25,3	nc	34,1
Autres recettes commerciales	2,3	nc	2,5
Taxes affectées (property tax et sales tax)	45,4	nc	26,1
Fiscalité locale ordinaire	24,1	nc	15,5
Subvention "régionale"	0,0	nc	19,6?
Subvention nationale	2,9	nc	2,2
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	nc	0,0
Emprunts	0,0	nc	0,0
Autres	0,0	nc	0,0
Total en millions de \$	282,1	nc	nc
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	nc	nc
Investissements de capacité	nc	nc	nc
Extension du réseau	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en millions de \$	nc	nc	nc
Ressources			
Autofinancement	8,9	nc	nc
Emprunts	0,0	nc	nc
Ressource affectée spécifique	47,6	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	0,0	nc	nc
Subvention nationale	25,3	nc	nc
Subvention "régionale"	13,0	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	5,1	nc	nc
Total en millions de \$	nc	nc	nc

SHEFFIELD

Le réseau de l'agglomération de Sheffield se compose de 710 lignes de bus.

L'autorité organisatrice est le South Yorkshire PTA, sorte de SIVU dont les membres représentent les quatre districts concernés. La société exploitante apparue après la dérégulation des services routiers ne peut pas recevoir de subventions directes.

Comme les différents transporteurs sont indépendants, le P.T.A. (Passenger Transport Authority) ne détient pas des données précises sur l'ensemble du réseau. On peut cependant dire que le P.T.A., avant 1990, possédait un budget assujéti à certaines limites imposées par le ministère des transports et alimenté par des subventions de l'État et des impôts locaux prélevés par le P.T.A.. Depuis 1990, ce sont maintenant les districts qui alimentent ce budget par l'intermédiaire d'une dotation de l'État.

AGGLOMERATION DE SHEFFIELD

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport		South Yorkshire PTA	
Dénomination		Elus des 4 districts	
Collectivités-membres			
Agglomération desservie		Manchester	
Ville(s) principale(s)		4 districts	
Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants desservis	1,3 millions	nc	nc
Surface de la zone de desserte en km2	nc	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	710	nc	nc
Longueur (en km) des lignes d'autobus	1 197	nc	nc
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	nc	nc	nc
Nombre de lignes de métro et train de banlieue	nc	nc	nc
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	nc	nc	nc
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	1 313	nc	nc
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	nc	nc	nc
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	nc	nc	nc
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	nc 104 (en 1987)	nc	nc
Tramway ou métro léger	nc	nc	nc
Métro ou autres matériels lourds	nc	nc	nc
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	nc	nc	nc
Tramway ou métro léger	nc	nc	nc
Métro ou autres matériels lourds	nc	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	nc 165,0	nc	nc
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	nc	nc	nc
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	nc	nc	nc

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en millions de livres	nc	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	nc	nc	nc
Autres recettes commerciales	nc	nc	nc
Taxes affectées	nc	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	nc	nc	nc
Subvention "régionale"	nc	nc	nc
Subvention nationale	nc	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	nc	nc	nc
Emprunts	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en millions de livres	nc	nc	nc
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	nc	nc
Investissements de capacité	nc	nc	nc
Extension du réseau	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en millions de livres	1,9	nc	nc
Ressources			
Autofinancement	nc	nc	nc
Emprunts	nc	nc	nc
Ressource affectée spécifique	nc	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	nc	nc	nc
Subvention nationale	nc	nc	nc
Subvention "régionale"	nc	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	nc	nc	nc
Total en milliards de livres	nc	nc	nc

SINGAPOUR

Le réseau de l'agglomération de Singapour se compose de 227 lignes de bus et de 2 lignes de métro.

C'est directement le ministère de la communication et de l'information qui contrôle le réseau. Ce dernier est, en outre, exploité par 3 opérateurs différents.

Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires est exceptionnellement élevé puisqu'il est en 1991 de 96%. Le réseau est largement bénéficiaire et il n'a donc pas de problème de recherche de ressources de financement.

AGGLOMERATION DE SINGAPOUR

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport Dénomination Collectivités-membres	Ministère des Communications et de l'Information SMRT, SBS, TBS		
Agglomération desservie Ville(s) principale(s) Nombre de communes autres		Singapour nc	
Nombre d'habitants desservis	2,6 millions	2,6 millions	2,6 millions
Surface de la zone de desserte en km ²	623	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	251	nc	227
Longueur (en km) des lignes d'autobus	6 998	nc	2 570
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	0	0	0
Nombre de lignes de métro et train de banlieue	3	nc	2
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	67	nc	67
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	6746 (dont 924 à double étage)	nc	3 145
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	nc	nc	nc
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	nc	nc	66
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	223	267	nc
Tramway ou métro léger	nc	nc	nc
Métro ou autres matériels lourds	nc	nc	nc
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	nc	nc	nc
Tramway ou métro léger	nc	nc	nc
Métro ou autres matériels lourds	nc	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	1 217	1 033	nc
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	0	0	0
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	82	196	204

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en millions de \$ de Singapour	47	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	89	nc	96
Autres recettes commerciales	11	nc	4
Taxes affectées	0	nc	0
Fiscalité locale ordinaire	0	nc	0
Subvention "régionale"	0	nc	0
Subvention nationale	0	nc	0
Co-financement par d'autres intérêts	0	nc	0
Emprunts	0	nc	0
Autres	0	nc	0
Total en millions de \$ de Singapour	68,8	nc	nc
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	nc	nc
Investissements de capacité	nc	nc	nc
Extension du réseau	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en millions de \$ de Singapour	195,8	nc	nc
Ressources			
Autofinancement	nc	nc	nc
Emprunts	nc	nc	nc
Ressource affectée spécifique	nc	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	nc	nc	nc
Subvention nationale	nc	nc	nc
Subvention "régionale"	nc	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	nc	nc	nc
Total en millions de \$ de Singapour	195,8	nc	nc

STOCKHOLM

Le réseau de l'agglomération de Stockholm se compose de 419 lignes de bus et de 3 lignes de métro.

Un changement s'est opéré depuis 1988 : S.L. (Storstockholm Lokaltrafik) est maintenant divisée en deux parties afin d'obtenir une nette distinction entre la responsabilité financière et la responsabilité politique de l'entreprise. L'autorité organisatrice détenue par la région donne les concessions relatives au réseau, en libre concurrence, aux différents opérateurs. Ces derniers gèrent le réseau alors que l'autorité organisatrice détermine le service à offrir et fixe les prix.

Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires est faible et en constante diminution depuis 1988 (de 29,7% en 1988, il est passé à 25,8% en 1991). Ce sont les impôts locaux et les recettes commerciales qui assurent la totalité du financement de l'exploitation.

Le financement des investissements se fait entièrement grâce à des fonds provenant du budget général de la municipalité. Pour l'acquisition de matériel roulant, l'autorité de transport a recours à la technique du crédit-bail.

AGGLOMERATION DE STOCKHOLM

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Stockholm County Concil 25 communes		
Dénomination			
Collectivités-membres			
Agglomération desservie	Stockholm		
Ville(s) principale(s)	24		
Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants desservis	1,6 millions	nc	1,6 millions
Surface de la zone de desserte en km ²	6 488	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	423	nc	419
Longueur (en km) des lignes d'autobus	7 949	nc	7 595
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	0	0	0
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	32	nc	3
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	394	nc	108
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	1 818 (dont 545 articulés)	nc	1 708
Nombre de voitures de tramway et de métro léger		0	0
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	1 313	nc	829
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	107,1	105,6	nc
Tramway et métro léger			
Métro et autres matériels lourds	106,1	84,0	84,0
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	5 418	nc	nc
Tramway et métro léger			
Métro et autres matériels lourds	6 585	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	214	570 238	547 230
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	0	0	0
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	287	264	255

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	87,7	88,3
Frais financiers	nc	6,6	5,4
Amortissements	nc	5,7	6,3
Total en millions de SEK	4602,5	5 723	5 637
Recettes			
Recettes tarifaires	29,7	27,2	25,8
Autres recettes commerciales	5,7	5,9	6,3
Taxes affectées	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	0,0	0,0
Subvention "régionale"	64,0	66,9	67,8
Subvention nationale	0,0	0,0	0,0
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Autres	0,0	0,0	0,0
Total en millions de SEK	4602,5	5 723	5 637
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	56,3	67,0
Investissements de capacité	nc	28,7	11,0
Extension du réseau	nc	15,0	22,0
Autres	nc	0,0	0,0
Total en millions de SEK	357	481	455
Ressources			
Autofinancement	100,0	64,2	78,5
Emprunts	0,0	29,3	-101,1
Ressource affectée spécifique	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	0,0	0,0
Subvention nationale	0,0	6,5	122,6
Subvention "régionale"	0,0	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Total en millions de SEK	357	481	455

SYDNEY

Le réseau de l'agglomération de Sydney se compose de 253 lignes de bus et de 9 lignes de train de banlieue.

Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires est dans la moyenne des taux observés dans les autres agglomérations puisqu'il est de 39,9% en 1991. Le reste des dépenses d'exploitation est couvert par l'État.

En ce qui concerne l'investissement, le financement est assuré de manière à peu près équitable entre l'entreprise de transport et l'État.

AGGLOMERATION DE SYDNEY

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	State Transit Authority Etat		
Dénomination Collectivités-membres			
Agglomération desservie	Sydney nc		
Ville(s) principale(s) Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants de la zone desservie	3,4 millions	nc	3,6 millions
Surface de la zone de desserte en km ²	645	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	253	nc	253
Longueur (en km) des lignes d'autobus	978	nc	978
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	0	0	0
Nombre de lignes de train de banlieue et autres sites propres lourds (ferry)	9	nc	nc
Longueur des lignes de train de banlieue et autres sites propres lourds (ferry)	7	nc	nc
	560	nc	nc
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	1 450	1 441	nc
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	0	0	0
Nombre de voitures de train de banlieue et autres sites propres lourds (ferry)	1483	nc	nc
	24	nc	nc
Volume offert en millions de véh.km.			
Autobus	59,2	69	69
Tramway et métro léger	0	0	0
Train de banlieue et autres matériels lourds	nc	nc	nc
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	nc	nc	nc
Tramway et métro léger	0	0	0
Train de banlieue et autres matériels lourds	nc	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel sur le réseau autobus	184	196,5	190,5
Nombre annuel sur le réseau tramway et métro léger	0	0	0
Nombre annuel sur le réseau train de banlieue et autres matériels lourds (ferry)	246	251,6	243,8
	23,2	nc	nc

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	89,3	87,4
Frais financiers	nc	4,4	4,3
Amortissements	nc	6,4	8,3
Total en millions de \$ australiens	nc	327,5	356,9
Recettes			
Recettes tarifaires	53,6	37,8	39,9
Autres recettes commerciales	18,4	6,7	8,4
Taxes affectées	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	0,0	0,0
Subvention "régionale"	0,0	0,0	0,0
Subvention nationale	28,0	55,6	51,8
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Autres	0,0	0,0	0,0
Total en millions de \$ australiens	nc	360,0	357,5
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	82,0	64,4
Investissements de capacité	nc	18,0	35,6
Extension du réseau	nc	0,0	0,0
Autres	nc	0,0	0,0
Total en millions de \$ australiens	nc	36,6	23,9
Ressources			
Autofinancement	nc	43,8	46,4
Emprunts	nc	0,0	0,0
Ressource affectée spécifique	nc	56,2	53,6
Fiscalité locale ordinaire	nc	0,0	0,0
Subvention nationale	nc	0,0	0,0
Subvention "régionale"	nc	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	nc	0,0	0,0
Total en millions de \$ australiens	nc	358,2	345,0

TAMPA

Le réseau de l'agglomération de Tampa se compose de 45 bus.

Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires est faible et, de plus, diminue : de 25% en 1988, il est passé à 21,9% en 1991).

Les investissements sont financés en grande partie par l'État fédéral, le reste l'étant par à la fois la Gas tax et la Property tax. Le système de financement qui a été mis en place pour la construction du people mover d'Harbour Island est intéressante à noter : le promoteur d'une nouvelle zone d'habitation dans l'île a décidé et financé l'ensemble du projet sans lequel cette opération immobilière ne pouvait être réalisée. Le coût du projet est naturellement intégralement réparti sur le prix de vente des appartements.

AGGLOMERATION DE TAMPA

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Regional Transit Authority		
Dénomination			
Collectivités-membres	nc		
Agglomération desservie	Tampa		
Ville(s) principale(s)			
Nombre de communes autres	nc		
Nombre d'habitants desservis	800 000	nc	800 000
Surface de la zone de desserte en km ²	nc	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	49	nc	45
Longueur (en km) des lignes d'autobus	nc	nc	735
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	0	0	0
Nombre de lignes de métro	0	0	0
Longueur des lignes de métro	0	0	0
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	174	nc	182
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	0	0	0
Nombre de voitures de métro	0	0	0
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	10,8	8,2	nc
Tramway et métro léger	0	0	0
Métro et autres matériels lourds	0	0	0
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	nc	nc	nc
Tramway et métro léger	0	0	0
Métro et autres matériels lourds	0	0	0
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	8,9	6,3	nc
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	0	0	0
Nombre annuel de voyages en métro	0	0	0

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en millions de \$	nc	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	25,0	nc	21,9
Autres recettes commerciales	3,0	nc	1,8
Taxes affectées	0,0	nc	0,0
Fiscalité locale ordinaire	30,0	nc	8,2
Subvention "régionale"	23,0	nc	40,2
Subvention nationale	17,0	nc	51,6 (FTA)
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	nc	0,0
Emprunts	0,0	nc	0,0
Autres	2,0	nc	0,0
Total en millions de \$	nc	nc	nc
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	nc	nc
Investissements de capacité	nc	nc	nc
Extension du réseau	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en millions de \$	nc	nc	nc
Ressources			
Autofinancement	0,0	nc	nc
Emprunts	0,0	nc	nc
Ressource affectée spécifique	25,0	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	0,0	nc	nc
Subvention nationale	75,0	nc	nc
Subvention "régionale"	0,0	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	nc	nc
Total en millions de \$	nc	nc	nc

TOKYO

Le réseau de l'agglomération de Tokyo se compose de 111 lignes de bus, d'une ligne de tramway et de 11 lignes de métro.

Le réseau est géré par deux organismes différents : le réseau de bus ainsi que la ligne de tramway et 4 des lignes de métro font partie du réseau municipal alors que les 7 autres lignes de métro sont gérées par la T.R.T.A. (Teito Rapid Transit Authority).

Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes de l'ensemble du réseau est très élevé puisqu'il atteint 76,3% en 1991. Il faut en outre noter que ce chiffre serait beaucoup plus élevé encore si l'on ne prenait pas en compte le réseau municipal.

Compte tenu du fait que le réseau est bénéficiaire, rares sont les subventions publiques accordées (que ce soit au niveau de l'exploitation ou de l'investissement).

AGGLOMERATION DE TOKYO

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Teito Rapid Transit Authority		
Dénomination			
Collectivités-membres			
Agglomération desservie		Tokyo	
Ville(s) principale(s)		3	
Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants desservis	30 millions	30 millions	30 millions
Surface de la zone de desserte en km ²	707	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	113	nc	111
Longueur (en km) des lignes d'autobus	1 000	nc	968
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	1	nc	1
Nombre de lignes de métro et train de banlieue	12	nc	12,2
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	10	nc	4
	219	nc	69,1
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	1 857	nc	1 842
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	46	nc	45
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	2 707	nc	586
Volume offert en millions de véh.km	206	nc	nc
Autobus	68,2	65,5	65,9
Tramway ou métro léger	1,8	nc	1,8
Métro ou autres matériels lourds	53,2	nc	62,9
Volume offert en millions de pl.km	nc	nc	nc
Autobus	nc	nc	nc
Tramway ou métro léger	nc	nc	nc
Métro ou autres matériels lourds	nc	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages	2 046	nc	nc
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	317,8	324,7	335,0
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	23,7	24,2	24,6
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	496,0	nc	567,9

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en milliards de Yen	230	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	69,8	nc	76,3
Autres recettes commerciales	6,8	nc	7,4
Taxes affectées	0,0	nc	0,0
Fiscalité locale ordinaire	10,0	nc	5,0
Subvention "régionale"	0,0	nc	0,0
Subvention nationale	4,3	nc	11,3
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	nc	0,0
Emprunts	0,0	nc	0,0
Autres	0,0	nc	0,0
Total en milliards de Yen	230	nc	nc
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	nc	nc
Investissements de capacité	nc	nc	nc
Extension du réseau	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en milliards de Yen	25	nc	nc
Ressources			
Autofinancement	nc	nc	nc
Emprunts	nc	nc	nc
Ressource affectée spécifique	nc	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	nc	nc	nc
Subvention nationale	nc	nc	nc
Subvention "régionale"	nc	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	nc	nc	nc
Total en milliards de Yen	25	nc	nc

TORONTO

Le réseau de l'agglomération de Toronto se compose de 134 lignes de bus, de 10 lignes de tramway et de métro léger, de 2 lignes de métro lourd et d'une ligne de métro léger d'une nouvelle génération, l'A.L.R.T. (Advanced Light Rapid Transit).

L'autorité organisatrice du réseau, T.T.C. (Toronto Transit Commission) dépend directement du Conseil Métropolitain de Toronto.

La couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires est élevée mais a chuté en 1991 (de 60,8% en 1988 et 1990, le taux est passé à 55% en 1991). La différence a été compensée par une hausse des autres recettes commerciales. T.T.C. prend en charge la majeure partie (68%) des dépenses d'exploitation non couvertes par les recettes commerciales.

Pour ce qui est de l'investissement, c'est en majorité l'autorité métropolitaine de Toronto subventionnée par la Province de l'Ontario qui finance les dépenses. Ceci n'était pas vrai en 1988 où 93,8% du financement de l'investissement l'avait été par T.T.C..

En ce qui concerne les mesures prises pour limiter la circulation des voitures particulières en centre ville, on peut noter la mise en place depuis le 1er janvier 1990 d'une taxe annuelle sur les aires de parking dans l'ensemble de l'agglomération.

AGGLOMERATION DE TORONTO

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Toronto Transit Commission		
Dénomination	Autorité Métropolitaine de Toronto		
Collectivités-membres			
Agglomération desservie	Toronto		
Ville(s) principale(s)			
Nombre de communes autres	nc		
Nombre d'habitants de la zone desservie	2,1 millions	nc	nc
Surface de la zone de desserte en km ²	630	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	119	nc	134
Longueur (en km) des lignes d'autobus	1154,01	nc	2 348
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	9 + 1 (ALRT) 74,09 + 6,41 (ALRT)	nc	10 + 1 75 + 6
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	2 + 9 (trolleybus)	nc	2
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	54,40 + 55,47 (trolleybus)	nc	60
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	1 839	nc	3 064
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	344 + 28 (ALRT)	nc	265 +28
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	721	nc	622
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	533 105,3	nc 106,3	nc 103,6
Tramway et métro léger	13,7	13,1 + 3,3	12,7 + 3,2
Métro et autres matériels lourds	72,2	70,9	67,8
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	nc	nc	nc
Tramway et métro léger	nc	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	nc	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	463,5 218,2	459,2 228,8	424,2 370,4*
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	58,6 + 3,2 (ALRT)	57,1 + 3,5	75,4 + 7,4*
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	178,6	179,8	270,1*

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	94,9	91,6
Frais financiers	nc	3,5	7,1
Amortissements	nc	1,6	1,3
Total en millions de \$ canadiens	566,4	652,8	715,5
Recettes			
Recettes tarifaires	60,8	60,8	55,0
Autres recettes commerciales	4,2	4,2	9,6
Taxes affectées	nc	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	20,1	19,5	20,3
Subvention "régionale"	14,9	15,5	15,1
Subvention nationale	0,0	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Emprunts	nc	0,0	0,0
Autres	0,0	0,0	0,0
Total en millions de \$ canadiens	566,4	652,8	715,5
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	0,0	78,2	85,4
Investissements de capacité	0,0	1,5	0,9
Extension du réseau	0,0	20,3	13,8
Autres	0,0	0,0	0,0
Total en millions de \$ canadiens	494,5	119,3	136,7
Ressources			
Autofinancement	93,8	12,2	14,1
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Ressource affectée spécifique	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	20,1	14,0
Subvention nationale	0,0	0,0	0,0
Subvention "régionale"	6,2	67,6	72,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Total en \$ canadiens	357,7	119,3	136,7

TURIN

Le réseau de l'agglomération de Turin se compose de 70 lignes de bus et de 12 lignes de métro léger.

L'entreprise de transport est directement contrôlée par la ville de Turin. Des changements ont eu lieu depuis le précédent questionnaire en ce qui concerne l'organisation du transport à Turin. L'autorité de transport municipal a cédé le service interurbain en 1990 à une autre société (Satti) ; en revanche, elle contrôle désormais à la fois les services urbains et suburbains.

Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires reste relativement bas malgré la légère hausse que l'on peut constater depuis 1988 (de 23,3% en 1988, ce taux atteint 25,8% en 1991). Cette hausse est due à une augmentation constante des tarifs en vigueur sur le réseau depuis 1981. Cette mesure a été décidée afin de relever une situation financière assez catastrophique et donc, en particulier, de réduire le très important déficit d'exploitation.

Vue la situation financière de la ville, les investissements ne concernent que l'acquisition de matériel roulant qui est couverte à 75% par la région Piémont.

Une zone à trafic limité a été créée dans le centre ville dans la tranche horaire située entre 7 et 13 h. En outre, une expérience de circulation alternée a été tentée qui n'autorisait certains jours que la circulation de la moitié du parc automobile (voitures avec numéro d'immatriculation pair ou impair) afin de limiter la pollution en centre ville.

AGGLOMERATION DE TURIN

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Azienda Tranvie Municipali Municipalité de Turin		
Dénomination Collectivités-membres			
Agglomération desservie	Turin 12		
Ville(s) principale(s) Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants de la zone desservie	1 450 000	nc	2,4 millions
Surface de la zone de desserte en km ²	343,5	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	45	nc	70
Longueur (en km) des lignes d'autobus	422	nc	768
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	10 109	nc nc	12 123
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	1050 (dont 2 minibus)	nc	1 060
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	326	nc	316
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	33,30	nc	45,3
Tramway et métro léger	9,7	nc	10,2
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	3 770	nc	nc
Tramway et métro léger	1 476	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	286 nc	nc nc	252 nc
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	nc	nc	nc

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	98,2	88,9
Frais financiers	nc	0,8	0,8
Amortissements	nc	0,0	10,3
Total en milliards de lires	281,4	422,1	487,6
Recettes			
Recettes tarifaires	23,3	22,7	25,8
Autres recettes commerciales	3,4	6,2	5,9
Taxes affectées	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	4,3	6,1
Subvention "régionale"	73,3	56,0	57,4
Subvention nationale	0,0	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	8,5	2,8
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Autres	0,0	2,3	1,9
Total en milliards de lires	281,4	398,1	405,6
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	74,7	88,2
Investissements de capacité	nc	0,0	0,0
Extension du réseau	nc	1,7	0,0
Autres	nc	23,6	11,8
Total en milliards de lires	40,0	172,7	136,1
Ressources			
Autofinancement	nc	93,1	43,9
Emprunts	nc	0,0	0,0
Ressource affectée spécifique	nc	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	nc	0,0	0,0
Subvention nationale	nc	0,0	0,0
Subvention "régionale"	nc	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	nc	7,0	56,1
Total en milliards de lires	40,0	172,7	136,1

VANCOUVER

Le réseau de l'agglomération de Vancouver se compose de 177 lignes de bus, d'une ligne de métro léger et d'une ligne de ferry.

L'autorité organisatrice est le BC (British Columbia) Transit qui est une corporation provinciale. La détermination des niveaux de service, la fixation des tarifs et la définition des taxes affectées se fait par un regroupement de représentants du Grand Vancouver.

La couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires est assez faible et sur une pente descendante (le taux est passé de 30,5% en 1988 à 28% en 1991). Tout ce qui n'est pas financé en matière d'exploitation par l'ensemble des recettes commerciales et par la taxe sur l'essence l'est par la Province.

Pour ce qui est de l'investissement, le financement est principalement apporté par la Province par l'intermédiaire d'emprunts.

L'agglomération a fait en outre appel à de nouvelles méthodes de financement de l'investissement depuis 1988 en utilisant des produits dérivés afin d'obtenir un financement qui puisse être converti d'un taux fixe en un taux variable et vice-versa. Cela minimise les frais financiers tout en maintenant un niveau acceptable du taux d'intérêt.

AGGLOMERATION DE VANCOUVER

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport			
Dénomination	British Columbia Transit		
Collectivités-membres	Communes du Grand Vancouver		
Agglomération desservie			
Ville(s) principale(s)	Vancouver		
Nombre de communes autres	15		
Nombre d'habitants de la zone desservie	1,4 millions	nc	1,6 millions
Surface de la zone de desserte en km ²	1 500	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	149	nc	177
Longueur (en km) des lignes d'autobus	2 285	nc	2 472
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	1	nc	1
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds (Ferry)	22	nc	24,5
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	1	nc	1
	3,4	nc	3
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	833 (dont 244 trolleybus)	nc	715
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	57	nc	130
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	2 (Ferry)	nc	nc
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	54	56,2	60,5
Tramway et métro léger	6,92	19	19,1
Métro et autres matériels lourds	0,14	nc	nc
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	2 700	nc	nc
Tramway et métro léger	519	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	56	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	90,44	206,8	214
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	13,3	168,8	168,5
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	1,86	33,8	35,3
		4,2	4,3

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	59,3	60,6	62,4
Frais financiers	31,7	30,4	28,4
Amortissements	9,0	9,1	9,2
Total en millions de \$ canadiens	327	464	503
Recettes			
Recettes tarifaires	30,5	29,3	28,0
Autres recettes commerciales	2,0	2,6	3,2
Taxes affectées	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	21,0	21,6	23,1
Subvention "régionale"	46,5	45,9	45,1
Subvention nationale	0,0	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Autres	0,0	0,6	0,6
Total en millions de \$ canadiens	327	464	503
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	46,6	48,3
Investissements de capacité	nc	0,0	0,0
Extension du réseau	nc	53,4	51,8
Autres	nc	0,0	0,0
Total en millions de \$ canadiens	nc	88	143
Ressources			
Autofinancement	nc	12,5	0,0
Emprunts	nc	87,5	100,0
Ressource affectée spécifique	nc	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	nc	0,0	0,0
Subvention nationale	nc	0,0	0,0
Subvention "régionale"	nc	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	nc	0	0
Total en millions de \$ canadiens	nc	88	143

VIENNE

Le réseau de l'agglomération de Vienne se compose de 73 lignes de bus, de 36 lignes de tramway et de 4 lignes de métro.

L'autorité de transport est la Wiener Stadtwerke, entreprise qui travaille en régie pour la ville de Vienne, sauf pour le métro géré directement par la capitale autrichienne.

Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires est assez élevé et l'on peut, en outre, constater une hausse sensible (il est passé de 44% en 1988 à 52% en 1991). La ville de Vienne finance le solde.

Pour les investissements, ils sont en majorité pris en charge par l'entreprise de transport et la ville, la petite partie restante étant subventionnée par l'État. A part le prélèvement sur les employeurs qui a servi à la construction de la dernière ligne de métro, aucune innovation en matière de financement n'a été utilisée.

AGGLOMERATION DE VIENNE

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	StockoWiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe		
Dénomination	Municipalité de Vienne		
Collectivités-membres			
Agglomération desservie	Vienne		
Ville(s) principale(s)	nc		
Nombre de communes autres	nc		
Nombre d'habitants desservis	1,53 millions	nc	nc
Surface de la zone de desserte en km ²	414	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	69	nc	73
Longueur (en km) des lignes d'autobus	493	nc	504,8
Nombre des lignes de tramway	36	nc	36
Longueur des lignes de tramway	192,5	nc	188
Nombre de lignes de métro léger	2	nc	1
Longueur des lignes de métro léger	8	nc	13
Nombre de lignes de métro	3	nc	4
Longueur des lignes de métro	30	nc	35,1
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	514 (dont 175 articulés)	nc	510
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	1107	nc	1 080
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	84	nc	94
	145	nc	190
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	86,5	nc	nc
Tramway ou métro léger	25,5	26,5	27,4
Métro ou autres matériels lourds	48,5	49,9	51,5
	12,5	13	15,2
Volume offert en milliards de pl.km			
Autobus	14	nc	nc
Tramway ou métro léger	2,8	nc	nc
Métro ou autres matériels lourds	5,8	nc	nc
	5	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	602,6	611,8	611,3
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	123,5	124,1	118,4
Nombre annuel de voyages sur le réseau métro et autres matériels lourds	279	284,9	272,8
	200,1	202,8	220,1

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en millions de Schillings	6208,5	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	44,0	nc	52,0
Autres recettes commerciales	5,0	nc	0,3
Taxes affectées	4,2	nc	0,0
Fiscalité locale ordinaire	46,8	nc	47,7
Subvention "régionale"	0,0	nc	0,0
Subvention nationale	0,0	nc	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	nc	0,0
Emprunts	0,0	nc	0,0
Autres	0,0	nc	0,0
Total en millions de Schillings	6208,5	nc	nc
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	nc	nc
Investissements de capacité	nc	nc	nc
Extension du réseau	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en millions de Schillings	756,8	nc	nc
Ressources			
Autofinancement	88,3	nc	nc
Emprunts	0,0	nc	nc
Ressource affectée spécifique	11,7	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	0,0	nc	nc
Subvention nationale	0,0	nc	nc
Subvention "régionale"	0,0	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	nc	nc
Total en millions de Schillings	686,3	nc	nc

WASHINGTON

Le réseau de l'agglomération de Washington se compose de 169 lignes de bus et de 5 lignes de métro.

L'organisation et l'exploitation du réseau sont assurées par W.M.A.T.A. (Washington Metropolitan Area Transit Authority).

Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires est assez important et en légère hausse (47,5% en 1988 et 50% en 1991). Le reste est financé par des subventions de l'ensemble des collectivités membres

AGGLOMERATION DE WASHINGTON

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Washington Metropolitan Area Transit Authority (WMATA)		
Dénomination	Washington Metropolitan Area Transit Authority (WMATA)		
Collectivités-membres			
Agglomération desservie	Washington, DC		
Ville(s) principale(s)	2 comtés		
Nombre de communes autres			
Nombre d'habitants desservis	3 millions	nc	3,9 millions
Surface de la zone de desserte en km ²	3 850	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	169	nc	369
Longueur (en km) des lignes d'autobus	2 610	nc	2 213
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	0	0	0
Nombre de lignes de métro	4	nc	5
Longueur des lignes de métro	112	nc	130
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	1 700	nc	1 436
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	0	0	0
Nombre de voitures de métro	606	nc	832
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	65	80,8	82,6
Tramway et métro léger	0	0	0
Métro et autres matériels lourds	56	58,4	65,2
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	2925	nc	nc
Tramway et métro léger	0	0	0
Métro et autres matériels lourds	4200	nc	nc
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel de voyages sur le réseau autobus	139,5	140,3	140,4
Nombre annuel de voyages sur le réseau tramway et métro léger	0	0	0
Nombre annuel de voyages en métro	144	145,1	147,1

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	nc	nc
Frais financiers	nc	nc	nc
Amortissements	nc	nc	nc
Total en millions de \$	491,9	nc	nc
Recettes			
Recettes tarifaires	47,5	nc	50,0
Autres recettes commerciales	3,0	nc	8,0
Taxes affectées	0,0	nc	0,0
Fiscalité locale ordinaire	47,0	nc	40,0
Subvention "régionale"	0,0	nc	0,0
Subvention nationale	0,0	nc	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,8	nc	0,0
Emprunts	0,0	nc	0,0
Autres	1,7	nc	0,0
Total en millions de \$	491,9	nc	nc
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	nc	nc
Investissements de capacité	nc	nc	nc
Extension du réseau	nc	nc	nc
Autres	nc	nc	nc
Total en millions de \$	nc	nc	nc
Ressources			
Autofinancement	nc	nc	nc
Emprunts	nc	nc	nc
Ressource affectée spécifique	nc	nc	nc
Fiscalité locale ordinaire	nc	nc	nc
Subvention nationale	nc	nc	nc
Subvention "régionale"	nc	nc	nc
Co-financement par d'autres intérêts	nc	nc	nc
Total en millions de \$	nc	nc	nc

ZURICH

Le réseau de l'agglomération de Zurich se compose de 48 lignes de bus et de 13 lignes de tramway.

L'entreprise de transport, la Verkehrsbetriebe Zürich, est municipale. La constitution de cet organisme s'est faite grâce à la loi du 6 mars 1988 et le dote de pouvoirs pour tout ce qui concerne l'offre et les tarifs.

La couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires reste encore convenable même si elle a considérablement chuté depuis 1988 (de 53% en 1988, elle est passée à 39,4% en 1991). Le financement des déficits d'exploitation dans les transports urbains fait l'objet d'une nouvelle convention : 50% proviennent maintenant du canton, l'autre moitié étant à la charge des 171 communes situées sur la zone de desserte du réseau.

En ce qui concerne le financement des investissements, il est désormais possible pour l'État de financer une partie des investissements en infrastructures. Il lui est en revanche toujours impossible de subventionner l'acquisition de matériel roulant qui reste ainsi à la charge de l'entreprise de transport et donc aux collectivités locales.

AGGLOMERATION DE ZURICH

	1988	1990	1991
Caractéristiques générales de l'agglomération et du réseau			
Autorité de transport	Verkehrsbetriebe Zürich		
Dénomination			
Collectivités-membres			
Agglomération desservie	Zürich		
Ville(s) principale(s)			
Nombre de communes autres	171		
Nombre d'habitants de la zone desservie	560 000	nc	560 000
Surface de la zone de desserte en km ²	nc	nc	nc
Structure du réseau			
Nombre de lignes d'autobus	48	nc	48
Longueur (en km) des lignes d'autobus	147	nc	146,5
Nombre et longueur des lignes de tramway et métro léger	13	nc	13
	119,8	nc	119,8
Nombre de lignes de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Longueur des lignes de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Structure du parc de matériel			
Nombre d'autobus (dont trolleybus, bus articulés, minibus)	243 (dont 73 trolleybus)	nc	243
Nombre de voitures de tramway et de métro léger	417	nc	417
Nombre de voitures de métro et autres sites propres lourds	0	0	0
Volume offert en millions de véh.km			
Autobus	12,5	nc	nc
Tramway et métro léger	17,8	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	0	0	0
Volume offert en millions de pl.km			
Autobus	nc	nc	nc
Tramway et métro léger	nc	nc	nc
Métro et autres matériels lourds	0	0	0
Fréquentation en millions de voyages			
Nombre annuel sur le réseau autobus	86	nc	nc
Nombre annuel sur le réseau tramway et métro léger	152	nc	nc
Nombre annuel sur le réseau métro et autres matériels lourds	0	0	0

Financement de l'exploitation en %			
Dépenses			
Exploitation courante	nc	85,7	84,5
Frais financiers	nc	7,1	7,7
Amortissements	nc	7,2	7,8
Total en millions de francs suisses	nc	324,6	357,2
Recettes			
Recettes tarifaires	53,0	43,4	39,4
Autres recettes commerciales	15,0	16,2	16,5
Taxes affectées	0,0	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	0,0	0,0	0,0
Subvention "régionale"	32,0	40,4	44,1
Subvention nationale	0,0	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	0,0	0,0	0,0
Emprunts	0,0	0,0	0,0
Autres	0,0	0,0	0,0
Total en millions de francs suisses	nc	324,6	357,2
Financement des investissements en %			
Emplois			
Renouvellement du matériel	nc	90,0	90,0
Investissements de capacité	nc	5,0	5,0
Extension du réseau	nc	5,0	5,0
Autres	nc	0,0	0,0
Total en millions de francs suisses	nc	66,6	54,7
Ressources			
Autofinancement	nc	100,0	100,0
Emprunts	nc	0,0	0,0
Ressource affectée spécifique	nc	0,0	0,0
Fiscalité locale ordinaire	nc	0,0	0,0
Subvention nationale	nc	0,0	0,0
Subvention "régionale"	nc	0,0	0,0
Co-financement par d'autres intérêts	nc	0,0	0,0
Total en millions de francs suisses	nc	nc	54,7

Annexe n°4

Le versement transport

LE VERSEMENT-TRANSPORT

Avant d'expliciter ce qu'est le versement-transport et d'analyser ses répercussions sur le transport urbain en France, il semble intéressant de rappeler le contexte historique de sa mise en oeuvre.

Dans les années cinquante, les transports urbains connaissaient, dans la région parisienne en particulier, une grande dégradation du service proposé : il n'était pas rare d'attendre une demi-heure pour pouvoir entrer à l'intérieur de la station de métro... C'était la période où la voiture particulière était reine et où, donc, tous les investissements se faisaient au profit de la circulation automobile.

Pour pallier cette situation catastrophique, des politiques ont été mises en oeuvre qui recherchaient une meilleure maîtrise de la circulation automobile et tentaient d'assurer une certaine priorité aux transports collectifs urbains. Pour ce faire, d'énormes moyens financiers devaient être mobilisés ce que ne pouvaient assurer tout seuls ni les entreprises de transport, ni l'État. L'indemnité compensatoire versée par l'État aux entreprises de transport parisien n'a bientôt plus suffi pour couvrir un déficit toujours croissant. Il s'agissait donc de trouver d'autres formules de financement c'est-à-dire de rechercher une ressource très importante, et stable à la fois. Plusieurs alternatives s'offraient alors aux décideurs publics : accroître la part de l'usager en prenant le risque d'une désaffection des transports publics par un certain nombre d'usagers, augmenter la part de la fiscalité ordinaire malgré une opinion publique totalement réfractaire ou faire contribuer des groupes de personnes retirant des bénéfices certains de la présence d'un réseau de transports collectifs urbains.

La France s'est décidée en 1971 pour la contribution des employeurs. On peut se demander pourquoi cette catégorie de personnes a été choisie préférentiellement à une ou des autres. La première réponse tient en ce que le volume de financement nécessaire est considérable : il ne s'agissait donc pas de récolter quelque argent dans tous les coins. Les employeurs étaient susceptibles de financer une somme conséquente. Ensuite, ils sont réellement bénéficiaires si l'agglomération dans laquelle ils se trouvent bénéficie d'une bonne desserte. La situation existant à Paris dans les années cinquante montrent à quel point un mauvais fonctionnement des transports urbains pénalise les entreprises (cf. l'accumulation des retards des salariés). Ceci explique aussi, avec le fait que la proportion des migrations alternantes dans l'ensemble des voyages effectués était alors beaucoup plus élevée, pourquoi le patronat n'a pas vigoureusement protesté contre ce projet. Enfin, cette ressource est relativement stable et facile à mettre en oeuvre (contrairement à celle qui consisterait à faire participer des propriétaires fonciers).

Le versement-transport est une taxe instaurée en 1971. C'est une contribution assise sur la masse salariale servant pour le calcul des cotisations d'assurance maladie (masse salariale plafonnée) et acquittée par toutes les administrations et entreprises publiques et privées employant dix salariés et plus.

Le taux maximum de cette contribution est fixé par la loi et dépend notamment de la population de l'agglomération. Le taux d'application à l'intérieur du périmètre des transports urbains est choisi par l'autorité organisatrice des transports.

Le versement-transport est la clé de voûte du financement et du développement des transports publics en France. En 1991, il représentait 41% des ressources de financement du secteur soit 6,61 milliards de francs pour la province et environ 15 milliards de francs si l'on y inclut l'Ile de France.

Le versement-transport est un impôt qui, pour arriver à la forme actuelle a franchi un certain nombre d'étapes :

- 1971 : création du versement-transport pour les transports parisiens,
- 1973 : extension aux agglomérations de plus de 300 000 habitants,
- 1983 : les agglomérations de plus de 100 000 habitants y ont droit à leur tour,
- 1988 : pour les agglomérations ayant un TCSP (Transport en Commun en Site Propre), le taux maximum passe de 1,5 à 1,75%,
- 1990 : discussions sur un éventuel déplafonnement et une baisse des taux en vigueur,
- 1992 : -extension du versement-transport aux agglomérations comportant entre 20 000 et 50 000 habitants,

-les taux augmentent de 0,05 point voire de 0,1 point pour les communautés urbaines, les communautés de villes et de communes.

-1993 : la loi de finances qui déplaçonne la masse salariale servant d'assiette au versement-transport entre en vigueur. Ce déplaçonnement est accompagné d'une baisse des taux pour les agglomérations supérieures à 100 000 habitants.

Les bénéficiaires du versement-transport sont de plus en plus nombreux. En mai 1993, ce sont 160 autorités organisatrices (de 20 000 habitants et plus) qui ont instauré le versement-transport sur leur périmètre des transports urbains :

- 13 autorités organisatrices de TCSP avec subvention de l'État (8%),
- 49 autorités organisatrices de plus de 100 000 habitants (31%),
- 98 autorités organisatrices entre 20 000 et 50 000 habitants (61%).

Seules 36 autorités organisatrices ayant droit au versement-transport ne l'avaient pas institué en août 1992. Ce sont des autorités organisatrices de moins de 20 000 habitants (sauf 7 qui comportent entre 20 000 et 100 000 habitants).

Les modalités financières du versement-transport sont relativement simples. Ce sont les suivantes :

- recouvrement
- utilisation
- exonérations et remboursements divers :
 - les employeurs des villes nouvelles sont exemptés du versement-transport,
 - les entreprises logeant ou transportant elles-mêmes leur personnel peuvent demander le remboursement du versement-transport.

Il existe une disparité dans le rendement du versement-transport selon les réseaux. Celle-ci s'explique surtout par l'intensité économique à l'intérieur du périmètre des transports urbains et moins sur la taille de l'agglomération. Aussi, les différents facteurs influençant le versement-transport sont les suivants :

- la localisation des activités (dans ou hors PTU),
- la taille des établissements (plus ou moins 9 salariés),
- les créations et les disparitions d'entreprises,
- la structure des emplois (présence de services tertiaires, emplois publics),
- le dynamisme du marché de l'emploi et le taux de chômage,
- le niveau de salaires,
- le regroupement intercommunal.

Le versement-transport permet, comme le notent A. Bonnafous et G. Claisse¹, de récupérer des externalités positives afin de gérer des externalités négatives. En effet, cette taxe dépasse largement le strict cadre de la théorie économique : elle s'insère profondément dans l'évolution structurelle du transport urbain et même de l'aménagement urbain.

Le versement-transport a été instauré pour mobiliser de nouvelles ressources de financement afin de réaliser une politique de renouveau des transports urbains devenue indispensable du fait des externalités négatives engendrées par une toujours croissante motorisation.

Nous pouvons nous demander avec raison pourquoi les responsables politiques français ont essentiellement choisi de faire participer les employeurs au financement des transports collectifs urbains. Deux arguments sont généralement avancés pour justifier cette option : c'était tout d'abord le choix financièrement le plus rentable, ensuite, c'était le choix le moins dangereux politiquement. Il est vrai qu'il peut paraître paradoxal de faire payer aux employeurs les effets négatifs occasionnés par l'essor de l'automobile. Il faut cependant admettre qu'une partie de la congestion des centres villes est due aux déplacements domicile-travail.

Le législateur justifie la mise en place du versement-transport par les économies réalisées sur les frais de transport de leurs employés et par une meilleure accessibilité au marché de l'emploi. Il semble alors normal que la contribution soit liée au nombre de salariés de l'entreprise (la masse

¹ cf. bibliographie

salariale plafonnée est, de ce fait, un relativement bon indicateur). Néanmoins, il faut noter qu'aucune évaluation monétaire des bénéfices réels retirés par les employeurs de l'existence d'un réseau de transports collectifs urbains n'a été effectuée pour la Province.

Même si ces objectifs ont été d'emblée clairement définis (redynamiser les transports urbains), les modalités de sa mise en oeuvre demeurent floues. Pourtant, le versement-transport possède un certain nombre de caractéristiques intéressantes :

- le volume de la ressource est considérable,
- la ressource est relativement stable,
- le principe de recouvrement est très simple et son coût est relativement marginal (l'URSSAF reçoit 1% du montant total du versement transport pour cette tâche),
- la ressource est placée sous la responsabilité de l'autorité organisatrice du service public de transport et est entièrement affectée (ou presque) à ce service public.

Malgré ces différents avantages, il faut tout de même avouer que le versement transport n'empêche pas l'existence d'un certain nombre de problèmes :

- au niveau macro-économique :
 - contrairement à la TVA, il pénalise les entreprises françaises et modifie les conditions de leur compétitivité vis à vis des firmes étrangères,
 - il pénalise les entreprises de main d'oeuvre par rapport aux secteurs d'activités plus capitalistiques,
 - il introduit des effets de seuil supplémentaires dans un système fiscal qui en comporte déjà beaucoup (le versement-transport a dû pousser les entreprises à s'installer à la périphérie des périmètres de transport urbain et certainement en faire hésiter plus d'une à embaucher un dixième employé),
- au niveau micro-économique :
 - le versement-transport est un système simple plutôt qu'équitable puisqu'il n'établit aucune différenciation dans la contribution à l'intérieur du périmètre de transport urbain.

Essayons d'analyser ce qui caractérise aujourd'hui, en France, la crise du financement des transports collectifs urbains afin de prospecter sur l'avenir du versement-transport dans les prochaines années. Nous pouvons résumer les causes de cette crise en trois points principaux :

- l'évolution du contexte économique et urbanistique,
- la dérive des coûts de production,
- le maintien d'une politique malthusienne concernant les tarifs.

La structure actuelle du financement des transports collectifs urbains en France a le profil suivant :

- la contribution des collectivités territoriales est plafonné,
- la contribution des usagers est en baisse relative depuis quelques années,
- le versement-transport devient de plus en plus banalisé,
- les charges financières et les charges de fonctionnement ne cessent de s'accroître,
- le contexte économique et la croissance urbaine sont des facteurs très peu favorables.

Il est donc légitime de nous demander s'il existe des solutions pour assurer une meilleure maîtrise des coûts et, par là même, un meilleur service de transports urbains.

