

LE COMPTE DE TRANSPORT DE VOYAGEURS, OUTIL DE COMPTABILITE REGIONALE: L'EXPERIENCE DU NORD-PAS DE CALAIS

MICHEL HOUEE

***Un besoin de
connaissance
croissant à
l'échelon régional***

L'économie des transports à l'intérieur du cadre régional a été affectée au cours des années récentes par plusieurs phénomènes qui en rendent l'analyse à la fois plus stratégique et plus complexe : apparition à la faveur de la décentralisation de nouveaux partenaires, Régions et Départements, qui modifie la répartition des financements; initiatives nouvelles introduites par le conventionnement en matière de transport collectif régional, qui amènent à s'interroger sur le relation entre les coûts consentis et la fréquentation des modes correspondants; aggravation de la situation financière de la plupart des réseaux de transport urbain, qui génère de multiples questions sur la contribution respective des usagers, des bénéficiaires indirects et des collectivités.

***Un outil exigeant
mais déjà éprouvé***

L'expérience du Compte transport de voyageurs de la Région Ile de France, mis au point pour la première fois à propos des années 1981 à 1983 et régulièrement actualisé depuis, montre qu'un tel outil est à même d'apporter un éclairage pertinent face à de telles questions. Aussi a-t'il été décidé d'entreprendre la transposition de la méthode à une seconde Région sur l'initiative conjointe du Commissariat au Plan, de la Région Nord - Pas de Calais et de l'O.E.S.T. en en confiant la mise en oeuvre à la SOFRETU forte de sa première intervention en Ile de France.

Dérivée de la méthode des comptes satellites du Système Elargi de Comptabilité Nationale, cette démarche suppose de rassembler l'ensemble des données monétaires et non monétaires pertinentes pour analyser l'organisation de la production et du financement d'un domaine, en l'occurrence le transport régional de voyageurs.

Elle est de ce fait relativement exigeante en données relatives à l'usage et au financement des transports régionaux, puisque :

-le système de transport inclut non seulement le transport public au sens large (y compris taxis et circuits spéciaux de ramassage) mais aussi le transport pour compte propre des ménages, des entreprises et des administrations; au surplus, le réseau de voirie et le dispositif de police de la circulation, bien que ne donnant pas lieu à une production marchande, sont également pris en compte en tant qu'activités associées

-les intervenants financiers rassemblent les ménages, les employeurs, l'Etat, la Région, les Départements et les Autorités organisatrices urbaines.

-pour les intervenants publics, il convient de recenser à la fois leur contribution à la couverture des coûts (la dépense sociale régionale) et les taxes et recettes diverses qu'ils perçoivent au titre de l'activité de transport, au travers de comptes écrans qui rassemblent distinctement ces deux types de flux

**Une méthode
transposable à
l'ensemble des
Régions...**

Le particularisme de l'Île de France sur ce plan (envergure des enquêtes de déplacement, richesse de l'information collectée par la S.N.C.F. et la R.A.T.P.) pouvait faire craindre à priori qu'il ne soit difficile d'atteindre un niveau de détail suffisant dans le cadre d'une autre région. L'expérience menée en Nord Pas de Calais s'avère de ce point de vue très encourageante.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, la convention passée entre la Région et la S.N.C.F. a servi de référence pour estimer les contributions publiques. Ces deux mêmes partenaires ont par ailleurs fourni la plupart des autres éléments, moyennant l'adoption de quelques règles d'évaluation (pour la contribution des usagers utilisant des trains nationaux pour leurs déplacements à l'intérieur de la région par exemple).

Pour le transport collectif urbain, ce sont les comptes administratifs des autorités organisatrices et les comptes de résultat des entreprises exploitantes qui ont servi de base à l'élaboration du compte, les doubles comptes éventuels étant éliminés.

Pour les transports routiers non urbains, une exploitation régionalisée de l'enquête de l'O.E.S.T. sur l'utilisation des véhicules de transport en commun de personnes a permis pour chaque type d'offre (lignes régulières, transport scolaire, ramassage d'entreprise, services occasionnels) d'en valoriser le coût à partir de la connaissance des véhicules-kilomètres parcourus. La contribution des utilisateurs est obtenue en déduisant les diverses subventions apparaissant notamment dans les comptes administratifs des départements.

**dès lors que les
sources sont
systématiquement
rassemblées et
confrontées...**

L'estimation des dépenses liées à l'automobile est obtenue par recouplement entre plusieurs sources : par exemple pour les dépenses de carburant, les consommations par département estimées par le Comité Professionnel du Pétrole, majorées d'une évaluation des achats dans les stations-service belges, sont confrontées au produit d'une consommation unitaire moyenne par un kilométrage moyen parcouru par véhicule à l'intérieur de la Région, estimé à partir des carnets de trajets de l'enquête transport 81/82 qui ont fait pour la circonstance l'objet d'une codification spécifique des origines-destinations (les O/D régionales recouvrant 90% environ des kilométrages).

Cette estimation globale est ensuite ventilée entre taxis, voitures de société, ménages et administrations, en tenant compte d'un abattement correspondant à la part du kilométrage hors région pour les dépenses fixes.

**et que les
conventions
méthodologiques
appropriées sont
adoptées**

Le calcul des dépenses de voirie soulève des problèmes particuliers: lissage des fluctuations importantes d'une année sur l'autre des concours des collectivités à l'investissement en imputant fictivement leur participation au prorata de l'avancement effectif des travaux; extraction dans les comptes administratifs des seules dépenses de voirie, souvent mélangées au sein d'un même chapitre avec d'autres objets de dépenses (espaces verts...); affectation par catégorie de véhicules selon le type de voirie et de nature de dépense pour isoler ce qui est afférent aux seuls voitures particulières et véhicules de transport en commun.

S'ajoutent à cela les règles méthodologiques générales, telles que la consolidation de la dépense totale (investissement et fonctionnement) afin d'éviter un double compte de l'autofinancement qui figure en charge d'exploitation (amortissement + profit) et en ressources d'investissements.

**Un éclairage
nouveau sur les
grands équilibres
du financement**

Le compte estime à près de 32 milliards en 1986 la dépense régionale totale consacrée aux transports de voyageurs en Nord - Pas de Calais. Sur ce total, près des trois-quarts sont imputables à la voiture particulière et entièrement financés par ses usagers (soit une proportion encore plus élevée qu'en Ile de France où elle atteint 70%).

Répartition de la dépense régionale totale du Nord Pas de Calais
par financeur et par fonction

	automobile	2 roues	voirie	pol. circul.	tr. urbain	tr. non urbain	tr. ferroviaire	autre	total
usagers	23718,0	469,5			296,0	361,0	186,0		25030,5
employeurs					636,5	249,0			885,5
Etat			239,0	134,5	170,5	3,0	319,0		866,0
Région			50,5		1,0	1,5	15,0	5,0	73,0
Collect. loc.			3262,5		1124,5	250,0	38,0	140,5	4815,5
autres			31,5		33,5	37,5	52,5		155,0
Total	23718,0	469,5	3583,5	134,5	2262,0	902,0	610,5	145,5	31825,5

Si l'on met à part les deux-roues motorisés qui représentent une fraction marginale de la dépense autour de 1,5%, le solde se partage presque également, à raison d'un huitième chacun, entre les transports collectifs et la voirie (y compris la police de la circulation) - alors que les premiers pèsent 2,5 fois plus que la seconde en Ile de France -.

**Une implication
très contrastée des
divers financeurs**

Rien d'étonnant donc à ce que les usagers interviennent très majoritairement dans le financement du système de transport, si l'on ajoute aux dépenses automobiles (qui incorporent un tiers de taxes) la contribution au financement des transports collectifs à raison de 21,5% du total (25% en Ile de France) : 78,5% au total de la dépense régionale leur échoie.

Le second rang en matière de financement est occupé par l'ensemble des intervenants publics, qui prennent en charge ce qu'il est convenu d'appeler la dépense sociale régionale. En leur sein, les collectivités locales se taillent la part du lion puisqu'elles couvrent 83,7% de cette dépense sociale régionale, et même 91% en ce qui concerne les dépenses de voirie.

En comparaison, la contribution de l'Etat apparaît relativement modeste (15% de la dépense sociale régionale), surtout si on la compare aux 41,7% qu'elle atteint en Ile de France où l'Etat consent un effort exceptionnel en faveur des transports en commun (plus des trois-quarts du total contre 57% en Nord Pas de Calais).

Quant à la Région, sa contribution directe au financement est très limitée, de 1,3% de la dépense sociale régionale, là où celle de la Région Ile de France atteint plus de 6%.

Structure comparée du financement de la dépense régionale
des régions Ile de France et Nord Pas de Calais

	usagers V.P.	usagers 2 R.	usagers T.C.	employeurs T.C.	Etat voirie	Etat T.C.	Région voirie	Région T.C.	C.L. voirie	Col. Loc. T.C.	Autres	Total
Nord P. de C.	74,5	1,5	2,6	2,8	1,2	1,5	0,2	0,1	10,3	4,9	0,5	100,0
Ile de France	70,6	0,6	5,1	6,1	1,6	5,0	0,6	0,4	6,0	2,1	8,6	100,0

Au sein des dépenses pour les transports en commun, l'intervention de chaque type de financeur peut varier sensiblement. Ainsi les voyageurs financent seulement 13,1% des dépenses de transport urbain contre 40% pour le transport interurbain; de même l'Etat assure 52% du coût du transport ferroviaire mais n'intervient quasiment pas au niveau du transport routier non urbain; les collectivités locales couvrent l'ensemble des secteurs mais privilégient le transport urbain dont elles financent la moitié; plus spécialisés, les employeurs sont présents en urbain (versement transport) et en routier non urbain (ramassage d'entreprise) dans des proportions similaires (environ 28%), cependant que la Région concentre son effort sur le transport ferroviaire.

**Une confirmation
du coût plus élevé
de l'automobile**

Comme en Ile de France, le prix de revient au voyageur-kilomètre apparaît plus élevé pour la voiture particulière que pour les transports en commun, même après élimination des taxes pesant sur l'automobile : 0,98F contre 0,84F (et ceci sans tenir compte du coût social de la voiture particulière - accidents, bruit, pollution - qui n'a pas été chiffré dans le cadre de l'expérience Nord - Pas de Calais).

Compte tenu de la forte prise en charge par la collectivité du transport collectif, l'écart est évidemment beaucoup plus important en ce qui concerne les coûts supportés par les utilisateurs : le rapport est de 4,28 (4,69 en Ile de France)■

Comparaison des coûts d'utilisation de la V.P. et des T.C.
dans les Régions Nord Pas de Calais et Ile de France

	Déplacement V.P.		voyageur-kilomètre V.P.		deplacemt. T.C.voy-kil. T.C.	
	coût moyen	coût marginal	coût moyen	coût marginal		
Nord P. de C.	13,66	3,61	1,24	0,33	3,20	0,29
Ile de France	12,43	3,31	1,37	0,36	3,27	0,26

