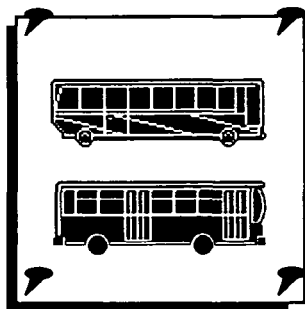


LES FINANCEMENTS VOYAGEURS EN ILE DE FRANCE

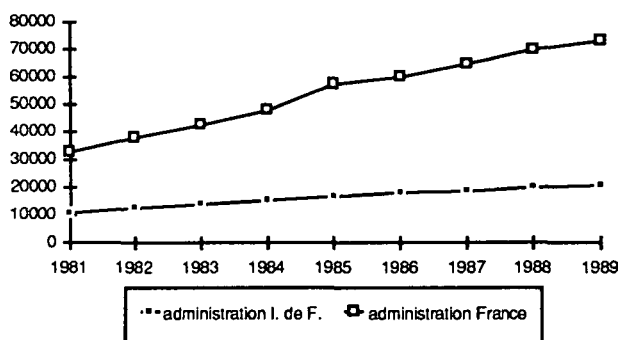
Catherine ROY



L'île de France représente 28 % de la valeur ajoutée nationale. La part que lui consacre les administrations publiques nationales au sein du financement des transports de voyageurs est sensiblement la même : presque 29 %. Il faut toutefois préciser que les sommes allouées au transport collectif sont en relative stagnation alors que les financements destinés à la voirie progressent fortement.

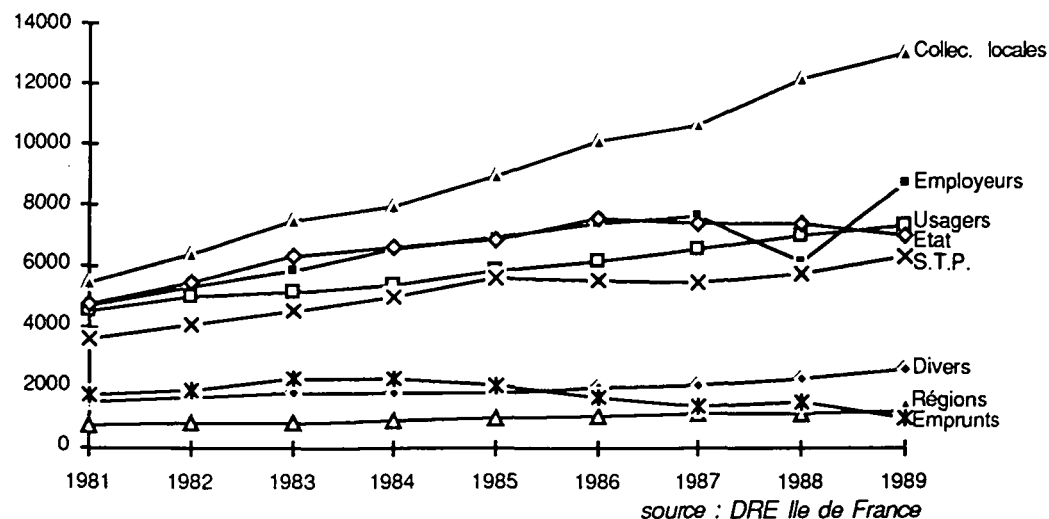
Une décroissance du poids relatif de l'île de France dans les dépenses nationales....

Les financements effectués par l'Etat et les collectivités territoriales pour les dépenses de transport en Ile de France ont doublé en 10 ans en passant de 11 à 21,3 milliards. Ce dernier montant est à rapprocher des 74 milliards dépensés par les administrations publiques en transport urbain au niveau national. Le poids de l'île de France en matière de dépenses des administrations publiques pour le transport urbain est ainsi de 29 %. Il est en constante décroissance comme le montre le graphique suivant :



malgré un doublement des financements publics avec une forte croissance des financements locaux.

Pourtant en Ile de France les financements publics continuent de croître



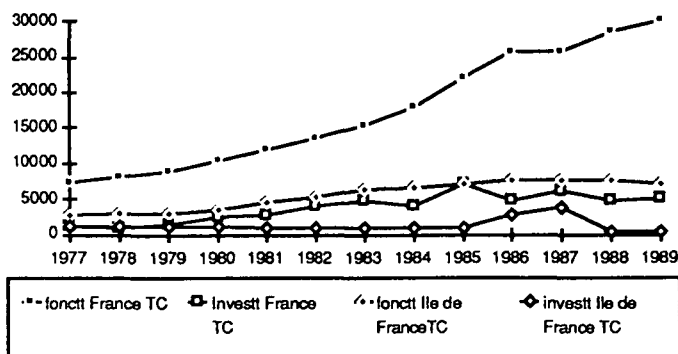
Le rythme de cette croissance varie toutefois selon qu'il s'agit du financement des transports collectifs ou de la voirie urbaine.

Les financements pour transports collectifs ont été multipliés par 1,5 de 1981 à 1989 pour les administrations et par 1,8 au total, on note donc un désengagement des administrations.

VOYAGEURS

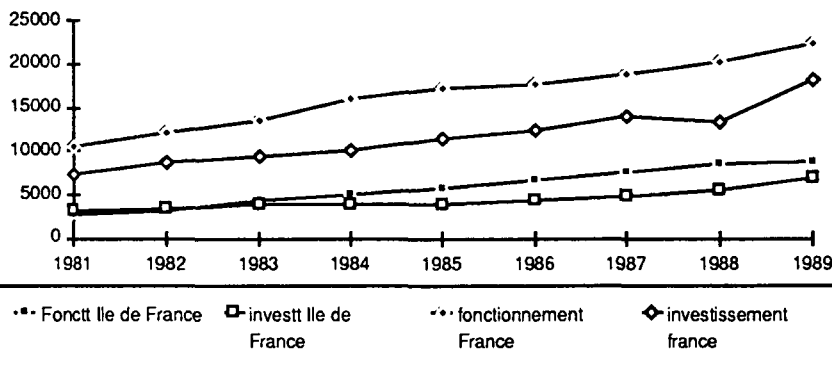
des dépenses en transports collectifs qui stagnent en Ile de France depuis 1983....

Les dépenses des transports collectifs ont évolué plus lentement en Ile de France que France entière.



mais des financements en voiries urbaines en forte progression, représentant 40% des dépenses au niveau national.

Les dépenses ont permis une augmentation des places kms de 18% qui elles-même ont généré une augmentation de voyageurs-kms du même ordre de grandeur avec des kilométrages moyens stables sur la période (17km pour la SNCF- 11 km pour la RATP - 4,8 km pour le métro- 2,6 km pour les autobus) Face à ce ralentissement des engagements publics et à la lenteur du rythme des investissements dans les transports collectifs on note une évolution différente pour les financements routiers qui ont été multipliés par 2,7 et qui représentent près de 40% des dépenses de voirie urbaine en France. Les financements des dépenses nationales de voirie urbaine ont évolué comme suit :



Un avantage économique aux transports en commun qui s'est accru dans la dernière décennie.

Enfin si on reprend le coût moyen pour le voyageur d'Ile de France, on a le tableau suivant proposé par le Compte Transport de Voyageurs de la RATP.

	tous motifs	domicile-travail
Voiture particulière	14,3 F.	15,57 F.
Transport collectif	4,1 F.	2,21 F.

Si on prend l'indice 100 en 1981, on a pour 1989, les indices 98,7 et 105 (respectivement tous motifs et domicile-travail) pour la voiture particulière et les indices 88,8 et 64,7 pour les transports en commun. ■