

LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DE PROVINCE DEPUIS 1975

Erwann Minvielle



Le secteur des transports collectifs urbains de province a connu depuis 1975 de profondes évolutions, en même temps que le contexte économique et urbain dans lequel il se situe se modifiait.

La période 1975-1992 est caractérisée par une croissance de plus de 80% de l'offre kilométrique et de plus de 65% de l'usage mesuré en nombre de voyages. Depuis 1984, la croissance marque cependant un ralentissement très net. Le budget total alloué aux transports publics urbains de province a augmenté de plus de 80% sur la période en francs constants, essentiellement sous l'effet de l'augmentation des dépenses d'exploitation. Les coûts de fonctionnement unitaires ont connu une dérive par rapport à l'inflation entre 1975 et 1984, ils retrouvent en 1992 leur niveau de 1979 en francs constants. Les frais de personnel, qui ont été le principal facteur de croissance des coûts unitaires en début de période, ont vu depuis leur importance s'estomper au profit du poste impôts et taxes et de la sous-traitance. L'instauration du versement transport a permis de faire face aux problèmes de financement du secteur : il représentait 6,5 milliards de francs en 1992, soit plus de 40% du financement total. Les recettes commerciales ont augmenté beaucoup moins vite que les dépenses de fonctionnement, surtout en début de période sous l'effet des politiques sociales comportant de nombreuses réductions tarifaires.

Des coûts de production en baisse depuis 1984

Coûts par kilomètre-voiture

unité : francs 1992

	1975	1979	1984	1988	1992
carburants	1,3	1,4	1,7	1,3	0,9
personnel	12,0	13,2	13,4	11,6	11,9
impôts et taxes	0,2	0,4	0,9	0,9	0,7
sous-traitance	2,4	2,6	2,9	4,2	4,0
autres frais	1,4	1,3	1,5	1,2	1,3
ensemble	17,2	19,0	20,4	19,1	18,9

source : enquêtes annuelles DTT-Cétur

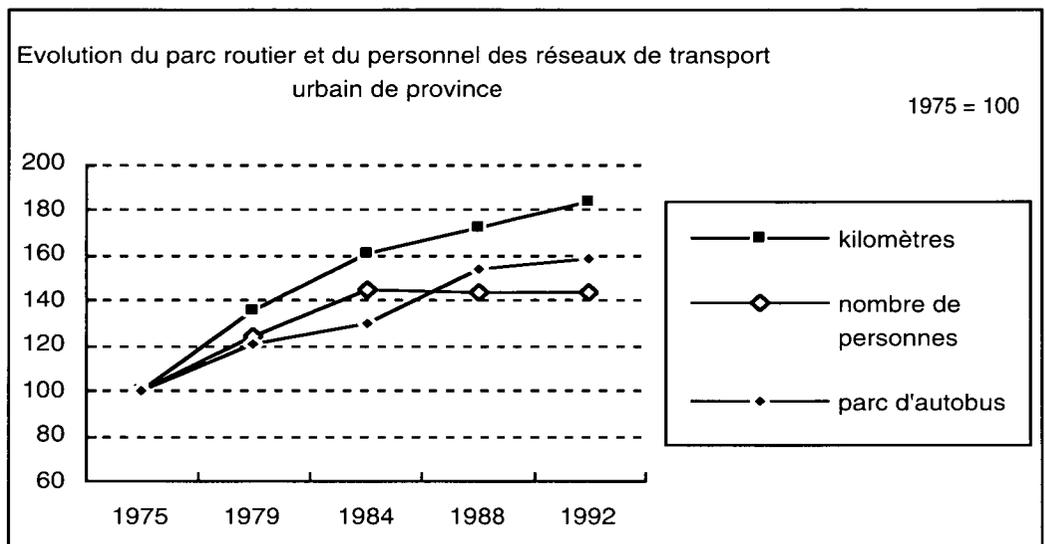
De 1975 à 1979, les coûts kilométriques avaient augmenté de 10% en francs constants. Ils ont augmenté plus faiblement de 1979 à 1984 (+7,5%) et ils ont ensuite baissé pour retrouver un niveau comparable à celui de 1979. Ces différentes périodes se distinguent fortement par la contribution des facteurs de production à l'évolution des coûts. Dans la période 1975-1979, le principal facteur d'augmentation avait été le poste «frais de personnel» qui avait contribué pour près de 70% aux augmentations de coût. Pour la période suivante, de 1979 à 1984, c'est le poste «impôts et taxes» qui vient au premier rang devant le poste «carburants» et la sous-traitance. La période 1984-1988 est marquée par la baisse sensible des

TRANSPORTS URBAINS

postes «frais de personnel» et «carburants» et par l'accroissement relativement important de la sous-traitance. Enfin, entre 1988 et 1992, les frais de carburants continuent à baisser, alors qu'on assiste à une nouvelle hausse du poste «frais de personnel» et à une baisse de la sous-traitance.

Globalement, depuis 1975, les phénomènes les plus marquants concernent, par ordre d'importance décroissante, la hausse du coût unitaire lié à la sous-traitance, l'augmentation du poste «impôts et taxes» et la baisse du prix des carburants.

Le nombre de personnes employées par les réseaux s'est stabilisé depuis 1984, malgré l'augmentation continue de l'offre kilométrique exprimée en kilomètres-voitures. Ceci a été rendu possible par un recours accru à la sous-traitance et par la mise en service des nouvelles infrastructures en site propre (métros et tramways).



Une participation publique au financement en baisse

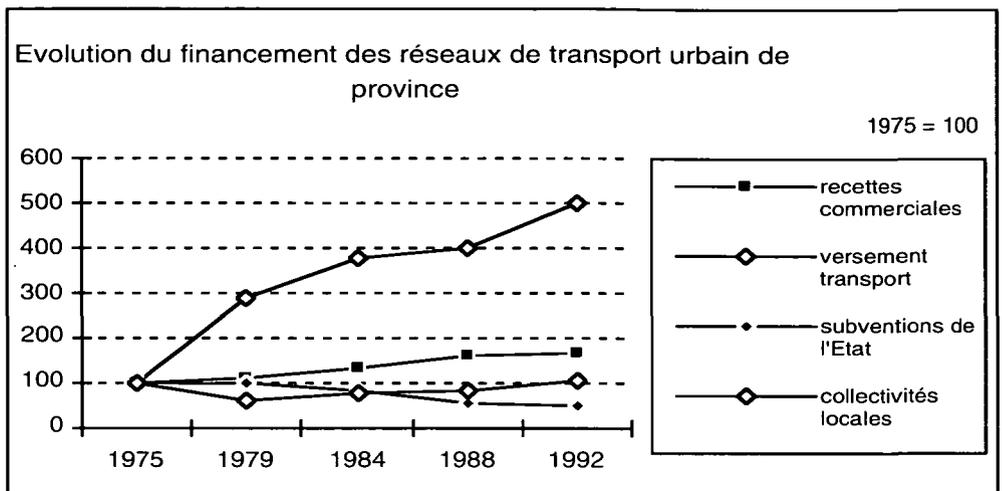
Le montant de la participation des collectivités locales qui s'élevait à un peu moins de 3,5 milliards de francs en 1992 ne prend pas en compte le mode de financement des investissements et donc les frais financiers occasionnés par les emprunts. Après une forte baisse entre 1975 et 1979, le financement en provenance des finances locales augmente régulièrement à un rythme comparable à celui des dépenses totales dont il représente un peu plus de 20%.

La contribution de l'Etat au financement des transports publics urbains de province se limite à l'investissement, en excluant le matériel roulant et le renouvellement. Cette contribution en forte diminution représente un peu plus de 7% des dépenses d'investissement.

Le versement transport, principal pourvoyeur (40%)

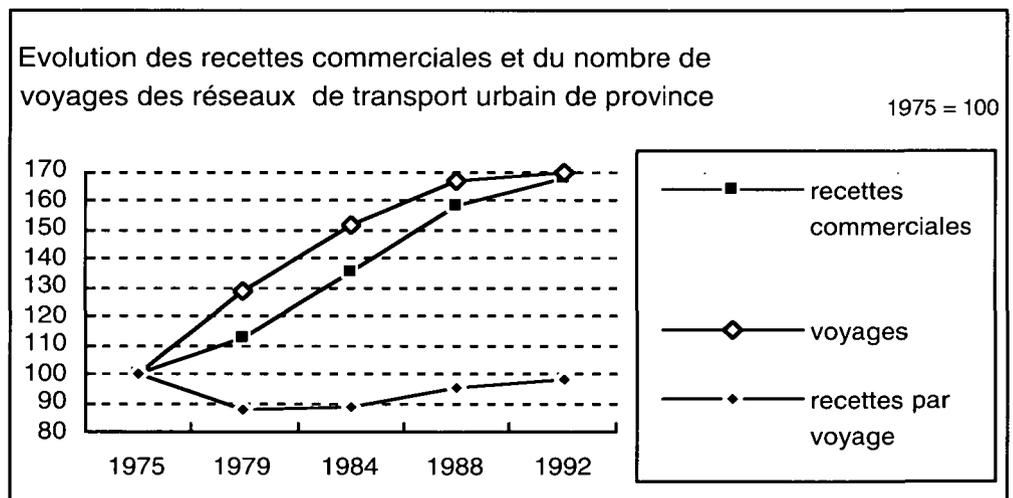
Le montant total du versement transport s'élevait en 1992 à 6,5 milliards de francs. Le produit moyen par habitant connaît toutefois une grande disparité selon les villes : ramené au taux de 1%, il s'échelonne dans la plupart des cas entre 200 et 400 francs par habitant. La croissance du versement transport a été remarquable tout au long de la période, puisqu'il a été multiplié par 5 et que sa part dans le financement total est passé de 15% à 42%.

TRANSPORTS URBAINS



Les recettes commerciales des réseaux se redressent lentement

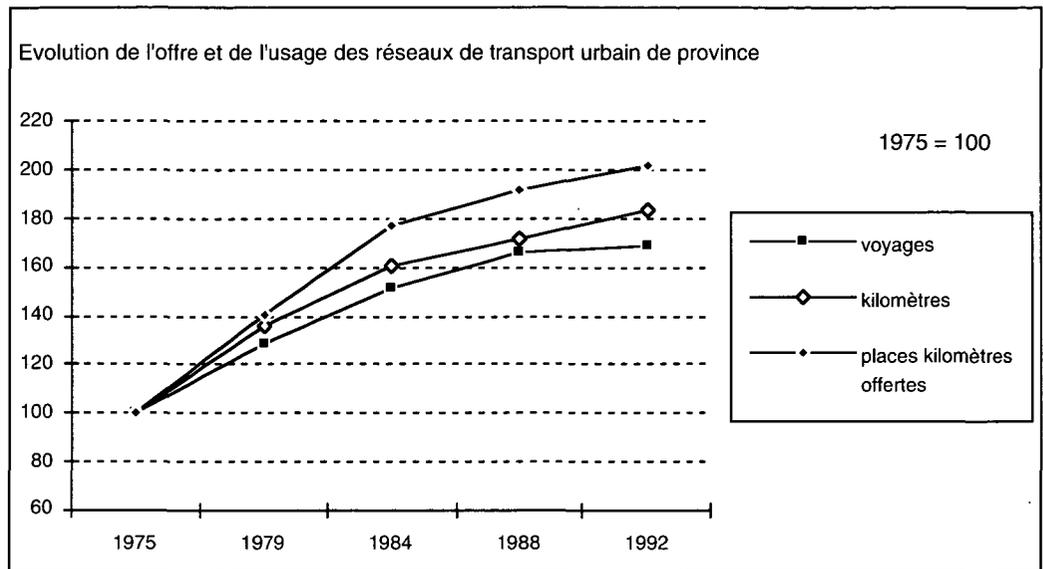
Le total des recettes commerciales des réseaux de transport urbain de province atteint 5,13 milliards de francs en 1992, soit une augmentation de 67% par rapport à 1975. Cette évolution globale est comparable à l'évolution de la fréquentation des réseaux, bien que le rythme d'évolution au cours de la période soit très contrasté. Jusqu'en 1979, les recettes augmentent beaucoup moins vite que les voyages, entre 1979 et 1984, les évolutions sont parallèles, alors que les recettes augmentent plus rapidement en fin de période.



La baisse de la recette moyenne par voyage est donc surtout un phénomène lié à la période 1975-1979, elle apparaît fortement liée à l'extension du phénomène de réductions tarifaires. Il faut cependant attendre 1992 pour retrouver le niveau de 1975.

L'évolution de l'usage des transports collectifs depuis 1975 est en premier lieu liée à l'évolution de l'offre. La période 1984-1992 montre un net ralentissement de la croissance, malgré la mise en service des métros et tramways. Entre 1988 et 1992, l'élasticité de l'usage à l'offre se détériore, alors qu'elle était proche de 1 précédemment. Ce phénomène est d'autant plus inquiétant que le nombre de voyages augmente de façon mécanique lorsque l'usager des transports collectifs doit subir une correspondance au cours d'un même déplacement, ce qui est plus souvent le cas après la mise en place de métros ou tramways.

TRANSPORTS URBAINS



Reprise de l'investissement

Financement global des transports publics urbains de province

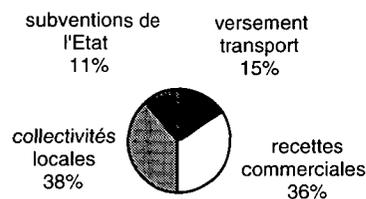
unité : millions de francs 1992

	1975	1979	1984	1988	1992
Dépenses :					
fonctionnement	4013	6690	8441	9188	9595
investissement	4572	3429	3978	4184	5947
Recettes :					
versement transport	1292	3707	4882	5187	6500
recettes commerciales	3063	3447	4147	4859	5130
collectivités locales	3274	2027	2599	2805	3454
subventions de l'Etat	956	939	791	520	458
Ensemble	8585	10119	12419	13371	15542

Le budget alloué au transport public urbain de province augmente de plus de 80% en francs constants de 1975 à 1992. Cette croissance est, pour l'essentiel, imputable à l'augmentation des dépenses de fonctionnement qui représentent plus de 60% des dépenses. Entre 1988 et 1992, la part du budget liée à l'investissement devient plus importante avec le développement des transports collectifs en site propre. ■

Répartition du financement

en 1975



en 1992

