

DÉPLACEMENTS DE PERSONNES EN ÎLE-DE-FRANCE : ENJEUX ECONOMIQUES ET FINANCIERS

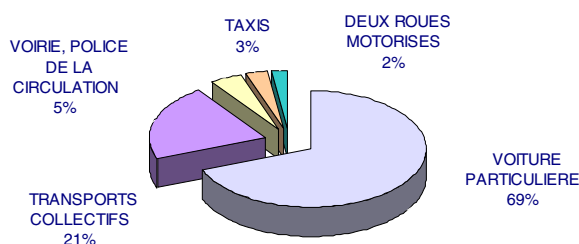
La voiture particulière, premier poste de dépense pour les transports urbains

En 2003, la **dépense totale liée aux déplacements de personnes en Ile-de-France s'élève à 32,4 milliards d'euros¹**, ce qui représente près de 8% du PIB régional. Ce montant recouvre l'ensemble des dépenses d'investissement et de fonctionnement réalisées en 2003 pour assurer les déplacements de personnes en Île-de-France et cela pour les différents modes de transport :

- la voiture particulière ;
- les transports collectifs ;
- les taxis ;
- les deux roues motorisés ;

La majeure partie de cette dépense est consacrée à la voiture particulière (69 % hors dépenses de voirie). Les transports collectifs représentent 21 % de la dépense totale.

Décomposition de la dépense globale par activité, en 2003



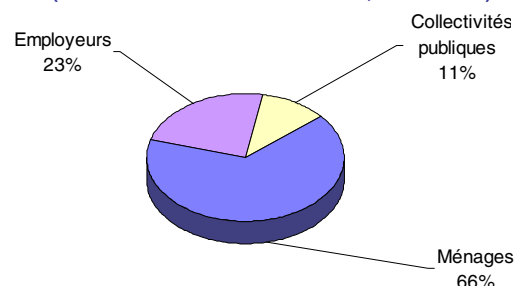
Source : STIF. Compte Déplacements Ile de France

Les ménages franciliens sont les premiers financeurs de la dépense transport

Avec une dépense moyenne de 4500 Euros par ménage et par an en 2003, les ménages franciliens sont les premiers financeurs de la dépense en transports urbains de la région. Ils consacrent ainsi 12 % de leur budget annuel à leurs déplacements au sein de l'Île-de-France. La quasi-totalité de cette dépense est consacrée à la voiture particulière (85 % de leur budget transport en Île-de-France). Les employeurs sont les deuxièmes contributeurs avec une dépense consacrée en majeure partie aux

voitures de société (53 %) puis aux transports collectifs.

Contribution des financeurs aux dépenses de transport en 2003 (fonctionnement et investissement, tous modes)



Source : STIF. Compte Déplacements Ile de France

Ainsi, **près de 90 % de la dépense globale de transport est assurée par des financeurs privés** ou assimilés (ménages, employeurs privés ou administrations en tant qu'employeurs).

Les collectivités publiques ont à leur charge la voirie et contribuent aux transports collectifs

Les dépenses effectuées par les collectivités publiques (Etat, Région, Départements et Communes) concernent le financement des transports collectifs et celui de la voirie. **Les dépenses publiques représentent donc 10 % de la dépense totale** pour les déplacements de personnes, soit 3,3 milliards d'Euros en 2003. Cette dépense est consacrée quasiment à part égale à la voirie (55%) et aux transports collectifs (45 %).

Globalement, pour la collectivité, les transports collectifs sont plus économiques que la voiture

En 2003, compte tenu des trafics observés sur les différents modes de transport, la dépense moyenne totale du déplacement d'une personne sur un kilomètre (voyageur x km) s'est élevée à :

- 0,43 € par voyageur x km en voiture particulière
- 0,29 € par voyageur x km en transports collectifs.

¹ Source Compte déplacements de voyageurs en Ile de France – STIF. Dernière actualisation disponible pour l'année 2003

Le financement des transports collectifs : un enjeu majeur

On distingue ici le financement des dépenses :

- de fonctionnement qui recouvrent les charges d'exploitation ainsi que les amortissements et les frais financiers ;
- d'investissement qui recouvrent la maintenance lourde, l'achat de matériel roulant et la création d'infrastructures nouvelles.

En effet, les mécanismes de financement sont différents selon que l'on parle de fonctionnement ou d'investissement. Les enjeux et les difficultés de financement qui leur sont liés sont aussi de natures différentes.

La dépense totale relative aux transports collectifs s'élève à environ 6,8 Md€ en 2003 (1,1 Md€ pour l'investissement et 5,7 Md€ pour le fonctionnement hors amortissement).

Les charges d'exploitation des transports collectifs : une hausse mieux maîtrisée par la contractualisation entre le STIF et les entreprises de transport

La maîtrise des dépenses de fonctionnement, qui représentent plus de 5 fois la dépense annuelle d'investissement, constitue un enjeu majeur pour les transports collectifs.

Les charges d'exploitation évoluent en fonction de différents facteurs :

- la quantité d'offre de transport : l'extension des réseaux et le développement des services (par exemple, renforcement des fréquences en heure de pointe, services de nuit...) ont naturellement conduit à augmenter les charges d'exploitation ;
- l'évolution des différentes charges unitaires telles que le renchérissement du prix de l'énergie ou l'évolution du coût salarial comparée à celle de l'inflation ;
- l'évolution des dotations aux amortissements des investissements non subventionnés.

Sur longue période (20 ans), l'offre (exprimée en places x kilomètres offertes) a crû plus vite que les charges d'exploitation en monnaie constante. Cette évolution s'explique par des gains de productivité et une évolution de la répartition de l'offre vers des services à coût moindre à la place x kilomètre offerte (bus en banlieue et services ferroviaires). Elle s'observe sur tous les réseaux qu'ils soient exploités par la RATP, la SNCF ou OPTILE.

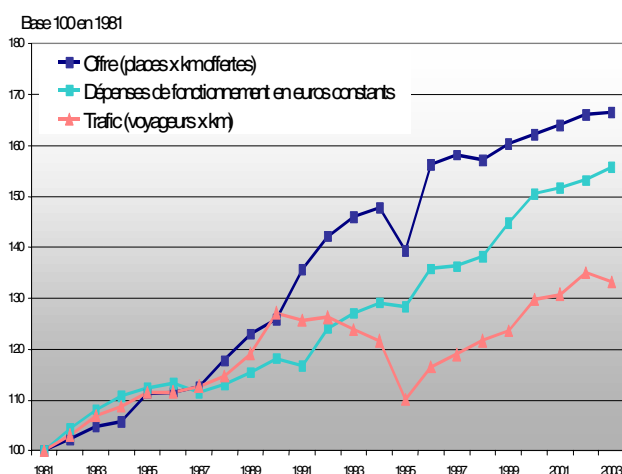
Cette évolution de long terme cache cependant des périodes différenciées :

- Dans les années 80, l'offre progresse plus vite que les dépenses : il y a donc des gains de productivité ;
- Les années 90 connaissent des évolutions parallèles des dépenses et de l'offre jusqu'en 1997, témoignant d'une stabilisation des coûts unitaires ;
- Entre 1998 et 2000, les dépenses d'exploitation augmentent plus vite que l'offre accusant ainsi une dérive importante ;
- Depuis 2000, année de mise en place des contrats liant le STIF et les entreprises exploitantes, l'évolution des charges de fonctionnement des entreprises publiques est à nouveau mieux maîtrisée.

Depuis 2000, les charges de fonctionnement suivent l'inflation d'une part, et le développement de l'offre d'autre part.

Cependant, l'évolution du trafic n'a pas suivi l'évolution de l'offre et a marqué un net décrochage au début des années 90, ce qui constitue une source de préoccupation quant à l'évolution des recettes correspondantes, bien que la période récente – forte augmentation de trafic en 2004 – semble plus favorable à cet égard.

Evolution de l'offre, du trafic et des dépenses de fonctionnement des transports collectifs franciliens



Source : STIF. Compte Déplacements Ile de France

Les recettes provenant de la vente de titres de transport : une évolution préoccupante

Les transports collectifs franciliens à l'instar des autres réseaux de transports collectifs urbains, français ou étrangers, sont loin de couvrir leurs charges d'exploitation avec les seules recettes provenant de la vente des titres de transport. **Le STIF comble ainsi le déficit d'exploitation en versant aux entreprises exploitantes de transports collectifs des compensations tarifaires modulées suivant le titre de transport et une contribution forfaitaire liée aux charges d'amortissement, frais financiers et autres charges.**

Ces compensations tarifaires sont financées par :

- le Versement Transport, collecté auprès des entreprises de plus de 9 salariés (2,57 Md€ en 2004) ;
- les contributions des collectivités publiques (Région, Départements et avant le 1^{er} Juillet 2005 aussi par l'Etat), pour un montant de 1,34 Md€ en 2004.

En Île-de-France, le taux de couverture des charges d'exploitation (hors charges d'amortissement et de retraites) par la vente des titres de transport est relativement élevé de l'ordre de 44 %, comparé aux réseaux urbains de province² (25 %) .

Toutefois, les voyageurs ne financent pas l'intégralité des recettes provenant de la vente des titres de transport. Ils bénéficient :

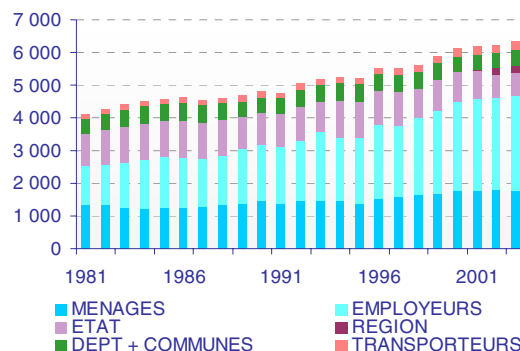
- d'aides des collectivités publiques pour certaines catégories de population (tarification sociale pour les jeunes, les seniors, les demandeurs d'emploi, les personnes à faibles ressources)
- du remboursement de la moitié du prix des Cartes Orange et Intégrale pour les salariés.

En 2003, les ménages ont financé 28 % des charges de fonctionnement. Leur part diminue légèrement depuis 1998 malgré les augmentations tarifaires supérieures à l'inflation pratiquées depuis le milieu des années 90.

² Province : source Les transports publics urbains - Cour des Comptes - Avril 2005

EVOLUTION DU FINANCEMENT DU FONCTIONNEMENT

en M 2003



Source : STIF. Compte Déplacements Ile de France

Les employeurs sont devenus les premiers financeurs

Les employeurs sont les premiers financeurs : ils participent à 45 % au financement en acquittant le Versement Transport et en remboursant la moitié de la Carte Orange de leurs salariés. Leur participation n'a cessé de croître au fil des années. Elle n'était en effet que de 29 % au début des années 80.

Le financement des collectivités publiques est toujours resté quasiment au même niveau depuis 20 ans en valeur absolue (et monnaie constante). Leur part dans le financement a donc décliné pour passer de 34 % en 1981 à 22 % en 2003. Au sein des collectivités publiques, la Région qui est entrée au Conseil d'Administration du STIF fin 2000 va devenir le premier financeur en 2005 selon les règles fixées pour la décentralisation du STIF.

Une couverture des charges par les recettes inégale selon les modes de transport et la localisation

En fonction de la tarification appliquée et des charges d'exploitation rapportées au voyageur x km, le taux de couverture des charges par les recettes est très différent selon le mode de transport et la localisation en Île-de-France.

Ainsi, la part des charges directes d'exploitation effectivement couverte par le prix de vente des titres de transports varie d'environ 20 % dans le cas d'une Carte Orange mensuelle zones 1-8 à plus de 95 % dans le cas d'un Ticket t utilisé sur le réseau RATP, en passant par 60 % dans le cas d'une Carte Orange mensuelle zones 1-2.

L'augmentation de l'offre de transports collectifs doit ainsi être posée dans des termes financiers :

- Quelle maîtrise des charges d'exploitation ?
- Quel trafic nouveau pour l'offre supplémentaire ?

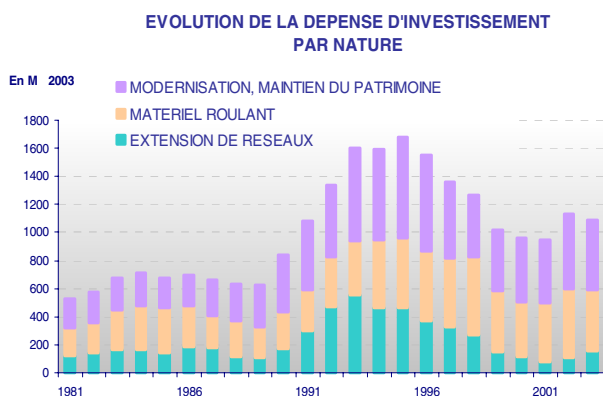
- Quelle couverture des coûts par les recettes de la vente des titres ?
- Quelle répartition des coûts entre public et privé ?

Les dépenses d'investissement sont fortement orientées vers le renouvellement de l'existant

En 2003, l'investissement est surtout consacré à la modernisation et au maintien du patrimoine (45 % de la dépense), puis à l'achat de matériel roulant et à sa rénovation et enfin dans une proportion limitée à la création d'infrastructures nouvelles (15 %).

La part des infrastructures nouvelles est particulièrement faible depuis l'achèvement du Contrat de Plan Etat – Région 1994-1999 qui avait été marqué par l'achèvement du RER E et de la ligne 14. Cette part devrait augmenter dans les années prochaines avec la mise en travaux de nombreux projets inscrits au Contrat de Plan Etat – Région 2000-2006. Cependant, depuis 20 ans, les investissements d'extension n'ont jamais dépassé le tiers des dépenses d'investissement. Ces dépenses induisent par ailleurs une augmentation des charges d'exploitation via la nouvelle offre de transport qu'elles génèrent.

L'effort en matière de maintien du patrimoine et de modernisation des réseaux se situe actuellement à son niveau moyen depuis 20 ans. Il apparaît pourtant clairement que l'état du parc matériel roulant de la SNCF appelle aujourd'hui un effort supplémentaire significatif.



Source : STIF. Compte Déplacements Ile de France

L'investissement est en majorité à la charge des entreprises de transport et donc, in fine, à la charge du STIF

Le financement de l'investissement est assuré de manière différente suivant sa nature :

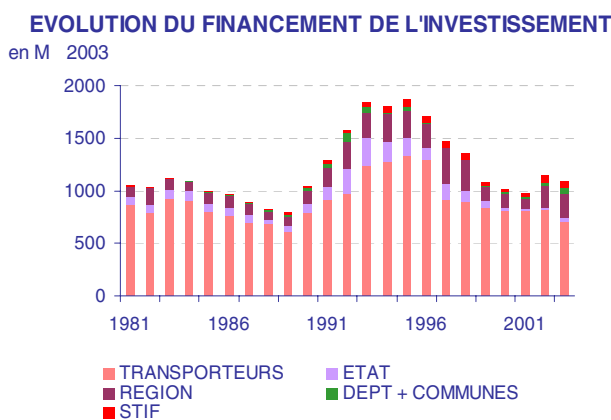
- L'investissement de modernisation et de maintien du patrimoine est financé en quasi totalité par les entreprises exploitantes (RATP, SNCF) ou par le gestionnaire du Réseau Ferré

National (RFF). La Région Île-de-France finance aussi des programmes de rénovation (rénovation des gares par exemple). Le STIF finance une part limitée sur le produit des amendes de circulation qui lui est en partie affecté. D'autres collectivités locales contribuent aussi.

- L'achat et la rénovation du matériel roulant étaient traditionnellement financés par les entreprises exploitantes. La Région accorde désormais des subventions à la SNCF. Elle en accorde aussi aux exploitants de lignes d'autobus affiliés à OPTILE.
- L'investissement d'extension est réalisé dans le cadre des contrats de plan Etat-Région, financés majoritairement par la Région. Les départements participent aussi dans une moindre mesure.

Au total en 2003, l'essentiel des investissements a été pris en charge par les entreprises de transport (65%), sur emprunts et autofinancement. In fine, c'est donc le STIF, ou plus exactement ses contributeurs, qui supporte cette charge via les amortissements dans le cadre des contrats passés avec la RATP et la SNCF.

La Région Île-de-France est le deuxième contributeur (21 % hors prise en charge via les charges d'amortissement).



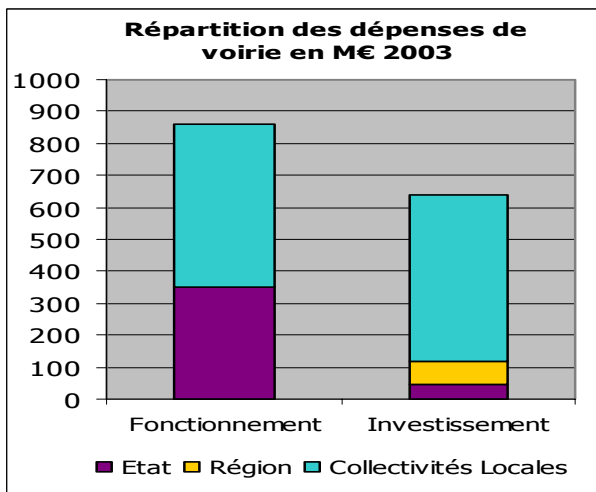
Source : STIF. Compte Déplacements Ile de France

Le financement des dépenses de voirie

En termes de financement du transport privé de personnes, seules les dépenses liées aux infrastructures font appel à des fonds publics. Le reste de la dépense (achat et entretien de véhicules) relève du financement privé assuré par les ménages et les entreprises (cf § sur les dépenses VP).

Les dépenses liées aux infrastructures, dites dépenses de voirie (hors autoroutes concédées) sont financées par les collectivités publiques : Etat, Région, départements et communes. La police de la circulation est intégralement financée par l'Etat.

En 2003, les **dépenses de voirie** se sont élevées à 1,5 Mds €, soit 45 % de la dépense des collectivités publiques pour les déplacements de personnes en Île-de-France.

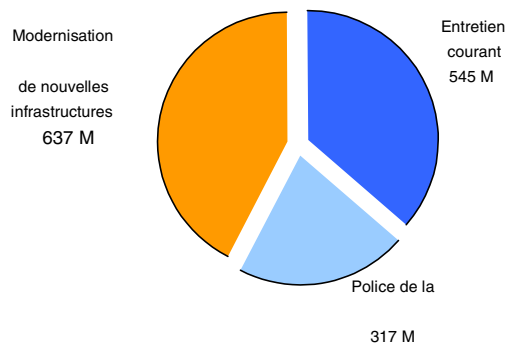


Source : STIF. Compte Déplacements Ile de France

Ces dépenses se répartissent comme suit :

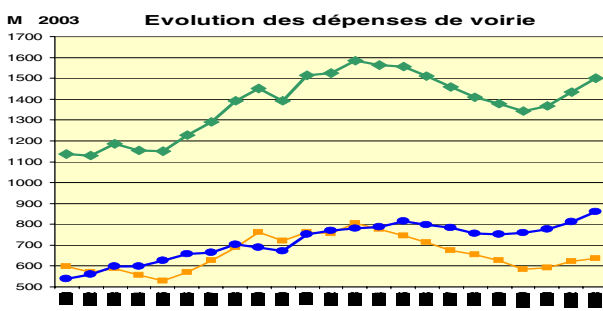
- Dépenses de fonctionnement (58% des dépenses de voirie) pour 862 M€, soit :
 - 317 M€ pour la police de la circulation
 - 545 M€ à l'entretien courant de la voirie
- Dépenses d'investissement (42% des dépenses de voirie ; 5.5% des dépenses d'investissement pour la fonction Transport de voyageurs) pour 637 M€ consacrés à la modernisation de la voirie et à la réalisation de nouvelles infrastructures.

Répartition des dépenses de voirie en 2003



Source Compte Déplacements Ile de France

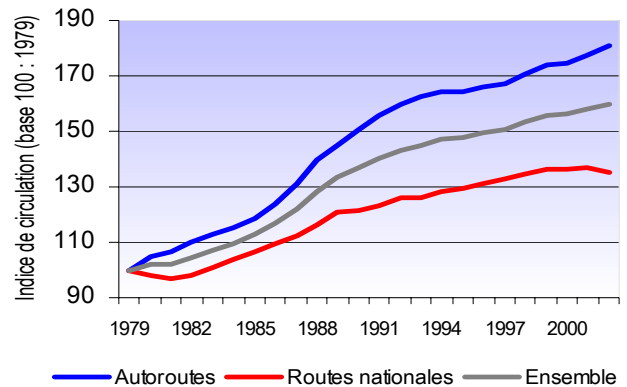
Depuis 20 ans, les dépenses liées au fonctionnement sont tendanciellément à la hausse, ce qui est à relier notamment à la croissance de trafic global constatée sur le réseau routier national.



MOBILITE et transport en Ile-de-France - Etat des lieux

Parallèlement, les niveaux d'investissement connaissent des fluctuations relativement fortes, avec une baisse quasi continue depuis le début des années 90 et un niveau actuel global significativement plus faible que dans les années 70.

Evolution du trafic sur le réseau routier national

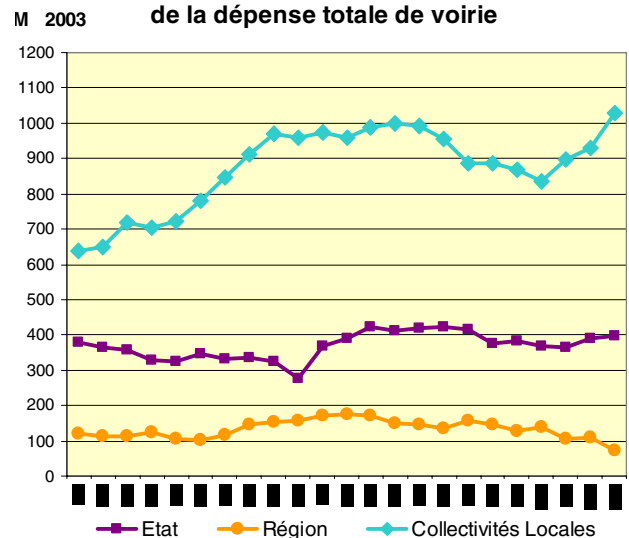


Source :SISER-DREIF

Le **financement des dépenses de voirie** est assuré à 69% par les départements et les communes, à 26% par l'Etat et à 5% par la Région.

Depuis 1981, on constate une augmentation notable de la part des dépenses de voirie financée par les collectivités locales alors que, après une croissance relativement marquée au début des années 90, le volume global consacré par l'Etat et la Région tend à rester relativement stable. Cette croissance du financement par les collectivités locales est particulièrement sensible dans la période récente pour ce qui concerne les dépenses de fonctionnement.

Evolution du financement de la dépense totale de voirie



Source : STIF. Compte Déplacements Ile de France

Les dépenses d'investissement sont réalisées au travers :

- des opérations inscrites au contrat de plan Etat – Région ;
- des opérations réalisées au programme complémentaire hors contrat de plan ;
- des opérations inscrites aux contrats région-départements ;

auxquelles il convient d'ajouter :

- les opérations réalisées par les communes et départements directement sur leurs réseaux, sans cofinancement, qui représentent un investissement d'environ 800M€ par an ;
- les opérations réalisées sur le réseau autoroutier concédé : A68 Ouest financée par COFIROUTE à hauteur de 1150M€ sur 7 ans.

Sur la période 2000-2006, le montant prévisionnel des investissements se répartit de la façon suivante :

- 1225 M€ au titre des nouvelles infrastructures routières inscrites au Contrat de Plan (1177 M€ Etat et Région + 48M€ collectivités locales);
- 495 M€ au titre de la réduction des nuisances autour des infrastructures, toujours au Contrat de Plan (376 M€ Etat et Région + 119 M€ Collectivités Locales);
- 317 M€ au titre du programme complémentaire (95M€ Etat + 222 M€ Région) ;
- 1150 M€ pour le programme d'autoroutes concédées (A86 COFIROUTE) ;
- 1100 M€ au titre des contrats Région-Départements (520 M€ Région + 580M€ Départements)