

Florence Vianey (Systra)  
Nadège Bourgis (Systra)  
Nathalie Pitaval (Certu)

# Compte national du transport de voyageurs

*Les dépenses directes  
de transports collectifs urbains  
de province*

Actualisation pour les années  
2000, 2001 et 2002



RAPPORT REMIS A LA DIRECTION  
DES TRANSPORTS TERRESTRES  
(SEPTEMBRE 2004)



# SOMMAIRE

---

## SOMMAIRE

<b>1. INTRODUCTION.....</b>	<b>2</b>
<b>2. DES ECHANTILLONS DIFFERENTS.....</b>	<b>3</b>
<b>3. LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS, PRINCIPAUX RESULTATS.....</b>	<b>6</b>
3.1 LE FINANCEMENT DE L'INVESTISSEMENT .....	6
3.2 LE FINANCEMENT DU FONCTIONNEMENT .....	8
3.3 LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS.....	12
<b>4. L'EVOLUTION DES DEPENSES ENTRE 2000 ET 2002 .....</b>	<b>14</b>
<b>5. ANNEXE : LE FINANCEMENT DES TCU DE PROVINCE EN 1998, 1999 ET 2000</b>	<b>17</b>

# *1. INTRODUCTION*

---

## **1. INTRODUCTION**

L'objet du présent rapport est de reconstituer, à l'échelle de la France métropolitaine, les dépenses de fonctionnement et d'investissement des transports collectifs urbains de province de 2000 à 2002, selon la méthode développée lors du Compte national du transport de voyageurs 1998. Les principaux points de méthode sont rappelés dans ce rapport, sans entrer dans le détail. Nous invitons le lecteur à se reporter au CNTV de 1998 (tome 1, chapitre « Transports collectifs urbains de province »), ainsi qu'à la première actualisation datant de juillet 2002.

## 2. DES ECHANTILLONS DIFFERENTS

### 2. DES ECHANTILLONS DIFFERENTS

La première actualisation du Compte national du transport de voyageurs réalisée en 2002 pour les années 1999 et 2000 s'appuyait sur la base TCU corrigée par le GART, qui traite les données issues des enquêtes DTT-CERTU-GART-UTP (enquêtes « cahier vert » de 2000 et 2001). Les données brutes de la présente actualisation, qui concerne les années 2000, 2001 et 2002, sont issues de la base de données du CERTU, qui s'appuie sur les mêmes enquêtes annuelles. Même s'il s'agit d'une enquête commune DTT-CERTU-GART-UTP, les résultats de ces enquêtes sont retranscrits ensuite dans plusieurs bases, le CERTU et le GART disposant chacun d'une base propre. Ces bases sont susceptibles de connaître des modifications postérieures à l'enquête « cahier vert » et les corrections qu'elles subissent ne sont pas nécessairement homogénéisées.

Dans la suite de ce document, les deux bases de données seront appelées « base TCU corrigée par le GART » et « base TCU du CERTU ».

Le changement de base de données amène nécessairement des variations, dans l'échantillon des réseaux renseignés comme dans les données elles-mêmes. L'objet de ce chapitre est donc de mettre en évidence ces différences à deux niveaux :

- variations d'échantillon d'une année sur l'autre dans la base TCU du CERTU pour les années 2000, 2001 et 2002,
- variations d'échantillon et de données pour l'année 2000, entre la base TCU du CERTU et la base TCU corrigée par le GART (actualisation 2002).

Dans la base TCU du CERTU, après élimination des réseaux franciliens et des réseaux des DOM-TOM, les échantillons des années 2000, 2001 et 2002 sont très proches.

**Tableau 1 : Réseaux pris en compte pour les années 2000, 2001 et 2002 (base TCU du CERTU)**

Année	Nombre de réseaux	Population 2002 (en millions d'habitants)	Variation de la population (/ 2000)
2000	217	24,28	
2001	213	24,18	-0,4%
2002	218	24,38	+0,4%

## 2. DES ECHANTILLONS DIFFERENTS

Ont également été exclus les réseaux de province pour lesquels les variables utiles au compte transport ne sont pas renseignées (dépenses et recettes de l'autorité organisatrice et de l'entreprise exploitante).

Les trois échantillons possèdent en commun 208 réseaux. 6 réseaux apparaissent dans deux années, et 12 n'apparaissent qu'une seule année :

**Tableau 2 : Réseaux pris en compte une ou deux années seulement (base TCU du CERTU)**

2000	2001	2002
ALLAUCH	ALLAUCH	Fusionné avec le PTU de Marseille
AUTUN		ARCACHON
CHATEAUDUN		BRIANCON
DIGNE-LES-BAINS		CHAMONIX
GUEBWILLER	GUEBWILLER	CHARLEVILLE-MEZIERES
JOUE LES TOURS	JOUE LES TOURS	Fusionné avec le PTU de Tours
		LUNEVILLE
		OYONNAX
		ROCHEFORT
		ROYAN
SAINTE		SAINTE
	SAINT-AMAND-MONTROND	SAINT-AMAND-MONTROND
VERDUN	VERDUN	
VESOUL		

## 2. DES ECHANTILLONS DIFFERENTS

Ces réseaux représentent respectivement 0,9%, 0,4% et 1,3% de la population de l'échantillon pour les années 2000, 2001 et 2002. Le financement des transports collectifs urbains s'élève pour ces réseaux à 8,2 M€, 3,1 M€ et 10,2 M€ en 2000, 2001 et 2002, soit respectivement 0,19%, 0,08% et 0,25% du financement total pour les mêmes années.

Les variations d'échantillon ne remettent donc pas en cause l'analyse des évolutions présentée au paragraphe 4 -L'évolution des dépenses entre 2000 et 2002.

Pour mémoire, l'échantillon 2000 de l'actualisation 2002, issu de base TCU corrigée par le GART, comportait 185 réseaux (contre 194 en 1998 et 1999).

Ces réseaux se retrouvent tous sans exception dans l'échantillon 2000 issu de la base TCU du CERTU. Ce dernier compte 32 réseaux supplémentaires, listés ci-dessous :

**Tableau 3 : Réseaux pris en compte pour l'année 2000 dans l'échantillon Base TCU du CERTU (actualisation 2004) mais pas dans l'échantillon Base TCU corrigée par le GART (actualisation 2002)**

AJACCIO	EPINAL	PONTARLIER
ALES	FECAMP	SAINT-CHAMOND
ALLAUCH	GARDANNE	SAINT-LAURENT-DU-VAR
ARLES	GRAND-BESANCON	SELESTAT
AUTUN	GRASSE	SETE
CAMBRAI	GUEBWILLER	THIERS
CHALONS-EN-CHAMPAGNE	MAYENNE	TOUL
CHATEAUDUN	METZ - LIGNE 16 MARLY	TULLE
CHÂTEAU-GONTIER	METZ - LIGNE 17 ST JULIEN LES METZ	VERDUN
CIOTAT (LA)	MONTELMAR	VESOUL
DOLE	ORANGE	

Ces 32 réseaux supplémentaires représentent 1 125 000 habitants soit 4,6 % de la population de l'échantillon 2000 (échantillon issu de la Base TCU du CERTU) et un financement des transports collectifs urbains de 26,1 M€ soit 0,61% du financement total en 2000.

## 3. LES PRINCIPAUX RESULTATS

### 3. LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS, PRINCIPAUX RESULTATS

Le taux normal de TVA est passé de 20,6 % à 19,6 % au 1<sup>er</sup> avril 2000. Il est donc égal à 19,6% pour les années 2001 et 2002. Le taux appliqué pour l'année 2000 est, calculé au *prorata temporis* d'application de chaque taux, de **19,85 %**. Le taux réduit n'a pas varié : il reste à 5,5%.

La méthode adoptée dans le CNTV de 1998, reprise pour son actualisation 1999 et 2000, est appliquée aux années 2000 à 2002 pour déterminer les dépenses de fonctionnement et d'investissement des réseaux de transports collectifs urbains de province.

Les financements de l'investissement (§ 3.1.) puis du fonctionnement (§ 3.2.) sont successivement étudiés.

#### 3.1 Le financement de l'investissement

Les dépenses d'investissement prises en compte sont celles correspondant à un décaissement monétaire réel. Sont considérées à la fois les dépenses de l'autorité organisatrice et les dépenses de l'exploitant (lorsque c'est ce dernier qui est chargé d'acheter le matériel roulant par exemple).

Les dépenses et ressources d'investissement en 2000, 2001 et 2002 sont présentées l'une après l'autre dans les tableaux 4 et 5.

Dans le premier, on considère les dépenses hors TVA, car les autorités organisatrices récupèrent intégralement la TVA sur les investissements. Les autres investissements sont en théorie « triés » pour ne prendre en compte que les décaissements réels (sont exclus les résultats antérieurs reportés, les écritures d'amortissement, la TVA lorsqu'elle apparaît à ce poste, les « réintégrations d'avance », c'est-à-dire tout ce qui a été payé et qui sera récupéré, notamment la TVA).

Dans le second tableau, les « autres ressources » ont été triées pour ne prendre en compte que les encaissements réels hors récupération de TVA. En effet la nature des autres ressources d'investissement, pour les autorités organisatrices comme pour les entreprises, n'est pas renseignée dans la base TCU du CERTU. Elles ont été prises en compte intégralement lorsque le compte est présenté hors taxe, et exclues lorsqu'il est TTC. Dans ce cas l'hypothèse de travail est donc de considérer que les autres ressources sont constituées par la récupération de la TVA.

### 3. LES PRINCIPAUX RESULTATS

Pour chaque agglomération, l'équilibre des recettes et des dépenses d'investissement conduit à distinguer deux cas :

- Soit les dépenses d'investissement réelles sont supérieures aux ressources spécifiquement affectées à l'investissement : dans ce cas la différence entre dépenses d'investissement et sources de financement qui peuvent être affectées sans ambiguïté à l'investissement (subventions, emprunts, ...) correspond à un virement des ressources de la section de fonctionnement à la section d'investissement ;
- Soit les ressources d'investissement sont supérieures aux dépenses d'investissement : cela signifie que certains réseaux ont bénéficié de plus de ressources d'investissement qu'ils n'ont eu de dépenses d'investissement l'année donnée. Ce montant a été isolé et apparaît dans le traitement pour le CNTV au poste « ressources supplémentaires d'investissement ». Ces « ressources supplémentaires » ne financent pas des dépenses d'investissement de l'année considérée, mais des dépenses d'investissement futures. Elles sont cependant prises en comptes, conformément à la méthodologie du CNTV (analyse du financement des TCU par le biais des ressources reçues par les autorités organisatrices et les exploitants).

Le traitement « réseau par réseau » aboutit ainsi, une fois agrégé, pour chaque année à un montant de ressources d'investissement supérieur aux dépenses d'investissement.

**Tableau 4 : Dépenses d'investissement des réseaux urbains de province entre 2000 et 2002**

Type d'investissement	en M€		en M€		en M€	
	2000	%	2001	%	2002	%
Subv. d'équip. à tiers	8,3	1%	5,7	1%	8,3	1%
Etudes Générales	21,2	2%	26,8	3%	37,3	3%
Terrains, Bâtiments	182,9	13%	89,8	9%	60,5	5%
Matériel Roulant	193,2	14%	162,2	17%	149,3	13%
Travaux	882,1	64%	499,7	53%	564,0	48%
Autres (non précisés)	89,6	7%	165,6	17%	350,9	30%
<b>TOTAL</b>	<b>1 377,3</b>	<b>100%</b>	<b>949,9</b>	<b>100%</b>	<b>1 170,2</b>	<b>100%</b>

Source : Estimation SYSTRA d'après la base de données TCU du CERTU 2000-2001-2002.

### 3. LES PRINCIPAUX RESULTATS

**Tableau 5 : Ressources d'investissement des réseaux urbains de province entre 2000 et 2002**

Ressource	en M€	%	en M€	%	en M€	%
	2000		2001		2002	
Subvention, dotation Etat	234	16%	173	17%	109	9%
Subventions des collectivités locales	167	11%	107	11%	52	4%
Emprunts Nets (emprunts - remboursement du capital)	476	32%	59	6%	109	9%
Autres ressources	28	2%	55	5%	36	3%
Virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement	599	40%	624	61%	892	75%
<b>TOTAL</b>	<b>1 503</b>	<b>100%</b>	<b>1 019</b>	<b>100%</b>	<b>1 197</b>	<b>100%</b>
dont utilisé l'année considérée	1 377		950		1 170	
dont ressources supplémentaires	126		69		27	

Source : Estimation SYSTRA d'après la base de données TCU du CERTU 2000-2001-2002.

#### 3.2 Le financement du fonctionnement

On reconstitue les dépenses de fonctionnement (§ 3.2.1.), avant d'étudier leur mode de financement (§ 3.2.2.).

##### 3.2.1 Les dépenses de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement des réseaux urbains concernent non seulement les dépenses d'exploitation des entreprises exploitantes, mais encore les dépenses de fonctionnement des autorités organisatrices.

Certains postes de dépenses, qui correspondent à des jeux d'écritures comptables (dotation aux amortissements, provisions, etc.) ont été écartés, afin de ne conserver que des flux monétaires « réels ». D'autres postes, qui apparaissent comme des dépenses des autorités organisatrices, se retrouvent parmi les recettes des exploitants (subvention d'exploitation, compensations tarifaires). Ces transferts entre acteurs du système de transports collectifs urbains ont également été écartés, afin d'éliminer tout double compte.

### 3. LES PRINCIPAUX RESULTATS

Les dépenses d'exploitation des entreprises (personnel, achat, impôts et taxes, sous-traitance, charges financières, ...) atteignent respectivement des montants de :

- 2 342,6 M€ HT en 2000,
- 2 187,3 M€ HT en 2001,
- 2 355,5 M€ HT en 2002.

Ces dépenses se répartissent entre les principaux postes comme suit :

**Tableau 6 : Dépenses d'exploitation des entreprises de transports collectifs en Province**

Dépenses HT (en M€)	2000	2001	2002
Achats	245	235	242
Services extérieurs (sous-traitance, entretien, réparations)	334	352	393
Autres services extérieurs	247	223	245
Impôts et taxes	99	106	114
Charges de personnel	1 153	1 207	1 285
Autres charges de gestion courante	28	25	33
Charges financières	18	21	22
Charges exceptionnelles	215	13	17
Impôts sur le bénéfices	4	5	5
<b>TOTAL</b>	<b>2 343</b>	<b>2 187</b>	<b>2 356</b>

Source : Estimation SYSTRA d'après la base de données TCU du CERTU 2000-2001-2002.

La TVA n'a pas à être ajoutée à ces dépenses, car les exploitants récupèrent la TVA par voie fiscale.

Aux dépenses des exploitants s'ajoutent les dépenses des autorités organisatrices (voir Tableau 7), déductions faites des transferts entre autorités organisatrices et exploitants (subvention d'exploitation et compensation tarifaire).

### 3. LES PRINCIPAUX RESULTATS

**Tableau 7 : Dépenses des autorités organisatrices des transports collectifs de Province (hors dotations aux amortissements, provisions et virement de la section d'exploitation à la section d'investissement)**

Dépenses TTC (en M€)	2000	2001	2002
Transfert aux exploitants : subventions d'exploitation, d'équilibre et compensations tarifaires	1 357	1 533	1 720
Charges de personnel	23	24	21
Intérêts	206	192	135
Autres dépenses	341	410	293
<b>TOTAL des charges des AO</b>	<b>1 927</b>	<b>2 159</b>	<b>2 168</b>
<b>TOTAL des charges des AO hors transferts aux exploitants</b>	<b>570</b>	<b>626</b>	<b>449</b>

Source : Estimation SYSTRA d'après la base de données TCU du CERTU 2000-2001-2002.

Le total des dépenses de fonctionnement (autorités organisatrices et exploitants, hors transferts) est donc respectivement de :

- 2 913,0 M€ HT en 2000,
- 2 813,2 M€ HT en 2001,
- 2 804,1 M€ HT en 2002.

#### 3.2.2 Le financement des dépenses de fonctionnement

Les recettes inscrites en section de fonctionnement du compte administratif des autorités organisatrices ou aux comptes d'exploitation des transports publics urbains sont présentées dans le Tableau 8. Ces recettes sont nettes des mouvements comptables internes (reprises sur amortissement, transferts de charges, etc.) et des transferts entre autorités organisatrices et exploitants (subvention d'exploitation, compensations tarifaires, subvention d'équilibre, etc.).

### 3. LES PRINCIPAUX RESULTATS

**Tableau 8 : Recettes inscrites en section de fonctionnement des comptes administratifs des AO ou aux comptes d'exploitation des réseaux urbains de province, hors transferts entre autorités organisatrices et exploitants**

<b>Recettes TTC (en M€)</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>
Recettes tarifaires	703	698	712
Autres recettes commerciales	167	181	204
<b><i>Sous-total Recettes commerciales</i></b>	<b>871</b>	<b>879</b>	<b>916</b>
DGD – Etat	73	65	56
Contribution Départements	57	59	63
Autres produits d'exploitation	187	276	302
Versement Transport net	1 696	1 748	1 844
Participation des autres collectivités locales (hors Départements)	494	604	608
<b>Total des recettes de fonctionnement inscrites aux Comptes Administratifs des AO ou aux comptes d'exploitation des entreprises (hors transferts)</b>	<b>3 378</b>	<b>3 631</b>	<b>3 789</b>
<b><i>dont imputées au fonctionnement</i></b>	<b>2 779</b>	<b>3 007</b>	<b>2 897</b>
<i>dont part du VT imputée au fonctionnement</i>	<i>1 254</i>	<i>1 305</i>	<i>1 199</i>
<i>dont participations des collectivités locales imputées au fonctionnement</i>	<i>337</i>	<i>423</i>	<i>361</i>
<b><i>dont imputées à l'investissement</i></b>	<b>599</b>	<b>624</b>	<b>892</b>
<i>dont part du VT imputée à l'investissement</i>	<i>442</i>	<i>442</i>	<i>645</i>
<i>dont participations des collectivités locales imputées à l'investissement</i>	<i>157</i>	<i>181</i>	<i>247</i>

Source : Estimation SYSTRA d'après la base de données TCU du CERTU 2000-2001-2002.

Le Tableau 8 intègre la TVA non récupérable, c'est-à-dire qu'ont été ajoutés aux produits hors taxes des exploitants :

- la TVA à 5,5 % sur les recettes tarifaires payées par les voyageurs ;
- la TVA 19,85 % en 2000 et 19,6% en 2001 et 2002 sur les autres recettes commerciales payées par les « autres financeurs » (publicité, ...).

L'évolution de la DGD s'explique par la façon dont les réseaux répondent à l'enquête qui n'est pas similaire d'une année sur l'autre.

Le Versement Transport et la participation des collectivités locales, inscrites par convention comptable en section de fonctionnement des comptes administratifs, ne sont pas des recettes affectées plus particulièrement au financement des dépenses de fonctionnement ou d'investissement.

### 3. LES PRINCIPAUX RESULTATS

Il a été décidé de les imputer au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement, au prorata des deux masses qui restent à financer dans chacune des deux sections, une fois déduite les recettes directement affectées au financement du fonctionnement ou de l'investissement (voir la méthode d'affectation en annexe 1 du tome 1 du CNTV 1998). Ainsi, le virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement mis en évidence dans le Tableau 5 est couvert par le VT et la participation des collectivités locales.

Le total des recettes de fonctionnement est supérieur aux dépenses de fonctionnement pour les trois années. La différence correspond pour l'essentiel à un excédent reporté l'année suivant l'exercice considéré et à la TVA sur les recettes commerciales. Une note en annexe du Tome 1 du CNTV 1998 explique plus en détail ces différences (annexe 3 du CNTV). Pour le CNTV, c'est l'ensemble des ressources de fonctionnement qui est pris en compte, même si ces ressources dépassent les dépenses de fonctionnement.

#### 3.3 Le financement des transports collectifs urbains

La consolidation des tableaux 5 et 8 permet de reconstituer le financement des transports collectifs urbains de province, en fonctionnement comme en investissement. Les résultats sont rassemblés dans les trois tableaux ci-après. Ils sont présentés en millions d'euros TTC hors TVA récupérable :

**Tableau 9 : Le financement des transports collectifs urbains de province en 2000**

Ressource (en M€ TTC)	Investissement	Fonctionnement	TOTAL
Etat	234	57	291
Département		73	73
Collectivités locales (autres que Départements)	323	327	661
Versement Transport	442	1 254	1 696
Ménages		703	703
Autres ( <i>dont emprunts nets</i> )	503	354	858
<b>TOTAL</b>	<b>1 503</b>	<b>2 779</b>	<b>4 282</b>

Source : Estimation SYSTRA d'après la base de données TCU du CERTU 2000.

### 3. LES PRINCIPAUX RESULTATS

**Tableau 10 : Le financement des transports collectifs urbains de Province en 2001**

Ressource (en M€ TTC)	Investissement	Fonctionnement	TOTAL
Etat	173	59	232
Département	-	65	65
Collectivités locales (autres que Départements)	289	423	712
Versement Transport	442	1 305	1 748
Ménages	-	698	698
Autres ( <i>dont emprunts nets</i> )	114	456	570
<b>TOTAL</b>	<b>1 018</b>	<b>3 007</b>	<b>4 025</b>

Source : Estimation SYSTRA d'après la base de données TCU du CERTU 2001.

**Tableau 11 : Le financement des transports collectifs urbains de Province en 2002**

Ressource (en M€ TTC)	Investissement	Fonctionnement	TOTAL
Etat	109	63	172
Département	-	56	56
Collectivités locales (autres que Départements)	299	361	660
Versement Transport	645	1 199	1 844
Ménages	-	712	712
Autres ( <i>dont emprunts nets</i> )	144	506	651
<b>TOTAL</b>	<b>1 197</b>	<b>2 897</b>	<b>4 094</b>

Source : Estimation SYSTRA d'après la base de données TCU du CERTU 2002.

Les mêmes résultats pour les années 1998, 1999 et 2000 (extraits de la base de données TCU corrigée par le GART) sont présentés en annexe.

## 4. L'EVOLUTION DES DEPENSES ENTRE 2000 ET 2002

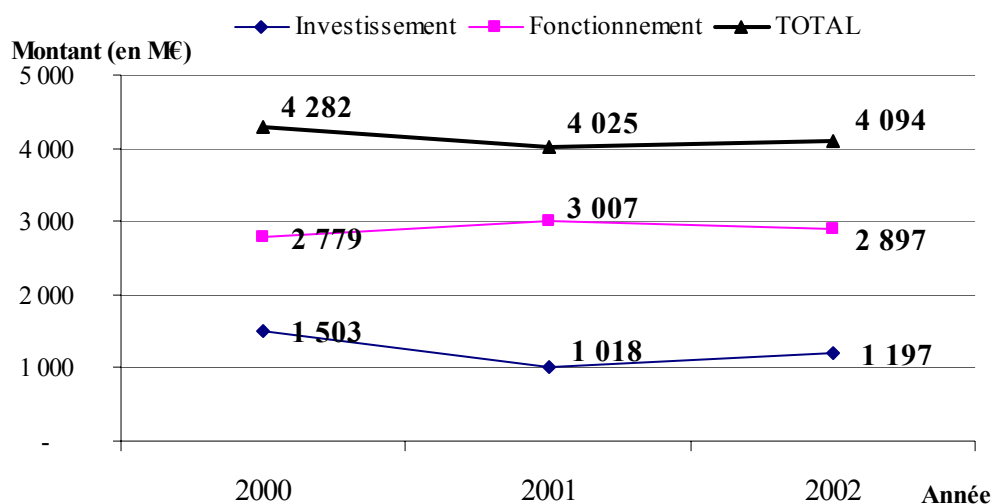
### 4. L'EVOLUTION DES DEPENSES ENTRE 2000 ET 2002

Entre 2000 et 2002, les dépenses globales de transport collectif urbain sont relativement stables, même en légère baisse (-4%). Cette stabilité cache une année 2001 atypique. Présentant une diminution des dépenses globales, elle marque ainsi une rupture, qui peut s'expliquer en partie par les échéances électorales.

On constate en particulier une forte diminution des investissements par rapport à 2000 (de 1500 à 1000 M€, soit -32%) et une augmentation des dépenses de fonctionnement (+ 8%). Pour les dépenses de fonctionnement, cela est probablement lié à la méthode de calcul (différence entre les ressources totales et les ressources affectées à l'investissement).

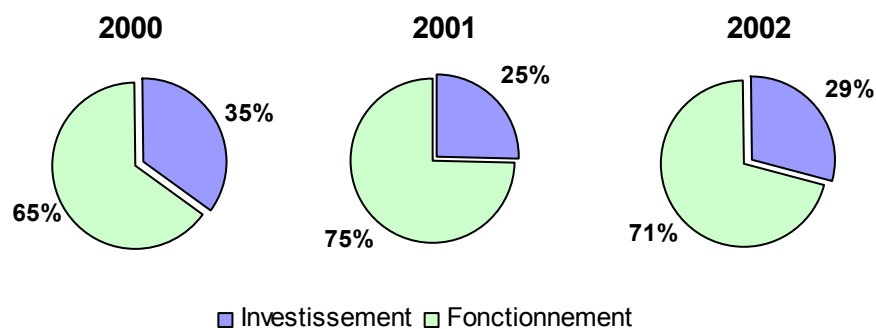
En 2002, les dépenses d'investissement sont en hausse, mais sont loin d'atteindre le niveau de 2000, particulièrement élevé (les dépenses d'investissement avaient plus que doublé entre 1998 et 2000, avec une augmentation de 115 %, directement liée au développement des Transports Collectifs en Site Propre dans plusieurs agglomérations : Montpellier, Orléans, Nancy...).

Figure 1 : L'évolution des dépenses globales TCU entre 2000 et 2002



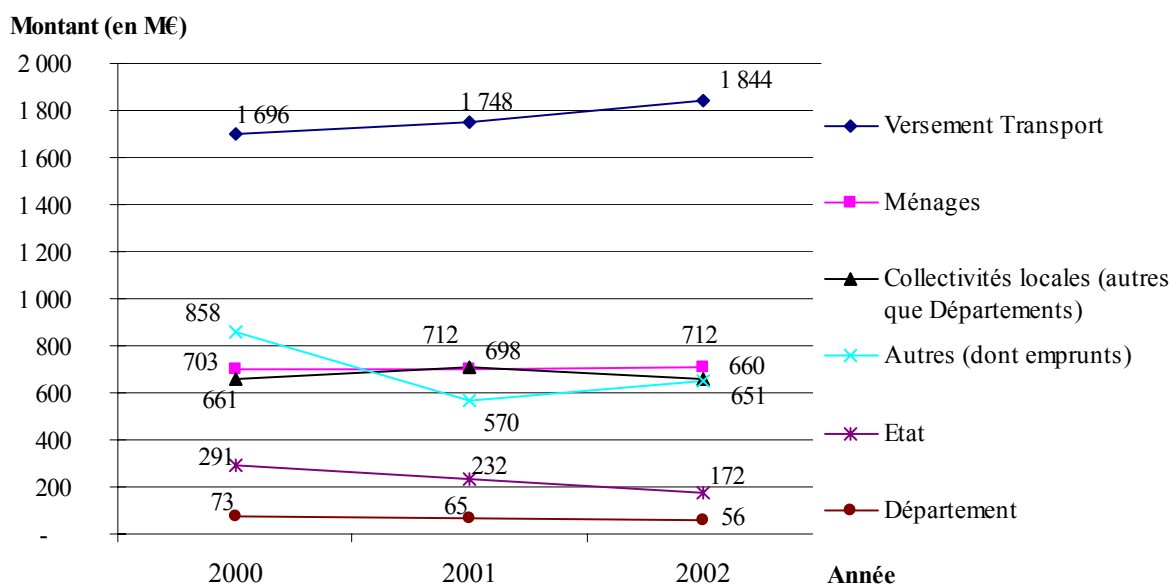
## 4. L'EVOLUTION DES DEPENSES ENTRE 2000 ET 2002

Figure 2 : La répartition des dépenses entre investissement et fonctionnement, années 2000 à 2002



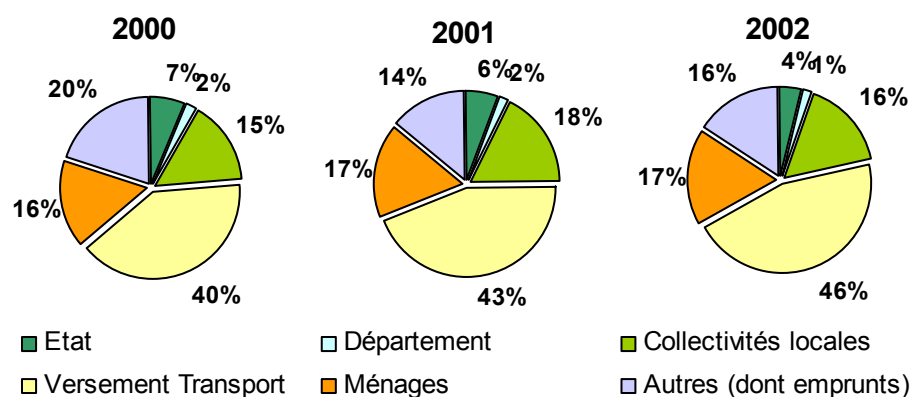
La figure suivante montre l'évolution des dépenses par financeurs des transports collectifs urbains.

Figure 3 : L'évolution du financement des dépenses TCU entre 2000 et 2002



## 4. L'EVOLUTION DES DEPENSES ENTRE 2000 ET 2002

Figure 4 : La répartition des dépenses entre financeurs, années 2000 à 2002



Le versement transport est la seule source de financement des transports qui est en augmentation constante. Cette augmentation peut avoir plusieurs origines :

- une augmentation des taux de versement transport dans les agglomérations qui se dotent d'un TCSP,
- une extension du domaine de perception du VT en liaison avec le rattachement de certaines communes à des PTU existants et la création de nouveaux PTU (la Loi SRU abaissant le seuil de perception du VT aux communes à partir de 10 000 habitants).

Le VT reste la source de financement la plus importante des transports collectifs urbains de province, et avec une part croissante, de 40% en 2000 à 46% en 2002.

La contribution des usagers reste stable, à 16% ou 17% du coût global des transports collectifs sur chaque année. C'est essentiellement la politique tarifaire des autorités organisatrices (tarification sociale, intégration tarifaire,...) qui explique cette stagnation, malgré une augmentation de la fréquentation.

A l'inverse, la participation de l'Etat ne cesse de diminuer, ainsi que sa part dans le financement total, passant de 7% en 2000 à 4% en 2002. La contribution des autres collectivités est relativement stable.

Les autres ressources sont en nette diminution par rapport à 2000 où elles représentaient 20% des ressources globales. C'est essentiellement l'emprunt net qui est en baisse, passant de 476 M€ à 59 M€ et 109 M€ en 2001 et 2002.

## 5. ANNEXE

### 5. ANNEXE : LE FINANCEMENT DES TCU DE PROVINCE EN 1998, 1999 ET 2000

Les tableaux suivants présentent les résultats de l'actualisation du compte transport national réalisée en 2002 pour les années 1998, 1999 et 2000.

**Tableau 12 : le financement des transports collectifs urbains de Province en 1998, en millions d'euros TTC**

Ressource (en M€)	Investissement	Fonctionnement	TOTAL
Etat	88	53	<b>140</b>
Département		47	<b>47</b>
Collectivités locales (autres que Départements)	198	390	<b>588</b>
Versement Transport	403	1 130	<b>1 533</b>
Ménages		791	<b>791</b>
Autres (dont emprunts nets)	- 12	249	<b>237</b>
<b>TOTAL</b>	<b>677</b>	<b>2 660</b>	<b>3 336</b>

Source : Estimation SYSTRA d'après la base TCU corrigée par le GART 1998.

**Tableau 13 : le financement des transports collectifs urbains de Province en 1999, en millions d'euros TTC**

Ressource (en M€)	Investissement	Fonctionnement	TOTAL
Etat	148	55	<b>203</b>
Département		33	<b>33</b>
Collectivités locales (autres que Départements)	251	412	<b>663</b>
Versement Transport	404	1 211	<b>1 616</b>
Ménages		797	<b>797</b>
Autres (dont emprunts nets)	314	245	<b>559</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1 117</b>	<b>2 754</b>	<b>3 871</b>

Source : Estimation SYSTRA d'après la base TCU corrigée par le GART 1999.

## 5. ANNEXE

**Tableau 14 : le financement des transports collectifs urbains de Province en 2000, en millions d'euros TTC**

Ressource (en M€)	Investissement	Fonctionnement	TOTAL
Etat	234	55	<b>289</b>
Département		70	<b>70</b>
Collectivités locales (autres que Départements)	326	360	<b>686</b>
Versement Transport	389	1 293	<b>1 682</b>
Ménages		796	<b>796</b>
Autres ( <i>dont emprunts nets</i> )	504	314	<b>818</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1 454</b>	<b>2 888</b>	<b>4 342</b>

Source : Estimation SYSTRA d'après la base TCU corrigée par le GART 2000.

Aux arrondis de conversion et à quelques exceptions près, les chiffres affichés dans les deux tables sont identiques lorsque les réseaux sont communs. Les différences proviennent :

- des variations d'échantillon ou de réseaux disponibles entre la base du CERTU et la base corrigée par le GART,
- de quelques différences dans les données brutes, par exemple pour la participation de l'autorité organisatrice à l'exploitation (budget général) pour le réseau lillois (la base CERTU affiche 26 M€ en moins par rapport à la base corrigée par le GART).

Le tableau ci-après présente les résultats issus de la base TCU du CERTU (actualisation 2004) pour l'échantillon des réseaux qui sont communs aux deux bases, i.e. les réseaux de la base TCU corrigée par le GART (actualisation 2002). On se reportera au Chapitre 2 : Des échantillons différents pour de plus amples informations sur les réseaux.

## 5. ANNEXE

**Tableau 15 : Rappel : le financement des transports collectifs urbains de Province en 2000, en millions d'euros TTC : Données de la Base TCU du CERTU (actualisation 2004) pour l'échantillon Base TCU corrigée par le GART (actualisation 2002).**

Ressource (en M€)	Investissement	Fonctionnement	TOTAL
Etat	234	54	<b>287</b>
Département	-	70	<b>70</b>
Collectivités locales (autres que Départements)	323	334	<b>657</b>
Versement Transport	437	1 237	<b>1 674</b>
Ménages	-	696	<b>696</b>
Autres ( <i>dont emprunts nets</i> )	502	351	<b>854</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1 496</b>	<b>2 742</b>	<b>4 239</b>

Source : Estimation SYSTRA d'après la base TCU du CERTU, année 2000.

Les tableaux proposés pages suivantes listent en détail les différences observées entre les deux bases de données :

- 2000 V2002 : base TCU corrigée par le GART pour l'année 2000 (actualisation 2002),
- 2000 V2004 : base TCU du CERTU pour l'année 2000 (actualisation 2004).

Encore une fois, les bases de données sont comparées sur l'échantillon des réseaux qui leur sont communs, c'est-à-dire sur l'échantillon de la base TCU corrigée par le GART (voir Chapitre 2 - Des échantillons différents). Pour des raisons de lisibilité ont été écartés les écarts inférieurs à 1M€.

On constate très peu d'écart sur les données telles que les dotations, les subventions, ....

Plus rarement, il semble que certaines données brutes n'aient pas été traitées de manière analogue entre les deux bases de données, et les différences de montant se retrouvent au niveau de chaque réseau. C'est le cas des ventes de titres aux usagers : la base GART menait à un montant de 754 M€ HT, alors que la base CERTU mène à un montant pour la même année 2000 de 662 M€ HT, avec des écarts entre les deux bases jusqu'à 21 M€ HT pour les réseaux les plus importants (ex. Lyon).

On constate aussi quelques écarts sur les dépenses d'investissement ; encore une fois, il s'agit essentiellement de différences de traitement des données brutes (les données brutes peuvent être HT ou TTC et l'information n'est pas systématiquement fournie ce qui peut expliquer une différence de traitement).

Le total des différences reste cependant peu significatif par rapport aux montants globaux (4 % pour l'investissement, 7 % pour les recettes commerciales).

## 5. ANNEXE

**Tableau 16 : Différence entre les deux bases TCU (« base 2004 » moins « base 2002 ») – Dépenses d'investissement**

Nom Réseau	Dépenses d'investissement
TOTAL des différences	51,1
AGGLOMERATION TOURANGELLE	1,6
AMIENS-GRAND	0,1
ANNECY	0,1
AUBAGNE	1,1
BAYONNE	0,3
BORDEAUX	3,2
BOURG-EN-BRESSE	0,1
CAEN	-1,1
CHALON-SUR-SAONE	0,2
ETANG-DE-BERRE	-0,2
LYON	12,0
NANTES	-0,2
NIMES	-0,4
PAU	0,2
REIMS	0,1
SALON-DE-PROVENCE	-0,1
THONVILLE	-1,5
TOULON	0,1
VALENCE	1,0
VALENCIENNES	34,5
VANNES	0,0
VILLEFRANCHE-SUR-SAONE	-0,1

Source : Estimation SYSTRA d'après la base TCU du CERTU et la base TCU du GART, année 2000.

## 5. ANNEXE

**Tableau 17 : Différence entre les deux bases TCU (« base 2004 » moins « base 2002 ») – Recettes commerciales**

Nom Réseau	Recettes tarifaires	Autres recettes commerciales	TOTAL Recettes commerciales
TOTAL	-92,2	32,2	-60,0
AGGLOMERATION TOURANGELLE	-1,3	0,0	-1,3
ARRAS	-0,1	1,0	1,0
BAYONNE	0,5	0,6	1,0
BESANCON	-0,7	1,2	0,5
BORDEAUX	0,0	-3,3	-3,3
BREST	-1,3	1,0	-0,3
CAEN	-2,5	3,5	1,0
CALAIS	-0,5	1,2	0,7
DIJON	-2,6	3,4	0,8
GRENOBLE	-0,9	-6,2	-7,1
HAVRE (LE)	-1,1	0,8	-0,3
LENS-LIEVIN	-0,3	1,1	0,8
LILLE	-3,6	-10,8	-14,4
LONGWY	-0,3	1,3	0,9
LYON	-1,6	-19,4	-21,0
MANS (LE)	-0,4	1,4	1,0
MARSEILLE	-25,1	21,3	-3,8
MONTBELIARD	-0,1	2,6	2,6
MONTPELLIER	-5,8	4,4	-1,4
NANCY (GRAND)	-1,3	0,5	-0,8
NANTES	-0,3	-1,8	-2,1
NICE	2,0	-2,1	-0,1
NIMES	-1,2	-0,2	-1,4
ORLEANS	-0,9	-2,2	-3,1
PAU	-1,5	1,4	-0,1
PERPIGNAN	-1,1	0,8	-0,3
REIMS	-1,8	2,0	0,2
RENNES	-4,9	2,5	-2,3
ROCHELLE (LA)	-0,6	1,6	0,9
ROUEN	-1,5	-0,7	-2,2
STRASBOURG	-6,1	0,0	-6,1
THIONVILLE	-0,1	-3,3	-3,4
TOULON	-4,6	4,6	0,0
TOULOUSE	-2,5	7,4	4,9
TOUR(S) PLUS	0,7	1,7	2,4
VALENCIENNES	-1,2	6,9	5,7

Source : Estimation SYSTRA d'après la base TCU du CERTU et la base TCU du GART, année 2000.

## 5. ANNEXE

**Tableau 18 : Différence entre les deux bases TCU (« base 2004 » moins « base 2002 ») – Ressources autres que les recettes**

Nom Réseau	Versement Transport net	Participation de l'AO à l'exploitation (budget général)	Participation Département	Participation Collectivités locales non membres	DGD	Autres produits d'exploitation	Subvention d'investissement des autres collectivités locales	Autres Ressources d'investissement	Subvention Etat	Dotation Etat	Subvention Europe	Emprunts	Remboursements d'emprunts
TOTAL des différences	-1,5	-27,8	0,3	0,3	0,0	0,6	-2,0	-5,9	0,0	0,0	0,0	1,1	-3,3
AGEN	0,0	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
AGGLOMERATION TOURANGELLE	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	0,0
ANNECY	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
BLOIS	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
BORDEAUX	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,2
BOURG-EN-BRESSE	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
CAEN	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
CHAMBERY	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
LILLE	0,0	-26,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
LIMOGES	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
LOURDES	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
LOUVIERS-VAL DE REUIL	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
LYON	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
MARTIGUES	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ORLEANS	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-4,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
PAU	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	0,0
SAINT-LOUIS	0,0	-0,6	0,4	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
SAINT-MALO	0,0	-1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
THONVILLE	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
VALENCE	-1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
VILLEFRANCHE-SUR-SAONE	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Source : Estimation SYSTRA d'après la base TCU du CERTU et la base TCU du GART, année 2000.