

ÉDITION 2005

COMPTE DÉPLACEMENTS DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE POUR L'ANNÉE 2003



AUTORITÉ ORGANISATRICE
DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

I N T R O D U C T I O N

RAPPORT D'ACTUALISATION 2003

Le compte régional déplacements de voyageurs est établi en Ile-de-France chaque année depuis 1981. Sa méthodologie a été mise au point avec la RATP qui en a assuré l'actualisation jusqu'en 2000. C'est maintenant le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, qui en a la charge avec l'appui d'un groupe technique qu'il préside, constitué de représentants du ministère des Transports, du ministère de l'Économie et des Finances, de la DREIF, de la Région Ile-de-France (Direction des Transports et de la Circulation), de l'IAURIF, du Comité Français des Constructeurs d'Automobiles (CCFA), des entreprises de transport (RATP, SNCF, OPTILE) et de RFF.

Le compte régional déplacements permet de savoir qui dépense, pour quel montant et pour quelles activités liées aux transports de personnes au sein de la région d'Ile-de-France.

Il comptabilise les dépenses de fonctionnement et d'investissement liées aux voitures particulières et commerciales, aux transports collectifs urbains, aux taxis, aux deux-roues motorisés, à la voirie et à la police de la circulation. L'analyse du financement de cette dépense permet d'identifier la contribution des différents acteurs qu'il s'agisse des ménages, possesseurs et usagers de la voiture particulière ou utilisateurs de transports collectifs, des entreprises et administrations, des unités institutionnelles (État, collectivités territoriales, STIF), des entreprises exploitantes.

Le périmètre retenu est celui des dépenses liées aux déplacements de personnes effectués en Ile-de-France, qu'il s'agisse de Franciliens ou de non-Franciliens, par souci d'homogénéité entre les différents modes de transport.

Conformément à la méthodologie inspirée de la méthode des comptes satellites préconisée par l'INSEE, les financements sont comptabilisés au niveau du financeur initial.

Ce document expose les principaux résultats du compte transport et les éléments de contexte qui expliquent leurs évolutions. Il présente aussi une estimation des coûts externes liés aux nuisances engendrées par les différents modes de transport.

Le compte régional déplacements de voyageurs fait l'objet d'un rapport complet disponible sur demande et accessible au téléchargement.

NB : En raison des délais de réalisation du Compte Déplacements, certaines de ces données peuvent différer de celles issues d'autres documents du STIF publiés antérieurement. Le Compte est réalisé sur la base des données de l'année "n-2", car certains ratios ne sont disponibles que sous de longs délais. En raison des améliorations méthodologiques apportées à chaque nouvelle édition, il n'est pas possible de comparer les résultats de ce document avec les plaquettes éditées antérieurement.

S O M M A I R E

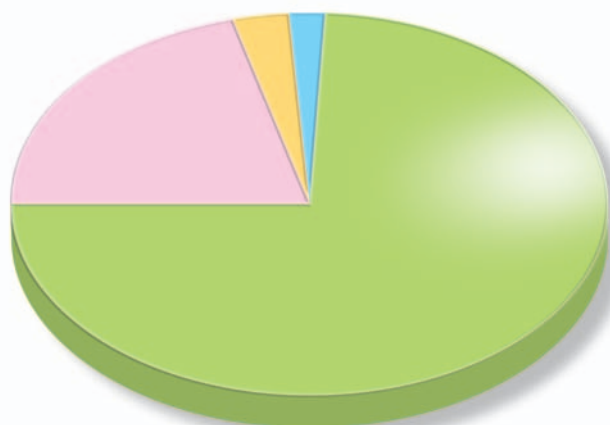
CHAP. 1	La dépense globale de transport	4
CHAP. 2	Les dépenses liées à la circulation automobile.....	6
CHAP. 3	Les dépenses liées aux transports collectifs	8
CHAP. 4	Le financement des transports collectifs	9
CHAP. 5	La fiscalité du secteur transports de voyageurs.....	12
CHAP. 6	Les dépenses liées aux deux-roues et taxis	13
CHAP. 7	Le coût des nuisances	14
CHAP. 8	Les chiffres-clés des déplacements	16

La dépense globale de transport

En 2003, la dépense régionale totale relative aux déplacements de personnes s'est élevée à 32,4 milliards d'euros*, enregistrant ainsi une baisse de 3,1 % par rapport à l'exercice précédent.

2003 est une année de rupture. Sur la période 1981-2003, la dépense transports de voyageurs a augmenté en moyenne de 1,7 % par an en euros constants. Cette dépense est en baisse de 3,1 % par rapport à 2002, en rupture avec la tendance globale sur 20 ans. Cette baisse est principalement due à la diminution des dépenses relatives à la voiture particulière (- 5,6 %).

Décomposition de la dépense globale par activité en 2003



Voiture Particulière (74 %)	23,8 milliards d'euros
Transports collectifs (21 %)	6,8 milliards d'euros
Taxis (3 %)	1 milliard d'euros
Deux-roues (2 %)	0,7 milliard d'euros

LES DÉPENSES PAR MODE EN 2003

Pour les deux principaux modes de transport utilisés, la répartition entre les dépenses publiques et les dépenses privées est la suivante :

voitures particulières (VP)

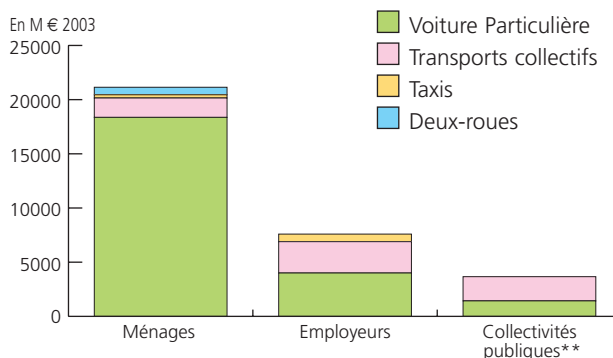
23,8 milliards d'euros pour les 55 milliards de voyageurs x kilomètres des usagers de l'automobile (y compris dépenses de voirie) : 93 % de dépenses privées, 7 % de dépenses publiques.

transports collectifs (TC)

6,85 milliards d'euros pour plus de 24 milliards de voyageurs x kilomètres effectués par les usagers des transports collectifs (y compris dépenses de voirie) :

- 68 % de dépenses privées (dont la moitié sur le produit du Versement de Transport),
- 32 % de dépenses publiques (y compris dépenses des entreprises de transports collectifs).

La contribution des financeurs



LA DÉPENSE TOTALE PAR FINANCEUR

Près de 90 % de la dépense totale sont assurés par des financeurs privés (ménages, entreprises) ou assimilés (administrations). Les ménages, qui supportent 65 % de la dépense totale, consacrent 87 % de leur budget transport à l'automobile.

* Les montants indiqués dans ce document doivent se comprendre TTC. Sauf mention contraire, les montants sont indiqués en euros 2003 et donc les évolutions en euros constants.

** Les dépenses de transport des collectivités pour leur fonctionnement sont comptées avec les employeurs. La part « collectivités publiques » s'entend comme le financement des politiques publiques.

LES DÉPLACEMENTS DES FRANCILIENS

L'analyse des coûts de déplacements et des dépenses liées au transport de personnes en Ile-de-France doit être conduite en regard des grandes tendances de la mobilité régionale. Celles-ci sont connues grâce à l'Enquête Globale Transport (EGT) réalisée par la DREIF auprès d'un échantillon de ménages franciliens.



© RATP / Bruno Marguerite

En 2001, les Franciliens effectuaient sur un jour ouvrable 35,2 millions de déplacements :

- 12 millions en marche à pied,
- 23 millions par un mode mécanisé, dont :

■ voiture particulière	67 % de part modale 5,7 millions d'heures par jour 61 % des voyageurs x km
■ transports collectifs	30 % de part modale 5 millions d'heures par jour 36 % des voyageurs x km
■ deux-roues, taxis	3 % de part modale 340 000 heures par jour 3 % des voyageurs x km



© Réseau OPTILE

Les transports collectifs sont majoritaires pour les déplacements dans ou vers Paris alors que la voiture particulière est majoritaire pour les déplacements banlieue-banlieue :

Déplacements effectués majoritairement en :

■ transports collectifs

Déplacements internes à Paris	63 %
Déplacements entre Paris et la petite couronne	57 %
Déplacements entre Paris et la grande couronne	63 %

■ voiture particulière

Déplacements banlieue-banlieue	87 %
--------------------------------------	------

Ce sont les déplacements mécanisés banlieue-banlieue qui connaissent la croissance la plus forte. Ils ont augmenté de 20 % entre 1991 et 2001.

Les déplacements effectués en voiture sont en général courts : plus d'un quart font moins de 1,5 km. Les déplacements en transports collectifs sont en moyenne plus longs : 70 % d'entre eux s'effectuent sur 3 km et plus.

Le choix du mode de transport est lié principalement à :

- la structure urbaine (localisation et densité des populations et des emplois, type d'habitat),
- la structure de la population (composition des ménages),
- la contecture des réseaux de transports : une densité de transports collectifs exceptionnelle dans Paris, un réseau de lignes en banlieue essentiellement développé en lignes radiales,
- la disponibilité d'une place de stationnement à la destination pour la voiture particulière.

Les dépenses liées à la circulation automobile

En 2003, les dépenses des automobilistes sont estimées à 22,4 milliards d'euros, auxquelles vient s'ajouter 1,5 milliard d'euros consacré à la voirie et à la police de la circulation par les collectivités publiques.

Les dépenses consacrées à l'automobile se répartissent de la façon suivante :

- 9,3 milliards d'euros pour l'achat des véhicules,
- 3,1 milliards d'euros pour l'achat de carburant,
- 3,0 milliards d'euros pour les assurances,
- 2,1 milliards d'euros pour l'entretien et les réparations,
- 1,0 milliard d'euros pour le stationnement public,
- 4,1 milliards d'euros pour les frais financiers d'emprunt, frais de location, cartes grises...

En 2003, les dépenses liées à l'acquisition de véhicules chutent de plus de 13 % par rapport à 2002, car les immatriculations de véhicules neufs et d'occasion sont en recul, et le parc automobile francilien diminue.

L'ensemble des charges de fonctionnement reste stable à 13,3 milliards d'euros en 2003.

Ces dépenses d'ordre privé sont effectuées principalement par les ménages franciliens (plus de 80 % des dépenses), le reste étant à la charge des employeurs (entreprises et administrations).



© SNCF - CAV / Sylvain Cambon.

LES DÉPENSES LIÉES À LA VOIRIE ET À LA POLICE DE LA CIRCULATION

En 2003, les collectivités publiques ont dépensé 1,5 milliard d'euros, soit 7 % des dépenses liées aux déplacements en voiture particulière.

67 % de cette dépense concernent l'entretien du réseau existant des autoroutes, routes nationales, départementales et communales en Ile-de-France, et la police de la circulation.



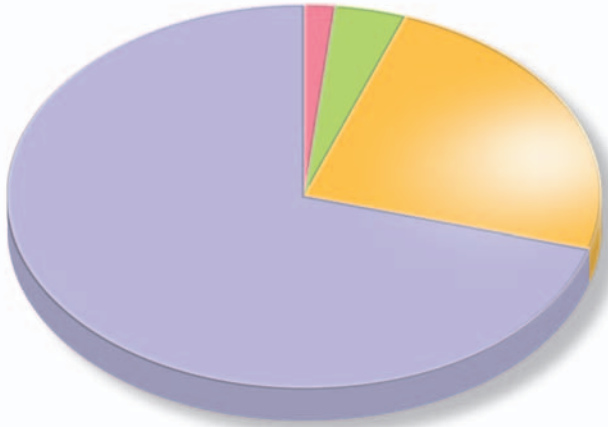
© RATP / Denis Sutton.

Les 33 % restants sont consacrés à la création de nouvelles voies routières, à des aménagements d'envergure ou à des réfections d'importance, essentiellement dans le cadre du contrat de plan État-Région.

LE RÉSEAU ROUTIER EN ILE-DE-FRANCE

En 2003, le réseau routier offre une longueur d'environ 39 000 km qui se décompose de la manière suivante (en kilomètres de voirie) :

Nature des voies en Ile-de-France en 2003



■ Voirie communale26 000 km
■ Route départementale8 800 km
■ Route nationale1 400 km
■ Autouroute600 km

La longueur du réseau évolue peu (+ 5 % en 10 ans), mais son affectation varie fortement : la nouvelle vague de décentralisation devrait se traduire par le déclassement de l'essentiel de la voirie nationale en voirie départementale. Ce sont les Conseils Généraux qui auront alors la charge de son entretien et de son amélioration.

UNE DIMINUTION DU PARC DE VÉHICULES

Le parc de voitures particulières de l'Ile-de-France représente 16,8 % du parc français. Il est passé de 3,46 millions de véhicules en 1981 à 4,9 millions en 2003. Sur l'ensemble de la période 1981-2003, le parc automobile de la région a augmenté de 43 %.

Pour la première fois depuis 1981, le parc Ile-de-France diminue en 2003 (- 0,4 %) et retrouve ainsi son niveau de 2001. Cette tendance se retrouve sur les immatriculations de véhicules d'occasion (- 3,3 % de 2002 à 2003) et surtout sur les immatriculations de véhicules neufs (- 15,8 %). La baisse des immatriculations de véhicules neufs est deux fois plus marquée en région parisienne qu'en France entière.

La déséclisation du parc francilien se poursuit : 67 % des immatriculations de véhicules neufs concernent des voitures particulières diesel.

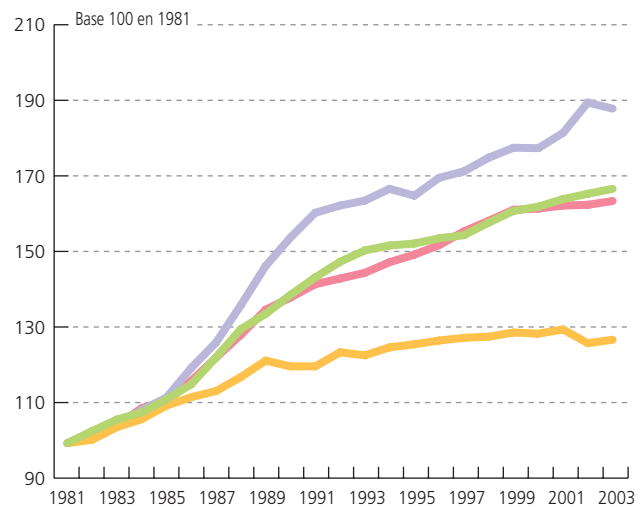
UNE BAISSÉ DU TRAFIC AUTOMOBILE EN 2003

Le kilométrage total annuel effectué en Ile-de-France est estimé à un peu plus de 43 milliards de *voyageurs x kilomètres*, en baisse de 2 % par rapport à 2002.



Les indices de circulation disponibles montrent une baisse de trafic à Paris (- 5 % en 2003, selon l'Observatoire des Déplacements de la Ville de Paris) et une diminution globale du trafic sur l'Ile-de-France, notamment hors autoroute (indice du SIER). Ces baisses peuvent s'expliquer en partie par la diminution du parc de véhicules francilien, mais aussi, plus globalement, par le ralentissement de l'économie et par les conditions climatiques extrêmes de l'année 2003 (canicule).

Évolution du nombre de véhicules sur le réseau routier d'Ile-de-France



■ Zone agglomérée autoroute	■ Zone agglomérée RN
■ Rase campagne autoroute	■ Rase campagne RN

Les dépenses liées aux transports collectifs

En 2003, l'offre des transports collectifs continue de progresser mais le trafic diminue.

L'évolution de l'offre est liée à l'évolution des fréquences d'une part, à l'ouverture de nouvelles lignes ou d'extension du réseau, d'autre part (prolongement de la ligne 14 à Saint-Lazare, T1 à Noisy-le-Sec, RER E à Tournan), ainsi qu'à la mise en service de nouveaux matériels de plus grande capacité.

Depuis 1981, l'offre exprimée en *places x kilomètres* offertes a augmenté de 66 % mais le trafic en *voyageurs x kilomètres* seulement de 33 %. Après la baisse de trafic observée dans la première moitié des années 90, la fréquentation des transports collectifs a connu une hausse régulière jusqu'en 2002. En 2003, l'offre de transport a progressé de 0,31 %, alors que le trafic baissait de 1,38 %. La baisse du trafic constatée en 2003 est conjoncturelle, liée à la situation économique générale, aux perturbations du printemps 2003 (mouvements sociaux), et à la période de canicule du mois d'août.

LES DÉPENSES POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Les dépenses effectuées pour les transports collectifs (hors part des dépenses de voirie liées aux TC) s'élèvent en 2003 à 6,85 milliards d'euros, dont :

- 5,75 milliards d'euros pour le fonctionnement (hors amortissement),
- 1,1 milliard d'euros pour les investissements (modernisation, maintien du patrimoine, investissements d'extension, matériel roulant).

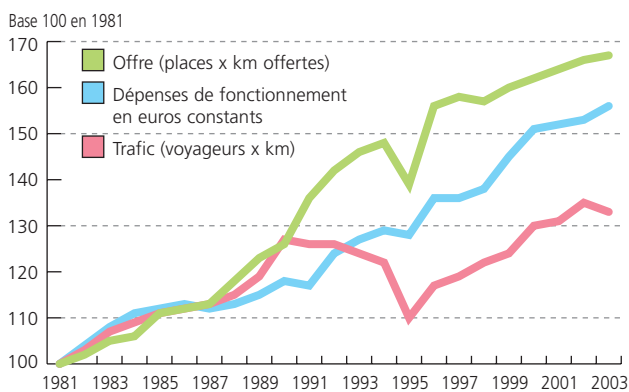
LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Sur longue période (20 ans), l'offre (exprimée en *places x kilomètres*) a crû plus vite que les charges d'exploitation en monnaie constante, grâce à des gains de productivité et à 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). Cette évolution de long terme cache cependant des périodes différenciées :

- dans les années 80, l'offre progresse plus vite que les dépenses (gains de productivité) ;

- les années 90 connaissent des évolutions parallèles des dépenses et de l'offre jusqu'en 1997 (stabilisation des coûts unitaires) ;
- après une dérive importante en 1999 et 2000, l'évolution des charges de fonctionnement est à nouveau mieux maîtrisée depuis 2001, année de la mise en place des contrats liant le STIF et les entreprises exploitantes. Depuis, les charges de fonctionnement suivent l'inflation d'une part, et le développement de l'offre d'autre part.

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



L'INVESTISSEMENT

L'investissement en 2003 s'élève à 1,1 milliard d'euros. Les années 2002 et 2003 marquent une reprise après une baisse constante depuis 1996.

L'investissement se répartit entre :

- le renouvellement du réseau existant (495 millions d'euros), visant une meilleure qualité de service ;
- l'achat et la rénovation du matériel roulant (435 millions d'euros), qui porte principalement sur le matériel roulant SNCF, fortement subventionnée par la Région ;
- la création de nouvelles infrastructures (160 millions d'euros), réalisées dans le cadre du contrat de plan État-Région.

Le financement des transports collectifs

L'année 2003 a marqué la fin des premiers contrats avec la RATP et la SNCF, par lesquels le STIF comble les déficits d'exploitation.

Les transports collectifs franciliens, à l'instar des autres réseaux de transports collectifs urbains, ne couvrent pas leurs charges d'exploitation avec les seules recettes provenant de la vente des titres de transport. Le STIF comble le déficit d'exploitation par le biais des contrats. Ceux-ci précisent les services offerts aux voyageurs et les bases de rémunération, ainsi que les mécanismes d'intéressement au développement du trafic payant et à la qualité de service.

Les compensations sont financées par :

- le Versement de Transport collecté auprès des entreprises et administrations de plus de 9 salariés,
- les contributions des collectivités publiques (Région, départements et État).

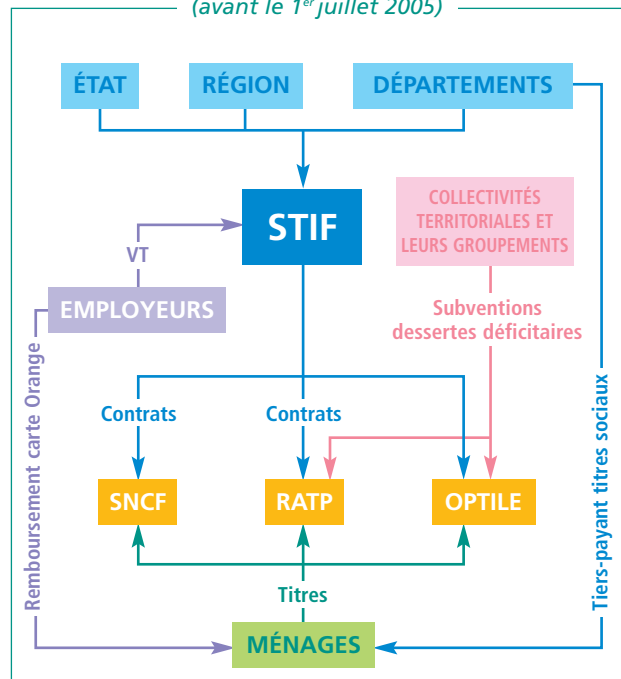
L'année 2003 clôture la période des premiers contrats signés en 2000 par le STIF avec la RATP et la SNCF. Cette première vague de contrats a marqué le passage d'une logique de compensation des déficits (au travers de l'indemnité compensatrice) à une démarche de responsabilisation progressive des entreprises. Elle a permis de clarifier et de mieux maîtriser les financements publics consacrés aux transports franciliens.

La mise en place de ces contrats a également permis d'inciter les entreprises de transport à améliorer la qualité du service offert aux voyageurs, par la création d'un système de bonus/malus calculé en fonction de la qualité de service et d'un système de pénalités en cas de non respect de l'offre contractuelle.

En 2003, dans le cadre des contrats, le STIF a versé :

- 1,9 milliard d'euros TTC à la RATP, soit 54 % de sa rémunération totale TTC,
- 1,2 milliard d'euros TTC à la SNCF Ile-de-France, soit 59 % de sa rémunération totale TTC,
- bonus/malus qualité de service : RATP + 8,2 millions d'euros
SNCF - 1,1 million d'euros
- intéressement au trafic : RATP 27,3 millions d'euros
SNCF 13,1 millions d'euros

Principaux flux liés au financement du fonctionnement des transports collectifs en Ile-de-France (avant le 1^{er} juillet 2005)





© RATP / Denis Sutton.

Principaux flux liés au financement de l'investissement des transports collectifs en Ile-de-France

Extension des réseaux d'infrastructures (financement CPER)

Financiers



Maîtres d'ouvrage et financeurs

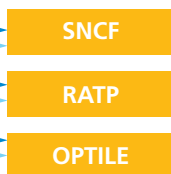


Matériel roulant (CPER, renouvellement)

Financiers



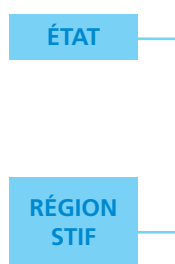
Maîtres d'ouvrage et financeurs



* Le financement du STIF se fait via le financement du fonctionnement qui couvre amortissements et frais financiers.

Maintenance, modernisation, qualité de service et PDU

Financiers

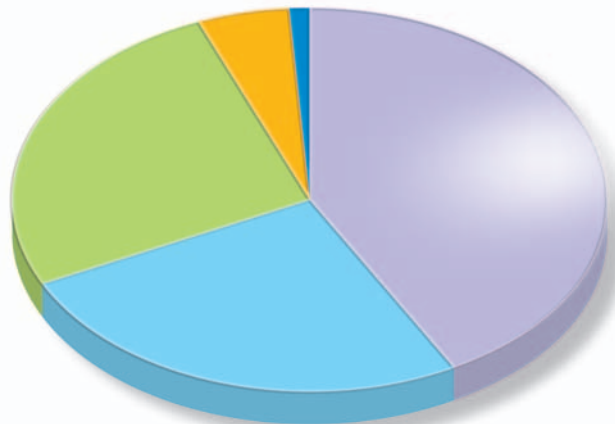


Maîtres d'ouvrage et financeurs



LES DIFFÉRENTES CONTRIBUTIONS EN 2003

Répartition du financement des transports collectifs



Employeurs (42 %)	2,89 milliards d'euros
État/Région/Départements (26 %)	1,79 milliard d'euros
Ménages (26 %)	1,79 milliard d'euros
Entreprises transports collectifs (5 %)	0,31 milliard d'euros
Produit des amendes (1 %)	0,07 milliard d'euros

LES FINANCEURS PRIVÉS (68 %)

2,89 milliards d'euros

Les employeurs acquittent le Versement de Transport, qui est la principale ressource du STIF. Ils remboursent la moitié du montant de la carte Orange à leur personnel.

1,79 milliard d'euros

Les ménages contribuent au financement des transports collectifs par l'achat des titres de transport : principalement, abonnements carte Orange ou Imagine R et billets en carnet ou à l'unité. Leur part reste stable en raison des fortes augmentations tarifaires de ces dernières années.

LES FINANCEURS PUBLICS (32 %)

Globalement, la participation des financeurs publics est en diminution :

0,74 milliard d'euros (34 % des dépenses publiques)

L'État verse une contribution au STIF et prend en charge une partie des investissements du contrat de plan.

0,47 milliard d'euros (22 % des dépenses publiques)

La Région Ile-de-France est la première collectivité territoriale

francilienne en terme de financement des transports collectifs. Elle contribue au budget du STIF et est le premier financeur du CPER (contrat de plan État-Région).

0,58 milliard d'euros (27 %)

Les huit départements versent une contribution au STIF. Certains apportent des subventions aux entreprises privées d'autobus ainsi que pour les transports scolaires (c'est aussi le cas de certaines communes et groupements de communes).

0,31 milliard d'euros (14 %)

Les entreprises publiques RATP et SNCF financent par l'emprunt la part des dépenses d'investissement non couverte par subvention ou autofinancement.

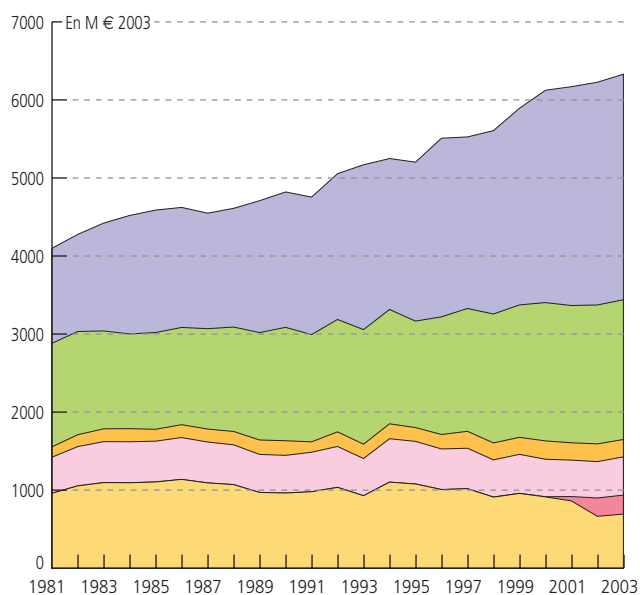
0,07 milliard d'euros (3 %)

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France finance des opérations de qualité de service sur le produit des amendes.

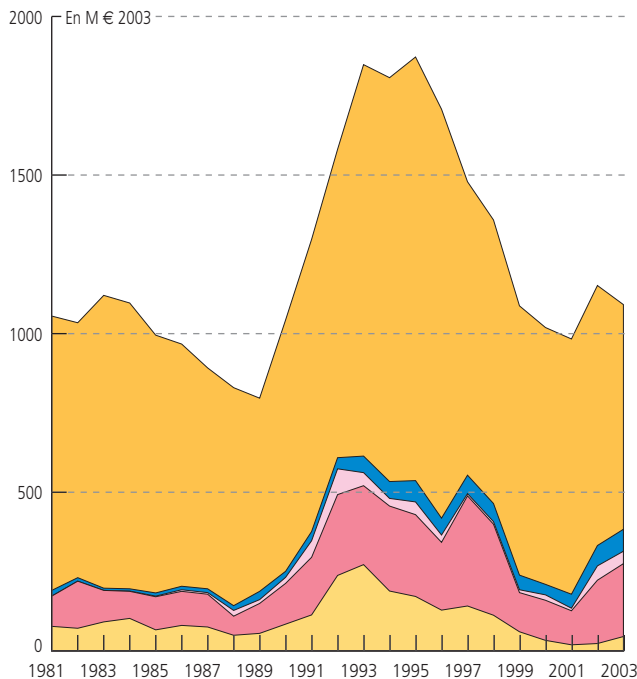
En définitive, 3,2 milliards d'euros sur les contributions des employeurs, de l'État et des départements transitent par le STIF pour assurer la rémunération forfaitaire des entreprises RATP et SNCF et les compensations aux entreprises privées d'OPTILE.

L'ÉVOLUTION DES CONTRIBUTIONS AU FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Évolution du financement du fonctionnement



Évolution du financement de l'investissement



Les investissements pris en charge par les entreprises de transports sont *in fine* financés à travers les contrats avec le STIF.

Les points marquants de l'évolution de la part des différents financeurs sont :

- l'augmentation continue du montant du Versement de Transport perçu par le STIF (+ 6,5 % par an en moyenne sur la période 1981-2003) ;
- l'importance croissante de la part du financement de la Région Ile-de-France, qui participe désormais au financement du fonctionnement et plus seulement à l'investissement depuis 2001 ;
- la stabilité de la part des ménages (autour de 26 %), en raison des hausses tarifaires annuelles ;
- remontée de la part des financements publics, après avoir atteint son niveau le plus bas en 2001 (24 %) suite à la hausse des financements privés pour le fonctionnement et à la baisse de l'investissement.

L'ÉVOLUTION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

En 2003, le produit net du Versement de Transport s'élève à 2,4 milliards d'euros (+ 3,9 % par rapport à 2002).

La fiscalité du secteur transports de voyageurs

Les déplacements des Franciliens sont à l'origine de recettes fiscales (y compris les amendes de la circulation) qui alimentent les budgets de l'État, des collectivités locales et du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Ces recettes fiscales proviennent des consommateurs finaux de transports (ménages, entreprises, administrations) ainsi que des collectivités publiques au travers de taxes frappant les contributions au transport (dépenses de voirie et de police de circulation, subventions de fonctionnement aux entreprises de transport).



© SMOF - CAV / Sylvain Cambon.

Les principales taxes et amendes générées par le secteur des transports sont les suivantes :

■ **La TVA** est le poste le plus important, elle représente 49 % du total des taxes perçues. La TVA sur les voitures particulières compte pour plus de 91 % de la TVA perçue sur les transports.

■ **La TIPP** (Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers) perçue sur les volumes de carburants représente près de 26 % du total des taxes perçues et près de 57 % des dépenses de carburant, cette part est stable par rapport à 2002. L'année 2003 est marquée par la suppression de la TIPP flottante.

■ **La vignette** reste en vigueur pour certaines catégories de véhicules professionnels et rapporte un peu moins de 40 millions d'euros aux collectivités locales. C'est 10 fois moins qu'en 1999, dernière année avant sa suppression pour les particuliers.

■ Enfin, **les amendes de la circulation routière** ont produit près de 5 % des recettes fiscales. L'État perçoit les amendes majorées (60 % du total). Le STIF reçoit 50 % du produit des amendes de la circulation routière perçues en Ile-de-France, ce qui correspond à 20 % du produit total.

Le produit des taxes et amendes résultant de l'activité transport de personnes s'est élevé à plus de 6,7 milliards d'euros en 2003, représentant près de 20 % de la dépense totale. Ce produit est supérieur aux dépenses consenties par l'ensemble des financeurs publics (3,3 milliards d'euros).

L'État est le principal bénéficiaire de ce produit fiscal (94 %), tandis que les collectivités locales et la Région n'en perçoivent qu'une faible part (respectivement 1 % et 4 %). Toutefois, il convient de préciser que l'État reverse aux collectivités une part importante de ces produits fiscaux sous forme de dotation, afin de compenser les transferts de charges résultant de la décentralisation. Ainsi, la dotation versée par l'État à la Région au titre de l'organisation du transport de voyageurs en Ile-de-France s'élève en 2003 à 224,4 millions d'euros.

Près de 92 % de ce produit sont liés à l'utilisation de l'automobile, dont 26 % pour la seule TIPP. Les transports collectifs ne génèrent que 5 % du produit fiscal et les deux-roues 3 %.

Millions d'euros	État	Dpts/communes	Région	STIF	TOTAL
TVA	3 301				3 301
TIPP	1 760				1 760
Autres (cartes grises, assurances...)	1 070	39	236		1 345
Amendes	218	37	37	73	365
TOTAL	6 349	76	273	73	6 771
% du total	94 %	1 %	4 %	1 %	100 %

Les dépenses liées aux deux-roues et taxis

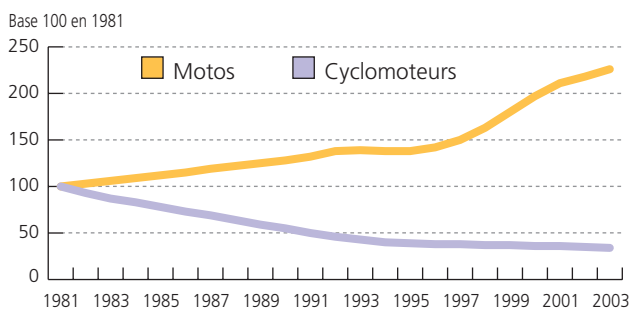
Les dépenses des deux-roues motorisés et des taxis représentent respectivement 2 et 3 % de la dépense régionale globale.

DEUX-ROUES MOTORISÉS

Les dépenses des deux-roues motorisés sont estimées à 692 millions d'euros en 2003. Cela représente 2 % de la dépense régionale globale. Près de 47 % de cette dépense concernent l'achat de motos, scooters et cyclomoteurs, les 53 % restants sont consacrés au fonctionnement (carburant, entretien, assurance). Les frais d'assurance représentent au total une dépense de 180 millions d'euros, soit la moitié de la dépense de fonctionnement.

Les dépenses des deux-roues motorisés sont considérées comme étant entièrement à la charge des ménages.

Évolution du parc des deux-roues motorisés



Le parc des deux-roues est composé de près de 400 000 véhicules, dont 1/3 de cyclomoteurs (moins de 50 cm³, non immatriculés) et 2/3 de motos (plus de 50 cm³, immatriculation obligatoire). Les scooters sont à cheval sur les deux catégories. Sur la période 1981-2003, le parc a globalement diminué (- 23 %) et s'est modifié dans sa structure, avec une forte baisse des cyclomoteurs (- 66 %), compensée par l'essor de plus grosses cylindrées (+ 100 %).

En 2003	Parc	Km moyen (km/an)	Consommation (l/100km)
Cyclos (< 50 cm ³)	130 000	2 600	3,30
Motos (> 50 cm ³)	263 000	4 900	4,40

TAXIS

Les dépenses annuelles totales relatives aux taxis sont estimées à 997 millions d'euros en 2003, soit 3 % de la dépense régionale totale. Les dépenses de fonctionnement représentent 88 % (entretien, salaires, carburant, remboursements d'emprunts). Les 12 % restants sont consacrés à l'achat de taxis neufs, dont la puissance fiscale est supérieure à la moyenne des véhicules particuliers (9 CV contre 6,3 CV).



© RATP / Bruno Marguerite.

Les dépenses liées aux taxis sont appréhendées par les recettes annuelles estimées à partir de la tarification, du nombre de courses par an et du kilométrage moyen par course pour les taxis parisiens.

Le parc de taxis en Ile-de-France est composé d'environ 17 000 véhicules, dont presque 15 000 taxis parisiens. Ce nombre varie très peu d'une année sur l'autre, du fait du nombre fixe de licences autorisées.

Les dépenses de fonctionnement des taxis sont financées par les ménages à hauteur de 30 %, le reste étant financé par les entreprises (situées en Ile-de-France ou non) via le remboursement des courses pour motif professionnel de leurs salariés.

Le coût des nuisances

Une externalité est un effet d'un agent économique sur un autre qui ne donne pas lieu à une transaction monétaire et constitue pour la collectivité soit un avantage, soit une nuisance.

Dans le domaine des transports, on observe de nombreux effets externes. Seuls les effets externes négatifs sont considérés dans le compte déplacements.

Ce sont :

- les accidents,
- la pollution atmosphérique,
- le bruit,
- l'effet de serre.

LES MÉTHODES D'ESTIMATION*

L'estimation du **coût des accidents** dans les transports est basée sur la valeur de la vie humaine. Cette valeur fixée par référence aux autres pays européens est fonction de la gravité de l'atteinte à la personne. Elle s'élève à 40 000 euros pour un blessé léger, 250 000 euros pour un blessé grave et 1 650 000 euros pour un tué. Ces valeurs sont multipliées directement par les statistiques d'accidents en Ile-de-France en attribuant le coût au mode responsable de l'accident.

L'estimation du **coût du bruit** est basée sur la dépréciation de la valeur locative des logements exposés au bruit par rapport à des logements aux caractéristiques équivalentes mais qui ne sont pas soumis à des nuisances sonores.

Le **coût de la pollution atmosphérique** tient compte des études épidémiologiques précisant l'impact de la pollution atmosphérique sur la mortalité prématurée d'une part, et de la

valeur de la vie humaine d'autre part. Le coût de la pollution atmosphérique est ainsi normé par mode de transport (voiture, motos, autobus) et par densité du tissu urbain. Les valeurs normatives exprimées en euros par *véhicule x kilomètre* sont directement multipliées par les kilométrages effectués.

L'estimation du **coût de l'effet de serre** repose sur la valeur de la taxe à la tonne de carbone émise prévue par le Plan National de lutte contre le changement climatique, soit 105,6 euros à la tonne de carbone émise en 2003. Compte tenu du carbone émis par la combustion d'un litre de carburant, cela équivaut à 7 centimes d'euros au litre de carburant. Cette valeur est directement multipliée par le nombre de litres de carburant consommés en Ile-de-France par chaque mode de transport.

LE COÛT DES NUISANCES

Le coût des nuisances provoquées par le transport de personnes est ainsi estimé à plus de 3,7 milliards d'euros en 2003 qui se décomposent par mode et par nuisance comme indiqué dans le tableau ci-dessous. Les nuisances provoquées par les transports de voyageurs en Ile-de-France représentent un coût équivalent à 11,5 % des coûts monétaires qui leur sont associés.

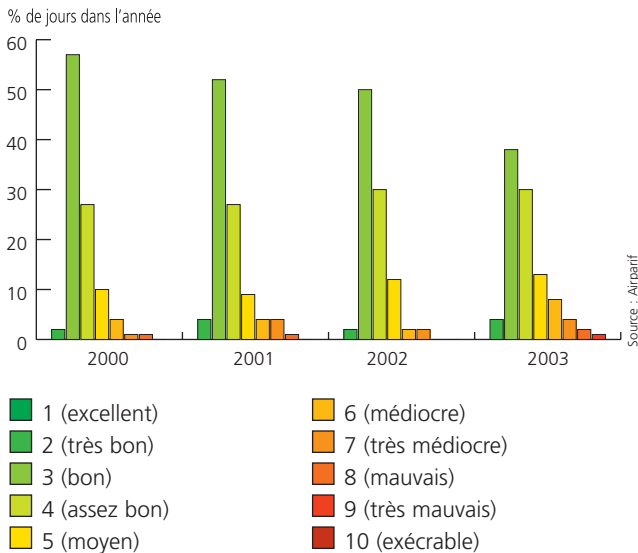
Les transports individuels sont à l'origine de 93 % des coûts externes liés aux transports de voyageurs en Ile-de-France.

Coût en millions d'euros	Accidents	Pollution	Bruit	Effet de serre	Total par mode
Voitures particulières	1 355	751	380	256	2 742
Deux-roues motorisés	435	190	91	5	721
Transports collectifs	81	37	124	10	252
Total par nuisance	1 871	978	595	271	3 715

* Afin de donner un équivalent monétaire à ces nuisances, le Compte Déplacements applique les méthodes de monétarisation recommandées par l'Instruction cadre du ministère de l'Équipement relative à l'évaluation socio-économique des grands projets d'infrastructures de transport (instruction du 25 mars 2004).

LA POLLUTION DE L'AIR

Évolution de l'indice de la qualité de l'air en agglomération parisienne



Les transports routiers (personnes et marchandises) sont responsables d'une grande part des émissions de polluants en Ile-de-France : 51 % des émissions d'oxyde d'azote (NOx), 78 % du monoxyde de carbone (CO), 36 % des micro-particules (PM 10) et 29 % des COVNM (Composés Organiques Volatils Non Méthaniques) - source : AIRPARIF 2000.

Sur les trente dernières années, la forte décroissance de la pollution industrielle a mis en évidence la part de la pollution liée au trafic automobile. Cependant, les émissions unitaires de polluants des véhicules neufs sont en constante diminution. En 2003, l'indice de qualité de l'air AIRPARIF a été bon ou très bon pour 71 % des jours de l'année.



© Réseau OPTILE

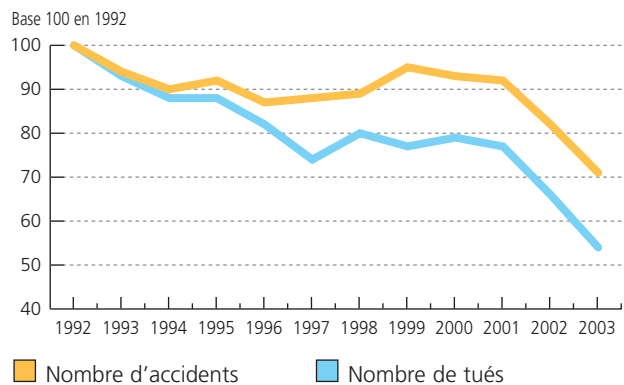
LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

En 2003, le nombre d'accidents (21 330) liés à la circulation routière en Ile-de-France connaît une baisse très significative (- 13,5 %) par rapport à 2002. Le nombre de tués (491) enregistre lui aussi une baisse importante de près de 15 %, et le nombre de blessés graves (2 061) chute de 22 %.

La responsabilité des différents modes dans les accidents de la circulation est pour 2003 :

- voitures particulières 62,1 %
- transports collectifs routiers 0,9 %
- deux-roues motorisés 19,9 %
- autres véhicules et piétons 17,1 %

Évolution du nombre d'accidents et de tués sur les routes en Ile-de-France



L'EFFET DE SERRE

Les transports routiers sont aussi responsables de 28 % des émissions de gaz à effet de serre, principalement des émissions de dioxyde de carbone (CO2). La meilleure efficacité énergétique du moteur diesel a permis de retrouver à partir des années 2000 le niveau d'émission de CO2 du début des années 90.

LE BRUIT

Un point noir de bruit est qualifié par un niveau d'exposition qui dépasse 70 dB(A) le jour et/ou 65 dB(A) la nuit. Les points noirs de bruit sont en cours de recensement.

Les études actuellement disponibles font état :

- d'environ 55 000 Franciliens concernés par un point noir de bruit ferroviaire,
- de 360 000 habitants de la petite couronne et de 150 000 habitants de Paris qui seraient concernés par des niveaux supérieurs aux seuils pour le bruit lié à la circulation routière (chiffres non disponibles pour la grande couronne).

Les chiffres-clés des déplacements

Données et estimations 2003, en euros 2003.

SE DÉPLACER EN IDF

PARC	Nombre de véhicules	Âge moyen	Prix moyen d'achat (neuf) en €	Capacité*
Voitures particulières	4,94 millions	7,1 ans	20 200 TTC	4
Transilien + RER (<i>transport collectif</i>)	1 281 rames	20 ans	8 millions HT la rame	1 000
Métro (<i>transport collectif</i>)	746 rames	24 ans	5 millions HT la rame	587
Tramway (<i>transport collectif</i>)	688 rames	5 ans	2,5 millions HT la rame	184
Bus (<i>transport collectif</i>)	48 rames - 3 980 bus	6 ans	200 000 TTC l'unité	90
Taxis	17 023	4,5 ans	20 200 TTC	2
Deux-roues motorisés	425 000	Nc	6 000 TTC	1
Vélos	3,76 millions	Nc		1

* base : 4 voyageurs/m² assis et debout.

LES PÉAGES

- Péages autoroutiers perçus en Ile-de-France : 142 millions d'euros.
- Péages du Transilien à Réseau ferré de France : 510 millions d'euros.

UNE VOITURE

Une voiture, c'est :

- 1131 euros pour l'obtention d'un permis B,
- 620 euros par an d'assurance,
- plus de 550 litres de carburant chaque année,
- 93 % des véhicules particuliers qui appartiennent aux ménages,
- 42 % du parc automobile composé de véhicules diesel,
- en moyenne par an 7 500 km en Ile-de-France, soit presque 60 % de son kilométrage total.

LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Les transports collectifs, c'est :

- 64,20 euros pour une carte Orange mensuelle zones 1-3,
- 1 euro pour un Ticket t vendu en carnet de 10.



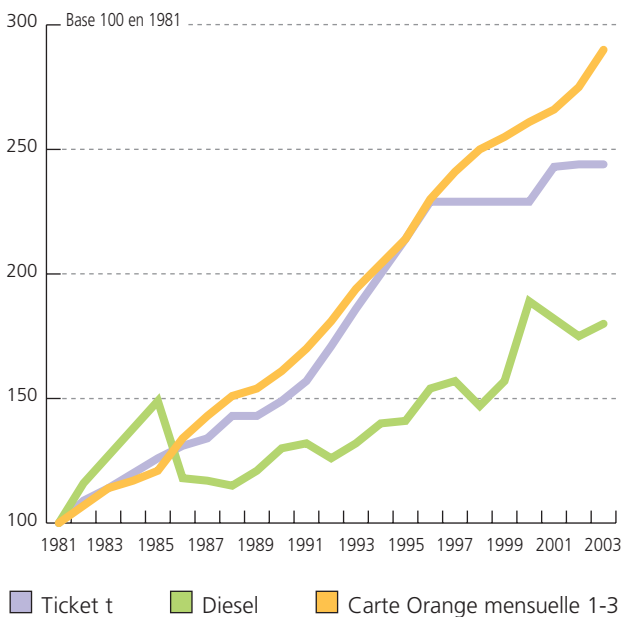
© RATP / Gilles Alligon.

**Dépense moyenne de transport par ménage
4 500 euros par an, dont :**

- 3 800 euros pour la voiture particulière,
- 700 euros pour les transports collectifs.



Évolution comparée
diesel / Ticket t / carte Orange mensuelle



LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Montants consacrés au fonctionnement

- Versement de Transport perçu
par le STIF2,4 milliards d'euros
(prélèvement payé par les entreprises et organismes publics
ou privés employant plus de 9 salariés dans la région
d'Ile-de-France. Il est assis sur la masse salariale avec des taux
différenciés selon les départements : 75-92 à 2,5 % ; 93-94 à
1,6 % ; 77-78-91-95 à 1,3 %).

- Recettes des ventes de titres2,5 milliards d'euros

- Contributions publiques1,5 milliard d'euros

Montant consacré

aux investissements1,1 milliard d'euros



NOTES

