

## QUEL ARBITRAGE BUDGETAIRE ENTRE LA VOIRIE ET LES TRANSPORTS COLLECTIFS ?

Dominique MIGNOT  
Enseignant-chercheur  
Laboratoire d'Économie des Transports  
Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat  
Lyon - France

### INTRODUCTION

Les transports urbains constituent de plus en plus un défi pour les collectivités. Outre des problèmes physiques d'engorgement et de pollution, surgissent des problèmes plus politiques d'arbitrage entre différents modes qui imposent de mieux connaître les dépenses liées à ces modes.

Une enquête réalisée auprès de 237 communes françaises de plus de 10 000 habitants nous a permis de mettre en évidence une typologie des communes selon leurs profils de dépenses d'investissement. L'hypothèse faite pour cette étude, et confirmée par la typologie, est que les dépenses d'investissement sont en grande partie contraintes et peuvent donc être "modélisées" en fonction de caractéristiques communales.

Cette étude faite au niveau général du budget ne présage cependant rien en ce qui concerne le détail de chacun des postes de dépense. Or, l'hypothèse d'un investissement en grande partie lié aux dépenses passées et aux caractéristiques actuelles est tout à fait plausible pour le chapitre des dépenses de voirie. Elle l'est d'autant plus pour les dépenses de transports collectifs, qui sont une conséquence directe du service offert.

En ce qui concerne la voirie, les données habituellement utilisées sont celles des balances générales des comptes administratifs des communes. Si le montant du chapitre voirie (les voies départementales ou nationales, n'étant pas de la compétence des communes, ne sont pas financées sur ce chapitre) est connu pour toutes les communes, il ne reflète pas seulement les dépenses de voirie communale. Il comprend par exemple des dépenses d'espaces verts, de travaux divers ou de travaux sur immeubles. De plus, les affectations comptables ne reflètent pas toujours la réalité.

Ainsi, la connaissance détaillée des charges ne peut être atteinte que par une approche fine de chaque ville et réseau de transports collectifs. Nous ne nous intéressons qu'aux dépenses d'investissement. Pour la voirie ce sont elles qui reflètent la politique communale. En ce qui concerne les transports collectifs, les charges supportées directement par les autorités organisatrices peuvent en effet donner lieu à des parallèles, voire une concurrence, avec les dépenses d'investissement de voirie.

Notre objet est d'analyser l'évolution conjointe des dépenses de voirie et de transports collectifs sur une période récente (1984-1988) et de déterminer, pour chacune de ces dépenses, la part contrainte pouvant donner lieu à prévision, et en complément la part de "liberté" ou de choix que nous appellerons part de l'innovation. Cette analyse [1] nous permettra de conclure à une relative indépendance des politiques de voirie et de transports collectifs des collectivités locales.

## 1. DES DONNEES NECESSAIREMENT RECONSTITUEES

Une des hypothèses essentielles de l'étude générale [2] sur les dépenses d'investissement des communes est que les municipalités n'ont pas la totale maîtrise de leurs budget, une grande partie des dépenses étant "expliquées" par les caractéristiques urbaines et de population.

Cette hypothèse, également concevable à un niveau plus fin du budget nous a amené à réaliser une enquête détaillée auprès de communes ayant participé à l'enquête initiale [2]. Cette analyse fine des dépenses relatives aux transports collectifs et à la voirie nécessite l'élaboration de grilles de dépenses permettant un niveau de détail plus important que celui des balances du compte administratif, mais suffisamment agrégé pour qu'elles soient complétées de manière identique par l'ensemble des communes.

### 1.1. Les grilles de dépenses

Les grilles ont été élaborées initialement à partir de celles utilisées pour les Comptes Transports Départementaux par l'Observatoire Economique et Statistique des Transports ainsi que du travail réalisé dans le cadre de la recherche-expérimentation menée en collaboration avec la ville de Mâcon sur le suivi des dépenses de voirie (réalisation du logiciel LASCAR [3]).

En ce qui concerne la voirie, les données ont été reconstituées par commune sur les postes suivants :

- Acquisitions foncières
- Acquisitions d'immeubles
- Frais d'études
- Travaux sur :
  - chaussées (neuf et réfection)
  - ouvrages (neuf et réfection)
  - immeubles (neuf et réfection)
- Signalisation, éclairage
- Mobilier urbain
- Autres dépenses (dont espaces verts)

Pour les transports collectifs, l'affectation s'est faite selon la grille suivante, pour chaque réseau (données relatives à la totalité du réseau) :

- Acquisitions foncières
- Acquisition d'immeubles
- Travaux sur immeubles (neuf et réfection)
- Infrastructures lourdes :
  - nouvelles lignes
  - aménagement de lignes
- Matériel roulant :
  - en accroissement net du parc (route et fer)
  - en renouvellement (route et fer)
- Autres matériels :
  - mobilier urbain
  - signalisation
  - qualité de service, information
- Etudes et promotion

L'affectation des dépenses sur les différents postes, demandant une certaine "mémoire" et un certain temps de synthèse, il n'était pas envisageable de remonter très loin dans le temps. C'est pourquoi nous étudions les dépenses sur la période 1984-1988, qui répond aux exigences précédentes et permet de retracer les évolutions récentes.

## **1.2. Evaluation de l'enquête**

Le déroulement des enquêtes et la difficulté de recueil des données nous ont amenés à réfléchir tant sur la démarche elle-même (difficulté de réaliser des enquêtes détaillées lorsque les données sont à produire), que sur la qualité des données ainsi recueillies et sur les biais introduits par les différences organisationnelles ou institutionnelles observées.

### 1.2.1. Recueil et fiabilité des données

Une certaine confusion est possible pour les données de voirie. Les rubriques du compte administratif ne permettent pas directement une lecture de type comptabilité analytique. De plus, des notions telles que celles d'investissement ou de travaux neufs en termes de voirie sont très floues et donnent même lieu à des débats internes au sein des services municipaux. Certaines dépenses, comme les aménagements urbains d'embellissement de la ville ne sont pas considérées comme des dépenses de voirie dans certaines communes. Ceci explique sans aucun doute le fait que, sur certaines grilles de dépenses, aient délibérément été omises les dépenses d'espaces verts, par exemple, alors qu'elles figurent au chapitre voirie.

Ainsi, les grilles remplies par les services municipaux étaient globalement de bonne qualité concernant les dépenses de voirie pures, mais incomplètes en ce qui concerne les dépenses annexes. Ces dernières ont cependant pu être reconstituées au moyen des comptes administratifs, en essayant de parer au mieux les imprécisions de ce type de document (notamment par entretien avec les services municipaux). Les données recueillies en ce qui concerne la voirie peuvent donc présenter quelques incertitudes sur des postes qui ne sont pas toujours bien identifiés, comme les dépenses de mobilier urbain par exemple.

En ce qui concerne les transports collectifs, les dépenses d'investissements n'ont pas pu être recueillies sur tous les réseaux correspondant aux communes de l'échantillon. Le fait de devoir reconstituer des données dans le temps incite certains organismes à ne pas donner suite à de telles demandes. Par contre, pour les autorités organisatrices qui ont répondu, les informations recueillies prêtent moins à confusion que celles concernant la voirie. En effet, elles correspondent à des préoccupations usuelles des acteurs. Les données ont ainsi été recueillies au niveau de l'agglomération (ensemble du réseau).

### 1.2.2. Les contextes organisationnels et institutionnels

La qualité des données n'est pas seulement liée à leur recueil ou à leur fiabilité mais aussi à leur pertinence par rapport à notre objet. Ainsi des organisations différentes au sein des services et l'existence de relations institutionnelles complexes ont une influence sur l'information recueillie.

Pour la voirie, le seul aspect institutionnel certes non négligeable concerne les communes appartenant à une communauté urbaine puisque dans ce cas les dépenses de voirie sont de la compétence de la communauté urbaine. Si l'on écarte le cas des communautés urbaines, les problèmes sont essentiellement organisationnels. La voirie peut concerner plusieurs services d'une même mairie et donc donner lieu à imprécisions lors d'une synthèse effectuée par l'un d'eux. C'est par exemple le cas lorsqu'il existe un service chargé des études (cellule économique par exemple) déconnecté du service voirie chargé du suivi des travaux.

Pour les transports collectifs, il faut bien sur abandonner une approche communale, puisqu'à quelques exceptions près comme Besançon, les Autorités Organisatrices (en charge des investissements) dépassent le cadre communal.

### 1.3. Une approche de type qualitative

Comme nous venons de le voir, de nombreuses sources d'imprécision existent. Autant il était important de les citer pour pouvoir prendre du recul par rapport aux données détaillées, autant il ne faut pas qu'elles constituent un frein à toute tentative d'approche du sujet.

En effet, en l'absence de comptabilité analytique formalisée pour la voirie, il n'est pas possible d'éviter ce travail de reconstitution qui, bien qu'imparfait, apporte cependant une information qualitative sur des dépenses mal connues.

Compte tenu des difficultés de production des données, l'échantillon de quarante communes initialement prévu n'a pas pu être atteint. Les analyses portent sur 30 communes pour la voirie et sur 16 réseaux pour les transports collectifs.

## 2. UN CADRAGE DES DEPENSES SUR LA PERIODE 1984-1988

Une analyse comparée de l'évolution des dépenses de voirie et de transports collectifs est possible pour la dizaine de réseaux pour lesquels la commune enquêtée est la commune centre. L'hypothèse de liens entre ces deux types de dépenses, qui est tout à fait envisageable, correspond-elle cependant à la réalité ?

L'existence ou l'extension d'un réseau de transports en commun a des conséquences non négligeables en termes d'usure des chaussées. Il serait donc logique de retrouver des dépenses de voirie dues à la circulation des bus. Ces dépenses sont cependant difficiles à mettre en évidence, les raisons de reprise d'une infrastructure étant souvent multiples. D'autre part, si la répartition budgétaire correspondait à un arbitrage, on pourrait s'attendre à trouver moins de dépenses liées aux transports collectifs, lorsque l'accent est mis sur l'accès en voiture particulière avec ses conséquences en termes de dépenses de voirie et de parkings.

Les évolutions constatées sur notre échantillon nous incitent cependant à rester prudent quand à de telles interprétations, comme le montrent les analyses effectuées ci-après.

## 2.1. Les dépenses de voirie sur la période 1984-1988

Même si les dépenses varient très différemment d'une commune à l'autre, la voirie est globalement caractérisée par des budgets en hausse sur la période 1984-1988, principalement pour les grosses communes.

La dépense d'investissement sur le chapitre voirie du budget communal représente en moyenne, sur la période 1984-1988, 260 Francs par habitant pour notre échantillon de 30 communes. Ce chiffre est très proche de la moyenne nationale. Les dépenses d'investissement de voirie des communes métropolitaines de plus de 10 000 habitants varient de 185 Francs/habitant en 1984 à 312 Francs/habitant en 1988 [4].

La dépense liée aux travaux sur chaussées est de l'ordre de 142 Francs par habitant en moyenne sur la période 1984-1988. C'est le principal poste de dépenses de voirie. Il constitue dans la plupart des cas plus de 50 % de la dépense. Son poids est cependant très variable, puisqu'il peut représenter, selon la commune et selon l'année, entre 30 % et 80 % du budget voirie.

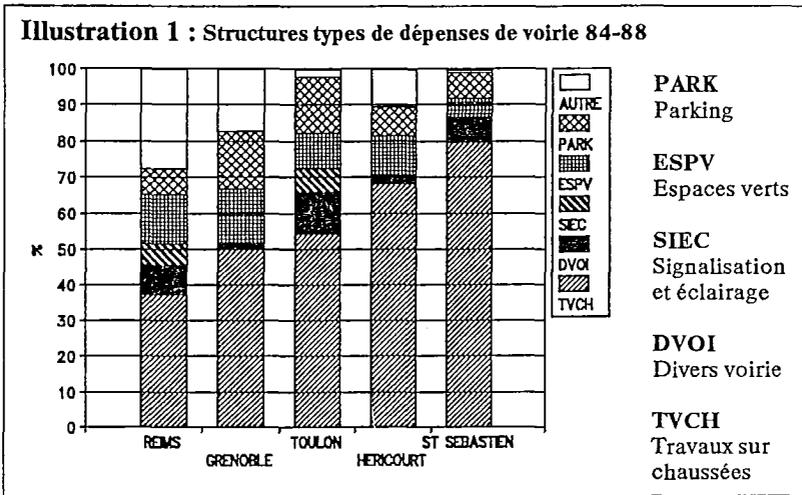
Malgré un premier constat de dispersion, il est cependant possible (Cf. illustration 1) de classer les communes en fonction de leur part respective en dépenses de voirie. Ces types ont été déterminés sur les communes présentant le plus de régularité sur la période 84-88. Certaines communes parmi les 30 donnaient lieu à une trop grande dispersion pour pouvoir être prises en compte ici. Les 5 types d'effectifs équivalents, représentés respectivement sur l'illustration 1 par une des communes de chaque type, correspondent aux cas suivants, selon la part des travaux sur chaussées dans le montant total :

- 1 35 à 45 % des dépenses totales
- 2 45 à 55 % " "
- 3 50 à 55 % " "
- 4 60 à 70 % " "
- 5 Plus de 70 % du montant total

Le premier groupe de communes homogène par rapport au montant des travaux sur chaussées ne l'est cependant pas sur les autres postes. En effet l'accent peut être mis sur l'un ou l'autre des postes suivant la commune considérée. Le point commun entre ces communes est donc une liberté importante dans l'affectation du montant du chapitre voirie.

Les types 2 et 3 ont des dépenses de travaux sur chaussées très proches mais se différencient très nettement par l'existence de dépenses en matière de parkings. Ainsi le groupe 2 n'a pas de dépenses de parkings alors que pour le groupe 3 elles représentent entre 7 et 9 % du montant total des dépenses de voirie. Les dépenses de signalisation et éclairage constituent entre 9 et 15 % du montant total pour le groupe 2 et entre 8 et 10 % pour le groupe 3. Le type 3 est d'autre part caractérisé par des dépenses diverses et d'espaces verts dont le total dépasse 17 % du montant du chapitre voirie.

Les types 1, 2 et 3 correspondent à des communes qui ont un réseau viaire (communal ou total) plutôt long. Ces communes ont d'autre part des tailles relativement élevées (généralement supérieure à 100 000 habitants et dans tous les cas supérieure à 30 000 habitants pour les types 1 et 2) et sont essentiellement des communes centres.



Le type 4 correspond à des communes dont les dépenses de signalisation et d'éclairage représentent entre 10 et 20 % du montant du chapitre voirie, ce qui laisse peu de marge pour les autres postes de dépenses. La longueur de la voirie est plutôt faible et le nombre d'habitants ne dépasse pas 50 000 habitants. Le groupe 5 est constitué de communes dont la quasi totalité des dépenses de voirie correspondent effectivement à des dépenses de travaux sur chaussées. Les communes de ce type ont un kilométrage de voirie plutôt faible (inférieur à 100 km dans tous les cas sauf un) et ont moins de 30 000 habitants. C'est essentiellement dans ces deux derniers types que se retrouvent les communes périphériques.

Les rapprochements effectués sur la base de la part des travaux sur chaussées par rapport au montant total du chapitre voirie semblent donc correspondre à des similitudes en termes de position dans l'agglomération, de longueur du réseau viaire et taille de la commune. Compte tenu du faible nombre de communes traitées ici, il ne faut cependant considérer ces résultats qu'à titre indicatif.

## 2.2. Les dépenses de transports collectifs sur la période 1984-1988

Les dépenses d'investissement de transports collectifs ont marqué une pointe en 1986 pour huit réseaux sur les seize, et sont plutôt en baisse depuis. Trois réseaux ont des dépenses qui ont fortement augmenté sur la période (Reims, Châlon-sur-Saône et Laval). En ce qui concerne Châlon-sur-Saône, le réinvestissement semble faire suite à une période de faibles dépenses en matière de transports collectifs, du fait de la défiance de l'équipe municipale issue des élections de 1983 envers ce mode de transport. Laval a peu d'investissement de transports collectifs et la forte augmentation en 1988 correspond à l'achat de matériel roulant en renouvellement du parc. Pour Reims l'augmentation est liée à la mise en

place d'un système d'aide à l'exploitation, ainsi qu'au plan de déplacements urbains. Les dépenses d'investissement des autres réseaux ont tendance à baisser sur la période, sauf dans le cas de Limoges ou une forte hausse en 1987 est due à un renouvellement de matériel roulant.

La moyenne du coût total d'investissement par voyageur passe de 0,78 F à 1,34 F dès que l'on introduit dans l'échantillon les réseaux ferrés de Grenoble et Nantes. Les dépenses liées à l'achat de bus ont représenté, sur la période 1984-1988, environ 0,50 F par voyageur transporté. Elles sont plutôt bien réparties autour de la moyenne par kilomètre offert (KO), qui est de 1,89 F/KO.

Si on écarte les réseaux grenoblois et nantais, pour lesquels les dépenses d'infrastructures liées au tramway sont importantes, le principal poste est celui d'achat de matériel roulant. Quelques réseaux comme celui de Toulon ont des dépenses d'infrastructures. Cependant, le poste d'achat de matériel roulant reste de loin le poste principal. Il représente dans la plupart des cas, pour les réseaux classiques (hors tramway), plus de 70 % de la dépenses totale d'investissement en matière de transports collectifs. Cette part est plus faible pour quelques réseaux pour lesquelles l'explication est à chercher sur la nature des dépenses récentes, comme des achats d'immeubles ou la mises en service d'un système d'aide à l'exploitation par exemple.

La mise en place d'un tramway à Grenoble et à Nantes a entraîné des dépenses importantes qui faussent la comparaison avec d'autres communes, notamment en ce qui concerne les dépenses d'infrastructures et de matériel roulant (achat de rames de tramway).

### **2.3. Pas de lien apparent entre Voirie et Transports Collectifs**

Au vu des évolutions parallèles des dépenses de voirie et de TC entre 1984 et 1988, pour la dizaine de communes centres pour lesquelles les données le permettent, il n'apparaît aucun lien évident, qu'il soit chronologique ou en termes d'arbitrage entre les dépenses.

Dans la plupart des cas les années de plus fort investissement en matière de transports collectifs correspondent même à un effort particulier en ce qui concerne les dépenses de voirie.

L'accroissement global d'investissement, constaté ces dernières années, ne se fait pas selon un arbitrage entre transports collectifs d'une part et voirie d'autre part, même s'il semble plus profiter à la voirie.

En fait, l'existence de lien supposerait une gestion globale et concertée des problèmes de voirie et de transports collectifs, ce qui ne semble pas être le cas dans la plupart des villes.

Il est même possible d'aller plus loin en affirmant que cette absence de réflexion globale se traduit parfois par des efforts simultanés sur les deux domaines, mais contradictoires. Le cas le plus typique est celui d'une commune qui, ayant de gros problèmes de circulation en centre ville, étudie la possibilité de mettre en place un mode lourd et programme en même temps la réalisation de pôles d'attraction en plein centre, ainsi que celle des infrastructures (voies et parkings) nécessaires pour y accéder.

Ainsi, dans la plupart des cas, les raisons de l'évolution des

investissements de voirie d'une part et de transports collectifs d'autre part sont à chercher en fonction de la propre nature de ces dépenses.

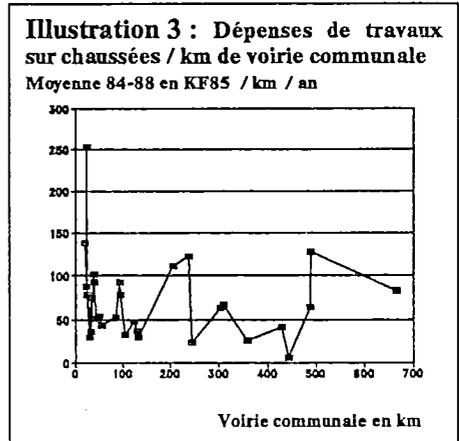
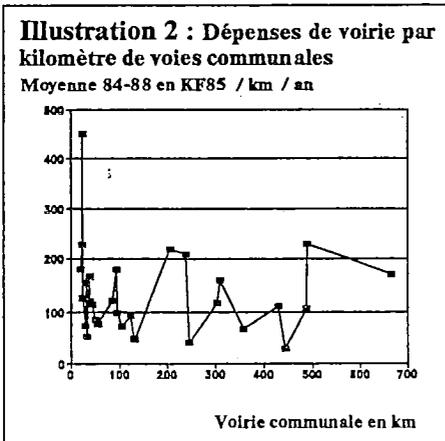
### 3. UNE DEPENSE LIEE A L'OFFRE ?

Afin d'appréhender les déterminants des dépenses d'investissement de voirie et de transports collectifs, celles-ci sont ramenées à quelques indicateurs d'offre. En ce qui concerne la voirie, les indicateurs de taille utilisés sont le nombre d'habitants de la commune, la surface de la commune et le kilométrage de voirie communale, ce dernier constituant ce que nous appelons l'"offre" de voirie sur le territoire communal. Pour les transports collectifs, l'offre est caractérisée par le nombre de kilomètres de lignes cumulées du réseau, le nombre de kilomètres offerts en 1988 et le nombre de voyageurs transportés pendant l'année 1988.

#### 3.1. Des dépenses de voirie offrant de grandes variations

Le montant du chapitre voirie (901) évolue exactement de la même manière que le montant des travaux sur chaussées (les courbes 2 et 3 ont des allures tout à fait similaires). Ce résultat est valable quelque soit l'indicateur utilisé, que ce soit en fonction du nombre d'habitants, de la surface communale ou du kilométrage de voirie communale.

Ce sont donc les dépenses de travaux (neufs et de réfection) qui déterminent le montant global du chapitre voirie (901). Ce résultat n'est guère étonnant, mais méritait d'être souligné dans la mesure où à côté des travaux de voirie figurent des dépenses annexes non négligeables.



Quel que soit l'indicateur d'offre utilisé, il y a une très grande variabilité de ces dépenses rapportées à l'offre. Le montant des investissements de voirie semble tout à fait indépendant de la surface communale. Il ne semble pas non plus y avoir d'effet taille, mesuré par le

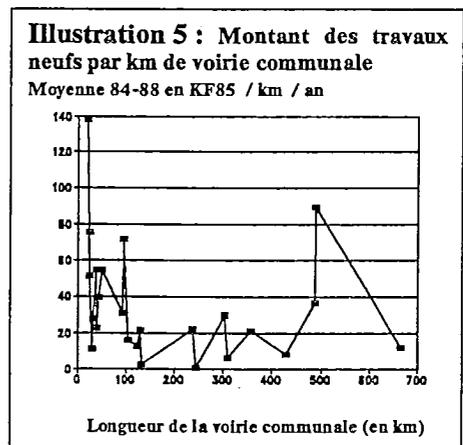
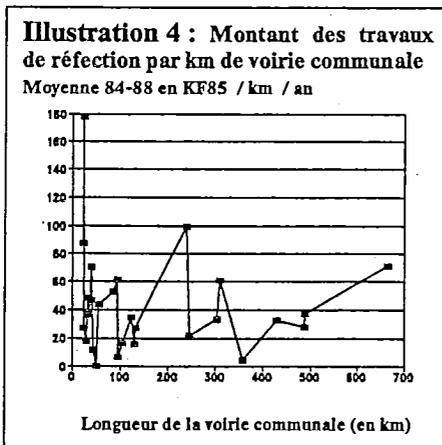
nombre d'habitants de la commune. L'illustration 3 est la plus "lissée", surtout si on élimine le point le plus bas, correspondant à la commune de Bordeaux qui a peu d'interventions sur chaussées, du fait de la communauté urbaine.

Le poste des dépenses de travaux sur chaussées est lui-même en grande partie déterminé par les dépenses de réfection de voirie (Cf. illustration 4). Les travaux neufs de voirie, correspondant aux voiries nouvelles ou aux voies dont les caractéristiques géométriques ont été modifiées, semblent indépendants du réseau existant (Cf. illustration 5).

En ce qui concerne les autres dépenses que les travaux de voirie, une certaine régularité n'est observable que dans les cas suivants :

- Dépenses de signalisation et d'éclairage
- Dépenses de matériel pour la voirie (les autres matériels ayant été réaffectés sur les autres postes).
- Dépenses de véhicules

Les dépenses de matériel et de véhicules présentent aussi une assez bonne régularité selon les deux autres indicateurs. L'effet taille de la commune semble jouer sur ces postes. En restant prudent sur l'interprétation de courbes comportant peu de points, on peut y voir l'effet d'économies d'échelles jusqu'à un certain seuil au delà duquel les effets s'inversent.



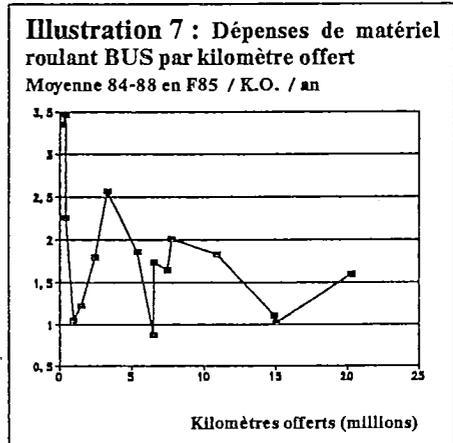
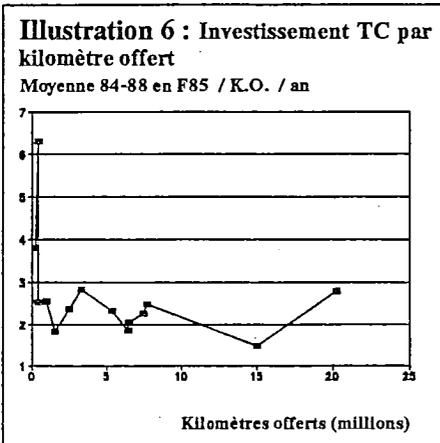
La "contrainte", définie comme le taux des dépenses obligées (travaux sur chaussées, signalisation et éclairage, matériel de voirie et dépenses de véhicules), est dans la plupart des cas supérieure à 60 %. Elle est supérieure à 80 % pour les communes périphériques et certaines communes centres qui représentent à elles seules la quasi totalité de l'agglomération. La contrainte est inférieure à 80 % pour les grosses communes et quelques petites communes isolées.

Pour la trentaine de communes de notre échantillon, le montant du chapitre voirie est constitué :

- \* de dépenses qui semblent pouvoir être référées à l'offre (le lien étant toutefois assez faible). Elles constitueraient ainsi la part contrainte des dépenses de voirie. Il s'agit des dépenses de :
  - travaux sur chaussées,
  - signalisation-éclairage, matériel et véhicules, qui semblent plutôt sensibles à un effet taille de la commune, dont le kilométrage de voies communales est un indicateur.
- \* de dépenses qui ne sont en aucun cas reliées à l'offre, qui obéissent plutôt à des opportunités budgétaires ou politiques et constituent la marge d'innovation du budget voirie :
  - dépenses d'espaces verts, qui n'ont guère de raison d'être référées à l'offre existante en termes de voirie.
  - dépenses diverses de parkings, d'études, etc.

### 3.2. Des dépenses de Transports collectifs se référant à l'offre

Les courbes 6 et 7 indiquent, pour les réseaux autres que ceux de Grenoble et Nantes, que les dépenses d'investissement liées aux transports collectifs évoluent comme les dépenses d'achat de matériel roulant. Ceci est vrai quel que soit l'indicateur utilisé, que ce soit le nombre de kilomètres de lignes cumulées, le nombre de kilomètres offerts ou le nombre de voyageurs. Ce résultat est tout à fait logique pour les réseaux classiques qui n'ont d'autre gros investissement à effectuer que celui du matériel roulant.



C'est aussi vrai en grande partie pour des réseaux moins classiques (existence d'un tramway) pour lesquels les dépenses importantes d'infrastructures vont de pair avec l'achat de matériel roulant ferré.

Les dépenses de matériel roulant expliquent donc la plus grande partie des dépenses d'investissement de transports collectifs. Les illustrations 7 à 9 sont relativement régulières, quelque soit l'indicateur utilisé. Il semblerait donc qu'il y ait un lien assez fort entre l'offre de transports collectifs et les

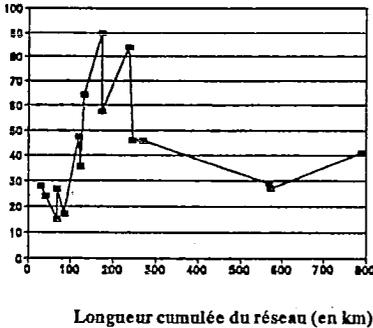
dépenses d'investissement. Compte tenu de l'effectif de notre échantillon il n'est bien sûr pas possible d'aller plus loin que de constater cette tendance.

Les dépenses d'infrastructures ne représentent qu'une faible part de l'investissement total, sauf dans les cas bien identifiés de Nantes et Grenoble, et ne sont pas directement liées à l'offre existante. Elles sont du ressort des opportunités budgétaires ou politiques. D'autres dépenses que celles de matériel roulant et d'infrastructures, comme la mise en place d'un système d'aide à l'exploitation par exemple, semblent plutôt correspondre à des opportunités diverses. Enfin, diverses dépenses d'études, de matériels ou de locaux qui ne représentent qu'une part infime de la dépense totale ne semblent pas non plus obéir à des déterminants particuliers.

Les deux points extrêmes sur l'illustration 8 correspondent aux cas des réseaux de Grenoble et de Dijon, pour lesquels les dépenses de matériel roulant correspondent à des politiques volontaristes en matière de desserte.

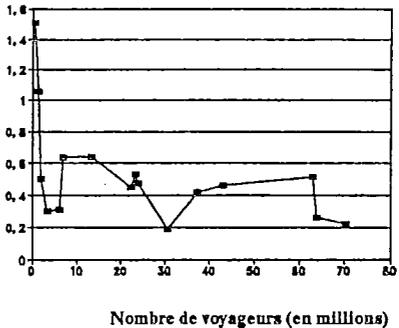
**Illustration 8 : Dépenses de matériel roulant BUS par km de ligne**

Moyenne 84-88 en KF85 / Km / an



**Illustration 9 : Dépenses de matériel roulant BUS par voyageur**

Moyenne 84-88 en KF85 / voyageur / an



Les dépenses d'investissement de transports collectifs peuvent donc être résumées à :

- \* des dépenses qui semblent très fortement liées à l'offre :
  - matériel roulant
- \* des dépenses, qui ne sont pas liées à l'offre ou alors indirectement, mais plutôt dépendantes de contextes locaux :
  - dépenses d'infrastructures, systèmes d'aide à l'exploitation,
  - des dépenses diverses, d'études ou autres

#### 4. CONCLUSION, VERS UNE APPROCHE DE TYPE RESEAU

On a vu que les dépenses de voirie et de transports collectifs semblaient évoluer de manière relativement autonome. Les déterminants de chacune de ces dépenses sont donc à chercher en fonction de la nature de la dépense.

Si les dépenses de voirie sont résumées par le montant des travaux sur chaussées, celui-ci semble lié à l'offre de voirie (kilométrage de voirie communale) mais ce lien est faible et demanderait à être confirmé.

Les dépenses de transports collectifs peuvent être réduites au montant des achats de matériel roulant, qui présente un lien très fort avec l'offre (quel que soit l'indicateur d'offre utilisé).

On a donc pu constater que chacun des postes étudiés permettait de distinguer d'une part les dépenses contraintes, qui représentent la plus grande partie du poste et le résument, et d'autre part un volant de dépenses "aléatoires", les dépenses d'"innovation".

Concernant les dépenses de voirie, notons que le réseau de voirie communale est disjoint, du fait des routes nationales et départementales. Il est donc difficile de parler de réseau. D'autre part, les travaux neufs obéissent plus à une logique extérieure, opportunité ou décision politique, qu'à l'état de la voirie existante. De plus, les contraintes économiques expliquent sans doute en partie la faiblesse du lien entre les dépenses de travaux sur chaussées et l'état de la voirie communale.

Les dépenses de voirie sont difficiles à rapporter à des indicateurs urbains, et donc à maîtriser. Il en serait peut être autrement, si on pouvait comme pour les transports collectifs, prendre réellement une approche globale, intégrant tous les types de voirie au niveau de l'agglomération.

Nous sommes ainsi amenés à privilégier, pour des études ultérieures, une approche de type réseau afin, d'une part de rapprocher les objets observés et d'autre part de montrer l'intérêt d'une réelle gestion globale au niveau de l'urbain.

#### NOTES

- [1] **MIGNOT Dominique, MOREAU Patrick, POCHET Pascal**, Evolution des dépenses communales de transports collectifs et de voirie - cas des communes de plus de 10 000 habitants, étude co-financée par l'OEST, LET, Lyon, octobre 1990, 43 p.
- [2] **MIGNOT Dominique**, L'évolution des dépenses communales - Elaboration d'un modèle (communes de plus de 10 000 habitants), étude effectuée pour le Secrétariat Permanent du Plan Urbain, LET, Lyon, février 1991, 130 p.
- [3] **FAIVRE D'ARCIER Bruno, MIGNOT Dominique, MOREAU Patrick, ROUTHIER Jean-Louis, TOUNKARA Abdoulay, LASCAR** : Logiciel d'Aide au Suivi des Coûts d'Aménagement des Rues, Présentation et mise en oeuvre, Rapport de recherche, INRETS-LET, Lyon, mai 1988, 90 p.
- [4] Chiffres déterminés à partir des Guides des ratios des communes de plus de 10 000 habitants, exercices 1984 et 1988, Collection Décentralisation, La Documentation Française.