

LE COMPTE DÉPLACEMENTS

LES TRANSPORTS VUS SOUS L'ANGLE ÉCONOMIQUE

N° 63

Avril
2014



Obligation légale depuis la loi de Solidarité et de Renouveau Urbains (SRU) de 2000, les autorités organisatrices du transport public de personnes, dès lors qu'elles interviennent dans une agglomération de plus de 100 000 habitants, doivent établir un compte relatif aux déplacements. Cet outil d'aide à la décision reste pourtant relativement obscur, aussi bien auprès des techniciens que des décideurs locaux.

Dans un contexte où le financement des transports fait débat (dépénalisation du stationnement, difficile équation budgétaire du transport public), l'analyse proposée par le compte déplacements est une première étape pour mieux connaître le financement et mesurer les ressources mobilisées en matière de transport dans les agglomérations françaises. La présente publication a donc pour objet de faire la lumière sur cet outil que l'on nomme « compte déplacements ».

QU'EST-CE QUE LE COMPTE DÉPLACEMENTS ?

Le compte déplacements est défini comme un état des lieux du mode de financement et du coût économique des transports sur un territoire donné. Il vise à identifier les dépenses qui relèvent aussi bien de la sphère publique que celles relevant de la sphère privée, et à mesurer les coûts des impacts, positifs ou négatifs, de chaque mode de transport.

Le compte déplacements est donc à la fois le reflet des déplacements et de l'offre de service propre à l'aire d'étude mais il est aussi le témoin privilégié des investissements concédés en matière d'infrastructures.

Si la loi exige la réalisation d'un compte déplacements pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, elle n'en dit pas davantage sur son contenu, ni sur ses

attentes : l'appréhension du compte déplacements n'y est alors que plus complexe.

Selon le CEREMA (ex-Certu depuis le 1er janvier 2014), la constitution d'un compte déplacements est jalonnée par deux grandes étapes : l'approche financière et l'analyse du coût social des transports.

L'approche financière

L'approche financière référence les dépenses directement affectées aux déplacements de voyageurs : dépenses d'équipement et coût du voyage. Elle identifie uniquement les contributeurs initiaux, c'est-à-dire, ceux qui financent effectivement le système de transport, à ne pas confondre avec le maître d'ouvrage du service ou de l'infrastructure.

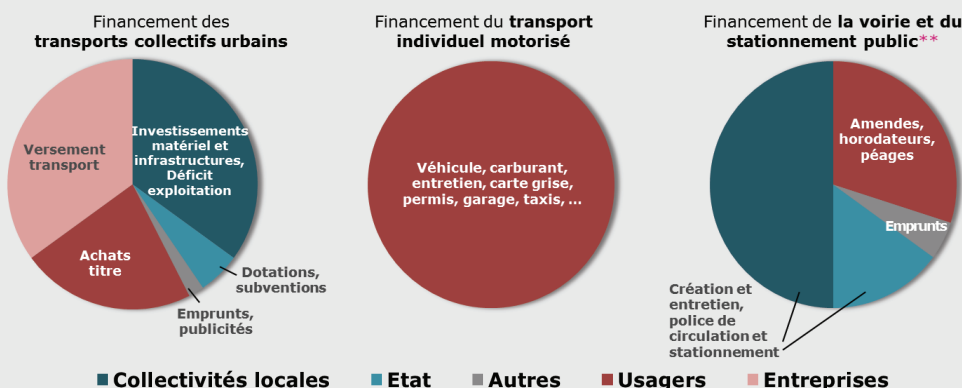
Au final, l'approche financière consiste à répondre à cette question triviale : **Qui paie quoi et à hauteur de combien ?**

Les transports dans les agglomérations françaises : qui finance quoi ?

Le monde des transports fait intervenir de nombreux acteurs, que ce soit de façon directe, ou via des systèmes de financement plus complexes. La sphère privée regroupe les ménages et les entreprises, et peut être assimilée à des « consommateurs » en matière de transport ; la sphère publique (État, collectivités locales) met en place les infrastructures adéquates et structure le tout.

Estimation de la contribution de chaque financeur initial par poste

(Ordre de grandeur estimé à partir des comptes déplacements de Grenoble 2010, Bordeaux 2006, Clermont-Ferrand 2006)



** Les contributions de chaque financeur peuvent varier fortement en fonction des territoires (domanialité, années d'investissement, contraintes de stationnement...)

QU'EN SAVONS-NOUS ?

Le versement transport

Le versement transport est un impôt prélevé sur la masse salariale des entreprises (de plus de 9 salariés) incluses dans le périmètre d'action des autorités organisatrices de transports urbains. Cet impôt sert à financer intégralement la mise en service et le bon fonctionnement des transports collectifs urbains. A Caen, en 2011, le versement transport couvre 67 %* des charges de l'autorité organisatrice Viacités.

* CERTU, *Annuaire statistique des transports collectifs urbains 2006-2011, 2013.*

L'analyse du coût social

A titre d'exemple, le fait de monter dans un bus ou de circuler avec sa voiture a un coût pour l'utilisateur : dans le premier cas, il doit s'acquitter d'un titre de transport ; pour le second, son déplacement nécessite un véhicule, son entretien, du carburant, etc. Les coûts découlant de ce déplacement sont supportés directement par l'utilisateur (et autres parties prenantes). C'est ce que l'on qualifie de **coûts directs**.

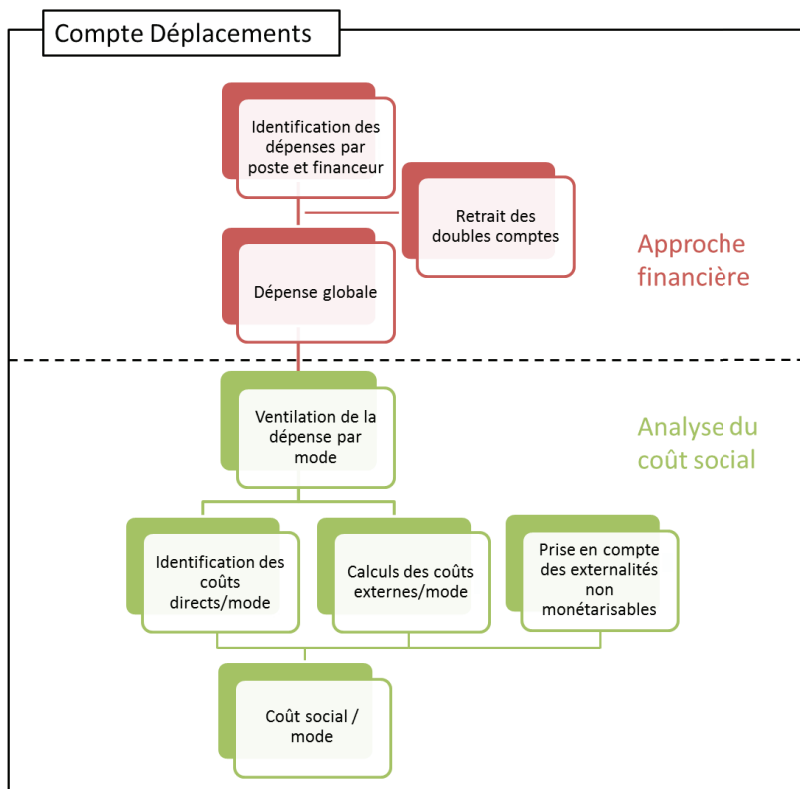
Néanmoins, le déplacement de cette même personne induit d'autres effets potentiels (accidents, pollution de l'air, bruit, etc.) dont les coûts, en termes de « manque à gagner », ne sont pas supportés directement par les agents qui les génèrent, mais par la collectivité ou l'environnement. Ces coûts sont qualifiés de **coûts externes**.

L'analyse du coût social revient donc à prendre en compte l'ensemble des coûts engendrés par chacun des modes de transports, pouvant se traduire par la formule mathématique :

$$\text{Coût social} = \text{coûts directs} + \text{coûts externes}$$

Ces coûts externes ne sont bien évidemment pas matérialisés sous forme de transactions financières. Dans le cadre du compte déplacements, ils font l'objet d'une monétarisation équivalente à la compensation qu'il faudrait fournir à la collectivité pour compenser les pertes indues.

Le CEREMA recense quatre types d'externalité monétarisable : accidentologie, nuisances sonores, pollution de l'air locale et effet de serre. D'autres effets négatifs sont recensés comme la consommation d'espace, les effets de coupure (dont la fragmentation des continuités écologiques) ou la congestion, mais dont



Source : *Compte Déplacements de la Guyane (décembre 2012)*
Réalisation : AUCAME

l'approche méthodologique ne fait pas consensus. Une description de ces phénomènes est toutefois préconisée.

AU-DELÀ DE L'ANALYSE DU SYSTÈME DE FINANCEMENT DES TRANSPORTS

D'une contrainte législative, la réalisation d'un compte déplacement peut être appréhendée comme une véritable opportunité au vu des multiples intérêts que présente cet outil d'aide à la décision.

Un outil d'aide à la définition des politiques publiques

Le principal intérêt du compte déplacements réside dans la connaissance économique du système des déplacements. Il peut contribuer ainsi aux démarches

de planification des transports (Plan de Déplacements Urbains, Schéma de Cohérence Territoriale) et permet d'ajuster les objectifs aux regards des investissements à réaliser par mode, et aussi de réfléchir à la manière de mobiliser de nouvelles ressources. Ainsi la Communauté d'Agglomération de Niort utilise le compte déplacements pour évaluer les coûts futurs induits par les scénarios développés dans cadre de son PDU, afin de justifier les choix retenus.

Un outil d'évaluation et de suivi

Le compte déplacements est un outil d'évaluation a priori, mais peut se transformer en un outil d'évaluation a posteriori, et surtout un outil de suivi. Périodiquement remis à jour, il permet de suivre le financement et les coûts des différents



modes, mesurant alors l'efficacité des politiques publiques mises en œuvre. Dans ce cadre, le compte déplacements peut devenir une composante structurante de l'observation des déplacements.

Un outil au service de la cohérence urbanisme/transport

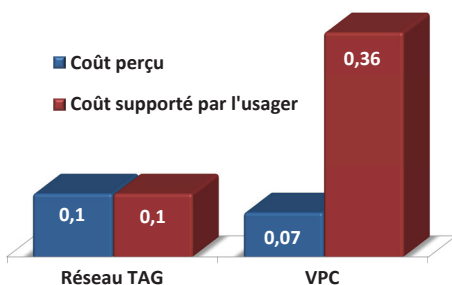
D'autres applications, parfois inattendues, peuvent être dénombrées. Le compte déplacements voyageurs-marchandises de la Communauté Urbaine de Bordeaux le conçoit comme un autre moyen de souligner les interactions entre le champ des transports et celui de l'urbanisme. Une déclinaison de ce compte par type de territoire pourrait illustrer, à travers l'approche économique, les différents comportements de mobilité découlant de la structuration urbaine et les conséquences en matière de coûts supportés par la collectivité.

Un outil de sensibilisation

Valorisé, le compte déplacements peut être un puissant outil de pédagogie et de sensibilisation aux coûts des transports. En effet, les usagers ont généralement bien des difficultés à estimer dans son ensemble le coût réel des transports et a fortiori de l'automobile. Les dépenses exceptionnelles (achat du véhicule, permis de conduire, etc.) ne sont généralement pas perçues par les usagers alors qu'elles participent fortement à augmenter le coût de la voiture.

A titre d'exemple, Grenoble estime qu'il faut 5 occupants pour que le coût d'un déplacement par passager en voiture soit comparable à celui d'un déplacement fait en transport en commun (achat d'un titre).

Coût moyen perçu et supporté par km et par habitant (en €)

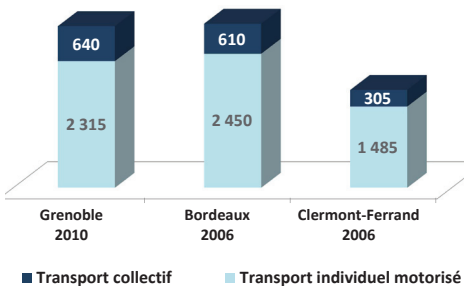


Source : Compte déplacements de Grenoble, chiffres 2010

TAG : Transports collectifs urbains de l'agglomération grenobloise

VPC : Voitures particulières et commerciales

Dépenses annuelles par habitant (en €) hors dépenses de voirie



Source : Comptes déplacements de Grenoble, Bordeaux et Clermont-Ferrand

De même, la prise en compte des coûts externes ou la faible participation des usagers aux dépenses en transport collectif ne sont pas toujours connues par la population. Ces éléments, mieux appréhendés par les usagers, pourraient représenter de puissants leviers pour des changements de comportements.



A Caen, la part des transports collectifs financée par les usagers représente uniquement 20 % des charges d'exploitation du réseau Twisto.

UN EXERCICE CONFRONTÉ À DE NOMBREUSES LIMITES

Si le compte déplacements présente un grand intérêt pour la collectivité, la difficulté quant à son élaboration est forte. Peu de territoires communiquent aujourd'hui sur la réalisation de ce genre de document, pourtant obligatoire, et donc peu d'exemples s'avèrent mobilisables. Selon le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Grenobloise, seulement une dizaine de comptes déplacements sont recensés depuis la promulgation de la loi SRU. A la frontière entre les questions d'économie et de mobilité, la méthode d'élaboration d'un compte déplacements peut apparaître comme une véritable « usine à gaz » chronophage dont l'actualisation régulière peut vite se complexifier et le coût d'élaboration devenir prohibitif.

Comme cela a été vu précédemment, de nombreux acteurs gravitent autour de la sphère des transports ; il y a autant d'acteurs que de données à mobiliser. Un travail de pédagogie et de concertation devient indispensable afin de communiquer sur la nécessité d'une telle étude et ainsi faciliter le recueil des éléments.

En outre, les dépenses de la sphère privée sont rarement connues ou référencées à l'échelle locale. Le compte déplacements fait donc appel à des ratios nationaux pas toujours adaptés aux caractéristiques de l'aire d'étude.

A ce titre, le compte déplacements présente des ordres de grandeurs et n'est en aucun cas un audit comptable.

Aujourd'hui, le guide du CEREMA élaboré en 2005 fait figure de référence. Même si la méthode ne change pas, les chiffres et les sources utilisés évoluent. Un travail de mise à jour des sources de données est indispensable, notamment vis-à-vis de la définition des valeurs de référence associées aux externalités, dites valeurs tutélaires, et qui serviront aux calculs des coûts externes.

Pour finir, les agglomérations se concentrent aujourd'hui uniquement sur le transport de voyageurs, comme le préconise le CEREMA. Seules les communautés urbaines de Lille et Bordeaux se sont lancées dans un compte déplacements voyageurs/marchandises, réalisé pour Bordeaux en étroite collaboration avec le milieu universitaire spécialisé en économie. Le développement des logiciels de modélisation du transport de marchandises (à l'image de FRETURB*) accroissent les possibilités d'élaboration du compte, en prenant les déplacements de manière globalisée.

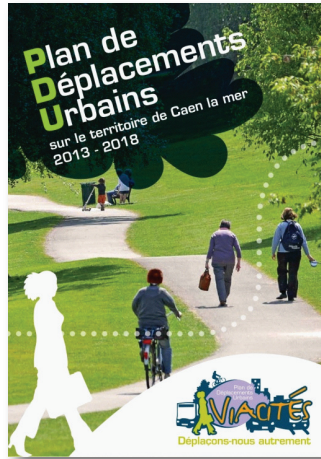


* Logiciel développé par le Laboratoire d'Economie des Transports (LET), UMR du CNRS, Université Lyon II, ENTPE

L'élaboration d'un compte déplacements sur l'agglomération caennaise

La compétence transport de l'agglomération caennaise est portée par le Syndicat Mixte Viacités. Son périmètre d'action dépassant le seuil de population attendu (100 000 habitants), Viacités est concerné par les obligations législatives en matière de compte déplacements.

Après l'adoption de son SCoT* et de son PLH**, l'agglomération vient d'approuver le 19 novembre 2013 son Plan de Déplacements Urbains (PDU), document qui porte la stratégie multimodale et l'organisation du territoire en matière de déplacements.



Il s'agit maintenant de faire vivre ce document et de s'assurer de sa mise en œuvre. A ce titre, est inscrit tout un volet sur la gouvernance et le suivi des actions programmées d'ici à 2018 (indicateurs de suivi, observatoire de la mobilité, travail de concertation). Parmi les divers outils inscrits, figure l'élaboration d'un compte déplacements. L'objectif est de créer une méthode simple et reproductible de cet outil afin de pouvoir suivre régulièrement l'impact économique des transports sur le territoire caennais au regard des objectifs visés par le PDU.

* SCoT Caen-Métropole, approuvé le 20 octobre 2011

** Programme Local de l'Habitat de Caen la mer, approuvé le 24 juin 2011

Le compte déplacement complète la vision que l'on peut avoir de la mobilité et des déplacements sur un territoire par une approche économique transversale. Cette approche économique transcende celle des maîtres d'ouvrages ou des usagers.

Ainsi, les comptes déplacements jusqu'ici réalisés ont permis de montrer que la part du transport collectif financée par les usagers est mineure, alors que la voiture, qui présente un coût direct beaucoup plus élevé, est entièrement financée par la sphère privée. Cependant, le coût social de la voiture s'avère beaucoup plus important et pèse sur l'ensemble de la collectivité.

Les éléments économiques et financiers du compte déplacements peuvent donc être mis en perspective, tant sur les objectifs de mobilité de la collectivité, que sur les objectifs sociaux et environnementaux.



POUR EN SAVOIR PLUS :

- Certu-ADEME, **Elaborer un compte déplacements à l'échelle locale**, 2005

Sources :

- Communauté d'Agglomération de Niort, *Plan de déplacements urbains : Élaboration du compte déplacements*, Février 2010.
- Communauté Urbaine de Bordeaux, *Le compte déplacements Voyageurs- marchandises de la Communauté Urbaine de Bordeaux Année 2006*, juin 2009.
- Grenoble Alpes Métropole/SMTC, 2010 *Le compte déplacements de l'agglomération grenobloise*, octobre 2013.
- Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise, *Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération clermontoise : Compte déplacements*, août 2008.

Directeur de la publication : Patrice DUNY
Réalisation et mise en page : AUCAME 2014
Dessin : Jean-Philippe BRIAND

DÉPÔT LÉGAL : 2ÈME TRIMESTRE 2014
ISSN : 1964-5155



Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole
10 Rue du Chanoine Xavier de Saint-Pol - 14000 CAEN
Tel : 02 31 86 94 00 - Fax : 02 31 39 88 83
contact@aucame.fr
www.aucame.fr



LICENCE OUVERTE
OPEN LICENCE

Pour + d'info sur l'Open Data,
flashez ce QR Code

