

## **Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération clermontoise**



### **Compte déplacements**

Référence : RG70549C

Date de création : 04/08/08

Version : 4

## Préambule

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération clermontoise se compose :

- Du document général,
- De l'évaluation environnementale,
- Du compte déplacements (le présent document),
- Des annexes techniques pour chaque thématique :

Thématique 1 : Evaluation du PDU de 2001  
Le schéma multimodal des déplacements du Grand Clermont

Thématique 2 : Définition d'une politique globale de stationnement

Thématique 3 : Amélioration des conditions d'attractivité des transports collectifs urbains

Thématique 4 : Promotion des modes doux

Thématique 5 : Rationalisation des transports de marchandises et des livraisons

Thématique 6 : Les demandes spécifiques :

- Les transports à la demande
- Les transports scolaires
- Les plans de mobilité des entreprises ou des administrations

Ce document, qui a pour objet de construire un « Compte Déplacements », constitue donc une des annexes du PDU.

Le Compte Déplacements est une estimation des ressources affectées aux transports terrestres de voyageurs dans une aire géographique donnée, ici l'agglomération clermontoise.

La méthodologie s'appuie sur les recommandations du CERTU (Ministère de l'Équipement) adaptées au contexte local.



Le travail d'élaboration du Compte Déplacements vise :

- A estimer la contribution des financeurs primaires, c'est-à-dire des agents économiques qui financent en dernier ressort le système de déplacements : usagers, employeurs, Etat et collectivités locales.
- A cerner l'affectation de la ressource par grand postes de dépense :
  - Achat, entretien et usage des véhicules particuliers
  - Développement et entretien des voiries
  - Exploitation et développement des transports collectifs

La réalisation d'un Compte Déplacements dans le cadre d'un PDU est une obligation légale, puisque la Loi SRU l'impose aux agglomérations de plus de 100 000 habitants.

## Sommaire

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Synthèse du Compte Déplacements</b> .....   | <b>4</b>  |
| 1.1      | Résultats généraux.....  | 5         |
| 1.1.1    | <i>La dépense par activité.....</i>  | 6         |
| 1.1.2    | <i>Les dépenses des ménages, des entreprises et des administrations .....</i>  | 8         |
| 1.1.3    | <i>La dépense des collectivités publiques .....</i>  | 8         |
| 1.2      | Estimation du coût d'un déplacement par mode .....   | 10        |
| 1.2.1    | <i>Le coût privé et le coût public d'un déplacement en voiture particulière .....</i>  | 10        |
| 1.2.2    | <i>Le coût privé et le coût public d'un déplacement en transport collectif.....</i>  | 12        |
| 1.2.3    | <i>Comparaison du coût des déplacements VP et TC.....</i>  | 14        |
| 1.3      | La prise en compte des coûts externes.....   | 15        |
| 1.3.1    | <i>Evaluation de la pollution atmosphérique et sonore .....</i>  | 15        |
| 1.3.2    | <i>Evaluation du coût de l'accidentologie.....</i>   | 16        |
| 1.4      | Synthèse de l'analyse des dépenses de déplacements de voyageurs internes au PTU de l'agglomération clermontoise en 2006..... | 18        |
| 1.5      | Conclusion et principaux enseignements .....   | 19        |
| <b>2</b> | <b>Estimation détaillée des dépenses</b> .....   | <b>21</b> |
| 2.1      | Les dépenses de la sphère privée.....  | 21        |
| 2.1.1    | <i>Les dépenses des employeurs.....</i>  | 21        |
| 2.1.2    | <i>Les dépenses des usagers.....</i>   | 23        |
| 2.1.3    | <i>Dépenses des usagers et des employeurs en taxi.....</i>   | 33        |
| 2.2      | Calcul des dépenses effectuées par les collectivités publiques .....   | 38        |
| 2.2.1    | <i>Les dépenses de l'Etat .....</i>  | 38        |
| 2.2.2    | <i>Les dépenses de la Région .....</i>   | 39        |
| 2.2.3    | <i>Les dépenses du Département.....</i>  | 40        |
| 2.2.4    | <i>Les dépenses des Communes .....</i>   | 41        |
| 2.2.5    | <i>Les dépenses de la communauté d'agglomération et du SMTC.....</i>   | 43        |
| 2.3      | La fiscalité liée au transport de voyageurs .....  | 45        |
| 2.3.1    | <i>La fiscalité générée par le transport de voyageurs.....</i>   | 45        |
| 2.3.2    | <i>Total des taxes perçues et affectation .....</i>  | 48        |
| 2.3.3    | <i>Fiscalité non générée par les transports mais affectée au transport, le cas particulier du Versement Transport.....</i>   | 50        |
| <b>3</b> | <b>Données et documents utilisés.....</b>  | <b>51</b> |
| <b>4</b> | <b>Lexique .....</b>   | <b>54</b> |

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

|  |    |
|--|----|
| Tableau 1 - Le compte déplacements simplifié _____   | 5  |
| Tableau 2 - Le compte déplacements détaillé _____  | 6  |
| Tableau 3 - Les dépenses par activité, en millions d'euros, valeur 2006 _____  | 7  |
| Tableau 4 - Les dépenses des ménages, des entreprises et des administrations, en millions d'euros, valeur 2006 _____ | 8  |
| Tableau 5- Les dépenses des collectivités publiques, en millions d'euros, valeur 2006 _____                          | 9  |
| Tableau 6- Décomposition du coût d'un déplacement en voiture particulière, valeur 2006 _____                         | 11 |
| Tableau 7- Décomposition du coût d'un déplacement en transport collectif, valeur 2006 _____                          | 13 |
| Tableau 8- Le coût d'un déplacement dans le PTU _____  | 14 |
| Tableau 9- Les valeurs des coûts externes pour l'année 2006, en euros/Km, valeur 2006 _____                          | 15 |
| Tableau 10 - Les coûts externes en millions d'euros, valeur 2006 dans le PTU clermontois _____                       | 16 |
| Tableau 11- Les coûts unitaires de l'accidentologie en euros, valeur 2006 _____                                      | 16 |
| Tableau 12- Les coûts de l'accidentologie dans le PTU, en millions d'euros, valeur 2006 _____                        | 17 |
| Tableau 13- Le coût moyen kilométrique d'une voiture particulière _____  | 21 |
| Tableau 14 - Les dépenses des entreprises pour la voiture particulière _____   | 22 |
| Tableau 15- Les dépenses des entreprises pour le stationnement en voirie _____                                       | 22 |
| Tableau 16- Les dépenses en parking des employeurs pour leurs employés _____   | 23 |
| Tableau 17- Les dépenses des usagers des transports collectifs urbains _____   | 23 |
| Tableau 18- Le coût moyen kilométrique d'une voiture particulière _____  | 24 |
| Tableau 19- Les dépenses des ménages pour la voiture particulière _____  | 25 |
| Tableau 20- Les dépenses des usagers pour le stationnement en voirie _____   | 26 |
| Tableau 21- Les dépenses de stationnement privé pour les usagers _____   | 27 |
| Tableau 22- Les valeurs moyennes de référence pour les deux roues motorisés _____                                    | 29 |
| Tableau 23- Le coût moyen d'utilisation des deux roues motorisés par kilomètre, en euros, valeur 2006 _____          | 29 |
| Tableau 24- Les dépenses des usagers des deux roues motorisés _____  | 30 |
| Tableau 25 -Les dépenses des utilisateurs des roues non motorisés, année 2006 _____                                  | 32 |
| Tableau 26- Chiffre d'affaires de l'ensemble des taxis, valeur 2006 _____  | 34 |
| Tableau 27- Les dépenses de fonctionnement et d'investissement des taxis, valeur 2006 _____                          | 36 |
| Tableau 28- Les dépenses de l'Etat en matière de voirie dans le PTU _____  | 38 |
| Tableau 29- Les dépenses de l'Etat en transport collectif urbain _____   | 38 |
| Tableau 30 - Les dépenses de la Région en investissement pour l'année 2006 _____                                     | 39 |
| Tableau 31- Les dépenses de la Région en fonctionnement _____  | 39 |
| Tableau 32 - Les dépenses du Département en transport collectif urbain _____   | 40 |
| Tableau 33- Les dépenses du Département en voirie _____  | 41 |
| Tableau 34- Les dépenses des Communes en transport collectif urbain _____  | 41 |
| Tableau 35- Les dépenses des Communes pour le stationnement à Clermont et Chamalières _____                          | 42 |
| Tableau 36- Les dépenses estimées des communes en voirie _____   | 42 |
| Tableau 37- Les dépenses de fonctionnement du SMTC en transport collectif urbain _____                               | 43 |
| Tableau 38- Les dépenses de Clermont Communauté en parking _____   | 43 |
| Tableau 39- Les dépenses de la voirie _____  | 44 |
| Tableau 40- La TVA payée par les agents privés, valeur 2006 _____  | 45 |
| Tableau 41- Les taxes sur les contrats d'assurances des véhicules, valeur 2006 _____                                 | 46 |
| Tableau 42- Le montant de la TIPP, valeur 2006 _____   | 46 |
| Tableau 43 - La taxe sur les certificats d'immatriculation, valeur 2006 _____  | 47 |
| Tableau 44- La répartition de la fiscalité liée aux transports de voyageurs, valeur 2006 _____                       | 49 |



|  |    |
|--|----|
| <i>Figure 1 - Répartition de la dépense</i>  | 5  |
| <i>Figure 2- Le coût d'un déplacement dans le PTU</i>  | 19 |
| <i>Figure 3-La répartition des dépenses des ménages pour la voiture particulière</i>         | 25 |
| <i>Figure 4- La répartition des dépenses de fonctionnement pour la voiture particulière</i>  | 26 |
| <i>Figure 5 - La répartition des dépenses des ménages pour les deux roues motorisés</i>      | 31 |
| <i>Figure 6- La répartition des dépenses de fonctionnement pour les deux roues motorisés</i> | 31 |
| <i>Figure 7- La répartition des dépenses de la sphère privée par financeur</i>               | 37 |
| <i>Figure 8- La répartition des bénéficiaires des taxes</i>                                  | 48 |



# 1 SYNTHÈSE DU COMPTE DÉPLACEMENTS

L'établissement du Compte Déplacements a permis de réaliser un recensement des flux financiers relatifs aux transports de voyageurs à l'échelle de l'agglomération. Il a permis d'identifier tous les acteurs qui financent les déplacements (ménages, entreprises, collectivités...) pour tous les modes de transport (véhicules particuliers, transports collectifs...) et les montants correspondants.

Il servira d'outil d'aide à la décision pour mener une politique locale de déplacements. En faisant apparaître aussi bien les dépenses et coûts directs que les coûts externes des transports (pollution, bruit ...), il permettra au public de s'informer et d'être sensibilisé aux pratiques de déplacements.

La méthode retenue correspond aux préconisations du CERTU<sup>1</sup>. Elle a consisté à recenser les dépenses dans les domaines des transports de personnes : transport collectif, transport individuel, voirie et police de la circulation, et à repérer leurs différents financeurs : ménages, employeurs ou collectivités publiques.

Les dépenses des collectivités ont été appréhendées à partir d'une analyse des budgets publics. Les dépenses des ménages et des employeurs sont le résultat d'estimations. Les données concernant les déplacements sont essentiellement basées sur l'enquête ménage déplacements (EMD).

Les valeurs sont actualisées pour l'année 2006 et le périmètre de l'étude correspond au Périmètre des Transports Urbains (PTU) clermontois.

L'analyse prend en considération les dépenses d'investissement comme de fonctionnement. La dépense est affectée au dernier organisme payeur.

En résumé, ce travail de collecte et d'analyse de données a permis d'estimer :

- Les dépenses effectuées par les ménages et les employeurs
- Les dépenses effectuées par les collectivités publiques
- La fiscalité liée aux transports de voyageurs
- Le coût des déplacements par mode de transport
- Les coûts externes des modes de transport

Le Compte Déplacements permet donc d'établir une approche monétaire des déplacements et d'éclairer le choix des décideurs sur la répartition des dépenses entre les acteurs, le coût des différents modes de transport et les orientations budgétaires. Pour que cette analyse devienne un véritable outil de suivi et d'évaluation des mesures engagées dans le cadre du PDU, il est souhaitable que le travail réalisé dans ce document soit réalisé régulièrement, voire annuellement. Ainsi, le Compte Déplacements permet d'évaluer de manière macroéconomique les conséquences financières des choix et de procéder aux corrections ou aux infléchissements qui s'imposent.

---

<sup>1</sup> Elle se réfère, en particulier, au document « établir un compte déplacement à l'échelle locale », CERTU ADEME Editions, 2005



## 1.1 Résultats généraux

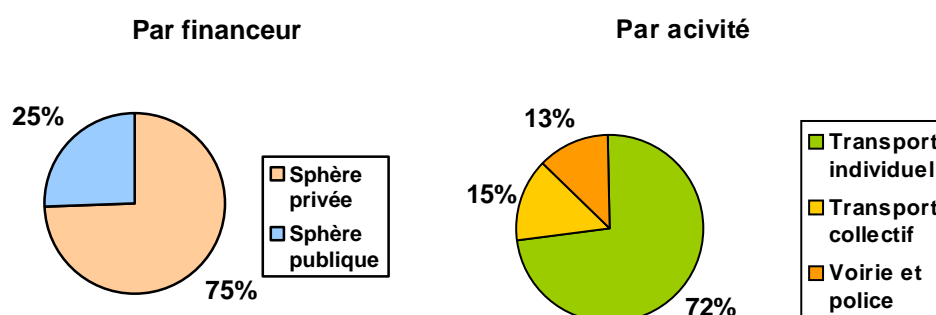
La dépense totale concernant les transports de personnes dans le Périmètre des Transports Urbains clermontois s'élève à 587 millions d'euros. Cela représente une dépense de l'ordre de 2 200 euros par habitant et par an.

Cette dépense a été financée pour 75 % par les ménages, entreprises et administrations et pour 25% par les collectivités publiques. Cette dépense s'est répartie à raison de 15% pour le transport collectif, 72% pour le transport individuel et 13% pour la voirie et la police de la circulation.

Tableau 1 - Le compte déplacements simplifié

| Millions d'euros, année 2006           | Financement par les ménages et les employeurs | Financement par les collectivités publiques | Total                      |
|--|---|---|----------------------------|
| <b>Transport collectif</b>             | 15<br>3 %                                     | 72<br>12 %                                  | 87<br>15 %                 |
| <b>Transport individuel</b>            | 421<br>72 %                                   | 3<br>0%                                     | 424<br>72 %                |
| <b>Voirie et police de circulation</b> | 0<br>0 %                                      | 76<br>13 %                                  | 76<br>13%                  |
| <b>Total</b>                           | <b>436</b><br><b>75 %</b>                     | <b>151</b><br><b>25 %</b>                   | <b>587</b><br><b>100 %</b> |

Figure 1 - Répartition de la dépense



Le compte déplacements détaillé intégrant les dépenses d'investissement et de fonctionnement pour l'année 2006 se présente de la manière suivante (cf. tableau n°2). Les valeurs sont exprimées en millions d'euros, valeur 2006, les cases comportant un point d'interrogation n'ont pu être renseignées faute d'information.

Tableau 2 - Le compte déplacements détaillé<sup>2</sup>

| Fonctionnement + Investissement en millions d'euros valeur 2006 |                        | Financement par les ménages, les entreprises et les administrations |            |            |            |        | Financement par les collectivités publiques |      |        |             |          | Total |                          |         |
|---|------------------------|---|------------|------------|------------|--------|---|------|--------|-------------|----------|-------|--------------------------|---------|
|   |                        | Employeurs  | Usagers TC | Usagers VP | Usagers 2R | Divers | S/total                                     | Etat | Région | Département | Communes |       | SMTC + C.C. <sup>3</sup> | S/total |
| Transport collectif   | TCNU                   |   | ?          |            |            |        |   | ?    | 15,8   | ?           |          |       | 15,8                     | 15,8    |
|   | TCU                    | 0,6   | 10,5       |            |            | 4      | 15,1  | 0,2  | 0,05   | 2,5         | 0,01     | 53,2  | 8,6                      | 71,1    |
|   | S/total TC             | 0,6   | 10,5       | 0          | 0          | 4      | 15,1  | 0,2  | 15,9   | 2,5         | 0,01     | 53,2  | 71,8                     | 86,9    |
| Transport individuel  | 2R                     |   |            |            | 22,6       |        | 22,6  |      |        |             |          |       | 0                        | 22,6    |
|   | Voiture ménage         |   |            | 328        |            | 8      | 332   |      |        |             |          |       | 0                        | 332     |
|   | Voiture sté, admin     | 11,9  |            |            |            |        | 11,9  |      |        |             |          |       | 0                        | 11,9    |
|   | Parking                | 9,4   |            | 40,8       |            |        | 50,2  |      |        |             | -1,2     | 4     | 2,8                      | 53      |
|   | S/total TI             | 21,3  | 0          | 368,8      | 22,6       | 8      | 420,7                                       | 0    | 0      | 0           | -1,2     | 4     | 2,8                      | 423,5   |
| Voirie et police de circulation                                 | Voirie                 |   |            |            |            |        | 0   | 1,8  | 2,7    | 23,2        | 25,8     | 21,7  | 75,2                     | 75,2    |
|   | Pol. Circulat°         |   |            |            |            |        | 0   | 0,1  |        |             | 0,9      |       | 1,0                      | 1,0     |
|   | S/total voirie, police | 0   | 0          | 0          | 0          | 0      | 0   | 1,9  | 2,7    | 23,2        | 26,7     | 21,7  | 76,2                     | 76,2    |
| <b>Total général</b>  |                        | 21,9  | 10,5       | 368,8      | 22,6       | 12     | 435,8                                       | 2,1  | 18,6   | 25,7        | 25,5     | 78,9  | 150,8                    | 586,6   |

La majorité de la dépense a été effectuée par les particuliers pour les transports individuels et plus précisément pour la voiture. Cette dépense représente à elle seule 63% de la dépense totale considérée. Les dépenses des collectivités publiques sont estimées à environ 151 millions d'euros, ce qui représente environ 25 % de la dépense totale.

### 1.1.1 La dépense par activité

La dépense qui a été estimée intègre l'ensemble des activités liées aux transports de voyageurs, que ceux-ci soient collectifs ou individuels, ainsi que les activités qui y sont directement associées, c'est-à-dire la voirie et la police de la circulation.

<sup>2</sup> TCU : Transports collectifs urbaines / TCNU : Transports collectifs non urbains / 2R : deux roues / VP : Voitures particulières / TI : Transport individuel.

<sup>3</sup> C.C. : Clermont Communauté

Tableau 3 - Les dépenses par activité, en millions d'euros, valeur 2006

| Transport collectif |     | Transport individuel |            |                          |       |          | Voirie et police de circulation |        |
|---------------------|-----|----------------------|------------|--------------------------|-------|----------|---------------------------------|--------|
| TCNU                | TCU | 2R                   | VP ménages | VP sociétés <sup>4</sup> | Taxis | Parkings | Voirie                          | Police |
| 16                  | 71  | 23                   | 328        | 12                       | 8     | 53       | 75                              | 1      |
| 87                  |     | 424                  |            |                          |       |          | 76                              |        |
| <b>587</b>          |     |                      |            |                          |       |          |                                 |        |

#### *La dépense en transport collectif*

La dépense en transport collectif s'est élevée à 87 millions d'euros pour l'année 2006, soit 15% de la dépense totale. Ce montant est principalement financé par les collectivités (à hauteur de 83%) c'est-à-dire par la fiscalité locale et le Versement Transport (VT).

#### *La dépense en transport individuel*

La dépense en transport individuel représente 424 millions d'euros pour l'année 2006, soit 72% de la dépense totale. Cette dépense est évaluée pour les déplacements réalisés à l'intérieur du PTU Clermontois, et il faudrait multiplier cette dépense par 2 ou 3, pour obtenir la dépense totale des habitants en transport individuel.

#### *La dépense en voirie et police de circulation*

Les dépenses de voirie et de police de circulation s'élèvent à 76 millions d'euros, soit 13% de la dépense totale et ont été pris en charge par les collectivités publiques.

La répartition entre collectivités peut être très variable en fonction de la réalisation ou non de grands projets d'investissement.

<sup>4</sup> Véhicules détenus par les sociétés, utilisation pour leur compte propre

### 1.1.2 Les dépenses des ménages, des entreprises et des administrations

La participation des ménages, des entreprises et des administrations s'est élevée à 436 millions d'euros pour l'année 2006, soit 75% de la dépense totale.

Tableau 4 - Les dépenses des ménages, des entreprises et des administrations, en millions d'euros, valeur 2006

| Ménages, entreprises et administrations |                |                |                |        | Collectivités publiques |
|---|----------------|----------------|----------------|--------|-------------------------|
| Employeurs                              | Usagers des TC | Usagers des VP | Usagers des 2R | Divers |                         |
| 22                                      | 10             | 369            | 23             | 12     | 151                     |
| 436                                     |                |                |                |        |                         |
| <b>587</b>                              |                |                |                |        |                         |

#### La dépense des employeurs

Les employeurs ont dépensé 22 millions d'euros, soit 5 % du montant des dépenses privées.

Ces dépenses sont liées à l'achat de véhicules particuliers et au stationnement.

#### La dépense des usagers des transports collectifs

Les usagers des transports publics dépensent 10 millions d'euros annuellement pour se déplacer. Cette dépense provient exclusivement de l'achat des titres de transport. Cette dépense est relativement faible puisqu'elle ne représente que 3% de la dépense des ménages pour se transporter dans le PTU, alors que la part de marché des transports collectifs se situe aux environs de 14%.

#### La dépense des usagers des voitures particulières

Les dépenses des usagers de la voiture particulière représentent le poste de dépenses le plus important du compte déplacements : 369 millions d'euros, soit plus de 63 % des dépenses totales, et 85 % des dépenses privées. Ces dépenses incluent l'acquisition d'un véhicule, le coût de possession et d'usage, pour les déplacements effectués à l'intérieur du PTU y compris les dépenses de parking privé.

#### La dépense des usagers des deux roues

La dépense des usagers des deux roues est de 23 millions d'euros, ce qui représente 5 % de la dépense des ménages.

### 1.1.3 La dépense des collectivités publiques

Pour l'année 2006, le montant total des dépenses des collectivités publiques a atteint 151 millions d'euros. Les collectivités publiques participant au financement

des déplacements sont l'Etat, la Région, le Département, les Communes, Clermont Communauté et le SMTC.

49 % de ces dépenses sont en lien avec la voirie et 48 % en lien avec les transports collectifs.

Tableau 5- Les dépenses des collectivités publiques, en millions d'euros, valeur 2006

| Ménages, entreprises et administrations | Collectivités publiques |        |             |          |                          |
|---|-------------------------|--------|-------------|----------|--------------------------|
|   | Etat                    | Région | Département | Communes | SMTC + C.C. <sup>5</sup> |
| 436                                     | 2                       | 19     | 26          | 26       | 79                       |
|   | 149                     |        |             |          |                          |
| <b>587</b>                              |                         |        |             |          |                          |

Le SMTC réalise 53 % des dépenses des collectivités publiques pour les déplacements effectués à l'intérieur du PTU. Le Département et les communes participent chacun à 17 % des dépenses publiques, la Région finance quant à elle les dépenses à hauteur de 12 %.

<sup>5</sup> C.C. : Clermont Communauté

## 1.2 Estimation du coût d'un déplacement par mode

L'utilisateur des transports en commun ou de la voiture particulière ne paie directement qu'une partie du coût de revient global de son déplacement. En conséquence, on distingue ici :

- Le coût privé, c'est-à-dire celui qui incombe directement à l'utilisateur du mode de transport.
- Le coût public, c'est-à-dire celui qui incombe aux collectivités publiques et par conséquent à l'ensemble des contribuables (ménages ou employeurs).

### 1.2.1 Le coût privé et le coût public d'un déplacement en voiture particulière

#### *Le coût privé*

Chaque année, 278 millions de déplacements en voiture (VP) sont effectués dans le PTU. Les ménages ont dépensé 328 millions d'euros en 2006 pour l'achat et les dépenses d'utilisation de leur véhicule particulier. Ils ont consacré 41 millions d'euros en dépenses de parking. Au total, cela représente donc 369 millions d'euros de dépenses liées à la voiture particulière. Ces dépenses intègrent la fiscalité qu'ils payent à l'Etat ou aux collectivités.

A partir du nombre de véhicules kilomètres, il est possible d'estimer un coût par kilomètre.

Sans tenir compte du stationnement, un véhicule coûte 0,28 euros du kilomètre. En tenant compte de la dépense liée au stationnement, ce coût est de 0,32 euros pour un kilomètre.

La distance moyenne d'un déplacement à l'intérieur du PTU en voiture particulière étant de 4,2 kilomètres, le coût moyen par déplacement est égale à 1,34 euros (source EMD 2003).

#### *Le coût public*

En 2006, les collectivités publiques ont dépensé 75 millions d'euros pour la voirie et 3 millions d'euros pour le stationnement. Les dépenses en police de circulation et police municipale de 1 million d'euros sont prises en compte.

En faisant l'hypothèse que 65 % des dépenses de voirie sont affectées à la voiture, la dépense en voirie pour la voiture est 49 millions d'euros. En ajoutant les dépenses de stationnement et de police, le coût total s'élève donc à 53 millions d'euros.

Le coût pour la collectivité pour chaque kilomètre est donc 0,05 euros soit 0,19 euros pour chaque déplacement.

#### *Le coût total*

En additionnant le coût public et le coût privé, il est possible d'obtenir le coût total d'un déplacement en voiture particulière

Tableau 6- Décomposition du coût d'un déplacement en voiture particulière, valeur 2006

| Dépenses totales   | Dépenses par déplacement                                |
|--|---|
| <p data-bbox="354 394 708 533"><b>Dépenses d'acquisition, d'usage et d'entretien des VP</b></p> <p data-bbox="395 568 667 600"><b>328 millions d'euros</b></p>               | <p data-bbox="986 568 1126 600"><b>1,22 euros</b></p>   |
| <p data-bbox="434 707 628 792"><b>Dépenses de stationnement</b></p> <p data-bbox="399 828 663 860"><b>41 millions d'euros</b></p>  | <p data-bbox="986 828 1126 860"><b>0,12 euros</b></p>   |
| <p data-bbox="354 967 708 1106"><b>Dépenses des collectivités publiques en parking, voirie et police</b></p> <p data-bbox="399 1142 663 1173"><b>53 millions d'euros</b></p> | <p data-bbox="986 1142 1126 1173"><b>0,19 euros</b></p> |
| <p data-bbox="494 1285 568 1317"><b>Total</b></p> <p data-bbox="392 1352 670 1384"><b>422 millions d'euros</b></p>   | <p data-bbox="986 1352 1126 1384"><b>1,53 euros</b></p> |

## *1.2.2 Le coût privé et le coût public d'un déplacement en transport collectif*

### *Le coût privé*

Le coût privé d'un déplacement en transport en commun correspond à l'achat du titre de transport pour l'utilisateur. En 2006, les usagers ont dépensé 11 millions d'euros pour se déplacer en transport en commun dans le PTU de Clermont-Ferrand. Chaque année, 25 millions de déplacements sont réalisés sur le réseau urbain. A partir de l'enquête ménages 2003, il a été établi que la longueur moyenne d'un déplacement en transport en commun est de 3,4 kilomètres.

Ainsi, un déplacement en transport en commun coûte 0,42 euros par déplacement à l'utilisateur, soit 0,12 euros par kilomètre.

### *Le coût public*

Les collectivités publiques dépensent 72 millions d'euros pour les dépenses liées au transport en commun urbain. Les collectivités payent 10 millions de TVA sur l'activité transport collectif. Il faut donc déduire cette somme afin d'éviter les doubles comptes. Ainsi, les collectivités ont dépensé 61 millions d'euros pour le transport collectif

Le coût est donc de 2,46 euros pour un déplacement soit 0,73 euros par kilomètre.

Ce coût est financé par le Versement Transport. En 2006, le montant du Versement Transport dans le PTU de Clermont-Ferrand est de 47 millions d'euros.

### *Le coût total*

En additionnant le coût public et le coût privé, il est possible d'obtenir le coût total d'un déplacement en transport collectif.



Tableau 7- Décomposition du coût d'un déplacement en transport collectif, valeur 2006

| Dépenses totales  | Dépenses par déplacement |
|---|--------------------------|
| <p>Tarifification TCU</p> <p><b>11 millions d'euros</b></p>   | <p><b>0,42 euros</b></p> |
| <p>Dépenses des collectivités<br/>publiques en TCU +<br/>TCNU</p> <p><b>61 millions d'euros</b></p> | <p><b>2,46 euros</b></p> |
| <p><b>Total</b></p> <p><b>72 millions d'euros</b></p>   | <p><b>2,88 euros</b></p> |

### 1.2.3 Comparaison du coût des déplacements VP et TC

Les valeurs obtenues précédemment ont été rassemblées dans le tableau suivant :

Tableau 8- Le coût d'un déplacement dans le PTU

| En euros,<br>valeur 2006            | Transport collectif |                   | Voiture particulière |                   |
|-------------------------------------|---------------------|-------------------|----------------------|-------------------|
|                                     | Par km              | Par déplacement   | Par km               | Par déplacement   |
| <b>Coût privé :<br/>les usagers</b> | 0,12 euros          | 0,42 euros        | 0,32 euros           | 1,34 euros        |
| <b>Coût public</b>                  | 0,73 euros          | 2,46 euros        | 0,04 euros           | 0,19 euros        |
| <b>Total</b>                        | <b>0,85 euros</b>   | <b>2,88 euros</b> | <b>0,36 euros</b>    | <b>1,53 euros</b> |

**Au total, le coût d'un déplacement en VP au sein de l'agglomération en 2006 est presque deux fois moins élevé qu'un déplacement en TC... mais la composition des coûts entre ces deux modes est nettement différente :**

- Le coût du déplacement TC est composé pour 85% de coût public,
- Le coût du déplacement VP est composé pour 88% de coût privé.

**Trois remarques d'importance doivent être faites à ce stade de l'analyse :**

- **L'importance du coût du déplacement en TC est la conséquence directe d'un usage insuffisant des transports collectifs,**
- **Si le coût d'un déplacement TC est élevé, cela ne veut pas dire pour autant que le coût pour l'utilisateur, c'est-à-dire le coût privé du déplacement TC le soit,**
- **Le compte déplacements n'est pas un outil de comparaison entre modes mais un outil de suivi dans le temps des politiques de transport.**

On retrouve des valeurs (actualisées en euros 2006) assez proches dans l'agglomération bordelaise qui a réalisé un Compte Déplacement en 1996 sur la base d'une méthodologie similaire :

- 2,90 euros à Bordeaux contre 2,88 euros à Clermont-Ferrand pour un déplacement en Transport Collectif
- 2,10 euros à Bordeaux contre 1,51 euros à Clermont-Ferrand pour un déplacement en voiture particulière.

Le coût moyen du déplacement en voiture particulière à Bordeaux est plus élevé dans la mesure où la taille de l'agglomération implique des déplacements moyens plus longs à l'intérieur de l'agglomération.

## 1.3 La prise en compte des coûts externes

Les transports de voyageurs et en particulier les déplacements en voiture particulière, provoquent d'importantes nuisances qui ne sont généralement pas supportées directement par l'utilisateur mais qui restent à la charge de la collectivité. Pour estimer les coûts externes du transport de personnes, la méthodologie décrite par le CERTU pour le compte déplacements à l'échelle locale prend en compte quatre externalités négatives : la pollution atmosphérique locale, l'effet de serre, le bruit et les accidents corporels.

### 1.3.1 Evaluation de la pollution atmosphérique et sonore

La pollution atmosphérique locale, l'effet de serre et le bruit sont estimés à l'aide des valeurs attribuées par le rapport Boiteux<sup>6</sup> II de 2001<sup>7</sup>. Ces coûts externes sont appliqués au nombre de véhicules kilomètres pour connaître le coût global pour l'agglomération de Clermont-Ferrand.

Ce tableau répertorie donc les valeurs des coûts externes pour l'année 2006 en tenant compte de l'évolution de la consommation finale des ménages.

Tableau 9- Les valeurs des coûts externes pour l'année 2006, en euros/Km, valeur 2006

|                                 | <b>VP</b>    | <b>Bus</b>   | <b>2 roues motorisés</b> |
|---------------------------------|--------------|--------------|--------------------------|
| <b>Coût de la pollution</b>     | 0,003 euros  | 0,068 euros  | 0,036 euros              |
| <b>Coût de l'effet de serre</b> | 0,005 euros  | 0,034 euros  | 0,001 euros              |
| <b>Coût du bruit</b>            | 0,0043 euros | 0,0215 euros | 0,0258 euros             |

---

<sup>6</sup> Le rapport Boiteux II de 2001, repris dans l'ouvrage du CERTU, donne le barème à appliquer pour les coûts externes pour l'année 2000. Les valeurs des effets externes de la pollution sont indexées sur l'évolution des dépenses de consommation finale des ménages par tête. Entre 2000 et 2006, la dépense par tête en euros courants a augmenté de 21,79 %.

<sup>7</sup> Source : « Etablir un compte déplacements à l'échelle locale », Ademe, Certu

Tableau 10 - Les coûts externes en millions d'euros, valeur 2006 dans le PTU clermontois

| En euros, valeur 2006                     | VP          | Bus et cars | 2 roues motorisés |
|---|-------------|-------------|-------------------|
| <b>Coût de la pollution atmosphérique</b> | 3,2         | 0,5         | 1,9               |
| <b>Coût de l'effet de serre</b>           | 6,4         | 0,2         | 0,0               |
| <b>Coût du bruit</b>                      | 5,0         | 0,1         | 1,4               |
| <b>Coût total</b>                         | <b>14,6</b> | <b>0,8</b>  | <b>3,3</b>        |

Source : *Enquête Ménages 2003*

Sur cette base on peut donc estimer qu'en 2006, le montant total des coûts externes s'élève à 19 millions d'euros. Ils sont principalement liés au transport individuel.

### 1.3.2 Evaluation du coût de l'accidentologie

Les coûts de l'accidentologie pour les communes du PTU de Clermont-Ferrand ont été évalués à partir de données issues du rapport Boiteux<sup>8</sup>. Les résultats obtenus sont les suivants :

Tableau 11- Les coûts unitaires de l'accidentologie en euros, valeur 2006

|  |               |
|--|---------------|
| <b>Coût externe unitaire de la vie humaine</b> | 964 577 euros |
| <b>Coût externe unitaire d'un blessé grave</b> | 144 687 euros |
| <b>Coût externe unitaire d'un blessé léger</b> | 21 221 euros  |

<sup>8</sup> Selon l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), les sociétés d'assurance ont payé 3,2 milliards d'euros pour les accidents corporels, sur un coût total de 15,4 milliards d'euros (barème du rapport Boiteux) pour l'année 1998, soit une prise en charge par les assurances de l'ordre de 20,8 %. Ces 20,8 % sont des coûts directs, puisqu'ils sont inclus dans les dépenses en assurance effectuées par les usagers. Il faut donc les retrancher de la valeur de la vie humaine considérée dans le rapport Boiteux.

N'ayant pas de données plus récentes, nous considérerons ce pourcentage identique pour l'année 2006.

Par ailleurs, le rapport Boiteux donne des valeurs différentes selon le mode de transport en cause de l'accident : le coût est plus élevé pour les transports collectifs. Ne possédant pas la répartition des accidents par mode de transport en cause, c'est le coût de l'accident pour une voiture particulière qui a été utilisé par défaut.

Tableau 12- Les coûts de l'accidentologie dans le PTU, en millions d'euros, valeur 2006

|                                       |             |
|---------------------------------------|-------------|
| <b>Coût externe de la vie humaine</b> | 15,0        |
| <b>Coût externe d'un blessé grave</b> | 22,0        |
| <b>Coût externe d'un blessé léger</b> | 13,0        |
| <b>Coût total de l'accidentologie</b> | <b>50,0</b> |

Source : *Observatoire des Déplacements géré par Clermont-Métropole*

Ainsi, pour l'année 2006, le coût total lié à l'accidentologie des déplacements effectués dans le PTU de l'agglomération clermontoise s'élève à 50 millions d'euros.



## 1.4 Synthèse de l'analyse des dépenses de déplacements de voyageurs internes au PTU de l'agglomération clermontoise en 2006

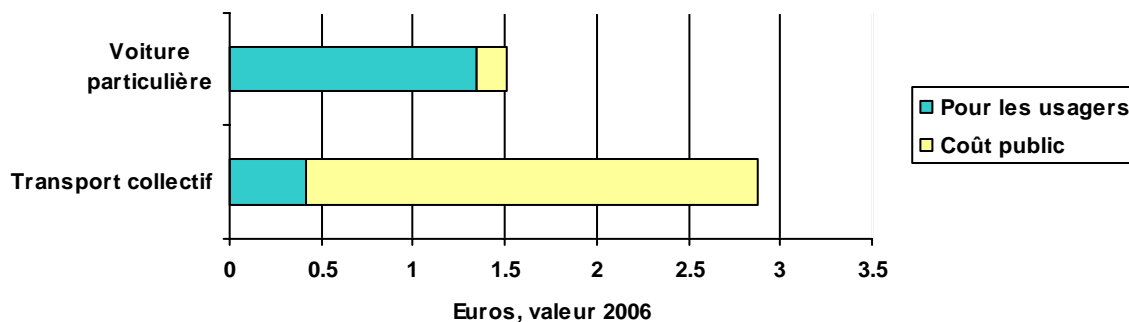
|   | <b>Voiture particulière</b>                                    | <b>Transport collectif</b>                                    |
|---|--|---|
|   | Distance de 4,2 km   | Distance de 3,4 km  |
| <b>Total des dépenses :</b>                                 | <b>422 millions d'euros</b>                                    | <b>72 millions d'euros</b>                                    |
| <b>Nombre de déplacements de voyageurs</b>                  | <b>278 millions</b>  | <b>25 millions</b>  |
|   | ↓<br>Un désengorgement des axes du centre-ville est nécessaire | ↓<br>Une augmentation est à prévoir avec l'arrivée du tramway |
| <b>Coûts externes :</b>                                     | <b>65 millions d'euros</b>                                     | <b>1 million d'euros</b>                                      |
| <b>Coût total par déplacement, y compris coûts externes</b> | <b>1,75 euros</b>  | <b>2,91 euros</b>   |
| <b>Coût total par déplacement, hors externalités :</b>      | <b>1,53 euros</b>  | <b>2,88 euros</b>   |
| <b>Coût affecté à l'utilisateur par déplacement :</b>       | <b>1,34 euros</b>  | <b>0,42 euros</b>   |
|   | 25 % du coût réel<br>↓   | 100 % du prix du billet<br>↓                                  |
| <b>Coût ressenti par l'utilisateur par déplacement :</b>    | <b>0,34 euros</b>  | <b>0,42 euros</b>   |

## 1.5 Conclusion et principaux enseignements

La mission a consisté à examiner l'ensemble des dépenses affectables au transport de personnes en 2006 sur le périmètre des transports urbains de l'agglomération clermontoise, en investissement et en fonctionnement.

Il en ressort que le total de ces dépenses en 2006 a été de près de 585 millions d'euros.

Figure 2- Le coût d'un déplacement dans le PTU



La répartition de la prise en charge par la collectivité et l'utilisateur est très différente suivant le mode de transport. La prise en charge par la collectivité est de 85% pour les déplacements TC et de 11% pour les déplacements VP.

La dépense privée restant à la charge de l'utilisateur est proportionnellement inversée. Celle-ci est de 0,42 euros pour un déplacement TC et de 1,34 euros pour un déplacement VP. Malgré cette différence marquée, la part de marché de la VP reste prépondérante, pour des raisons qualitatives (confort, rapidité et flexibilité de la voiture), mais aussi peut-être par manque de perception du coût réel du déplacement en automobile.

Le coût perçu pour un déplacement est en effet très différent : il s'agit du prix du billet unitaire pour les TC et du coût de l'essence pour les VP.

Compte tenu des ratios calculés, il revient a priori plus cher à la collectivité de favoriser les transports en commun plutôt que la voiture qui est largement autofinancée par l'utilisateur.

Pourtant, si le coût des VP est relativement indépendant de la politique de la collectivité, les coûts TC peuvent au contraire connaître de fortes évolutions suivant la politique d'investissement retenue et l'usage qui est fait du réseau.

**La réalisation du tramway a conduit dans un premier temps à augmenter nettement le coût du déplacement TC. Toutefois en 2006, cette politique n'avait pas encore produit ses effets au niveau de la fréquentation du réseau.** L'analyse des années suivantes conduira sans aucun doute à une forte augmentation du nombre de déplacements TC et par conséquent à une diminution sensible du coût du déplacement TC par voyageur.

**En conclusion, l'investissement en transport collectif trouve tout son sens s'il se traduit par une augmentation importante de l'usage du réseau.** Or, il apparaît souvent que la seule amélioration des TC ne suffit pas, et que des actions de maîtrise de la circulation automobile sont indispensables.

Le Compte Déplacements a permis d'établir un constat sous forme monétaire d'une situation à un moment donné. L'analyse poursuivie sur une longue durée permettrait de s'en servir comme outil de suivi des mesures engagées dans le cadre du PDU. Il peut permettre d'illustrer sous la forme d'une approche macro-économique les conséquences financières des choix et de procéder aux corrections ou aux infléchissements qui s'imposent.



## 2 ESTIMATION DETAILLEE DES DEPENSES

### 2.1 Les dépenses de la sphère privée

#### 2.1.1 Les dépenses des employeurs

##### *Les dépenses des employeurs en matière de transport collectif urbain*

Les employeurs financent les transports collectifs en proposant des Plans de Déplacements Entreprise. Ce montant peut être approché à partir du compte administratif du SMTC.

Ainsi, pour l'année 2006, le montant de la participation des employeurs en transport collectif est évalué à 0,6 millions d'euros.

Mais la plus forte dépense des employeurs est bien sûr celle liée à la voiture particulière.

##### *Les dépenses des employeurs en matière de voitures mises à disposition des employés*

Cette section consiste à apprécier les dépenses des employeurs en évaluant le nombre de véhicules mis à la disposition des employés par les employeurs. Le nombre de véhicules à disposition a été calculé à partir de l'enquête ménages de 2003.

Pour évaluer les dépenses des employeurs dans le PTU, un coût moyen par kilomètre a été établi à partir des chiffres du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA).

Tableau 13- Le coût moyen kilométrique d'une voiture particulière

|  | Année 2006        |
|--|-------------------|
| <b>Dépenses d'investissement par km</b>          | <b>0,09 euros</b> |
| <b>Dépenses de fonctionnement</b>                | <b>0,19 euros</b> |
| Pièces détachées et accessoires                  | 0,06 euros        |
| Carburants et lubrifiants                        | 0,08 euros        |
| Entretien et réparation de véhicules automobiles | 0,04 euros        |
| Assurance  | 0,01 euros        |
| <b>Dépenses totales (coût par kilomètre)</b>     | <b>0,28 euros</b> |

Source : <http://www.ccfa.fr>

Ce coût moyen permet d'établir les dépenses totales pour l'agglomération à l'aide des données locales obtenues dans l'enquête ménages.

Tableau 14 - Les dépenses des entreprises pour la voiture particulière

|  | Année 2006              |
|--|-------------------------|
| Parc automobile des entreprises                  | 5 571                   |
| Kilométrage annuel moyen en France               | 13300                   |
| Distance moyenne à l'intérieur du PTU            | 4,2 km                  |
| Part des déplacements réalisés dans le PTU       | 57 %                    |
| Véhicules km                                     | 42 237 208              |
| <b>Dépenses d'investissement</b>                 | 3 700 000 euros         |
| <b>Dépenses de fonctionnement</b>                | 8 200 000 euros         |
| Pièces détachées et accessoires                  | 2 500 000 euros         |
| Carburants et lubrifiants                        | 3 300 000 euros         |
| Entretien et réparation de véhicules automobiles | 1 800 000 euros         |
| Assurance  | 600 000 euros           |
| <b>Coût total supporté par les entreprises</b>   | <b>11 900 000 euros</b> |

Source : *Enquête Ménages 2003*

En 2006, les dépenses totales des entreprises situées dans l'agglomération clermontoise pour la voiture particulière s'élèvent à 11,9 millions d'euros.

#### *Dépenses des employeurs en parking*

L'évaluation des dépenses de parkings par les employeurs est réalisée en deux temps : l'estimation des dépenses de parking sur voirie et en parking public d'une part, puis les dépenses en parking privé d'autre part.

#### Les dépenses de stationnement public

Tableau 15- Les dépenses des entreprises pour le stationnement en voirie

|   |                 |
|---|-----------------|
| <b>Recettes du stationnement en voirie Agglomération</b>        | 3 200 000 euros |
| <b>Dépenses des entreprises pour le stationnement en voirie</b> | 600 000 euros   |

Source : *Budget de la commune de Clermont-Ferrand, estimation pour la commune de Chamalières*

#### Les dépenses en parking privé

Les données recueillies lors de l'enquête ménages de 2003, redressées pour l'année 2006, indiquent que les employeurs possèdent 25 787 places de parking dans le PTU.

La répartition des coûts entre les usagers et les employeurs a été effectuée au prorata du parc possédé par ces derniers.

D'après l'enquête ménages de 2003, sur le PTU clermontois, les employeurs possèdent 19 % des places de parkings, et supportent donc le même pourcentage des coûts de stationnement.

Le CERTU, a établi un barème de loyers annuels pour les locataires et un coût moyen pour les propriétaires.

Tableau 16- Les dépenses en parking des employeurs pour leurs employés

|   | Année 2006             |
|---|------------------------|
| <b>Dépenses d'investissement pour les employeurs</b>  | 2 600 000 euros        |
| <b>Dépenses de fonctionnement pour les employeurs</b> | 5 100 000 euros        |
| Prix pour la location en parking isolé                | 1 100 000 euros        |
| Prix pour la location en logement collectif           | 2 700 000 euros        |
| Prix pour la location en logement individuel          | 1 300 000 euros        |
| <b>Dépenses totales des employeurs</b>                | <b>7 700 000 euros</b> |

Source : « *Etablir un compte déplacements à l'échelle locale* », Ademe, Certu

### 2.1.2 Les dépenses des usagers

Les dépenses des usagers comprennent le transport collectif urbain, les véhicules et le stationnement.

#### *Les dépenses des usagers des transports collectifs urbains*

Les dépenses des usagers en matière de transport collectif urbain ont été établies à partir de l'annexe du compte administratif du SMTC. Ce document indique les recettes d'exploitation des différents transporteurs, ce qui correspond aux dépenses effectuées par les usagers.

Tableau 17- Les dépenses des usagers des transports collectifs urbains

| Millions d'euros, valeur 2006 | 2005              | 2006              | 2007              |
|-------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Total</b>                  | <b>10 000 000</b> | <b>10 500 000</b> | <b>12 000 000</b> |

Source : *Compte administratif du SMTC*

Ainsi, en 2006, les usagers ont dépensé plus de 10,5 millions d'euros pour se déplacer en transport en commun dans le PTU.

Entre 2005 et 2006, les recettes commerciales n'ont augmenté que de 5 %. Les recettes prévisionnelles pour l'année 2007 indiquent une hausse probable de 14 %.

Cette très forte hausse pour l'année 2007 s'explique par la mise en place de la ligne de tramway. L'impact a été moindre sur l'année 2006, le tramway n'étant entré en service qu'en novembre 2006.

La dépense en transport en commun des usagers est relativement faible, par rapport au montant consacré à l'utilisation de la voiture particulière.

### *Les dépenses des usagers pour leur voiture personnelle*

Les dépenses pour les voitures particulières font partie de la sphère privée, elles sont donc totalement à la charge des usagers.

Pour évaluer les dépenses des usagers pour la voiture particulière, plusieurs types de données sont nécessaires : le coût moyen d'une voiture particulière et le nombre de kilomètres effectués dans le périmètre de l'étude. Il est alors possible d'évaluer le coût total pour le périmètre des transports urbains de Clermont-Ferrand.

Les données concernant les dépenses annuelles pour une voiture particulière ont été obtenues auprès du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles. Ces résultats ont été exprimés en coût par kilomètre.

Tableau 18- Le coût moyen kilométrique d'une voiture particulière

|  | Année 2006        |
|--|-------------------|
| <b>Dépenses d'investissement par km</b>          | <b>0,09 euros</b> |
| <b>Dépenses de fonctionnement</b>                | <b>0,19 euros</b> |
| Pièces détachées et accessoires                  | 0,06 euros        |
| Carburants et lubrifiants                        | 0,08 euros        |
| Entretien et réparation de véhicules automobiles | 0,04 euros        |
| Assurance  | 0,01 euros        |
| <b>Dépenses totales (coût par kilomètre)</b>     | <b>0,28 euros</b> |

Source : <http://www.cffa.fr>

En 2006, une voiture coûte 0,28 euros par kilomètre. Avec les chiffres de l'enquête ménages, il est possible d'obtenir les coûts pour l'agglomération de Clermont-Ferrand.

Pour évaluer le coût du permis de conduire, c'est la méthode décrite par le CERTU dans « Etablir un compte déplacements à l'échelle locale » qui a été utilisée. En 2006, le permis de conduire revient à environ 14 euros par habitant. L'enquête ménages apportant les données démographiques, le coût total pour l'agglomération clermontoise a pu être établi à environ 4 millions d'euros.

Tableau 19- Les dépenses des ménages pour la voiture particulière

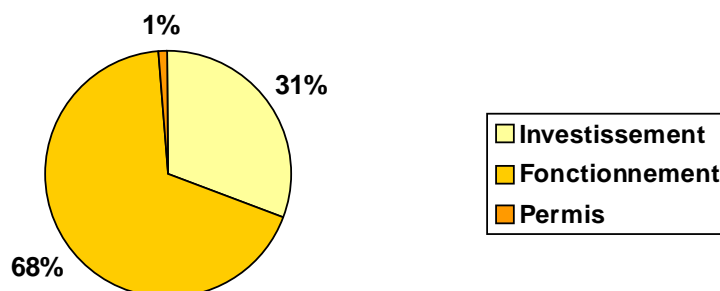
|  | Année 2006               |
|--|--------------------------|
| Parc automobile des ménages                                  | 152 402                  |
| Kilométrage annuel moyen en France                           | 13 300                   |
| Distance moyenne à l'intérieur du PTU                        | 4,2                      |
| Part des déplacements réalisés dans le PTU par les riverains | 57 %                     |
| Véhicules kilomètre  | 1 155 362 579            |
| <b>Dépenses d'investissement</b>                             | <b>101 000 000 euros</b> |
| <b>Dépenses de fonctionnement</b>                            | <b>223 000 000 euros</b> |
| Pièces détachées et accessoires                              | 67 000 000 euros         |
| Carburant  | 92 000 000 euros         |
| Assurance  | 16 000 000 euros         |
| Entretien  | 48 000 000 euros         |
| <b>Permis</b>  | <b>4 000 000 euros</b>   |
| <b>Coût total supporté par les ménages</b>                   | <b>328 000 000 euros</b> |

Source : *Enquête Ménages 2003*

En 2006, les ménages ont donc dépensé 328 millions d'euros dans le PTU pour leur voiture particulière.

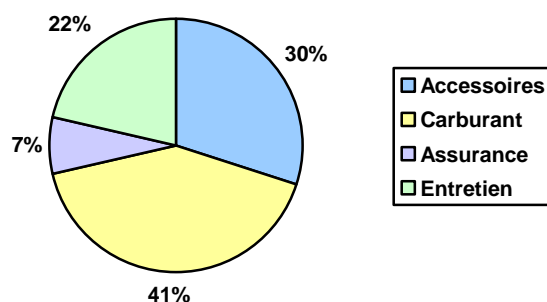
Le graphique ci-dessous montre la répartition des dépenses entre l'investissement et le fonctionnement.

Figure 3-La répartition des dépenses des ménages pour la voiture particulière



Ainsi, l'achat du véhicule constitue le tiers des dépenses de voiture particulière des usagers, les deux tiers restants correspondent aux dépenses de fonctionnement.

Figure 4- La répartition des dépenses de fonctionnement pour la voiture particulière



Les dépenses de carburant constituent l'essentiel du coût de fonctionnement d'un véhicule. L'achat des accessoires et l'entretien du véhicule représentent plus de 50 % de la dépense de fonctionnement. Ce schéma démontre que le coût kilométrique d'une voiture particulière est fortement corrélé au prix du carburant.

Les usagers de la voiture particulière effectuent par ailleurs des dépenses de stationnement.

#### *Dépenses des usagers des voitures particulières en parking*

L'évaluation des dépenses de parking par les usagers de la voiture particulière sera réalisée en deux temps : l'estimation des dépenses de parking sur voirie et en parking public d'une part, puis les dépenses en parking privé d'autre part.

#### Les dépenses des usagers en parking public

Les dépenses des usagers en parking public ont été estimées à partir de la recette moyenne par place dans la ville de Clermont-Ferrand.

Les résultats suivants ont été obtenus :

Tableau 20- Les dépenses des usagers pour le stationnement en voirie

|  | Année 2006             |
|--|------------------------|
| <b>Recettes du stationnement en voirie – Total agglomération</b> | 3 200 000 euros        |
| <b>Dépenses des usagers pour le stationnement en voirie</b>      | <b>2 600 000 euros</b> |

Source : *Budget de la commune de Clermont-Ferrand, estimation pour la commune de Chamalières*

En 2006, les dépenses des usagers pour le stationnement public en voirie dans le PTU de Clermont-Ferrand s'élèvent à 2,6 millions d'euros.

Il faut également prendre en compte les recettes réalisées par les parcs concédés et les parcs relais. En utilisant le même mode de répartition de financeurs de la dépense, il a été établi que les usagers ont dépensé 4,8 millions d'euros en 2006 dans les parcs.

Au total, le stationnement pour les usagers en 2006 dans le PTU clermontois s'est donc élevé à 7,4 millions d'euros, sans tenir compte ici encore des dépenses de stationnement dans la commune de Royat.

Les usagers ont également des dépenses de stationnement privé.

### Les dépenses des usagers en parking privé

Les dépenses en termes de parking public et de voirie sont appréciées à l'aide du budget des communes, qui donne le montant des recettes de stationnement et des amendes.

Dans un compte déplacements, il faut distinguer les dépenses d'investissement et les dépenses de fonctionnement.

Pour le CERTU, en 1998, 36 % des places de parking sont louées et que 64 % des places de parkings sont occupées par leur propriétaire. Sur les 64 % de places occupées par leur propriétaire, d'après le Compte Transport National de Voyageurs, 2,6 % sont construites chaque année.

A défaut d'informations plus récentes, ces pourcentages sont conservés pour l'année 2006.

La répartition des coûts entre les usagers et les employeurs a été effectuée au prorata du parc possédé par ces derniers.

D'après l'enquête ménages de 2003, sur le PTU clermontois, les usagers possèdent 81 % des places de parkings, et supportent donc le même pourcentage des coûts de stationnement.

Tableau 21- Les dépenses de stationnement privé pour les usagers

|  | Année 2006              |
|--|-------------------------|
| <b>Dépenses d'investissement pour les usagers</b>  | 11 200 000 euros        |
| <b>Dépenses de fonctionnement pour les usagers</b> | 22 200 000 euros        |
| Prix pour la location en parking isolé             | 4 700 000 euros         |
| Prix pour la location en logement collectif        | 11 800 000 euros        |
| Prix pour la location en logement individuel       | 5 700 000 euros         |
| <b>Dépenses totales des usagers</b>                | <b>33 400 000 euros</b> |

Source : « *Etablir un compte déplacements à l'échelle locale* », Ademe, Certu

En 2006, les usagers ont dépensé 33,4 millions d'euros pour le stationnement privé. En ajoutant le coût du stationnement public, la dépense totale des usagers pour le stationnement s'élève à 40,8 millions d'euros.

### *Dépenses des usagers des deux roues*

Dans cette analyse, seront reconstituées les dépenses des usagers des deux roues motorisés et des deux roues non motorisés.

Pour établir un compte déplacements à l'échelle locale, deux groupes de deux roues motorisés doivent être distingués :

- Les cyclomoteurs, qui sont des véhicules de 50cc au maximum,
- Les motocyclettes, qui sont des véhicules de plus de 50cc.

Les dépenses pour les deux roues motorisés seront considérées dans un premier temps puis les dépenses liées à l'usage des deux roues non motorisés seront détaillées dans un deuxième temps.

### *Les dépenses pour les deux roues motorisés*

L'évaluation du coût kilométrique pour les deux roues motorisés est basée sur le kilométrage annuel moyen et la consommation aux cent litres (Syndicat des Transports de l'Ile de France - STIF, 2003). N'ayant pas de données plus récentes, celles-ci seront considérées comme identiques pour l'année 2006. Le prix du carburant est issu du CCFA.

Tableau 22- Les valeurs moyennes de référence pour les deux roues motorisés

|                     | Kilométrage moyen par an et par véhicule | Consommation unitaire (l/100km) | Prix du carburant Utilisé Année 2006 |
|---------------------|--|---------------------------------|--------------------------------------|
| <b>Cyclomoteur</b>  | <b>4900</b>                              | <b>3,3</b>                      | <b>1,27</b>                          |
| <b>Motocyclette</b> | <b>2600</b>                              | <b>4,4</b>                      | <b>1,27</b>                          |

Sources : « *Compte Déplacements de Voyageurs en Ile-de-France pour l'année 2003* », STIF et <http://www.ccf.fr>

Tableau 23- Le coût moyen d'utilisation des deux roues motorisés par kilomètre, en euros, valeur 2006

| Année 2006                            | Motocyclette      | Cyclomoteur       |
|---------------------------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Dépenses de fonctionnement</b>     | 0,19 euros        | 0,16 euros        |
| <b>Carburant</b>                      | 0,04 euros        | 0,06 euros        |
| <b>Entretien</b>                      | 0,04 euros        | 0,04 euros        |
| <b>Assurance</b>                      | 0,11 euros        | 0,06 euros        |
| <b>Dépenses d'investissement</b>      | 0,24 euros        | 0,22 euros        |
| <b>Dépense annuelle par kilomètre</b> | <b>0,43 euros</b> | <b>0,38 euros</b> |

Sources : Sources : « *Compte Déplacements de Voyageurs en Ile-de-France pour l'année 2003* », STIF et « *Etablir un compte déplacements à l'échelle locale* », Ademe, Certu

Il en découle ainsi le coût par kilomètre de l'utilisation des différents véhicules. Le coût kilométrique est plus élevé que pour la voiture particulière car les deux roues parcourent annuellement moins de kilomètres que les voitures. Ainsi, même si l'investissement à réaliser est inférieur à celui d'une voiture particulière, l'amortissement du véhicule se fait sur un nombre de kilomètres moindre.

Les dépenses totales des habitants du PTU pour les deux roues motorisés ont donc été évaluées à l'aide des données locales provenant de l'enquête ménages de 2003.

Tableau 24- Les dépenses des usagers des deux roues motorisés

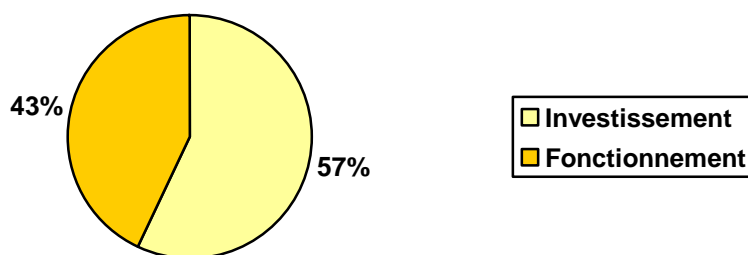
| <b>Année 2006</b>  | <b>Motocyclette</b>     | <b>Cyclomoteur</b>     |
|--|-------------------------|------------------------|
| Parc des ménages   | 8 264                   | 5 550                  |
| Kilométrage annuel moyen en France                           | 4 900                   | 2 600                  |
| Part des déplacements réalisés dans le PTU par les riverains | 96 %                    | 100 %                  |
| Véhicules par kilomètre                                      | 38 873 950              | 14 430 911             |
| <b>Dépenses d'investissement</b>                             | <b>9 300 000 euros</b>  | <b>3 200 000 euros</b> |
| <b>Dépenses de fonctionnement</b>                            | <b>7 300 000 euros</b>  | <b>2 200 000 euros</b> |
| Carburant  | 1 600 000 euros         | 800 000 euros          |
| Assurance  | 4 300 000 euros         | 900 000 euros          |
| Entretien  | 1 400 000 euros         | 500 000 euros          |
| <b>Coût supporté par les ménages</b>                         | <b>16 600 000 euros</b> | <b>5 400 000 euros</b> |
| <b>Coût total supporté par les ménages</b>                   | <b>22 000 000 euros</b> |                        |

Source : *Enquête Ménages 2003*

Ainsi, en 2006, les usagers ont dépensé environ 22 millions d'euros pour leurs déplacements en deux roues motorisés.

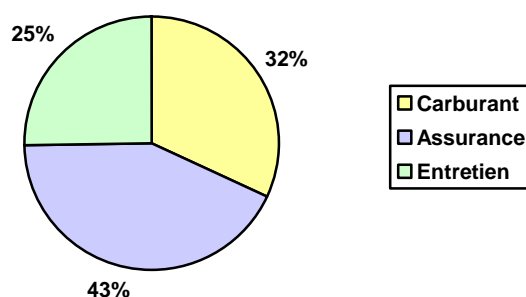
Le graphique ci-après montre la répartition des dépenses entre l'investissement et le fonctionnement.

Figure 5 - La répartition des dépenses des ménages pour les deux roues motorisés



Les dépenses d'investissement constituent près de 60 % des coûts. Cela est dû au fait que les véhicules sont amortis à l'année sur un nombre de kilomètres plus faible que les voitures particulières. L'utilisation des deux roues motorisés est en effet soumise aux contraintes climatiques, limitant ainsi le nombre de kilomètres parcourus à l'année.

Figure 6- La répartition des dépenses de fonctionnement pour les deux roues motorisés



L'assurance représente plus de 40 % des dépenses de fonctionnement pour les deux roues motorisés. Cela s'explique aisément par le fait que le coût de l'assurance est indépendant du nombre de kilomètres parcourus : en réalisant relativement peu de kilomètres, son coût par kilomètre apparaît donc plus élevé.

Les dépenses des usagers des deux roues non motorisés vont à présent être mises en avant.

### Les dépenses pour les deux roues non motorisés

Pour apprécier le coût lié à l'utilisation des deux roues non motorisés, l'estimation du coût par kilomètre pour l'acquisition du véhicule semble peu appropriée. En effet, il s'agit d'un mode de transport relativement peu utilisé comparé aux modes de transport motorisés.

En considérant cette méthode de calcul, cela conduit à un coût annuel très faible. Or, il faut prendre en considération le fait que même si un vélo est peu utilisé, sa durée de vie pour les utilisateurs n'est pas plus grande, ces derniers étant généralement soucieux des innovations techniques.

Pour calculer le coût d'investissement lié aux deux roues non motorisés, c'est la méthode préconisée par le CERTU qui sera utilisée.

Ainsi, un vélo coûte 180 euros et est conservé 7,4 ans en moyenne en 2000. Cette « durée de vie » pour la bicyclette sera considérée comme identique pour l'année 2006.

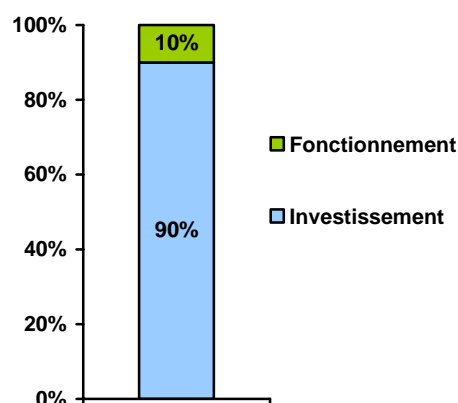
Avec les données de l'enquête ménages, il a été possible d'estimer le coût dans le PTU clermontois.

Les dépenses de fonctionnement ont été obtenues en établissant un coût par kilomètre.

S'agissant d'un mode de transport dont l'utilisation est fortement dépendante des aléas climatiques, il a été considéré 200 jours d'utilisation par an.

Tableau 25 -Les dépenses des utilisateurs des roues non motorisés, année 2006

|                                   |                      |
|-----------------------------------|----------------------|
| Parc de véhicules                 | 21 401               |
| Km par an par véhicule            | 166                  |
| Longueur moyenne d'un déplacement | 1,62                 |
| Nombre de déplacements par jour   | 7 172                |
| <b>Dépenses d'investissement</b>  | 570 000 euros        |
| <b>Dépenses de fonctionnement</b> | 60 000 euros         |
| <b>Dépenses totales</b>           | <b>630 000 euros</b> |



Source : *Enquête Ménages 2003*

En 2006, les utilisateurs de deux roues non motorisés ont dépensé 570 000 euros en investissement et 60 000 euros en fonctionnement. 90 % du coût des deux roues non motorisés est lié à l'investissement. En effet, les coûts d'entretien, c'est-à-dire les coûts de fonctionnement, sont relativement faibles.

Les dépenses des usagers et des employeurs ont donc été établies. Néanmoins, il faut prendre en compte les dépenses en taxi.

### *2.1.3 Dépenses des usagers et des employeurs en taxi*

Il existe trois catégories de financeurs pour les taxis : les ménages, les employés, et les organismes de sécurité sociale.

Les données disponibles, issues du Syndicat départemental des artisans taxis du Puy-de-Dôme, ne permettent pas de spécifier les financeurs.

De plus, il faut noter que les chiffres obtenus sont approximatifs, et ce pour plusieurs raisons :

- Les résultats donnés par le syndicat sont valables pour la communauté d'agglomération clermontoise, qui compte 21 communes, Sayat est donc exclue de ce compte,
- Il n'est pas possible d'obtenir avec précision le nombre de courses quotidiennes et la longueur de la course, ce sont donc les valeurs moyennes qui ont été retenues,
- Différentes hypothèses ont dû être posées.

Les valeurs indiquées par le Syndicat départemental des artisans taxis apparaissant comme faibles, une deuxième évaluation a été réalisée. Il sera ainsi possible de comparer les résultats des deux méthodes.



Tableau 26- Chiffre d'affaires de l'ensemble des taxis, valeur 2006

| Année 2006                         | Hypothèse basse        | Hypothèse haute        |
|------------------------------------|------------------------|------------------------|
| <b>Données générales</b>           |                        |                        |
| Jours travaillés                   | 250                    |                        |
| Nombre de taxis                    | 140                    |                        |
| Prise en charge                    | 1,9                    |                        |
| <b>Hypothèses</b>                  |                        |                        |
| Pourcentage réalisé dans le PTU    | 90 %                   |                        |
| Nombre de courses                  | 9                      | 20                     |
| Longueur d'une course              | 4                      | 8                      |
| <b>Gains en journée</b>            |                        |                        |
| Prix km/jour                       | 1,28                   |                        |
| Pourcentage des courses en journée | 90 %                   |                        |
| <b>Gains en soirée</b>             |                        |                        |
| Prix km/soir                       | 1,92                   |                        |
| Pourcentage des courses en soirée  | 10 %                   |                        |
| <b>Total</b>                       | <b>2 100 000 euros</b> | <b>8 000 000 euros</b> |

Sources pour l'hypothèse basse : Syndicat départemental des artisans taxis du Puy-de-Dôme pour les données locales, <http://www.moovicite.com> pour les données tarifaires.

Pour calculer le chiffre d'affaires annuel des taxis, il faut connaître le nombre de jours travaillés à l'année. Les artisans taxis travaillent pour leur propre compte, ce qui signifie qu'ils n'ont pas de réglementation spécifique concernant le nombre de jours travaillés à l'année (absence de congés payés). Le nombre de jours travaillés annuellement a été évalué à 250 en considérant qu'un artisan travaille en moyenne 5,5 jours par semaine, en déduisant les jours fériés, et en supposant un congé annuel de 5 semaines.

Il faut également émettre une hypothèse concernant la part des déplacements réalisés au sein du PTU.

D'après les données locales, la longueur moyenne d'une course est relativement faible, de l'ordre de 4 kilomètres, ce qui laisse suggérer que la grande majorité des déplacements en taxis se fait dans un cadre restreint, dans les agglomérations du PTU. Ainsi, l'hypothèse de 90 % des déplacements en taxis internes au PTU a été retenue.

Avec ces hypothèses, le chiffre d'affaires des taxis, c'est-à-dire l'ensemble des dépenses des ménages, des employeurs et des organismes de sécurité sociale s'élève à 2 000 000 d'euros pour l'année 2006.

Les valeurs obtenues auprès du Syndicat départemental des artisans taxis du Puy-de-Dôme apparaissent peu fiables. En effet, d'après leurs estimations, un chauffeur de taxi parcourt annuellement 8 640 kilomètres par an, alors qu'une voiture particulière roule en moyenne 13 000 kilomètres chaque année. De même, le nombre de courses quotidiennes apparaît très largement sous-estimé. Ainsi, le chiffre d'affaires moyen d'un artisan taxi est inférieur à 15 000 euros par an, ce qui signifierait que l'activité n'est pas viable à moyen et long terme. Avec les hypothèses formulées, le chiffre d'affaires annuel moyen par taxi passe à 57 000 euros, ce qui semble plus plausible. C'est donc l'hypothèse haute qui sera retenue dans la suite de l'étude.

Si ce nombre est approximatif, cela permet toutefois de constater que le taxi représente une part marginale des dépenses de déplacements pour le PTU de Clermont-Ferrand.

A partir du chiffre d'affaire, il est possible d'obtenir les dépenses d'investissement et de fonctionnement des artisans taxis.

En fait, d'après le CERTU, les dépenses d'investissement des taxis représentent 10 % du chiffre d'affaires hors taxes. Par ailleurs, une partie des dépenses de fonctionnement peut être évaluée en considérant les coûts par kilomètre pour les voitures.



Tableau 27- Les dépenses de fonctionnement et d'investissement des taxis, valeur 2006

| Année 2006                                       | Hypothèse basse      | Hypothèse haute        |
|--|----------------------|------------------------|
| <b>Dépenses d'investissement des taxis</b>       | 200 000 euros        | 760 000 euros          |
| <b>Dépenses de fonctionnement des taxis</b>      | 240 000 euros        | 1 080 000 euros        |
| Pièces détachées et accessoires                  | 70 000 euros         | 330 000 euros          |
| Carburants et lubrifiants                        | 100 000 euros        | 440 000 euros          |
| Entretien et réparation de véhicules automobiles | 50 000 euros         | 230 000 euros          |
| Assurance  | 20 000 euros         | 80 000 euros           |
| <b>Total</b>                                     | <b>440 000 euros</b> | <b>1 840 000 euros</b> |

Source : « *Etablir un compte déplacements à l'échelle locale* », Ademe, Certu et <http://www.ccfa.fr>

Les dépenses liées à l'investissement s'élèvent à 200 000 euros pour l'hypothèse basse et à 760 000 euros pour l'hypothèse haute.

Les dépenses de fonctionnement liées à l'usage du véhicule s'élèvent à 240 000 euros en hypothèse basse et à 1 080 000 euros en hypothèse haute.

En fait, ce tableau ne prend pas en compte toutes les dépenses des artisans taxis.

Les artisans réalisent également d'autres dépenses dues à l'achat ou à la location de licence. Il est en effet particulièrement difficile d'estimer ces valeurs, les prix s'ajustant constamment en fonction de l'offre et de la demande. Il existe en effet un nombre de licences maximum fixé par les villes. Ainsi, les licences se transmettent d'agent privé à agent privé, sans possibilité de contrôle des prix de la sphère publique.

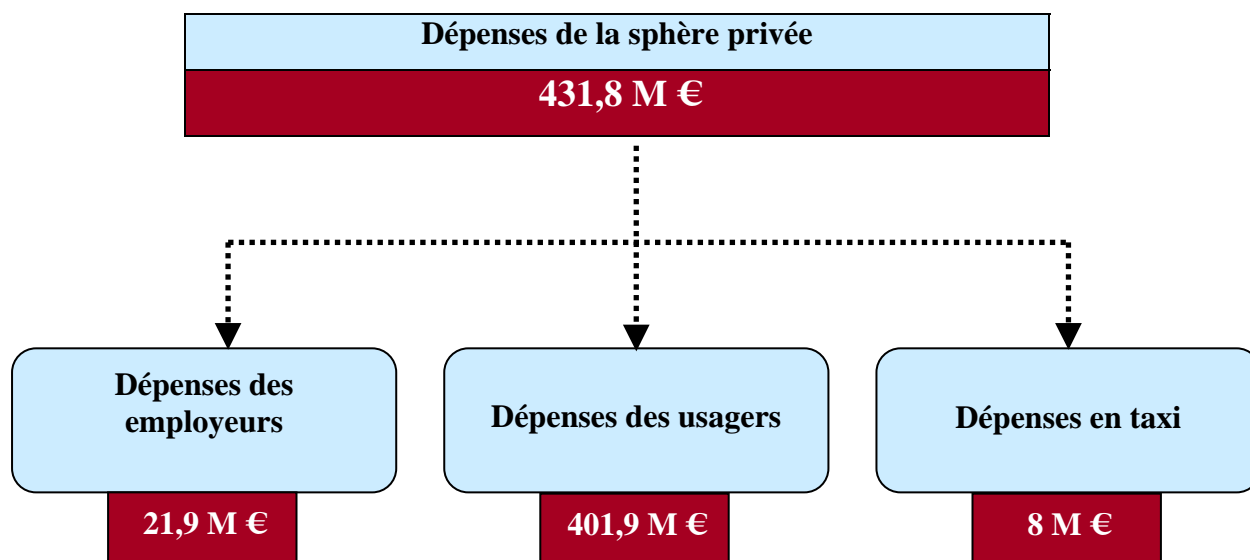
Ces dépenses se répartissent entre investissement et fonctionnement, les artisans taxis ayant la possibilité soit d'acheter leur licence, soit de la louer. Cette répartition est de toute façon donnée à titre indicatif, n'étant pas utilisée dans la suite de l'étude.

Les dépenses privées peuvent se résumer dans le tableau de synthèse suivant.

## Synthèse

Les résultats précédents peuvent être résumés dans le schéma suivant :

Figure 7- La répartition des dépenses de la sphère privée par financeur



Plus de 93 % des dépenses de la sphère privée sont effectuées par les usagers, sans tenir compte des dépenses en taxi.

## 2.2 Calcul des dépenses effectuées par les collectivités publiques

Cette partie est parfois incomplète, étant donnée la difficulté d'obtenir des données auprès des organismes concernés.

Dans cette partie, seront développées les dépenses effectuées par l'Etat, la Région, le Département, les Communes, Clermont Communauté et le SMTC.

### 2.2.1 Les dépenses de l'Etat

En 2006, les dépenses totales de l'Etat sur les routes nationales existantes à l'intérieur du PTU de Clermont Ferrand ont été estimées à 1,9 millions d'euros. Ces dépenses sont composées des dépenses d'investissement (entretien courant et investissement sur les routes nationales) de la masse salariale des agents affectés à ce secteur, ainsi que des dépenses de la police et de la gendarmerie.

Les dépenses ont été estimées pour l'ensemble du Département par la DRE et réparties au prorata des kilomètres de route nationale : 60 Km dans le PTU de Clermont-Ferrand pour 289 Kilomètres au total dans le Département.

Tableau 28- Les dépenses de l'Etat en matière de voirie dans le PTU

|  | 2006            |
|--|-----------------|
| Dépenses de la police et de la gendarmerie dan le PTU      | 80 000 euros    |
| Dépenses d'entretien et d'investissement sur les RN du PTU | 1 600 000 euros |
| Dépenses de fonctionnement sur les RN du PTU               | 190 000 euros   |
| Dépenses totales de l'Etat dans le PTU                     | 1 870 000 euros |

Source : *service SMO DRE Auvergne2006*

La participation de l'Etat aux frais de fonctionnement des transports urbains demeure constante entre 2005 et 2007. L'Etat apporte une contribution marginale au financement des transports urbains.

Tableau 29- Les dépenses de l'Etat en transport collectif urbain

|                            | 2005          | 2006          | 2007          |
|----------------------------|---------------|---------------|---------------|
| Dépenses de fonctionnement | 175 000 euros | 175 000 euros | 180 000 euros |

Source : *Compte administratif du SMTC*

## 2.2.2 Les dépenses de la Région

La Région réalise des dépenses concernant le transport collectif non urbain, le transport collectif urbain et la voirie

### Les dépenses de la Région en transport collectif interurbain

La Région réalise des dépenses pour le transport collectif interurbain ferroviaire. Les dépenses ont été estimées à partir de la publication : des budgets primitifs des Régions en 2006, téléchargeable sur le site du Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire.

Cette publication donne les dépenses moyennes des régions par habitant, concernant plusieurs thématiques, dont le transport.

Les valeurs moyennes ont donc été multipliées par le nombre d'habitants dans le PTU. Cette méthode présente l'inconvénient de considérer que les dépenses sont homogènes dans chaque région. De fait, elle gomme les spécificités locales, tels que les investissements qui ont pu être réalisés au cours de l'année sur le secteur étudié.

Par défaut, cette méthode, bien qu'imprécise, est donc appliquée.

Tableau 30 - Les dépenses de la Région en investissement pour l'année 2006

|                              |                         |
|------------------------------|-------------------------|
| <b>Aménagement des gares</b> | 200 000 euros           |
| <b>Matériel roulant</b>      | 15 600 000 euros        |
| <b>Total</b>                 | <b>17 600 000 euros</b> |

Source : Les Budgets primitifs des régions en 2006, Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, DGCL

En 2006, les dépenses s'élèvent à 17,6 millions d'euros.

### Les dépenses de la Région en transport collectif urbain

Les dépenses de la Région en transport collectif urbain ont été estimées à l'aide du compte administratif du SMTC.

Tableau 31- Les dépenses de la Région en fonctionnement

|              | 2006                | 2007                |
|--------------|---------------------|---------------------|
| <b>Total</b> | <b>55 000 euros</b> | <b>25 000 euros</b> |

Source : Compte administratif du SMTC

La Région apporte un soutien financier très irrégulier, et qui peut être considéré comme marginal. En 2005, la Région a dépensé 55 000 euros pour les transports publics urbains sur le PTU de Clermont-Ferrand.

### Les dépenses de la Région en voirie

Les dépenses de la Région n'ont pas été fournies. Ce sont donc les valeurs accessibles sur le site du Ministère de l'Intérieur qui ont été utilisées. Les résultats

sont présentés en coût par habitant, coût qui a ensuite été calculé au niveau du PTU en le multipliant par le nombre d'habitants.

Les données n'ont pas permis de scinder les coûts entre dépenses d'investissement et dépenses de fonctionnement.

En 2006, les dépenses de la Région pour la voirie atteignent 2,7 millions d'euros.

### 2.2.3 Les dépenses du Département

Sur le PTU, le Département réalise des dépenses concernant le transport collectif urbain et la voirie.

#### Les dépenses du Département en transport collectif urbain

Les dépenses du Département concernant le transport collectif urbain proviennent du compte administratif du SMTC.

Tableau 32 - Les dépenses du Département en transport collectif urbain

|       | 2005            | 2006            | 2007            |
|-------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Total | 2 500 000 euros | 2 500 000 euros | 2 500 000 euros |

Source : *Compte administratif du SMTC*

En 2006, les dépenses du Département pour le transport collectif urbain se chiffrent à 2,5 millions d'euros. Ces dépenses sont stables depuis 2005, et doivent le rester d'après le budget prévisionnel pour l'année 2007.

#### Les dépenses du Département en voirie

Les données relatives aux dépenses du Département pour la voirie n'ont pas été transmises par le Département. Les résultats ci-dessous ont donc été évalués à partir des finances du Département en 2005, téléchargeable sur le site du Ministère de l'Intérieur.

Cependant, l'utilisation de ces données pose plusieurs problèmes. En premier lieu, comme pour les hypothèses précédentes, cette estimation sous-entend que les dépenses sont homogènes dans chaque département. En deuxième lieu, le plus gros problème vient du fait que 2006 est une année charnière puisque c'est l'année où les routes nationales passent sous la tutelle du Département (au 1er janvier 2006). Entre 2005 et 2006, les dépenses du Département doivent logiquement subir une hausse considérable.

Les données de 2005, utilisées par défaut, conduisent donc à une probable sous-estimation des dépenses du Département.

Tableau 33- Les dépenses du Département en voirie

|                                   | 2005                    |
|-----------------------------------|-------------------------|
| <b>Dépenses de fonctionnement</b> | <b>10 500 000 euros</b> |
| <b>Dépenses d'investissement</b>  | <b>12 800 000 euros</b> |
| <b>Total</b>                      | <b>23 300 000 euros</b> |

Source : *Les finances des Départements en 2005*, Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, DGCL

Ainsi, en 2005, le Département a contribué à hauteur de 23,3 millions d'euros au budget voirie.

#### 2.2.4 Les dépenses des Communes

Il s'agit d'évaluer ici les dépenses des Communes concernant le transport collectif urbain, le stationnement public et la voirie.

##### *Les dépenses des Communes en transport collectif urbain*

Les dépenses des Communes concernant le transport collectif urbain proviennent du compte administratif du SMTC.

Tableau 34- Les dépenses des Communes en transport collectif urbain

|              | 2005                | 2006                | 2007               |
|--------------|---------------------|---------------------|--------------------|
| <b>Total</b> | <b>10 000 euros</b> | <b>10 000 euros</b> | <b>5 000 euros</b> |

Source : *Compte administratif du SMTC*

Les communes financent directement une part très faible des transports en commun urbain, de l'ordre de 10 000 euros chaque année.

##### *Les dépenses des Communes en parking*

Les dépenses de stationnement public pour les Communes n'ont pu être obtenues que pour un nombre limité de communes.

En effet, le PTU est composé pour l'essentiel de communes de faible densité démographique comparativement à Clermont-Ferrand. Ces communes disposent de fait d'un nombre faible voire inexistant de places de parkings. De plus, il est souvent difficile pour ces petites communes d'évaluer avec précision le coût du stationnement, le budget transport n'étant apparemment pas toujours subdivisé en différentes catégories.

Pour avoir une estimation la plus fiable possible du coût du stationnement dans le PTU de Clermont-Ferrand, les données disponibles ont donc été utilisées, complétées par la méthode préconisée par le CERTU. Cet ouvrage propose de considérer que les dépenses de fonctionnement pour le stationnement sont égales à 40 % des recettes de stationnement. Ce pourcentage a donc été appliqué à la ville

de Chamalières, seule ville où l'estimation du coût du stationnement pose un véritable problème.

De même, il faut estimer les dépenses d'investissement. Le CERTU n'indiquant pas de méthode d'estimation de ces coûts, les dépenses d'investissement pour Chamalières ont été estimées par extrapolation des dépenses d'investissement de Clermont-Ferrand.

Tableau 35- Les dépenses des Communes pour le stationnement à Clermont et Chamalières

|                                   |                        |
|-----------------------------------|------------------------|
| <b>Dépenses de fonctionnement</b> | 1 500 000 euros        |
| <b>Dépenses d'investissement</b>  | 600 000 euros          |
| <b>Total</b>                      | <b>2 100 000 euros</b> |

Source : *Budget de la commune de Clermont-Ferrand / CERTU*

Dans le PTU, deux types de recettes de stationnement cohabitent : les recettes provenant des usagers et les redevances versées par les concessionnaires de parcs.

Ainsi, pour l'année 2006, les recettes du stationnement s'élèvent à 3,2 millions d'euros et les redevances représentent un montant de 90 000 euros.

Les recettes sont donc supérieures aux dépenses d'environ 1,2 millions d'euros.

#### *Les dépenses des Communes en voirie*

Les comptes des Communes n'ont pas tous été obtenus. En effet, il est souvent difficile pour les plus petites communes de délivrer des informations concernant les dépenses liées au transport. Les informations sont connues pour Clermont-Ferrand, les dépenses pour les autres communes ont donc été estimées par extrapolation à partir des données disponibles.

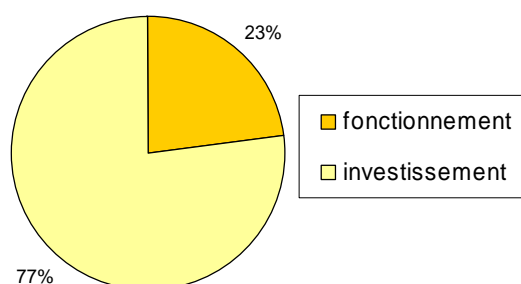


Tableau 36- Les dépenses estimées des communes en voirie

|                                   |                         |
|-----------------------------------|-------------------------|
| <b>Dépenses de fonctionnement</b> | 6 000 000 euros         |
| <b>Dépenses d'investissement</b>  | 20 000 000 euros        |
| <b>Total</b>                      | <b>26 000 000 euros</b> |

Source : *Budget des communes du PTU*

En 2006, les dépenses de voirie sont de 26 millions d'euros. 77 % de ces dépenses sont liées à l'investissement et 23 % aux dépenses de fonctionnement.

### 2.2.5 Les dépenses de la communauté d'agglomération et du SMTC

Clermont Communauté finance le stationnement public et la voirie, le SMTC finance les TCU.

#### Les dépenses du SMTC en transport collectif urbain

Les dépenses ont été estimées à l'aide du compte administratif du SMTC.

Tableau 37- Les dépenses de fonctionnement du SMTC en transport collectif urbain

| 2006         |                         |
|--------------|-------------------------|
| <b>Total</b> | <b>53 200 000 euros</b> |

Source : *Compte administratif du SMTC*

La participation du SMTC reste constante depuis 2005, avec une participation atteignant 53,2 millions d'euros en 2006. Cette participation intègre le produit du Versement Transport payé par les employeurs.

#### Les dépenses de la communauté d'agglomération en parking

Les données ci-dessous ont donc été estimées à partir du Budget primitif de Clermont Communauté pour l'année 2007, téléchargeable sur le site de Clermont Communauté.

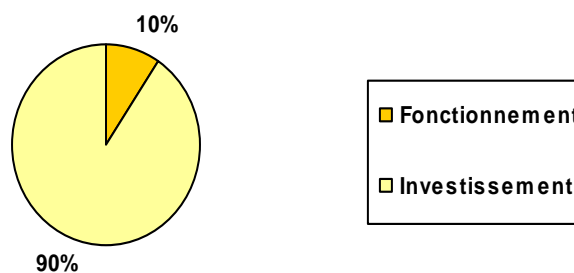


Tableau 38- Les dépenses de Clermont Communauté en parking

| 2006                              |                        |
|-----------------------------------|------------------------|
| <b>Dépenses de fonctionnement</b> | 400 000 euros          |
| <b>Dépenses d'investissement</b>  | 3 800 000 euros        |
| <b>Total</b>                      | <b>4 200 000 euros</b> |

Source : « *Le Budget primitif* », Clermont Communauté

Ainsi, pour l'année 2006, les dépenses d'investissement représentent 3,8 millions d'euros tandis que les dépenses de fonctionnement avoisinent 400 000 euros. Les dépenses d'investissement représentent donc 90 % des dépenses.

*Les dépenses de la communauté d'agglomération en voirie*

Clermont Communauté a fourni des données concernant les dépenses d'investissement et de fonctionnement pour la voirie.

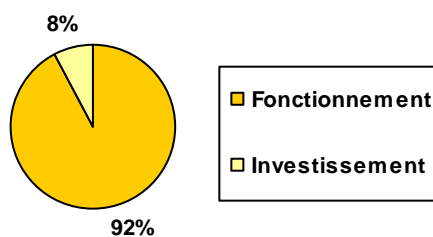


Tableau 39- Les dépenses de la voirie

|                            | 2006                    |
|----------------------------|-------------------------|
| Dépenses de fonctionnement | 20 000 000 euros        |
| Dépenses d'investissement  | 1 700 000 euros         |
| <b>Total</b>               | <b>21 700 000 euros</b> |

Source : *Budget de Clermont Communauté*

Ainsi, pour l'année 2006, les dépenses s'élèvent à 21,7 millions d'euros, dont 92 % de dépenses de fonctionnement.

## 2.3 La fiscalité liée au transport de voyageurs

Dans cette partie, chacune des taxes est évaluée, puis une synthèse de ces résultats est effectuée.

### 2.3.1 La fiscalité générée par le transport de voyageurs

Le transport de voyageurs génère de la TVA payée par les autorités organisatrices et les agents privés, les taxes sur les contrats d'assurance des véhicules, la TIPP, la taxe sur les certificats d'immatriculation, et la taxe sur le permis de conduire.

#### La Taxe sur la Valeur Ajoutée payée (TVA) par les autorités organisatrices

Les organismes publics sont soumis à la TVA. Cependant, les dépenses d'investissement sont éligibles au Fonds de Compensation de la TVA si bien que seulement 0,906 % sont à la charge des organismes publics.

Pour l'année 2006, les dépenses de TVA liées au fonctionnement s'élèvent à 15,3 millions d'euros.

#### La TVA payée par les agents privés

La taxe sur la valeur ajoutée, fixée à 19,6 %, est payée lors de l'achat d'un véhicule ou de matériel.

Tableau 40- La TVA payée par les agents privés, valeur 2006

|                             | Usagers          | Employeurs      | Total            |
|-----------------------------|------------------|-----------------|------------------|
| <b>Voiture particulière</b> | 51 100 000 euros | 2 400 000 euros | 53 500 000 euros |
| <b>Motocyclette</b>         | 2 000 000 euros  |                 | 2 000 000 euros  |
| <b>Cyclomoteur</b>          | 800 000 euros    |                 | 800 000 euros    |
| <b>Bicyclette</b>           | 100 000 euros    |                 | 100 000 euros    |
| <b>Taxi</b>                 | 400 000 euros    |                 | 400 000 euros    |
| <b>TCU</b>                  | 500 000 euros    |                 | 500 000 euros    |
| <b>Parking</b>              | 5 500 000 euros  | 1 300 000 euros | 6 800 000 euros  |
| <b>Total</b>                | 60 400 000 euros | 3 700 000 euros | 64 100 000 euros |

Pour chaque dépense liée à l'achat et à l'entretien d'un véhicule, l'utilisateur paye une TVA de 19,6 %. De même, les locataires de parking privé sont soumis à une TVA de 19,6 %. Ainsi, pour l'année 2006, les usagers ont payé 60,4 millions d'euros de TVA tandis que les employeurs ont dépensé 3,7 millions d'euros. Ainsi, pour l'année 2006, le montant total de la TVA est de 64,1 millions d'euros.

#### Les taxes sur les contrats d'assurance des véhicules

Les taxes représentent 25 % de la prime d'assurance.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Source : « Etablir un compte déplacements à l'échelle locale », Ademe, Certu

Tableau 41- Les taxes sur les contrats d'assurances des véhicules, valeur 2006

|                             | Usagers         | Employeurs    | Total                  |
|-----------------------------|-----------------|---------------|------------------------|
| <b>Voiture particulière</b> | 3 200 000 euros | 100 000 euros | 3 300 000 euros        |
| <b>Motocyclette</b>         | 300 000 euros   |               | 300 000 euros          |
| <b>Cyclomoteur</b>          | 200 000 euros   |               | 200 000 euros          |
| <b>Taxi</b>                 |                 | Marginal      |                        |
| <b>Total</b>                | 3 700 000 euros | 100 000 euros | <b>3 800 000 euros</b> |

En 2006, les taxes sur les assurances de véhicules atteignent 3,8 millions d'euros pour les déplacements internes au PTU.

Le taux de taxe le plus élevé dans le domaine des transports est la TIPP, payée lors de l'achat de carburant.

*La Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers (TIPP) et les taxes affectées sur les produits pétroliers*

La taxe intérieure sur les produits pétroliers est une taxe forfaitaire payable à l'administration des douanes dès lors que le carburant est mis à la consommation sur le marché intérieur.

La TIPP est estimée à environ 70 % du prix hors TVA.

Tableau 42- Le montant de la TIPP, valeur 2006

|                             | Usagers          | Employeurs      | Total                   |
|-----------------------------|------------------|-----------------|-------------------------|
| <b>Voiture particulière</b> | 45 100 000 euros | 1 700 000 euros | 46 800 000 euros        |
| <b>Motocyclette</b>         | 800 000 euros    |                 | 800 000 euros           |
| <b>Cyclomoteur</b>          | 400 000 euros    |                 | 400 000 euros           |
| <b>Taxi</b>                 |                  | 200 000 euros   | 200 000 euros           |
| <b>Total</b>                | 46 300 000 euros | 1 900 000 euros | <b>48 200 000 euros</b> |

Pour l'année 2006, la TIPP a donc rapporté 48,2 millions d'euros à l'Etat.

*La Taxe sur les certificats d'immatriculation (taxe sur la carte grise)*

La taxe sur la carte grise est perçue par la Région lors de l'établissement de la carte grise. Cette redevance doit être payée par tous les véhicules automobiles. Depuis le 1er juillet 2004, les cyclomoteurs sont également soumis à cette taxe.

Le montant de cette taxe a été estimé à partir des chiffres du CCFA, un coût par véhicule a été établi et retranscrit pour obtenir le coût total dans le PTU.

Tableau 43 - La taxe sur les certificats d'immatriculation, valeur 2006

|                             | Usagers         | Employeurs    | Total                   |
|-----------------------------|-----------------|---------------|-------------------------|
| <b>Voiture particulière</b> | 9 000 000 euros | 300 000 euros | 9 300 000 euros         |
| <b>Motocyclette</b>         | 500 000 euros   |               | 500 000 euros           |
| <b>Cyclomoteur</b>          | 300 000 euros   |               | 300 000 euros           |
| <b>Taxi</b>                 |                 |               | Marginal                |
| <b>Total</b>                | 9 800 000 euros | 300 000 euros | <b>10 100 000 euros</b> |

En 2006, le montant total de la taxe sur les certificats d'immatriculation est de 10,1 millions d'euros.

#### *La taxe sur les permis de conduire*

Il s'agit d'une taxe à taux unique fixé par la Région. Son volume a été estimé selon la méthode du CERTU. Ainsi, le taux de TVA de 19,6 % a été appliqué au coût total du permis dans le PTU de Clermont-Ferrand.

En 2006, les taxes sur le permis de conduire ont rapporté 600 000 euros à la Région.

#### *Autres taxes et amendes*

La taxe sur les voitures de société est payable à l'Etat par les sociétés. Le montant est fonction du parc de véhicules de l'entreprise.

Il est difficile d'appréhender cette taxe. Les chiffres du CCFA n'ont pas été utilisés, il apparaît en effet peu cohérent de réaliser une approximation de la dépense à partir de ces données.

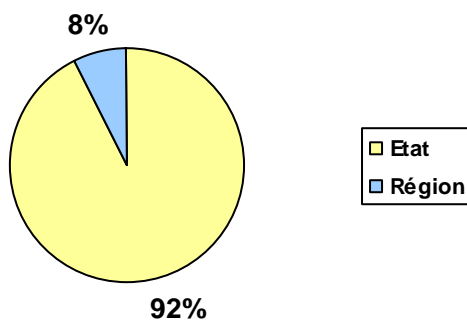
Les amendes de la police de circulation sont perçues par l'Etat. Il n'a donc pas été possible d'obtenir ces montants.

Ces différents résultats permettent de percevoir le montant total des taxes payées par les usagers.

### 2.3.2 Total des taxes perçues et affectation

En 2006, le produit des taxes et des impôts liés à l'automobile s'est élevé à 142,1 millions d'euros sur le PTU clermontois.

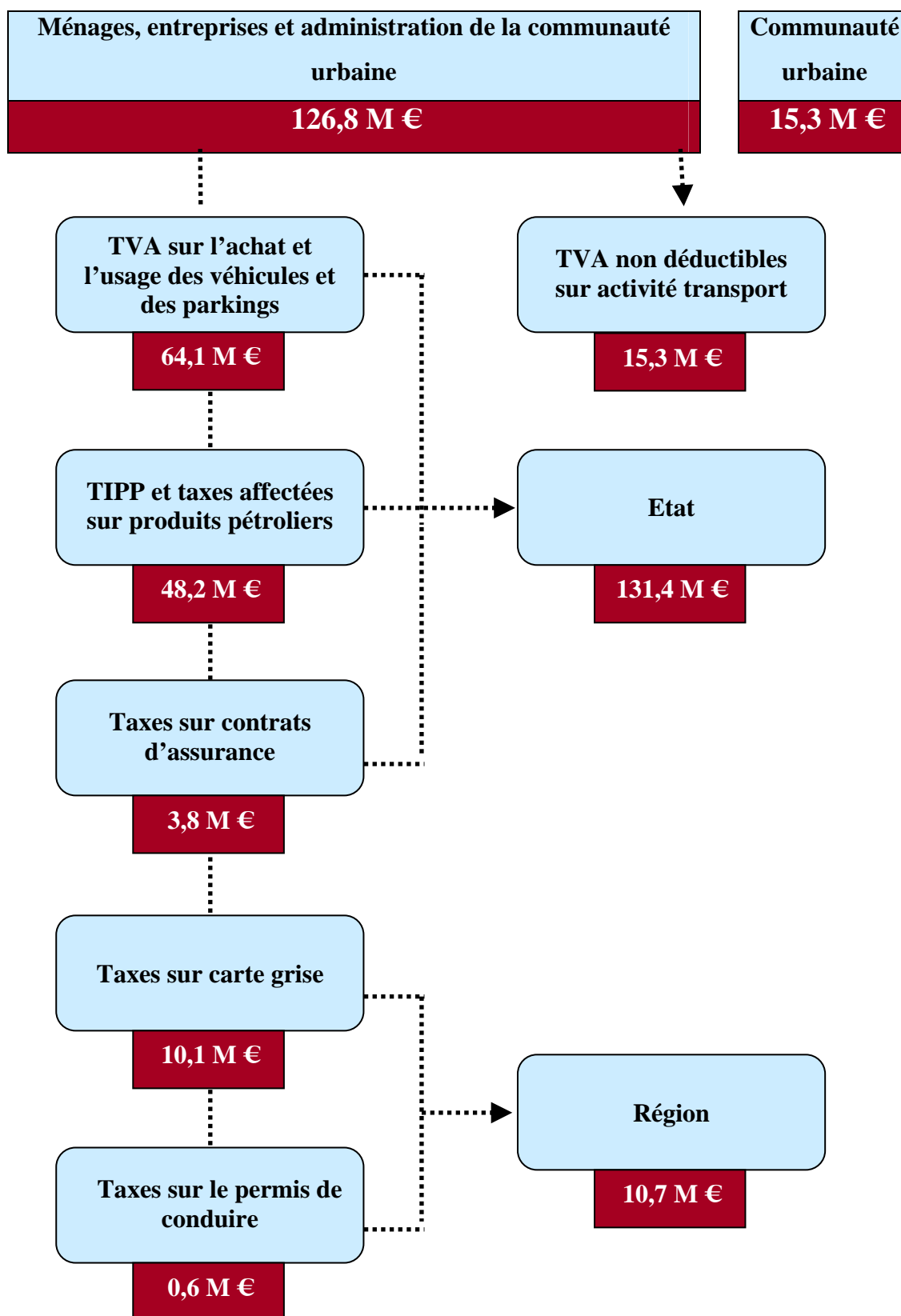
Figure 8- La répartition des bénéficiaires des taxes



L'Etat est le principal bénéficiaire des taxes puisqu'il perçoit près de 92 % des taxes en 2006, soit environ 131,4 millions d'euros.

La Région a reçu 10,7 millions d'euros pour les taxes sur les cartes grises et le permis de conduire.

Tableau 44- La répartition de la fiscalité liée aux transports de voyageurs, valeur 2006



### *2.3.3 Fiscalité non générée par les transports mais affectée au transport, le cas particulier du Versement Transport*

Le Versement Transport est une taxe prélevée par l'autorité organisatrice des transports en commun urbains. Les entreprises de plus de 9 salariés exerçant leur profession dans le PTU sont soumises à cette taxe. En 2006, le taux du Versement Transport dans le PTU clermontois est de 1,70 %.

Le produit du Versement Transport est de 47,4 millions d'euros en 2006.



### 3 DONNEES ET DOCUMENTS UTILISES

- **Données recueillies :**

Budget de Clermont Communauté

Budget de la commune d'Aubière

Budget de la commune de Baumont

Budget de la commune de Châteaugay

Budget de la commune de Clermont-Ferrand

Budget de la commune de Cournon

Budget de la commune de Saint-Genès Champanelle

Budget de la commune de Sayat

Compte administratif du SMTC

Chiffre d'affaires des taxis : Syndicat des Artisans Taxis du Puy-de-Dôme

Données sur l'accidentologie : Observatoire des Déplacements

- **Documents utilisés :**

Affimétrie (2004) *Enquête ménages déplacements- Agglomération clermontoise 2003*, 94p.

Clermont Communauté (2007) *Le Budget primitif* [en ligne], 13p.

Disponible sur :

<<http://www.clermontcommunaute.net/>> (consulté le 15 août 2007)

Crozet, Y. (1997) *Analyse économique de l'Etat*. Paris : Armand Colin, 191p.

ISBN : 2-200-01451-1

Guerrien, B. (2002) *La Théorie des Jeux*. Paris : Economica, 112p.

ISBN : 2-71784408-2

Isis, Semaly (2007) *PDU du Grand Clermont*, rapport d'étude, 86p.

Jourdan G., Duprez F. (2005) *Etablir un compte déplacements à l'échelle locale*. Lyon: Angers : [CERTU ADEME Editions](#), 128p.  
ISBN : 2-11-095313-6

Kander, R., Reilles, S. (2006) *Observatoire des Déplacements du Grand Clermont 2003-2005*. Agence d'Urbanisme et de Développement Clermont Métropole, 116p.

Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, DGCL (2006) *Les Budgets primitifs des régions en 2006* [en ligne], 101p.

Disponible sur :

<[http://www.dgcl.interieur.gouv.fr/Publications/budget\\_primitifs\\_regions\\_2006/publication\\_globale.pdf](http://www.dgcl.interieur.gouv.fr/Publications/budget_primitifs_regions_2006/publication_globale.pdf)> (consulté le 15 août 2007)

Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, DGCL (2007) *Les finances des Départements en 2005* [en ligne], 487p.

Disponible sur :

<[http://www.dgcl.interieur.gouv.fr/Publications/finances\\_departements\\_2005/publication\\_globale.pdf](http://www.dgcl.interieur.gouv.fr/Publications/finances_departements_2005/publication_globale.pdf)> (consulté le 15 août 2007)

Raux, C. (2002) *La FAQ des péages urbains* [en ligne], 7p.

Disponible sur :

<<http://www.let.fr/fr/annuaire/auteurs/craux/faqpeagecgp.pdf>> (consulté le 15 août 2007)

Risacher, JM., Lichere, V., Morbois, P. (1998) *Analyse des budgets publics transports voyageurs de 1990 à 1996 dans la Communauté Urbaine de Bordeaux*, rapport d'étude, LET, SEMALY, 53p.

Risacher, JM., Lichere, V., Morbois, P. (1998) *Compte Déplacements Voyageurs en 1996 dans la Communauté Urbaine de Bordeaux*, rapport d'étude, LET, SEMALY, 75p.

Risacher, JM., Nicolas, JP., Autuori, G., Morbois, P. (1998) *Méthodologie d'évaluation et préconisations en matière de suivi des actions du PDU*, rapport d'étude, LET, SEMALY, 32p.

STIF, *Compte Déplacements de Voyageurs en Ile-de-France pour l'année 2003* [en ligne], 18p.

Disponible sur :

<[http://www.stif.info/IMG/pdf/compte\\_dep\\_2005.pdf](http://www.stif.info/IMG/pdf/compte_dep_2005.pdf)> (consulté le 15 août 2007)

### • Sites Internet :

<<http://www.admi.net/jo/20031206/INTB0300292D.html>> (consulté le 15 août 2007)

<http://www.atec-tec.net/dossier/> (consulté le 15 août 2007)

<http://www.ccfa.fr> (consulté le 15 août 2007)

<http://www.clermont-fd.cci.fr/prospective/projets/tram/tram.php> (consulté le 15 août 2007)

<http://www.econologie.com/> (consulté le 15 août 2007)

<http://www.insee.fr> (consulté le 15 août 2007)

<http://www.legifrance.gouv.fr> (consulté le 15 août 2007)

[http://www.lesechos.fr/reseaux-pouvoir/ville/clermontferrand/accueil\\_clermontferrand.htm](http://www.lesechos.fr/reseaux-pouvoir/ville/clermontferrand/accueil_clermontferrand.htm)  
(consulté le 15 août 2007)

<http://www.lettram-clermontferrand.com> (consulté le 15 août 2007)

[http://www.liberation.fr/actualite/reuters/reuters\\_france/](http://www.liberation.fr/actualite/reuters/reuters_france/) (consulté le 15 août 2007)

<http://www.medeflyonrhone.com/main/> (consulté le 15 août 2007)

<http://www.moovicite.com> (consulté le 15 août 2007)

<http://www.science-decision.net/> (consulté le 15 août 2007)

<http://transclermont.itrams.net/lettram/> (consulté le 15 août 2007)

<http://web.semaly.com/> (consulté le 15 août 2007)

<http://www.t2c.fr> (consulté le 15 août 2007)

## 4 LEXIQUE

2R : Deux roues

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

CCFA : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

CERTU : Centre d'Etudes sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

CM : Coût Moyen

Cm : Coût marginal

EMD : Enquête Ménage Déplacements

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

MAP : Marche à pied

ONISR : Organisme National Interministériel de la Sécurité Routière

PDE : Plan de Déplacements Entreprise

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PTU : Périmètre des Transports Urbains

SMTC : Syndicat Mixte des Transports en Commun

SNCF : Société Nationale du Chemin de Fer

STIF : Syndicat des transports d'Ile-de-France

TC : Transports Collectifs

TCNU : Transports Collectifs Non Urbains

TCSP : Transports en Commun en Site Propre



TCU : Transports Collectifs Urbains

TI : Transport Individuel

TIPP : Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers

TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée

VP : Voiture particulière

