

Atelier 11**Quels moyens financiers des Collectivités Locales pour une mobilité économe en énergie ?**

Charles RAUX, Laboratoire d'Economie des Transports

Les sources de financement des politiques de déplacements et de transports

Le cadre d'évolution de la mobilité urbaine

La mobilité dans les aires urbaines (au sens de l'INSEE) représente 234 milliards de véhicules-kilomètres parcourus, soit un peu moins de la moitié du trafic, l'autre moitié étant effectuée en milieu rural (en 1996). Cette mobilité urbaine se répartit entre 55% en trafic intra-urbain (à l'intérieur d'une même aire), 36% en trafic d'échanges et 9% en trafic de traversée d'aire urbaine. D'une manière générale c'est aux franges des agglomérations, souvent à l'extérieur des PTU (périmètres de transports urbains) qu'augmente le plus rapidement le trafic automobile.

Dans les aires urbaines, la plus grande partie des déplacements sont effectués en voiture particulière. Compte tenu des développements actuels, il n'y a pas d'alternative technologique suffisante au moteur à combustion interne à un horizon de 20 ans. Dans ce laps de temps, si l'on veut maîtriser voir réduire la consommation de carburants fossiles et les émissions de GES qui s'ensuivent, la seule possibilité est d'agir sur les kilomètres parcourus en véhicule automobile.

Cela suppose de développer d'une part les incitations tarifaires et réglementaires (cf. autres ateliers) - mais on ne peut séparer la question tarifaire (source de revenus) de la question du financement -, d'autre part l'offre d'alternatives à l'usage intensif de la voiture : ce qui renvoie à la question du financement de ces alternatives.

Quelles pistes d'action et quelles sources de financement ?

Les pistes d'action doivent considérer la globalité de l'approche de la mobilité urbaine et ne pas se cantonner à l'offre technique de transport :

- > faciliter la mobilité de proximité à travers les politiques d'aménagement de l'espace, agglomérations moins étalées mais plus multipolarisées (i.e. maintien des commerces dans les petites localités), réseaux sécurisés pour les modes de proximité (marche à pied, vélo),
- > développer des programmes d'incitation au covoiturage, de voiture partagée, de plans de mobilité, etc.,
- > offrir moins de routes nouvelles ou améliorées, ce qui représente un gisement d'économie et une ressource financière libérée pour d'autres usages,
- > et bien sûr développer les offres modales alternatives en transports en commun.

Qui sont les principaux financeurs actuels des déplacements urbains de personnes ?

- > les ménages, en tant qu'automobilistes, premiers financeurs de la mobilité urbaine avec leurs dépenses d'achat, d'entretien et d'usage de leurs voitures particulières (291 GF TTC en aire urbaine en 1996). Ils représentent une importante source de recettes fiscales avec la TIPP (41 GF en urbain en 1996), collectée par l'Etat. Ils sont également financeurs en tant qu'usagers des transports collectifs mais, avec 28 GF, ne couvrent en moyenne que la moitié des dépenses courantes des TCU,
- > les collectivités locales (agglomérations urbaines, départements, régions) et à travers elles leurs contribuables. Elles consacrent la majeure partie de leurs dépenses en transport à la route (34 GF pour la route en aire urbaine, 12 GF pour les TCU),
- > les employeurs à travers le versement-transport affecté au financement des TCU (et la carte orange en Ile de France) soit 23 GF,
- > l'Etat à travers le financement de la route (8 GF en aire urbaine) et le cofinancement des transports collectifs (en région Ile de France, subventions à l'investissement en province).

Dans une perspective d'efforts supplémentaires pour le développement d'une offre alternative, existe-t-il de nouvelles sources de financement ?

Parmi les contributeurs actuels :

- > les collectivités locales comme l'Etat peuvent difficilement accroître les différentes pressions fiscales,
- > les entreprises considèrent qu'elles ont déjà donné et soulignent le décalage entre l'offre en transports collectifs et la demande de leurs salariés qui utilisent de moins en moins ce mode,
- > les ménages automobilistes estiment qu'ils donnent déjà beaucoup à travers les taxes sur le carburant et ont tendance à questionner l'Etat (cf. la révolte fiscale de septembre 2000).

Parmi les contributeurs potentiels :

- > les automobilistes en tant que bénéficiaires indirects de la fluidité induite par le développement des transports collectifs : on pense au péage urbain comme source de financement mutualisé d'une offre multimodale de transport à l'échelle de l'agglomération. Mais le débat sur ce type de mesure abordera probablement le statut de la TIPP étant donné son niveau élevé et donc la nature de l'intervention de l'Etat,
- > les promoteurs immobiliers dont les programmes immobiliers bénéficient d'un environnement favorable grâce au bon fonctionnement du système de transport,
- > les commerces et fournisseurs de services qui bénéficient également du système de transport (leur contribution pourrait être à travers une taxe sur le chiffre d'affaires plutôt que sur la masse salariale). Mais il y a un risque de fuite des commerces à l'extérieur des périmètres concernés.

En somme, il s'agit moins de trouver de « nouvelles » ressources que de réorienter les ressources actuelles et les priorités d'investissement des collectivités locales :

- > une réorientation de la politique d'investissement des agglomérations urbaines en faveur des transports collectifs : c'est déjà le cas pour les plus grandes, mais cela ne couvre en gros que la moitié de la circulation urbaine,
- > l'autre moitié est du domaine d'intervention des Conseils Généraux et des Régions qui investissent beaucoup dans la route, sollicités en outre de plus en plus par l'Etat pour ce faire,
- > l'implication plus forte de l'Etat dans le cofinancement de politiques de transport multimodal favorisant plus les TCU et le fer en péri-urbain,
- > la tarification routière en zones urbaines et la remise à plat de la tarification des transports collectifs, objet de nombreuses incohérences.

Enfin, la Commission européenne dans son dernier livre blanc (Septembre 2001) prône pour le financement du réseau transeuropéen, le développement de fonds régionaux ou nationaux de financement abondés par une mutualisation des redevances d'infrastructures sur une zone et des itinéraires ou modes concurrents (à l'instar de la Suisse pour le transport de marchandises). Il y a là une piste de réflexion également pour le financement des systèmes de déplacements urbains et péri-urbains.

Charles RAUX, Laboratoire d'Economie des Transports
Tel : 04 72 72 64 54
Charles.raux@let.ish-lyon.cnrs.fr

Atelier 11

Quels moyens financiers des Collectivités Locales pour une mobilité économe en énergie ?

Michel PASSET, Ville de Montpellier

Un programme de Transport en Commun en Site Propre

Présentation

Cité millénaire devenue capitale méditerranéenne, Montpellier est passée en 20 ans de la 25^{ème} à la 8^{ème} place des villes françaises.

Sa population a doublé au cours des 4 dernières décennies. Une forte migration vers le sud est annoncée pour les années à venir.

Si la ville compte aujourd'hui 228 000 habitants (recensement 1999), l'agglomération de Montpellier représente 420 000 habitants.

Montpellier diffuse la croissance et maîtrise la sienne pour assurer la qualité de vie urbaine et privilégier l'environnement.

Pour offrir à tous ses habitants une nouvelle liberté de se déplacer, l'agglomération de Montpellier, avec le concours de l'Etat et du Département de l'Hérault, s'est dotée d'un tramway qui allie la technologie de pointe et l'art contemporain.

La première ligne de tramway

Montpellier mise sur le développement durable en intégrant le long terme, l'environnement, le progrès social et le dynamisme économique dans sa stratégie urbaine.

Maillon essentiel de l'écomobilité, le tramway joue la complémentarité entre les bus, les voitures et les vélos. Il offre un nouvel aménagement de l'espace et du temps et entraîne une restructuration du réseau de transports de manière à assurer une cohérence d'ensemble.

En liaison avec les bus, la première ligne de tramway Mosson-Odyseum qui traverse la ville du nord-ouest au sud-est, est le nouvel axe structurant de l'ensemble du réseau des transports publics urbains et interurbains.

La technique du rabattement des bus sur les stations de la ligne de tramway permet de bien adapter «l'offre bus» dans les communes de l'agglomération de Montpellier, en augmentant les fréquences de passage et en privilégiant notamment des dessertes cadencées (horaires et fréquences régulières)

Des connexions directes avec le tramway sont mises en place sur des Pôles d'Echanges où les voyageurs ont des correspondances organisées entre le tramway et les réseaux de transports urbains, départementaux, régionaux, voire nationaux (SNCF)

Les automobilistes ont la possibilité de laisser leur véhicule dans des parkings-pour inciter le co-voiturage, afin que chaque passager du véhicule relais aménagés à proximité des stations de la périphérie. Un tarif combiné «stationnement-transport» est proposé sur ces parkings pour inciter le co-voiturage, afin que chaque passager du véhicule puisse ensuite utiliser le tramway ou le bus.

Les vélos disposent de nouvelles pistes cyclables le long de la ligne et de parcs à vélos sécurisés aux stations de tramway.

Les chiffres clés**Le tramway en chiffres**

La ligne N° 1.....	Mosson-Odyseum
Longueur.....	15,2 km
Nombre de stations.....	28 (dont 3 en projet)
Interstation moyenne.....	560 mètres
Horaires de service.....	5h du matin à 1h du matin
Fréquence de passage.....	5 minutes
Vitesse commerciale moyenne.....	20 km/h (avec tous les arrêts)
Vitesse de pointe.....	70 km/h
Nombre de rames.....	28 (26 en service 2 en réserve)
Capacité d'une rame.....	220 personnes
Longueur.....	30 mètres environ (portable à 40 mètres)
Largeur.....	2,65 mètres
Poids.....	40 tonnes environ
Accès.....	Planche bas accessible de plain pied
Nombre de rails posés.....	3378 rails de 18 mètres d'1 tonne chacun
Largeur entre rails.....	143 mètres (standard de type ferroviaire)
Emprise des 2 voies.....	7 mètres
Emprise au niveau des arrêts.....	12 mètres

Le plan de financement**BUDGET D'INVESTISSEMENT**

Montant Réalisation

Millions de Francs HT

2288 (valeur actualisée 2000)

FINANCEMENT

Subventions

Millions de Francs

567

* ETAT

(subvention obtenue)

417

* CONSEIL GENERAL

(subvention obtenue)

150

* CONSEIL REGIONAL

0

Autofinancement DISTRICT

650

Emprunt DISTRICT

1071

TOTAL = 2288

Remboursements emprunts

Annuités

Millions de Francs

107

Financement des Annuités

{Produit du versement transport

42

Effet {

Tramway {Usagers, gains de productivité et induction trafic

49

Budget de fonctionnement DISTRICT

....16

TOTAL = 107

Au sein de la communauté d'agglomération de Montpellier les comptes du service transport / exploitation s'établissent comme suit :

	en MF (TTC)
A – Total des charges d'exploitation (hors investissements subventionnés par l'Agglomération)	320
Recettes Usagers	105
Compensations tarifaires (versées par l'Agglomération)	50
Contribution financière d'exploitation (versée par l'Agglomération)	165
B – Investissements transport	50 (subvention pour matériels et travaux directs) (prise en compte renouvellement du parc au GNV)
C – Produit du Versement Transport (taux maximum 1,75% depuis le 01/01/1996, après décision de réalisation de la 1 ^o ligne)	265 (produit net après remboursements)

Pour en savoir plus sur les aspects financiers le contact est : M. Georges LESCUYER Directeur du service transports de Montpellier-Agglomération Tél 04 67 13 60 29
E-mail : g.lescuyer@montpellier-agglo.com

Un plan d'action global et coordonné

Avec la première ligne tramway « Mosson-Odysseum » Montpellier – Agglomération met en place la première étape d'un projet global de transports non polluants qui comprend :

La création d'un réseau de tramway irriguant l'ensemble de l'agglomération qui se déroulera en 3 temps avec

La mise en service de la première ligne de tramway Mosson-Odysseum , en juillet 2000.

Une deuxième ligne de 19 km (Jacou-Saint-Jean de Védas) à l'étude, programmée pour 2005 avec un lancement des travaux début 2003.

Une troisième ligne (Juvignac – Pérols/Palavas) prévue d'ici 2010, ainsi que le prolongement des 2 premières lignes.

Devant le succès de fréquentation de la 1^{ère} ligne tramway (75 000 voyageurs/jour dès la 1^{ère} année au lieu des 65 000 attendus - décision d'allonger les 28 rames de 30 à 40 mètres (portant la capacité de 220 à 320 passagers) et d'acquérir 2 rames de 40 mètres supplémentaires.

Le renouvellement accéléré de l'ensemble du parc de bus d'ici 2002, avec la suppression du carburant actuel, le gazole, au profit d'un carburant propre, le GNV (Gaz Naturel pour Véhicule), et l'utilisation de l'Aquazole, carburant mixte gazole/eau, pour l'ensemble du parc, dans l'attente de son remplacement par des bus au GNV.

Michel PASSET, Ville de Montpellier
Tel : 04 67 34 72 53
Michel.irigoïn@ville-montpellier.fr

Atelier 11**Quels moyens financiers des Collectivités Locales pour une mobilité économe en énergie ?**

Michel PASCAL, Conseil Régional du Nord-Pas de Calais

Régionalisation des TER : la dimension urbaine et péri-urbaine

Le Nord-Pas de Calais est l'une des Régions choisie pour l'expérimentation de la décentralisation du TER. Cette compétence deviendra pleine et entière le 1^{er} janvier 2002.

Le rôle du TER est essentiel pour la mobilité quotidienne de la population et pour une mobilité propre et économe en énergie. Son créneau de pertinence est principalement les liaisons inter-urbaines, davantage que les liaisons urbaines ou péri-urbaines. Dans le Nord-Pas de Calais, le TER apparaît clairement comme compétitif et alternatif sur un certain nombre de liaisons, où il est tout aussi rapide et bien moins coûteux que l'usage de l'automobile, si on veut bien prendre en compte l'ensemble des coûts et pas seulement le remplissage du réservoir.

Nous avons même dans le Nord-Pas de Calais le seul exemple de TER qui pulvérise les performances de la voiture, avec le TER à Grande Vitesse qui met Calais à 30 minutes de Lille et Boulogne à une heure seulement (volonté régionale et aboutissement de 10 ans de pression auprès de la SNCF).

Pour autant, cette priorité donnée au TER suppose des moyens importants de la part de la Région, moyens que ne donnera pas la régionalisation, qui est un « faux cadeau ». Celle-ci ne fait en fait que transférer à la Région les moyens de fonctionnement du TER qui, auparavant, étaient directement affectés à la Direction régionale de la SNCF.

Au contraire, les Régions craignent aujourd'hui que la décentralisation ne se traduise par une perte de moyens par rapport à l'ensemble des besoins qui émergent pour le développement du TER. Le précédent des lycées est encore dans tous les esprits.

Cependant, il est vrai que la décentralisation représente une chance de « sauver le TER », dont l'avenir était fort compromis par des années de priorité donnée au TGV par la SNCF. Cela suppose également une clarification des comptes de la SNCF (vers une comptabilité analytique), clarification qui est en cours.

Rappelons que les Régions, après la décentralisation du TER, ne disposeront toujours pas de moyens propres pour son développement (pas de versement transport du type de celui qui existe pour les transports urbains).

Les Régions ont bien compris également qu'un TER attractif supposait des investissements très importants :

- > renouvellement du matériel (moyenne d'âge très élevée),
- > infrastructures (dans le cadre des CPER, mais avec une très faible participation de Réseau Ferré de France qui est pourtant le propriétaire),
- > ainsi que des moyens de fonctionnement, par exemple pour mettre en place une tarification régionale attractive pour les étudiants ou les chômeurs.

Au-delà, le développement du TER doit s'inscrire dans le développement du transport en commun « de porte à porte », ce qui suppose des politiques partenariales avec les Départements et les Autorités de Transport Urbain (mise en place de l'intégration tarifaire, création de pôles d'échanges, études de liaisons par tram-trains,...).

La loi SRU, notamment la possibilité de création de syndicats mixtes de transport à une échelle régionale ou infra-régionale, peut apporter des solutions d'organisation. Reste le problème du financement, même si la récente circulaire sur les PDU va dans le bon sens.

Au-delà, le choix du TER doit apparaître clairement dans les futurs Schémas Régionaux d'Aménagement et de Développement du Territoire. Notamment, il semble essentiel de ne pas concurrencer le TER en multipliant les liaisons rapides routières ou autoroutières sur ses meilleurs créneaux de développement.

Par ailleurs, la priorité donnée au développement du fret ferroviaire, qui apparaît notamment dans les Schémas de Services Collectifs de Transport, ne doit pas pénaliser le TER, qui entre en concurrence dans le partage des sillons ferroviaires.

Michel PASCAL, Conseil Régional du Nord-Pas de Calais
Tel : 03 28 82 73 63
m.pascal@cr-npdc.fr