

LE COMPTE DÉPLACEMENTS DE LA BANDE LITTORALE DES ALPES MARITIMES

Notre collègue Gabriel Jourdan, Docteur en géographie de l'Université de Cergy-Pontoise, a bien voulu résumer ci-après la présentation qu'il a faite, dans le cadre de notre réunion-débat du 11 juin dernier, de son étude, réalisée en 2001 pour le compte de l'Agence des déplacements des Alpes-Maritimes (ADAM) aux fins de quantifier l'ensemble des ressources privées et publiques affectées aux infrastructures et modes de déplacements individuels et collectifs.

Une synthèse de cette étude en a été diffusée lors de sa présentation publique par l'ADAM, le 22 avril 2002. Le GIR Maralpin tient ce document d'une trentaine de pages à la disposition de ses adhérents.

1.1. Qu'est-ce qu'un "compte déplacements" ?

Le compte déplacements est une estimation des ressources affectées aux transports terrestres de voyageurs dans une aire géographique donnée, ici la bande littorale des Alpes-Maritimes (aire des anciens schémas directeurs de Cannes-Grasse-Antibes, Nice et Menton).

L'ensemble des déplacements est pris en compte (flux internes, transit et échanges, au prorata des kilomètres parcourus dans l'aire d'étude)

La méthodologie utilisée s'appuie sur les recommandations du CERTU (*Centre d'études sur les réseaux de transport, l'urbanisme et les constructions publiques*) [Ministère de l'Équipement] adaptées au contexte local. L'étude a été réalisée pour le compte de l'ADAM (Agence des déplacements des Alpes-Maritimes), qui regroupe les principales autorités organisatrices du département. Elle a nécessité presque un an de travail à mi-temps.

Plus précisément, le travail d'élaboration d'un Compte Déplacement vise :

- (a) 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 (versement transports), Etat et collectivités locales.
- (b) A cerner l'affectation de la ressource par grands postes de dépenses :
 - achat, entretien et usage des véhicules particuliers (y compris le chiffre d'affaires des taxis et loueurs de voitures) [poste "VP"] ;
 - développement et entretien des voiries (y compris les recettes de péages autoroutiers et du stationnement public payant) [poste "Voirie"] ;
 - exploitation et au développement des réseaux de transports collectifs [poste "TC"] ;

2. Les principaux résultats du Compte Déplacements de la bande littorale des Alpes-Maritimes

L'étude a été réalisée sur la seule année 1999 en raison de l'ampleur de la tâche de collecte des informations. Cela doit inciter à la prudence : les chiffres donnés sont des ordres de grandeur. Dans la mesure du possible, nous donnerons des éléments de comparaison avec le Compte Déplacement National, établi par le CERTU sur la base de l'année 1998 et rendu public en 2001. Ce document est téléchargeable sur :

http://www.certu.fr/transport/s_pages/compte/new_rapport.htm

Quatre résultats marquants sont à retenir à propos du financement des déplacements sur la bande littorale des Alpes-Maritimes.

(1) L'ampleur des ressources affectées aux déplacements

Sur la bande littorale, 2,6 milliards d'euros (17,2 milliards de francs), soit environ 2700 euros (17 600 F) par habitant permanent, sont affectés aux déplacements. Cela est *comparable avec la moyenne nationale*.

A titre indicatif, les ressources affectées aux déplacements en France sont comparables avec celles consacrées à l'alimentation [2 600 euros (17 000 F) par habitant], mais nettement inférieures à celles consacrées au logement [3 800 euros (25 000 F) par habitant].

(2) Sur la bande littorale des Alpes-Maritimes, l'utilisateur contribue plus fortement qu'en moyenne nationale

Dans l'aire d'étude, 91 % de la ressource est amenée par l'utilisateur contre 83 % en moyenne nationale. Cette situation a trois explications majeures :

- la part plus importante des dépenses d'achat, d'entretien et de fonctionnement des véhicules de particuliers (financées à 100 % par l'utilisateur) par rapport à la moyenne nationale [cf. (3) § 1] ;
- la présence d'une autoroute urbaine à péage, l'importance des recettes du stationnement public payant et du produit des amendes de la circulation (affectées à l'investissement sur les voiries communales), font que l'utilisateur finance 57 % du poste "voirie et stationnement" dans l'aire d'études contre 29,4 % en moyenne nationale ;
- un poste "transports en commun" moins subventionné (en raison à la fois de l'importance des lignes suburbaines conventionnées "aux risques et périls" et d'un bon "taux de couverture" des TER).

(3) La bande littorale des Alpes-Maritimes dépense plus pour la voiture particulière, la voirie et le stationnement que la moyenne nationale

Le poste "VP" (qui correspond à l'achat, à l'assurance, à l'entretien et à l'usage des véhicules de particuliers, de louage, et taxis) est financé intégralement par l'utilisateur. Il mobilise 2,1 milliards d'euros (presque 14 milliards de francs). Cela représente 80,6 % des ressources affectées aux déplacements sur la bande littorale des Alpes-Maritimes, contre 74,4 % en moyenne nationale.

L'écart s'explique essentiellement par des spécificités locales et notamment par la structure spatiale de la conurbation (forte densité, urbanisation multipolaire, forte dissociation entre emplois et lieux de travail, ce qui favorise un allongement des déplacements).

- Les ressources consacrées à la voirie et au stationnement (y compris péages autoroutiers, droits de stationnements et amendes de la circulation) s'élèvent à 345 millions d'euros (2,3 milliards de francs) dans l'aire d'études, soit 13,1 % des ressources (contre 11,1 % en moyenne nationale). L'utilisateur finance 57 % de ce poste contre 29 % en moyenne nationale. Cela s'explique par l'importance du péage autoroutier (122 millions d'euros pour les véhicules légers) et du stationnement public payant (53 millions d'euros).

(4) La Côte d'Azur affecte environ deux fois moins de ressource par habitant aux transports collectifs comparativement à la moyenne nationale.

En moyenne nationale, les transports collectifs mobilisent 14,3 % des ressources totales affectées aux déplacements [soit 366 euros (2 400 francs) par an et par habitant]. Sur la bande littorale des Alpes-Maritimes, les transports collectifs mobilisent 6,3 % des ressources totales affectées aux déplacements [soit 170 euros (1 100 F) /an/ habitant permanent].

Cette situation reflète notamment que la conurbation azurélienne n'a pas encore lancé d'investissements lourds pour les transports collectifs (RER azurélien, transports en commun en site propre), ce qui devrait changer dans les années qui viennent [cf. section 3 ci-après].

- Par ailleurs, les ressources de fonctionnement des transports collectifs urbains sont globalement plus faibles qu'en moyenne nationale. Ainsi, le produit du versement transport est-il limité par la structure du tissu économique local (peu de "gros employeurs") ; mais également par des choix stratégiques (limiter la pression fiscale sur les entreprises).

3. Les enjeux financiers du développement des transports collectifs sur la bande littorale des Alpes-Maritimes

L'examen rapide du coût potentiel de quelques projets de transports collectifs souligne l'enjeu de leur financement. *Les estimations qui vont être données n'engagent que Gabriel Jourdan, auteur de l'étude, et en aucun cas l'ADAM.*