

Comment diminuer les dépenses de transport ?

Et optimiser l'investissement public

Mai 2018

L'ENJEU : RÉDUIRE LES DÉPENSES DES MÉNAGES LIÉES AUX DÉPLACEMENTS

Les dépenses d'aménagement liées aux déplacements sont très largement supportées par la collectivité, qu'il s'agisse de l'offre en transport en commun, du stationnement, ou de l'entretien des voiries.

L'objectif de ces aménagements est de faciliter les trajets quotidiens des usagers. Cependant, cet objectif ne peut être atteint que si les particuliers sont capables d'en supporter les coûts.

Afin d'optimiser les investissements publics en matière de transport, il faut donc, au préalable, **évaluer les dépenses des particuliers pour leurs déplacements (1)** et **les confronter avec les usages quotidiens (2)** : tel est l'objet de cette note.

Ces deux analyses conduiront à identifier des pistes d'actions pour réduire les coûts supportés par les usagers, et optimiser les dépenses publiques.

LES 3 NIVEAUX D'INVESTISSEMENT POUR FAVORISER LES MOBILITÉS

AGENCE RÉGION DE
REIMS
D'URBANISME
Développement & Prospective

COÛTS LIÉS À L'USAGE

Investissements des particuliers

Péage, matériel, véhicules, équipements, réparations, carburants ...



COÛTS LIÉS À L'AMÉNAGEMENT

Investissements collectifs

Voirie, stationnement, services transports en commun



DÉPENSES INDIRECTES

Investissements collectifs et privés transnationaux

Transports transfrontaliers de voyageurs et de marchandises, import/export de matières premières et de technologies ...



SYNTHÈSE

(1) Les dépenses des particuliers pour se déplacer sont très hétérogènes. Les véhicules motorisés restent les plus chers.

L'évaluation des dépenses individuelles liées aux déplacements quotidiens pendant 5 ans fait apparaître des niveaux de dépenses allant de 100€ à 60 000€. Les coûts des modes actifs et des transports en commun sont les plus faibles. Les dépenses associées à l'usage d'un véhicule motorisé sont les plus élevées.

(2) Au quotidien, la voiture est le principal moyen de transport, alors que les distances parcourues sont majoritairement inférieures à 5km.

Les déplacements *domicile-travail* dans le Grand Reims et au sein d'Ardenne Métropole sont très largement effectués en voiture, malgré les fortes dépenses associées à ce moyen de transport et la part importante de petits trajets.

Conclusion : favoriser le report modal de la voiture vers les autres moyens de transport pour les trajets quotidiens inférieurs à 5 km permettrait de réduire les coûts supportés par les particuliers pour ces déplacements.

LES COÛTS INDIVIDUELS DES MOYENS DE TRANSPORT, A L'ACHAT ET A L'USAGE

HYPOTHÈSES : COMMENT ÉVALUER LES DÉPENSES LIÉES AUX DÉPLACEMENTS INDIVIDUELS ?

D'une part, l'accès à chaque moyen de transport est variable tant du point de vue du modèle économique - *achat, location, abonnement* - que du point de vue du budget - *de quelques dizaines à plusieurs milliers d'euros*. D'autre part, l'usage et la fréquence d'utilisation des différents "véhicules" varient également, comme leur confort d'usage.

Afin de comparer les moyens de transport entre eux, en dépit de ces restrictions, **3 hypothèses majeures forment le socle de l'étude** :

1) Pour chaque moyen de transport analysé, il faut considérer qu'il s'agit du moyen de transport **le plus régulièrement utilisé** - par exemple, de une à plusieurs fois par semaine - pour un trajet avec un motif lié à un besoin quotidien - *achat, travail, médecin, écoles...*

2) Les coûts des différents moyens de transport sont déterminés à partir d'un **usage dans le temps**. Au prix d'un achat ou d'un abonnement à un moment donné, seront ajoutés les coûts d'entretien et de renouvellement d'abonnement, sur une période de 5 ans.

3) Considérant qu'il s'agit d'analyser les moyens de transport utilisés régulièrement et dans la durée, **les déplacements doivent être les plus confortables possibles**. Il faut donc tenir compte des objets et équipements nécessaires à ce confort.

La méthode et les calculs réalisés sont détaillés dans la **FICHE MÉTHODOLOGIQUE**, téléchargeable sur www.audrr.fr

TROIS NIVEAUX DE DÉPENSES

Les coûts d'achat et d'usage pour chaque véhicule sur un cycle de 5 ans fait apparaître 3 niveaux de dépenses :

NIVEAU 1 : la marche, les vélos en libre service et les transports en commun urbains sont les moins chers à l'acquisition et à l'usage.

NIVEAU 2 : cette 2ème catégorie comprend le TER, les transports en commun non urbains, et les "petits" 2 roues individuels (vélo, scooter...).

NIVEAU 3 : les voitures, les motos et le TGV appartiennent à ce niveau de dépense, le plus élevé.

TROIS ENSEIGNEMENTS CLÉS

L'analyse des coûts rapportés à un usage quotidien sur un cycle de 5 ans montrent que :

Les transports en commun et le TER reviennent **très peu chers**, notamment grâce à la prise en charge de l'abonnement à 50% par l'employeur.

Les coûts d'achat et d'usage des 2 roues est **relativement élevé**, mais leur confort d'usage n'a pas été pris en compte (*remonté de file, stationnement*).

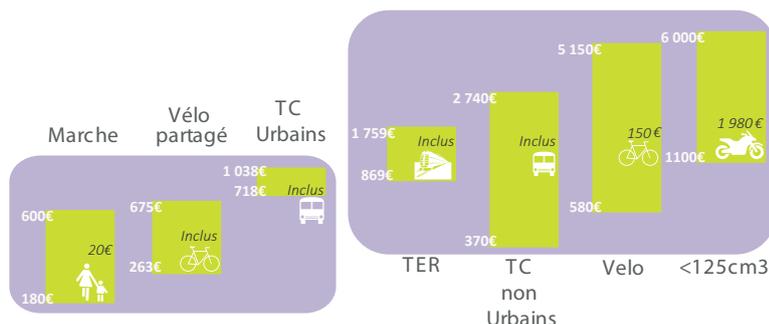
Les véhicules motorisés restent les plus chers à l'achat et à l'usage.

NIVEAUX DE DÉPENSES POUR LES DIFFÉRENTS MOYENS DE TRANSPORT,

lissés sur 5 ans, aux tarifs en vigueur au 2nd semestre 2017 en tenant compte des dispositifs d'aide.

AGENCE RÉGION DE REIMS D'URBANISME
Développement & Prospective

Le graphique se lit de la façon suivante : en moyenne sur 5 ans d'utilisation régulière, la pratique du vélo coutera entre 580€ et 5 150€ en fonction du véhicule choisi, et environ 150€ d'équipement, d'accessoires et d'entretien nécessaire à son usage.



NIVEAU 1
de 100€ à 1 000€ sur 5 ans.

NIVEAU 2
de 900€ à 6 000€ sur 5 ans.



LÉGENDE

Intervalles de prix constatés, y compris abonnements annuels
 Maximum 6 000€
 Minimum 1 100€

Coûts d'entretien, y compris révisions, carburants et équipements.
 6 000€

Coûts d'entretien compris dans l'abonnement.
 Inclus

NIVEAU 3
de 8 000€ à 60 000€ sur 5 ans.

LES USAGES AU QUOTIDIEN DANS LE GRAND REIMS ET A ARDENNE MÉTROPOLÉ

DES TRAJETS QUOTIDIENS RÉALISÉS SUR DES PETITES DISTANCES...

60% des déplacements *domicile-travail* dans le Grand Reims ont lieu au sein d'une même commune, contre 47% au sein d'Ardenne Métropole : il s'agit de salariés travaillant dans leur commune de résidence.

Ce premier constat implique donc la réalisation de trajets quotidiens sur de petites distances. Ainsi, **environ 80% des déplacements sont inférieurs à 10km, et plus de 60% des trajets sont inférieurs à 5km** dans les 2 EPCI.

... MAJORITAIREMENT EN VOITURE

La réalisation de ces petits trajets a lieu majoritairement en voiture (61% dans le Grand Reims et 67% pour Ardenne Métropole).

La marche est le 2ème mode de transports pour ces courtes distances, devant les transports en commun. Au-delà de 5 km à parcourir, l'usage de la voiture est largement dominant (*plus de 90%*).

Si la voiture reste le moyen de transport le plus utilisé pour les trajets *domicile-travail*, y compris pour les courtes distances, c'est donc que **les choix des ménages en matière de transport ne s'appuient pas sur une analyse économique, du moins pas avec l'objectif d'en diminuer les coûts.**

LA PART DES ACTIFS DANS LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2014

Distance	Grand Reims	Ardenne Métropole
Entre 0 et 5 km	69%	61,5%
Entre 5 et 10 km	12%	18,8%
Entre 10 et 15 km	7,8%	9,8%
Entre 15 et 20 km	6,2%	7,2%
Plus de 20 km	5%	2,8%

Pourtant, 2 constats viennent nuancer cette analyse :

1) la part modale des transports collectifs se situe autour de 5% pour des distances supérieures à 20km. Il pourrait s'agir ici des usagers du TER, ce moyen de transport devenant concurrentiel pour cette distance.

2) l'usage de la marche et des transports en commun est importante sur des trajets inférieurs à 5km. Ainsi, pour de faibles distances, les modes alternatifs à la voiture, lorsqu'ils existent, peuvent être concurrentiels.

La dimension économique dans le choix d'un moyen de déplacement apparaît alors pour des trajets inférieurs à 5km et supérieurs à 20km.

	Entre 0 et 5 km		Entre 5 et 10 km		Entre 10 et 15 km		Entre 15 et 20 km		Plus de 20 km	
Marche	14,4%	18,3%	1%	0,4%	0,2%	0,1%	0,2%	0,4%	0,4%	0%
Deux roues	4,2%	3,1%	2,5%	2,8%	1,8%	1,4%	1,1%	1%	0,8%	0,7%
Voiture	61,2%	67,2%	91%	94,4%	95,7%	96,8%	95,1%	95,5%	94,5%	93,5%
Transport en commun	13,8%	4,5%	5,5%	2,2%	2,1%	1,5%	3,5%	2,5%	4,1%	5,4%



LES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE : *Comment diminuer les dépenses de transport ?*

RÉDUIRE LES DÉPENSES DES MÉNAGES LIÉES AUX DÉPLACEMENTS

La majorité des déplacements quotidiens sont courts. Ils sont réalisés en voiture, dont l'usage appelle un fort niveau de dépenses individuelles. Pourtant, la marche et les transports en commun urbains, moins onéreux, sont plus utilisés lors des déplacements courts (moins de 5 km) et longs (plus de 20km).

UNE RÉPONSE A L'ENJEU

Afin de réduire les dépenses des ménages liées aux déplacements, il faut donc favoriser le report modal de la voiture vers les autres modes de transport, sur les courtes et les longues distances.

QUELS INVESTISSEMENTS COLLECTIFS POUR FAVORISER LA MOBILITÉ DES USAGERS ?

En termes d'aménagements, favoriser le report modal de la voiture vers les autres moyens de transport se décline en plusieurs types d'actions.

QUELQUES PISTES D' ACTIONS

Par exemples :

- faciliter les rabattements vers les gares,
- améliorer les itinéraires piétons, cycles ou cyclo,
- s'appuyer sur le réseau de transport en commun...

VERS UNE RÉDUCTION DES DÉPENSES PUBLIQUES LIÉES AUX DÉPLACEMENTS ?

Ces exemples d'actions appellent des investissements, dont l'objectif est de favoriser la mobilité des usagers, à des niveaux de dépenses qu'eux-même peuvent supporter.

RENTABILITÉ DES INVESTISSEMENTS

La "rentabilité" de ces investissements s'examine alors à l'aune du développement économique du territoire - *mobilité des actifs* - comme de son attractivité - *cadre de vie, proximité*.

POUR ALLER PLUS LOIN

Les choix des particuliers pour leurs moyens de transport ne s'appuient pas uniquement sur une analyse économique, du moins pas avec le seul objectif d'en diminuer les coûts.

Au-delà du coût, la notion de « service rendu » entre en jeu : *transporter plusieurs personnes (voiture), se reposer (TER, bus), faire de l'exercice (marche...)*

Mieux comprendre les arbitrages réalisés par les particuliers, entre les services rendus par les différents modes et leurs coûts, est une des pistes pour articuler les investissements collectifs en la matière avec les besoins des usagers.

FRANCHIR LES FRONTIÈRES

Les Agences d'urbanisme de Reims d'une part et de Sud Bourgogne d'autre part ont travaillé en parallèle sur la question des coûts des moyens de transports et des usages quotidiens. Ces travaux conjoints ont eu pour objectif de mettre en exergue la diversité des méthodes mobilisables pour étudier la question des mobilités, de leurs coûts et des pratiques quotidiennes.

L'Agence Sud Bourgogne fait ainsi « le point » sur les coûts associés aux différents moyens de transports, en comparant le budget mobilité des ménages avec les investissements et les initiatives des collectivités pour favoriser les mobilités.

Ses derniers travaux investissent la question des modes actifs, à travers la perception des usagers, les faits constatés, et les solutions d'aménagements.

www.ausb.org

Président de l'AUDRR
Cédric Chevalier

Directeur de publication
Christian Dupont

Analyse - rédaction
Guillaume Stern

Charte graphique
Maxime Picard

www.audrr.fr