



PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE

2014
2030

2010

Le compte déplacements de l'agglomération grenobloise



La
mobilité
pour
tous !



SOMMAIRE

Qu'est-ce qu'un compte déplacements ?	page 3
Le compte déplacements de l'agglomération grenobloise	page 4
La dépense globale en transport	page 5
Le transport individuel motorisé	page 9
Du coût perçu au coût réellement supporté par l'utilisateur.....	page 11
Les vélos	page 12
La voirie et le stationnement	page 13
Les impacts du transport.....	page 16
Les taxes générées par le transport	page 20
Le coût social du transport de voyageurs	page 21
Et après ?	page 22
Glossaire	page 23
Sources.....	page 23



LE COMPTE DÉPLACEMENTS de l'agglomération grenobloise

QU'EST-CE QU'UN COMPTE DÉPLACEMENTS ?

Réaliser un compte déplacements est une obligation légale mentionnée dans l'article 113 de la loi «SRU», relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains, pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Le compte déplacements est un état des lieux du mode de financement et du **coût social** des transports dans une aire géographique donnée, pour une période donnée.

Mais c'est surtout un outil au service de la collectivité :

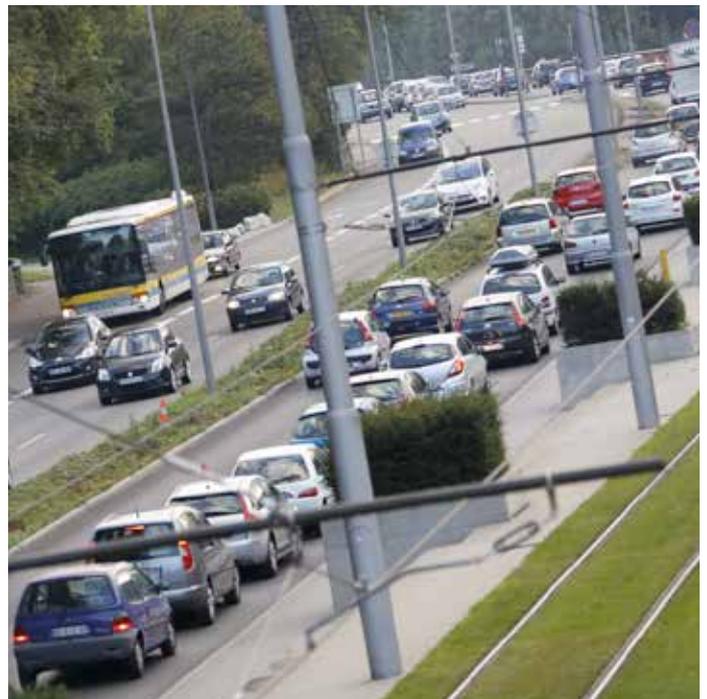
- **Outil d'évaluation et d'aide à la décision**, il permet de dégager des tendances concernant la mobilité, le coût du transport et son financement, d'apprécier l'impact de certaines politiques (comme la mise en place du stationnement payant) et de suivre la mise en œuvre des investissements programmés.
- **Outil de sensibilisation**, il permet de communiquer sur le coût réel des déplacements quotidiens.

Il ne s'agit pas d'un audit comptable mais d'une estimation des ordres de grandeur relatifs aux coûts de la mobilité, à partir de données locales, en particulier des comptes administratifs des collectivités, et parfois d'estimations régionales et nationales.

Pour élaborer un compte déplacements, les coûts directs de chaque mode de transport sont analysés, et le **coût social** du mode est ensuite estimé.



Le coût social d'un mode de transport est la somme de son coût direct (essence, entretien du véhicule...) et de son coût externe (en termes de pollution de l'air, de bruit, de sécurité et de gaz à effet de serre).





LE COMPTE DÉPLACEMENTS de l'agglomération grenobloise

LE COMPTE DÉPLACEMENTS DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE

La réalisation du compte déplacements de l'agglomération grenobloise s'inscrit dans le cadre des réflexions menées autour de l'élaboration du **Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2014-2030**.

Son périmètre géographique correspond au périmètre de travail actuel du PDU. Il regroupe les 28 communes de La Métro* et les 5 communes du Balcon Sud de Chartreuse, soit **33 communes au total**. Ce territoire regroupait **407 000 habitants en 2010**. Le compte déplacements est **réalisé pour l'année 2010 et sera actualisé régulièrement**.

Il est réalisé en deux temps :

- **L'approche financière** permet de répondre à la question « qui paie quoi ? ».
- **L'approche économique** vise à comparer entre eux les coûts sociaux de chaque mode de transport. Les impacts générés par chacun des modes de transport, pollutions sonore et atmosphérique, accidents et effet de serre sont intégrés.

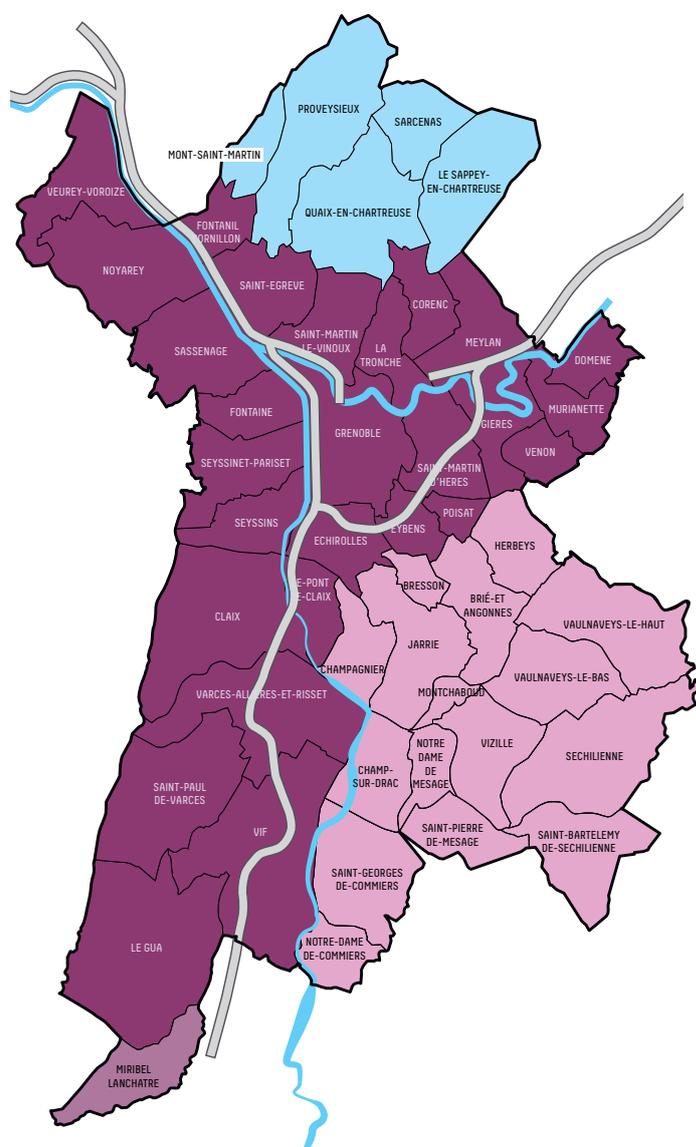
Dans le compte déplacements de l'agglomération grenobloise, **tous les modes de transport de voyageurs et les infrastructures associées sont concernés :**

- les Voitures Particulières et Commerciales (VPC*),
- les Transports Collectifs (TC*) urbains et interurbains,
- les deux-Roues Motorisés (2RM*) : motocycles et cyclomoteurs,
- les vélos,
- les taxis,
- la voirie,
- le stationnement.

Faute de données suffisantes, ce compte ne concerne pas le transport de marchandises.

Seules les dépenses liées aux déplacements effectués physiquement sur le périmètre du compte sont considérées, ce qui conduit à certains choix méthodologiques :

- **Pour les VPC*, les taxis, les 2RM***, seuls les kilomètres parcourus à l'intérieur du périmètre sont pris en compte (donc la totalité du trafic interne mais seulement une partie du trafic de transit).
- **Pour le transport collectif urbain**, toutes les dépenses sont considérées, en dehors des dépenses liées aux parcs-relais qui ne sont pas situés sur le périmètre.
- **Pour le transport collectif départemental et régional**, un prorata kilométrique est appliqué mais les aménagements liés aux gares et pôles d'échanges situés dans le périmètre sont comptabilisés en totalité.



Périmètre du compte déplacements :

- Les 27 communes actuelles de la Métro
- Adhésion de Miribel-Lanchâtre à la Métro le 1^{er} janvier 2012
- Les 5 communes du Balcon Sud de Chartreuse (adhésion prévue au 1^{er} janvier 2014)
- Les 16 communes du Sud Grenoblois (adhésion prévue au 1^{er} janvier 2014)

*Voir la liste des sigles et abréviations page 23



LE COMPTE DÉPLACEMENTS de l'agglomération grenobloise

LA DÉPENSE GLOBALE EN TRANSPORT

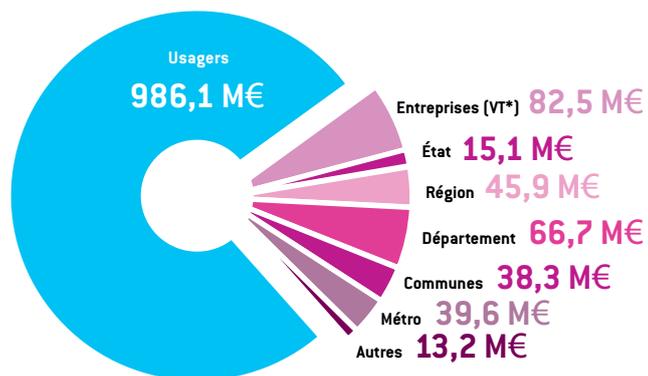
UNE DÉPENSE GLOBALE EN TRANSPORT DE 1 287 M€ EN 2010

Ce sont les Voitures Particulières et Commerciales qui génèrent le plus de dépenses (68 % de la **dépense globale consolidée**), très loin devant les transports en commun (20 %) et la voirie (6 %). Les deux roues motorisés représentent 2 % de la dépense globale.



On parle de dépense consolidée lorsqu'il n'y a pas de double compte. Par exemple, les péages et les amendes servent à financer en partie l'infrastructure routière. On consolide en ne comptant qu'une seule fois l'euro dépensé.

DÉPENSES CONSOLIDÉES EN 2010 par financeur (1 287,4 M€)



LES USAGERS DES TRANSPORTS SONT LES PRINCIPAUX FINANCEURS DE LA DÉPENSE GLOBALE EN TRANSPORT

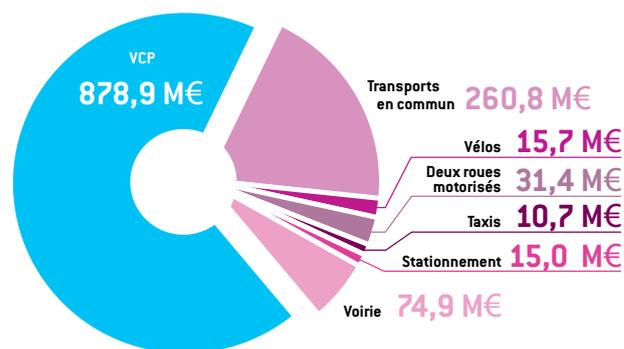
Les usagers contribuent très majoritairement au financement des dépenses, à hauteur de 77 %. Ils sont en effet les seuls financeurs de la dépense en Voitures Particulières, qui constitue le principal poste de coût.

Le secteur public (État, Région, Département, Communes et La Métro*) est le 2^e financeur, à hauteur de 16 %. Il subventionne le transport collectif et prend à sa charge des dépenses en voirie (hors autoroutes concédées).

Les entreprises participent au financement à hauteur de 6 %, essentiellement au travers du **Versement Transport** (VT). Elles prennent aussi en charge une partie du prix de l'abonnement de leurs salariés aux transports collectifs.

Les « autres » financeurs de la dépense sont principalement : RFF*, l'Europe et l'emprunt.

DÉPENSES CONSOLIDÉES EN 2010 par volet (1 287,4 M€)



RÉPARTITION DES DÉPENSES EN 2010

	Financement privé	Financement public
Transport individuel (VPC*, taxis, 2 roues motorisés, vélos)	953 M€	70 M€
Transport collectif (réseau urbain, départemental et régional)	127 M€	138 M€



Le versement transport (VT) est un impôt perçu sur la masse salariale des entreprises publiques ou privées de plus de 9 salariés situés à l'intérieur d'un Périmètre de Transports Urbains. Il sert intégralement au financement des transports collectifs urbains.

*Voir la liste des sigles et abréviations page 23



LE COMPTE DÉPLACEMENTS de l'agglomération grenobloise

LA DÉPENSE GLOBALE EN TRANSPORT

DANS L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE, LA DÉPENSE PAR HABITANT EST LÉGÈREMENT SUPÉRIEURE À LA MOYENNE NATIONALE

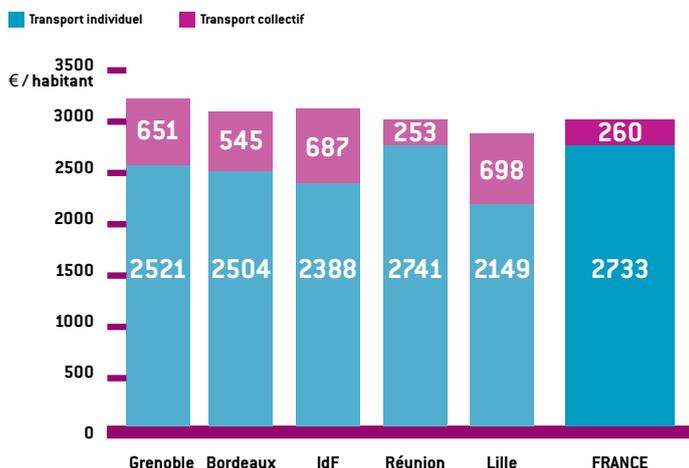
La dépense en transport par habitant est d'environ 3 200 € par an dans l'agglomération grenobloise.

Cette dépense concerne l'ensemble des financeurs identifiés (usagers, entreprises, État, collectivités, agglomération...). Il s'agit principalement d'une dépense en transport individuel.

Concernant la dépense en transport collectif, par habitant, celle de l'agglomération grenobloise est comparable à celles d'autres d'agglomérations plus importantes en population.

Ceci met en évidence **une politique volontariste en faveur des transports collectifs dans l'agglomération grenobloise.**

DÉPENSE PAR HABITANT



UNE DÉPENSE GLOBALE EN TRANSPORT COLLECTIF DE 261 M€

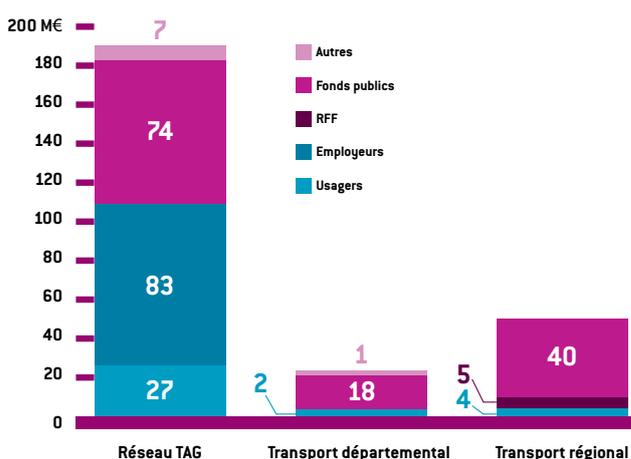
Elle regroupe les dépenses liées au réseau urbain (qui constitue la majorité de la dépense), ainsi que celles du réseau départemental et du réseau régional sur le périmètre du compte déplacements.

La majorité du financement du transport collectif provient de **fonds publics**, issus de l'État, de la Région, du Département, de La Métro*, des communes et groupements de communes.

Les employeurs constituent le deuxième financeur par ordre d'importance. Ils participent au financement des transports urbains par le Versement Transport et par le remboursement des abonnements de leurs employés.

Les usagers des transports participent au financement des transports collectifs à hauteur de 13 % en moyenne. Cette part est plus élevée pour le transport urbain (14 %) et plus faible pour les transports départementaux (environ 11 %).

FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN 2010 sur le périmètre du compte déplacements (261 M€)



focus

Depuis la loi SRU promulguée en 2000, une dizaine de comptes déplacements ont été réalisés, à différentes échelles (nationale, régionale et locale). Certains sont mis à jour régulièrement, comme celui de l'Île-de-France.

focus

Dans un compte déplacements, on considère tous les modes de transport collectif et les services associés présents sur le territoire : le transport régional, le transport départemental, le transport urbain, le transport scolaire, les parcs-relais, les pôles d'échanges, le transport à la demande...

*Voir la liste des sigles et abréviations page 23



LE COMPTE DÉPLACEMENTS de l'agglomération grenobloise

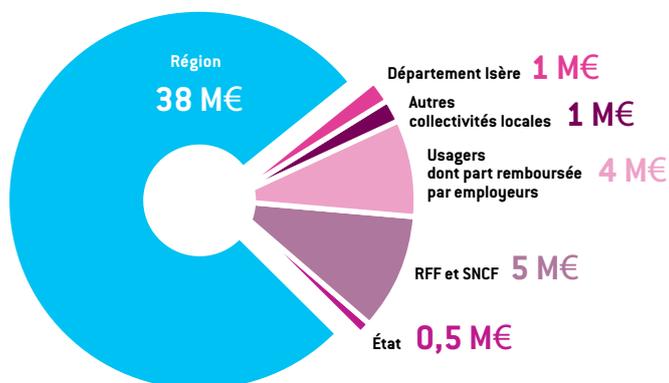
LA DÉPENSE GLOBALE EN TRANSPORT

LE TRANSPORT RÉGIONAL, ORGANISÉ PAR LA RÉGION RHÔNE-ALPES

En 2010, l'offre TER* sur le territoire de l'agglomération grenobloise s'élève à 1,7 million de kilomètres parcourus. Les sept gares situées sur le périmètre cumulent 5,83 millions de montées et descentes sur le TER* en 2010.

La Région assure près de 80 % du financement du réseau TER*, principalement en charges d'exploitation et en achat de matériel roulant. Les usagers participent à hauteur de 9 %. RFF* et la SNCF* supportent une partie des coûts de l'infrastructure ferroviaire.

FINANCEMENT DU RÉSEAU TER EN 2010 (49,8 M€)



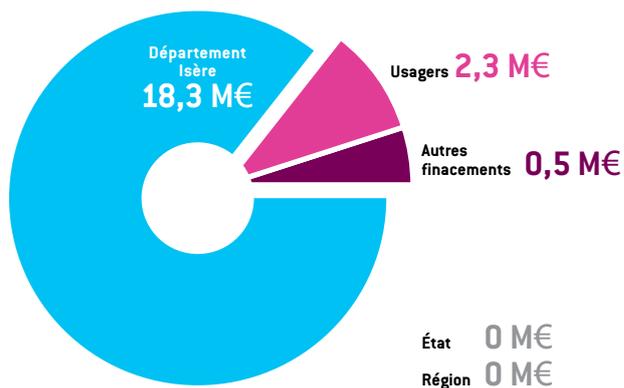
LE RÉSEAU TRANSISÈRE*, ORGANISÉ PAR LE DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE

En 2010, sur le périmètre de l'agglomération grenobloise, le réseau Transisère* a transporté 4,5 millions de voyageurs et a parcouru 2,5 millions de kilomètres.

Le financement du réseau est principalement réalisé par le Département de l'Isère.

Les usagers participent à hauteur de 11 %, soit 2,3 M€.

FINANCEMENT DU RÉSEAU DÉPARTEMENTAL EN 2010 (21,1 M€)



*Voir la liste des sigles et abréviations page 23



LE COMPTE DÉPLACEMENTS de l'agglomération grenobloise

LA DÉPENSE GLOBALE EN TRANSPORT

LE RÉSEAU DE TRANSPORT URBAIN, ORGANISÉ PAR LE SMTC*



La fréquentation du réseau TAG* en 2010 est de 73,2 millions de voyageurs pour une offre représentant 15,4 millions de kilomètres.

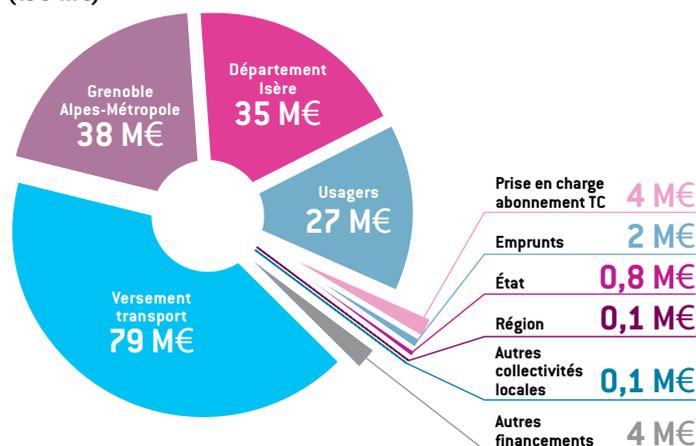
Une dépense de près de 190 M€, orientée vers le fonctionnement pour 71 %

Les investissements réalisés en 2010 concernent principalement les travaux d'infrastructure des lignes de tramway B, C, E et du parking-relais « Catane », pour un montant total de près de 40 M€. Les achats de matériel roulant (bus, tramways) sont inclus dans les dépenses d'investissement.

Les entreprises, principaux financeurs du réseau TAG*

La principale ressource du transport urbain est le **Versement Transport**. Il représente **41 % du financement total**. Les financeurs du réseau sont ensuite, à part égales et statutairement, La Métro* et le département de l'Isère. Cependant, en 2010, La Métro* a financé exceptionnellement plus de 3 M€ liés à des dépenses d'investissement et de fonctionnement réalisées par le SMTC*. Le SMTC*, en tant qu'autorité organisatrice des transports urbains, perçoit les participations des différents financeurs et verse une subvention à l'exploitant du réseau, la SEMITAG*. Le réseau bénéficie par ailleurs d'autres ressources comme les recettes commerciales et les redevances de publicités.

FINANCEMENT DU RÉSEAU URBAIN EN 2010 (190 M€)



En 2010, les usagers des transports collectifs finançaient le réseau urbain à hauteur de 14 % seulement.



Dans un compte déplacements, les investissements ne sont pas lissés sur plusieurs années. Les cycles d'investissements sont visibles lorsque le compte est actualisé tous les ans. Pour l'agglomération grenobloise, l'année 2010 n'est pas représentative du niveau habituel des investissements, qui sont généralement plus élevés.

*Voir la liste des sigles et abréviations page 23



LE COMPTE DÉPLACEMENTS de l'agglomération grenobloise

LE TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISÉ

Le transport individuel s'oppose au transport collectif et couvre les modes suivants :

- **Les Véhicules Particuliers et Commerciaux (VPC*)** qui comprennent les Voitures Personnelles (VP*) ainsi que les Véhicules Utilitaires Légers (VUL*), hors transport de marchandises et taxis.
- **Les deux-roues motorisés** qui regroupent les motocycles et les cyclomoteurs.

Les dépenses comptabilisées sont les dépenses liées aux déplacements effectués sur le périmètre de l'agglomération grenobloise pour les trafics internes, d'échange ou de transit.



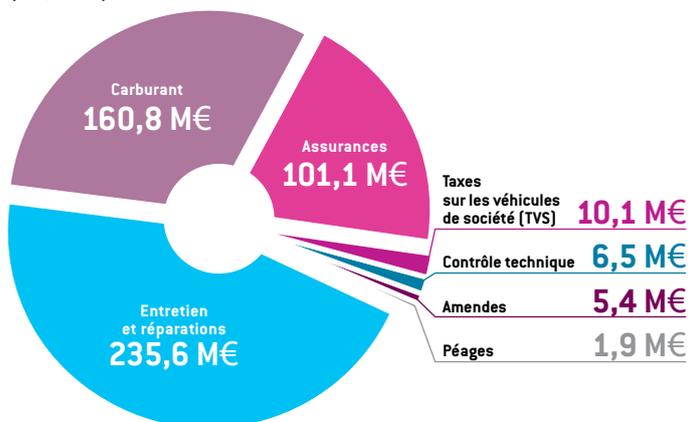
LES VÉHICULES PARTICULIERS ET COMMERCIAUX (VPC*)

Un trafic annuel de 1,87 milliard de kilomètres

En 2010, le parc de l'agglomération grenobloise se compose de **216 000 véhicules particuliers** et de **16 000 véhicules utilitaires légers** transportant des personnes.

Chaque jour, 5,65 millions de kilomètres sont parcourus en VPC* sur le périmètre du compte déplacements pour du transport de voyageurs, soit 1,8 milliard de kilomètres par an (Source : modèle de trafic et EMD* 2010).

RÉPARTITION DES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT EN 2010 (521,3 M€)



Une dépense de l'ordre de 886 M€ financée en quasi-totalité par les usagers, le reste étant à la charge des entreprises à travers la taxe sur les véhicules de société

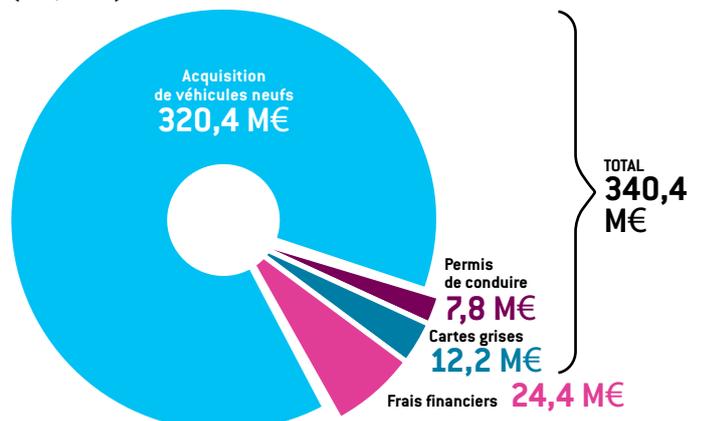
Les dépenses de fonctionnement s'élèvent à 521 M€ (59 %). Elles concernent principalement l'entretien et la réparation des véhicules puis le carburant.

Les dépenses d'investissement représentent 365 M€ (41 %)

Il s'agit en majeure partie de l'acquisition des véhicules et des frais associés au recours à l'emprunt pour le financement de l'acquisition. L'année 2010 est caractérisée par un fort volume de vente lié aux aides en place en 2010 : prime à la casse jusqu'au 1^{er} janvier 2011 et bonus-malus écologique. Les investissements comprennent aussi les frais d'immatriculation (carte grise) et le coût du permis de conduire.

Certaines dépenses servent à financer les infrastructures routières (les amendes et les péages) et constituent donc des doubles comptes (7 M€).

RÉPARTITION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT EN 2010 (364,8 M€)



*Voir la liste des sigles et abréviations page 23



LE COMPTE DÉPLACEMENTS de l'agglomération grenobloise

LE TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISÉ

LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

Un trafic annuel estimé à 120 millions de kilomètres parcourus

En 2010, on estime à 25 000 le nombre de motocycles et de cyclomoteurs en circulation sur le territoire de l'agglomération.



focus

Le parc de deux-roues motorisés se compose de motocycles, d'une puissance supérieure ou égale à 50 cm³, et de cyclomoteurs, d'une puissance inférieure à 50 cm³.

Une dépense en deux-roues motorisés de 32 M€

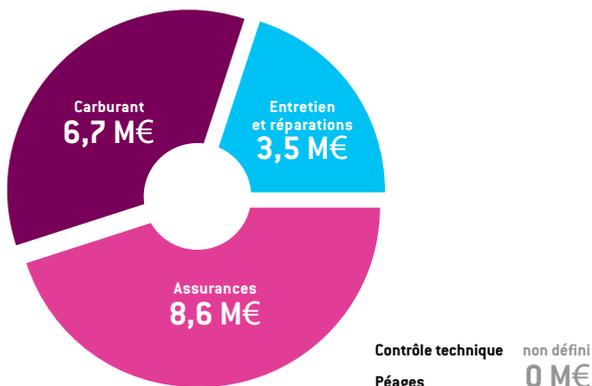
Elle se répartit entre 19 M€ en fonctionnement et 13 M€ en investissements, qui concernent à 99 % les acquisitions de véhicules.

Les coûts d'assurance sont proportionnellement très élevés pour ce mode.

Les dépenses en contrôle technique n'ont pas pu être estimées.

En raison de leur faible poids, les dépenses en péages routiers des deux roues motorisés n'ont pas été distinguées des péages routiers des véhicules particuliers et commerciaux.

RÉPARTITION DES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT EN 2010 (18,7 M€)



LES TAXIS

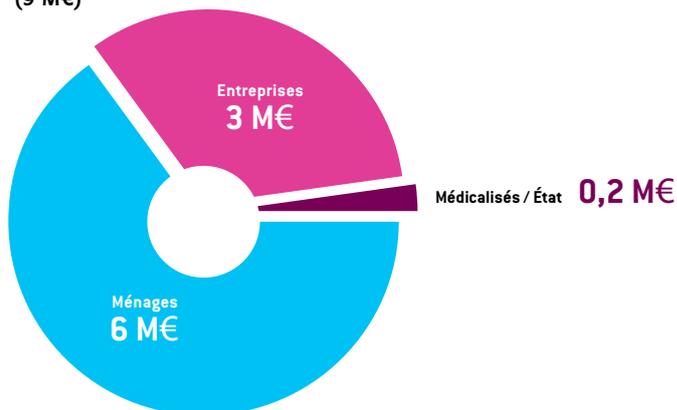
Une dépense en taxis de 9 M€

191 licences de taxis sont en circulation en 2010, réparties entre les taxis grenoblois et les taxis de banlieue.

La dépense en taxis est répartie entre plusieurs utilisateurs :

- **Les ménages**, c'est-à-dire les particuliers empruntant les taxis à titre personnel, qui prennent en charge la plus grande partie de la dépense.
- **Les entreprises** (déplacements professionnels effectués en taxis).
- **L'État**, par le biais de la sécurité sociale (taxis « médicalisés »).

RÉPARTITION DES DÉPENSES LIÉES AUX TAXIS EN 2010 (9 M€)



*Voir la liste des sigles et abréviations page 23



DU COÛT PERÇU AU COÛT RÉELLEMENT SUPPORTÉ PAR L'USAGER...

UNE PERCEPTION FAUSSÉE DU COÛT DE LA VOITURE POUR L'USAGER

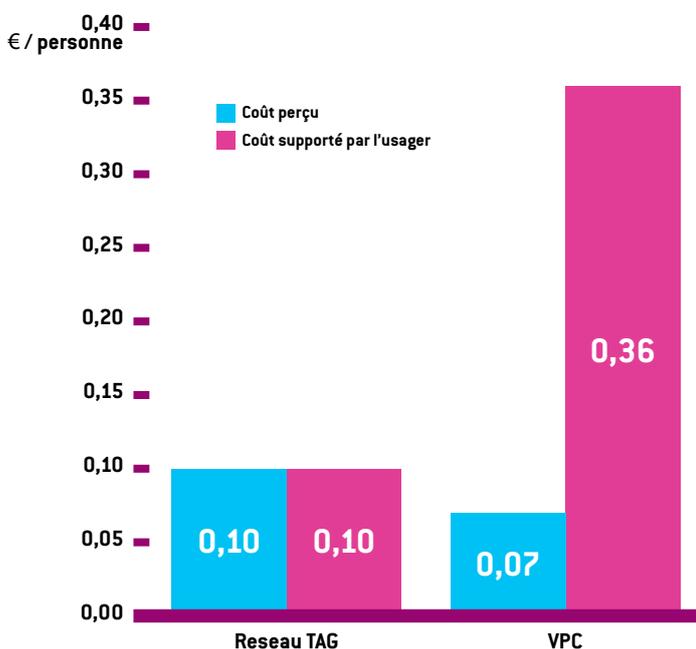
Le coût perçu par les usagers, pour un déplacement « moyen » d'un kilomètre en voiture n'est que le cinquième du coût réellement supporté : carburant et entretien mais aussi assurance, contrôle technique, acquisition de véhicule, amendes, péages. Le coût du stationnement fait aussi partie du coût réellement supporté mais n'est pas inclus ici.

En revanche, le coût perçu pour un déplacement sur le réseau de transport collectif correspond au coût supporté car il n'y a pas d'autres dépenses que l'achat d'un titre de transport ou d'un abonnement (la part remboursée par les employeurs étant déduite).

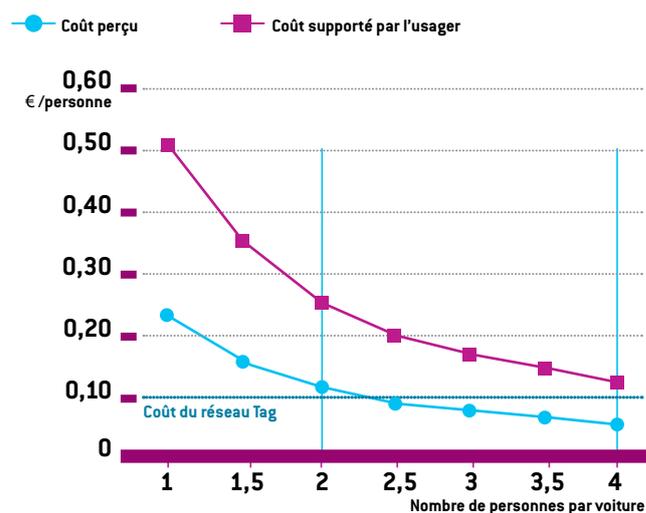
Pour comparer les coûts perçus selon les modes de transport, il faut tenir compte du nombre de personnes par voiture (taux d'occupation moyen de 1,3 personne par voiture selon les résultats de l'enquête ménages-déplacements 2010).

Ainsi, dans l'agglomération grenobloise, le coût d'utilisation de la voiture devient comparable au coût d'utilisation du transport urbain si quatre personnes sont à bord de la voiture.

COÛT MOYEN PERÇU ET SUPPORTÉ PAR PERSONNE POUR UN DÉPLACEMENT DE 1 KM EN 2010



COÛTS DE LA VOITURE PAR PASSAGER ET PAR KM EN FONCTION DU NOMBRE DE PERSONNES PAR VOITURE EN 2010



Pour choisir son mode de transport, le voyageur se base généralement sur le coût perçu (ou ressenti) et non sur le coût supporté réellement. Le coût perçu par l'utilisateur de la voiture se limite souvent au coût du carburant.

*Voir la liste des sigles et abréviations page 23



LE COMPTE DÉPLACEMENTS de l'agglomération grenobloise

LES VÉLOS

Concernant les vélos, le compte déplacements recueille les dépenses privées des ménages mais également les dépenses liées aux services de location de vélos et les investissements en faveur de l'intermodalité vélo-TC*. Les aménagements cyclables sont compris dans le volet « voirie » du compte déplacements.

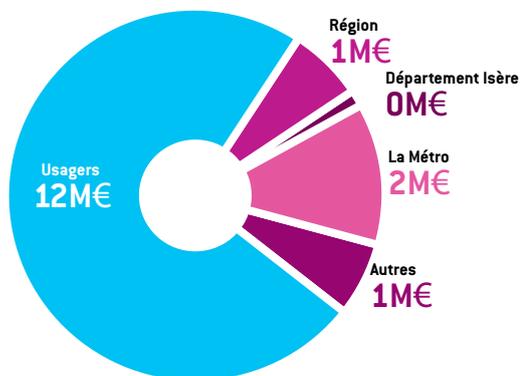
UNE DÉPENSE GLOBALE DE 16 M€

Cette dépense est principalement constituée des dépenses des ménages liées au parc de vélos et aux locations (12 M€).

Le reste des dépenses (financement du service Métrovélo* et investissements aux gares TER* et en faveur de l'intermodalité) est surtout financé par La Métro* et la Région Rhône-Alpes.

Cette dépense ne prend pas en compte les aménagements et les stationnements cyclables qui sont estimés dans le volet voirie. À titre indicatif, dans la commune de Grenoble, 20 000 € ont été dépensés en 2010 pour la fourniture et la pose d'arceaux vélos.

FINANCEMENT DU VÉLO EN 2010 (16 M€)



LE SERVICE MÉTROVÉLO*

Le service Métrovélo* est un service de location de vélos aux particuliers confié par La Métro* à la SEMITAG*. Ce service gère aussi la location de places en consignes, en gares et dans les « Métrovélobox ».

Métrovélo* est doté d'un parc de 1 737 vélos en 2010.

Financé à 60 % par La Métro*, le service Métrovélo* bénéficie de subventions régionales et européennes (30 % des ressources) et de recettes commerciales (10 % des ressources).

DES MÉNAGES BIEN ÉQUIPÉS : UN PARC D'ENVIRON 270 000 VÉLOS DANS L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE

Selon l'EMD*, il y a en moyenne **72 vélos pour 100 habitants** dans l'agglomération grenobloise. Ce ratio est nettement supérieur à la moyenne nationale d'environ 40 vélos pour 100 habitants.



L'Enquête Ménages-Déplacements (EMD*) de 2010 a permis de mieux connaître les pratiques des cyclistes : entre 2002 et 2010, le nombre de déplacements à vélo a augmenté de +37 % dans l'agglomération, la part modale des vélos est passée de 3 % à 4 %. En 2010, 142 700 km sont parcourus chaque jour à vélo par les habitants de l'agglomération.



DES INVESTISSEMENTS SPÉCIFIQUES AUX VÉLOS DANS LES GARES DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE

La gare TER* de **Grenoble** bénéficie d'une vélostation. De même, des consignes à vélos sont en place aux gares de **Gières** (70 places) et d'**Échirolles** (50 places). Ces consignes sont accessibles avec la carte OÙRA !

L'objectif est de développer l'intermodalité train-vélo dans l'ensemble du bassin de vie grenoblois.

*Voir la liste des sigles et abréviations page 23



LA VOIRIE ET LE STATIONNEMENT

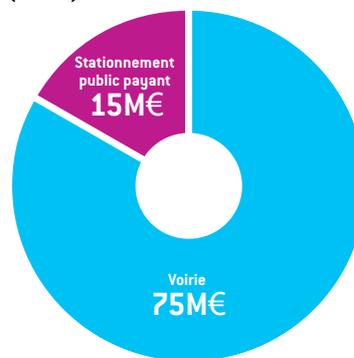
Dans un compte déplacements, le coût des infrastructures est dans un premier temps estimé seul, puis il est affecté aux différents modes qui les empruntent.

LA DÉPENSE TOTALE EN VOIRIE ET STATIONNEMENT EST DE L'ORDRE DE 90 M€

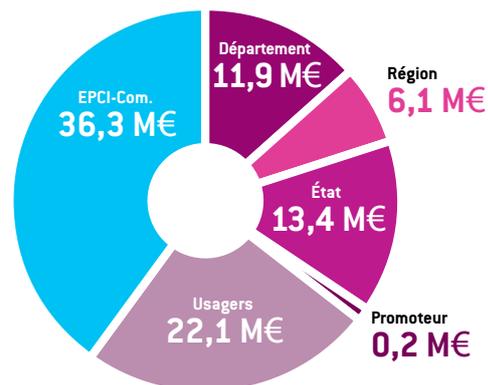
Cette dépense est supportée à 40 % par les communes et les agglomérations pour l'entretien et le renouvellement de la voirie. Les usagers prennent en charge 25 % de la dépense, notamment au travers des dépenses de stationnement.



DÉPENSE TOTALE EN VOIRIE ET STATIONNEMENT EN 2010
(90 M€)



FINANCEMENT VOIRIE ET STATIONNEMENT EN 2010
(89 M€)





LE COMPTE DÉPLACEMENTS de l'agglomération grenobloise

LA VOIRIE ET LE STATIONNEMENT

LA VOIRIE

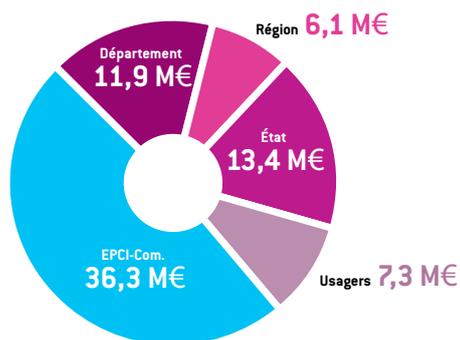
Un réseau routier de 2096 kilomètres

Selon le type de voies, ce réseau est géré par le Département, les communes ou l'État.

	VOIRIES DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE	
Autoroutes	17 km	1 %
Routes nationales	35 km	2 %
Routes départementales	327 km	16 %
Voirie communale	1665 km	79 %
TOTAL	2096 km	100 %

Les dépenses sont financées par les gestionnaires de chaque type de voirie et par des subventions publiques. Les usagers financent en outre une partie des dépenses à travers les péages et les amendes.

FINANCEMENT DE LA DÉPENSE DE VOIRIE IMPUTABLE AU TRANSPORT DE VOYAGEURS EN 2010 (75 M€ TTC hors TVA)



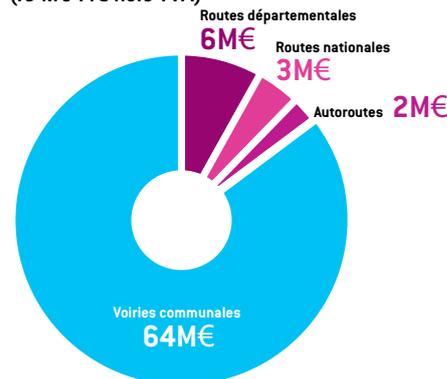
La dépense est principalement liée à la circulation des VPC*

Les dépenses de voirie sont ventilées par mode de transport selon des ratios prenant en compte le volume de trafic et les coefficients d'usure de la route associés à chaque type de véhicule (hors transports de marchandises).

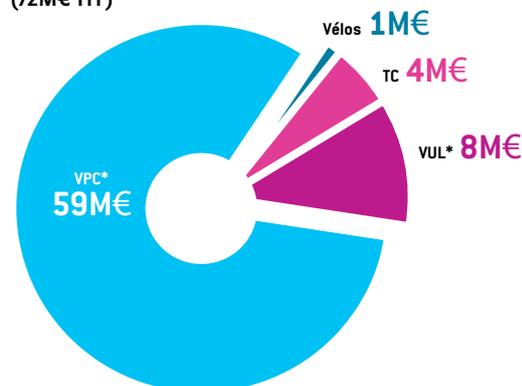
La dépense de voirie imputable au transport de voyageurs en 2010 est de 75 M€

48 M€ sont consacrés à l'investissement et 27 M€ à du fonctionnement. Les dépenses de fonctionnement concernent les montants dépensés pour l'entretien courant des routes ainsi que le coût de la police de circulation. Les dépenses d'investissement concernent en général les grosses opérations de maintenance et les dépenses visant à développer le réseau. Les dépenses sont principalement consacrées à la voirie communale qui représente le linéaire le plus important.

RÉPARTITION DE LA DÉPENSE EN VOIRIE EN 2010 (75 M€ TTC hors TVA)



RÉPARTITION DES DÉPENSES DE VOIRIE PAR MODE DE TRANSPORT EN 2010 (72 M€ HT)



*Voir la liste des sigles et abréviations page 23



LE COMPTE DÉPLACEMENTS de l'agglomération grenobloise

LA VOIRIE ET LE STATIONNEMENT

LE STATIONNEMENT

Le **stationnement public gratuit** génère des coûts pour les collectivités qui ne sont pas faciles à isoler des dépenses d'entretien et d'investissement liées à la voirie. Ces dépenses sont donc confondues.

Le **stationnement public payant** se concentre sur la Ville de Grenoble. Les dépenses en parc-relais sont par ailleurs incluses dans les dépenses en transport collectif.



Le volet stationnement du compte déplacements intègre le stationnement public gratuit et payant. L'estimation du coût du stationnement privé est un exercice difficile et souvent exclu du compte déplacements.

Les modes d'exploitation du stationnement public payant à Grenoble

Sur les **45 000 places de stationnement sur voirie** disponibles à Grenoble, 10 000 places sont payantes, gérées et exploitées par la Ville de Grenoble via un marché public. **7 000 places de stationnement en ouvrage** sont gérées soit par la Ville de Grenoble soit par un exploitant privé.

Une dépense en stationnement public payant de 15 M€ sur la Ville de Grenoble

Cette dépense est financée par les usagers.

En 2010, la Ville n'a pas contracté d'emprunt spécifique au stationnement. Cette année-là, l'ensemble des recettes perçues par la Ville de Grenoble couvre les dépenses de stationnement (contrôle, construction de parkings, entretien...).



LA DÉPENSE EN STATIONNEMENT PAYÉE PAR LES USAGERS (M€)

Stationnement en voirie	7
Ouvrages	8
TOTAL	15



LE COMPTE DÉPLACEMENTS de l'agglomération grenobloise

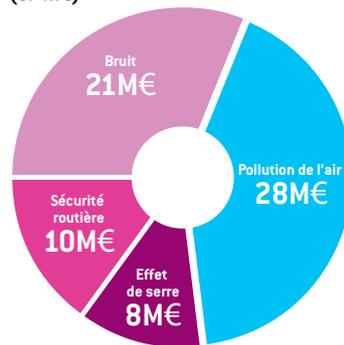
LES IMPACTS DU TRANSPORT

QUELS SONT LES IMPACTS DUS AU TRANSPORT ?

Il existe de nombreux impacts, ou **externalités**, aussi bien négatifs que positifs. Le compte déplacements n'en considère que quatre, valorisés habituellement lors de l'évaluation des projets de transport sur la base de ratios unitaires nationaux :

- **La sécurité routière** (qui traduit le coût des accidents, soit le coût de l'hospitalisation et le manque à produire d'un individu en cas de décès).
- **La pollution de l'air** (qui traduit le coût de la pollution sur la santé).
- **L'effet de serre** (qui se base sur la valorisation de la tonne de carbone permettant de satisfaire les engagements du protocole de Kyoto).
- **La pollution sonore** (qui se base sur le coût du plan national de résorption des points noirs de bruit).

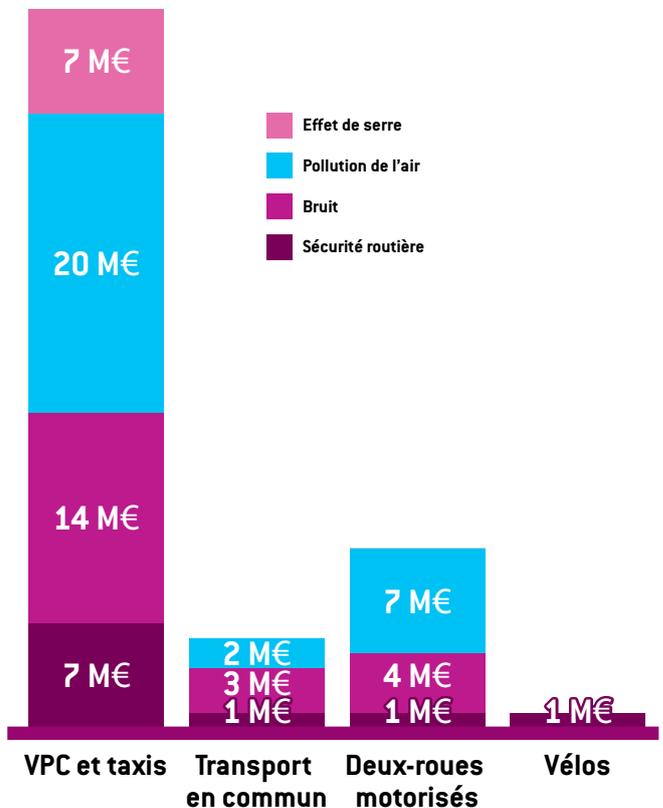
RÉPARTITION DES EXTERNALITÉS EN 2010 (67 M€)



Une externalité désigne un impact, souvent néfaste, généré par le transport et qui représente un coût qui n'est pas supporté directement par les usagers des modes de transport.

Les méthodes de valorisation retenues sont basées sur **les données locales issues des observatoires de l'agglomération grenobloise** (Observatoire du plan air climat, Observatoire de la sécurité des déplacements) et, le cas échéant, sur des **méthodes nationales standardisées**.

EXTERNALITÉS DU TRANSPORT EN 2010



L'impact bénéfique de l'activité physique sur la santé a fait l'objet, dans les dernières années, de nombreuses évaluations, mais n'est à ce jour pas encore traduit en valeur monétaire dans les rapports nationaux de référence.

La pratique des modes actifs (marche et vélo) est un facteur d'amélioration de la qualité de vie et d'augmentation de l'espérance de vie. Faire 30 minutes de marche ou de vélo par jour permet en effet de prévenir un certain nombre de pathologies chroniques : l'obésité, mais aussi les maladies cardiovasculaires, respiratoires, les cancers, les diabètes, la dépression, etc.

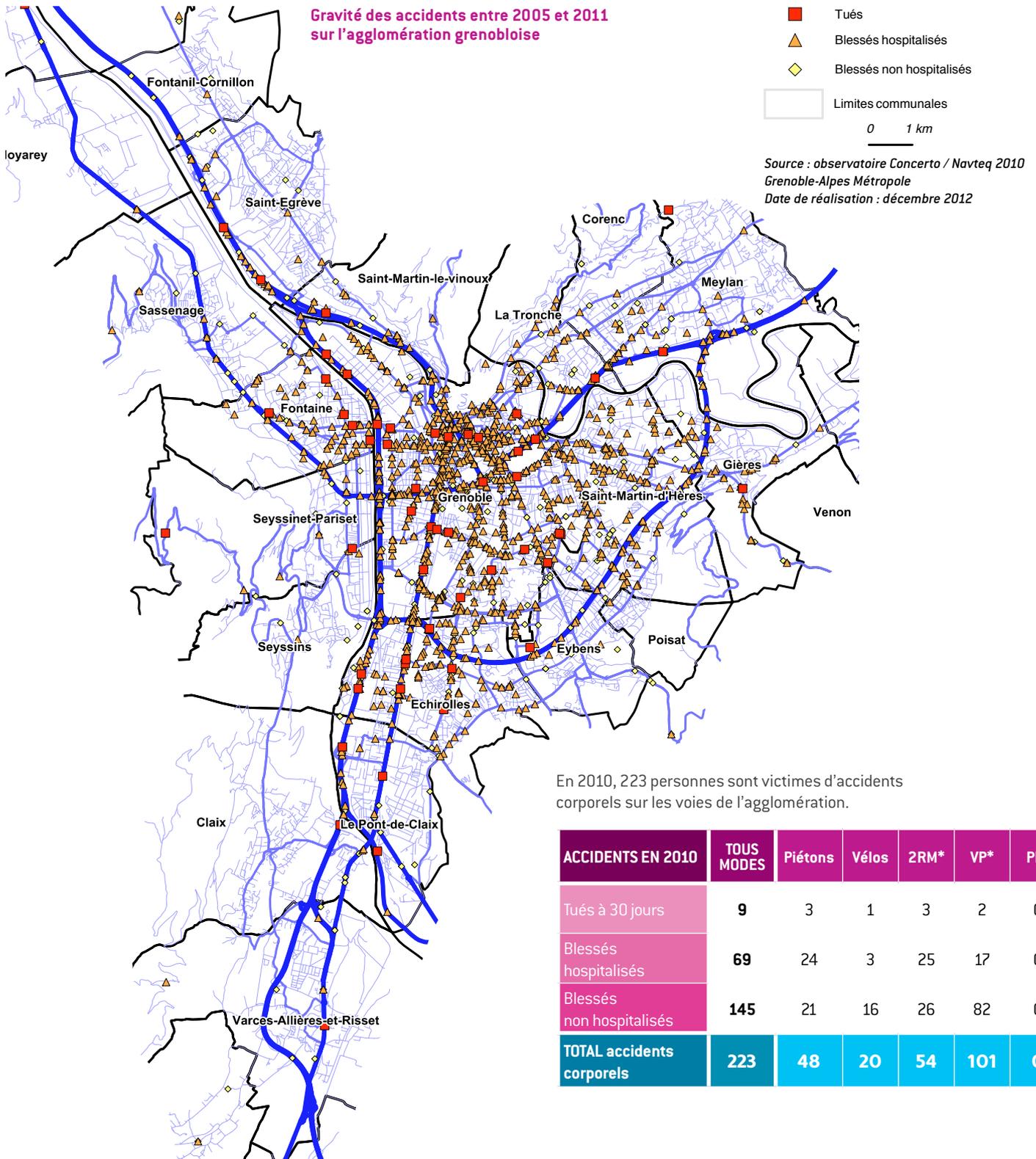
*Voir la liste des sigles et abréviations page 23



LE COMPTE DÉPLACEMENTS de l'agglomération grenobloise

LES IMPACTS DU TRANSPORT

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE





LE COMPTE DÉPLACEMENTS de l'agglomération grenobloise

LES IMPACTS DU TRANSPORT

LA POLLUTION DE L'AIR

Le coût total des nuisances est de 67 M€ pour 2010

L'externalité la plus coûteuse est la pollution de l'air, suivie par le bruit.

Les VPC* (et les taxis) sont les modes les plus producteurs de nuisances. Les deux-roues motorisés arrivent en seconde position du fait de l'importance de leur poste « pollution locale ».

Le coût externe dû aux Transports Collectifs est plus limité. Le vélo est le mode le plus « propre ».

À noter que le coût des accidents est imputé au mode le plus lourd impliqué dans chacun des accidents.

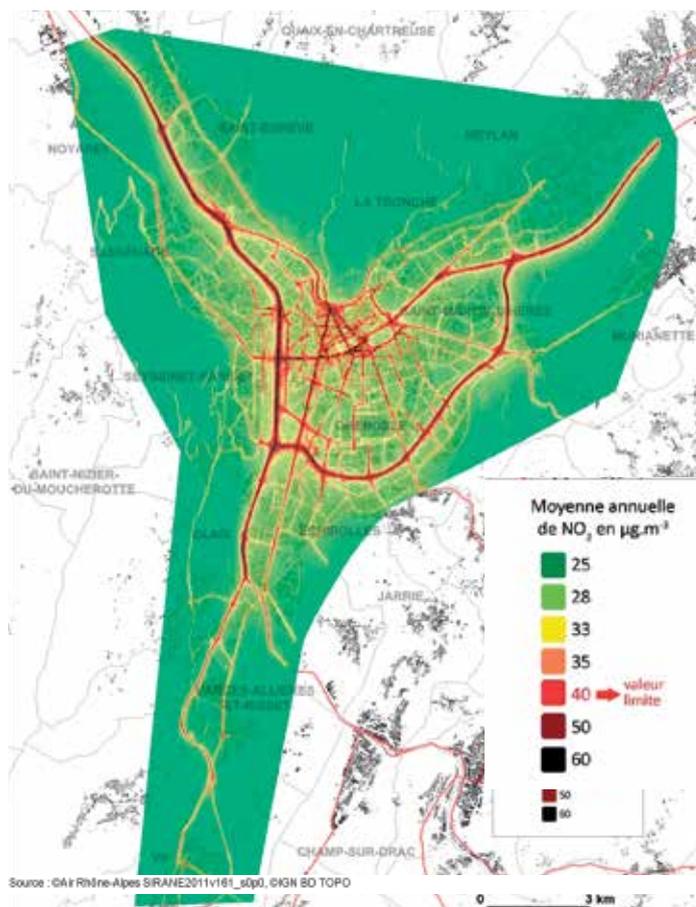


Les simulations de l'état de la qualité de l'air réalisées par AIR Rhône-Alpes en 2007 laissent apparaître très nettement que ce sont les populations situées le long des voies rapides, dans le centre de Grenoble et le long de certains axes structurants qui sont les plus concernées par le dépassement des valeurs limites.

Pour les PM10 (jours pollués par an) la population impactée sur le périmètre de modélisation est de 300 550 hab. (100 %).

Pour les NO₂ (moyenne annuelle) la population impactée est de 44 700 hab. (15 %).

Émissions de polluant (NO₂) dans l'agglomération grenobloise (modélisation Air Rhône Alpes 2010)



*Voir la liste des sigles et abréviations page 23



LE COMPTE DÉPLACEMENTS de l'agglomération grenobloise

LES IMPACTS DU TRANSPORT

L'EFFET DE SERRE

En 2010, environ **630 000 tonnes de CO₂** ont été émises sur la route. La moitié environ est due au transport de voyageurs, sur le périmètre du compte déplacements (source Air Rhône-Alpes).

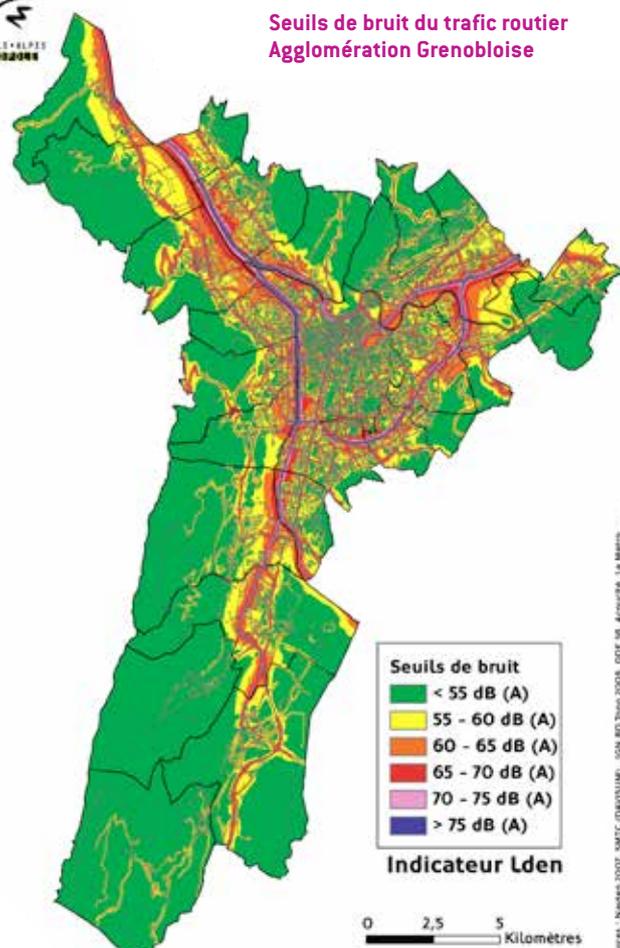
ÉMISSIONS EN TONNES POUR 2010	CO ₂
VL, transport de personnes	362 000
Bus urbains et autocars	18 000
Tramway	740
Ferroviaire, transport de personnes	1 800
TOTAL	382 540



LA POLLUTION SONORE



Seuils de bruit du trafic routier
Agglomération Grenobloise



Les principaux résultats de la cartographie du bruit réalisée en 2008 par ACOUCITE font apparaître que près d'**un habitant sur deux de l'agglomération réside dans un environnement sonore considéré comme bruyant, dû au trafic routier.**

23 % de la population est exposée à des niveaux de bruit supérieurs à 70 dB (A), soit près de 76 000 habitants.

Notons que 22 % de la population vit dans un environnement qui peut être qualifié de bonne qualité sonore pour l'urbain (< 60 dB (A)) et 30 % se situe dans une tranche intermédiaire comprise entre 60 et 65 dB (A).

Au niveau des communes du territoire, la situation est contrastée. La ville centre de l'agglomération est fortement impactée par le trafic routier puisque le taux de population exposée y est quasiment le double (41 %) de celui de la moyenne de l'agglomération (22,5 %).

À l'inverse, 16 communes de l'agglomération voient moins de 10 % de leur population exposée.



LES TAXES GÉNÉRÉES PAR LE TRANSPORT

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS GÉNÈRE PLUS DE 345 M€ DE TAXES

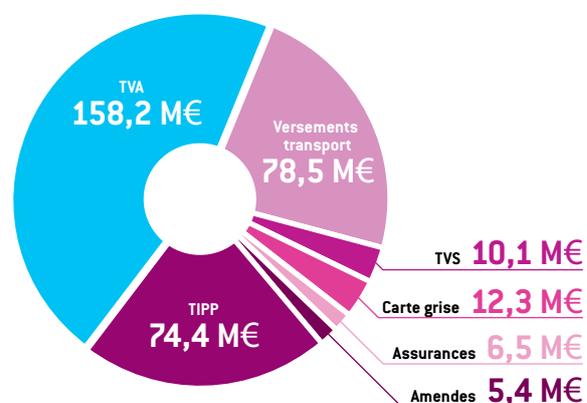
La **TVA*** représente près de la moitié des taxes générées. C'est une taxe qui n'est pas spécifique au transport et qui alimente le budget général de l'État.

La **Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers (TIPP*)** est une taxe perçue sur la vente des carburants. Certaines professions sont exonérées de tout ou partie de cette taxe, comme les entreprises de transport public ou les taxis. La TIPP* est perçue par l'État, qui en reverse une partie aux régions et aux départements.

Le **Versement Transport** est un impôt versé par les entreprises de l'agglomération grenobloise au SMTC*. Cet impôt est intégralement affecté au financement du réseau TAG*.

Sur les 345 M€ de taxes, 84 M€ sont des taxes (amendes et Versement Transport) réinjectées dans le système de transport en 2010.

TAXES GÉNÉRÉES PAR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS EN 2010 (345,5 M€)



Dans un compte déplacements, on isole les taxes dans un « compte écran » et on ne conserve que celles qui servent à financer un service de transport.

*Voir la liste des sigles et abréviations page 23



LE COMPTE DÉPLACEMENTS de l'agglomération grenobloise

LE COÛT SOCIAL DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

Le coût social d'un mode de transport est égal à la somme des coûts directs et des coûts externes générés par ce mode. Ce coût intègre les dépenses d'infrastructures imputées au prorata de l'usure générée par ce mode.

Les externalités ne représentent que 6 % du coût social du transport de personnes. Lorsqu'on aura la possibilité de prendre en compte dans le calcul des externalités un panel plus complet d'indicateurs, tels que la congestion ou l'impact bénéfique de la pratique des modes actifs, le résultat pourrait être différent.

2010	Coût direct par mode (M€)	Externalités (M€)	Coût social par mode (M€)	Poids des modes mécanisés dans le coût social	Part des modes mécanisés dans les déplacements des habitants de l'agglomération (EMD* 2010)
VPC* et taxis	734	48,3	782,3	72 %	70 %
TC*	253,5	6,5	260,1	24 %	24 %
Deux-roues motorisés	23,1	11,6	34,8	3 %	0,3 %
Vélos	15,2	0,8	16,0	1 %	5,7 %
TOTAL	1 025,8	67,2	1 093,2	100 %	100 %



*Voir la liste des sigles et abréviations page 23



LE COMPTE DÉPLACEMENTS de l'agglomération grenobloise

ET APRÈS ?



Ce premier compte déplacements de l'agglomération grenobloise s'inscrit dans le cadre de l'élaboration par le SMTC* du PDU 2014-2030. Il permet d'affiner les méthodes d'évaluation du plan d'actions qui sera inscrit dans le futur PDU.

Le compte déplacements a vocation à être actualisé régulièrement, afin de dégager des tendances et de juger de l'effet de la mise en place d'actions nouvelles en matière d'organisation de la mobilité.

Certaines thématiques pourront être approfondies à l'occasion des futures actualisations du compte déplacements, telles que les modes actifs, l'intermodalité, le transport de marchandises, l'autopartage, la valorisation des externalités...

Ce document a été réalisé par le bureau d'études SYSTRA, grâce aux contributions des services du SMTC*, de Grenoble-Alpes Métropole, de l'État [Préfecture et Direction des Territoires de l'Isère], de la Région Rhône-Alpes, du Département de l'Isère, de la Ville de Grenoble et d'AREA.

*Voir la liste des sigles et abréviations page 23



LE COMPTE DÉPLACEMENTS de l'agglomération grenobloise

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

2RM : Deux-roues motorisé.

AOT :

Autorité Organisatrice des Transports
(le SMTC pour l'agglomération grenobloise).

EMD :

Enquête Ménages Déplacements.

LA MÉTRO :

Communauté d'Agglomération de Grenoble – Alpes Métropole.

MÉTROVÉLO :

Service de location de vélos courte ou longue durée géré par la Métro.

PL :

Poids Lourds

RÉSEAU TAG :

Réseau des transports urbains de l'agglomération grenobloise.

RÉSEAU TRANSISÈRE :

Réseau de transport départemental du Conseil général de l'Isère.

RFF :

Réseau Ferré de France, propriétaire des infrastructures ferroviaires.

SMTC :

Syndicat Mixte des Transports en Commun.

SNCF :

Société Nationale des Chemins de Fer,
opérateur historique du transport ferroviaire.

TC :

Transport Collectif / en Commun.

TER :

Transport Express Régional.

TIPP :

Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers.

TVA :

Taxe sur la Valeur Ajoutée.

VP :

Véhicule Particulier.

VPC :

Véhicule Particulier et Commercial.

VT :

Versement Transport. Taxe sur la masse salariale
des entreprises publiques et privées de plus de 9 salariés.

VUL :

Véhicule Utilitaire Léger.

SOURCES DES DONNÉES

- Observatoire de la sécurité des déplacements, Grenoble-Alpes Métropole
- Modèle multimodal de simulation des déplacements 2010 (SMTC)
- Enquête Ménages-Déplacements 2010 (SMTC)
- Comptes administratifs 2010 des collectivités
- Rapports d'activités et de trafic du réseau urbain (SEMITAG)
- Protocole Intermod'Alp (Région Rhône-Alpes)
- INSEE - Recensement de population 2009
- Air Rhône-Alpes
- Acoucity

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Guide méthodologique *Réalisation d'un compte déplacements à l'échelle locale*, CERTU, 2004
- *L'économie du vélo*, INDDIGO, 2009
- Rapport du Commissariat Général du Plan, sous la Présidence de Marcel BOITEUX, «Transports : choix des investissements et coût des nuisances», juin 2001.
- Rapport du Centre d'Analyse Stratégique, sous la présidence de Quinet, « La valeur tutélaire du carbone », 2009.
- Compte national du transports de voyageurs, Ministère de l'Équipement, des transports et du logement, 1998 et actualisation 1999-2000.



OCTOBRE 2013

Grenoble Alpes Métropole / SMTC
Direction de la Mobilité et des Transports
Tél. : 04 76 59 59 59

+D'INFOS

www.smtc-grenoble.org

CONTACT

julie.blais@lametro.fr
arnaud.saillet@lametro.fr



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE



**La
mobilité
pour
tous !**