

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

----- EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE COMMUNAUTE -----

Séance du 23 juin 2006
(convocation du 27 avril 2006)

Aujourd'hui Vendredi Vingt-Trois Juin Deux Mil Six à 09 Heures 30 le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX s'est réuni, dans la salle de ses séances sous la présidence de Monsieur Alain ROUSSET, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

ETAIENT PRESENTS :

M. ROUSSET Alain, M. MARTIN Hugues, M. HOUDEBERT Henri, M. BOBET Patrick, M. BRANA Pierre, M. BRON Jean-Charles, M. BROQUA Michel, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Alain, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, Mme DESSERTINE Laurence, M. DUCASSOU Dominique, M. DUCHENE Michel, Mme EYSSAUTIER Odette, Mme FAYET Véronique, M. FELTESSE Vincent, M. FLORIAN Nicolas, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GELLE Thierry, M. GUICHARD Max, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, Mme LACUEY Conchita, M. LAMAISSON Serge, M. MERCIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. PUJOL Patrick, M. SAINTE-MARIE Michel, M. SEUROT Bernard, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, M. VALADE Jacques, M. BANNEL Jean-Didier, M. BAUDRY Claude, M. BELLOC Alain, M. BENOIT Jean-Jacques, M. BREILLAT Jacques, M. CANOVAS Bruno, Mme CARLE DE LA FAILLE Marie Claude, Mme CASTANET Anne, M. CHAZEAU Jean, Mme CONTE Marie-Josée, M. DANE Michel, M. DAVID Jean-Louis, Mme DE FRANCOIS Béatrice, M. DELAUX Stéphan, M. DOUGADOS Daniel, Mme DUBOURG-LAVROFF Sonia, Mme DUMONT Dominique, M. DUPRAT Christophe, M. DUTIL Silvere, Mme FAORO Michèle, M. GOURGUES Jean-Pierre, M. GRANET Michel, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. HOURCQ Robert, M. HURMIC Pierre, Mme ISTE Michèle, M. JAULT Daniel, Mme KEISER Anne-Marie, Mme LIMOUZIN Michèle, M. MANGON Jacques, M. MAURIN Vincent, M. MERCHERZ Jean, M. MILLET Thierry, M. MONCASSIN Alain, Mme MOULIN-BOUDARD Martine, M. MOULINIER Maxime, M. NEUVILLE Michel, Mme NOEL Marie-Claude, Mme PALVADEAU Chrystèle, Mme PARCELIER Muriel, M. POIGNONEC Michel, M. QUERON Robert, M. REBIERE André, M. RESPAUD Jacques, M. SARRAT Didier, M. SEGUREL Jean-Pierre, M. SIMON Patrick, M. TAVART Jean-Michel, Mme TOUTON Elisabeth, Mme VIGNE Elisabeth, Mme WALRYCK Anne.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. DAVID Alain à Mme. LIMOUZIN Michèle
M. FAVROUL Jean-Pierre à M. NEUVILLE Michel
M. ANZIANI Alain à M. BAUDRY Claude
M. BANAYAN Alexis à M. BREILLAT Jacques
M. BELIN Bernard à M. HOURCQ Robert
Mme. BRACQ Mireille à M. MERCHERZ Jean
Mme. BRUNET Françoise à M. DELAUX Stéphan
M. CANIVENC René à M. BELLOC Alain
M. CARTI Michel à Mme. CARTRON Françoise
M. CASTEL Lucien à M. REBIERE André
M. CASTEX Régis à M. GELLE Thierry
Mme. CAZALET Anne-Marie à M. DUPRAT Christophe
M. CAZENAVE Charles à M. SIMON Patrick
M. CORDOBA Aimé à Mme. EYSSAUTIER Odette
Mlle. COUTANCEAU Emilie à M. BRANA Pierre
M. COUTURIER Jean-Louis à Mme. LACUEY Conchita
Mme. DARCHE Michelle à Mme. FAYET Véronique

Mme. DELAUNAY Michèle à M. JAULT Daniel
M. FAYET Guy à M. FLORIAN Nicolas
M. FERILLOT Michel à M. SAINTE-MARIE Michel
M. FEUGAS Jean-Claude à M. BROQUA Michel
M. GUICHOUX Jacques à M. GUILLEMOTEAU Patrick
M. HERITIE Michel à M. HOUDEBERT Henri
Mme. JORDA-DEDIEU Carole à M. QUERON Robert
M. JOUVE Serge à M. MOULINIER Maxime
M. JUNCA Bernard à M. SOUBIRAN Claude
M. LOTHAIER Pierre à M. LABARDIN Michel
M. MAMERE Noël à M. DANE Michel
M. MANSENCAL Alain à M. BOBET Patrick
M. PONS Henri à M. MANGON Jacques
Mme. PUJO Colette à Mme. CARLE DE LA FAILLE Marie Claude
M. QUANCARD Joël à M. MILLET Thierry
Mme. RAFFARD Florence à Mme. DUBOURG-LAVROFF Sonia
M. REDON Michel à M. RESPAUD Jacques

LA SEANCE EST OUVERTE

Mesures d'amélioration du réseau TBC - Restructuration du réseau de bus à la mise en service de la 2ème phase du tramway - Validation.
--

Monsieur BRANA présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

Dans le cadre de la restructuration du réseau à l'horizon de la mise en service de la 2ème phase du tramway, il faut continuer, comme cela se fait dans le cadre de l'examen semestriel, à :

- optimiser l'efficacité du réseau
- limiter la subvention d'équilibre afin de dégager des marges de manœuvre financière pour envisager les développements futurs.

Bilan du fonctionnement du réseau

A la mise en service du tramway, les lignes de bus à forte fréquentation qui ont été remplacées par le tramway représentaient 35 à 40% du trafic.

Le maintien d'une offre kilométrique bus importante en volume (21,3 millions km en 2004), issue de la phase de concertation avec les communes, a certes permis de développer le réseau dans les zones peu denses, mais sans renforcer de façon significative son attractivité.

A cela s'ajoute, dans les secteurs proches du tramway, une désaffectation du réseau d'autobus au profit de la marche à pied vers le tramway et au profit de la voiture particulière vers les parcs relais.

Lorsque l'on compare les ratios de performance de notre réseau à ceux des autres agglomérations, nous sommes très souvent bien en dessous de la moyenne, comme l'indique le ratio *voyages/ km Bus* de 1,86 pour la CUB pour une moyenne de 2,60 ou encore le ratio *voyages Bus/habitants* de 61,2 pour la CUB pour une moyenne de 68,1. (cf annexe 1).

Ce résultat s'explique d'une part, par le fort développement du tramway vers les secteurs denses de l'agglomération, d'autre part, au nom du service public par le développement voulu du réseau de bus dans les zones peu denses et enfin, par une fréquentation plus faible qu'estimée des lignes de rabattement vers le réseau tramway.

Par ailleurs, la tarification du réseau TBC est en dessous de la moyenne de celle des autres réseaux et ne constitue donc pas un obstacle à l'utilisation du réseau de bus.

Le cadre financier

Au moment de la signature du contrat de délégation de service public en 2000 (cf annexe 2), les différentes mises en service du tramway et les restructurations du réseau bus concomitantes se traduisaient par une augmentation de la contribution forfaitaire globale à chaque étape.

Ainsi, d'un coût du réseau en 2001 de 85,6 millions d'euros valeur 2000 (bus uniquement), on passait à 91 millions d'euros valeur 2000 à la fin de la 1^{ère} phase (bus+tramway) et à 95 millions valeur 2000 à la fin de la 2^{ème} phase (bus+tramway) sur la base de l'offre définie dans le contrat (tracés des lignes et nombres de parcours).

Cependant l'augmentation des recettes attendues compensait cette augmentation des dépenses et permettait d'envisager une réduction du déficit prévisionnel de 2% environ.

Aujourd'hui, en 2006, par suite des modifications apportées au projet tramway et au réseau de bus initial de la convention, la contribution forfaitaire a été portée à 101 millions d'euros valeur 2000 décomposée en 83,3 millions pour les autobus et 17,7 millions pour le tramway.

A la mise en service de la 2^{ème} phase tramway, le coût d'exploitation du réseau tram sera de 25,6 millions d'euros auquel il conviendra d'ajouter un montant de l'ordre de 460 000€ valeur 2000 correspondant aux compléments de programme de cette phase (augmentation du nombre de parc relais et de leur capacité, augmentation du linéaire de voies).

Afin de pouvoir continuer à faire évoluer le réseau tout en laissant des marges d'actions pour les autres politiques de la CUB, il est nécessaire de restructurer le réseau de bus à la mise en service de la 2^{ème} phase tramway de façon à contenir la contribution forfaitaire globale dans une enveloppe de 104 millions d'euros 2000 soit 122 millions d'euros 2006 environ.

De plus, l'atteinte de l'objectif de 30% de couverture des dépenses par les recettes, consécutive à une augmentation des recettes due à un accroissement de la fréquentation, et à une évolution des tarifs permettrait d'améliorer les capacités de notre établissement pour mener à bien l'ensemble de ses politiques.

Les orientations pour améliorer l'attractivité du réseau

En complément de l'augmentation de l'offre tramway 2^{ème} phase et à l'issue de la restructuration du réseau de bus correspondante, le réseau TBC doit afficher des ratios de performance et un niveau de couverture des dépenses par les recettes dans la moyenne des autres agglomérations. Cet objectif de performance doit tenir compte de la réalité des territoires, de la nature de service public du réseau de transports et donc être poursuivi par type de réseau, en identifiant les leviers les plus significatifs d'amélioration.

Il est nécessaire de donner la priorité aux lignes structurantes avec un programme de niveau de service et une vitesse commerciale optimisée et de développer progressivement les corridors TSCP partout où cela s'avèrera nécessaire et possible.

Ainsi la CUB doit à l'occasion du lancement de la restructuration du réseau 2^{ème} phase et tout en prenant en compte les nécessités de service public, définir des critères de performance.

Une première approche méthodologique a été élaborée pour définir des seuils de fréquentation, mais elle doit être affinée et confrontée à la réalité.

Dans le cadre de la restructuration du réseau TBC mise en œuvre en juillet 2004, l'offre de transport a été réorganisée en définissant des catégories de ligne différentes selon la nature et le niveau du service proposé et les territoires desservis. Quatre catégories de réseau ont été définies afin de proposer une hiérarchie d'offre de service : le réseau structurant, express, intercommunal et de rabattement et local.

En première approche, les objectifs de performance pourraient être fixés à partir des calculs de la valeur moyenne de ces indicateurs par type de réseau.

Par exemple, lors de l'étude d'une création ou d'une modification de ligne, l'application de ces valeurs, permettrait de définir un objectif de fréquentation optimum (calculé à partir de l'indicateur voyage/km) et un objectif de fréquentation plancher pour la catégorie de réseau concerné.

Dans la mesure où au bout de 6 mois d'expérimentation ce seuil ne serait pas atteint, le service serait réévalué, bien entendu dans une mesure compatible avec les exigences d'un service public.

De la même manière, en cas de forte augmentation de fréquentation sur une ligne, une amélioration de l'offre (fréquence, équipement des arrêts, ...) ou un changement de catégorie pourraient être proposés

Dans ces conditions, et si vous en êtes d'accord, il vous est proposé, Mesdames, Messieurs, de valider ces principes de restructuration du réseau de transport en commun à l'issue de la mise en service de la 2^{ème} phase du tramway (année pleine 2009).

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 23 juin 2006,

Pour expédition conforme,
par délégation,
le Vice -Président,

M. PIERRE BRANA

**REÇU EN
PRÉFECTURE LE
4 JUILLET 2006**