

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

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

Séance du 24 septembre 2010
(convocation du 13 septembre 2010)

Aujourd'hui Vendredi Vingt-Quatre Septembre Deux Mil Dix 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 Vincent FELTESSE, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

ETAIENT PRESENTS :

M. FELTESSE Vincent, M. JUPPE Alain, M. DAVID Alain, M. CAZABONNE Alain, M. BENOIT Jean-Jacques, M. BOBET Patrick, Mme BOST Christine, M. BRON Jean-Charles, Mme CARTRON Françoise, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, M. DUCHENE Michel, M. DUPRAT Christophe, M. FLORIAN Nicolas, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GAUTE Jean-Michel, M. GAÜZERE Jean-Marc, M. GELLE Thierry, M. GUICHARD Max, M. HERITIE Michel, Mme ISTE Michèle, M. LABARDIN Michel, M. LAMAISSON Serge, Mme LIRE Marie Françoise, M. OLIVIER Michel, M. ROSSIGNOL Clément, M. SAINTE-MARIE Michel, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, Mme DE FRANCOIS Béatrice, Mme LACUEY Conchita, M. MAURRAS Franck, M. SOUBABERE Pierre, M. AMBRY Stéphane, M. ASSERAY Bruno, Mme BALLOT Chantal, M. BAUDRY Claude, Mme BONNEFOY Christine, M. BONNIN Jean-Jacques, M. BOUSQUET Ludovic, Mme BREZILLON Anne, M. BRUGERE Nicolas, Mme CAZALET Anne-Marie, M. CAZENAVE Charles, M. CHARRIER Alain, Mme CHAVIGNER Michèle, Mme COLLET Brigitte, Mlle COUTANCEAU Emilie, M. COUTURIER Jean-Louis, M. DANJON Frédéric, M. DAVID Jean-Louis, M. DAVID Yohan, Mme DELATTRE Nathalie, M. DELAUX Stéphan, Mlle DELTIMPLE Nathalie, Mme DESSERTINE Laurence, Mme DIEZ Martine, M. DOUGADOS Daniel, M. DUART Patrick, M. DUBOS Gérard, M. DUCASSOU Dominique, M. DUPOUY Alain, M. EGRON Jean-François, Mlle EL KHADIR Samira, Mme EWANS Marie-Christine, Mme FAORO Michèle, M. FEUGAS Jean-Claude, Mme FOURCADE Paulette, M. GALAN Jean-Claude, M. GARNIER Jean-Paul, M. GUICHEBAROU Jean-Claude, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. GUYOMARC'H Jean-Pierre, Mme HAYE Isabelle, M. HURMIC Pierre, M. JOANDET Franck, M. JOUBERT Jacques, M. JUNCA Bernard, M. LAGOFUN Gérard, Mme LAURENT Wanda, M. LOTHAIRE Pierre, M. MANGON Jacques, M. MAURIN Vincent, Mme MELLIER Claude, M. MERCIER Michel, M. MILLET Thierry, M. MOGA Alain, M. MOULINIER Maxime, Mme NOEL Marie-Claude, M. PAILLART Vincent, Mme PARCELIER Muriel, M. PENEL Gilles, M. PEREZ Jean-Michel, Mme PIAZZA Arielle, M. POIGNONEC Michel, M. QUERON Robert, M. RAYNAL Franck, M. ROUVEYRE Matthieu, M. SENE Malick, M. SIBE Maxime, M. SOLARI Joël, Mme TOUTON Elisabeth, M. TRIJOULET Thierry.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. DAVID Alain à M. TOUZEAU Jean à cpter de 11 h 45
M. CAZABONNE Didier à M. CAZABONNE Alain
Mme CARTRON Françoise à M. MAURRAS Franck jusqu'à 10 h 00
M. FAVROUL Jean-Pierre à M. DUPRAT Christophe
Mme FAYET Véronique à M. MANGON Jacques
M. LABISTE Bernard à M. FREYGEFOND Ludovic
M. LAMAISSON Serge à Mme BALLOT à cpter de 11 h 45
M. PIERRE Maurice à M. HERITIE Michel
M. PUJOL Patrick à M. GUICHEBAROU Jean-Claude
M. SAINTE-MARIE Michel à M. CHARRIER Alain jusqu'à 10 h 00
M. SEUROT Bernard à M. BOBET Patrick
M. TURON Jean-Pierre à M. SOUBABERE Pierre à cpter de 11 h 45
Mme LACUEY Conchita à M. FREYGEFOND Ludovic à cpter de 11 h 45
M. ANZIANI Alain à M. BAUDRY Claude
M. COUTURIER Jean-Louis à Mme FAORO Michèle à cpter de 11 h 30

M. EGRON Jean-François à Mme FOURCADE Michèle à cpter de 11 h 45
M. GARNIER Jean-Paul à M. DUART Patrick à cpter de 10 h 15
M. GUICHOUX Jacques à M. LAMAISSON Serge
M. GUILLEMOTEAU Patrick à M. MOULINIER Maxime jusqu'à 10 h 15
M. GUYOMARC'H Jean-Paul à M. JOUBERT Jacques à cpter de 11 h 20
M. QUANCARD Denis à M. JUNCA Bernard
M. RAYNAUD Jacques à M. MERCIER Michel
M. REIFFERS Josy à M. DUCASSOU Dominique
M. RESPAUD Jacques à Mme. DIEZ Martine
M. ROBERT Fabien à M. BOUSQUET Ludovic
Mme SAINT-ORICE Nicole à Mme. DESSERTINE Laurence
M. SENE Malick à M. LAGOFUN Gérard à cpter de 12 h 08
Mme WALRYCK Anne à Mme. TOUTON Elisabeth

LA SEANCE EST OUVERTE

**Le Compte Déplacements Voyageurs Marchandises (CDVM
de la Communauté urbaine de Bordeaux - Année 2007 - Approbation**

Monsieur OLIVIER présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

L'Article 113 de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 « Solidarité et Renouvellement Urbains » ¹ fait obligation aux agglomérations de plus de 100 000 habitants d'établir un Compte Déplacements.

La CUB a conduit cette étude en partenariat avec le Groupement de Recherche en Economie Théorique et Appliquée de l'Université Montesquieu Bordeaux IV (GREThA) sur une période de deux ans (janvier 2008- Janvier 2010) avec pour objectif de construire un instrument de diagnostic reproductible des coûts de transport et un outil d'aide à la décision.

Conformément à la convention partenariale établie entre l'université de Bordeaux IV et la CUB, le compte déplacement 2006, présenté en conseil de communauté le 10 juillet 2009 (Délibération 2009/0491), a fait l'objet d'une réactualisation pour l'année 2007 sur la partie consacrée au transport de personnes. Les données relatives à la réactualisation du volet marchandises du compte déplacement ne seront disponibles qu'en 2012 au terme de l'étude prévue sur les flux de marchandises en ville. Cette partie pourra donc être examinée de nouveau à l'occasion d'un prochain compte déplacement.

Le GREThA a donc produit un document visant à mettre à jour les données voyageurs sur 2007 et, en s'appuyant sur l'enquête ménages déplacements de 2009, a proposé une territorialisation de ce Compte Déplacement Voyageurs.

¹ « Art. 27-1. L'autorité compétente pour l'organisation des transports publics dans les périmètres de transport urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci met en place des outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité à l'intérieur du périmètre de transports urbains ainsi que pour les déplacements vers ou depuis celui-ci. **En particulier, elle établit un compte déplacements dont l'objet est de faire apparaître pour les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine les coûts pour l'utilisateur et ceux qui en découlent pour la collectivité** ». ¹

En outre, le GREThA a rédigé un guide méthodologique et un cahier des charges afin de permettre le renouvellement de la démarche dans les années à venir.

Rappel : Qu'est-ce que le Compte Déplacements ?

Le Compte Déplacements évalue les coûts de tous les déplacements de voyageurs et, éventuellement, de marchandises opérés sur le territoire communautaire.

Le principal objectif est de faire apparaître le coût réel du système de déplacements des modes motorisés individuels et collectifs de la CUB et d'identifier les acteurs à l'origine de son financement. Il comptabilise, non seulement, les dépenses effectivement réalisées, mais également les coûts externes induits par les accidents, la pollution, les émissions de gaz à effet de serre et le bruit.

Ainsi, par le calcul des dépenses publiques et privées de fonctionnement et d'investissement liées aux transports, il constitue non seulement un outil d'observation des déplacements mais également, par sa réactualisation périodique, un outil de suivi et d'évaluation des politiques de déplacements.

LE COMPTE DEPLACEMENTS VOYAGEURS 2007 : Résultats

Le Compte Déplacements de la CUB constitue un outil d'observation global du système de transport communautaire. C'est un travail qui nécessite la collecte et l'interprétation de données financières et comptables ainsi que l'identification des organismes producteurs de données relatives à l'ensemble des modes de transport utilisés sur le territoire communautaire (CUB, Conseil Régional, Conseil Général, Communes, Direction Régionale de l'Équipement, A'URBA, etc.).

Les postes examinés pour le transport individuel sont les achats de véhicules, de garages privés, de cartes grises, de permis de conduire, de carburants, les dépenses d'assurance, de frais d'entretien, de stationnement public payant, les contraventions, les locations de garages et les taxes sur les véhicules de société.

Une analyse est par ailleurs réalisée sur les dépenses globales de voirie affectables spécifiquement au transport individuel et au transport collectif.

Pour ce dernier, les différents postes de dépenses nécessaires aux financements des réseaux TBC, TER et Transgironde sont également recherchés en vue d'estimer là encore la part des dépenses publiques et privées pour ce mode de déplacement.

A partir de ces données, il est possible de construire un certain nombre de tableaux visant à restituer et comparer les caractéristiques des modes individuels et collectifs.

♦ La demande de déplacement : 99% pour le transport individuel

Le tableau ci-dessous nous apprend que plus de 99% des kilomètres parcourus par les voyageurs en 2006 et 2007 dépendent des modes individuels (97% pour les véhicules légers et 3% pour les deux roues motorisées). Le transport collectif représentant à peine 1% de cette demande (94% pour TBC, 4% pour Transgironde et 2% pour le TER).

	2006	2007
Millions de km tous modes	3 940	3 874
Millions de km TI ²	3 910	3 847
Millions de km TC ³	30	27,5

♦ La dépense liée au déplacement

Les postes qui ont contribué à l'augmentation des dépenses en transport individuel pour l'année 2007 sont l'achat de véhicules par les ménages (+3,8%) et le doublement du montant de la participation du Conseil Général de la Gironde aux dépenses de voirie.

Par ailleurs, l'analyse de ce tableau et du précédent fait apparaître que les transports en commun représentent 1% des kilomètres parcourus et mobilisent 19% des dépenses engagées pour les déplacements motorisés.

	2006	2007
Dépenses en TI en Millions d'euros	1 700	1 730
Dépenses en TC en Millions d'euros	406,5	399,6

♦ Coût global par mode pour 100 kilomètres parcourus (coût direct)

Transport individuel :

La participation de l'utilisateur pour le transport individuel est passée de 97,5% de la dépense en 2006 à 92% en 2007. Il est cependant prématuré d'affirmer que cette variation constitue une tendance baissière. Ce n'est qu'à partir de la comparaison de plusieurs exercices qu'il sera possible d'interpréter objectivement ces fluctuations.

Transport individuel	2006	2007
Coût global du TI en euros/voyageur/100 km	24,6	21,7
Coût du TI pour l'utilisateur en €	24 (97,5%)	20 (92%)

² TI : Transport individuel : Véhicules légers, deux-roues motorisées et taxis.

³ TC : Transport Collectif : Tramway, Bus, cars et TER.

La variation entre 2007 et 2006 s'explique par une diminution du nombre de voyageurs.kilomètres (VK⁴) ainsi qu'une diminution des distances parcourues.

Transport collectif :

Le transport collectif appelle la même remarque que pour le transport individuel. La baisse observée de la participation de l'utilisateur –de 8,9% à 7%- est conjoncturelle et nécessite de reproduire l'exercice pour avancer des conclusions tendanciellles.

Transport collectif	2006	2007
Coût global du TC en euros/voyageur/100 km	12,3	14,2
Coût du TC pour l'utilisateur en €	1,1 (8,9%)	1 (7%)

Hors emprunt, les dépenses en transport collectif ont fortement augmenté : + 17,2% par rapport à 2006. C'est principalement l'augmentation de la contribution globale versée par la CUB au délégataire du réseau TBC qui est à l'origine de cette forte variation (+ 33% par rapport à 2006) et qui résulte de la mise en service des extensions de la deuxième phase du tramway. Cette hausse des dépenses d'un côté et la légère baisse des kilomètres parcourus d'un autre expliquent l'augmentation du coût global du transport collectif.

LE COMPTE DEPLACEMENTS VOYAGEURS TERRITORIALISÉ

La territorialisation du Compte Déplacements nécessite de disposer de données spatialisées à une échelle fine sur le territoire de la CUB. La base de données de l'Enquête Ménage Déplacements 2009 de l'agglomération bordelaise fournit un ensemble de données assez exhaustives relatives aux caractéristiques socio-économiques et démographiques des ménages, à leurs déplacements ainsi qu'à celles relatives à la forme urbaine découpées en 76 zones.

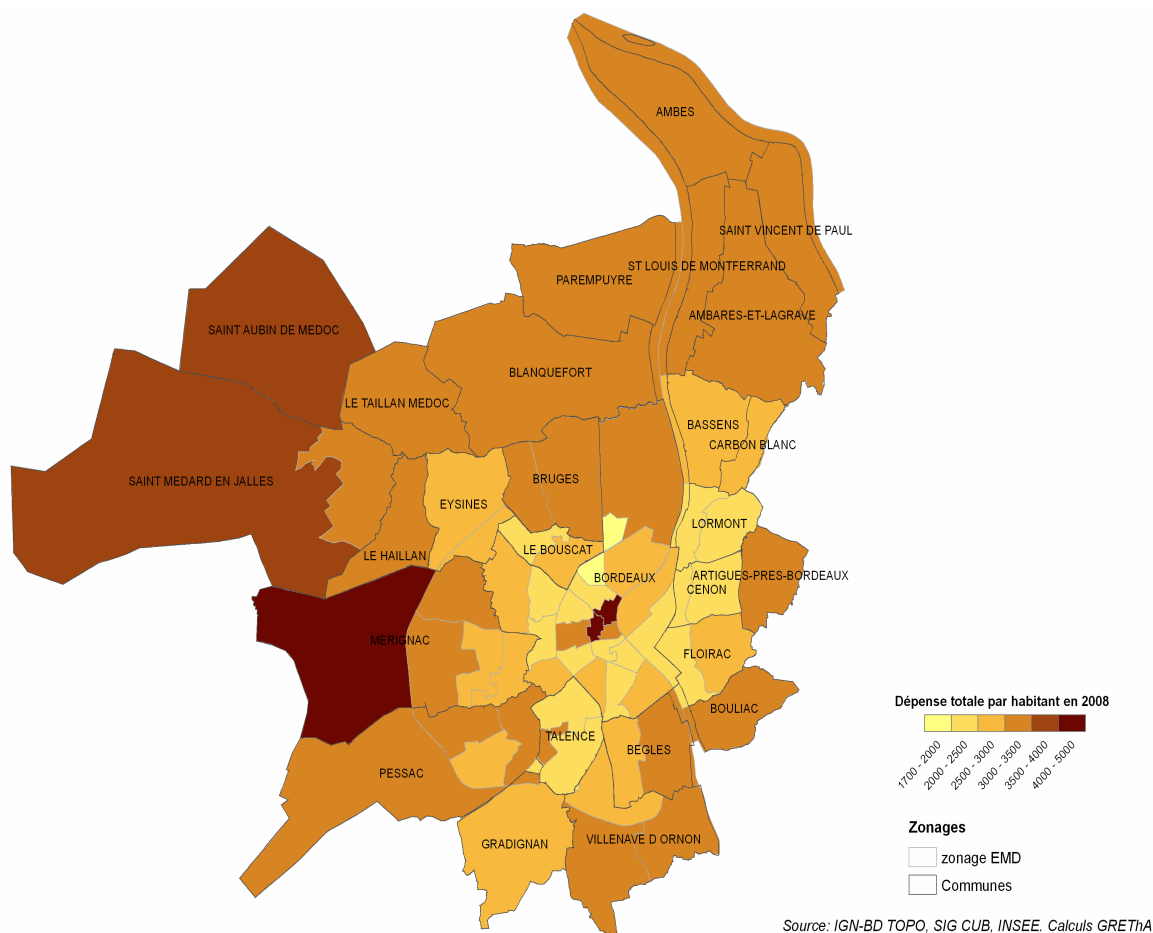
Cette territorialisation est une démarche novatrice qui s'est donc appuyée sur les données du CDV 2007 et celles de l'enquête ménages déplacements 2009. Une analyse croisée a permis d'affiner l'étude du territoire et de le fractionner en sous secteurs en deçà de l'échelon communal.

Quelques résultats marquants sont présentés ci-après pour illustrer le niveau d'information qu'il est possible d'obtenir par le biais de ce type d'approche.

⁴ VK : Nombre de voyageurs multipliés par la longueur du trajet en kilomètres.

- **Carte 1 : Disparités des dépenses directes totales de transport par habitant sur le territoire de la CUB**

Globalement, les dépenses directes par habitant sont conformes à la logique centre-périphérie attendue. On observe une variation de coûts qui augmente au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre.

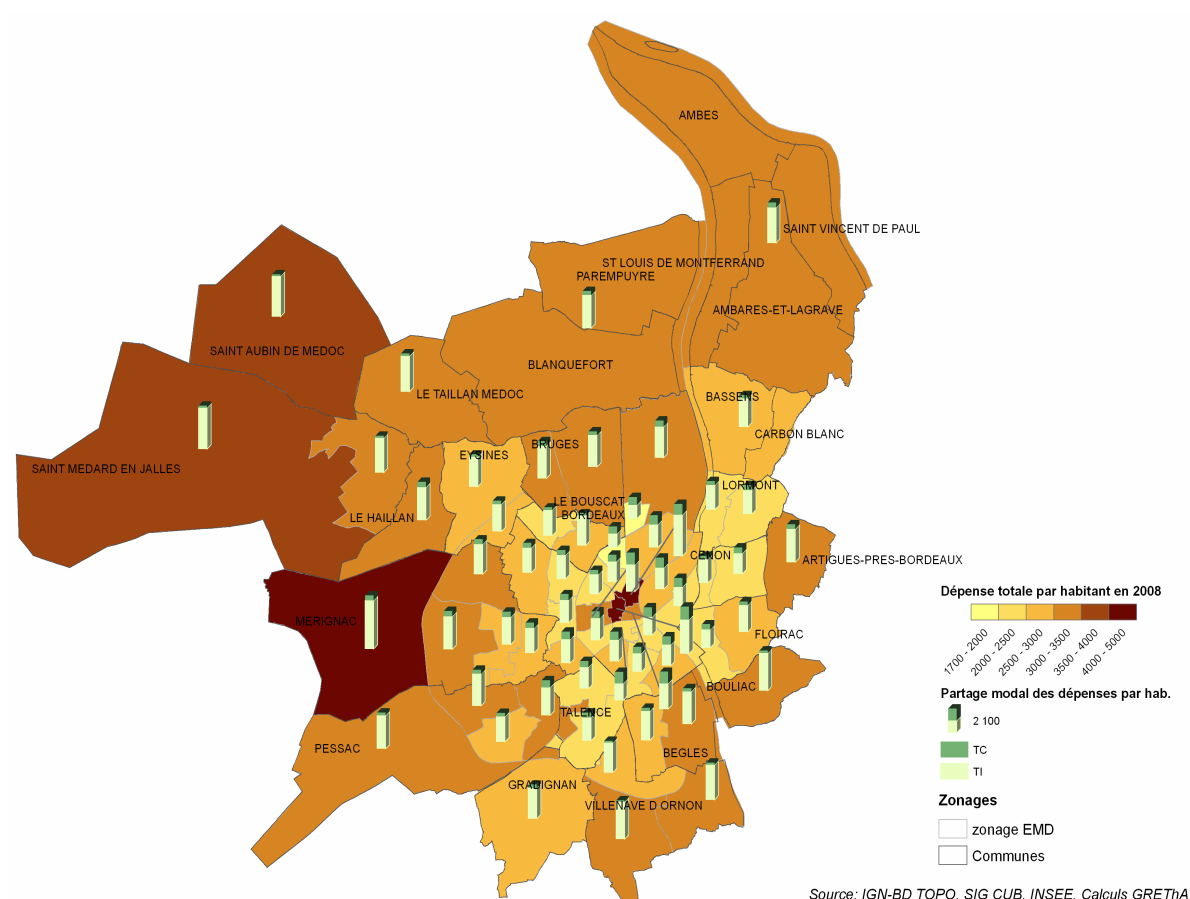


Les dépenses sont faibles sur les communes de la rive droite jouxtant la ville de Bordeaux ainsi que sur Talence ou Le Bouscat. C'est également le cas dans l'intra boulevards à l'exception des secteurs Hôtel de ville, Quinconces et Saint-Pierre où les niveaux élevés s'expliquent par la méthode d'affectation des dépenses publiques sur le stationnement. Ces zones concentrent de nombreux parcs publics de stationnement, ce qui a pour effet de majorer la représentation du niveau de dépenses en cœur d'agglomération.

Elles sont en revanche très marquées dans les communes éloignées et en frange d'agglomération comme à Saint-Médard en Jalles, Saint-Aubin de Médoc ou plus encore sur Mérignac Ouest.

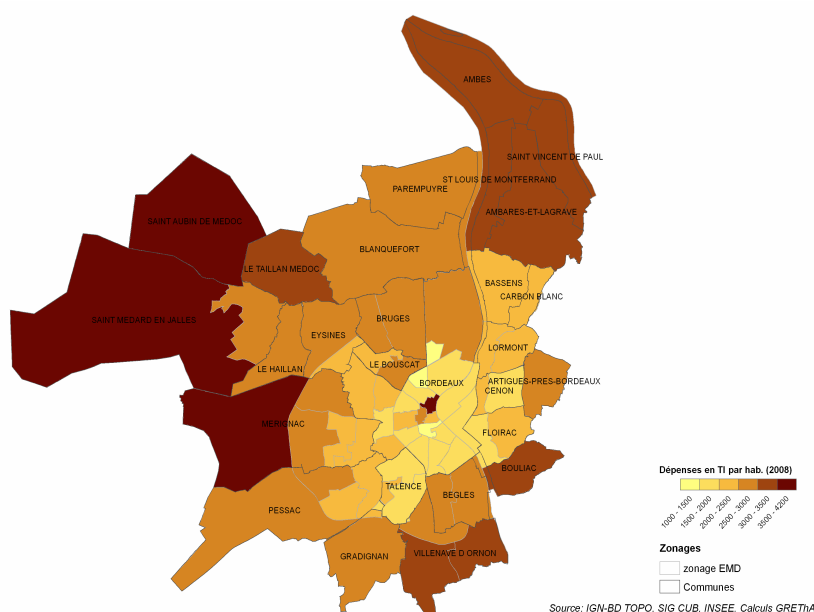
Cette première carte permet de visualiser ces disparités et de mesurer l'effet du tramway sur les communes desservies.

- **Carte 2 : Partage modal des dépenses de transport par habitant sur le territoire de la CUB**



Cette seconde représentation est identique à la précédente mais fait apparaître pour chaque secteur les parts de dépenses consacrées aux transports en commun et au transport individuel. Il ressort de cette analyse que les zones où les dépenses globales en déplacement sont les plus faibles sont celles où le poids des dépenses en transport collectif est le plus élevé.

- **Carte 3 Les dépenses en transports individuels par habitant**

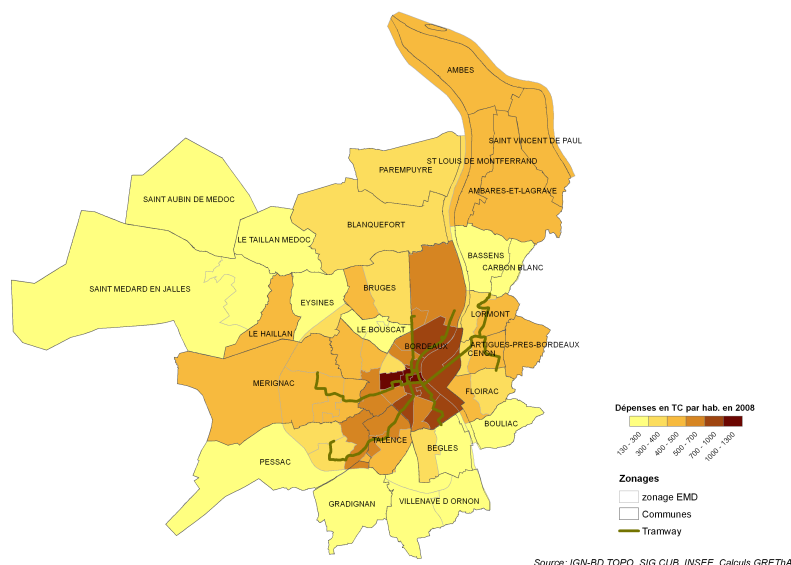


La carte 3 ci-dessus fait très clairement apparaître la forte dépendance à l'automobile des personnes résidant au sein des zones périphériques. On distingue un premier cercle jaune clair autour de la ville centre qui correspond aux plus faibles niveaux de dépenses en transport individuel motorisé. Un deuxième cercle permet de distinguer les niveaux de dépenses intermédiaires qui correspondent logiquement aux communes moyennement éloignées du cœur d'agglomération. Enfin, en périphérie, les zones plus foncées sont celles où le niveau de dépendance à la voiture est le plus sensible et où se dégagent, par voie de conséquence, les plus fortes dépenses en transports individuels.

La carte 4 ci-dessous, relative aux dépenses en transports collectifs, est à mettre en parallèle avec la précédente. Les zones les plus foncées de fortes dépenses en transports collectifs se trouvent en cœur d'agglomération et sur les secteurs desservis par le tramway. Les zones plus claires, où le recours aux transports en commun est très limité, sont pour la plupart en limite de périmètre. Toutefois, il est surprenant de constater que le secteur de la presqu'île et celui de Mérignac ouest présentent un niveau de dépenses, et donc un usage significatif en transports collectifs alors que sur ces territoires les dépenses en transports individuels sont déjà élevées.

Dans toutes les autres zones périphériques, matérialisées en jaune clair sur la carte, le recours aux transports collectifs est très limité.

- **Carte 4 Les dépenses en transports collectifs par habitant**



Conclusion

En allant au-delà de l'obligation légale de la loi SRU sur les comptes déplacements voyageurs, la communauté urbaine de Bordeaux s'est donnée les moyens d'expérimenter un nouvel outil permettant de connaître avec précision les comportements des usagers sur l'ensemble du territoire.

En effet, grâce à la territorialisation, les informations obtenues par le CDVM « classique » sont complétées, précisées et enrichies et permettent :

- d'établir la croissance des coûts de déplacement avec la distance au centre. Il ressort de cette étude une double logique territoriale :
 - d'une part, les zones centrales, où l'usage de l'automobile est peu fréquent.
 - d'autre part, les zones périphériques caractérisées par une forte dépendance automobile au sens où l'usage de l'automobile est une nécessité, et non plus un choix.
 Il apparaît en outre que seuls les résidents centraux semblent avoir la possibilité du choix modal, tandis que les résidents périphériques sont davantage contraints. Ces deux logiques s'expliquent par le manque de compétitivité des transports en commun dans les zones périphériques, faiblement denses et coûteuses à desservir efficacement.
- d'analyser le « taux d'effort » des ménages (part du revenu consacré aux dépenses de déplacement) qui souligne le caractère structurant de la politique de transports en commun de l'agglomération en termes sociaux : une desserte efficace des quartiers moins favorisés permet de réduire significativement le taux d'effort des ménages et de la mettre au niveau des autres quartiers.
- En outre, les résultats obtenus en terme de coûts selon les modes pourraient conduire la collectivité à communiquer pour informer les usagers sur les dépenses réelles liées à leur choix modaux.

Pour revenir à la pérennité de la démarche, l'étude montre que l'annualisation de cette dernière ne présente pas d'intérêt majeur. En effet, en l'absence de faits marquants comme, par exemple, des investissements lourds pour des extensions de lignes TCSP ou encore de fortes variations sur les prix de carburants, les dépenses relatives aux transports motorisés, individuels ou collectifs, varient peu. Les années pour lesquelles le compte déplacement sera renouvelé devront donc être ciblées pour mesurer l'impact des politiques publiques sur les pratiques modales et leur répercussion sur le coût des transports.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Communauté,

VU l'article 113 de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 « Solidarité et Renouvellement Urbain » faisant obligation aux agglomérations de plus de 100 000 habitants d'établir un Compte Déplacements.

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QUE : avec des investissements lourds sur les extensions de la troisième phase de tramway et des résultats disponibles fin 2012 de la future enquête sur la logistique urbaine :

DECIDE

Article 1 : l'année 2010 pourra être l'échéance du prochain compte déplacements voyageurs.

Article 2 : l'exercice 2013 présentera un intérêt certain pour un nouveau compte déplacements voyageurs & marchandises.

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

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 24 septembre 2010,

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

REÇU EN PRÉFECTURE LE
30 SEPTEMBRE 2010

PUBLIÉ LE : 30 SEPTEMBRE
2010

M. MICHEL OLIVIER