

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

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

**Séance du 29 avril 2011  
(convocation du 18 avril 2011)**

Aujourd'hui Vendredi Vingt-Neuf Avril Deux Mil Onze 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. BENOIT Jean-Jacques, M. BOBET Patrick, Mme BOST Christine, M. BRON Jean-Charles, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, M. DUCHENE Michel, M. DUPRAT Christophe, M. FAVROUL Jean-Pierre, Mme FAYET Véronique, M. FLORIAN Nicolas, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GAUTE Jean-Michel, M. GAÜZERE Jean-Marc, M. GUICHARD Max, M. HERITIE Michel, Mme ISTE Michèle, M. LABARDIN Michel, M. LAMAISON Serge, Mme LIRE Marie Françoise, M. OLIVIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. ROSSIGNOL Clément, M. SAINTE-MARIE Michel, Mme DE FRANCOIS Béatrice, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, Mme LACUEY Conchita, M. MAURRAS Franck, M. SOUBABERE Pierre, Mme TERRAZA Brigitte, M. AMBRY Stéphane, M. ANZIANI Alain, M. ASSERAY Bruno, Mme BALLOT Chantal, Mme BONNEFOY Christine, M. BONNIN Jean-Jacques, M. BOUSQUET Ludovic, Mme BREZILLON Anne, M. BRUGERE Nicolas, M. CAZENAVE Charles, M. CHARRIER Alain, Mme CHAVIGNER Michèle, Mme COLLET Brigitte, M. COUTURIER Jean-Louis, M. DAVID Jean-Louis, M. DAVID Yohan, Mme DELATTRE Nathalie, M. DELAUX Stéphan, Mlle DELTIPLE Nathalie, Mme DESSERTINE Laurence, Mme DIEZ Martine, M. DOUGADOS Daniel, M. DUART Patrick, M. DUCASSOU Dominique, M. DUPOUY Alain, Mme EWANS Marie-Christine, Mme FAORO Michèle, M. FEUGAS Jean-Claude, Mme FOURCADE Paulette, M. GARNIER Jean-Paul, M. GUICHEBAROU Jean-Claude, M. GUICHOUX Jacques, 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. PEREZ Jean-Michel, Mme PIAZZA Arielle, M. QUANCARD Denis, M. QUERON Robert, M. RAYNAL Franck, M. RAYNAUD Jacques, M. REIFFERS Josy, M. RESPAUD Jacques, M. ROBERT Fabien, M. ROUVEYRE Matthieu, Mme SAINT-ORICE Nicole, M. SOLARI Joël, Mme TOUTON Elisabeth, M. TRIJOULET Thierry, Mme WALRYCK Anne.

**EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :**

M. DAVID Alain à Mme. LACUEY Conchita	M. DUBOS Gérard à M. BENOIT Jean-Jacques
M. CAZABONNE Alain à M. CAZABONNE Didier	M. DUCASSOU Dominique à M. GUYOMARC'H Jean-Pierre jusqu'à 10h15
Mme CURVALE Laure à M. CHAUSSET Gérard à partir de 12h	M. EGRON Jean-François à M. LAGOFUN Gérard
M. GELLE Thierry à Mme. BONNEFOY Christine	Mlle. EL KHADIR Samira à M. MOULINIER Maxime
M. LABISTE Bernard à M. FREYGEFOND Ludovic	M. GALAN Jean-Claude à Mme. MELLIER Claude
M. LAMAISON Serge à Mme BALLOT Chantal jusqu'à 11h10	M. JUNCA Bernard à M. QUANCARD Denis à partir de 12h15
M. PUJOL Patrick à M. GUICHEBAROU Jean-Claude	M. PENEL Gilles à M. GUICHARD Max
M. SAINTE-MARIE Michel à M. FELTESSE Vincent à partir de 10h30	M. POIGNONEC Michel à M. FLORIAN Nicolas
M. BAUDRY Claude à M. ANZIANI Alain	M. RAYNAUD Jacques à M. MERCIER Michel à partir de 12h
Mme. CAZALET Anne-Marie à M. CAZENAVE Charles	M. REIFFERS Josy à Mme PIAZZA Arielle à partir de 11h45
Mlle. COUTANCEAU Emilie à Mme. BOST Christine	M. SENE Malick à M. COUTURIER Jean-Louis
M. DANJON Frédéric à M. ROSSIGNOL Clément	M. SIBE Maxime à M. SOLARI Joël
Mme DELATTRE Nathalie à Mme COLLET Brigitte à partir de 11h35	

**LA SEANCE EST OUVERTE**

**Mise en oeuvre du service de navettes fluviales**  
 dans le cadre du réseau de transports urbains communautaire  
 Autorisation

Monsieur DUPRAT présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

Par sa structuration géographique, l'agglomération bordelaise bénéficie, avec son fleuve, d'une artère de circulation naturelle qui offre la possibilité de concevoir des connexions entre les 2 rives, avec des temps de parcours attractifs par rapport aux modes terrestres.

La Communauté urbaine dans le cadre de réflexions menées sur l'évolution de son offre transports a souhaité étudier la mise en oeuvre d'un service de transport fluvial en connexion avec son réseau terrestre.

### **1 – Les motifs de la création d'un service de transport fluvial**

Ainsi, après une étude d'opportunité diligentée auprès de l'exploitant du réseau des transports urbains, 2 liaisons pertinentes, Lormont bas – Claveau et Stalingrad – Quinconces, et un circuit de cabotage, Lormont-Claveau-Hangars-Stalingrad-Quinconces, permettraient d'augmenter la part modale des transports collectifs au détriment de la voiture.

Les solutions de mobilité ainsi envisagées doivent remplir 2 vocations :

- des trajets fréquents et réguliers de rive à rive pendant la semaine aux heures de pointes, notamment pour les voyageurs pendulaires.
- des trajets de cabotage aux heures creuses et week-end pour les motifs complémentaires aux flux domicile - travail, domicile - études.

Ce service de navettes fluviales fera partie du réseau TBC et sera donc intégré au contrat de délégation de service public dont la société Keolis Bordeaux est le gestionnaire :

- il sera utilisé dans les conditions tarifaires du réseau TBC par tous les publics
- il sera accessible aux personnes à mobilité réduite
- les personnels d'équipage, au nombre de 2 par bateau (1 capitaine et 1 matelot) assureront outre la navigation, des missions d'accueil, d'information et de vérification des titres de transport.

## 1.1 – Définition du nouveau service

### 2 Liaisons aux heures de pointes :

La semaine en heure de pointe (7h-10h et 16h-19h) :

- trajets fréquents et réguliers de rive à rive (clientèle pendulaire principalement)
  - fréquence à 15-20min (2 stations/liaison)
  - temps de parcours 8 à 10min (*inclus temps de débarquement*)
- o liaison Lormont Bas / Claveau (Brandenburg)

Intérêt de la liaison : proposer une alternative au pont d'Aquitaine et une connexion à la ligne B du tramway en direction du centre ville et du campus et de la Lianes 9 (boulevards - Cité administrative – CHU) à partir de la mise en service du Pont Bacalan - Bastide.

#### **Liaison N°1 : Lormont Bas / Claveau en heure de pointe (1 bateau)**

Distance	Temps *	Offre HP	Rotations	Amplitude	Fonctionnement
600 m	4'	15'/20'	18	7h / 10h – 16h/ 19h	Lund. à vend.

\* hors temps d'embarquement/débarquement

- o liaison Stalingrad / Quinconces (Bourse)

Intérêt de la liaison : mettre en connexion directe la rive droite avec la place des Quinconces/Tram B en direction de Pessac ou des Bassins à Flots/Claveau, le Tram C en direction de Terres Neuves ou des Aubiers et les Lianes 1 en direction de Mérignac, 2 en direction d'Eysines et 3 en direction de St Médard pour une meilleure liaison sur le quadrant N/O et la rive droite.

#### **Liaison N°2 : Stalingrad / Quinconces en heure de pointe (1 bateau)**

Distance	Temps *	Offre HP	Rotations	Amplitude	Fonctionnement
650 m	4'	15'/20'	18	7h / 10h – 16h/ 19h	Lund. à vend.

\* hors temps d'embarquement / débarquement

### 1 circuit de cabotage aux heures creuses et le week-end Lormont / Claveau / Hangars / Stalingrad / Quinconces

#### **Liaison N°3 : Cabotage Lormont / Claveau / Hangars / Stalingrad / Quinconces en heures creuses (2 bateaux)**

Distance	Temps *	Offre HP	Rotations	Amplitude	Fonctionnement
5,9 km	31'	45'	8	10h – 16h	Lund. à dim.

\* hors temps d'embarquement / débarquement estimé à 5' par escale

Aux heures creuses et le week-end, il est envisagé un trajet de cabotage pour mieux répondre aux motifs achats et loisirs (30% environ des motifs de déplacements journaliers)

- 10h-16h en HC la semaine,
- 8h30-19h le samedi et 10h-19h le dimanche
- fréquence 45min (5 stations) pour un temps de parcours de 47min (*inclus temps des escales*).

Au total, l'offre représente 1020 km par semaine<sup>1</sup>, soit un peu plus de 53 000 km/an.

L'ouverture du service au public est prévue concomitamment à la mise en service du pont Bacalan-Bastide.

## **1. 2 – Les moyens du service**

### **1.2.1 – Le matériel de transport**

Les orientations prises pour le modèle des trois navettes fluviales nécessaires pour assurer le service sont :

- une capacité d'accueil de 30 ou 50 personnes assises
- une motorisation électrique soit par rechargement électrique à quai, soit par un rechargement groupe électrogène (hybride) avec une puissance propulsive adaptée à la navigation sur la Garonne
- une résistance des coques et propulseurs aux éléments charriés par le fleuve
- l'accostage possible par les deux cotés du bateau pour minimiser les temps d'accostage
- l'accessibilité PMR
- la possibilité d'embarquer 5 vélos au détriment des places assises
- l'autonomie des navettes devant couvrir la totalité d'une journée d'exploitation soit 12 heures d'exploitation.

La troisième navette sera utilisée soit pour le renfort de l'offre, soit pour les activités de maintenance.

Comme il s'agit d'un matériel innovant à concevoir selon les orientations citées ci-dessus, le coût approximatif par embarcation est estimé à 500 000€ HT.

### **1.2.2 – Les appontements**

Pour l'exécution des services (2 liaisons et un circuit de cabotage), 5 pontons sont nécessaires parmi lesquels :

- des pontons existants nécessitant des aménagements plus ou moins lourds :
  - o Stalingrad – Yves Parlier (propriété Ville de Bordeaux)
  - o Les Hangars (propriété CUB mis en gestion à la Ville de Bordeaux)
  - o Lormont (Ville de Lormont)

---

<sup>1</sup> Base de calcul : 141j de semaine, 168 samedi et 144 dimanche

- des pontons à créer :
  - o Brandenburg (présence uniquement d'une passerelle à remettre en état - propriété PAB avec AOT à la Ville de Bordeaux)
  - o Quinconces - site très contraint en raison des problématiques de sécurité et de zone de manœuvre des bateaux de croisières, ainsi que secteur nécessitant les autorisations de l'ABF et de l'architecte des quais.  
Pour ce ponton une solution pourrait être d'utiliser le ponton d'honneur qui est en cours d'installation et pour lequel la Communauté est financeur (propriété Ville de Bordeaux). Toutefois, la lisibilité des connexions avec le réseau transports de surface serait amoindrie du fait d'un éloignement avec le pôle d'échange des Quinconces.

Le coût estimé pour les aménagements et créations de pontons lors de l'étude de préféabilité réalisée par Kéolis Bordeaux est de 624 000€ HT.

## **2 – Les modalités de mise en œuvre du service**

### **2.1 – Les modalités de réalisation de pontons**

Les aménagements ou réalisations de pontons seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage communautaire.

### **2.2 – Les modalités d'acquisition du matériel**

Dans le cadre de l'article 9-4 de la DSP donnant la possibilité au délégataire de procéder à des investissements complémentaires, non initialement prévus, il est proposé de confier l'achat des navettes à Kéolis Bordeaux.

Les modalités d'acquisitions étudiées juridiquement et confirmées par un rapport réalisé par le conseiller d'Etat Daniel Chabanol permettent de confier l'acquisition des navettes à Kéolis :

La complémentarité des navettes par rapport au reste du réseau (tram, bus, Vcub) doit permettre d'intégrer le transport fluvial dans la délégation de service public :

- au titre de l'article L.1231-2 du code des transports, « les services (réguliers de transport public urbain de personnes) concernent les transports routiers, fluviaux et maritimes »
- L'exploitation des navettes par Tbc ne remet pas en cause l'équilibre général du contrat. L'investissement et le coût d'exploitation apparaissent faibles rapportés à l'ensemble du réseau. De même, le nombre de kilomètres parcourus par les navettes est minime rapporté au nombre total de kilomètres parcourus au sein du réseau. L'acquisition et l'exploitation des navettes par Tbc ne sont pas de nature à déséquilibrer le contrat en cours avec Kéolis Bordeaux.

Un avenant sera prochainement proposé à Kéolis Bordeaux de manière à intégrer l'exploitation du service de navettes fluviales dans le contrat de délégation de service public.

## 2.3 – Les modalités d’exploitation

Kéolis Bordeaux sera chargé de l’exploitation des navettes fluviales dans le cadre actuel de la délégation de service public des transports urbains. Les conditions d’exploitation des navettes seront précisées dans le cadre d’un prochain avenant avec le délégataire. Le coût du service des navettes sera pris en charge par la CUB dans le cadre de ce contrat.

## 3 – Coût du service

### *☒ Coûts de fonctionnement prévisionnels*

Les coûts sont présentés hors taxe :

	Coût par bateau en activité	Quantité	Total
Masse salariale (armement équipage)	188 K€	3	376* K€
Redevance stationnement	3 K€	3	9 K€
Location batterie	31 K€	3	93 K€
EDF	5 K€	2	10 K€
Maintenance	5 K€	3	15 K€
Structure	30 K€	1	30 K€
Total			<b>533 K€</b>

Ce coût ne prend pas en compte l’actualisation annuelle du contrat. Trois équipages sont nécessaires au fonctionnement des navettes de manière à intégrer les droits à congés et les durées hebdomadaires et journalières autorisées.

\* Il faut 3 équipages pour faire tourner deux bateaux en activité pour coût total de 376K€ au total, soit 188 K€ par bateau, ce qui revient à un financement de 125,33 K€ par équipage (un pilote et un matelot)

### *☒ Recettes de trafic prévisionnelles*

L’évaluation du potentiel de clientèle s’élève à 267 000 voyages / an, dont un peu plus de la moitié pourrait être constitué de nouveaux clients (les autres voyages étant essentiellement lié à un phénomène de report modal).

Le circuit de « cabotage » quant à lui, représenterait près de 40% du potentiel de voyage.

Ainsi, selon les projections de Tbc, l’estimation des recettes afférentes à ce service seraient de l’ordre de 84K€, avec potentiellement un attrait complémentaire du service de « cabotage » l’été qui pourrait valoriser les recettes de +10K€.

Les estimations de fréquentation ont été établies selon l'hypothèse d'un ponton au droit des Quinconces. Si cette configuration ne pouvait être mise en œuvre, notamment du fait du report sur le ponton d'honneur, les projections de recettes et fréquentation devront vraisemblablement être revues à la baisse.

*☒ Synthèse financière provisoire*

Rappel : Trafic ( <i>inclus été</i> )	278 000 Voyages
Investissement	2 124 K€
Coût de fonctionnement	533 K€
Recettes de trafic	84 K€
<i>Cabotage été</i>	10 K€
<b>Déficit d'exploitation</b> <i>(hors amortissement et frais financiers) pour un trafic estimé de 278 000 voyages (inclus été)</i>	<b>439 K€</b>
<b>Taux de couverture du service</b>	<b>18 %</b>

Cette synthèse ne prend en compte ni l'amortissement, ni les frais financiers de l'acquisition des navettes ce qui a pour effet de bonifier le taux de couverture du service présenté.

En synthèse, le coût prévisionnel à supporter par la Cub est estimé à :

- 439 000 € par an (valeur 2010) pour l'exploitation
- le rachat des trois navettes à leur valeur nette comptable à l'issue de la délégation. Pour mémoire, l'acquisition est évaluée à 1 500 000 € selon l'étude préfaisabilité réalisée par Kéolis bordeaux

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

**Le Conseil de Communauté,**

**VU** les articles L1411-1 et suivants du Code Général des collectivités territoriales,

**VU** la délibération du 28 novembre 2008 par laquelle le Conseil communautaire a adopté son contrat de délégation de service public pour l'exploitation du service public des transports urbains et du transport des personnes à mobilité réduite avec la société Kéolis,

**VU** la délibération du 10 avril 2009,

**VU** la délibération du 27 novembre 2009 approuvant le réseau 2010,

**VU** la délibération du 19 février 2010 adoptant l'avenant n°1,

**VU** la délibération du 26 novembre 2010 adoptant l'avenant n°2 à la convention.

**Vu** l'article 9-4 de la délégation de service public des transports urbains et du transport pour personnes à mobilité réduite

**Considérant que** l'intérêt communautaire réside dans le développement du réseau de transports en commun sur le territoire de la CUB en y associant d'autres modes de déplacements. Les navettes fluviales sont le moyen de diversifier les modes de transports intégrés au réseau TBC tout en réduisant la rupture territoriale entre les deux rives.

**Considérant que** le délégataire Kéolis Bordeaux ayant déjà fait l'objet d'une mise en concurrence dans le cadre de la délégation du service public du transport urbain, détient l'expertise pour procéder à l'acquisition des trois navettes nécessaires à la mise en place du service.

**ENTENDU** le rapport de présentation,

## **DECIDE**

**Article 1:** de donner suite à la proposition de la société Kéolis Bordeaux d'exploiter un service public de navettes fluviales dans le cadre de son contrat de délégation de service public des transports urbains,

**Article 2:** d'autoriser la société Kéolis Bordeaux à mener une consultation pour l'acquisition de trois navettes fluviales comme le permet l'article 9-4 du contrat de délégation de service public,

**Article 3:** d'autoriser Monsieur le Président à signer tout acte nécessaire pour la réalisation, l'aménagement et l'utilisation des pontons.

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

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 29 avril 2011,

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

**REÇU EN PRÉFECTURE LE  
12 MAI 2011**

**PUBLIÉ LE : 12 MAI 2011**

M. CHRISTOPHE DUPRAT