

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

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

Séance du 25 octobre 2013
(convocation du 14 octobre 2013)

Aujourd'hui Vendredi Vingt-Cinq Octobre Deux Mil Treize 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. 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. GAÜZERE Jean-Marc, M. GELLE Thierry, M. GUICHARD Max, M. HERITIE Michel, Mme ISTE Michèle, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, M. LAMAISON Serge, Mme LIRE Marie Françoise, M. PUJOL Patrick, M. ROSSIGNOL PUECH Clément, Mme DE FRANCOIS Béatrice, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, Mme LACUEY Conchita, M. MADRELLE Nicolas, M. SOUBABERE Pierre, Mme TERRAZA Brigitte, M. VERNEJOUL Michel, M. AMBRY Stéphane, M. ANZIANI Alain, M. ASSERAY Bruno, M. BAUDRY Claude, Mme BONNEFOY Christine, M. BONNIN Jean-Jacques, M. BOUSQUET Ludovic, Mme BREZILLON Anne, M. BRUGERE Nicolas, Mme CAZALET Anne-Marie, 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 DIEZ Martine, M. DOUGADOS Daniel, M. DUART Patrick, M. DUBOS Gérard, M. DUCASSOU Dominique, M. EGRON Jean-François, Mme EWANS Marie-Christine, Mme FAORO Michèle, Mme FOURCADE Paulette, M. GALAN Jean-Claude, M. GARNIER Jean-Paul, M. GUICHOUX Jacques, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. GUYOMARC'H Jean-Pierre, Mme HAYE Isabelle, M. HURMIC Pierre, M. JOANDET Franck, M. JOUBERT Jacques, M. LAGOFUN Gérard, Mme LAURENT Wanda, Mme LIMOUZIN Michèle, M. LOTHAIRE Pierre, M. MANGON Jacques, Mme MELLIER Claude, M. MERCIER Michel, M. MILLET Thierry, M. MOULINIER Maxime, Mme NOEL Marie-Claude, Mme PARCELIER Muriel, M. PENEL Gilles, M. PEREZ Jean-Michel, Mme PIAZZA Arielle, M. QUANCARD Denis, M. QUERON Robert, M. RAYNAL Franck, M. RAYNAUD Jacques, M. RESPAUD Jacques, M. ROBERT Fabien, M. ROUVEYRE Matthieu, M. SIBE Maxime, M. SOLARI Joël, M. TRIJOLET Thierry.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. DAVID Alain à Mme LIMOUZIN Michèle de 10 h 40 à 12 h 00
M. CAZABONNE Alain à M. GELLE Thierry à partir de 11 h 20
M. BENOIT Jean-Jacques à M. DUBOS Gérard
M. BRON Jean-Charles à Mme LIRE Marie-Françoise à partir de 13 h 00
Mme CARTRON Françoise à Mme BOST Christine à partir de 12 h 50
M. CAZABONNE Didier à M. ROBERT Fabien à partir de 12 h 00
M. FAVROUL Jean-Pierre à M. LABARDIN Michel jusqu'à 10 h 15
Mme FAYET Véronique à M. MANGON Jacques à partir de 11 h 05
M. GAUTE Jean-Michel à M. SIBE Maxime
M. HERITIE Michel à M. LAGOFUN Gérard à partir de 12 h 30
M. OLIVIER Michel à M. PENEL Gilles
M. PIERRE Maurice à M. TURON Jean-Pierre
M. SAINTE-MARIE Michel à M. BAUDRY Claude
M. SOUBIRAN Claude à M. SOLARI Joël
Mme LACUEY Conchita à M. COUTURIER Jean-Louis à partir de 12 h 45
M. SOUBABERE Pierre à M. TOUZEAU Jean à partir de 11 h 30
Mme TERRAZA Brigitte à Mme De FRANCOIS Béatrice à partir de 13 h 00
M. AMBRY Stéphane à M. TRIJOLET Thierry à partir de 13 h 20
Mme. BALLOT Chantal à M. GUICHOUX Jacques
M. BAUDRY Claude à M. ANZIANI Alain à partir de 12 h 00

M. BONNIN Jean-Jacques à M. DUPRAT Christophe à partir de 12 h 20
Mme CAZALET Anne-Marie à Mme BREZILLON Anne jusqu'à 12 h 15
M. CAZENAVE Charles à Mme. PIAZZA Arielle
Mlle COUTANCEAU Emilie à M. DOUGADOS Daniel à partir de 12 h 30
M. DANJON Frédéric à Mme Laure CURVALE à partir de 12 h 45
Mme. DESSERTINE Laurence à M. DAVID Yohan
M. DUPOUY Alain à M. GUYOMARC'H Jean-Pierre
M. DUART Patrick à Mme CHAVIGNER Michèle à partir de 12 h 10
Mlle. EL KHADIR Samira à Mme DELTIMPLE Nathalie
M. FEUGAS Jean-Claude à Mme. MELLIER Claude
M. GARNIER Jean-Paul à Mme BONNEFOY Christine à partir de 11 h 50
M. GUICHEBAROU Jean-Claude à M. PUJOL Patrick
Mme HAYE Isabelle à M. Pierre HURMIC à partir de 12 h 55
M. JUNCA Bernard à M. QUANCARD Denis
M. MAURIN Vincent à M. GALAN Jean-Claude
M. MOGA Alain à M. BRUGERE Nicolas
M. PAILLART Vincent à M. VERNEJOUL Michel
M. POIGNONEC Michel à M. FLORIAN Nicolas
M. RAYNAUD Jacques à M. MERCIER Michel à partir de 12 h 00
M. REIFFERS Josy à Mme. PARCELIER Muriel
Mme. SAINT-ORICE Nicole à M. BRON Jean-Charles
Mme. TOUTON Elisabeth à M. DUCASSOU Dominique
Mme. WALRYCK Anne à M. GAÜZERE Jean-Marc

EXCUSES :

LA SEANCE EST OUVERTE

Rapport sur le bilan LOTI de la 2ème phase du tramway de l'agglomération bordelaise

Monsieur DUPRAT présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

L'objet de cette délibération porte sur la présentation du rapport du bilan LOTI de la 2^{ème} phase du tramway mise en service entre février 2007 et octobre 2008.

I - Contexte et objectif

L'article 14 de la Loi d'Orientation sur le Transport Intérieur (LOTI) impose la réalisation d'un bilan des résultats économiques et sociaux des grands projets d'infrastructure de transport réalisés avec le concours de financements publics.

L'objectif du bilan est de mesurer et d'interpréter l'écart entre l'évolution constatée et les données prévues lors de l'évaluation a priori du projet. Le bilan doit être réalisé 5 ans au plus tard après la mise en service soit avant la fin de l'année 2013. Le bilan réalisé correspond à la 2ème phase du tramway de la CUB. En effet, un premier bilan a été réalisé sur la 1ère phase du tramway (délibération N° 2009/0036 du 16 janvier 2009). Cependant, pour certains aspects, le bilan LOTI a cumulé les deux phases du tramway afin de pouvoir le comparer à la déclaration d'utilité publique (DUP).

Le Certu, centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, propose des recommandations méthodologiques pour l'élaboration des bilans LOTI de T.C.S.P. Le présent bilan a été réalisé conformément à ces recommandations. L'étude, confiée à EGIS France, est ainsi structurée selon la grille d'évaluation thématique définie par le Certu. Pour chaque thématique sont définis un certain nombre d'indicateurs, supports de l'analyse.

Par ailleurs, une série d'entretiens auprès d'acteurs locaux concernés par le projet a été réalisée afin de recueillir leur ressenti sur les impacts du tramway : l'exploitant du réseau de transport urbain TBC, l'agence d'urbanisme, la chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux, l'association Movable, le conseil général de Gironde, le conseil régional d'Aquitaine, l'Etat et les communes concernées directement par la 2ème phase du tramway.

Une Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL) sur le thème du bilan LOTI a permis également d'échanger avec les associations sur la démarche.

II - Principaux enseignements du bilan

Le Diagnostic du projet

La phase 2 du tramway a été mise en service entre février 2007 et octobre 2008.

- Prolongement de la ligne A :
 - en février 2007, entre La Morlette et Floirac Dravemont,
 - en juin 2007, entre Saint-Augustin et Mérignac Centre,
 - en mai 2008, entre Lauriers et La Gardette-Bassens - Carbon-blanc.
- Prolongement de la ligne B :
 - en mai 2007, entre Bournard et Pessac Centre,
 - en juillet 2007, entre Quinconces et Bassins à Flot,
 - en octobre 2008, entre Bassins à Flot et Claveau.
- Prolongement de la ligne C :
 - en novembre 2007, entre Quinconces et Grand Parc,
 - en février 2008, entre Grand Parc et Les Aubiers ainsi qu'entre Gare Saint-Jean et Bègles Terre Neuves.

Les coûts d'investissement

Le montant global des travaux d'investissement de la phase 1 du tramway de Bordeaux est de 643,6 M€. Pour la phase 2, le coût est de 580 M€. Ces coûts correspondent à l'ensemble des montants mandatés, exprimés en euros courants. Les coûts observés sont inférieurs de 6,5% à ceux prévus par la DUP pour la 2^{ème} phase.

Les coûts d'exploitation

En 2009, les coûts de fonctionnement sont de 38,8 M€ (source TBC – rapport d'activité) soit 15% plus élevés que ceux prévus à la DUP (la vitesse commerciale plus faible que prévue pouvant expliquer cet écart en raison des coûts de personnels supplémentaires induits).

L'offre de transport

L'offre de tramway était de 4,7 millions de kilomètres en 2010 ce qui est proche de l'offre prévue à la DUP (4,46 millions de kilomètres pour les phases 1 et 2 complètes, soit 5% d'écart).

Alors que la DUP prévoyait une vitesse commerciale de 21 km/h au terme de la phase 2, celle-ci s'établit autour de 18 km/h en moyenne en 2011. Cette différence peut s'expliquer par différents facteurs non prévus lors de la DUP.

Tout d'abord, le tramway ralentit plus que prévu dans les virages en raison notamment de règles de sécurité nouvelles et plus contraignantes. Enfin, dans sa partie la plus centrale, le réseau de tramway est en espace partagé avec les autres modes ce qui entraîne des difficultés de circulation peut-être pas assez anticipées.

La fréquentation

La fréquentation du tramway augmente depuis 2004 avec des évolutions remarquables certaines années.

La DUP indiquait une fréquentation globale (phase 1 + 2) de 4500 voyageurs par heure en heure de pointe pour les lignes A et B et de 3000 voyageurs par heure pour la ligne C. La fréquentation observée en heure de pointe en 2012 est bien au-delà de celle estimée au moment de la DUP (phase 1 + 2) et ce pour les trois lignes du réseau (jusqu'à +50% par rapport à la DUP). Cela peut notamment s'expliquer car la DUP prévoyait une part de 50% du tramway dans les déplacements TC en 2010. En 2011, le tramway représente 60% des voyages sur le réseau TBC.

Les impacts du projet

Impact sur les mobilités douces

On observe un effet positif du projet de tramway sur les mobilités douces (notamment l'utilisation du vélo) : entre 1998 et 2009, la part modale du vélo est passée de 3% à 5,6% dans les zones desservies par le tramway (+3 points) contre un passage de 2,6% à 3,6% en moyenne sur l'agglomération (+1 point).

Impact sur le ferroviaire

Avec la création des haltes ferroviaires de Cenon et Arlac et leur connexion au réseau de tramway, la deuxième phase améliore de manière significative l'intermodalité entre le Ter Aquitaine et le tramway en augmentant le nombre de portes d'entrée en transport en commun vers le centre de l'agglomération.

Impact sur la circulation routière

Entre 2000 et 2009, d'après les stations de comptage des véhicules, le trafic automobile a baissé de 18% sur l'agglomération (intra-rocade). On note que la plus forte baisse de trafic est concentrée sur la zone intérieure des boulevards.

Impact sur les comportements des usagers

L'analyse des impacts sur les comportements des usagers est basée sur les données des EMD (Enquêtes Ménages Déplacements) de 1998 et 2009. Elles permettent d'analyser les évolutions de comportements des usagers dans une période où le tramway n'existait pas avec une période où la phase 1 et la phase 2 du tramway de Bordeaux sont en service.

Les parts modales sur le périmètre de La Cub en 1998 et 2009

	TC	MAP	VP	Vélos	2 Roues motorisés	Autres
Parts modales 1998	9%	24%	63%	3%	2%	1%
Parts modales 2009	11%	25%	57%	4%	1%	1%

Source : EMD 1998 et 2009 – exploitation EGIS France

On peut noter que la part modale des TC augmente de façon plus importante pour les relations entre les deux rives de la Garonne. Elle passe de 15,8% à 27,3% entre 1998 et 2009. Les entretiens auprès des différents acteurs locaux ont confirmé que le tramway avait fortement amélioré l'accessibilité entre les deux rives de la Garonne notamment au profit de la rive droite. Celle-ci a bénéficié de l'apport du tramway.

Sur le périmètre complet de La Cub, la DUP propose aussi des prévisions de parts modales (seulement entre la voiture et les transports en commun). Les prévisions de la DUP sont très proches des parts modales observées qui indiquent une augmentation de 3.5 points pour les transports en commun.

Impact sur l'environnement

On note une forte baisse des émissions de polluants entre 1998 et 2009 (due aussi et majoritairement au progrès technique sur les véhicules). Cependant, on relève une stabilité des émissions de Co2 à l'échelle de La Cub malgré l'accroissement démographique grâce à l'évolution du partage modal impulsée par le projet de tramway.

Impact sur l'activité économique

L'analyse faite par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux indique que la croissance du nombre d'entreprises dans le corridor du tramway est inférieure à celle de La Cub en général. La CCI note également une reprise de cette croissance après l'arrêt des travaux notamment dans le domaine des services.

La rentabilité socio-économique du projet

Définition du bilan socio-économique

Le calcul socio-économique consiste à sommer l'ensemble des avantages et des coûts monétaires ou monétarisés du projet en s'efforçant d'intégrer, sur la base d'une unité monétaire homogène (euros constant), les notions financière, socio- économique et environnementale.

C'est le principal indicateur chiffré de l'intérêt d'un projet pour la collectivité.

Dans le cadre du bilan actualisé, on calcule notamment le taux de rentabilité interne du projet. Ce critère permet de mesurer le degré d'opportunité ainsi que le risque associé au projet, par analogie avec les évaluations financières : le projet de tramway est rentable socio-économiquement pour la collectivité si son taux de rentabilité interne est supérieur au taux d'actualisation.

Un bilan socio-économique du projet de tramway a été établi, a priori, dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Ce bilan a porté sur les phases 1 et 2 du tramway de Bordeaux.

Le bilan socio-économique a posteriori est établi pour l'ensemble de la collectivité et est décomposé pour les différents acteurs :

- pour les usagers des réseaux de transports collectifs, le bilan prend en compte les gains de temps ainsi que les surplus de dépenses monétaires,
- pour les usagers de la voiture particulière le bilan prend en compte les gains de temps et les économies d'utilisation de la voiture particulière,
- le bilan pour l'exploitant du réseau de transports en commun prend en compte les surcoûts d'exploitation (coûts d'exploitation du tramway diminué de l'économie réalisée sur l'exploitation du réseau bus) et les augmentations de recettes,
- pour le reste de la collectivité (État, collectivités locales...) le bilan prend en compte les coûts d'investissement du projet, les économies liées aux dépenses de stationnement, les économies d'entretien de la voirie, les gains liés à l'amélioration de l'environnement.

Résultats du bilan socio-économique

Les indicateurs socio-économiques sont les suivants :

- Taux de rentabilité interne (TRI) : 13,9% pour la DUP & 10,1% pour le bilan a posteriori
- Bénéfice net actualisé (BNA) : 588 M€ 2012 pour la DUP & 247 M€ 2012 pour le bilan a posteriori.

Le projet procure des avantages pour tous les acteurs concernés. Il est ainsi rentable pour l'ensemble de la collectivité. Cependant, en raison des gains du bilan des usagers des TC moins positifs que prévus à la DUP, le bilan global est un peu en retrait par rapport à celui calculé lors de la DUP.

Ainsi, le bilan a posteriori (bilan LOTI) de la 2ème phase du tramway de l'agglomération de Bordeaux confirme la rentabilité socio-économique du projet et le bon niveau des indicateurs de performance évalués a priori lors de la déclaration d'utilité publique (DUP).

Le coût d'investissement, le niveau d'offre ainsi que l'impact sur les comportements de déplacements sont relativement conformes aux évaluations faites a priori.

Toutefois, la vitesse commerciale du tramway (inférieure aux prévisions) réduit le taux de rentabilité interne du projet, mais la fréquentation du tramway (supérieure aux prévisions) compense ce point et permet de maintenir un niveau de performance de l'investissement proche des estimations faites lors de la DUP.

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 le code général des collectivités territoriales ;

VU l'article 14 de la Loi d'Orientations sur le Transport Intérieur ;

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QUE la loi LOTI impose la réalisation d'un bilan des résultats économiques et sociaux des grands projets d'infrastructure de transports réalisés avec le concours de financements publics,

DECIDE

Article 1 : De valider le bilan LOTI de la deuxième phase du tramway de l'agglomération bordelaise figurant en annexe.

Article 2 : D'autoriser Monsieur le Président à transmettre le bilan LOTI de la deuxième phase du tramway de l'agglomération bordelaise aux services de l'Etat.

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

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 25 octobre 2013,

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

REÇU EN PRÉFECTURE LE
21 NOVEMBRE 2013

PUBLIÉ LE : 21 NOVEMBRE 2013

M. CHRISTOPHE DUPRAT