

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE COMMUNAUTE

Séance du 28 novembre 2014
(convocation du 21 novembre 2014)

Aujourd'hui Vendredi Vingt-Huit Novembre Deux Mil Quatorze 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 JUPPE, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

ETAIENT PRESENTS :

M. JUPPE Alain, M. ANZIANI Alain, M. CAZABONNE Alain, M. DUPRAT Christophe, M. REIFFERS Josy, Mme BOST Christine, M. BOBET Patrick, M. DAVID Alain, M. RAYNAL Franck, M. MANGON Jacques, M. MAMERE Noël, M. PUJOL Patrick, Mme JACQUET Anne-Lise, Mme MELLIER Claude, M. DUCHENE Michel, Mme TERRAZA Brigitte, M. TOUZEAU Jean, Mme WALRYCK Anne, M. ALCALA Dominique, M. COLES Max, Mme DE FRANÇOIS Béatrice, Mme FERREIRA Véronique, M. HERITIE Michel, M. PUYOBRAU Jean-Jacques, M. SUBRENAT Kévin, M. TURBY Alain, M. TURON Jean-Pierre, Mme ZAMBON Josiane, M. AOUIZERATE Erick, Mme BEAULIEU Léna, Mme BERNARD Maribel, Mme BLEIN Odile, M. BONNIN Jean-Jacques, Mme BOUDINEAU Isabelle, M. BOURROUILH-PAREGE Guillaume, Mme BOUTHEAU Marie-Christine, Mme BREZILLON Anne, M. BRUGERE Nicolas, Mme CALMELS Virginie, Mme CASSOU-SCHOTTE Sylvie, Mme CHABBAT Chantal, M. CHAUSSET Gérard, Mme CHAZAL Solène, Mme COLLET Brigitte, M. COLOMBIER Jacques, Mme CUNY Emmanuelle, M. DAVID Jean-Louis, M. DAVID Yohan, Mme DELATTRE Nathalie, Mme DELAUNAY Michèle, M. DELAUX Stéphan, M. DELLU Arnaud, Mme DESSERTINE Laurence, Mme FAORO Michèle, M. FELTESSE Vincent, M. FEUGAS Jean-Claude, M. FLORIAN Nicolas, Mme FORZY-RAFFARD Florence, M. FRAILE MARTIN Philippe, Mme FRONZES Magali, M. GARRIGUES Guillaume, M. GUICHARD Max, M. HICKEL Daniel, M. HURMIC Pierre, Mme IRIART Dominique, M. JUNCA Bernard, Mme LACUEY Conchita, M. LAMAISON Serge, Mme LAPLACE Frédérique, Mme LEMAIRE Anne-Marie, M. LOTHaire Pierre, Mme LOUNICI Zeineb, Mme MACERON-CAZENAVE Emilie, M. MARTIN Eric, M. NJIKAM MOULIOM Pierre De Gaétan, M. PADIE Jacques, Mme PEYRE Christine, Mme PIAZZA Arielle, M. POIGNONEC Michel, Mme POUSTYNNIKOFF Dominique, M. RAUTUREAU Benoit, Mme RECALDE Marie, M. ROBERT Fabien, M. ROSSIGNOL PUECH Clément, Mme ROUX-LABAT Karine, M. SILVESTRE Alain, Mme THIEBAULT Gladys, M. TOURNERIE Serge, Mme TOUTON Elizabeth, M. TRIJOULET Thierry, Mme VILLANOYE Marie-Hélène.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. LABARDIN Michel à M. BOBET Patrick
M. MAMERE Noël à M. CHAUSSET Gérard à partir de 12h
Mme VERSEPUY Agnès à M. MANGON Jacques
Mme TERRAZA Brigitte à M. BOURROUILH-PAREGE Guillaume à partir de 11h
Mme WALRYCK Anne à M. ALCALA Dominique à partir de 12h30
Mme KISS Andréa à Mme. BOST Christine
M. TURON Jean-Pierre à Mme ZAMBON Josiane à partir de 10h50
M. VERNEJOUL Michel à M. ANZIANI Alain
Mme AJON Emmanuelle à Mme DELAUNAY Michèle
M. BONNIN Jean-Jacques à Mme BERNARD Maribel à partir de 12h20
M. BOUTEYRE Jacques à Mme LAPLACE Frédérique
Mme BREZILLON Anne à M. BRUGERE Nicolas à partir de 12h
M. CAZABONNE Didier à M. CAZABONNE Alain

Mme DESSERTINE Laurence à M. DELAUX Stéphan à partir de 12h10
M. DUBOS Gérard à M. DELLU Arnaud
M. FETOUEH Marik à M. ROBERT Fabien
M. GARRIGUES Guillaume à Mme CHABBAT Chantal à partir de 12h30
Mme JARDINE Martine à Mme FERREIRA Véronique
M. LAMAISON Serge à Mme DE FRANÇOIS Béatrice jusqu'à 10h25
M. LE ROUX Bernard à Mme BOUDINEAU Isabelle
M. MILLET Thierry à Mme PEYRE Christine jusqu'à 12h puis à M. MARTIN Eric
Mme PEYRE Christine à Mme LEMAIRE Anne-Marie à partir de 12h
M. RAUTUREAU Benoît à M. RAYNAL Franck à partir de 12h30
M. ROSSIGNOL-PUECH Clément à M. HURMIC Pierre à partir de 12h30
Mme TOURNEPICHE Anne-Marie à M. TOURNERIE Serge
M. TRIJOULET Thierry à M. HERITIE Michel à partir de 11h05

EXCUSES :

Mme. CAZALET Anne-Marie
LA SEANCE EST OUVERTE

Chambre Régionale des Comptes - Rapport d'observations définitives sur la politique de transports urbains - débat

Monsieur DUPRAT présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

Le 30 septembre 2014, La Chambre Régionale des Comptes (CRC) Aquitaine, Poitou Charentes a adressé à la Communauté urbaine de Bordeaux son rapport d'observations définitives sur la gestion de la politique de transports urbains de La Cub. Ce rapport a été réalisé dans le cadre d'une enquête plus large de la Cour des Comptes et de l'ensemble des CRC sur les transports publics urbains de voyageurs (les conclusions de cette enquête n'ont à ce jour pas été adressées à La Cub).

Ce rapport, arrêté le 3 juillet 2014, avait été préalablement notifié à La Cub le 28 juillet 2014. Le Président de la Communauté urbaine y avait adressé une lettre de réponse en date du 23 septembre 2014, réponse qui a été annexée au rapport définitif, conformément au droit qui lui est accordé par l'article L.243-5 du Code des juridictions financières.

Comme prévu par le Code des juridictions financières, ce rapport est aujourd'hui présenté devant le Conseil communautaire pour donner lieu à débat. Suite à cette séance, son contenu sera rendu public par la CRC.

Dans son analyse de la politique des transports urbains menée par La Cub ces dix dernières années, la CRC souligne en préambule la difficulté à laquelle est confronté notre Etablissement : il s'agit de répondre à une demande de déplacements toujours croissante, dans un contexte où le dynamisme démographique de la Métropole est plus fort en périphérie que dans le centre, alors même que l'essentiel de l'activité économique reste concentrée au sein de ce dernier. Cette situation engendre un fort besoin de déplacements de moyenne distance entre la périphérie et le centre, ou de périphérie à périphérie, et notamment de déplacements automobiles.

Dans ce contexte, le rapport de la CRC souligne tout d'abord un certain nombre de points qui reflètent le véritable succès de la politique des mobilités menée par La Cub depuis vingt ans.

Plusieurs chiffres cités par la CRC témoignent de ce succès : alors qu'en 2004, à l'ouverture du réseau de tramway, le nombre de voyages par habitant et par an n'était que

de 104, il est monté à 169 en 2013, soit une progression de 62 % en moins de 10 ans. Il reste en outre en forte progression chaque année. La Chambre souligne ainsi qu'en 2012, le nombre de voyages sur le réseau de tramway a par exemple augmenté de 10,7 %. La politique de La Cub menée depuis 1995 a plus que réussi dans la remise à niveau de la Métropole par rapport aux autres agglomérations qui possédaient déjà à cette époque, et depuis de nombreuses années, un réseau lourd de transport, même s'il subsiste toujours un écart, désormais réduit, entre la performance des transports de la Métropole bordelaise et celle des métropoles les plus performantes en la matière (Nantes était à 190 voyages/habitant et par an en 2010).

La CRC met en avant d'autres données qui témoignent du succès de la politique des transports de La Cub, par exemple :

- Le taux d'utilisation moyen des parcs-relais est de 91 % ;
- Le succès du Vcub, avec 2 millions d'emprunts dès 2011 (et une croissance soutenue depuis pour dépasser désormais les 3 millions d'emprunts annuels, le mois de septembre 2014 ayant battu tous les records).

Comme le rappelle la CRC, ces succès n'auraient pas été possibles sans un très fort investissement financier de La Cub : 24,6 km de lignes de tramway ont été réalisées de 2000 à 2003, puis 18,7 km entre 2004 et 2007, pour un coût global d'environ 1,2 milliards d'euros.

Suite à l'importante refonte du réseau lié au changement de délégataire en 2010, la CRC souligne l'importance du patrimoine sollicité chaque jour pour assurer le fonctionnement du réseau Tbc : 619 bus et rames de tramway, pour 1 113 km de lignes de transport.

En outre, la CRC rappelle les forts engagements de La Cub pris avec le lancement de la phase 3, soit 33 kilomètres de tramway supplémentaires pour 1 milliard d'euros d'investissements supplémentaires mais demande toutefois une amélioration en termes de maillage et de liaisons de périphérie à périphérie.

Au-delà de ces chiffres, la CRC pointe la pertinence de nombreuses autres mesures de la politique de La Cub :

- Le souci d'une bonne cohérence entre politique de mobilité et politique d'urbanisme, fondamentale pour la maîtrise de la demande de déplacements. Cette cohérence se traduit par les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), les choix du Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains (SDODM), l'investissement de La Cub pour la réussite de la mise à 2x3 voies de la Rocade Ouest, qui doit permettre de redonner de l'espace aux transports urbains dans le périmètre intra-rocade en y allégeant la circulation automobile, et la politique des 50 000 logements autour des axes de transports en commun ;
- La bonne coordination entre les autorités organisatrices de transport : La Cub travaille avec la Région et le Département pour la réalisation des pôles d'échanges par exemple et, a pour cela créé Mouvable, association chargée de travailler à une stratégie commune d'amélioration de l'intermodalité ; la création d'un syndicat de

transports en 2017 viendra encore accentuer cette coordination ;

- L'effort important réalisé par notre Etablissement pour améliorer la qualité de service rendu aux usagers, qui est passé depuis 2009 par un contrôle renforcé du délégataire que rappelle la CRC.

Enfin, et ce n'est pas le moindre de ses succès, la CRC souligne que la politique des mobilités de La Cub a permis, au-delà des simples objectifs de transport, une formidable réussite en matière de revitalisation de l'agglomération et de transformation urbaine. En dix ans, le tramway est devenu un élément structurant du patrimoine bordelais et de l'image dynamique de la Métropole qui lui permet aujourd'hui d'être en tête de nombreux classements nationaux.

Ceci étant dit, le rapport CRC émet un certain nombre de réserves.

Afin d'y répondre, il est important en premier lieu de souligner que la CRC n'a pas pris en compte dans son rapport définitif les remarques émises par La Cub et qui viennent tempérer ces réserves :

- Concernant la part modale de la voiture, le rapport évoque sa faible diminution depuis 20 ans sur La Cub, puisqu'elle est passée de 61 % en 1990 à 59 % en 2009 et relativise sur la base de ces données l'impact du tramway. Il aurait été plus révélateur d'examiner ces données en prenant pour base de départ l'année 1998, quand a été prise la décision de construire un réseau de trois lignes de tramway. Cette année-là, la part modale de la voiture était montée sur La Cub, à 64 %, et c'est donc bien une baisse de 5 points qu'il faut mettre au crédit du développement de l'offre de transport public sur le territoire de la Communauté urbaine. En outre, il conviendrait de souligner que ces résultats ont été obtenus dans un contexte de forte croissance démographique et donc des déplacements, qui sont passés de 2,2 millions/jour en 1998 à 2,44 millions en 2009, soit +11 % alors que le nombre de déplacements en voiture n'a augmenté que de 2,2 %.
- Il est écrit dans la synthèse du rapport que La Cub a « de fait, renoncé à améliorer l'offre kilométrique des bus, moins coûteux, et à renforcer le maillage de son réseau par ces derniers ». Si cette observation pouvait être vraie en 2009, elle ne l'est plus aujourd'hui, puisque la Délégation de Service Public qui s'achève a permis de remettre le bus au niveau du tram notamment par la restructuration du réseau et la création d'un ensemble maillé de lignes à niveau de service élevé, les Lianes mais aussi en réalisant des aménagements comme les couloirs de bus, l'aide au franchissement des carrefours à feux... Ainsi, sur la période 2010-2013, l'offre kilométrique des bus a augmenté de 6,8 % pour une hausse de fréquentation de +16 %, soit près de 7 millions de voyageurs par an.
- La synthèse du rapport souligne ensuite l'important déséquilibre entre les charges supportées par La Cub pour l'organisation de son réseau de transport urbain et les recettes perçues auprès des usagers. S'il est vrai que le ratio recettes/dépenses du

réseau de transport urbain de La Cub est assez faible, comparativement aux autres métropoles françaises de même taille, il convient de rappeler qu'en mai 2014, le Conseil communautaire a validé une augmentation des tarifs de 6 %, prenant en compte à la fois la hausse de TVA applicable aux transports publics depuis janvier 2014 et une hausse supplémentaire de 3 % en moyenne.

- Concernant la vitesse commerciale du réseau, jugée faible par la CRC, il est nécessaire de souligner les efforts réalisés ces dernières années en termes de réalisations de couloirs bus. Depuis 2012, ce sont 10 km de couloirs bus qui ont été réalisés, ce qui a permis d'attribuer le Label Lianes + à 3 lignes.

En second lieu, suite à l'approbation, le 31 octobre dernier, du nouveau contrat de délégation de service public par le Conseil communautaire, il est aujourd'hui possible d'apporter de nouvelles réponses aux réserves de la CRC qui témoignent de la dynamique positive de La Cub :

- Le nouveau contrat s'inscrit dans une volonté très clairement affichée de maîtrise et d'efficience de la contribution financière de la collectivité : hors SDODM, le nouveau contrat prévoit une contribution forfaitaire inférieure au coût « au fil de l'eau » qu'aurait entraîné la poursuite des conditions financières du contrat 2009-2014. En 2015, le forfait de charge proposé sera moindre que celui de 2014 (en euros courants, 206 M€ contre 208 M€), et, en comptabilisant les recettes, le résultat serait encore meilleur en termes de charge nette, avec - 8 % en 2015 par rapport à 2014 ; En outre, La Cub souhaite s'inscrire dans une dynamique d'évolution de sa grille tarifaire supérieure à l'inflation, permettant de rééquilibrer la part de financement de son réseau entre le contribuable et l'usager. Le nouveau contrat de délégation de service public est assis sur une prévision de hausse annuelle de 3% du tarif moyen pondéré et devrait aboutir en 2022, à une amélioration significative du ratio recettes/dépenses, puisqu'il est prévu dans le contrat de dépasser les 45% ;
- Le nouveau contrat se fixe, grâce à la mise en service des nouveaux investissements prévus par La Cub et un renforcement de l'offre bus sur les Lianes, de nouveaux objectifs ambitieux mais qui restent toutefois réalistes. Ainsi, le nombre de km commerciaux bus passera de 29,1 millions en 2015 à 30,5 millions en 2022, soit + 4,8 %. La fréquentation sur l'ensemble du réseau passera de 132 millions de voyageurs à 164 millions de voyageurs, soit +24 % ;
- Concernant les parcs-relais, la mise en place d'une tarification différenciée, dès que le nouveau système billettique le rendra techniquement possible en 2017, permettra de mieux équilibrer la fréquentation et d'augmenter l'utilisation du réseau de transports en commun ;
- La qualité du service rendu fera l'objet d'efforts renouvelés. La mise en place du Système d'Aide à l'Exploitation et d'Information Voyageurs (SAEIV), déployé pour le réseau de bus depuis la mi 2014, est un facteur fort de la poursuite des efforts pour améliorer la qualité de ce dernier ;

- Concernant l'amélioration de la vitesse commerciale, il est prévu au Programme Pluriannuel d'investissements l'équivalent de 2M€ de nouveaux investissements en couloirs bus chaque année dans les années à venir. Le nouveau contrat prévoit un système d'évolution de la contribution forfaitaire liée à la vitesse commerciale très incitatif, et qui permettra à La Cub et au délégataire de valoriser les efforts faits en la matière ;
- La lutte contre la fraude, qui a déjà significativement diminuée lors du contrat 2009-2014, fera l'objet d'efforts encore accentués. Le contrat prévoit que 4 % du total des voyages seront contrôlés pour atteindre un taux de fraude de 7 % (contre plus de 10 % aujourd'hui) en fin de délégation ;
- Le réseau de Vcub, qui dépasse les objectifs de fréquentation, sera développé au rythme de 10 stations par an, avec pour objectif une plus grande utilisation des stations ;
- Le réseau Mobibus sera lui aussi développé, avec une attention portée à la fois à sa qualité de service et à sa performance pour augmenter sa fréquentation qui reste modérée tout en offrant un service très apprécié des usagers ;
- Le nouveau projet de SDODM, présenté au Bureau communautaire à la mi-septembre, prend mieux en compte la nécessité, fortement soulignée par la CRC, de mieux mailler le réseau pour poursuivre l'atteinte des objectifs de part modale extrêmement ambitieux fixés par le plan climat de La Cub (en 2020, la part des voitures particulières doit passer de 59 à 45 % et la part des Transports en Commun (TC) de 10 % à 15 %). Le nouveau SDODM, et le nouveau réseau maillé qu'il propose, doivent notamment permettre de répondre aux observations de la CRC sur l'intérêt socio-économique moins fort de certaines opérations de la troisième phase par rapport aux premières mises en service de tramway. Si le Taux de Rentabilité Interne (TRI) ne doit pas être le seul critère de choix de développement de nouvelles infrastructures, La Cub y veillera en adoptant une combinaison judicieuse des modes les plus adaptés à chaque situation, tramway chaque fois que cela est justifié et bus à haut niveau de service, ce qui permettra d'améliorer la rentabilité socio-économique du futur réseau ;
- Enfin, La Cub va poursuivre la transformation de sa politique de déplacements urbains en une véritable politique de mobilités, en inscrivant son réseau dans un ensemble de mesures plus vastes : adoption du Plan Local d'Urbanisme (PLU) 3.1, mise en œuvre d'un syndicat de transports pour 2017, mise en œuvre d'une politique de stationnement coordonnée au niveau métropolitain, efforts renouvelés sur les modes doux avec l'adoption d'un plan piéton et une meilleure coordination des politiques vélos de la Métropole et des communes, développement de l'usage partagé de l'automobile avec l'autopartage (deuxième phase de déploiement de Bluecub, soutien renouvelé à Citiz et à de nouvelles initiatives comme Koolicar) et le covoiturage en lien avec les autres autorités organisatrices.

Pour conclure, au-delà de la légitime satisfaction par rapport au travail accompli depuis vingt ans, ce rapport de la CRC et l'attention qui est d'ores et déjà apportée dans la

réponse aux réserves, doit permettre à La Cub de se projeter avec optimisme vers l'avenir en confortant les nouvelles orientations prises récemment par l'Etablissement public.

Ceci étant exposé, Mesdames, Messieurs, le débat est ouvert sur ledit rapport.

Le Conseil de Communauté,

VU le Code des juridictions financières et notamment l'avant-dernier alinéa de l'article L.243- 5,

ENTENDU le rapport de présentation,

ENTENDU les débats,

CONSIDERANT que les conditions de l'article L.243-5 du Code des juridictions financières ont été respectées, à savoir l'inscription à l'ordre du jour de l'assemblée délibérante à la suite de la réception du rapport d'observations, et de l'envoi de celui-ci à chacun des membres de l'assemblée en pièce-jointe à la convocation,

Prend acte de la tenue des débats sur le rapport d'observations définitives de la Chambre régionale des comptes, dans le respect des dispositions du Code des juridictions financières.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées débat effectué.

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 28 novembre 2014,

Pour expédition conforme,
Le Président,

REÇU EN PRÉFECTURE LE
10 DÉCEMBRE 2014

PUBLIÉ LE : 10 DÉCEMBRE 2014

M. CHRISTOPHE DUPRAT