

## COMpte RENDU DE REUNION

**■ OBJET : Commission consultative des services publics locaux – Groupe thématique transports et stationnement.  
réunion du 11 octobre 2005**

 Début réunion : 9h30  
 Fin réunion : 11h45

 animateur : Pierre Brana  
 Rapporteur : Véronique Tétart

**■ PARTICIPANTS**
**Présents :**
**Représentants des associations d'usagers des transports :**

- Mme CAZEAUX Amis de Bordeaux Sud
- M.LEBORGNE Cartrans
- M.BALDELON Collectif Circulons
- M.VERNAY Droits du Piéton
- M.SOLARI G.I.H.P.
- M.CARDIN G.I.H.P.
- M.LABEYRIE Relai C
- Mme MOUNERAT Relai C
- M.QUEMENER Relais C
- Mme MOREAU SEPANSO
- M.SCHMIDT Fédération Quartier Pessac
- Mme CHARRIER Fédération Quartier Pessac
- M.GARAYOA Trans'Cub
- M.du FAU de LAMOTHE Trans'Cub
- M.BERGE-LEFRANC CRDH/Transadapt
- M.GOYET CRDH/Transadapt

**Représentants de la Communauté Urbaine :**

- M.BRANA Vice-Président
- M.CHAUSSET Vice-Président
- M.JOUVE Conseiller Communautaire
- Mme LEBRUN MISEPC
- M.MULLER DDU
- Mme GAÏFFAS DDU
- Mme TETART DDU

**Représentants de la Société Connex Bordeaux :**

- M.MEUGNIOT
- M.KANDEL
- Mme FROIDEFOND
- Mme LESPEL

**Excusés :**
**Représentants des associations d'usagers des transports :**

- M.ROLLAND Vivement le tram
- M.DOMINIQUE Confédération des familles
- M.NICOLAS Aquitaine Alternative
- M.FONTMARTY Centre Techn. Consommation
- M.LANDREAU Velo Cite
- M.VALENTINI AFM

**Représentants de la Communauté Urbaine :**

- M.BROQUA Vice-Président
- M.A.CAZABONNE Vice-Président
- M.DUCHENE Vice-Président
- M.LE PICOLOT Directeur Général
- M.LORGEUX Pôle Aménagement et Développement
- Mme LE MERRER MISEPC

**DESTINATAIRES**

- *les participants*
- **Pour information :**

**■ Nombre de pages jointes :**

Documents annexés : Documents power-point de présentation

Philippe Muller  
Directeur

**M.BRANA** ouvre la séance et invite **M.KANDEL** à présenter le premier sujet inscrit à l'ordre du jour.

## 1 – Bilan annuel du réseau restructuré – Propositions des associations.

**M.KANDEL** expose successivement :

- les principales données relatives à la fréquentation du réseau : évolution du trafic depuis la mise en service du tramway, évolution du trafic global mensuel, évolution du trafic global bus et tramway, trafic mensuel des lignes de tramway, trafic annuel des principales lignes du réseau restructuré
- l'évolution des recettes de titres mensuelles depuis 2003 ainsi que leur évolution annuelle
- la fréquentation des parcs relais
- le bilan des dessertes expérimentales : bus du fleuve, navette électrique et transport à la demande.

A la demande de **M.LABEYRIE**, **M.BRANA** confirme qu'il était bien prévu de joindre au compte-rendu les documents présentés par M. KANDEL.

A l'issue de cette présentation, **M.BRANA** invite les associations à formuler leurs observations et leurs propositions.

S'agissant, d'une part, du tramway, **M.LABEYRIE** fait état des difficultés rencontrées par les usagers de la ligne A et notamment ceux de Floirac ; en effet depuis la mise en service de l'extension de la ligne vers Saint-Augustin, les rames sont surchargées aux heures de pointe dès leur arrivée à Mériadeck ce qui constitue, à son sens, un problème majeur en terme de sécurité principalement pour les usagers les plus fragiles.

Par ailleurs, **M.LABEYRIE** évoque la largeur insuffisante du quai à Mériadeck utilisé tant pour la montée que pour la descente des voyageurs ainsi que les dysfonctionnements de la climatisation des rames.

En ce qui concerne, d'autre part, le réseau des bus il souhaiterait savoir à quelle date seront enfin installés les nouveaux abris voyageurs de la Place Stalingrad. Il précise en outre que les autobus ne stationnent jamais aux emplacements prévus et sont aussi surchargés aux heures de pointe.

Enfin, s'agissant de la modification du tracé de la ligne 6, **M.LABEYRIE** estime que la desserte du secteur Libération-Chalandon est pénalisante pour les habitants du Haut Floirac dont les temps de parcours sont très sensiblement allongés.

En réponse à ces différents points, **M.MEUGNIOT** fait observer que les difficultés rencontrées par les usagers du tramway aux heures de pointe ne remettent pas en cause leur sécurité ; il regrette cet état de fait lié au succès du tramway et explique que toutes les rames disponibles sont bien entendu utilisées par l'exploitant. Il espère que l'augmentation de la vitesse commerciale, notamment par une meilleure prise en compte de certains paramètres (fermeture des portes, priorité aux feux,...) permettra d'améliorer la situation qui restera toujours difficile aux heures de pointe.

S'agissant de la largeur des quais à Mériadeck, il rappelle que ces contraintes sont liées au maintien de files de circulation pour les véhicules automobiles ainsi qu'à la présence de l'escalator.

Il précise, de plus, que si la climatisation ne souffre plus de dysfonctionnements structurels, elle est neutralisée lors des pannes touchant le système APS.

Par ailleurs, il rappelle que l'absence d'abris voyageurs place Stalingrad est liée au planning d'installation des nouvelles structures ; enfin, il indique que le mécontentement de certains usagers de la ligne 6 est compréhensible bien que l'augmentation des temps de parcours soit inférieure à 5 mn et que ce circuit permet de desservir un secteur très demandeur.

**M.BRANA** ajoute que la Communauté Urbaine souhaite examiner, d'une part, si la forte fréquentation du tramway se confirme et, d'autre part, s'il est possible d'améliorer la vitesse commerciale de façon significative ; à l'issue de cette période d'observation il pourra éventuellement être envisagé d'acquérir des rames supplémentaires.

**M.SOLARI** regrette pour sa part que les associations n'aient pas été conviées lors de l'inauguration de l'extension de la ligne A vers Saint-Augustin et souhaiterait savoir par ailleurs si l'aménagement du parc relais « Pelouse de Douet » est toujours envisagé. De plus, il sollicite la mise en place de véhicules adaptés sur la ligne 16 ainsi que le maintien de la navette électrique qui contribue à l'intermodalité des modes de déplacement et à la desserte du quartier historique notamment pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées ou encore les déficients visuels. Enfin, **M.SOLARI** soulève le problème de l'implantation des abris bus.

**M.BRANA** explique que l'appel d'offres concernant l'aménagement du parc relais « Pelouse de Douet » s'est avéré infructueux, l'opération n'étant en aucun cas abandonnée mais faisant actuellement l'objet d'une nouvelle procédure.

En ce qui concerne l'adaptation de la ligne 16, il rappelle que l'équipement des lignes a fait l'objet d'une planification définie en commun et qu'il convient de respecter.

Enfin, il indique que l'implantation des abris voyageurs doit respecter la législation en vigueur ainsi que les contraintes du terrain et notamment la largeur des trottoirs.

**M.BALDELON** souhaiterait savoir ce qu'il en est de l'utilisation des tickartes en correspondance pendant une heure.

De plus, suite à la suppression de la ligne 13, il demande la mise en place d'une navette permettant d'assurer une correspondance entre le terminus actuel du tramway à Saint-Augustin et la ligne 50 en desservant les quartiers de Saint-Augustin et Mondésir.

Il souligne l'insuffisance des bus de substitution sur la ligne B « Pessac-Bougnard » et estime que la ligne 4 devrait être prolongée vers la Place de la Victoire, en correspondance avec la ligne B.

**M.BALDELON** fait en outre observer que le bus du fleuve s'avère être une réussite dans d'autres agglomérations (60.000 voyageurs à Nantes contre 20.000 à Bordeaux) et qu'un effort devrait être fait à cet égard.

Il propose d'étendre la navette électrique à d'autres secteurs et souhaiterait que le système de parcs à vélos proposé par Parcube soit généralisé à l'ensemble des parcs de stationnement.

Enfin, **M.BALDELON** estime qu'il serait intéressant de conserver un ancien bus dans l'intérêt des générations futures.

**M.BRANA** répond que cette dernière proposition mérite certainement d'être examinée, en ayant cependant conscience des contraintes en terme de stockage et d'entretien.

En ce qui concerne la suppression de la ligne 13, il indique que ceci a été évoqué avec la Ville de Bordeaux ; il souhaiterait que l'on attende un peu avant de prendre une décision afin d'avoir une vision complète de la modification des flux de déplacement.

Il indique en outre que la Communauté urbaine demande à Alstom de prendre en charge le financement des bus de substitution lorsque les pannes sont liées au système APS.

**M.KANDEL** ajoute que la validité des tickartes pendant une heure à compter de la première validation sera mentionnée désormais sur les cartes après épuisement du stock actuel.

**M.SCMIDT** énonce un certain nombre de doléances générales exprimées par les syndicats de quartier de Pessac :

➤ s'agissant des bus :

- dysfonctionnement des systèmes de substitution mis en place lors des pannes du tramway avec des bus prélevés sur les lignes régulières
- demande de mise en place d'un outil statistique permanent de la fréquentation des bus
- demande de mise en place d'un système d'information géographique des populations scolaires
- adaptation du réseau de bus à l'utilité sociale dans certains secteurs

➤ s'agissant du tramway :

- défaut d'accessibilité et de lisibilité du tramway sur le campus
- augmentation des tarifs sans justification par une amélioration du service rendu
- nécessité d'ouvrir les parcs relais aux travailleurs de nuit
- embellissement des abords du tramway sur le campus
- maîtrise du vandalisme

**M.BRANA** prend acte de ces demandes ; il rappelle cependant que le taux de couverture des dépenses liées aux transports en commun par les recettes n'est que de 23% sur la Communauté Urbaine de Bordeaux alors que la moyenne nationale est de 32% en soulignant qu'ainsi 77% des dépenses sont couvertes par la fiscalité.

S'agissant du vandalisme, il fait remarquer que les élus sont les premiers à déplorer que ni les mesures de prévention, ni la répression ne permettent de maîtriser ces exactions.

**M.MEUGNIOT** reconnaît que la mise en place de bus de substitution ne constitue pas une solution totalement satisfaisante en notant cependant que l'on constate une nette diminution de l'indisponibilité.

En ce qui concerne la billettique il précise que ce système donne des informations intéressantes bien qu'incomplètes.

Enfin, s'agissant de la desserte du Campus par le tramway, il rappelle qu'il est souvent difficile d'intervenir sur le domaine universitaire dont la gestion ne dépend pas de la Communauté Urbaine.

**Mme CHARRIER** déplore que certains bus se présentent encore aux arrêts en avance sur les horaires annoncés et indique que le changement de tracé de la ligne 47 pose de sérieux problèmes à certains usagers.

**M.BRANA** l'invite à remettre très rapidement ses propositions aux élus de la Ville de Pessac, la réunion sectorielle avec ces derniers ayant lieu le 13 octobre prochain.

**M.MEUGNIOT** rappelle que les temps de parcours sont souvent difficiles à évaluer mais que ceci ne justifie pas les passages en avance aux arrêts ce qui est inacceptable. Il rappelle que l'amélioration de la vitesse commerciale demeure un objectif essentiel notamment par la mise en place de couloirs de bus.

**M.GARAYOA** suggère, d'une part, de faire circuler des rames vides entre Pellegrin et Mériadeck et, d'autre part, de déplacer l'arrêt de l'autre côté de la passerelle.

Enfin, il évoque le problème du bus du fleuve en proposant de réfléchir à mettre en place d'autres arrêts.

**M.BRANA** indique qu'il souhaite prendre contact avec le Conseil Général de la Gironde et les communes riveraines du fleuve étant donnée la dimension touristique du bus du fleuve ; ceci afin de maintenir ce service en partenariat avec d'autres collectivités, dans la mesure où son intérêt en tant que transport en commun est très limité en l'état actuel des choses. En effet, prendre la ligne 3 puis le tramway permet d'aller aussi vite.

**Mme CAZEAUX** se rallie à la proposition de déplacer l'arrêt de Mériadeck de l'autre côté de l'escalator. Elle note avec satisfaction que la mise en place de couloir de bus soit évoquée et rappelle à cet égard que la vitesse commerciale est encore trop faible y compris pour le tramway. Enfin, elle attire l'attention des participants sur les difficultés rencontrés par les commerçants mais aussi par les clients du marché des Capucins qui ne peuvent, faute de place, stationner dans le parc public.

**M.BRANA** indique que le Conseil de Communauté a décidé le lancement d'une étude importante afin d'améliorer la vitesse commerciale ; il rappelle que la mise en place de couloirs de bus se heurte à certaines oppositions qu'il sera nécessaire de lever.

**Mme MOREAU** déplore que, s'agissant des transports en commun, la priorité soit donnée au tramway au détriment des bus, à l'instar de la politique menée par la SNCF en faveur du TGV. Elle juge inacceptable que des secteurs soient encore très mal desservis et estime que sur ces lignes moins cadencées le respect des horaires devrait être strictement respecté.

**M.VERNAY** évoque pour sa part la suppression de la ligne 13 qui soulève des mécontentements du fait de l'allongement notable des temps de parcours. Par ailleurs, il considère lui aussi que la navette électrique participe à l'intermodalité des déplacements urbains.

**Mme CAZEAUX** propose la réalisation d'une piste cyclable sur les quais pendant les travaux du tramway afin, notamment, de faciliter l'accès aux différents lycées du secteur.

**M.BRANA** indique à **M.LABEYRIE** que la proposition de modification du tarif réduit concernant les familles nombreuses sera prochainement soumise au Bureau, sachant toutefois que l'impact financier n'est pas négligeable.

Il précise par ailleurs à **M.BALDELON** que l'ouverture des parcs relais la nuit sera également évoquée en Bureau. Il rappelle enfin le calendrier des réunions sectorielles et intersectorielles devant avoir lieu en octobre et novembre.

## **2 – Information sur la décision du Conseil de la Concurrence du 5 juillet 2005 relative à l'exercice de la concurrence dans le secteur des transports publics de voyageurs.**

**Mme GAÏFFAS** présente tout d'abord le contenu de la décision du Conseil de la Concurrence et ses conséquences pour la Communauté Urbaine. Puis elle indique les différentes mesures prises ou envisagées par notre établissement public à savoir l'envoi immédiat d'un courrier au groupe Connex, une action en appel devant la Cour d'Appel de Paris dont la recevabilité est toutefois incertaine, un recours en responsabilité en réparation de tous les préjudices subis et enfin la saisine du Conseil de la Concurrence afin que ce dernier se prononce sur les conditions de passation de l'actuelle convention de délégation de service public.

**M. BRANA** ajoute qu'une lettre signée du Président a, de plus, été adressée au Ministre afin de solliciter le reversement d'une partie de l'amende à la Communauté Urbaine au titre du préjudice subi par celle-ci ; il craint toutefois que cette démarche ne soit vouée à l'échec.

**M.DUFFAU de LAMOTHE** fait observer que cette affaire est révélatrice de la problématique des relations entre les collectivités et les entreprises privées à travers les contrats de délégations de services publics et les marchés publics. Il souligne que des problèmes similaires affectent les contrats concernant l'eau, les déchets avec, dans tous les cas un coût pour le contribuable ou l'utilisateur.

Il n'entend pas jeter la pierre aux services communautaires dans l'affaire concernant Connex car l'entente était particulièrement difficile à détecter. Il estime que ce sont plutôt les relations avec ces sociétés privées qui sont à revoir et souhaiterait, dans ce cadre, que les associations soient associées au travail de la Commission de Contrôle actuellement uniquement composée d'élus.

**M.BALDELON** évoque les liaisons dangereuses entre les sociétés privées et les collectivités et estime que les usagers devraient être informés de ces contrats qui devraient être publics.

**M.BRANA** précise que ces documents sont à la disposition de tous.

**M.DUFFAU de LAMOTHE** ajoute que la décision complète est accessible sur internet et constitue le résultat d'une véritable enquête policière. Cette expérience devrait conduire, à son sens, à une diminution de la durée des contrats.

**M.BRANA** précise que le contenu de cette enquête montre à quel point ces ententes sont difficiles à déceler ; les procédures de mise en concurrence et de dépouillement des offres ne permettent pas, en effet, de mettre à jour une entente qui a lieu en amont.

**M.DUFFAU de LAMOTHE** précise que la concurrence ne peut, de toute façon, être réelle dans des secteurs où peu d'entreprises peuvent concourir. Il ajoute que l'ensemble de ces constats devrait amener la Communauté Urbaine à réfléchir sur les modes de gestion des services publics et notamment sur les gestions en régie.

**M.BRANA** indique que cette réflexion a déjà été amorcée en Bureau et sera au cœur des débats lors du renouvellement des différentes délégations.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 11h45.