

Bus Express Pellegrin – Thouars - Malartic

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLU
Pièce G : Appréciation sommaire des dépenses

Pièce G : Appréciation sommaire des dépenses	3
1. Préambule.....	4
2. Méthode d'évaluation des coûts.....	5
3. Estimation du coût du projet et détail des postes clés	6
3.1. Estimation du coût global du projet	6
3.2. Contenu de l'estimation par rubrique	7
4. Coût d'exploitation	8
5. Financement du projet.....	9
5.1. La mobilité : un objectif majeur de la métropole.....	9
5.2. Des outils de pilotage financier	9
5.3. Des recettes de fonctionnement dynamiques	9
5.4. Des ratios de gestion maîtrisés	10

PIECE G : APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

1. Préambule

Cette pièce vise à renseigner le coût du projet y compris celui des études et des acquisitions foncières. L'enveloppe définie pourra être ajustée lors des études ultérieures.

Les coûts présentés suivent la décomposition du Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA).

2. Méthode d'évaluation des coûts

Les estimations suivantes ont pour objet d'aboutir au coût d'investissement complet du projet de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic, c'est-à-dire incluant les dépenses directes de travaux, fourniture et main d'œuvre, mais aussi l'ensemble des dépenses à engager, du démarrage des études préliminaires à la mise en service pour les voyageurs.

Le périmètre intègre :

- ♦ la nouvelle infrastructure du bus express et ses aménagements (site propre, signalisation...);
- ♦ les stations du bus express ;
- ♦ le matériel roulant ;
- ♦ l'adaptation du dépôt Lescure ;
- ♦ la réalisation du parc-relais avenue Thouars,
- ♦ les acquisitions foncières et les reconstitutions riveraines.

Par ailleurs, la définition de ce périmètre comprend notamment les points particuliers suivants :

- ♦ les démolitions nécessaires ;
- ♦ la réalisation de l'assainissement propre au projet.

Le chiffrage ne prend pas en considération de dévoiement des réseaux à la charge des concessionnaires.

Le chiffrage a été réalisé via la multiplication de quantités ou mètres (issus des plans d'insertion et études techniques) par des coûts unitaires, ainsi que l'utilisation de ratios pour certains postes. Ces coûts unitaires et ratios ont été ajustés en tenant compte des retours d'expérience sur des projets similaires.

3. Estimation du coût du projet et détail des postes clés

3.1. Estimation du coût global du projet

Au stade des études d'avant-projet, le coût d'investissement prévisionnel du projet bus express Pellegrin-Thouars-Malartic est estimé à **112,43 M€ HT** aux conditions économiques de **décembre 2023**, pour :

- ♦ La réalisation des travaux d'infrastructure de la ligne de bus express d'environ 11,5 km incluant 23 stations ;
- ♦ La réalisation d'un parc-relais de surface de 150 places ;
- ♦ l'acquisition du matériel roulant électrique batterie 18 m (20 bus) ;
- ♦ l'adaptation des équipements du dépôt Lescure et l'aménagement du site Pompidou.

Ces valeurs sont cohérentes avec les inconnues sur des hypothèses structurantes, notamment :

- ♦ Les études géotechniques à venir ;
- ♦ La présence éventuelle d'impact amiante / HAP dans les enrobés ;
- ♦ La présence ponctuelle éventuelle de pollution dans les terres à déblayer ;
- ♦ La capacité à conserver en partie les structures de chaussée existantes.

L'analyse des déviations des réseaux est en cours dans le cadre du processus engagé auprès des divers concessionnaires. Le coût des travaux de déviation de réseaux est à la charge des concessionnaires.

En ce qui concerne le coût des acquisitions foncières, situées sur les communes de Bordeaux, Talence et Gradignan, et aux autres frais induits par la libération du foncier, ils sont estimés à 5,20 M€.

Le coût total de l'opération s'élève donc à environ 112,43 M€ HT y compris aléas (CE 12/2023). Il se répartit globalement comme suit :

ESTIMATION BUS EXPRESS		€	Millions d'euros HT (valeur déc. 2023)
FRAIS DE MAÎTRISE D'OUVRAGE / MAÎTRISE D'ŒUVRE			7,30
TRAVAUX			74,10
Travaux d'infrastructures du bus express (11,5 km / 23 stations)			65,58
Travaux d'aménagement d'un parc-relais (150 places)			2,09
Coût des mesures environnementales (paysage/gestion EP)			6,43
ACQUISITIONS FONCIERES (y/c reconstitution riveraines)			5,20
DÉPÔT (adaptation dépôt Lescure)			6,00
ACQUISITION MATERIEL ROULANT (20 bus articulés électriques 18m)			19,83
TOTAL HT (y compris aléas)			112,43 M€

Tableau 1 : Synthèse des coûts d'investissement du Bus Express Pellegrin – Thouars - Malartic

3.2. Contenu de l'estimation par rubrique

3.2.1. Études hors maîtrise d'œuvre

Ce poste concerne les marchés de prestations intellectuelles liés aux processus réglementaires (contrôleurs techniques, sécurité et protection de la santé...) ainsi que les marchés d'investigations et de diagnostics (topographie, géotechnique, diagnostics faune, flore...).

3.2.2. Maîtrise d'ouvrage

Ce poste concerne tous les frais internes de gestion de projet ainsi que les études engagées par la Maîtrise d'Ouvrage, tels que : assistance, juridique, assurances, communication, indemnités de gêne pendant les travaux ou de préjudice commercial.

3.2.3. Maîtrise d'œuvre globale (missions d'ingénierie, assistance architecturale)

Ce poste concerne des missions d'ingénierie normalisées pour la production des études et conduite des travaux.

3.2.4. Réseaux

Ce poste n'a pas été estimé, le coût de dévoiement des réseaux étant à la charge des concessionnaires.

3.2.5. Travaux

L'estimation prévisionnelles des travaux est décomposée comme suit :

- ♦ Les travaux d'infrastructures du bus express ;
- ♦ Les travaux d'aménagement du parc-relais (150 places) ;
- ♦ Le coût des mesures environnementales.

3.2.5.1. Travaux d'infrastructures du bus express

L'estimation prévisionnelle comprend :

- ♦ Frais généraux (Etude d'exécution, contrôle, essais, constats d'huissiers, etc.) ;
- ♦ Travaux préparatoires et de démolition (dégagement des emprises projet, démolition de chaussées existantes, le rabotage de couches de roulement en enrobé ; la démolition de trottoirs, aires piétonnes ou pistes cyclables et le décapage de terres végétales) ;
- ♦ La plateforme du bus express (réalisation des terrassements, les revêtements) ;
- ♦ Les stations du bus express ;
- ♦ La voirie et espaces publics (gros œuvre nécessaire à la reconstitution de l'espace public) ;
- ♦ Les équipements urbains (mobilier, éclairage) ;
- ♦ La signalisation.

3.2.5.2. Parc relais

Le coût pour la création d'un parc-relais d'environ 150 places en surface est de 2,09 M€.

3.2.5.3. Mesures environnementales

Les mesures environnementales incluent la réalisation des aménagements paysagers de la ligne ainsi que la gestion des eaux pluviales. Le coût des mesures environnementales est de 6,43 M€.

3.2.6. Acquisitions foncières et libération des emprises

Ce poste comprend les acquisitions foncières proprement dites, les démolitions, les relogements, les indemnités d'éviction, les indemnités de emploi et autres indemnités afférentes à la libération du foncier ainsi que les frais d'acquisition. Sont inclus également les frais liés à l'établissement de conventions nécessaires à la réalisation des travaux. Il ne comprend pas les indemnités des riverains dues à la gêne pendant les travaux, qui sont incluses dans la rubrique « Maîtrise d'Ouvrage ». Le coût des reconstitutions riveraines est également intégré dans ce poste.

La Direction de l'Immobilier de l'Etat (DIE ou Domaine) a été saisie pour une évaluation des acquisitions foncières envisagées. En effet, l'évaluation du Domaine permet de connaître la valeur vénale d'un bien susceptible d'être acquis dans le cadre d'une projet.

3.2.7. Adaptation du dépôt Lescure et du site Pompidou

Cette rubrique comprend les travaux nécessaires à l'adaptation des équipements du site Lescure et à l'aménagement du site Pompidou pour accueillir la flotte de véhicule du bus express.

3.2.8. Matériel roulant

Ce poste comprend l'estimation de 20 bus électriques batterie articulé (18m). Outre les véhicules eux-mêmes, ce poste comprend les frais d'essai et de mise en service du matériel, ainsi que la formation des personnels.

4. Coût d'exploitation

Les coûts unitaires suivants, basés sur ceux du délégataire actuel, ont été pris comme hypothèse.

Le coût d'exploitation et d'entretien annuel associé à la mise en service du projet est estimé, à ce stade des études, à **5,85 M€**.

5. Financement du projet

La trajectoire financière de Bordeaux Métropole pour le mandat 2020-2026, conçue dans ses grands équilibres à la fin de l'année 2020 se structurait autour d'un important programme d'investissement, financé à la fois par une épargne maintenue à un niveau élevé et un recours assumé à l'emprunt, pour près d'un milliard d'euros sur la mandature, tout en veillant à maintenir la capacité de désendettement de la métropole à un niveau proche des 10 ans.

Ce plan d'investissement prévoit des réalisations de l'ordre de 3 Md€ (dont 1,8 Md€ consacrés à la Mobilité) sur les trois budgets les plus conséquents pour les années 2023 à 2027. Ces investissements sont largement orientés vers la justice sociale et la transition écologique du territoire.

Ce programme est à la fois souhaitable et soutenable financièrement comme le démontre la solidité financière de la Métropole, confirmée par la réitération en 2023 de la très bonne note Aa3/Prime 1 obtenue en 2021 par l'agence de notation Moody's.

L'objectif est de présenter les grandes lignes de la politique financière de la Métropole dans le domaine des transports afin de démontrer toute la capacité financière à mettre en œuvre le projet de liaison de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic, tant en matière d'investissement que pour son exploitation.

5.1. La mobilité : un objectif majeur de la métropole

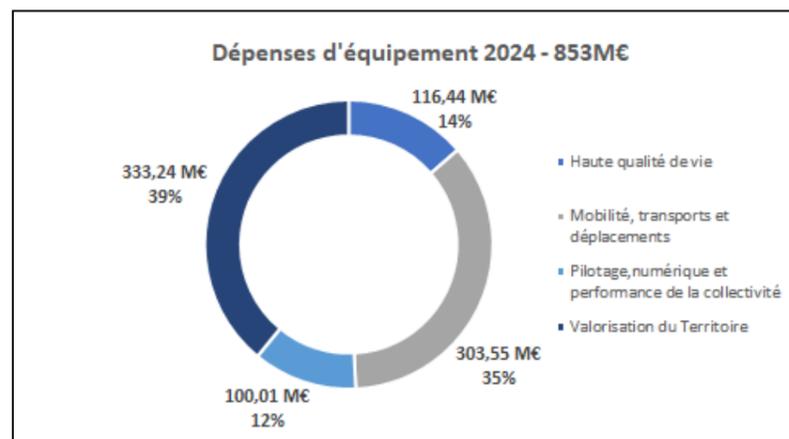
La qualité des infrastructures de transport est un gage non seulement de qualité de vie des habitants, mais aussi du bon fonctionnement de l'activité économique, et au-delà de l'attractivité du territoire.

Les moyens alloués à cette politique ont été redéfinis dans le cadre du schéma des mobilités présenté en conseil métropolitain lors de la séance du 23 septembre 2021 (délibération n°2021-430).

Ce schéma se décline autour de 5 enjeux stratégiques majeurs des mobilités :

- ♦ Décongestionner le territoire métropolitain ;
- ♦ Fluidifier les liaisons rive-droite / rive-gauche ;
- ♦ Offrir des alternatives attractives aux liaisons métropoles / hors-métropoles ;
- ♦ Décarboner les mobilités ;
- ♦ Favoriser une nouvelle gouvernance.

Le budget primitif 2024 est d'ailleurs un marqueur fort de cette ambition avec 303,5 M€ consacrés aux dépenses d'équipement en matière de mobilité de transports et déplacements.



L'ensemble des moyens alloués aux mobilités, quel que soit le mode de déplacement se décline sur le budget annexe des transports et sur le budget principal.

La liaison de bus express intégrera notre réseau de transport en commun. D'un point de vue budgétaire, ses dépenses de réalisation et d'exploitation seront donc supportées par le budget annexe des transports de Bordeaux Métropole.

5.2. Des outils de pilotage financier

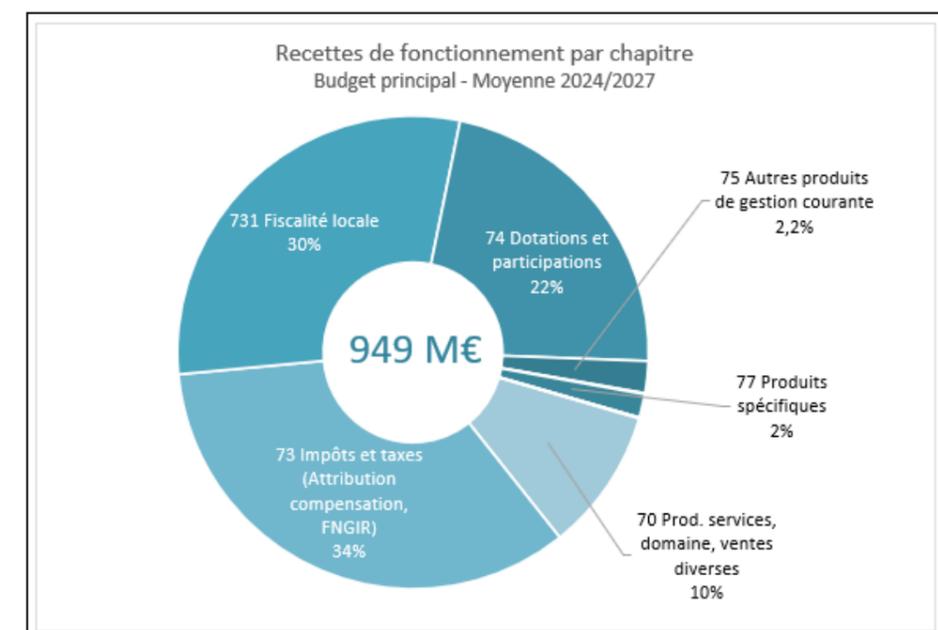
Dans un contexte économique contraint, la collectivité s'est dotée dès 2013 de nouvelles règles de gouvernance pour l'élaboration du Programme Pluriannuel d'Investissement (PPI), afin à la fois d'intégrer des dépenses nouvelles et les grands dossiers de la stratégie métropolitaines, d'aboutir à un projet budgétairement soutenable permettant de préserver sa capacité d'investissement et de piloter sa capacité de désendettement.

Dans cette optique, Bordeaux Métropole a mis en place les grands principes suivants :

- ♦ Le PPI est géré sous la forme d'une autorisation globale de dépenses soutenables dans le temps ;
- ♦ Le PPI glissant est piloté en permanence pour assurer la régulation des projets au sein de cette autorisation globale de dépenses sur la mandature ;
- ♦ Les opérations et les crédits sont revus annuellement en fonction de l'évolution des recettes et de l'avancée réelle des opérations ;
- ♦ Le budget Annexe des Transports fait spécifiquement l'objet d'une prospective budgétaire dédiée tant en matière d'investissement que de fonctionnement.

5.3. Des recettes de fonctionnement dynamiques

Les recettes de fonctionnement devraient avoisiner 949 M€ en moyenne sur la période 2024-2027. Sur le seul exercice 2024, ces recettes de fonctionnement atteindront les 923 M€, stables par rapport à 2023, avec une progression sur la période de +1,8 % en moyenne annuelle.



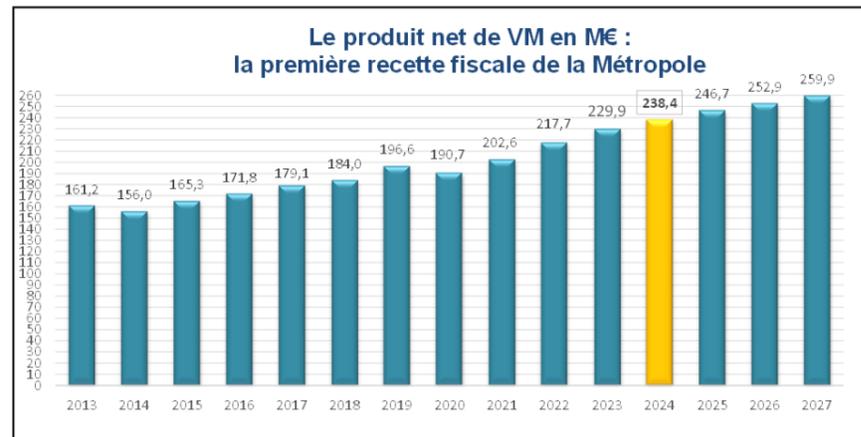
Pour ce qui concerne le budget annexe des transports, une dynamique est également attendue sur ses deux principales recettes de fonctionnement :

- Le versement mobilité :

Le Versement mobilité (VM) est affecté au budget annexe des transports, en application de l'article 55 de la loi du 12 juillet 2010 dite « Grenelle II », le taux de ce VM est de 2 % depuis le 1^{er} janvier 2011.

Pour 2024, le montant prévisionnel des produits nets de VM est estimé à 238,4 M€, soit un produit en progression de +3,7 % par rapport à 2023 (229,9 M€).

Pour les années suivantes (2025 à 2027), la progression de produit net de VM serait également proche de +3 %.



- Les recettes tarifaires liées à l'exploitation du réseau :

Dans le cadre de l'objectif de recette contractualisé entre Bordeaux Métropole et son délégataire assurant l'exploitation du réseau de transport en commun, il est prévu une augmentation de près de +35 M€2021 entre 2023 et 2030.

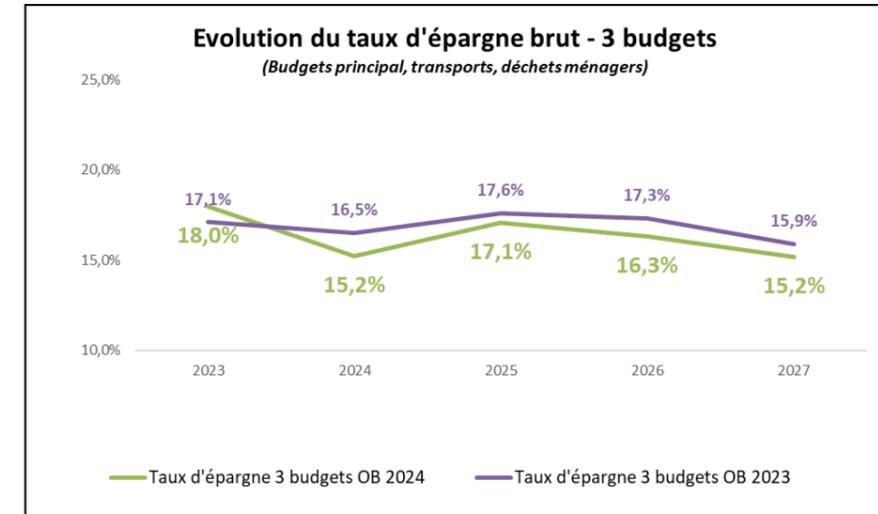
Cette dynamique de recette n'intègre pas à ce stade des augmentations de tarifs qui pourrait être décidées.

Recettes - Avenant n°1	unité	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Recettes tarifaires Tram + Bus + TAD + Bat3 + P+R	K€	78 569,07	82 303,22	87 598,30	96 474,64	97 986,09	104 960,40	111 101,81	112 583,64	771 577,18
Recettes tarifaires TAD PMR	K€	281,50	286,52	290,92	292,23	293,54	294,86	296,19	297,52	2 333,28
Recettes tarifaires Vélos	K€	1 565,15	1 950,04	2 294,13	2 496,25	2 632,91	2 662,71	2 667,64	2 669,53	18 938,34
Recettes commerciales - sous-total	K€	80 415,72	84 539,78	90 183,35	99 263,12	100 912,53	107 917,96	114 065,64	115 550,69	792 848,80

5.4. Des ratios de gestion maîtrisés

5.4.1. L'évolution de l'épargne brute

En ajoutant les budgets annexes des transports et des déchets ménagers, le taux d'épargne brute demeure supérieur à **15 %** sur la période. Pour rappel, le fléchissement de l'épargne 3 budgets fait notamment suite à la décision de notre établissement (délibération 2022-145 du 25 mars 2022) de baisser le taux de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères en 2022 pour les secteurs collectés en 2+1 dans la cadre de la mise en œuvre du plan de prévention et de valorisation des déchets à l'horizon 2026.



5.4.2. L'emprunt et la capacité de désendettement

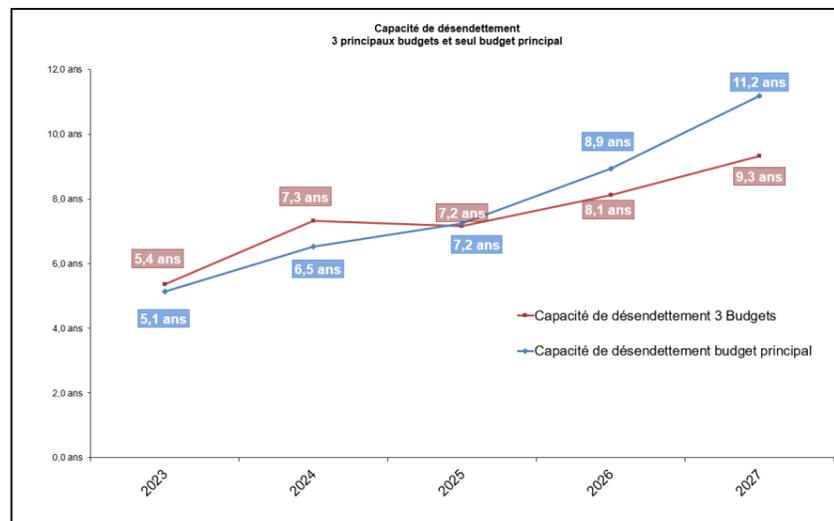
L'encours de dette au 1^{er} janvier 2024 s'élevait à 1,490 Md€.

	DETTE EN CAPITAL AU 1er JANVIER 2024	%	ANNUITE DE L'EXERCICE	%	INTERETS	%	CAPITAL	%
BUDGET PRINCIPAL	815 925 047,92	54,75%	70 857 532,22	49,58%	20 289 380,92	57,41%	50 568 151,30	47,00%
DECHETS MENAGERS	39 879 389,44	2,68%	11 304 735,83	7,91%	1 770 867,83	5,01%	9 533 868,00	8,86%
A S S A I N S E M E N T	4 207 797,07	0,28%	1 288 559,51	0,90%	185 610,65	0,53%	1 102 948,86	1,03%
TRANSPORTS	623 481 565,84	41,84%	58 790 605,12	41,13%	12 919 239,42	36,56%	45 871 365,70	42,64%
RE SEAU DE CHALEUR	6 662 500,00	0,45%	683 667,86	0,48%	176 525,00	0,50%	507 142,86	0,47%
TOTAL	1 490 156 300,27	100,00%	142 925 100,54	100,00%	35 341 623,82	100,00%	107 583 476,72	100,00%

La capacité de désendettement, qui mesure le nombre d'années d'épargne nécessaire pour rembourser la dette, passerait de 5 ans fin 2023 à 11 ans en fin de période sur le budget principal et 9 ans pour les 3 principaux budgets consolidés (budgets principal, transports, déchets ménagers).

Cette détérioration de la capacité de désendettement, d'ores et déjà anticipée lors des précédentes orientations budgétaires, témoigne des moyens financiers importants mobilisés par Bordeaux Métropole pour mettre en œuvre ses projets métropolitains d'envergure, sans toutefois dépasser la cible de 12 années fixée en début de mandat.

La bonne santé financière de BM est confortée par la note Aa3 perspective stable/Prime-1 attribuée par l'agence de notation Moody's, qui prend en considération une performance opérationnelle solide, portée par la robustesse et l'attractivité de son économie.



En outre, Bordeaux métropole diversifie ses sources de financement en mobilisant des obligations vertes en complément des banques traditionnelles. L'obligation verte est un emprunt émis sur les marchés financiers se distinguant d'une obligation classique en ce qu'elle finance exclusivement des projets favorables à l'environnement.

5.5. Un projet finançable et totalement intégré aux projections budgétaires

5.5.1. Un coût de réalisation intégré au PPI

Le coût prévisionnel de l'opération est estimé à ce stade des études avant-projet à 112,43 M€. L'impact financier a été intégré au Plan Pluriannuel d'investissement (PPI) de Bordeaux Métropole dans le cadre d'une autorisation de programme votée pour la réalisation du projet.

Son financement se ventile de la façon suivante :

Coût HT en €2023	2021	2022	2023	2024	2025
Bus Express Pellegrin-Thouars-Malartic	122 097 M€	463 875 M€	1 004 841 M€	866 947 M€	5 992 000 M€
	2026	2027	2028	2029	
	36 968 000 M€	51 704 000 M€	12 240 000 M€	3 038 240 M€	
TOTAL	112,43 M€				

5.5.2. Une subvention accordée par l'Etat

Dans sa recherche de partenariat financier, Bordeaux Métropole a candidaté en 2021 au 4ème appel à projet relatif aux Transports en Commun en Site Propre (TCSP) et aux Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) lancé par l'Etat. Le projet a été le lauréat d'une subvention d'équipement de 4,89 M€.

5.5.3. Un contrat de délégation de service public qui anticipe les coûts d'exploitation

En ce qui concerne les coûts d'exploitation, ils ont d'ores et déjà été intégrés à l'évolution contractuelle du forfait de charge de la délégation de service des Transports.

Ces charges sont évaluées à environ 2 M€2021 en année pleine avec un début d'impact courant 2027 lié à la mise en service.

Evolution du forfait de charge en euros 2021, base avenant 1 :

Forfait de charges	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
CT	83 085 641 €	84 050 975 €	85 081 994 €	87 633 652 €	87 000 573 €	89 220 940 €	89 461 669 €	86 807 104 €	692 342 548 €
CB	132 720 373 €	134 956 759 €	136 529 972 €	136 338 830 €	137 751 860 €	136 572 738 €	136 051 836 €	135 344 869 €	1 086 267 236 €
CTAD	1 874 677 €	2 128 373 €	2 140 596 €	2 127 543 €	2 132 804 €	2 135 213 €	2 137 064 €	2 128 563 €	16 804 832 €
CPMR	5 666 295 €	5 845 565 €	6 005 445 €	6 018 551 €	6 098 357 €	6 177 266 €	6 079 889 €	5 979 455 €	47 870 823 €
CNF	2 028 084 €	2 892 563 €	3 528 448 €	4 127 487 €	4 290 914 €	4 292 496 €	4 643 164 €	4 139 701 €	29 942 857 €
CVL	6 406 992 €	8 281 374 €	8 880 064 €	9 317 355 €	9 830 319 €	10 033 448 €	9 718 388 €	9 819 927 €	72 287 866 €
CPR	3 796 982 €	3 743 005 €	4 148 383 €	4 191 871 €	4 236 384 €	4 250 667 €	4 262 828 €	4 256 623 €	32 886 744 €
CAFF	33 600 390 €	35 626 850 €	35 802 379 €	37 251 105 €	39 733 416 €	40 299 361 €	39 273 503 €	39 245 233 €	300 832 236 €
FChn	269 179 434 €	277 525 464 €	282 117 281 €	287 006 393 €	291 074 628 €	292 982 128 €	291 628 340 €	287 721 474 €	2 279 235 143 €

En conclusion, il convient de noter que les hypothèses prises en compte et les simulations montrent que Bordeaux Métropole possède l'assise financière suffisante pour la réalisation du projet de Bus Express Pellegrin-Thouars-Malartic dans des conditions satisfaisantes et à long terme.

Compte tenu du contexte incertain dans lequel les acteurs économiques dont les collectivités territoriales et les EPCI évoluent, l'analyse prospective sera mise à jour au fur et à mesure de l'avancement du projet, afin de tenir compte des éventuels nouveaux faits marquants susceptibles d'influer notablement sur les résultats et tendances aujourd'hui dégagés.

Si le projet s'inscrit dans le cadre d'une prospective financière maîtrisée, il n'en demeure pas moins qu'une démarche d'optimisation des coûts et de recherche de partenariats financiers a été entreprise.