



267/2012

Monsieur Jean MOTTES
Président de la Chambre Régionale
des Comptes de Midi-Pyrénées
31 allées Jules Guesde

31000 TOULOUSE

Groupe Toulouse Pour Tous

Jean-Luc Moudenc

Toulouse, le 14 mars 2012

Monsieur le Président,

Par courrier du 14 février 2012, vous m'avez transmis les observations sur la gestion du Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine (SMTC TISSEO) sur les années 2002 à 2009.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint une réponse écrite que je vous demande de bien vouloir joindre au rapport d'observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes.

Je vous en remercie et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Jean-Luc MOUDENC
Président du SMTC-TISSEO de 2004 à 2008

P.J. 1 réponse, 2 tableaux

REPONSE DE J-L MOUDENC (Président de 2004 à 2008)
aux observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes
sur la gestion du SMTC TISSEO

Je souhaite tout d'abord saluer la qualité et du travail accompli par la Chambre Régionale des Comptes dans son rapport consacré à la gestion du syndicat mixte SMTC-TISSEO. Il s'agit là d'un document rare qui apporte un éclairage objectif et souvent approfondi sur la question essentielle des transports urbains de la métropole toulousaine. L'analyse sans complaisance faite par la Chambre a le mérite de porter sur une longue période, huit années, ce qui permet de dégager des enseignements, à mon sens essentiels, pour alimenter le débat, capital pour l'avenir, sur les déplacements à Toulouse, dans le cadre du formidable développement de notre agglomération.

Parmi les nombreuses observations faites, je tirerai quelques enseignements à mes yeux particulièrement importants.

1) LE TRAVAIL CONSIDERABLE ACCOMPLI POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN TOULOUSAINS RECONNU

En premier lieu, la Chambre prend acte du travail considérable qui a été accompli sur la période et qui constitue aujourd'hui le socle sur lequel peut être envisagée une étape supplémentaire dans le développement de notre réseau de transports urbains.

Ce premier enseignement est la traduction de données factuelles que je souhaite rappeler.

Pendant près de 10 ans, Toulouse et son agglomération ont consacré un effort financier considérable pour franchir une étape décisive en matière de transports. Un chiffre illustre ce volontarisme : 1 milliard 700 millions d'euros ont été ainsi investis entre 2002 et 2010. Cet effort a permis la réalisation du prolongement de la ligne A du métro, la création de la ligne B du métro, le lancement et la mise en service de la première ligne de tramway, la réalisation de plusieurs Transports en Commun en Site Propre, une double restructuration du réseau de bus...

Je note que la Chambre considère que ces chantiers ont été menés à bien dans des conditions que l'on peut juger satisfaisantes.

Cet effort sans précédent a trouvé une claire et éclatante traduction dans la progression de la fréquentation du réseau urbain, comme en attestent les statistiques. TISSEO a en effet connu une véritable explosion de son trafic à des niveaux rarement vus en France. Ainsi, d'après mes informations, le nombre de voyages effectués dans les transports en commun toulousains est passé de 53 millions en 2001 à 140 millions en 2010 (128 en 2008).

La Chambre donne des chiffres différents : selon elle, le nombre de voyages est passé de 75 millions en 1999 à plus 141 millions en 2010. Si on prend le nombre de déplacements effectués, le chiffre est passé de 56 millions par an à 101 millions durant la même période.

N'ayant pas les outils pour arbitrer entre ces différentes statistiques, je me bornerais à relever qu'elles vont toutes dans le même sens : une remarquable progression, signe objectif du succès de la mise en œuvre du PDU conçu entre 1999 et 2001.

Cette même évolution concerne également la part relative des transports urbains qui concerne aujourd'hui près de 16% des déplacements dans l'agglomération.

Ces progrès permettent aujourd'hui à Toulouse et à son agglomération de présenter des résultats parmi les meilleurs en comparaison des autres grandes agglomérations françaises, comme le montrent les tableaux joints. Toulouse est aujourd'hui le 4^{ème} réseau par le nombre de déplacements TC effectués. Si on considère le nombre de déplacements effectués en TC par chaque habitant annuellement, le réseau toulousain est passé de la 7^{ème} à la 5^{ème} place en une dizaine d'années : sur les 10 premiers réseaux, il s'agit là de la 3^{ème} progression. Ces chiffres sont d'autant plus remarquables que notre agglomération est la seule à avoir un double handicap structurel : le plus vaste PTU et la plus faible densité. Si on pondère le classement national avec ce double facteur, le réseau toulousain se classe même à la 2^{ème} ou 3^{ème} place (selon la méthode de calcul retenue).

2) UNE DETTE SAINE, DECIDEE UNANIMEMENT ET DEDIEE A UN INVESTISSEMENT MAJEUR, LA LIGNE B DU METRO

La Chambre relève que la dette du SMTC a enregistré une augmentation significative pour atteindre près de 1,3 milliard d'euros en 2008, à la hauteur de l'investissement significatif que représente la réalisation de la ligne B de métro.

Ce recours à l'emprunt, pour un investissement exceptionnel, concernant un équipement public structurant, durable et utilisé aujourd'hui par 150 000 à 180 000 personnes chaque jour, a été décidé dans une constante unanimité politique des élus de toutes sensibilités et de toutes collectivités, sur plusieurs années.

Cette dette doit s'apprécier à l'échelle de l'agglomération, au regard particulièrement de l'absence d'endettement de la Ville de Toulouse. Cette même dette a fait l'objet d'une gestion particulièrement active pour en maîtriser le coût. Je note enfin que mes successeurs à la présidence du SMTC ont poursuivi ce recours à l'emprunt, politique qui semble promise à de nouveaux développements...

3) LES DIFFICULTES DE LA GOUVERNANCE, DU FAIT D'APPROCHES TROP POLITIQUES ET IDEOLOGIQUES

La Chambre consacre beaucoup d'importance à une thématique : celle des obstacles de nature tantôt politique, tantôt idéologique, qui sont venus freiner, voire bloquer, la bonne marche du SMTC-TISSEO.

Qu'il s'agisse de la gouvernance, des projets, de l'exploitation du réseau ou du pacte financier, le parti pris politique et idéologique a brouillé les processus de décisions rendant ces dernières difficiles, voire impossibles. La coexistence au sein d'une même instance de partenaires institutionnels ayant objectivement des préoccupations, des territoires et des intérêts différents a constitué l'obstacle numéro un et a ouvert la voie à une approche idéologique suscitant des clivages politiques au sein même du SMTC.

L'illustration en a été donnée lors de la délégation de service public dont l'objectif était de dynamiser l'exploitation du réseau urbain, tout en contenant de manière plus stricte les coûts. Les conflits politiques en ont malheureusement décidé autrement et la Chambre ne peut aujourd'hui que faire le constat de dérives ou d'occasions manquées, notamment pour ce qui concerne l'absence de maîtrise des coûts d'exploitation du réseau par l'actuelle régie.

Durant plusieurs années, deux conceptions se sont affrontées, celle qui considère que l'esprit et la lettre de la loi confient à la principale structure intercommunale de l'agglomération le soin de conduire la politique des transports urbains, et celle qui préfère faire prévaloir une logique de majorité politique et partisane, de fait dirigée par une autre collectivité que la principale intercommunalité d'agglomération.

Cette approche partisane constitue encore aujourd'hui un obstacle.

Elle a conduit encore récemment à des décisions tarifaires hasardeuses, alors que la question du prix payé par l'usager toulousain est une question que la Chambre souhaite voir revisiter globalement.

Ce parti pris idéologique conduit aussi à opposer les modes de transport. Les Toulousains bénéficient aujourd'hui d'un réseau de métro d'une très grande performance et négliger son développement serait une faute lourde de conséquence pour l'ensemble des usagers.

4) D'UTILES INDICATIONS SUR LE COÛT COMPARE DES DIFFERENTS SYSTEMES DE TRANSPORT

Le rapport fournit d'intéressantes comparaisons sur les coûts des transports en bus et en métro.

Comme le comptabilise la Chambre Régionale des Comptes, la dépense totale (fonctionnement + investissement) est de 1,98 € par validation pour le métro et de 3,49 € par validation pour les bus. Le coût du bus est donc significativement supérieur, et encore ce calcul ne prend pas en compte l'ensemble des coûts, tels que les aménagements de voirie.

Le tramway n'a pas pu être étudié, puisque la période étudiée par le rapport s'arrête en 2009.

Quoi qu'il en soit, le choix du métro est économiquement particulièrement judicieux, puisqu'il permet de diviser par deux le coût par validation et qu'il permet, en outre, d'offrir une qualité de service qui est incomparable par rapport à celle des bus et celle du tramway.

Par ailleurs, il faut rappeler que la ligne A du métro transporte 180 000 à 200 000 passagers par jour, la ligne B 150 000 à 180 000, et que la solution du tramway aurait été insuffisante, puisque la capacité d'un tramway est limitée à 100 000 passagers par jour, avec une qualité de service très inférieure à celle du métro (vitesse, fréquence, etc...).

5) L'EFFORT FINANCIER PARTICULIER ET ANCIEN DE LA VILLE DE TOULOUSE

Depuis longtemps, la Ville de Toulouse accomplit en faveur des transports en commun un effort financier très largement supérieur à celui des autres communes du Périmètre des Transports Urbains (PTU), qui demeure méconnu.

Quand on détaille les composantes de ce plus gros effort, on fait le constat qui suit et qui prend la forme d'un paradoxe :

- Historiquement, la participation de la Ville de Toulouse, par habitant, au financement du SMTC était très largement supérieure à celles des autres communes. Ces niveaux de participations ont été figés au moment de la création de la Communauté d'Agglomération, perpétuant ainsi ces inégalités.
- En outre, la Ville de Toulouse a participé de manière importante à la réalisation de la ligne B du métro. C'est la seule commune qui ait participé. Il s'agit de 18 M€ par an. Cette participation a également été figée au moment de la création de la Communauté d'Agglomération et a ainsi été perpétuée.
- Le versement transport collecté sur le territoire de la Ville de Toulouse couvre 114 % du coût de fonctionnement des transports en commun sur Toulouse, l'excédent par rapport à 100% permettant donc de contribuer à financer ce service sur les autres communes.
- Les Toulousains utilisent peu les services de Tisséo sur les autres communes, alors que les habitants des autres communes utilisent beaucoup le réseau sur Toulouse.
- Malgré tout cela, la Ville de Toulouse est à nouveau sollicitée, à hauteur de 15 M€ par an, soit 40 € par habitant, et elle est la seule commune à être sollicitée.

Quand on connaît les besoins en financement du système transport de l'agglomération toulousaine, on ne peut que souhaiter la fin de ces inégalités de contributions. Les communes périphériques doivent développer leur contribution pour la hausser au même niveau que la ville-centre, bien sûr en proportion de leur propre poids.

EN CONCLUSION

La métropole toulousaine a aujourd'hui la chance de disposer d'un réseau performant, fruit d'un effort d'innovation et d'investissement soutenu sur une longue période d'environ un quart de siècle, renforcé considérablement au cours du mandat municipal 2001-2008. Cet effort est le fruit de la volonté de différentes collectivités, mais a été essentiellement assuré (et continue de l'être) par la Ville de Toulouse. Il constitue un atout solide qu'il faut bien sûr continuer à développer, mais sans parti pris d'aucune sorte et avec des contributions plus fortement et plus justement appelées.

Jean-Luc MOUDENC

Président du SMTC-TISSEO de 2004 à 2008

**EVOLUTION DE LA PERFORMANCE
DES 10 PREMIERS RESEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN DE 1999 à 2010**

Nombre de déplacements TC par an et par habitant

	1999		2010		Progression	
	Nbre de déplacements / an et / hab.	Classement 1999	Nbre de déplacements / an et / hab.	Classement 2010	Nbre de déplacements / an et / hab.	Pourcentage
Lyon	132	1	190	1	+ 58	+ 44 %
Strasbourg	107	3	157	2	+ 50	+ 46 %
Grenoble	102	4	143	3	+ 41	+ 40 %
Nantes	111	2	142	4	+ 31	+ 28 %
Montpellier	75	9	114	6	+ 39	+ 52 %
Toulouse	79	7	117	5	+ 38	+ 48 %
Bordeaux	76	8	111	7	+ 35	+ 46 %
Lille	70	10	106	8	+ 36	+ 51,4 %
Marseille	99	5	104	9	+ 5	+ 5 %
Nice	87	6	90	10	+ 3	+ 3,4 %

Source : statistiques annuelles de l'UTP

Toulouse était 7ème en 1999.

Grâce à la mise en œuvre du 1er PDU elle s'est hissée au 5ème rang en 2010.

Toulouse fait partie des 3 plus fortes progressions enregistrées sur la période.

LA SITUATION DES 10 PREMIERS RESEAUX TC DE PROVINCE EN 2009

Données UTP 2009

	Population estimée (milliers habitants)	Surface (km2)	Densité (hab/km2)	Fréquentation TC (milliers déplacements)	Nombre de déplacem ents TC /habitant /an
<i>Lyon</i>	1 302	610	2 134	239 472	184
<i>Strasbourg</i>	475	314	1 513	73 329	154
<i>Grenoble</i>	403	307	1 313	59 718	148
<i>Nantes</i>	596	523	1 140	85 139	143
<i>Montpellier</i>	376	255	1 475	50 377	134
<i>Toulouse</i>	864	876	986	94 073	109
<i>Bordeaux</i>	715	552	1 295	76 190	107
<i>Lille</i>	1 124	611	1 840	117 402	104
<i>Marseille</i>	944	376	2 511	96 902	103
<i>Nice</i>	522	331	1 577	46 555	89

Pondération du classement par la densité

Nombre de déplacements /hab. /an /densité	Fréquentation /densité x 1578 (moyenne de densité)
0,086	177
0,101	76
0,112	72
0,125	118
0,090	54
0,110	151
0,082	93
0,056	101
0,041	61
0,056	47

MOYENNE		475,5	1578,4		127,5
PLACE DE TOULOUSE	4ème	+ 84,20%	-37,50%	4ème	6ème

3ème	2ème
------	------

Sur les 10 plus importants réseaux français de Province, Toulouse est celui qui opère sur le plus vaste PTU et avec la densité la plus faible.

Malgré cet handicap structurel objectif, Toulouse est 4ème par sa fréquentation et 6ème par le nombre de déplacements par habitant et par an.

Quand on tient compte du double handicap vaste superficie + faible densité, Toulouse se classe, selon la méthode, soit 2ème soit 3ème pour sa performance.

Tout cela est le fruit d'une politique de développement des TC très volontariste et de décisions antérieures.