

Délibération du Conseil de Communauté

Extrait du registre des délibérations du Conseil de Communauté

Membres élus : 78
Membres en fonction : 78
Membres présents : 49
Membres absents : 29
Procurations : 15

Séance du 15 mai 2024
L'an deux-mille-vingt-quatre, le mercredi 15 du
mois de mai, à 18 h, le Conseil de
Communauté, légalement convoqué, s'est
réuni au Centre de Secours Principal des Trois
Frontières, sous la Présidence de M. Jean-Marc
Deichtmann, Président de Saint-Louis
Agglomération

Date de convocation : 07/05/2024
Date de transmission : 21/05/2024
Date de mise en ligne : 22/05/2024

Présents :

M. ADRIAN Daniel, Mme BACH Céline, M. BERNASCONE Gilbert, M. CAPON Patrick, Mme CHAPPEL Josiane, Mme CHOQUET Sylvie, M. DEICHTMANN Jean-Marc, M. DELMOND Max, M. ECKES Raymond, Mme FRANCOIS Christine, M. FUCHS Gilbert, Mme GARNIER Fabienne, Mme GERTEIS Stéphanie, M. GINDER Philippe, M. GISSY Bertrand, Mme HELGEN Sandrine, M. KASTLER André, M. KERN Gérard, Mme KIBLER-KRAUSS Sabine, M. KNIBIELY Philippe, Mme KUNTZ Valérie, M. LATSCHA Gaston, Mme LEFEBVRE Martine, M. LITZLER Thierry, M. MILINTENDA Carmelo, M. MULLER Jean-Luc, Mme MUTH Sandra, M. PFENDLER Pierre, Mme RINQUEBACH Ariane, M. RODDE Stéphane, Mme ROSSE Christiane, M. ROUDAIRE Joël, M. SCHACHER Francis, M. SCHICCA Daniel, M. SCHICKLIN Julien, M. SCHMITTER Bernard, Mme SCHMITT-MEYER Sandrine, Mme SFEIR Lola, M. STRIBY Patrick, M. STRICH Vincent, M. TSCHAMBER Yves, Mme TCHEKOUTIO-TAISNE Aline, Mme TRENDEL Isabelle, M. TURRI Pascal, Mme WILLER Christèle, Mme WOGENSTAHL Nadine, Mme ZAKRZEWSKI Valérie, M. ZELLER Thomas, M. ZINNIGER Roger

Absents excusés :

M. BACHMANN Florian (pouvoir à M. SCHMITTER Bernard), M. BAUMLIN Christian, M. BOHLY Dominique (pouvoir à M. DEICHTMANN Jean-Marc), Mme CAZES Hélène, Mme DINTEN Françoise (pouvoir à M. SCHICCA Daniel), M. FERON Jules (pouvoir à Mme ZAKRZEWSKI Valérie), Mme FERRANDEZ Françoise, M. FUCHS Serge, M. GABRIEL Guillaume, Mme GANGLOFF Karin, M. GASSER Lucien (pouvoir à Mme LEFEBVRE Martine), M. GIEGELMANN Hubert (pouvoir à M. ECKES Raymond), M. JUCHS Bernard (pouvoir à M. RODDE Stéphane), M. KAHRIC Franck, M. KANNENGIESER Bernard, M. MARTIN Anthony, M. MEYER Jean-Paul (pouvoir à Mme SCHMITT-MEYER Sandrine), M. MULLER Hubert, M. MUNCH Paul-Bernard, M. OTMANE Rémy, M. PILLERI Angelo (pouvoir à M. ZELLER Thomas), M. PISARONI Gabriel (pouvoir à M. GISSY Bertrand), Mme RAMASSAMY-BELLAMY Thurianna (pouvoir à Mme TRENDEL Isabelle), M. RIBSTEIN André (pouvoir à M. ADRIAN Daniel), Mme SCHMIDIGER Pascale (pouvoir à M. KNIBIELY Philippe), M. SIBOLD Clément, Mme SORET VACHET-VALAZ Rachel (pouvoir à M. TURRI Pascal), Mme STRAUMANN-HUMMEL Jocelyne (pouvoir à Mme CHOQUET Sylvie), M. UEBERSCHLAG André, M. WIEDERKEHR Denis, M. WOLGENSINGER André

Secrétaire de séance :

M. TURRI Pascal

11^{ème} QUESTION

Bilan de l'extension de la ligne 3 du tramway de Bâle jusqu'à la gare de Saint-Louis (DELIBERATION n°2024-097)

I - Contexte et objectif

L'article L.1511-6 du Code des transports impose la réalisation d'un bilan « ex-post » (« après les faits ») des résultats économiques et sociaux des grands projets d'infrastructure de transport réalisés avec le concours de financements publics avec l'objectif d'en vérifier la pertinence.

L'intérêt du bilan est de mesurer et d'interpréter l'écart entre la situation constatée à la date du bilan et les données prévues lors de l'évaluation a priori (ex-ante) du projet. Il s'agit donc, a posteriori, de rapprocher les effets observés à la suite de la mise en service du tramway aux prévisions qui avaient été formulées dans le dossier d'utilité publique (DUP) du projet.

En théorie le bilan doit être réalisé au plus tard 5 ans après la mise en service, soit en l'espèce avant début 2023. Le délai de réalisation du bilan de l'extension de la ligne 3 du tramway excède ainsi celui imposé par la loi dite LOTI, en raison de la complexité des données à collecter dont l'essentiel est issu des informations recueillies auprès de l'exploitant du réseau tramway de Bâle (Basler Verkehrs-Betriebe – BVB) dont la présentation et le mode de computation ne correspondaient pas à la structuration du bilan, tout en restant sans conséquences.

L'instruction du 16 juin 2014 et le référentiel méthodologique 2019 de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) fixent le cadre général et la méthodologie des évaluations ex-post. Le présent bilan, réalisé par la société EGIS France, est ainsi structuré selon la grille du référentiel DGITM qui prévoit que, pour chaque thématique, sont définis des indicateurs pertinents, supports de l'analyse.

II - Principaux enseignements du bilan

Le Diagnostic du projet

L'extension de la ligne 3 du tramway de Bâle jusqu'à la gare de Saint-Louis a été mise en service le 9 décembre 2017.

La longueur de l'infrastructure nouvelle est de 3,4 km dont 0,8 km sur territoire suisse et 2,6 km entre la frontière et la gare de Saint-Louis. Elle comporte 5 stations dont 4 sur le territoire français avec une inter-station moyenne de 580 mètres. Après la mise en service de l'extension, la ligne 3 dans son ensemble est composée de 25 stations réparties sur 9,5 kilomètres. Le nouveau terminus de la ligne, côté français, est situé à la gare de Saint-Louis qui accueille un parking-relais de 738 places mis en service en avril 2018.

Le périmètre d'évaluation du projet d'extension retenu dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique porte uniquement sur le territoire français, soit sur les 2,6 kilomètres de ligne à Saint-Louis.

Les coûts d'investissement

Le coût objectif des investissements pour la réalisation de l'extension de la ligne 3 du tramway a été estimé à 51,56 M€ (en valeur nominale du dossier DUP / base 2012) incluant les modifications de programme approuvées (auvent gare, débranchement gare ouest et capacité du P+R porté de 350 à 738 places).

Au bilan, les coûts correspondant à l'ensemble des montants mandatés sont constatés à 46,96 M€ (en valeur nominale). En raison des modifications précitées, ils sont supérieurs aux valeurs DUP mais inférieurs de 8,9 % au coût objectif.

Le bilan constate également que le financement des investissements a été réalisé conformément à la DUP. L'État français, les collectivités territoriales françaises (RGE, Département 68, Ville St Louis), l'Union Européenne, la Confédération Helvétique, le fonds pendulaire Bâle-Ville et la société de transport public bâloise ont ainsi cofinancé le projet à hauteur de leurs engagements initiaux. Saint-Louis Agglomération (alors CC3F) a contribué au projet sous forme de dépenses directes à hauteur de 21%.

Les coûts d'exploitation

L'extension de la ligne 3 du tramway de Bâle jusqu'à la gare de Saint-Louis est assurée par l'exploitant du réseau tramway de Bâle (BVB). En effet, l'exploitation de la ligne 3 du tramway est totalement intégrée au réseau bâlois dans la mesure où elle s'étend à la fois en Suisse et en France et ne peut être exploitée que comme un tout.

En raison de cette spécificité, une méthodologie par estimation de coûts d'exploitation marginaux a été privilégiée dans le dossier de DUP aboutissant à un coût kilométrique de 5,55 €/km en valeur constante. Or, selon les données recueillies auprès de l'exploitant, le coût d'exploitation réel de la ligne 3 est de l'ordre de 5,04 CHF/km, soit environ 5 €/km et un écart de -10% à la mise en service pour un nombre équivalent de kilomètres exploités.

A noter que ce coût est conforme aux données du CEREMA sur la performance des réseaux de transport en site propre (TCSP) au sein de l'ensemble des réseaux de plus de 100.000 habitants (entre 5 et 10 €/km avec une moyenne à 8,5 € / km pour les trams français).

L'offre de transport

L'évolution de l'offre de transport générée par l'extension de la ligne 3 du tramway de Bâle est une donnée particulièrement complexe à synthétiser dans la mesure où (ainsi qu'il l'a déjà été évoqué) cette ligne est indissociable du réseau bâlois.

L'offre de transport est exprimée par « l'offre kilométrique » qui est la distance parcourue par l'ensemble du parc roulant en service pour les usagers. L'offre kilométrique de la ligne 3 en 2016, avant son extension, a été mesurée à 617.000 kilomètres représentant la distance parcourue annuellement par les véhicules entre les stations de Birsfelden Hard et de Waldighoferstrasse.

Fin 2018, soit la première année complète après mise en service de la ligne prolongée jusqu'à la station Burgfelderhof sur territoire suisse et jusqu'à la gare de Saint-Louis, l'offre kilométrique totale de la ligne 3 a progressé de plus de 200 000 kilomètres

supplémentaires. Pour le seul territoire français, l'offre kilométrique supplémentaire est de 117.900 km alors que le dossier DUP tablait sur 118.306 km supplémentaires soit un écart insignifiant de 0,34% entre l'estimation DUP et l'observé.

La fréquentation

La 1^{ère} année qui suit la mise en service de l'extension enregistre une progression de +6,6% de fréquentation sur la ligne 3. Entre 2018 et 2019 l'augmentation est de +13,5% soit plus de 100.000 voyageurs supplémentaires (alors que l'évolution pour l'ensemble de la ligne 3 est plus modeste avec seulement +1,8% de voyageurs supplémentaires).

En données annuelles ont été comptabilisés 772.600 voyageurs sur l'extension en 2018, puis 876.600 en 2019, dont plus de la moitié sont frontaliers (467.400 et 468.000 voyageurs ont traversé la frontière franco-suisse en 2018 et 2019) soit une fréquentation journalière de 2.575 voyageurs pour l'année de mise en service alors que le dossier de DUP tablait sur 2.520 voyageurs supplémentaires / jour. La mise en service de l'extension a donc engendré en réalité un trafic supplémentaire de 2% par rapport aux prévisions DUP.

Ensuite la fréquentation augmente progressivement pour atteindre près de 3.000 voyageurs par jour avant de connaître un déclin en 2020 en raison de la pandémie de Covid-19. Elle reprend progressivement en 2022 pour se rapprocher des prévisions de la DUP.

III - Les impacts du projet

Impact sur la circulation routière

Selon le rapport du Bureau d'études RAPP qui synthétise des comptages routiers permanents et temporaires sur les axes stratégiques de passage à la frontière les trafics transfrontaliers journaliers en véhicules motorisés ont augmenté de 4,8% en moyenne entre 2015 et novembre 2019. A l'inverse, au poste de comptage de Burgfelderstrasse sur l'itinéraire de l'extension du tramway 3, une diminution de 8% du trafic a été enregistrée sur la même période.

Impact sur le réseau Distribus

La ligne 3 du tramway n'a pas d'incidence sur le réseau Distribus. Seules les lignes 604 et 603 qui desservent Bâle auraient pu être impactées. Pour ces lignes on enregistre bien une baisse du trafic annuel de -25% à partir de 2018 mais cette baisse est ensuite relayée par la pandémie de Covid-19 et les mesures de télétravail en Suisse de sorte qu'il est impossible d'établir un lien avec la mise en service de l'extension.

Impact sur le stationnement

La ligne 3 du tramway n'a pas d'incidence sur le stationnement à Saint-Louis. Seul le P+R Gare Ouest, réalisé en accompagnement du tramway, présente un effet mesurable. Cet équipement est davantage utilisé pendant la semaine avec un nombre d'entrées et de sorties compris entre 400 et 450 véhicules / jour. Cela permet de confirmer l'usage lié aux déplacements domicile-travail. Au surplus, il est constaté que près de 90% des véhicules stationnent moins de 12h et que le temps de

stationnement le plus fréquent est compris entre 10h et 11h consécutifs, ce qui correspond à une journée de travail et confirme ainsi l'usage pendulaire du P+R.

Impact sur les déplacements

En termes d'attractivité, l'offre TER (TER 200 Bâle-Strasbourg et TER omnibus Bâle-Mulhouse) capte les 2/3 des passagers transfrontaliers qui empruntent les transports en commun. Le tram 3 se place en seconde place avec une part de 15% confirmant ainsi son impact positif sur les déplacements non motorisés.

A l'ouverture de l'extension, la DUP tablait sur une croissance de 4,5% du nombre d'usagers de l'extension entre 2018 et 2023. En réalité entre 2018 et 2019, l'extension de la ligne 3 du tram a connu une forte augmentation de sa fréquentation de 13,5%, largement supérieure aux prévisions de la DUP. En revanche, elle a ensuite connu une diminution de trafic à la suite de la crise du Covid-19 et des mesures sanitaires. Elle reprend progressivement en 2022 pour se rapprocher des prévisions de la DUP.

Impact sur l'environnement

Il est à noter une forte baisse des émissions de polluants à partir de 2019 (due aussi et majoritairement au progrès technique des véhicules). Cependant, il est relevé une stabilité des émissions de No2 (dioxyde d'azote) qu'il est légitimement possible de porter – au moins partiellement - au crédit de l'évolution du partage modal impulsée par le tramway.

IV – Rentabilité socio-économique de l'infrastructure

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 homogène (euros constant), les notions financières, 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, est notamment calculé 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, ex-ante, dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Le bilan socio-économique a posteriori (ex-post) 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,
- pour l'exploitant du réseau de transports en commun le bilan prend en compte les surcoûts d'exploitation ((coûts d'exploitation du tramway diminué

de l'économie réalisée sur l'exploitation du reste du réseau bus) et les différentiels de recettes) 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 d'entretien de la voirie, les gains liés à l'amélioration de l'environnement.

Résultat du bilan socio-économique

Les deux indicateurs socio-économiques mesurables sont le taux de rentabilité interne (TRI) et le Bénéfice net actualisé (BNA).

Le BNA est un indicateur qui tient essentiellement compte des externalités engendrées par le projet (moindre pollution, bruit etc.). Il se calcule sur la durée de vie du projet (en euros constants) à partir de la différence entre l'ensemble des recettes et l'ensemble des coûts induits par le projet. Un BNA positif indique que le projet est rentable socio-économiquement, c'est-à-dire que les avantages économiques, sociaux et environnementaux induits pour la collectivité sont supérieurs au coût supporté.

Le TRI représente l'efficacité du projet en termes de retour sur l'investissement. Lorsqu'il est supérieur au taux d'actualisation, le projet est réputé opportun pour la collectivité.

Indicateurs	Prévisions DUP	Bilan ex-post
BNA en M€ (val 2012)	4.29	2.81
TRI	4.60%	4.32%

Le bilan a posteriori réalisé par le cabinet EGIS confirme la rentabilité socio-économique du prolongement de la ligne 3 du tramway et le bon niveau des indicateurs de performance évalués a priori lors de la déclaration d'utilité publique (DUP). Sur le plan quantitatif, le niveau de rentabilité de l'opération (4,32%) apparaît très légèrement en retrait par rapport à la rentabilité qui avait été estimée dans le dossier DUP (4,6%) en raison d'une part d'un report VP/TC moindre que prévu et d'autre part d'investissements plus élevés mais en grande partie compensés par des coûts d'exploitation plus faibles qu'estimés.

ENTENDU le rapport de synthèse tel qu'exposé dans la présente délibération ;

CONSIDERANT QUE la loi LOTI codifiée au Code des transports 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 ;

Au regard de ce qui précède, il est proposé au Conseil de Communauté :

- d'approuver le bilan ex-post de l'extension de la ligne 3 du tramway de Bâle jusqu'à la gare de Saint-Louis du 22 décembre 2023 tel que figurant en annexe ;
- de charger le Président ou son représentant de transmettre le bilan ex-post de l'extension de la ligne 3 du tramway de Bâle jusqu'à la gare aux services de l'Etat ;
- d'autoriser le Président ou son représentant à signer tout document nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

Après délibération, le Conseil de Communauté

- approuve à l'unanimité ces propositions.

Pour extrait conforme,
Saint-Louis, le 21 mai 2024

Le Secrétaire de séance,

Pascal TURRI

Le Président

Jean-Marc DEICHTMANN

