

**Commission consultative
des services publics locaux**

*Commission transports
et équipements collectifs*

Mardi 5 septembre 2017

Etaient présents (32) :

- | | |
|------------------------------|--|
| - Isabelle AMBROSIN-SERRAZ | Association Savoie Mont Blanc |
| - Jean-Michel ANDREAU | Association Rotary Chambéry |
| - Cindy ASSELIN | Association nationale des maîtres de chiens-guides |
| - Serge BARBIER | Habitant-usager de Chambéry |
| - Martial BATON | Habitant-usager de La Motte-Servolex |
| - Roméo CARROCCIA | Association FIDEV et Valentin Hauy |
| - Alain DUBESSE | Association UDAPEI Savoie |
| - Christophe FRESCHI | Habitant-usager de Barberaz |
| - Brigitte GALLET-GAUTHIER | Habitant-usager de La Motte-Servolex |
| - Irène GIRARDOT-VASSEROT | Habitant-usager de Cognin |
| - Danièle GODDARD | Habitant-usager de Barberaz |
| - Jeanne-Marie GRIMANELLI | Habitant-usager de Chambéry |
| - Flavio INFANTI | Habitant-usager de Chambéry |
| - Christelle ION TITAPICCOLO | Habitant-usager de Cognin |
| - Pierre LACROIX | Habitant-usager de La Ravoire |
| - Jean-Pierre MARIE | Habitant-usager de Chambéry |
| - Paulette MIGUET | Association des Paralysés de France |
| - Christiane NANTOIS | Habitant-usager de Bassens |
| - Nathalie NGUYEN-VERRIER | Habitant-usager de Chambéry |
| - Lionel PERROLAZ | Habitant-usager de Saint-Baldoph |
| - Dominique PICARD | Association GSRL Club de plongée |
| - Georges PILLET | Habitant-usager de Saint-Cassin |
| - Yves RASSAT | Habitant-usager de Vimines |
| - Jérôme REBOURG | Association ADTC |
| - Jean-Paul RENARD | Habitant-usager de La Motte-Servolex |
| - Jean-Paul RIGNON | Association Ami 73 |
| - Paulette ROGNARD | |
| - Philippe SAFFRE | Habitant-usager de Chambéry |
| - Françoise SALLET | Habitant-usager de Chambéry |
| - Isabelle TISSOT | Habitant-usager de Barby |
| - Michel VIAND | Habitant-usager de Les Déserts |
| - Françoise VILLIBORD | Habitant-usager de Chambéry |

Etaient excusés (3) :

- | | |
|-----------------------|------------------------------|
| - Iole CHAULAND | Habitant-usager de Cognin |
| - Bernard JAMIN-BIZET | Association CSVVA et CLAP 73 |
| - Anne VEROLLET | Habitant-usager de Chambéry |

Etaient également présents (4) :

- Josiane BEAUD Vice-présidente de Chambéry métropole – Cœur des Bauges chargée des transports, des déplacements et du schéma de déplacements
- Sylvie KOSKA Vice-présidente de Chambéry métropole – Cœur des Bauges chargée de la concertation citoyenne, des relations avec les usagers et de l'économie sociale et solidaire
- Bernard JANUEL Conseiller délégué de Chambéry métropole – Cœur des Bauges chargé de l'écomobilité
- Eric LUX Directeur des transports et des déplacements urbains - Chambéry Métropole - Cœur des Bauges

Lieu et horaire :

Salle de réunion SDE – 18h30>20h

Sylvie Koska ouvre la séance en remerciant les membres de la CCSPL pour leur présence, précisant que les thématiques transports et équipements collectifs ont été regroupées.

Au niveau de la gouvernance, elle indique que le principe de désigner un président par commission est abandonné et que des séances communes regroupant les 2 commissions de la CCSPL seront organisées.

Elle propose un tour de table afin que chacun puisse se présenter.

Josiane Beaud rappelle que l'exploitation des services de transports de la Communauté d'agglomération Chambéry métropole - Cœur des Bauges assurée en DSP sous la forme d'une régie intéressée par Transdev arrivait à échéance le 31 décembre 2017 et a été prolongée d'un an.

Elle indique que la réunion a pour objet d'émettre un avis sur le lancement d'une procédure de DSP, dont l'objet sera de désigner un nouvel exploitant à compter du 1^{er} janvier 2019.

Elle ajoute que ce rapport sera présenté au Conseil communautaire du 7 septembre.

I – Présentation du rapport par Eric Lux

Il est proposé de passer sur un contrat global pour trouver une meilleure cohérence organisationnelle, opérationnelle et fonctionnelle en traitant les transports dans le même contrat (Transport urbain, scolaire, à la demande, personnes à mobilité réduite)

Questions / réponses :

Une personne demande si cette DSP concerne également les abris bus.

→→ Non, les abris voyageurs n'entrent pas dans ce périmètre. Il s'agit d'un marché public passé avec la société Decaux et dont l'échéance est fixée en 2022. Le délégataire ne fait qu'apposer les fiches d'information dans les cadres prévus à cet effet.

Une personne souligne l'importance de la synchronisation avec Aix-les-Bains, déplorant la rupture de réseau de bus entre ces 2 agglomérations qui constituent pourtant un seul bassin de vie. Il indique qu'il serait plus pertinent de lancer un appel d'offres commun pour avoir un seul réseau de bus sous la forme d'un syndicat mixte dès le 1^{er} janvier 2021 au lieu de lancer un contrat de DSP seulement sur l'agglomération chambérienne. Il suggère de prolonger de 2 ans le contrat actuel pour faire un appel d'offre commun ensuite.

→→ Il est impossible juridiquement de prolonger à nouveau notre actuelle DSP dans la mesure où elle a déjà été prolongée d'un an.

Josiane Beaud défend l'idée de construire politiquement un syndicat mixte des transports qui s'étende d'Albens à Saint-Pierre d'Albigny ou de transférer cette compétence à Métropole Savoie.

Une personne demande si le syndicat mixte Métropole Savoie a été dissout.

→→ Non. Nous pouvons soit créer un nouveau syndicat mixte transports soit utiliser Métropole Savoie en lui transférant la compétence transports.

Un membre s'interroge sur les inconvénients de la délégation de service public et sur les risques de requalification.

→→ La rémunération du délégataire doit être substantiellement liée aux résultats de l'exploitation. Chaque année, l'exploitant doit atteindre les objectifs fixés par la collectivité. Pour atteindre ces résultats et augmenter ses recettes, il doit avoir un plan marketing afin que les usagers qui utilisent leur voiture prennent le bus.

Un forfait est négocié en début de contrat et est augmenté une fois par an. S'il n'atteint pas ses objectifs, le délégataire a des malus et voit sa rémunération réduite. Mais il n'y a aucun risque d'augmentation des prix pour les usagers puisque c'est la Communauté d'agglomération qui fixe les tarifs.

Un membre demande s'il existe une clause de compensation si le chiffre d'affaires annoncé n'est pas atteint.

→→ Non, car le forfait est négocié en début de contrat pour l'année n. L'exploitant doit prévoir les risques d'augmentation du prix du carburant, les salaires, l'entretien du matériel etc. La Communauté d'agglomération oblige l'exploitant à disposer d'un certain niveau de recettes et d'une certaine qualité de service. Un contrôle est effectué par un comité stratégique de partenariat, en milieu et en fin d'année, pour s'assurer du bon déroulement du contrat. Le risque industriel (sur les dépenses d'exploitation) et commercial (sur les recettes de trafic notamment) pèsera sur le délégataire avec lequel l'agglomération aura négocié un forfait. Notre objectif principal est d'optimiser le service en trouvant le bon équilibre avec le délégataire.

Un membre s'interroge sur l'obtention du contrat pour une société étrangère et demande comment ça se passe dans ce cas.

→→ Il créera une entreprise française. En principe les grands groupes constituent une entreprise chambérienne. Le service public est connu sous le nom de Stac mais c'est l'entreprise Transdev qui exploite le service aujourd'hui.

Un membre demande pourquoi la collectivité locale garde le matériel sous tutelle.

→→ La pratique veut qu'aujourd'hui, les collectivités locales portent l'investissement, mais elles feront peut-être évoluer cette pratique dans l'avenir et laisseront porter aux exploitants ces investissements.

Y-a-t-il un retour sur investissement si l'agglomération achète les bus ?

→→ Il s'agit d'amortissement. Les bus sont mis à disposition du délégataire via une redevance.

Un membre s'interroge sur le cas des Bauges.

→→ Les Bauges ont deux lignes interurbaines, qui dépendent maintenant de la Région. Nous travaillons actuellement avec la Région pour optimiser le service en proposant des lignes qui descendent sur Aix-les-Bains et des lignes qui descendent sur Chambéry afin d'éviter, comme c'est le cas aujourd'hui, d'avoir des lignes très longues en temps et en distance.

La gestion des transports scolaires sera assurée par la collectivité. La gestion du matériel sera examinée ultérieurement car il s'agit d'autocars appartenant actuellement à l'entreprise Francony, entreprise en contrat avec l'agglomération.

Un membre rappelle que lors de la dernière DSP, le choix d'une régie intéressée avait été fait ; il demande pourquoi une mise à contribution financière forfaitaire est proposée aujourd'hui.

→→ La régie intéressée est une délégation de service public dans laquelle l'exploitant n'a aucun risque alors que la collectivité les supporte tous.

La rémunération de l'exploitant était comprise entre 650 000 et 680 000 € sans qu'il n'y ait jamais de malus. Le mode de contribution choisi permet d'inciter l'exploitant à améliorer sa qualité de travail, à optimiser le rendement. La collectivité reste décideur de la subvention forfaitaire, des indicateurs de qualité, des tarifs, du niveau d'offres.

En 2015, nous avons proposé un avenant au Stac dans lequel nous avons négocié des indicateurs de qualité, de recettes ... le montant de rémunération a été ramené à 350 000 €.

Aujourd'hui, nous préférons que l'exploitant soit responsable de ces résultats.

Comment être sûr que les candidats n'indiquent pas délibérément un montant d'exploitation très bas pour avoir le marché ?

→→ Pour nous aider dans cette démarche, nous avons une assistance à maîtrise d'ouvrage, composée d'un juriste, d'un exploitant et d'un financier et nous connaissons parfaitement notre réseau.

Un membre demande si le cahier des charges peut être modifié.

→→ Non. C'est la convention qui peut être modifiée par le biais d'avenants. Des comités partenariaux se déroulent tous les 2 ou 3 mois au cours desquels l'exploitant fournit son tableau de bord (où en sont les recettes, la qualité, ...).

Un membre demande si le délégataire peut être soumis à des bonus ou des malus.

→→ Oui suivant les objectifs fixés. Par exemple, si on demande au délégataire d'augmenter ses recettes de 3 % et qu'il y parvient, il aura un bonus ; si ces 3 % ne sont pas atteints, il aura un malus. Nous avons également des clients mystères pour vérifier la qualité du service.

Comment Niort parvient-elle à rendre ses transports gratuits ?

→→ La gratuité est un leurre car elle retombe sur les impôts, sur les entreprises... Il faut rester sur une tarification liée au quotient familial pour permettre aux familles qui n'ont pas les moyens d'utiliser le bus.

Un membre s'interroge sur le choix des bus utilisés : pourquoi pas des bus au gaz ou à l'électricité plutôt que nos bus Euro6 ?

→→ Une étude a été menée comparant l'émission de polluant dans l'atmosphère, les surcoûts à l'investissement, le rendement. L'euro 6 avec son filtre à particules reste le plus performant au vue de notre agglomération. L'hybride coûte très cher à l'acquisition ainsi qu'à l'entretien à cause de la batterie, il n'y a donc pas de retour sur investissement. En ce qui concerne les bus à gaz, la collectivité en possède depuis 1998. Le bilan montre que ces bus n'ont pas une durée de vie plus importante, qu'ils coûtent plus cher à l'acquisition, à l'entretien et par ailleurs sont moins souples à l'utilisation (à-coups pendant les trajets). Aujourd'hui, les recettes ne représentent que 18 % des 25 M€ ; le reste provient du versement transports.

Pourquoi continuer à utiliser des bus au gasoil alors qu'on sait que l'Euro 6 contient de l'AdBlue afin de réduire ses émissions. L'AdBlue permet de transformer les rejets en vapeur d'eau et en azote mais nous ne savons pas ce que va devenir cette quantité d'ammoniaque dans l'air.

→→ Nous avons choisi l'euro 6 car c'est le meilleur rapport entre coût d'acquisition et protection de l'environnement. Certains prétendent que l'avenir est l'hydrogène. Quand les bus à hydrogène seront aussi performants que nos bus actuels, nous réétudierons la question.

Un membre souligne que le coût de l'investissement n'est pas inscrit dans le contrat de délégation.

→→ Non car c'est la collectivité qui investit.

Un membre demande comment sont envisagés les transports des personnes à mobilité réduite.

→→ L'exploitant sous-traitera peut-être à Citalis mais le service ne changera pas. La collectivité envisage de mutualiser le service Citalis et le service de transports à la demande afin de limiter les coûts.

Les personnes invalides ne pourraient-elles pas bénéficier du tarif Eco ?

→→ Les tarifs sont fixés en fonction du quotient familial.

Un membre s'interroge sur la durée du contrat : pourquoi 6 ans ?

→→ La durée est conventionnellement de 6 ans. La loi prévoit des durées de contrat plutôt courtes lorsque les investissements ne sont pas portés par le délégataire.

Un membre indique que le statut des agents du Stac serait plus avantageux que celui des agents d'Ondéa. Il serait donc particulièrement difficile de les fusionner.

→→ Non car il s'agit de la même convention collective pour tous les transports urbains.

Sylvie Koska propose aux membres de la CCSPL de formuler un avis sur le rapport d'activités.

- **Avis** : les 31 membres de la CCSPL présents au moment du vote formulent un **avis FAVORABLE à la majorité** avec 27 voix Pour, 1 voix Contre et 3 Absentions sur le principe du recours à un contrat de DSP pour l'exploitation des services de transports de la Communauté d'agglomération Chambéry métropole - Cœur des Bauges.

2 – Questions diverses

Un membre rappelle que la CCSPL ne s'est pas réunie pour l'évaluation de la première année de fonctionnement du nouveau réseau de bus et demande si une réunion peut être programmée sur ce sujet.

→→ Nous n'avons aucun élément à vous transmettre pour le moment.

Malgré la restructuration de notre réseau, notre exploitant ne nous a fait aucune proposition de correction. Par rapport à la commande que nous avons passée, les résultats se sont très largement écartés. Nous ne savons pas ce qu'il y a dans nos bus. Là est le problème d'être en régie intéressée. Un audit a été commandé au mois de juillet pour faire un point sur ce sujet.

Un membre fait remarquer que les sujets relatifs aux bus et aux vélos sont toujours évoqués mais jamais les piétons. Or, certains trottoirs sont impraticables à cause des racines d'arbres, des buissons mal ou non taillés, des travaux effectués ...

→→ Ce sujet ne relève pas de la compétence de la CCSPL.

La séance est levée à 20h.

La vice-présidente chargée de la concertation citoyenne,
des relations avec les usagers et de l'économie sociale et solidaire,

Sylvie Koska

