

# PROCES-VERBAL DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE L'AME DU 25 JANVIER 2018

L'an DEUX MILLE DIX-HUIT, le VINGT-CINQ JANVIER à dix-huit heures, les membres du Conseil de la Communauté, dont les noms suivent, se sont réunis dans la salle Girodet – 1 rue du Faubourg de la Chaussée à MONTARGIS, sous la Présidence de Monsieur Jean-Pierre DOOR.

Présents : Mmes et MM. DUPATY, HAGHEBAERT, BEDU, LAVIER, GUET, ABRAHAM, GABORET, LELOUP, DEMAUMONT, PEPIN, CLEMENT, HEUGUES, ÖZTÜRK, BERTHELIER, RICARDOU, MASTYKARZ, LANGRAND, GODEY, BERNARD, DOOR, SUPPLISSON, BUTOR, DIGEON, PARE, RIBEIRO-GONCALVES, TERRIER, MALET, NOTTIN, GABRIELLE, MARCOTTE, LAURENT, PROCHASSON, GAILLARD, DELAVEAU, PARASKIOVA, LELIEVRE, BILLAULT, JUSSERAND, SERRANO, TOURATIER, GADAT-KULIGOWSKI, COULON, WATELLE, ABSOLU, FUJS.

Mme FEVRIER avait donné pouvoir à M. DUPATY, M. SCHOULEUR à Mme LELOUP, Mme DELAPORTE à Mme CLEMENT, M. RAMBAUD à Mme BERTHELIER, M. BOURILLON à M. LELIEVRE, M. BEGUIN à Mme LANGRAND, Mme JEHANNET à M. DOOR, M. CHARPENTIER à M. MARCOTTE

Excusées : Mme CHAPILLON, Mme DARDELET

*o.o.o.o*

Madame PROCHASSON remplit les fonctions de secrétaire de séance.



# S O M M A I R E

Installation d'un nouveau Conseiller communautaire.....	2
Décisions prises en vertu de l'article L5211-10 du CGCT .....	2
<b>TRANSPORTS.....</b>	<b>3</b>
1) Délibération de principe de la délégation de service public pour la gestion du service public de la mobilité urbaine.....	3
<b>TRAVAUX.....</b>	<b>21</b>
2) Demande de subvention au titre de la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) 2018 pour l'aménagement du centre-ville de Villemandeur – phase 2.....	21
3) Demande de subvention au titre de la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) 2018 pour l'aménagement du centre-bourg de Pannes .....	23



Le quorum étant atteint, Monsieur DOOR, Président, déclare la séance du Conseil communautaire ouverte à 18 heures 12.

## **Installation d'un nouveau Conseiller communautaire**

Monsieur DOOR : « Suite au décès de M. Jean-Claude DECOURT survenu en décembre 2017, M. BILLAULT, par courriel du 15 janvier 2018, informe que M. Dominique JUSSERAND a été installé en qualité de 1<sup>er</sup> adjoint de la commune de Solterre.

Il convient d'installer M. Dominique JUSSERAND comme conseiller communautaire de l'AME. »

## **Décisions prises en vertu de l'article L5211-10 du CGCT**

### **Décision n° 17-42 du 19/12/2017 :**

J'ai décidé la mise à disposition de l'exposition interactive sur la forêt auprès des collectivités, structures culturelles au tarif de 1 000 € pour le 1<sup>er</sup> mois, puis 500 € pour les mois suivants (version légère), 2 000 € pour le 1<sup>er</sup> mois, puis 1 000 € pour les mois suivants (version complète). La gratuité pourra être accordée exceptionnellement dans le cadre d'événementiels contribuant à la notoriété du site.

### **Décision n° 17-43 du 13/12/2017 :**

J'ai décidé la mise à disposition auprès de la SAFER du Centre de terrains de la ZAC Arboria en attente de commercialisation, commune de Pannes. Dans un premier temps, la surface concernée sera de 15,5 ha environ et diminuera au fur et à mesure de la commercialisation de la zone. La durée de la convention est de 6 ans. La convention prévoit une mise en culture biologique (production fourragère). La redevance annuelle s'élève à 1 240 €, réactualisable chaque année.

### **Décision n° 18-01 du 17/01/2018 :**

J'ai décidé de louer à la société INDIGO, deux places au parking dénommé « Parc Dorée », sis 5 allée Gérard Bouche à Montargis, pour la période allant du 1<sup>er</sup> février au 30 juin 2018, et ce pour un loyer de 112,50 € la place de parking.

# **TRANSPORTS**

## 1) Délibération de principe de la délégation de service public pour la gestion du service public de la mobilité urbaine

Monsieur DOOR informe que ce Conseil communautaire est une séance exceptionnelle consacré au choix du mode de gestion du service public de la mobilité. Les étapes suivantes seront étudiées avec les membres du comité de pilotage, et les élus lors des réunions de Bureau et de Conseil communautaire.

Il invite Madame Maryline BESSONE, du cabinet conseil MBC, à présenter une synthèse du rapport de délégation de service public. A l'issue de cette présentation, les élus pourront débattre sur cette question.

Madame BESSONE indique que l'AME est devenue Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) depuis l'adoption de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014, alors qu'auparavant, l'AME était Autorité Organisatrice des Transports publics. La mobilité urbaine élargit les services dont est compétente l'AME à tous les modes doux et durables (vélo, covoiturage, cheminement piéton, voies douces...). Il s'agit d'une évolution importante sur tout le périmètre du mode de gestion.

## **LE RÉSEAU DE TRANSPORT DE L'AME**

### **La consistance des services**

Le réseau de transport AMELYS comprend :

- 4 lignes régulières (lignes 1 à 4)
- 25 lignes régulières secondaires à vocation scolaire ouvertes à tous :
  - o 13 lignes secondaires, ouvertes à tous publics
  - o 6 lignes et 3 services dits « complémentaires » Amilly, Corquilleroy, Châlette) fonctionnant du lundi au vendredi aux heures de pointe, durant la période scolaire (sur réservation durant les vacances scolaires, l'été, ainsi que le mercredi soir toute l'année)
- 1 navette de centre-ville CORALYS
- 14 services de transport à la demande
  - o 9 services TAD - RESAGO :
    - Amilly,
    - Conflans,
    - Pannes-Corquilleroy,
    - Paucourt,
    - St Maurice-Chevillon-Lombreuil,
    - Solterre Mormant,
    - Villemandeur,
    - Vimory,
    - Cimetière
    - Hôpital
    - Gare Dimanche
  - o 2 services Flexo (réservation à l'aller et itinéraire en fonction des usagers au retour) :
    - Cinéma/Flexo Soirée
    - Flexo Gare Sud
  - o 1 ligne intra communale sur réservation (L 5 Chalette)

- 1 service de TPMR Moov'AMELYS
- 2 services spéciaux ESAT et La Poste.

L'ensemble du réseau est accessible aux personnes à mobilité réduite. Un schéma établit l'accessibilité progressive des points d'arrêts. Un service de transport à la demande complète l'offre, notamment à destination des personnes à mobilité réduite qui ne peuvent pas accéder aux points d'arrêts accessibles.

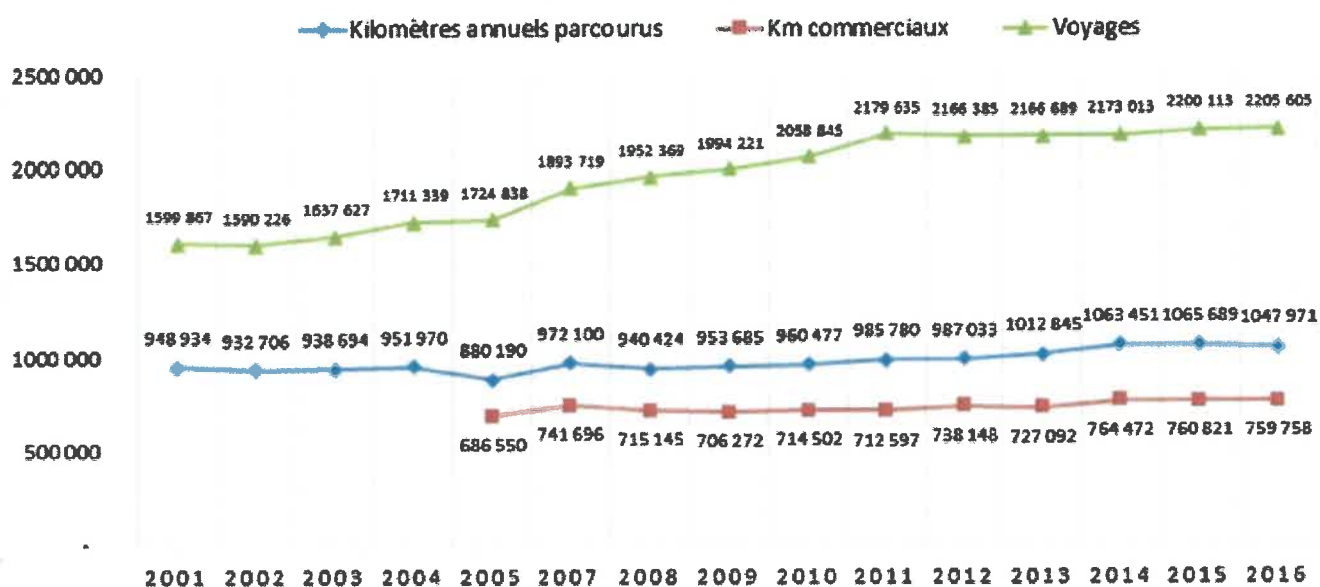
### Les kilomètres commerciaux annuels

Le réseau AMELYS représente 692.000 km commerciaux dont 8,6% en sous-traitance. Les lignes régulières représentent l'essentiel de l'offre kilométrique commerciale (77%) et les lignes secondaires à vocation scolaire 13% de l'offre.

### La fréquentation

La fréquentation se concentre pour 86% sur les lignes régulières et 16% sur les lignes secondaires à vocation scolaire. Le TAD/TPMR/FLEXO représente seulement 0,2% des voyages.

Sur la période 2001 – 2016, les voyages ont augmenté passant de 1,6 M en 2001 à 2,2 en 2016 alors que l'offre kilométrique connaît une relative stagnation :



### La performance de l'offre de transport

Le réseau représente 2,2 M de voyages pour 760.000 km commerciaux au total soit environ 3 voyages par km commercial.

Les lignes les plus performantes sont :

- Les lignes 1, 2 et 3 qui concentrent 85,5% des voyages pour 77,4 % des km commerciaux et 3,4 voyages par km commercial ;
- Les lignes secondaires : 14,3% des voyages pour 13% des km commerciaux ; une performance commerciale de 3,2 voyages par km commercial, essentiellement liée aux scolaires transportés. Ces lignes subissent un déficit d'information aux points d'arrêts et sur le site Internet pour le public hors scolaires.

Le TAD (RESAGO) et le TPMR (MOOV'AMELYS) sont peu optimisés :

- Le TAD RESAGO représente 4% des km pour 0,1% des voyages.
- Le service de substitution TPMR Moov'Amelys réalise 3% des km commerciaux pour 0,1% des voyages ; présentant des perspectives d'optimisation dans la mesure où le réseau est de plus en plus accessible.

### **Le personnel**

Le réseau AMELYS est exploité avec un personnel de 56 agents (en équivalent temps plein - ETP) dont 41,3 conducteurs en 2016, 4,7 mécaniciens et 2,6 contrôleurs. Le personnel est adapté à la taille du réseau et parfaitement maîtrisé.

### **Le parc de véhicules**

Le parc des 36 véhicules en propre est vieillissant (données 2016) : 12 véhicules sur 36 ont plus de 12 ans. La moyenne d'âge du parc est de 11 ans contre 6 à 7 ans pour la moyenne nationale.

L'AME va être confrontée lors du prochain contrat au rajeunissement du parc de véhicules et à une problématique d'investissements plus importante en véhicules.

De plus, l'AME devra prendre en compte le Décret Bus propre pour les prochains renouvellements du parc et ainsi intégrer une stratégie en matière de mix énergétique, notamment l'électrique pour des services en petit gabarit et en cohérence avec le déploiement de 20 bornes de recharges électriques sur l'agglomération.

### **Les investissements en matériels roulants**

A l'origine, le contrat prévoyait 10 véhicules renouvelés entre 2013 et 2018 dont 2 véhicules entre 2015 et 2016 ; 5 véhicules ont été achetés (dont 1 minibus) :

Les investissements à prévoir en renouvellement de véhicules seraient de 3 véhicules par an en moyenne sur la durée du prochain contrat pour renouveler les véhicules de + de 15 ans et éviter les pannes de bus en ligne.

### **Les autres biens**

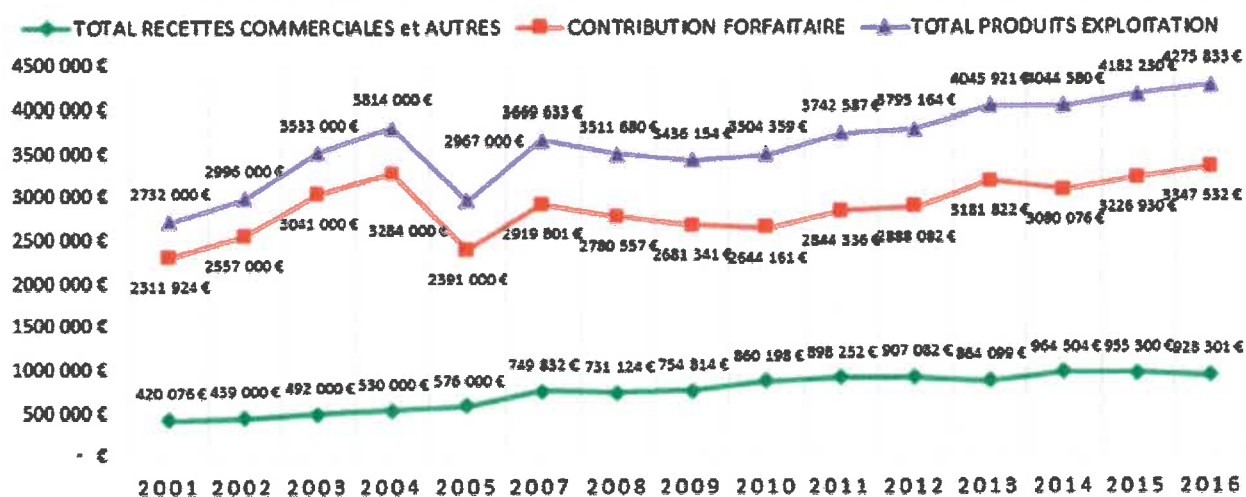
L'AME met à disposition l'ensemble des biens nécessaires à l'exploitation dont :

- Le dépôt avec le bâtiment administratif, l'atelier, le parking de stationnement des véhicules...

	déc-17
	Tarifs € TTC
<b>Titres Grand Public</b>	
Ticket à l'unité	1,20 €
Carnet plein tarif	10,35 €
Carnet tarif réduit (familles nombreuses, + 65 ans avec carte Réalys)	8,20 €
Activa mensuel TOUT PUBLIC	27,00 €
Activa annuel TOUT PUBLIC	270,00 €
Activa mensuel gratuit (12ème mois en PRV auto)	-
<b>Titres Jeunes, Scolaires, Etudiants</b>	
Yaka mensuel (4 > 26 an)	18,50 €
Yaka mensuel gratuit (à partir du 3ème enfant)	-
Yaka annuel (4 > 26 an)	165,00 €
Yaka annuel gratuit (à partir du 3ème enfant)	-
Tam-Tam annuel ( 1 aller-retour par jour scolaire)	102,50 €
<b>Titres sociaux</b>	
Tonus (demandeurs d'emploi)	3,00 €
Serenys annuel (PMR ou + 65 ans sous cond. Ressources)	32,00 €
<b>Titres seniors</b>	
Serenity mensuel (> 65 ans)	21,00 €
Serenity annuel (> 65 ans)	210,00 €
<b>Navette Coralys</b>	
carte Baby (< 4 ans)	Gratuit
Total	
Poids des mois	

## L'équilibre financier

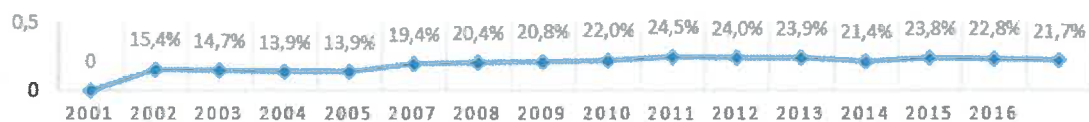
Les recettes commerciales connaissent une relative stabilité alors que les charges et la contribution augmentent de manière similaire.



Le taux de couverture des charges par les recettes connaît une relative stabilité depuis 2010 avec une tendance à la baisse depuis 2015. Pour une agglomération de cette taille et le réseau AMELYS, le taux de couverture est performant. Peu de collectivités peuvent prétendre à un taux de couverture aussi élevé.

## TAUX DE COUVERTURE (REC.COMMERCIALES / PRODUITS D'EXPLOIT YC MARGES & ALÉAS)

15,4%



### **Le schéma de mobilité du pays gâtinais et la plateforme territoriale de mobilité**

Une part importante des flux des communes du Pays Gâtinais est tournée vers l'AME.

Dans ce contexte, l'AME et le Pays Gâtinais ont créé en partenariat une plateforme territoriale de mobilité, financée par l'ADEME, le Conseil régional, le Conseil départemental. L'objectif opérationnel est l'accompagnement des usagers, des associations et des entreprises (mise à disposition de boîtes à outils, communication, conseil, etc.) et la mobilisation des acteurs locaux pour déployer un panel de solutions en faveur d'une mobilité durable et accessible sur le bassin de vie.

### **PRÉSENTATION DES DIFFÉRENTS MODES DE GESTION ENVISAGEABLES**

#### **La régie directe ou la régie sous forme de service public industriel et commercial**

La gestion d'un service public en régie signifie que le service public est directement géré par la personne publique qui l'a créé.

Les articles L. 1221-3 et suivants du code des transports et le décret n° 85-891 du 16 août 1985, relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes, distinguent en la matière :

- la régie à simple autonomie financière qui ne dispose pas de la personnalité morale : il s'agit d'une structure interne à la collectivité. Elle bénéficie d'une relative indépendance par rapport aux autres services de la collectivité, mais reste placée sous l'autorité directe du Président de la communauté d'agglomération. Les principales décisions sont prises par le conseil communautaire, après avis le cas échéant d'un conseil d'exploitation.

- la régie individualisée sous forme d'Établissement Public Industriel et Commercial (EPIC), doté de la personnalité morale. Il s'agit d'un établissement public distinct de la communauté d'agglomération, doté d'une plus grande autonomie. Il est administré par un conseil d'administration lui-même distinct du conseil communautaire et dirigé par un directeur (statut d'agent de droit public contractuel).

#### **L'exécution du service par le biais d'une convention : marché public ou délégation de service public ?**

- Le marché public est un contrat de prestations conclu à titre onéreux entre la communauté d'agglomération et un opérateur économique public ou privé, pour répondre à ses besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services.

La passation d'un marché public de service pour l'exploitation du réseau n'est, quant à elle, qu'une autre forme de régie, exécutée par un prestataire privé, la communauté d'agglomération conservant l'entière maîtrise et responsabilité de l'organisation et de la gestion du réseau, notamment commerciale, et du financement.

L'entreprise se contentera alors de produire le service, elle n'aura pas en charge son développement.

- Dans le cadre d'une délégation de service public, l'AME définira un projet dans le dossier de consultation. Face à ce projet, il revient aux entreprises de proposer une mise en œuvre et pour quel prix. Le risque est prélevé sur la production, sur le commercial, sur le social et sur l'ensemble des éléments. Une fois le contrat signé, il est ferme et définitif. L'administration a un véritable partenaire qui prend en charge tous les risques liés à la gestion, la production et la commercialisation.

Les collectivités de la taille de l'AME font souvent appel à une délégation de service public. En effet, les risques sont forts. Des entreprises dont c'est le métier prennent en charge ces risques en lieu et place des collectivités. C'est pourquoi, l'AME a toujours géré les transports urbains en DSP.

Pour insister sur la principale différence entre DSP et marché public, dans le second cas, l'entreprise est un simple prestataire alors qu'un délégataire est une véritable entreprise qui s'engagera sur un projet et qui supportera le risque lié à ce projet. Il y a alors transfert du risque et l'AME doit contrôler. L'AME est à l'abri du portage du risque.

Quel que soit le mode de gestion choisi, les investissements sont indépendants. En effet, la gestion des transports n'est pas excédentaire. Par exemple, pour une administration qui gère la gestion des remontées mécaniques à Val d'Isère, les forfaits payés par les usagers permettent de dégager un bénéfice, redéployé dans les investissements. Tandis que pour les transports publics, les gens peuvent utiliser d'autres moyens de transports que le bus, il convient donc de leur proposer un prix attractif afin de les attirer sur le réseau. Une contribution de la collectivité territoriale vient équilibrer financièrement. Au final, les investissements sont supportés par la collectivité car les charges d'exploitation ne permettent pas de dégager une marge.

Par ailleurs, les collectivités locales ont des conditions bien plus intéressantes que les entreprises. C'est pourquoi, il est opportun pour l'administration de conserver la charge des investissements. Pour autant, elle met l'ensemble des biens à disposition de l'exploitant et c'est lui qui en a la responsabilité, le risque sur l'entretien et la maintenance. Lors d'un défaut d'entretien ou de maintenance sur un bus, c'est le transporteur qui est responsable à la fois du personnel et du risque d'accident sur les voyageurs. En régie, c'est la collectivité territoriale qui porte ce risque-là. Dans les transports, il s'agit d'un point important. Des accidents ont régulièrement lieu, à l'instar de celui d'aujourd'hui dans le Gers avec de nombreux enfants blessés. Le transport est un métier à haute technicité ; les entreprises savent gérer ces risques et tout ce qui tourne autour de la sécurité.

Cette analyse est valable pour une gestion de mobilité, dans le cas d'autres gestions, c'est différent.

En résumé, les risques à supporter dans le cadre d'une gestion de mobilité :

- c'est d'abord le risque commercial. L'entreprise doit encourager les gens à utiliser les transports collectifs et à développer la mobilité sur tout le territoire,
- le risque lié à l'entretien des biens, notamment pour la sécurité des personnes, tant des agents que des usagers,
- le risque social, le délégataire est avant tout une entreprise de main d'œuvre, il doit gérer les carrières, les évolutions de salaire, de façon égalitaire entre les salariés. Il s'agit d'un véritable métier. Le dialogue social dans une entreprise de transports est majeur. Cet aspect occupe une bonne partie du temps du directeur de l'entreprise, y compris les négociations



annuelles des salaires ou la gestion de l'absentéisme. Un projet d'entreprise doit être créé, fédérer le personnel et le porter. En général, le projet d'entreprise est lié au projet de la collectivité territoriale en matière de mobilité.

- le risque financier. L'entreprise doit équilibrer avec une contribution fixe et définitive et qui n'évolue pas dans la durée du contrat. Le délégataire s'est engagé sur un niveau de charges et de recettes et pendant les 6 ans du contrat, il doit tenir son équilibre financier. Ce n'est pas toujours très simple.

En régie publique, la collectivité supporte tous les risques. En marché public, elle prend en charge les risques commerciaux (le prestataire assurera les risques industriels et techniques). En délégation de service public, elle transfère l'intégralité des risques à l'entreprise.

Au regard de tous ces éléments et compte tenu des risques importants, -le réseau AMELYS est de taille conséquente et en perpétuel développement- la gestion en délégation de service public paraît ainsi souvent plus appropriée pour le transport en raison :

- de l'expertise d'entreprises spécialisées dans le domaine du transport urbain et des mobilités complexes
- de l'innovation liée aux nouvelles mobilités, à la digitalisation permise par leurs équipes de Recherche et Développement (R&D) et divers incubateurs de start-up
- du transfert du risque commercial à un partenaire
- du transfert de la gestion opérationnelle à un professionnel notamment le personnel

## **LE FUTUR MODE DE GESTION DU RÉSEAU DE MOBILITÉ DE L'AME**

### **Le lancement d'une procédure de renouvellement de DSP**

La procédure de passation d'un contrat de délégation de service public fait l'objet d'une publicité et d'une mise en concurrence européennes. Le marché des transports comporte au moins 5 entreprises européennes :

- KEOLIS qui fait partie du groupe SNCF,
- TRANSDEV qui fait partie du groupe Caisse des dépôts,
- RATP Développement, du groupe RATP qui régit les transports de Paris,
- CARPOSTAL qui vient de la Suisse,
- 3 groupes espagnols : VECTALIA qui est implantée en France depuis longtemps, Alsa et Marfina qui a gagné les contrats de la Communauté d'agglomération de Montbéliard et les Vélib' à Paris. De plus, cette société loue 3 000 vélos à Helsinki, en Finlande.

Une concurrence nombreuse existe, avec des groupes connus mondialement et des sociétés françaises qui sont numéro 1 dans le monde ; les espagnols sont très forts aussi.

Après publication d'un avis public d'appel à la concurrence, le dossier de consultation des entreprises (DCE) comprend le règlement de consultation (projet politique), le projet de contrat de DSP et le document programme ou cahier des charges.

Le document programme (cahier des charges) d'une DSP peut définir la nature et l'étendue des besoins de l'autorité délégante par des spécifications fonctionnelles, c'est-à-dire la définition d'objectifs à atteindre par le futur délégataire.

La commission de délégation de service public est ensuite appelée, après ouverture des plis à donner son avis sur les offres remises par les candidats.

Des négociations, véritables réunions de travail, peuvent être engagées avec ceux-ci par le Président ou son représentant, de manière à améliorer les propositions techniques, économiques et financières des candidats.

A l'issue des négociations, le Président soumet au Conseil communautaire le résultat des négociations et propose de retenir tel ou tel candidat, et d'approuver le contrat de délégation de service public.

### **Le périmètre de la délégation**

Le périmètre de la DSP est étendu des transports collectifs aux services de mobilité active. Le périmètre des services à exploiter dans le contrat de DSP comprendra ainsi a minima :

- Les transports collectifs
- Les modes actifs de déplacements (vélos, covoiturage, auto partage, desserte routière, ferroviaire ou fluviale...).

### **La durée du futur contrat**

Il est proposé une durée de contrat de l'ordre de 6 ans pour le futur contrat.

Dans cette perspective le contrat de DSP entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019 et sera échu au 31 décembre 2024, sachant que les prochaines élections municipales auront normalement lieu en 2020.

Cette durée de 6 ans permet ainsi à l'AME de :

- conduire sa politique de mobilité et de la mettre en oeuvre dans le cadre du projet contractuel ; elle peut ainsi renouveler son projet politique tous les 6 ans ce qui correspond au mandat électoral
- de renouveler le contrat en dehors des périodes électorales ne permettant pas de procédure de mise en concurrence avec publicité.

Une durée plus longue aurait un impact financier sur la contribution à la charge de l'autorité délégante par le jeu de l'actualisation annuelle de la contribution.

Les investissements étant réalisés par l'AME et les biens mis à disposition étant des biens de retour, la durée n'a pas d'impact sur l'amortissement des biens réalisés par l'AME.

### **Les objectifs assignés au futur délégataire**

Au regard des perspectives des marges de progrès identifiées dans l'organisation de production des services et des objectifs de la politique de la mobilité collective et durable, les objectifs généraux poursuivis par l'AME pour la prochaine procédure sont :

- Restructurer l'offre de service public en intégrant transport collectif et modes actifs (vélos, covoiturage, auto partage...) sur l'ensemble du ressort territorial
  - o en adaptant l'offre et les moyens à la demande
  - o en réorganisant les lignes à vocation scolaire reprises du département pour en améliorer la performance en termes de réduction des temps de parcours, des moyens mis en oeuvre et donc des coûts
  - o en réfléchissant à la desserte des zones industrielles à partir d'une analyse fine de la demande de déplacements en transport collectif et en modes actifs des salariés.

- o en réfléchissant la transversalité des déplacements entre communes ou internes aux communes en dehors de la centralité montargoise (sans nécessairement passer par Montargis).
- o en optimisant les moyens mis en œuvre par la recherche de gains de productivité
- o en proposant des liaisons directes et des temps de parcours les plus courts possibles
- o en positionnant les lignes secondaires à vocation scolaire comme des lignes régulières de voyageurs ouverte à tous et en assurant leur promotion, en zone périurbaine et rurale.

Madame DEMAUMONT et Madame BESSONE ont procédé à de nombreuses enquêtes avec les communes, les chefs d'établissement scolaire, des entreprises. A l'occasion des Assises de la ville de Châlette-sur-Loing, la population a été interrogée. Une synthèse a été rédigée pour tenir compte de l'ensemble de ces suggestions.

- Poursuivre le développement de la fréquentation et des recettes
- Maîtriser la contribution financière forfaitaire au niveau actuel.

Sur la base de ces objectifs, les candidats devront proposer un réseau restructuré de mobilité adapté aux besoins de déplacement.

Les critères seront hiérarchisés.

### **Les obligations du délégataire**

Ces obligations ont été reprises parmi celles fixées dans le contrat avec le délégataire actuel puisque celui-ci y répond :

- De gérer le réseau de mobilité (transport collectif et modes actifs), en atteignant les objectifs qui lui sont assignés ;
- Proposer et mettre en œuvre le projet de réseau restructuré,
- D'assumer la gestion du personnel et la responsabilité des opérations de transport ;
- De veiller au bon état de fonctionnement des biens nécessaires à l'exploitation, y compris les biens mis à sa disposition (entretien et maintenance) ;
- De se rémunérer sur les recettes commerciales et notamment la vente des titres de transports ;
- De commercialiser les services auprès du public ;
- D'assurer le marketing et la promotion du service ;
- De rendre compte mensuellement et annuellement à l'Autorité Organisatrice de conditions d'exploitation (km commerciaux effectués, voyageurs, tarifs, recettes, incidents d'exploitation...), de la qualité du service rendu et de l'équilibre financier de l'exploitation (compte d'exploitation de la DSP), et répondre à toute demande de l'autorité délégante formulée dans le cadre de son droit d'audit permanent.

### **Les options**

Des options, et des variantes, pourront être demandées aux candidats pour les éléments de la politique des transports que l'Autorité délégante n'est pas certaine de mettre en œuvre durant le contrat et/ou pour lesquels elle a besoin d'éléments pour prendre sa décision.

Les options envisagées à ce stade sont :

- La gratuité du transport des scolaires pour un aller-retour par jour scolaire comme l'envisage la Région
- L'expérimentation d'une navette fluviale entre Montargis (Ecluse de la Marolle) et Châlette (St Gobain)

Les candidats devront alors remettre une offre pour chacune des options demandées, dans la forme demandée dans le règlement de consultation et selon le contenu exposé dans le document programme. Les options n'engagent pas la collectivité.

### **Les variantes**

Les candidats pourront proposer des variantes par rapport au programme de consultation : il s'agit de propositions permettant, selon les candidats, d'obtenir de meilleurs résultats.

### **Contrôles**

La Communauté d'agglomération disposera d'un droit d'audit et de contrôle permanent sur l'exercice par le délégataire de sa mission : ainsi, pour satisfaire aux exigences de l'article L.1411-3 du Code général des collectivités territoriales, le délégataire devra remettre chaque année à la Communauté d'agglomération un compte-rendu technique, un compte-rendu financier, un rapport comportant l'ensemble des éléments nécessaires à l'appréciation par le délégant des conditions d'exploitation du réseau, de la qualité du service et de son évolution, ainsi qu'un compte d'exploitation.

Par ailleurs, la Communauté d'agglomération disposera du droit de contrôle sur pièces, aux fins de vérification des renseignements donnés par le délégataire dans les documents énumérés ci-dessus.

Monsieur DOOR remercie Madame BESSONE de sa présentation et d'avoir répondu à la sollicitation de l'AME en matière de conseils sur le développement des transports. Il propose aux élus de définir ce soir le choix du mode de gestion : délégation de service public ou régie ? Ensuite, la prochaine étape consistera à créer un comité de pilotage, comme cela a été fait pour l'eau et l'assainissement. Ce comité réunira les élus et les représentants d'associations des usagers. Il constituera également le cahier des charges en fonction des propositions qui ressortiront. Le comité de pilotage sera amené, ultérieurement, à contrôler la conformité des dispositions du contrat avec le délégataire, si la délégation de service public est choisie. Les élus qui le souhaitent sont invités à prendre la parole, brièvement, pour débattre du choix du mode de gestion de mobilité urbaine.

Monsieur PEPIN souligne l'importance du premier point inscrit à l'ordre du jour de ce Conseil communautaire exceptionnel. Celui-ci porte sur le choix du mode de gestion, pour ces prochaines années, des transports urbains de l'AME. Ce soir, il semble qu'à travers le rapport présenté, c'est la volonté de l'exécutif de l'AME qui prime, à savoir la reconduction d'un mode de gestion privé, sans examiner sérieusement les conditions d'une reprise en régie publique. En effet, sans une étude complète des coûts et des conditions pour une régie publique, cette hypothèse devient difficilement crédible.

Les élus communistes craignent que le débat organisé dans cette instance soit tronqué, renforcé également par le manque de temps puisque le contrat de DSP prendra fin au 31 décembre 2018. Ils regrettent par ailleurs que les usagers n'aient pas été consultés pour connaître leur appréciation du réseau de transports publics urbains avec Keolis et leurs attentes à venir. Les Assises du Transport, organisées par la ville de Châlette-sur-Loing, ont montré l'attachement de la population sur cette préoccupation. Il en ressort le constat très partagé, dans quelques minutes Madame HEUGUES fera partager ses conclusions, d'un réseau qui ne correspond pas assez aux besoins des habitants de l'AME. Les élus doivent avoir l'ambition d'un transport public urbain de qualité adapté aux enjeux du 21<sup>ème</sup> siècle :

- intégrer la mobilité des jeunes, des salariés, des personnes âgées notamment ;
- lutter contre le réchauffement climatique en promouvant ce mode de transport en commun ;
- donner une autre image de ce transport, vecteur positif d'une plus grande mixité sociale et intergénérationnelle ;
- soutenir le pouvoir d'achat des habitants, en intégrant une tarification solidaire, par exemple la gratuité plus particulièrement pour les jeunes et les personnes modestes ;
- faire évoluer le réseau de manière rationnelle en fonction des besoins et des demandes de la population permettant de dynamiser les territoires.

Par ailleurs, quelques élus, la semaine dernière, et Madame BESSONE à l'instant, ont expliqué que la gestion d'un réseau de transports n'était pas le métier des élus mais de professionnels. En faisant le choix d'une DSP ce soir, les élus abandonnent à une entreprise privée une partie des responsabilités confiées par les électeurs. La loi fait obligation à la collectivité, en cas de retour en régie, de reprendre la totalité du personnel de l'entreprise du délégataire, hormis bien sûr le directeur. Les compétences professionnelles seront donc toujours présentes et ce sont bien les conducteurs de bus, les mécaniciens, les agents administratifs et cadres, tous les salariés qui font fonctionner quotidiennement le réseau de transports.

Pour conclure, sur tous ces points, il semble difficile que des opérateurs privés puissent répondre dans l'intégralité à ce cahier des charges, étant plus enclins à garantir les profits des actionnaires au détriment d'un service public de transports répondant véritablement aux usagers. Les élus d'opposition ont l'ambition d'impulser cette volonté politique pour créer une régie publique permettant aux élus de regagner la maîtrise de ce service public. Ainsi, ils auraient l'assurance que chaque euro dépensé serve véritablement au fonctionnement et au développement du réseau dans l'intérêt des habitants et non plus au profit d'intérêts privés. Ce soir, par leur vote, les élus peuvent devenir des acteurs majeurs pour une agglomération durable, plus juste et solidaire.

Monsieur NOTTIN : « Un chiffre du rapport présenté exprime à lui seul l'inadaptation du réseau de transports en commun aux besoins de la population : seulement 4 % des actifs habitant et travaillant dans le Montarquois utilisent les transports collectifs. Et que dit le rapport pour tenter de répondre à cette lourde problématique ? Rien ou presque.

Autre point important, page 20 du rapport, « le parc des 36 véhicules en propre est vieillissant : 12 véhicules sur 36 ont plus de 12 ans ; la moyenne d'âge du parc est de 11 ans contre 6 à 7 ans pour la moyenne nationale. A l'origine, le contrat prévoyait 10 véhicules renouvelés entre 2013 et 2018 mais seuls 5 véhicules (dont un minibus) ont été investis. » C'est le terme utilisé page 21, il est un peu baroque. Le rapport dit d'ailleurs clairement qu'il faudrait renouveler « 3 véhicules par an en moyenne sur la durée du prochain contrat pour renouveler les véhicules de plus de 15 ans et éviter les pannes de bus en ligne » (page 21).

Donc des transports inadaptés, ce qui est confirmé par de très nombreux usagers dès qu'on leur donne la parole sur ce sujet, des bus vieillissants qui polluent et coûtent de plus en plus cher à l'entretien.

Vous avez bien raison d'indiquer dans le rapport que « le choix du mode de gestion est une décision stratégique et politique ». Et votre choix de la DSP traduit une fois de plus vos orientations qui tournent le dos à un principe essentiel : la gestion publique des biens communs à la collectivité, et les transports en commun en font bien évidemment pleinement partie. Vous donnez l'image d'élus fuyant leurs responsabilités avec votre volonté réaffirmée avec chaque DSP de transférer la gestion au concessionnaire, d'une collectivité rabougrie qui veut gérer de moins en moins de choses et assumer de moins en moins de risques, ces risques pour lesquels

nous sommes élus par les électeurs. Alors qu'il s'agit là du cœur de la mission et du rôle des élus. Rappelons qu'une régie publique n'a pas de dividendes à verser aux actionnaires. La régie ne supporte pas de contribution au financement des services généraux, frais de siège, de la maison-mère internationale, et aux opérations financières de rachats de concurrents dans d'autres pays pour conquérir des parts de marché. Rappelons que l'an dernier les frais d'assistance versés au siège national de KEOLIS ont coûté 87 000 euros aux habitants de notre agglomération : en 3 ans cela paierait un bus neuf ! Avec la régie, pas de surfacturation entre filiales organisées pour échapper à l'impôt sur les sociétés. Les régies publiques mettent en commun des savoir-faire, des bonnes pratiques et des moyens entre services publics, en lieu et place des rivalités économiques et industrielles qui existent entre concurrents privés. Les salaires de leurs dirigeants ne sont pas définis par la concurrence. Elles ne doivent pas payer l'impôt sur les sociétés. A l'inverse des multinationales, elles ne spéculent pas avec l'argent public qu'elles collectent.

Au-delà même du choix de la DSP, votre manque d'ambition pour nos transports en commun saute aux yeux : en effet, page 39, la messe est dite puisqu'il est clairement mentionné parmi les objectifs généraux poursuivis par l'AME pour la prochaine procédure la « maîtrise de la contribution financière forfaitaire au niveau actuel ». Et il a été clairement dit lors de la commission transport que « c'est l'argent qui va commander » ! Et comme de plus vous frôlez la crise cardiaque quand on vous parle d'augmenter le versement transport des entreprises, on comprend vite que vous ne voulez pas mettre ni trouver un euro de plus pour les transports en commun. Et comment allez-vous financer le renouvellement des bus qui devient incontournable après des années de sous-investissement ?

Nous faisons une proposition : parlons du versement transport auquel sont soumis les employeurs privés ou publics. Son taux est de 0,55 % dans notre agglomération. Il suffirait qu'il soit relevé de 0,05 %, et de le porter à 0,60 % comme le prévoit la loi.

Cette question est essentielle car vous avez là un levier d'action puissant que vous refusez d'actionner. Et l'augmentation de ce versement transport permettrait de financer notre proposition de gratuité des transports pour les scolaires. La question de la gratuité des transports pour les scolaires est pourtant d'une grande importance pour les familles et vos choix en la matière créent une inégalité scandaleuse entre les scolaires hors agglomération et ceux qui y habitent. Cette proposition coûterait moins de 318 000 euros en 2016.

Rappelons que l'an dernier, le versement transport perçu par l'agglomération s'est élevé à 2 550 000 euros. Avec un taux à 0,60 %, la recette aurait été supérieure de 232 000 €. Le financement de notre proposition est donc tout à fait réaliste car il ne manquerait plus que 80 000 € pour la gratuité des transports scolaires à 318 000 €. Même des élus de droite font ce choix d'augmenter le versement transport. Ce sont des élus de droite qui ont mis en place la gratuité des transports à Châteauroux. Et vous ne ferez croire à personne qu'une augmentation de ce taux de 0,05 % ferait fuir les entreprises comme Leclerc ou Casino ou les employeurs publics comme la SNCF, l'URSSAF, l'ACCOS (agence centrale des organismes de sécurité sociale) ni les mutuelles comme la CMSA Beauce par exemple... le versement transport représente peu pour ces entreprises qui bénéficient du service public délégué, mais rapporterait au final beaucoup pour financer nos transports en commun. Là aussi, il s'agit bien d'une question de choix politiques. Est-il par ailleurs normal que la contribution de l'agglomération au budget des transports en commun soit supérieure au versement transport ?

Il est donc évident que vous amusez la galerie avec la liste des objectifs assignés au futur délégataire, car faute de moyens rien de vraiment neuf et innovant ne verra le jour, ni la desserte des zones industrielles, ni la transversalité des déplacements, ni les liaisons directes...

Vous oubliez ainsi un principe essentiel : dès que l'offre est améliorée en matière de transports, la fréquentation augmente. Alors qu'ici l'agglomération verse près de 3,3 millions d'euros de contribution financière pour 2,2 millions de voyages, l'agglomération de Châteauroux a deux fois plus de voyages avec une contribution financière largement inférieure à la nôtre, à 2,1 millions d'euros. Cherchez l'erreur !

En refusant de mettre les moyens sur cette question essentielle pour le vivre ensemble et l'avenir de notre planète, une fois de plus votre gestion à la petite semaine insulte l'avenir. »

Monsieur ÖZTÜRK lit la motion de Châlette sur les transports urbains : « La délégation de service public accordée par l'AME dans le cadre de sa compétence des transports urbains arrive à son terme et il convient de réfléchir à la gestion future du réseau de transport à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019.

Les transports urbains doivent répondre à des enjeux majeurs sur notre territoire mettant en perspective des réponses aux politiques sociale, sanitaire, écologique et de l'emploi.

A ce titre, l'agglomération doit porter des ambitions :

- faire des transports en commun un choix de vie et non uniquement un mode de déplacement contraint (ou subi).
- répondre qualitativement et quantitativement aux attentes de la population : aujourd'hui, 70 % des usagers sont des usagers captifs car le réseau n'est pas à la hauteur de la demande.
- considérer le transport urbain comme une nécessité sociale et une nécessité économique.
- considérer le transport urbain comme une nécessité environnementale : les enjeux de la mobilité (Protocole de Kyoto) doivent correspondre aux évolutions techniques et scientifiques ainsi qu'à celles des agendas 21 de l'Agglomération et de la ville de Châlette ; la ville de Châlette s'est engagée à respecter les normes environnementales liées à la COP 21 et aux évolutions réglementaires des véhicules dégageant du CO2.
- considérer l'enjeu de rééquilibrage territorial, par un transport inter-quartiers et inter-communes améliorant la dynamique du territoire.
- adapter un budget à la hauteur des enjeux représentés.

La ville de Châlette a engagé des Assises du Transport pour permettre aux habitants d'exprimer leurs attentes en termes de mobilité. En effet, il est constaté que l'offre existante n'est plus appropriée aux besoins des citoyens, l'Agglomération Montargoise ayant évolué en termes démographique et socio-économique.

Considérant tous ces enjeux auxquels il faut répondre, les élus de Châlette proposent :

- d'ouvrir le débat sur le choix du mode de gestion : régie publique à privilégier,
- la refonte du réseau ancien de 50 ans,
- la création d'une navette inter-quartiers,
- d'ouvrir la réflexion sur la gratuité du titre de transport,
- la modernisation du matériel roulant,
- l'amélioration des dessertes,
- de permettre aux salariés d'accéder facilement à leur lieu de travail : créer un maillage en adoptant les horaires aux rythmes des entreprises,
- de permettre aux malades et visiteurs d'accéder à l'hôpital, y compris le dimanche, sans passer plus d'une heure dans le bus,
- de permettre l'accès à tous les équipements publics de la ville et de l'agglomération,

- de développer la multimodalité (gare, covoiturage, vélo).

Une concertation auprès de l'Agglomération Montargoise doit être l'affaire de tous, élus et habitants.

Les élus de Chalette regrettent l'absence de concertation par l'AME sur les besoins de la population en matière de déplacement urbain dans toutes ses communes membres. »

Monsieur DEMAUMONT constate que la proposition qui est faite ce soir est de conserver le principe d'une délégation de service public. Pourtant, cette formule de DSP enferme les élus dans un cadre qui ne permet pas d'envisager une quelconque évolution du réseau actuel. En effet, il est fixé comme obligation au futur délégataire de rester dans l'enveloppe de contribution forfaitaire que doit verser l'AME pour équilibrer le service. Or, quelle est la question posée ce soir à tous et qui est posée par tous les habitants de l'AME ? Les élus châtellois l'ont bien mesuré avec les Assises du transport. La question posée est : quelles sont les actions à mener en matière de transports urbains, et au-delà de la mobilité, qui permettent de répondre aux enjeux du 21<sup>ème</sup> siècle ? Ces enjeux concernent aussi bien des déplacements professionnels, que des déplacements de loisirs ou de commerces. Les actions à mener devraient également permettre aux habitants de cette agglomération d'utiliser les moyens de transports collectifs comme un mode de vie choisi et non comme un mode de déplacement contraint, comme cela a été dit aujourd'hui avec 70 % des usagers qui représentent un public captif.

A travers tous ces enjeux, une ambition au niveau de l'AME sur les modes de transports et de mobilité est un élément de rayonnement de l'agglomération pour les décennies à venir. Aujourd'hui, ce qui est proposé ne permet pas d'envisager un quelconque développement de cette offre de transports publics. Des exemples ont été cités tout à l'heure : après s'être rendu à l'hôpital, il est difficile au voyageur de se déplacer jusqu'à la pharmacie de garde ou aller dans des lieux qui structurent l'agglomération. Comment les habitants de l'agglomération peuvent-ils se rendre au musée Girodet, aux Tanneries, à la maison des associations à Châlette, ou dans l'ensemble des lieux structurants qui sont développés depuis 40 ans.

En s'enfermant dans la DSP, les élus ne peuvent pas envisager le développement des transports et de la mobilité, générant un grand retard au niveau de l'AME. Pourtant, l'AME a les moyens, à travers un versement transport mais aussi à travers des choix budgétaires, de répondre à ces enjeux. Il convient d'ajouter 6 à 700 000 € pour faire face aux besoins de développement de cette organisation de transports en commun. De plus, pour pouvoir acheter 3 bus par an, 750 000 € doivent être inscrits en investissement. Des choix politiques doivent être affirmés ou alors en termes de choix budgétaires, les élus se racontent des histoires. A Châteauroux, c'est quand même extraordinaire, ils sont en DSP, ils ont deux fois plus de passagers avec une contribution qui est la moitié de celle versée par l'AME. Si la question était étudiée en profondeur, des solutions pourraient être trouvées. C'est la raison pour laquelle les élus de Châlette souhaitent que soit étudiée la régie publique des transports. C'est aussi l'occasion, sur quelques années, de se réapproprier techniquement la gestion d'un service public, ô combien important. De toute façon, les salariés sont là, tous, seul le directeur serait à recruter.

Madame GABRIELLE a moins de souci avec le principe de la DSP que dans le cas de la gestion de l'eau mais elle a tout de même quelques questions. En particulier, le Président de l'AME a indiqué que la collectivité définissait un projet et qu'ensuite le délégataire proposait un service adapté. Encore faut-il que ce projet soit suffisamment défini. Les objectifs d'ores et déjà définis sont encore très flous. Le rapport de présentation fait apparaître que l'AME réalise les investissements en termes d'achat de bus ou éventuellement d'aménagement d'arrêts de bus, de création d'aires de covoiturage... Le délégataire proposera un tracé et des services adaptés.



Ce sont les éléments qui transparaissent dans le rapport. Rien de concret n'est défini, par exemple sur les zones à desservir ou sur les tailles de bus à acheter.

Monsieur DOOR rappelle que les élus doivent choisir un mode de gestion. Le reste sera débattu en comité de pilotage. Le rapport de présentation est une explication de texte rédigé par un cabinet conseil indépendant. L'organisation n'est pas définie. Ce soir, les élus doivent répondre à la question : quel mode de gestion pour la mobilité ? DSP ou régie ? Depuis toujours, les bus appartiennent à la collectivité.

Madame GABRIELLE a bien compris que l'AME investit dans les bus et les aménagements. Les candidats, en répondant à l'appel d'offres, proposeront des tracés de lignes.

Monsieur DOOR répond par la négative.

Madame GABRIELLE demande si le dossier de consultation mis à disposition des candidats déterminera une nouvelle politique, en matière par exemple de taille des bus.

Monsieur DOOR souligne que les membres du comité de pilotage établiront le dossier de consultation qui comprendra un projet défini.

Madame BESSONE indique que le dossier de consultation, sur la base de la politique de mobilité de l'AME, va définir précisément le projet de réseau, les itinéraires, quelles sont les lignes structurantes, les lignes secondaires, la hiérarchie des lignes, la fréquence de passage, l'amplitude horaire, les navettes. Tout sera défini.

Madame GABRIELLE déplore le court délai, soit 1 mois ½ pour déterminer cette politique.

Madame BESSONE observe que les élus connaissent bien le réseau actuel. Ils y réfléchissent depuis longtemps. Le dossier de consultation sera transmis aux candidats, qui vont réfléchir sur la base de ce projet politique, pour le rendre opérationnel en termes d'exploitation. C'est-à-dire qu'il ne coûte pas trop cher et puisse répondre aux attentes des clients d'un point de vue commercial. Il sera opérationnel en termes de gestion. Ensuite, les négociations commenceront avec chacun des candidats qui aura présenté un projet opérationnel. Les élus choisiront ensuite le candidat qui répond au mieux aux attentes de l'AME, sur la base du projet qui aura été défini.

Madame GABRIELLE regrette que le projet politique, établi par les membres du comité de pilotage, échappe aux Conseillers communautaires.

Monsieur SUPPLISSON rappelle aux uns et aux autres que l'AME est en DSP depuis longtemps. Quand l'exécutif actuel a été élu, à l'instar de Monsieur PEPIN arrivé en 2001, les transports urbains étaient déjà gérés en DSP, contrat signé par le précédent exécutif. Un Vice-président était chargé des transports, un exécutif avait choisi la DSP comme mode de gestion. L'exécutif appartenait alors à la mairie de Chalette.

L'âge moyen du parc, annoncé comme une catastrophe, est de 11 ans. A l'époque, il était de 14 ans. C'est aussi un chiffre à prendre en compte. Qui sont les 3 candidats potentiels, cités par le cabinet conseil ?

- KEOLIS, l'exploitant actuel, filiale de la SNCF, pas vraiment réputé pour ses dividendes ;
- RATP Développement, filiale de la RATP, pas vraiment réputée pour ses dividendes ;

- TRANSDEV, filiale de la Caisse des dépôts et consignations, pas vraiment réputée pour être un grand groupe du CAC 40 avide de dividendes, puisque c'est 100 % l'Etat ;

Les principaux candidats sont des entreprises publiques qui n'ont pas le profil de méchants capitalistes obsédés par les dividendes.

La gratuité est quelque chose qui fera peut-être partie du cahier des charges. Ce n'est pas l'objet de la délibération d'aujourd'hui. Ce soir, les élus choisissent le mode de gestion. Rien ne dit que l'AME ne choisira pas d'accroître la gratuité pour telle ou telle catégorie de la population, par exemple les scolaires, mais pourquoi la financer exclusivement par la fiscalité ? L'intérêt d'un appel d'offres est justement de susciter de la concurrence auprès des entreprises, et des gains de compétitivité. Peut-être que les 300 000 €, dont parle Monsieur NOTTIN, pourraient être trouvés autre part que par la fiscalité, ils seraient à récupérer par des gains de compétitivité à réaliser par les entreprises.

Pour conclure cette intervention, la raison pour laquelle il est très favorable à poursuivre ce choix qui a été fait en 2000, est qu'en faisant appel à ces grands groupes, l'AME fait appel à des gens qui disposent de services de recherche et de développement à la pointe de l'innovation. Ils ont des dizaines de milliers de salariés, et savent ce qu'est le développement durable, ils ont des références nationales, européennes, internationales largement supérieures à ce que pourraient avoir des personnes qui passeraient toute leur vie à Montargis. Non pas qu'à Montargis, les agents n'aient pas d'idée sur l'innovation, la recherche ou le développement mais une collectivité a besoin de s'ouvrir, de connaître ce qu'il se passe ailleurs. Elle a besoin de bénéficier des meilleures références. L'AME mérite ce qu'il y a de mieux en France ou en Europe. Elle ne doit pas rester en vase clos. C'est la raison pour laquelle il est favorable à la DSP et à son renouvellement, conformément au choix qui a été fait en 2001.

Monsieur DIGEON informe qu'il est membre de la commission Transports depuis 2001. A cette date, le réseau transportait 1,616 millions de voyageurs par an. En 2018, il en transporte 2,3 millions. Le réseau est efficace : le nombre de personnes transportées a augmenté de près de 50 %, avec un budget toujours égal. Les contributions sont les mêmes, le versement transport est exemplaire. La première entreprise à payer le versement transport à Montargis est le Centre hospitalier de l'Agglomération Montargoise. Cet hôpital n'a sûrement pas envie de voir sa taxe augmenter. Les entreprises de plus de 10 salariés qui contribuent déjà à ce versement transport ne veulent pas non plus voir cette contribution s'élever.

Il est étonné d'entendre les élus communistes demander l'augmentation des impôts, considérant la manière dont ils réagissent par rapport aux contributions du SMIRTOM. La clientèle est satisfaite du réseau actuel. Les enquêtes qualité récentes sont très positives, la dernière date de 2017. Il constate un équilibre, un bon résultat et une progression très nette des transports. Encore l'an dernier, 100 000 voyages ont été réalisés en plus. Ce n'est pas un réseau qui s'éteint ou qui s'amoindrit ; au contraire, il est très performant. Des choses ont été réglées pour qu'il soit plus efficace avec le même budget.

Madame HEUGUES : « Face aux enjeux des transports collectifs évoqués par Monsieur le Maire de Châlette, et parce qu'en tant qu' élu de la population, nous ne pouvons pas être sourds face aux besoins de nos concitoyens, la ville de Châlette-sur-Loing dans sa volonté de développer une démocratie participative, organise les Assises du transport depuis la mi-novembre. Dans ce cadre, nous sommes allés à la rencontre des usagers et des non usagers des transports, avec un questionnaire de type semi-directif.

Le 18 janvier 2018, à la réunion publique à laquelle vous avez tous été conviés, nous avons présenté les résultats de cette enquête qui fait ressortir :

- En premier lieu, que les transports en commun sont un atout face aux difficultés environnementales et face aux coûts que représente le véhicule privé ;
- Dans un deuxième temps, les personnes interrogées ont fait part de leurs difficultés : manque de fréquence des bus, manque de points d'arrêts de proximité et surtout manque de liaison inter quartiers qui ont pour conséquences les difficultés d'accès aux équipements publics tels que le Centre municipal de santé de Chalette ou encore l'hôpital d'Amilly ;
- Les habitants ont également soulevé la question de la tarification trop élevée selon eux. La réunion publique a permis de profiter de l'expérience de la ville de Châteauroux, pionnière en matière de gratuité des transports par la voix de son vice-président délégué aux transports de l'Agglomération. Le témoignage de celui-ci a montré à quel point d'une volonté politique forte, pouvait naître une autre organisation des transports sans plus d'incivilités, avec une fréquentation des transports multipliée par trois depuis la mise en place de la gratuité en 2001 jusqu'en 2017, des investissements sensibles dans 41 véhicules renouvelés progressivement et équipés pour les Personnes à Mobilité Réduite.
- Loin d'être utopistes, comme cela nous est fréquemment reproché (il faut noter que c'est souvent les utopistes qui font changer les choses ; si nous n'étions pas utopistes, je crois qu'on n'aurait jamais eu la Sécurité sociale ni les congés payés), cette expérience s'est appuyée sur une volonté forte et un modèle économique qui par extension du versement transport de 0,5 point, a permis la gratuité à Châteauroux en augmentant les voyages de 21 voyages/an/habitant en 2001 à 65 voyages/an/habitant en 2017.

Il faut noter que l'AME présente de très grandes inégalités, des faibles revenus, des difficultés d'emplois. Il faut un rééquilibrage des territoires et des besoins, c'est pour cela que les élus de la ville de Châteauroux veulent un vrai service public du transport. Avec un réseau plus dynamique, la ville de Châteauroux a enregistré près de 80 % de voyageurs en plus dès la première année, sans plus d'incivilités. Je tiens à insister sur ce point ; c'est souvent aussi ce problème qu'on nous fait remarquer.

Nous aussi, nous pouvons ici décider d'avoir la volonté politique de mieux répondre en matière de transports et de mobilité à nos concitoyens. »

Monsieur DOOR a donné la parole à tous les élus. Il invite les élus châlettois à penser en réseau de transports interurbains. Le terme « transports urbains » ne convient plus, il s'agit de transports interurbains, c'est-à-dire non pas un transport communal mais un transport communautaire et intercommunautaire. Il faut élargir les sujets.

Puisque le réseau AMELYS est critiqué, il rappelle, devant la presse ici présente, que le réseau Montargois a été primé lors des Rencontres nationales du transport public, à Marseille, en octobre 2017. Ce même réseau a été présenté en réunion de clôture des Assises de la mobilité le 20 décembre 2017, en présence de Madame la Ministre des transports, pour obtenir un trophée d'innovation. Cela veut dire que ce n'est pas un réseau si désespéré que cela.

Concernant l'exemple de Châteauroux, le maire est un des amis de Monsieur DOOR. Châteauroux est venu à Montargis pour voir comment fonctionnait la DSP de l'AME, comment s'organisait le délégataire. Ils ont choisi de déléguer leur service de mobilité à KEOLIS, après s'être déplacé à Montargis pour analyser la situation.

Les autres sujets seront étudiés dans les semaines qui viennent par le comité de pilotage, à mettre en place. Celui-ci abordera toutes les questions qui ont été posées ce soir, ou celles qui le seront demain. Les associations d'usagers seront invitées à faire partie du comité de pilotage pour donner leurs avis. A partir de là, le cahier des charges construit ensemble sera soumis

auprès des entreprises dans le cadre de l'appel d'offres. Il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs. Il faut faire quelque chose qui soit pragmatique. Le vote ce soir, c'est simplement le choix du mode de gestion.

Monsieur GABORET observe que dans le cadre du renouvellement de cette DSP, compte tenu du fait que dorénavant, l'AME est autorité organisatrice de mobilité, un changement du périmètre de la DSP est à venir et donc des moyens supplémentaires seraient à envisager.

Monsieur DOOR indique que, dans le domaine des transports, l'AME travaille en relation avec les transports de la Région. En effet, la collectivité qui détient l'autorité organisatrice des transports est la Région Centre-Val de Loire. Jusqu'à maintenant, Orléans et Montargis, dans le domaine scolaire, étaient exemptées. L'AME devra chercher à se rapprocher de l'ensemble régional. Cet aspect-là des choses se fera dans la deuxième phase.

Monsieur GABORET demande si les voies de transport notamment navigables, douces, à envisager à l'avenir feront partie de la future délégation de service public.

Monsieur DOOR confirme que les voies douces seront prévues dans le cahier des charges. C'est l'objectif que les élus et les usagers pourront mettre sur la table. Il reviendra aux candidats de dire ce qu'ils peuvent faire ou non. Madame BESSONE l'a indiqué tout à l'heure, le périmètre est élargi. Par ailleurs, les relations seront nouées avec le Pays Gâtinais à ce sujet. Ce territoire est aussi demandeur d'infrastructures et de modes de transports.

Monsieur DEMAUMONT suggère de soumettre à l'approbation du Conseil communautaire le cahier des charges établi par le comité de pilotage, dès qu'il sera élaboré. Cela permettra démocratiquement aux élus communautaires de toutes les communes de dire si ce cahier des charges leur convient ou pas.

Madame BESSONE répond que la loi interdit, dans le cadre d'une procédure de délégation de service public, de rendre public le dossier de consultation.

Monsieur DOOR informe que le comité de pilotage, comme cela a pu être fait précédemment pour d'autres délégations, sera composé d'élus de toutes les communes. Chaque commune sera représentée par son Maire dans le comité de pilotage, en plus des associations d'usagers.

Madame BESSONE ajoute que les associations d'usagers seront reçues à part, pour recueillir les informations.

Monsieur DOOR rappelle que la Commission consultative des services publics locaux travaille également dans ce domaine. Elle est un acteur attentif.

Monsieur DEMAUMONT comprend que ce soir, les élus débattent sur le mode de gestion. Le cahier des charges sera validé par un comité de pilotage dans lequel ne siègent que les 15 maires, en plus des associations. Ce cahier des charges sera bouclé en un mois pour ensuite lancer la consultation des entreprises. Les conseillers communautaires ne seront consultés que dans 7 ou 8 mois pour valider un choix qui aura été fait par le Président de l'AME, tout seul dans le secret de son bureau.

Il considère que les grandes lignes du cahier des charges, sans parler des détails, devraient être mises en discussion dans un prochain Conseil communautaire. Il renouvelle sa demande pour que, d'un point de vue démocratique, les élus s'assurent que le cahier des charges intègre bien les demandes des usagers.

Monsieur DOOR souhaite respecter la loi. Le comité de pilotage est facultatif. L'AME accepte de le mettre en place, avec une représentation de toutes les communes et des associations d'usagers, pour débattre. C'est de la démocratie. Ce comité de pilotage étudiera tous les points intéressants, en débatera et décidera de ce qu'il y a lieu de présenter à tous les candidats pour leur permettre de répondre. Cette procédure durera jusqu'à la fin de l'année.

Madame BESSONE ajoute que la loi oblige, dans le dossier de consultation, à définir des objectifs. Ceux-ci sont traduits sous forme de critères de jugement des offres. Le candidat qui est présenté comme futur délégataire l'est au regard des critères rédigés dans le dossier de consultation. Monsieur le Président ne peut pas choisir son candidat librement.

Monsieur DOOR remercie Madame BESSONE de ce rappel, et met aux voix cette délibération.

Délibération votée à la **MAJORITE ABSOLUE** (Contre : M. DEMAUMONT, M. PEPIN, Mme CLEMENT avec pouvoir de Mme DELAPORTE, Mme HEUGUES, M. OZTURK, Mme BERTHELIER avec pouvoir de M. RAMBAUD, M. NOTTIN. Abstention : Mme GABRIELLE).

Monsieur DOOR annonce que le comité de pilotage sera constitué dans les jours qui viennent.

## **TRAVAUX**

### 2) Demande de subvention au titre de la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) 2018 pour l'aménagement du centre-ville de Villemandeur – phase 2

Monsieur DUPATY : « La Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux (DETR), fusion de la Dotation Globale d'Équipement des communes (DGE) et de la Dotation de Développement Rural (DDR) vise à simplifier les modalités d'attribution des subventions aux communes et aux EPCI.

L'objectif de cette dotation est de répondre aux besoins d'équipement des territoires ruraux et de ne plus limiter les opérations éligibles aux seules opérations d'investissement, mais également de financer une partie des dépenses de fonctionnement nécessaires notamment au démarrage des projets subventionnés.

Chaque année, une commission des élus relative à la DETR détermine les catégories d'opérations prioritaires ainsi que les fourchettes de taux de subvention.

Ainsi pour l'année 2018, l'AME est en mesure de solliciter une subvention au titre de la DETR et au taux maximum de 35 %, pour l'aménagement du centre-ville de Villemandeur (Phase 2), dans le cadre de la catégorie d'opération prioritaire intitulée « cadre de vie et maintien des services publics en milieu rural » (mise en valeur des bourgs, villes et villages).

L'AME a transmis à la Préfecture du Loiret, le 11 janvier 2018, un dossier de demande de subvention pour le projet d'aménagement du centre-ville de Villemandeur (phase 2). Ce dossier doit toutefois être complété par une délibération du Conseil communautaire adoptant l'opération et arrêtant les modalités de financement.

#### **Présentation du projet :**

#### **Objet et lieu de l'opération :**

La demande de subvention pour les travaux de l'avenue Henri Barbusse est comprise dans une opération plus globale de requalification du centre-ville de Villemandeur.

Le projet de requalification comporte 3 phases :

1. L'Avenue de la Libération, section entre la rue Chaintreau et la rue Chambon : tranche ferme et tranche optionnelle 1 des travaux (hors demande de DETR). Travaux en cours ;
2. **L'Avenue Henri BARBUSSE : tranche optionnelle 2 (objet de la demande de DETR) ;**
3. L'Avenue de la Libération, section entre la rue Chaintreau et la rue Jodon : une étude sera lancée en 2018, pour requalifier la section devant la mairie et les commerces du centre.

Les marchés des travaux de l'avenue de la Libération et de l'avenue Henri Barbusse ont été attribués. **Par contre, la tranche optionnelle 2, objet de la demande de subvention dans le cadre de la DETR 2018, n'a pas fait l'objet d'affermissement à ce jour.**

#### **Objectifs poursuivis :**

- Aménager la chaussée avec une réduction de sa largeur pour diminuer la vitesse et gagner de l'espace pour les piétons et les cyclistes,
- Aménager des zones de stationnement longitudinales,
- Aménager des espaces piétons-cycles,
- Rénover l'éclairage,
- Créer des alignements urbains et paysagers.

#### **Nature des travaux :**

Les travaux consistent à :

- L'aménagement des trottoirs avec création d'un espace piéton cycle de chaque côté,
- La modification et création de réseaux d'eaux pluviales,
- La reprise du revêtement de la chaussée,
- La rénovation de l'éclairage public avec mis en place de lanterne Leds,
- La création d'espaces verts supplémentaires avec arbustes et arbres tiges.

#### **Durée de l'opération pour la phase 2 (tranche optionnelle 2) – Avenue Henri Barbusse :**

Les travaux sont envisagés à partir de l'été 2018 pour une durée de 8 mois.

Le coût prévisionnel pour la phase 2 de l'aménagement du centre-ville de Villemandeur est estimé 370 141,04 €.

#### **Plan de financement prévisionnel :**

Dépenses	H.T.	T.T.C.	Recettes	H.T.	T.T.C.
Travaux	370 141,04 €	444 169,25 €	DETR	129 549,36 €	
Maîtrise d'œuvre	-	-	Région Centre Val de Loire	-	

			Département du Loiret	74 028,21 €	
			Autres	-	
			Autofinancement (AME)	166 563,47 €	
<b>Total</b>	<b>370 141,04 €</b>	<b>444 169,25 €</b>	<b>Total</b>	<b>370 141,04 €</b>	

Il convient donc de solliciter, auprès de la Préfecture du Loiret, une subvention de 129 549,36 € HT au titre de la DETR 2018, soit 35 % du montant Hors Taxe du projet. »

Délibération votée à l'UNANIMITÉ.

3) Demande de subvention au titre de la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) 2018 pour l'aménagement du centre-bourg de Pannes

Monsieur DUPATY : « La Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux (DETR), fusion de la Dotation Globale d'Équipement des communes (DGE) et de la Dotation de Développement Rural (DDR) vise à simplifier les modalités d'attribution des subventions aux communes et aux EPCI.

L'objectif de cette dotation est de répondre aux besoins d'équipement des territoires ruraux et de ne plus limiter les opérations éligibles aux seules opérations d'investissement, mais également de financer une partie des dépenses de fonctionnement nécessaires notamment au démarrage des projets subventionnés.

Chaque année, une commission des élus relative à la DETR détermine les catégories d'opérations prioritaires ainsi que les fourchettes de taux de subvention.

Ainsi pour l'année 2018, l'AME est en mesure de solliciter une subvention au titre de la DETR et au taux maximum de 35 %, pour l'aménagement du centre-bourg de Pannes dans le cadre de la catégorie d'opération prioritaire intitulée « cadre de vie et maintien des services publics en milieu rural » (mise en valeur des bourgs, villes et villages).

L'AME a transmis à la Préfecture du Loiret, le 11 janvier 2018, un dossier de demande de subvention pour le projet d'aménagement du centre-bourg de Pannes. Ce dossier doit toutefois être complété par une délibération du Conseil Communautaire adoptant l'opération et arrêtant les modalités de financement.

**Présentation du projet :**

Objet et lieu de l'opération :

La demande de subvention pour les travaux du centre bourg de Pannes porte :

↳ sur l'aménagement de la place devant la mairie, qui permettra le rassemblement des commerces, la mise en place d'un marché dominical et la requalification de la rue Marcel Donette. Ce réaménagement entraînera le déplacement des Services Techniques.

↳ sur l'aménagement du parvis de l'ancienne gare, qui sera transformé en musée du miel et de l'outil, avec création d'un jardin thématique.

Le schéma directeur du réaménagement du centre bourg est joint au dossier.

Objectifs poursuivis :

- Aménager un espace public de centralité devant la mairie,
- Aménager un espace devant le futur musée avec un jardin thématique.

### Nature des travaux :

Les travaux consistent à :

- L'aménagement paysager de la place, avec création de stationnements (avec borne de recharge électrique) devant la mairie, création du réseau d'eaux pluviales, mise en place de l'éclairage et des espaces verts ;
- La modification de la voirie de la rue Marcel Donette, avec création d'un espace de circulation douce piétons et cycles ;
- L'aménagement paysager du parvis du musée avec création de la voirie et des espaces verts ;
- L'aménagement du jardin thématique.

### Durée de l'opération :

Les travaux sont envisagés à partir du deuxième semestre 2018 pour une durée de 18 mois.

Le coût prévisionnel de l'aménagement du centre-bourg de Pannes est estimé à 788 510 € HT.

### Plan de financement prévisionnel :

Dépenses	H.T.	T.T.C.	Recettes	H.T.	T.T.C.
Maîtrise d'œuvre	42 000,00 €	50 400,00 €	DETR	275 978,50 €	
Travaux	746 510,00 €	895 812,00 €	Région Centre Val de Loire	-	
			Département du Loiret	225 000,00 €	
			Autres	-	
			Autofinancement (AME)	287 531,50 €	
<b>Total</b>	<b>788 510,00 €</b>	<b>946 212,00 €</b>	<b>Total</b>	<b>788 510,00 €</b>	

Il convient donc de solliciter, auprès de la Préfecture du Loiret, une subvention de 275 978,50 € HT au titre de la DETR 2018, soit 35 % du montant Hors Taxe du projet. »

Délibération votée à l'UNANIMITÉ.

*o.o.o.o.o*

L'ordre du jour étant épuisé et plus personne ne demandant la parole, Monsieur DOOR, Président, lève la séance à 19 heures 30.

**Le Secrétaire  
de séance**

**Arlette PROCHASSON**



**Le Président  
de l'Agglomération Montargoise Et  
rives du loing**



**Jean-Pierre DOOR**