

Extrait du procès-verbal de délibération du conseil communautaire 2021/07 du jeudi 9 décembre 2021

L'an deux mille vingt et un, le 9 décembre à 18h00, le conseil communautaire de l'Agglo Pays d'Issoire, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire à la Salle Polyvalente de Saint-Germain-Lembron (63340), sous la présidence de Monsieur Bertrand BARRAUD, Président.

Objet : Validation de la mise en place d'un réseau de transports collectifs et choix du mode de gestion

Annexes : diaporama de présentation de l'assistant à maîtrise d'ouvrage MOBITHINK et note juridique du cabinet d'avocats Coudray.

Date de convocation : 3 décembre 2021

Date d'affichage du compte-rendu : 15 décembre 2021

Secrétaire de séance : SERRA Pierre

Rapporteur : SABATIER Gilles

Nombre de conseillers

En exercice : 121

Présents : 83

- Titulaires : 76

- Suppléants : 7

Absents ayant donné pouvoir : 22

Absents excusés : 16

Votants : 105

PRESENTS AVEC VOIX DELIBERATIVE : (83)

CALISTE Yolande (S)	DRUELLE Jean-Claude	NICOLLET Michel
ALIZERT Nicolas	DUBESSY Florence	NUÑEZ-ORTIN Aurélia
PELISSIER Didier (S)	DUBOST Philippe	PAGESSE Pierre
ARCHIMBAUD Guy	DUTHEIL Nathalie	PELISSIER Patrick
ARNAULT Lionel	FANJUL José	PELLEGRINELLI Christophe
BARDY André	FERRARIS Nathalie	PEREIRA-MAURIAT Christine
BARRAUD Bertrand	FOUCAULT Marie-Françoise	PETELH Sandra
BARTHOMEUF Serge	MAISONNEUVE Alain (S)	PRADIER Laurent
BASTIEN Gérard	GAUDRIAULT Damien	PUECH David
BESSEYRE Fabien	GILBERT Odile	RAVEL Pierre
BESSON Jean-Louis	GONTHIER Emmanuel	RKINA Mohammed
BŒUF Nicole	GOUSSARD Bérengère	ROUX Bernard
BOISTARD Philippe	GOYON Guy	RYCKEBOER Christian
BOURG François	GUILLAUME Julien	SABATIER Gilles
BRUN Pascale	HERBST Nadine	SAUVANT Jean-Pierre
BARRAUD David (S)	HOSMALIN Marc	BRUN Claudine (S)
BRUNETTI Graziella	LABUSSIÈRE Jean-Marc	SCHUMACHER Emilie
CHABAUD Christelle	LAMOUREUX Jean-François	SERRA Pierre
CHALLET Vincent	LAVILLE Philippe	TEZENAS Olivier
CHASSANG Jean-Pierre	LEGENDRE Denis	THERME Jacques
COLLET Jean-Pierre	BEAU-MALLET Catherine (S)	THEVENET Emilie
CORRE Jean-Marie	LEROY Véronique	TINET Georges
COSTE Yves	LIVET Bertrand	TOURLONIAS Vincent
COSTON David	MALORON Annie	TRILLEAUD Eric
COUDUN Valérie	MEALLET Roger-Jean	MOURGUE Isabelle (S)
CREGUT François	MERLEN Bernard	VARISCHETTI Martine
CROZE Yves-Serge	METEIGNIER Stéphane	VEZON Christophe
DESVIGNES Jean		ZANIN Nathalie

ABSENTS REPRESENTES (SUPPLEANTS) : (7) AIGOUY Thierry (CALISTE Yolande) ; ANGLARET Sylviane (PELISSIER Didier) ; BRUNEL Séverine (BARRAUD David) ; FRADIN Guy (MAISONNEUVE Alain) ; LENEGRE Jean-Louis (BEAU-MALLET Catherine) ; SAUX Marie-Pierre (BRUN Claudine) ; VALLON Sébastien (MOURGUE Isabelle) ;

ABSENTS AYANT DONNE POUVOIR : (22) ALBARET Christophe à PETEILH Sandra ; BARBET Laurent à BRUN Pascale ; BERTHELOT Pascal à VEZON Christophe ; BRONNER Ulrich à PETEILH Sandra ; CHABRILLAT Frédéric à BESSEYRE Fabien ; COSTON Marie à VARISCHETTI Martine ; DENAIVES Catherine à RYCKEBOER Christian ; GARNAVAULT Philippe à ARNAULT Lionel ; GOMEZ Jean-Marc à BRUN Pascale ; JAFFEUX Ophélie à CHALLET Vincent ; KINDT Patrick à SAUVANT Jean-Pierre ; LAGARDE Maguy à ROUX Bernard ; LLONG Lucie à MEALLET Roger-Jean ; MARIANY Marie-Line à LAMOUREUX Jean-François ; MASSARDIER Marie-Laure à TINET Georges ; MONTMORY Dominique à DUBESSY Florence ; PILLON Stéphane à SERRA Pierre ; POJOLAT Marie à DUBESSY Florence ; SALVINI Luc à NICOLLET Michel ; SUIDUREAU Carine à SERRA Pierre ; TREHIN Anne-Marie à DUTHEIL Nathalie ; WALTER Christian à BŒUF Nicole ;

ABSENTS EXCUSES : (16) ADMIRAT Nadine ; BERNARD Jean-Paul ; CHANIMBAUD Lionel ; CORREIA Emmanuel ; DABERT Jean-Claude ; DESCOUTEIX-GENILLIER Juliette ; FERREIRA Fernando ; GREGOIRE Nathalie ; JAFFEUX Sébastien ; JEANMOUGIN Isabelle ; LE MARREC Laurys ; LIGNIERE Frédéric ; PRUNIER Jean-Pierre ; ROCHETTE Christophe ; SUTY Lionel ; THALAUD François ;

*

LE RAPPORTEUR DONNE LECTURE DU RAPPORT SUIVANT

INTRODUCTION :

Suite à la loi NOTRe, l'Agglomération du Pays d'Issoire (API) est devenue Autorité Organisatrice de la Mobilité. API a la volonté d'assumer pleinement la compétence transports qui lui a été dévolue lors de sa création et constituer ainsi une offre de transports et de mobilités cohérente. A la lecture des différents travaux déjà menés par API (SCOT, diagnostic, orientations stratégiques...), il convient de définir les conditions pour la mise en place de solutions de transports adaptées sur l'ensemble du territoire d'API.

Il est proposé aux membres du conseil communautaire de valider le principe de la mise en place d'un réseau de transports collectifs sur le territoire de l'API à compter du 1^{er} janvier 2023.

A cette fin, il est présenté ce jour une série d'éléments à valider afin de permettre le lancement de ce premier réseau, et notamment les 2 points principaux suivants :

- La proposition d'un plan de transport, c'est-à-dire les éléments techniques de définition du réseau ;
- Les propositions d'un choix du mode de gestion du futur réseau (concession, marché ou régie).

Il est ajouté que si les membres du conseil valident le principe de la mise en place de ce réseau de transports collectifs au 1^{er} janvier 2023, les membres du conseil seront à nouveau saisis au cours de l'année 2022 afin de définir notamment :

- Les principes de financement du réseau : mise en place du versement mobilité ;
- Les principes tarifaires (question de la gratuité) ;
- Les prestations complémentaires au transport : logiciel réservation, principes de réservation (Agglo Pays d'Issoire, maisons de services ou opérateurs, ...), lancement/communication, lancement des marchés....

Aussi, dans un premier temps, il sera présenté le plan de transport collectif proposé pour le territoire d'API (1), son impact financier (2), une présentation sommaire des grands principes tarifaires (3), pour se consacrer enfin aux réflexions à engager et déterminant le choix du mode de gestion de ce réseau (4). Une présentation détaillée des éléments techniques, réalisée par le prestataire chargé de l'étude de la mise en place de ce réseau, est jointe en annexe sous forme de diaporama.

1. LA VALIDATION DU PLAN DE TRANSPORT

Par délibération n° 2019/04/17 de l'Agglo Pays d'Issoire en date du 26 septembre 2019, l'Agglo Pays d'Issoire a adopté sa Stratégie Mobilité. 3 axes ont été retenus dont l'axe 1 qui concerne la mise en place d'un réseau de

transports collectifs. Afin de réaliser cet objectif, une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) a été contractualisée avec le bureau d'études MOBITHINK (Toulouse), qui a démarré sa mission en octobre 2019.

Une première phase de diagnostic a permis de dégager une analyse à la fois territoriale, mais également par typologie d'usages. Les déplacements s'analysent en effet différemment en mobilité en fonction de ces critères et les réponses possibles à apporter ne sont pas les mêmes.

A l'appui de la première phase de synthèse et d'analyse de l'état des lieux, et de la définition technique des solutions de mobilité, le bureau d'études a réalisé plusieurs scénarios tenant compte notamment :

- Des différentes échelles et périmètres possibles par type de réseau : étendue du transport urbain, niveau d'offre interurbaines... ;
- Des impacts financiers de chaque proposition ;
- Des aménagements à réaliser ;
- Des complémentarités entre les offres de mobilité ;
- Du planning de réalisation ;
- Des investissements à réaliser : flotte de véhicules (type et mode d'acquisition, respect des obligations environnementales), dépôt....

La seconde phase a identifié deux scénarios préférentiels **conçus comme progressifs, le premier scénario pouvant s'envisager comme une première étape de mise en place d'une « culture » transports collectifs.**

Le scénario 1 est basé sur le transport à la demande (TAD).

Le TAD permet d'avoir une souplesse sur les horaires et sur les itinéraires pour s'adapter aux différences de densité sur le territoire. Les usagers domicile/ travail ne sont pas le public ciblé (sauf navette en Gare d'Issoire) pour cette 1^{ère} étape, en raison, notamment, des coûts de fonctionnement. **Aussi, en mai 2021, 5 Ateliers territoriaux ont été réalisés** avec les représentants des 32 communes du territoire de l'Agglo Pays d'Issoire qui ont participé à ces ateliers.

Le scénario 2 qui n'a pas été retenu dans un premier temps est basé sur un réseau de lignes régulières armatures conséquent. Il a été considéré comme pouvant faire l'objet d'une deuxième étape de développement des transports collectifs, notamment en raison de son coût élevé. Le premier scénario devant permettre de mettre en place une culture mobilité, peu présente aujourd'hui sur le territoire.

Le scénario 1 a donc été retenu et présenté en Commission Mobilité et Cadre de vie en mars 2021 et en octobre 2021.

Synthèse du scénario retenu proposé pour validation :

- Un scénario basé sur la mise en place d'un **Transport à la demande (TAD) généralisé** prévu au plus tard au 1^{er} janvier 2023 ;
- Un service de Navettes à la demande **périurbaines et rurales** organisé en 8 secteurs pour assurer la desserte des marchés locaux hebdomadaires, le Transport à la demande pour les jeunes, le Transport à la demande « Courses et services du quotidien » et le Transport à la demande « Santé » ;
- Un service de Navettes urbaines « Heures de pointe » en Gare d'Issoire pour les salariés afin de commencer à répondre à des objectifs d'intermodalité et de report modal pour les salariés ;
- Un service de Navettes urbaines « Journée et samedi » sur Issoire ;
- Une expérimentation d'une ligne touristique : desserte à partir de la gare d'Issoire de 3 sites touristiques ;
- Une cible des déplacements du quotidien en journée (achats, loisirs, ...) ;
- L'exploitation de ces services est prévue avec des véhicules type minibus, c'est à dire entre 9 et 15 places selon les besoins.

2. IMPACTS FINANCIERS

Ce scénario proposé pour validation est estimé à un coût de fonctionnement d'environ **500 000,00 € à 600 000,00 € HT/an.**

Afin de financer sa mise en place, il conviendra de s'interroger sur la mise en place du Versement Mobilité (VM).

Rappel des principales caractéristiques du VM :

- Impôt assis sur un pourcentage de la masse salariale des Établissements publics ou privés qui emploient au moins 11 salariés ;
- C'est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité qui fixe le taux applicable sur le ressort territorial (délibération) dans la limite des plafonds définis par l'État ;
- Pour l'Agglo Pays d'Issoire, le plafond est de 0,8 % car le territoire possède une commune classée « commune touristique » au sens du Code du Tourisme (0,6 % si cette commune perd ce classement) ;
- La mise en place du VM est imaginé au 1^{er} janvier 2023.

Il n'est pas demandé aux membres du Conseil Communautaire de statuer dans l'immédiat sur la mise en place du VM. Un courrier a été envoyé aux Établissements concernés afin de leur expliquer la démarche de mise en place du réseau de transports collectifs au 1^{er} janvier 2023 et les possibilités de financement. Des réunions d'information et de concertation seront organisées au début de l'année 2022.

3. PRINCIPES TARIFAIRES

Au cours des travaux de mise en place opérationnelle de ce réseau de transport au 1^{er} janvier 2023, l'Agglo Pays d'Issoire aura à se prononcer sur la tarification à appliquer sur son réseau et devra établir une grille tarifaire qui pourra être fixée selon plusieurs modalités possibles ou basée sur un principe de gratuité.

À titre d'information, une solution « hybride » entre gratuité et grille tarifaire est aussi possible.

Il n'est pas demandé aux membres du Conseil Communautaire de valider les principes tarifaires dans l'immédiat. Cette problématique sera à approfondir et développer au début de l'année 2022, sous réserve de la validation de la mise en place du réseau au 1^{er} janvier 2023.

4. MODE DE GESTION

Sur la présentation des modes de gestion de ce service public, sur l'analyse du service proposé et les formes les plus adaptées, et sur les propositions du choix du mode de gestion de ce service, il est indiqué que, dans le cadre de sa mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage, le cabinet d'Avocats COUDRAY (expert de l'action publique dans toutes ses dimensions et cotraitant du bureau d'études MOBITHINK, mandataire) a réalisé une note juridique complète. Celle-ci est jointe en annexe, et constitue le support et fondement des propositions présentées ci-dessous sur le mode de gestion à choisir, et la forme contractuelle pressentie pour la mise en œuvre opérationnelle de ce réseau de transport. La présentation ci-dessous synthétise l'analyse juridique afin de se porter sur les principales propositions.

Tout d'abord, il est indiqué que les autorités responsables d'un service public choisissent librement, pour répondre à leurs besoins, d'utiliser leurs propres moyens ou d'avoir recours à un contrat de la commande publique.

Dans ce cadre, deux modes de gestion peuvent être envisagés pour la mise en place d'un réseau de transport collectif sur le territoire de l'Agglo Pays d'Issoire :

- Une gestion externalisée : une concession de services ou un marché public de services ;
- Une gestion internalisée : une régie simple, autonome ou personnalisée.

4.1. Présentation des différents modes de gestion

Les modes de gestion externalisée supposent la passation d'un contrat de la commande publique en concluant soit un marché public de services soit une concession de services.

La distinction fondamentale entre le marché public et la concession réside dans le transfert au cocontractant d'un risque lié à l'exploitation :

- En marché public, le risque économique est supporté par l'acheteur ;
- En concession, le risque économique est transféré au concessionnaire.

Il est précisé à cette occasion que la part de risque transférée au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle ne doit pas être purement théorique ou négligeable. Il n'y a pas de transfert du risque d'exploitation si l'autorité concédante évite à l'opérateur économique tout risque de pertes, en lui garantissant un revenu minimal supérieur ou égal aux investissements effectués et aux coûts qu'il doit supporter dans le cadre de l'exécution du contrat.

Le mode de gestion internalisée, ou directe, peut se décliner en trois variantes : la régie simple, c'est-à-dire la gestion du service public par la collectivité elle-même, la régie autonome c'est-à-dire dotée uniquement de l'autonomie financière et sans personnalité morale, et la régie personnalisée, c'est-à-dire dotée de l'autonomie financière et de la personnalité morale.

4.2. Le choix du mode de gestion

Il est indiqué que le choix du mode de gestion du réseau dépend de plusieurs paramètres, dont notamment le degré d'implication et de contrôle que souhaite conserver l'Agglo Pays d'Issoire, le niveau de responsabilité qu'elle est prête à assumer, et encore la grille tarifaire fixée et proposée aux usagers.

Il semble dans un premier temps de bonne méthode de ne pas recourir à ce stade à la gestion sous forme de régie, à l'instar de la majorité des autorités organisatrices de la mobilité du Puy de Dôme qui ont fait le choix d'externaliser le transport. En effet, la régie, autonome ou personnalisée, n'a d'intérêt que si la collectivité dispose du personnel pour exécuter le service. S'agissant du lancement d'un premier réseau de transport pour l'Agglo Pays d'Issoire, il sera nécessaire de pouvoir analyser sa mise en place et son fonctionnement et ainsi permettre, en fonction des besoins réels, d'adapter ou faire évoluer le réseau de transport, voire le mode de gestion. Aussi, il est proposé de passer un contrat public avec un opérateur économique extérieur afin qu'il réalise le service.

Il reste néanmoins possible de prévoir un mixte entre régie d'une part, par exemple pour la commercialisation, la promotion, l'animation et la réservation du transport à la demande, et un autre mode de gestion comme le contrat public d'autre part, pour des missions différentes telles que l'exécution du service de transport.

Ceci exposé, le recours à un contrat de la commande publique paraît être le mieux adapté à la création d'un premier réseau de transport collectif par l'Agglo Pays d'Issoire.

Ce choix présente les avantages suivants :

- Une procédure de passation connue par les services compétents et d'une durée de 3 à 6 mois ;
- L'absence de besoin en personnel – recours au personnel du cocontractant ;
- Une durée du contrat connue, stipulée au contrat et adaptée à la définition du besoin ;
- Le caractère adapté à une mise en place progressive d'une culture du transport en commun..

Se pose néanmoins la question du recours à la concession ou au marché public.

Au cas présent, le déficit d'exploitation du réseau de transport collectif projeté par l'Agglo Pays d'Issoire est évalué à 514.750,00 € annuel Hors Taxe.

En ce qui concerne la concession, l'Agglo Pays d'Issoire apporterait une contribution annuelle au concessionnaire du même montant. Ce faisant, aucun risque économique ne serait transféré au concessionnaire dès lors que le déficit d'exploitation serait ainsi totalement supporté par l'autorité concédante. Aussi, le recours à la concession ne serait aujourd'hui pas justifié, sauf s'il était décidé de réduire la contribution versée au concessionnaire, pour ne couvrir qu'une partie seulement du déficit annuel d'exploitation. Dans ce cas de réduction de contribution, combinée à la possible gratuité du service, il serait créé de réelles difficultés dans la consultation et la passation dès lors que très peu, voire aucun opérateur économique ne souhaiterait présenter une offre dans ces conditions. D'autre part, il est ajouté que le choix d'une concession conserve en lui une part de risque de requalification en marché public. En effet, le caractère modulaire de la contribution versée par l'autorité concédante en fonction d'objectifs de fréquentation et/ou de qualité du service risquerait de caractériser le fait que le concessionnaire ne supporte pas un réel risque économique. Or, le risque économique est l'élément essentiel de qualification d'un contrat de concession.

En ce qui concerne le marché public, le prestataire ne subit aucun risque d'exploitation, ce dernier effectuant la prestation en contrepartie d'une rémunération fixe et certaine. De ce fait, la décision de recourir à un marché public de services pour l'exploitation du service de transport collectif engendre souvent la crainte de recruter un opérateur non motivé au développement de la qualité de service et des objectifs. Or, il y a lieu de préciser que, comme en matière de concession, le marché public peut intégrer des dispositifs d'intéressement de l'opérateur économique à la qualité et à la performance du service à exploiter, comme par exemple des clauses d'objectifs pour l'attribution d'un bonus, ou encore l'application de certaines pénalités dans le cas où le service ne remplirait pas les objectifs fixés. Plus encore, l'intéressement de l'opérateur économique à la qualité et à la performance peut se traduire dans la passation d'un marché public global de performance, lequel pourrait associer l'exploitation ou la maintenance à la réalisation ou la conception-réalisation de prestations afin de remplir des objectifs chiffrés de performance.

Ceci exposé, et afin de garantir la sécurité juridique du mode de gestion du service public de transport collectif, le recours à la concession ne paraissant pas justifié, il semble de bonne méthode de recourir à une gestion externalisée de ce réseau sous forme de marché public de services.

4.3. Structure contractuelle envisagée

Il est proposé de conclure plusieurs marchés publics pour le lancement du réseau de transport collectif sur le territoire communautaire de de l'Agglo Pays d'Issoire, à savoir :

- Un marché public pour l'acquisition d'un logiciel de réservation du transport à la demande,
- Un marché public pour la réalisation des prestations de communication au lancement du réseau,
- Un marché public de services pour la mise en place et l'exécution du transport collectif.

Le détail du contenu des marchés publics sera présenté au cours de l'année à venir. Toutefois, il y a lieu, à ce stade de la présente demande de validation de la création d'un réseau de transport collectif, de statuer sur l'architecture des contractualisations à engager.

L'acquisition d'un logiciel de réservation

Il est proposé de recourir à un marché public pour doter l'Agglo Pays d'Issoire d'un logiciel de réservation du transport à la demande. L'Agglo Pays d'Issoire sera propriétaire de la solution de réservation et pourra, soit mettre à disposition le logiciel à l'opérateur chargé du transport s'il était décidé de lui confier cette mission en le contraignant à utiliser la solution achetée, soit décider de gérer directement la réservation par ses services.

L'externalisation des actions de communication accompagnant le lancement

Il est proposé de recourir à un autre marché public, un marché de prestations de communication aux fins d'accompagner l'Agglo Pays d'Issoire à la mise en place d'actions destinées au lancement du réseau de transport collectif. Ces marchés de prestations de communication interviennent notamment dans les domaines suivants : par exemple le conseil stratégique, la maîtrise d'œuvre de programmes de communication, média, marketing,

numérique, production graphique ou audiovisuelle, influence, médias sociaux, etc. En l'espèce, il pourrait être envisagé la création d'une charte graphique réutilisable par les services de l'Agglo Pays d'Issoire, la mise en place d'un évènementiel spécifique, et le lancement d'une campagne de communication à l'échelle du territoire. Une fois ce marché de lancement arrivé à son terme, la promotion et l'animation du réseau pourront être réalisées en interne pas les services de l'Agglo Pays d'Issoire, sur la base de la charte graphique et d'autres outils cédés par l'opérateur économique.

L'exécution du service public de transport collectif à la demande

Il est enfin proposé de recourir à un marché public de services pour l'exécution même du service du transport à la demande.

En principe, l'Agglo Pays d'Issoire devrait procéder à la dévolution du marché public dédié au transport sous forme de lots géographiques en tenant compte des zones géographiques distinctes.

Toutefois, les marchés globaux sont des marchés passés dérogeant au principe d'allotissement. Il s'agit notamment des marchés globaux de performance. Ces marchés associent l'exploitation ou la maintenance à la réalisation ou à la conception-réalisation de prestations afin de remplir des objectifs chiffrés de performance. Ces objectifs sont définis notamment en termes de niveau d'activité, de qualité de service, d'efficacité énergétique ou d'incidence écologique. Le marché global de performance comporte des engagements de performance mesurables.

Au cas présent et à titre d'illustration, un tel dispositif pourrait prévoir comme objectif de performance à atteindre des seuils de performance chiffrables comme un certain niveau de fréquentation ou de ponctualité du service.

Dans ces conditions, le recours à un marché global est tout à fait envisageable, sans allotissement. Cela pourrait permettre aux sociétés de transport d'envergure de répondre à la consultation lancée pour ce marché. Aussi, pour les lignes rurales ou périurbaines, l'attributaire du marché global pourrait parfaitement sous-traiter à d'autres opérateurs économiques. En pratique, il est constaté que lors des marchés globaux, les opérateurs économiques locaux sont souvent chargés de l'exploitation des lignes, en qualité de sous-traitant.

Ceci exposé, il est proposé de recourir à 3 marchés publics : un marché pour la réalisation des prestations de communication, un marché pour l'achat de l'outil de réservation, et un marché de services de transport global ou alloti. Toutefois, il est proposé que les actions de promotion et d'animation en cours de vie du réseau soient gérées en interne par les services de l'Agglo Pays d'Issoire.

La définition de la procédure de marché à mettre en œuvre pour l'exploitation du service de transport à la demande sera soumise à un conseil ultérieur au cours de l'année 2022.

Il est enfin rappelé que la commission Mobilité réunie le 28 octobre 2021 a été saisie de ces questions et a émis un avis favorable à ce projet.

ENTENDU le rapport de présentation ;

*

CADRE REGLEMENTAIRE

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code de la commande publique ;

VU le code de l'énergie et notamment le chapitre V du livre II de sa partie réglementaire ;

VU le code des transports ;

- VU** le décret n° 2020-656 du 30 mai 2020 relatif aux aides à l'acquisition ou à la location des véhicules peu polluants ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° 16-02779 en date du 6 décembre 2016 relatif à la création de la communauté d'agglomération « Agglo Pays d'Issoire » ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° 20210642 en date du 12 avril 2021 autorisant la modification des statuts de la communauté d'agglomération « Agglo Pays d'Issoire » au 12 avril 2021 ;
- VU** la délibération n° 2019/04/17 de l'Agglo Pays d'Issoire en date du 26 septembre 2019 portant sur la validation des orientations stratégiques en matière de mobilité ;
- VU** la délibération n° 2020/02/01-AJ de l'Agglo Pays d'Issoire en date du 16 juillet 2020 relative à l'installation du conseil communautaire et à l'élection de Monsieur Bertrand BARRAUD, Président de l'Agglo Pays d'Issoire ;
- VU** la décision n° 2019-266 du Président de l'Agglo Pays d'Issoire en date du 24 septembre 2019 portant sur la conclusion d'un marché public pour une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la création et la mise en place d'un réseau de transport et de solutions de mobilité sur le territoire de l'Agglo Pays d'Issoire avec la société MOBITHINK ;
- VU** le diaporama de présentation de la mise en place d'un réseau de transports collectifs sur le territoire d'Agglo Pays d'Issoire réalisé par l'assistant à maîtrise d'ouvrage MOBITHINK, mandataire, ci-annexé ;
- VU** la note juridique relative au choix du mode de gestion du réseau de transports collectifs sur le territoire d'Agglo Pays d'Issoire réalisé par le cabinet d'Avocats COUDRAY, cotraitant de l'assistant à maîtrise d'ouvrage MOBITHINK, ci-annexé ;
- CONSIDÉRANT** que l'Agglo Pays d'Issoire a validé sa stratégie Mobilité, et notamment son Axe 1 « Proposer des solutions de transports collectifs adaptées à l'ensemble du territoire » ;
- CONSIDÉRANT** que l'Agglo Pays d'Issoire a contractualisé une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) avec le bureau d'études MOBITHINK (Toulouse) ;
- CONSIDÉRANT** que ce bureau d'études a démarré sa mission en octobre 2019 et qu'un rapport avec plusieurs hypothèses a été établi ;

*

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE, APRES EN AVOIR DELIBERE, DECIDE A L'UNANIMITE :

Votants : 105

- Pour : 101
- Contre : 0
- Abstentions : 4 (LEROY Véronique ; LLONG Lucie ; MEALLET Roger-Jean ; RAVEL Pierre)

- **D'approuver la création et mise en place d'un Transport à la demande (TAD) généralisé sur le territoire de l'Agglo Pays d'Issoire au 1^{er} janvier 2023, basé sur un service de Navettes à la demande périurbaines et rurales organisé en 8 secteurs, un service de Navettes urbaines « Heures de pointe » en Gare d'Issoire, un service de Navettes urbaines « Journée et samedi » sur Issoire et une expérimentation d'une ligne touristique, et ce tel que le projet est ci-dessus exposé et tel qu'il figure en annexe ;**
- **D'approuver le choix d'une gestion externalisée de ce service public de transport collectif par le recours à des marchés publics, notamment par le recours à un marché public « outil » visant l'acquisition d'un logiciel de réservation, à un marché public de prestations de communication, et à un marché public de services pour l'exécution du transport collectif sous la forme d'un marché public classique alloti, ou un marché global de performance ; précision faite que le contenu, la forme des marchés et les procédures à mettre en œuvre seront définis ultérieurement afin de répondre exactement aux besoins de ce nouveau service ;**
- **D'autoriser Monsieur le Président, ou Monsieur le vice-Président en charge de la mobilité, à réaliser toute démarche et/ou signer tous les actes et documents relatifs à la création, la mise en place et l'exécution du réseau de transport collectif tel que ci-dessus visé.**

*

Fait et délibéré, les jours, mois et an que dessus

Au registre sont les signatures

Pour copie conforme :

Le Président,

Bertrand BARRAUD



Publié et certifié exécutoire

Issoire, le 10/12/2021

Transmis à la Sous-Préfecture d'Issoire le 13/12/2021

Envoyé en préfecture le 13/12/2021

Reçu en préfecture le 13/12/2021

Affiché le



ID : 063-200070407-20211209-DEL_03-DE