

LE GRAND PERIGUEUX
1 bd Lakanal - BP 70171 - 24019 - PERIGUEUX

DELIBERATION DD2020_155

Nombre de membres du conseil	
en exercice	83
Présents	68
Votants	82
Pouvoirs	14

Date de convocation du Conseil communautaire du Grand Périgueux le 11 décembre 2020

LE 17 décembre 2020, LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU GRAND PERIGUEUX, dûment convoqué s'est réuni en session ordinaire sous la présidence de
M. Jacques AUZOU

Secrétaire de séance : M. Christian LECOMTE

PÉRIMOUV' : RAPPORT DE PRINCIPE POUR LA DÉVOLUTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT PÉRIBUS ET DES SERVICES DE MOBILITÉ DURABLE ASSOCIÉS

PRESENTS :

M. AUDI, M. AUZOU, Mme BOUCAUD, M. BUFFIERE, Mme CHABREYROU, M. CIPIERRE, M. COLBAC, M. COUNIL, M. DOBBELS, M. GEORGIADES, Mme GONTHIER, Mme LABAILS, M. LACOSTE, M. LARENAUDIE, M. MOISSAT, M. LECOMTE, M. MOTTIER, M. PASSERIEUX, M. PROTANO, M. REYNET, Mme SALINIER, Mme SALOMON, M. FOUCHIER, M. SUDREAU, Mme KERGOAT, M DENIS, M. LEGAY, M. MOTARD, Mme FAURE, M. GUILLEMET, Mme ROUX, M. RATIER, Mme TOULAT, M. PERPEROT, Mme LUMELLO, Mme TOURNIER, M. MARTY, M. BIDAUD, Mme ARNAUD, M. PARVAUD, M. FALLOUS, M. JAUBERTIE, Mme LONGUEVILLE-PATEYTAS, M. PIERRE NADAL, Mme ESCLAFFER, M. GUILLEMOT, M. LAGUIONIE, M. ROLLAND, M. MARC, M. BARROUX, M. BOURGEOIS, M. CADET, M. CAREME, Mme COURAULT, Mme DOAT, Mme FAVARD, M. GASCHARD, M. NOYER, M. MARSAC, Mme DUPUY, M. LAVITOLA, Mme MARCHAND, M. AMELIN, Mme DUVERNEUIL, Mme MASSOUBRE-MAREILLAUD, M. CHAPOUL, Mme REYS, M. VADILLO

ABSENT(S) EXCUSE(S) :

M. VIROL

POUVOIR(S) :

M. LE MAO donne pouvoir à M. LAGUIONIE
M. TALLET donne pouvoir à M. LECOMTE
M. DUCENE donne pouvoir à M. PROTANO
M. MALLET donne pouvoir à M. LEGAY
M. SERRE donne pouvoir à Mme GONTHIER
Mme DUPEYRAT donne pouvoir à M. SUDREAU
M. FARGE donne pouvoir à Mme FAURE
M. BELLOTEAU donne pouvoir à Mme BOUCAUD
Mme SARLANDE donne pouvoir à M. GUILLEMOT
M. NARDOU donne pouvoir à M. DOBBELS
M. DELCROS donne pouvoir à M. VADILLO
Mme FRANCESINI donne pouvoir à Mme LABAILS
Mme LANDON donne pouvoir à M. SUDREAU
M. PALEM donne pouvoir à M. PASSERIEUX

PÉRIMOUV' : RAPPORT DE PRINCIPE POUR LA DÉVOLUTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT PERIBUS ET DES SERVICES DE MOBILITÉ DURABLE ASSOCIÉS

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Considérant que l'article L.1411-4 du Code général des collectivités territoriales (C.G.C.T.) dispose que « Les Assemblées délibérantes des Collectivités territoriales, de leurs groupements, et de leurs établissements publics se prononcent sur le type de toute Délégation de Service Public après avoir recueilli l'avis de la Commission Consultative des Services Locaux prévus à l'article L.1413-1. Elle statue au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le Délégitaire ».

Qu'aussi, le présent rapport a donc pour objet de présenter au Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux le projet de confier à l'Établissement Public à Caractère Industriel et Commercial (E.P.I.C.) PERIMOUV, déjà existant, la **gestion et l'exploitation du réseau de transports PERIBUS et des services de mobilité durable associés**, et ce en vertu des dispositions visées au règlement européen (C.E.) n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route.

Que ce rapport a été soumis à la Commission consultative des services publics locaux et au Comité Technique. Les deux instances ont émis un avis favorable.

les caractéristiques actuelles du réseau de transport Péribus

1-A : Compétence de la Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux

Considérant que la Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux est, en vertu de l'article L. 5216-5 du Code général des collectivités territoriales, l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (A.O.M.) sur son périmètre de compétence, et dispose à ce titre de toutes les prérogatives qui lui sont attribuées par le Code des Transports.

Qu'aussi, elle organise et finance :

- un réseau de transport public de personnes composé d'un réseau de transport urbain commercialisé sous le nom de PERIBUS ;
- 45 services de transports scolaires ;
- le service PERIVELO qui est un service de location de vélos à assistance électrique, mécaniques ou pliants au mois, au trimestre ou à l'année ;
- la gestion des parkings relais et aires de covoiturage ;
- les grands projets liés aux mobilités : intermodalité, BHNS, etc ;
- les nouvelles mobilités.

Que la compétence de la Communauté d'Agglomération inclut enfin la gestion du mobilier urbain rattaché au réseau PERIBUS (poteaux arrêts et abribus).

1-B : Présentation du réseau de transports publics PERIBUS

1-B1 : Le Contrat Obligation de Service Public entre le Grand Périgueux et Péribus arrive à échéance

Considérant que la gestion et l'exploitation du réseau de transport sont actuellement confiées à l'E.P.I.C. PERIMOUV dans le cadre d'un Contrat d'Obligation de Service Public (O.S.P.) qui a pris effet le 1^{er} juillet 2013, jusqu'au 31 décembre 2020.

Qu'un avenant au contrat initial a été signé le 1^{er} avril 2019 afin d'y adjoindre la location de vélos PERIVELO.

Qu'enfin, par délibération du Conseil Communautaire du 17 septembre 2020, un avenant de prolongation du contrat O.S.P. jusqu'au 31 décembre 2021 a été délibéré par le Conseil communautaire.

1-B2 : Les caractéristiques du réseau PERIBUS

Que les principales caractéristiques du réseau de transports publics étaient, fin 2019, les suivantes :

	Année 2019
Nombre de lignes structurantes	4
Nombre de lignes express	7
Nombre de lignes de quartier	4
Nombre de lignes de rabattement	11
Kilométrage annuel commercial	1.348.107
Dont lignes structurantes	578.707
Dont lignes express	267.495
Dont lignes de quartier	359.665
Dont lignes de rabattement	87.992
Dont transport à la demande	54.248
Nombre de véhicules de transports publics	56
Nombre de salariés (en E.T.C.)	88,94
Nombre de validations	1.674.021
Charges (en € H.T.)	6.557.496 €
Recettes commerciales (en € H.T.)	1.056.864 €
Contribution Financière Forfaitaire du Grand Périgueux	6.445.000 €
Résultat d'exploitation	+ 145.854 €

1-B3 : Sous-traitance des services

Considérant que l'E.P.I.C. sous-traite à des transporteurs privés, sélectionné par appel d'offres, 2,7 % de la production kilométrique de PERIBUS, et en particulier.

- 6 lignes de rabattement ;
- 25 % du service Handibus ;
- la totalité du Transport A la Demande (T.A.D) TELOBUS.

Que 14 véhicules (hors véhicules de réserve) sont affectés à ces services, et ils appartiennent aux opérateurs effectuant ces services,

1-C : Présentation du service PERIVELO

Considérant que le service PERIVELO permet la location de vélos à assistance électrique, mécanique ou pliant pour un mois, pour un trimestre ou pour une année.

Qu'en 2019, le service PERIVELO proposait 110 vélos à la location et atteint désormais 360 vélos qui sont la propriété du Grand Périgueux.

Que le service de location de vélos est installé au sein de l'espace Périquieux).

Les différents régimes contractuels applicables aux services de transports publics et aux prestations de mobilité durable associées

1-A : Une large palette de solutions à la disposition des élus communautaires

Considérant que la première question à laquelle se doit de répondre le Grand Périgueux, en sa qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, est celle du choix du mode de gestion du service de transports publics et de mobilité durable dont elle a la charge.

Que le choix du mode de gestion d'un service public relève du pouvoir discrétionnaire des organes délibérants de la collectivité qui en a la charge, sauf dans certains cas pour lesquels il est imposé par la loi.

Que l'article L. 1 du Code de la commande publique dispose, à ce titre, que les acheteurs et les autorités concédantes choisissent librement, pour répondre à leurs besoins, d'utiliser leurs propres moyens ou d'avoir recours à un contrat de la commande publique.

Considérant que le Code des transports n'impose pas davantage de mode de gestion déterminé pour l'exécution d'un service de transports urbains de voyageurs.

Qu'en effet, l'article L.1221-3 du Code des transports stipule: « [...] *l'exécution des services de transports publics de personnes réguliers et à la demande est assurée, pour une durée limitée [...], soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice* ».

Que de plus, et même s'il ne s'agit pas d'un mode de gestion, l'article L.1531-1 du C.G.C.T. expose : « *Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent créer, dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées par la loi, des sociétés publiques locales dont ils détiennent la totalité du capital. Ces sociétés sont compétentes [...] pour exploiter des services publics à caractère industriel ou commercial ou toutes autres activités d'intérêt général* ».

Que le Grand Périgueux **dispose donc de deux possibilités** pour faire exploiter son réseau de transports urbains et ses prestations de mobilité durable associées dans les années à venir :

- elle peut, créer un opérateur interne (lequel peut être soit une Régie dotée de la seule autonomie financière, soit une régie dotée de la personnalité morale sous la forme d'un E.P.I.C. comme cela est le cas actuellement, soit une Société Publique Locale (SPL) ;

- elle peut confier son réseau à un opérateur public ou privé, par le biais soit d'un marché public de services, soit d'une Concession de service public. Cet opérateur est alors choisi par les élus du Grand Périgueux après procédure de mise en concurrence conforme à la deuxième partie du Code de la commande publique (pour les marchés publics), ou à la troisième partie de ce même Code (pour les Concessions).

Qu'il peut également être envisagé de recourir à une Société d'Économie Mixte à opération unique (S.E.M.Op.) dans laquelle le Grand Périgueux serait associé à un opérateur économique qualifié en matière de transports urbains et de services à la mobilité durable.

Que la S.E.M.Op. peut ensuite mettre en œuvre soit un Contrat de Concession, soit un marché public.

1-B : Examen de la possibilité de confier la gestion et l'exploitation du réseau à un opérateur économique privé, par le biais d'une procédure de mise en concurrence

Considérant que le réseau PERIBUS était, jusqu'au 31 décembre 2012, géré par un opérateur économique privé, par le biais d'une Convention de Délégation de Service Public.

Qu'au vu des résultats de l'exploitation, du coût du Contrat, et de la qualité de service globale rendue par l'exploitant, les élus communautaires avaient, à l'époque, décidé de créer un E.P.I.C. et de lui confier la gestion et l'exploitation du réseau de transports publics.

Qu'après six années de gestion du réseau par cet opérateur interne, la Communauté d'Agglomération a mandaté une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (A.M.O.) pour :

- présenter un audit technique, juridique et financier du réseau et des conditions techniques, juridiques et financières de sa mise en œuvre ;
 - présenter les différents éléments du débat concernant la prochaine contractualisation de la gestion et de l'exploitation de ce réseau et de l'évolution des compétences afférentes.
- Les éléments conclusifs de cet audit sont, en particulier, les suivants.

Thèmes	Conclusions
<p style="text-align: center;">Gestion de l'exploitation</p>	<ul style="list-style-type: none"> • En reprenant la gestion du réseau, l'E.P.I.C. a permis aux élus de recouvrer une parfaite maîtrise des conditions d'exploitation de PERIBUS, de l'organisation de la production, et de la politique salariale / des conditions de travail des personnels attachés à sa mise en œuvre. • C'est ainsi que, en particulier, tous les accords d'entreprise, et en particulier les Négociations Annuelles Obligatoires, sont supervisés par le Président de l'E.P.I.C. (qui est un élu communautaire) et validés par le Conseil d'Administration de l'opérateur interne (composé également d'élus). • Si elle confie à nouveau l'exploitation du réseau à un opérateur privé, le Grand Périgueux perdrait la maîtrise des conditions d'exploitation du réseau qu'elle a récemment pu acquérir.
<p style="text-align: center;">Transparence des charges d'exploitation</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La prise en main de la gestion du réseau par le Grand Périgueux, au travers de son E.P.I.C., a permis d'établir une parfaite transparence de toutes les charges de fonctionnement liées au réseau PERIBUS. • C'est ainsi que, depuis 2014, le Directeur de la Régie présente au Conseil d'Administration un rapport retraçant, de manière parfaitement exhaustive, la totalité des dépenses consenties au cours de l'année passée, ainsi que leur justification. • Il n'est pas garanti que, dans le cadre d'une Concession ou d'un marché public, les élus communautaires disposent du même niveau de transparence sur les dépenses de l'exploitant sur une année donnée.
<p style="text-align: center;">Budget prévisionnel pour l'année à venir</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le budget prévisionnel de l'E.P.I.C. est, pour chaque année à venir, proposé par le Directeur Général de l'EPIC au Conseil d'Administration. • Il est discuté puis validé par ce Conseil. • Dans le cas d'une concession ou d'un marché public, le budget prévisionnel de l'opérateur pour l'année à venir n'est pas porté à la connaissance des élus communautaires, et ces derniers n'ont aucune influence sur lui (ils peuvent simplement agir sur le contrat liant la Collectivité à l'exploitant).

Frais de siège et frais de région	<ul style="list-style-type: none">• La passation en E.P.I.C. du réseau PERIBUS a permis d'économiser les frais de siège et les frais de Région généralement prélevés par les grands groupes de transport.• Si l'exploitation du réseau devait à nouveau être confiée à l'un de ces grands groupes, les frais de siège et les frais de Région prélevés avoisineraient les 300 K€ H.T. par an.
Souplesse de l'évolution du réseau	<ul style="list-style-type: none">• En confiant la gestion et l'exploitation de son réseau à un opérateur privé par le biais d'un marché ou d'une concession, la Communauté d'Agglomération s'oblige, à chaque modification de l'offre de service, à passer un avenant avec l'opérateur.• La négociation, la rédaction et la délibération de chaque avenant peuvent durer plusieurs mois, ce qui pèse lourdement sur la réactivité et l'adaptabilité de l'opérateur et sur sa capacité à proposer très rapidement toute modification de l'offre de service qui s'avérerait pertinente pour mieux satisfaire aux besoins des usagers.• Dans le cas d'un opérateur interne, ces procédures d'avenant n'existent pas permettant ainsi de s'adapter rapidement aux besoins des usagers.
Procédures d'appel d'offres	<ul style="list-style-type: none">• L'opérateur interne doit nécessairement procéder à l'achat des biens et des services qu'il utilise dans le cadre de l'exploitation du réseau, par le biais de procédures de mise en concurrence transparentes et non discriminatoires, dans le respect des stipulations du Code de la Commande Publique.• La Commission d'Appel d'Offres de l'opérateur interne (ou de la Communauté d'Agglomération en cas de Régie dotée de l'autonomie financière) est donc décisionnaire en matière d'achats, et peut garantir que l'opérateur interne choisi systématiquement le produit ou le service lui présentant le meilleur rapport qualité / prix.• L'opérateur interne peut constituer un groupement de commandes avec la Communauté d'Agglomération, ou bien adhérer à des centrales d'achat publiques.• En confiant son réseau à un opérateur privé, le Grand Périgueux perd la totale maîtrise de toutes les procédures d'achat : l'exploitant peut mutualiser ses achats avec d'autres sociétés de transport filiales du même actionnaire, et garde généralement pour lui tous les effets bénéfiques d'une éventuelle mutualisation.

Direction du réseau

- Si le choix s'oriente sur la Concession ou le marché public, les élus communautaires n'auront plus la possibilité de recruter, de former, de manager, et d'évaluer le Directeur du réseau de transport (celui-ci sera un salarié de l'opérateur économique qui aura emporté la procédure de mise en concurrence).
- Si le Directeur ne satisfait pas aux demandes et aux orientations qui lui sont présentées par les élus communautaires, ces derniers n'ont que peu de prise sur son évolution de carrière.
 - S'il satisfait globalement bien à ses obligations, l'opérateur économique a parfaitement la possibilité de promouvoir le Directeur concerné, et de l'affecter à la Direction d'un autre réseau de transport, sans que les élus communautaires ne puissent être décideurs sur ce sujet.
- Avec un opérateur interne, et comme c'est le cas actuellement, le Directeur du réseau est nommé par le Président de l'E.P.I.C., après avis favorable du Conseil d'Administration.
 - Il peut également être révoqué par ce dernier, s'il ne satisfait pas aux obligations de sa charge.

Considérant qu'au-delà de ces constats, il est nécessaire de remarquer que l'externalisation de la gestion et de l'exploitation d'un réseau de transport public peut avoir des avantages, parmi lesquels les suivant :

- Le cocontractant de l'administration assume tout risque industriel et supporte, seul, les conséquences de toute augmentation des charges de production non prévues au Contrat initialement signé ;
- En Concession, l'opérateur assume également les risques sur les résultats de l'exploitation du service : ainsi, si les recettes commerciales tirées de la vente des titres de transport sont inférieures aux engagements souscrits par le Concessionnaire lors de la procédure de mise en concurrence, l'opérateur doit, sur ses propres deniers, combler le manque à gagner y afférent ;
- La Collectivité dispose, sur son opérateur, d'un pouvoir coercitif fort, et peut lui appliquer des sanctions financières, et éventuellement résolutoires, si celui-ci ne respecte pas les termes du contrat qu'il a signé, soit en termes de moyens déployés sur le réseau, soit en termes de résultats à atteindre.

Que cependant, les quelques avantages énoncés ci-dessus paraissent faibles par rapport aux inconvénients d'une réexternalisation de la gestion et de l'exploitation du réseau, tel que cité précédemment.

Qu'en conclusion, eu égard aux apports positifs de l'E.P.I.C. sur la mise en œuvre du réseau de transports publics PERIBUS depuis 2013, et après avis favorable du Comité de Pilotage dédié à cette question, Monsieur le Président du Grand Périgueux propose au Conseil Communautaire de conforter le choix, à partir du 1er janvier 2022, de l'opérateur interne pour piloter et mettre en œuvre les services de transports publics et de mobilité durable sur le territoire du Grand Périgueux.

1-C : Le choix du mode de gestion internalisé

Considérant que comme évoqué précédemment, le choix de recourir à un opérateur interne permet aussi d'avoir plusieurs orientations sur le type de statut à savoir :

- la Régie dotée de la seule autonomie financière ;
- la Régie dotée de la personnalité morale constitué sous forme d'un Établissement Public Industriel et Commercial (E.P.I.C.), comme actuellement ;
- la Société Publique Locale (S.P.L.).

Que lors du débat (en COPIL) sur ces différentes possibilités, la S.P.L. n'a pas été privilégiée, car la constitution d'une telle société nécessite l'alliance entre deux personnes publiques ayant qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité.

Que dans le Département de la Dordogne, aucune des intercommunalités qui jouxtent le Grand Périgueux n'a cette qualité hormis Bergerac.

Considérant que ses réflexions ne sont pas encore suffisamment avancées pour qu'une proposition d'alliance puisse être formulée.

Que la Régie Directe, dotée de l'autonomie financière, mais sans personnalité morale, a également été étudiée.

Qu'elle revient à intégrer, purement et simplement, l'exploitant
Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux.

Que les principaux points débattus concernant cette éventualité ont concerné l'intégration, au sein des effectifs communautaires, de 88,9 agents supplémentaires (équivalent temps plein), hors C.D.D. de remplacement.

Qu'or, ces agents, actuellement salariés de l'E.P.I.C., doivent nécessairement conserver leur rattachement à la Convention Collective des Transports urbains.

Considérant qu'aussi, au sein même des services communautaires, deux catégories d'agents seraient à gérer en parallèle par le service des ressources humaines et les élus en charge de l'administration du personnel.

Que cette mission peut s'avérer délicate, puisque les conditions d'avancement et de rémunération des salariés actuels de l'E.P.I.C. sont relativement favorables (les conducteurs ne travaillent, en particulier, que quatre jours par semaine pour 35h), et leur progression salariale annuelle est, en moyenne, nettement supérieure à celle des fonctionnaires territoriaux et des Négociations Annuelle Salariales (NAO) sont aussi obligatoires.

Que bien que la Régie directe ait, en particulier, certains avantages fiscaux, le Comité de Pilotage a exprimé ses réserves sur l'intégration, dans les effectifs communautaires, d'agents ayant un statut différent.

Qu'en conséquence, la solution de l'E.P.I.C., déjà privilégiée en 2013, a recueilli à nouveau, l'accord unanime du Comité de Pilotage suivant cette mission.

Qu'en conclusion, M. le Président du Grand Périgueux propose au Conseil Communautaire de confier la gestion et l'exploitation du réseau PERIBUS, et les prestations de mobilité durable qui y sont associées, à l'établissement public industriel et commercial PERIMOUV existant actuellement.

Description du service à rendre par l'EPIC : définition des futures compétences

1-A : Poursuite des missions actuelles

Considérant que dans le cadre du nouveau Contrat O.S.P., l'E.P.I.C. devra prendre notamment en charge les missions suivantes :

- la production, la gestion, et l'exploitation des lignes et services de transport PERIBUS qui seront décrites au Cahier des Charges annexé au Contrat O.S.P. à intervenir ;
- la gestion du service de location de vélos PERIVELO, sachant que le nombre de vélos à louer doit avoisiner les 400 vélos ;
- le recrutement et la gestion du personnel nécessaire à la gestion et l'exploitation des dites lignes et services ;
- la maintenance préventive et curative des autobus et minibus urbains qui seront mis à disposition par la Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux au futur opérateur contre redevance où le cas échéant acheté par l'EPIC ;
- le nettoyage et la maintenance préventive et curative du dépôt des autobus appartenant à l'Autorité Concédante (situé actuellement au 16 rue du 5ème Régiment de Chasseurs à Périgueux) et qui sera mis à la disposition, contre redevance, de l'E.P.I.C ;

- la maintenance des outils d'aide à l'exploitation (S.A.E.I.V., billettique (SLO)) ;
- la conception, la mise en œuvre, la mise en ligne, l'hébergement, la responsabilité éditoriale et la mise à jour permanente du site Internet présentant la totalité de l'offre de transports du réseau communautaire, tant en situation normale qu'en situation perturbée ;
- l'affichage et la mise à jour de l'information clientèle aux poteaux d'arrêts et abribus du réseau (horaires de passage, tarification, liste des points de vente, etc) en situation normale et en situation perturbée ;
- la vente de titres de transports, par tous moyens, aux usagers du réseau de transports publics ;
- la promotion, la valorisation du réseau de transports publics, ainsi que la politique marketing qui doit conduire à l'augmentation de la fréquentation du réseau par les habitants et les visiteurs de la Communauté d'Agglomération ;
- la conception et la mise en œuvre des plans de transports adaptés et d'information des usagers en cas de perturbation prévisible du trafic ;
- le suivi et l'amélioration permanente de la qualité de service.

1-B : Élargissement des compétences

Considérant que l'audit précédemment mené a mis en lumière le fait que les aspects liés à la gestion du transport public et de la mobilité durable étaient actuellement éclatés entre le Grand Périgueux et son E.P.I.C.

Qu'aussi, le Comité de Pilotage a débattu sur une rationalisation de la gestion de la compétence mobilité durable, et sur le regroupement de l'ensemble des thématiques y afférentes au sein de l'E.P.I.C. PERIMOUV.

Qu'ils ont conclu que l'E.P.I.C. pourrait, à partir du 1^{er} janvier 2022, prendre en charge les missions supplémentaires suivantes dont une évaluation technique et financière sera à conduire dans les prochains mois :

- la gestion de la totalité des mobiliers urbains (poteaux-arrêts, abribus publicitaires, abribus non publicitaires) implantés tout au long des itinéraires empruntés par les lignes de transports publics, en faisant appel, éventuellement, à des prestataires qualifiés ;
- la gestion, l'entretien et la petite maintenance des parkings relais et des aires de covoiturage aménagés sur le territoire ;
- l'investissement et la maintenance de tous les outils d'exploitation (billettique, S.A.E.I.V., etc) ;
- la gestion de la totalité des services de transports scolaires communautaires (aujourd'hui, certains services scolaires sont gérés par PERIMOUV, et d'autres directement par la Communauté d'Agglomération) ;
- la gestion de toute la chaîne d'inscription des élèves à tous les services de transports scolaires mis en œuvre sur le territoire communautaire ;
- le suivi permanent de la demande de déplacements des usagers, et l'élaboration de propositions de modifications de l'offre de transports qui permettront de les satisfaire à coût constant ;
- toutes prestations de conseil et d'ingénierie sur les thématiques liées au développement de la Mobilité durable (TER, BHNS, nouvelles énergies de véhicules, P.D.E. / P.D.A., partage de la voirie,

mobilité solidaire, mobilité rurale, etc) et procéder le cas échéant à énergies de véhicules, P.D.E. / P.D.A., partage de la voirie, mobilité so

- la gestion des nouvelles mobilités et mobilités innovantes (autopartage, mobilité solidaire) ;
- sur sollicitation de l'Autorité Organisatrice : la participation à toute réunion ou événement ayant trait aux déplacements et à la mobilité durable en appui de la collectivité.

Que par ailleurs, l'Opérateur interne devra contracter l'ensemble des assurances lui permettant de couvrir les risques inhérents à l'activité.

Qu'enfin, pour satisfaire aux remarques récemment émises par la Chambre Régionale des Comptes, les recettes issues de la vente des titres de transports ne seront plus, à partir du 1^{er} janvier 2022, reversées à l'euro l'euro au Grand Périgueux : elles seront conservées par l'E.P.I.C, ce qui permettra à la Collectivité d'alléger la Contribution Financière qu'elle lui verse chaque année.

Le régime de biens

1-A : Le dépôt

Considérant que le dépôt des autobus du réseau urbain, situé rue du 5^{ème} Régiment de Chasseurs à Périgueux, est la propriété du Grand Périgueux.

Qu'il continuera à être mis à la disposition de l'E.P.I.C.

Qu'un nouveau dépôt est en projet. Ce dernier devrait être construit par la Communauté d'Agglomération près du pôle multimodal et sera mis à la disposition de l'E.P.I.C contre paiement d'une redevance représentative de sa valeur locative, dont le montant sera fixé au Contrat d'O.S.P.

Que les dépôts des autocars utilisés par les sous-traitants seront la propriété desdits sous-traitants.

1-B : Le parc de véhicules de transports publics

Considérant que les 56 véhicules du réseau urbain sont propriétés du Grand Périgueux et seront mis à la disposition de l'E.P.I.C contre redevance.

Que cependant, une étude est en cours concernant la possibilité, pour l'E.P.I.C., de procéder aux achats d'autobus en lien avec des nouvelles énergies.

1-C : Outils d'exploitation

Que tous les outils nécessaires à l'exploitation, tel le Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (S.A.E.I.V.), et le Système Billettique seront, à partir du 1^{er} janvier 2022, entièrement gérés par l'E.P.I.C.

Que celui-ci aura donc qualité pour choisir, acheter, et maintenir la totalité de ces outils.

1-D : Le site Internet

Que comme actuellement, l'E.P.I.C. gèrera les rubriques du site Internet du Grand Périgueux afférentes à la Mobilité qui présentera aux usagers la totalité de l'offre de transport public de voyageurs et de mobilité durable mise à la disposition sur le territoire communautaire.

La durée du prochain contrat

Considérant que le Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, limite à dix années la durée d'un contrat public visant à confier à un opérateur économique la gestion et l'exploitation d'un réseau de transport public par voie routière.

Que le Comité de Pilotage n'a pas souhaité attribuer à l'E.P.I.C. un contrat trop long car, comme ils le font actuellement, il souhaite que les élus communautaires puissent, très régulièrement, se reposer la question du choix du mode de gestion qui paraît le plus optimisé pour la gestion et l'exploitation du service de transports publics et de mobilité durable.

Que cependant, compte tenu de la nécessité, pour l'E.P.I.C., de procéder à des investissements importants, et de lui donner le temps de les amortir, le Comité de Pilotage émet un avis favorable à une durée de six années pour le nouveau Contrat O.S.P.

Qu'il pourra donc commencer le 1er janvier 2022, et se terminer le 31 décembre 2027.

Mode contractuel et rémunération de l'EPIC

Considérant que la Communauté d'Agglomération prévoit de verser à son E.P.I.C. deux rémunérations différentes :

- une Contribution Financière Fixe, qui sera invariable quels que soient les résultats de l'exploitation ;
- une Contribution Financière Variable, qui sera corrélée à l'atteinte d'objectifs fixés au contrat.

Que le contrat à intervenir prendra donc la forme d'une Concession de Service Public.

Que la Contribution Financière Variable pourra être octroyée à l'E.P.I.C. en fonction :

- d'objectifs de progression de vente de titres de transports ;
- d'objectifs de progression des validations enregistrées à l'intérieur des véhicules ;
- d'objectifs de qualité de service délivrée aux usagers des transports publics, du service de location de vélo, et des parkings de covoiturage.

Que les objectifs que la Communauté d'Agglomération assignera à l'E.P.I.C., ainsi que les modalités de calcul de la Contribution Financière Variable seront inscrits au contrat liant les deux partenaires dont la rédaction va débuter et ce dernier sera soumis au Conseil Communautaire de septembre 2021.

Le contrôle de l'opérateur interne

Considérant qu'afin de veiller notamment au respect de la qualité du service offert aux usagers, et à la parfaite atteinte des objectifs commerciaux et financiers décrits au Contrat, un contrôle de la Communauté d'Agglomération sera prévu au Contrat et mis en œuvre par ses services, et / ou par un prestataire dûment habilité.

Que l'E.P.I.C. devra donc produire :

- le rapport annuel prévu par l'Article L.3131-5 du Code de la commande publique, sachant que son contenu aura été strictement fixé au Cahier des Charges ;
- un tableau de bord mensuel, dont la consistance sera également normée ;

- un plan d'actions commerciales annuel qui sera soumis à l'

Que la Communauté d'Agglomération aura également la possibilité de procéder à des contrôles directs, techniques et financiers, par ses agents ou ses prestataires dûment assermentés, notamment en ce qui concerne la qualité du service réalisé.

Qu'elle aura toute capacité de mener ou de diligenter des enquêtes qui lui permettront de mesurer le taux de satisfaction sur le service, ou bien les caractéristiques des trajets effectués par les usagers sur le réseau.

Planning prévisionnel de mise en œuvre du futur contrat O.S.P

Considérant qu'il est donc proposé au Conseil Communautaire d'approuver la mise en œuvre du futur Contrat O.S.P., selon les dispositions prévues par la troisième partie du Code de la Commande Publique.

Que la procédure de mise en concurrence se déroulera alors suivant plusieurs étapes :

Étapes	Dates prévisionnelles
<ul style="list-style-type: none"> Rédaction, par la Communauté d'Agglomération, du contrat d'O.S.P., du Cahier des Charges et de toutes leurs annexes 	Janvier à mi-février 2021
<ul style="list-style-type: none"> Transmission à l'E.P.I.C. des pièces susvisées 	Mi-février 2021
<ul style="list-style-type: none"> Préparation par l'E.P.I.C. d'un Mémoire Technique et d'un Mémoire Financier 	Mi-février 2021 à mars 2021
<ul style="list-style-type: none"> Une phase de négociations entre la C.A. et l'E.P.I.C. permettra de parvenir à un consensus sur les pièces précitées 	Mi-avril à mi-mai 2021
<ul style="list-style-type: none"> Le Contrat O.S.P. et ses annexes sont finalisés par le Grand Périgueux 	Fin mai 2021
<ul style="list-style-type: none"> Le projet de Contrat est transmis à chaque Conseiller Communautaire 	Juillet 2021
<ul style="list-style-type: none"> Le projet de Contrat est soumis au Conseil d'administration de l'E.P.I.C. 	Juillet 2021
<ul style="list-style-type: none"> L'E.P.I.C. adapte ses statuts pour pouvoir mettre en œuvre les missions qui lui seront confiées par le Grand Périgueux 	Juillet 2021
<ul style="list-style-type: none"> Le Conseil Communautaire délibère, sur proposition de M. le Président du Grand Périgueux, sur le projet de Contrat et son économie générale 	Septembre 2021
<ul style="list-style-type: none"> Le contrat O.S.P. est signé par le Président de la C.A. et le président de l'E.P.I.C. 	Octobre 2021
<ul style="list-style-type: none"> Le nouveau contrat d'O.S.P. est mis en œuvre 	1 ^{er} janvier 2022

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE , APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ :

- Décide après avoir recueillis les avis favorables du Comité Locaux et du Comité Technique du Grand Périgueux de :
- au égard des apport positifs de l'E.P.I.C. sur la mise en œuvre du réseau de transports publics PERIBUS depuis 2013, et après avis favorable du Comité de Pilotage dédié à cette question, M. le Président propose au Conseil Communautaire de conforter le choix, à partir du 1^{er} janvier 2022, de l'opérateur interne pour piloter et mettre en œuvre les services de transports publics et de mobilité durable sur le territoire du Grand Périgueux ;
- de confier la gestion et l'exploitation du réseau PERIBUS, et les prestations de mobilité durable qui y sont associées, à l'établissement public industriel et commercial PERIMOUV existant actuellement ;
- d'approuver les compétences de l'EPIC PERIMOUV et de les renforcer tel qu'exposé dans la présente délibération ;
- d'approuver les différentes propositions et choix de la présente délibération dans le cas du présent dossier ;
- de signer l'ensemble des documents afférents à cette délibération.

Adoptée à l'unanimité.

Délibération publiée le 06/01/2021	Pour extrait conforme
Délibération certifiée exécutoire à compter du 06/01/2021	Périgueux, le 06/01/2021
	Le Président, Jacques AUZOU