

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
PAYS DE GRASSE**

**Conseil Communautaire
Jeudi 22 septembre 2022**

Délib. 2022_138

**Gestion du service public de Transports Urbains et Scolaires Sillages :
Rapport du Président au Conseil communautaire présentant les motifs de son choix et
l'économie générale du contrat de délégation de service public relatif à la gestion et
l'exploitation du service public des transports de voyageurs (urbains et scolaires) sur le
territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse**

Intervention de **Paul EUZIERE**,
Président du groupe "Grasse à Tous-Ensemble et Autrement"

Le très dense rapport du Président au Conseil communautaire sur cette Délégation de Service Public (DSP) couvre 111 pages.

Il est explicite sur la plupart des points et a été accompagné d'un remarquable travail des services de l'Agglomération (aussi bien Service des transports-Sillages que Service de la commande publique) et des commissions Déplacements-Transports et Finances.

Nous voudrions faire **plusieurs remarques**.

Une première préalablement.

Il est écrit que le 7 novembre -dans le Rapport et 4 novembre dans la délibération- le Conseil Communautaire *"a approuvé le principe d'une DSP pour la gestion et l'exploitation du service public des transports de voyageurs (urbains et scolaires) sur le territoire de l'Agglomération"*.

Nous pensons qu'**en amont de cette DSP qui nous engage pour 10 ans et qui aura des conséquences sensibles tant pour les usagers que pour les chauffeurs, il y aurait dû avoir le même travail fouillé qui a été fait pour le choix entre Gestion en régie publique et DSP et que nous aurions dû, avec tous les éléments nécessaires à la décision, en débattre préalablement dans les commissions.**

Ceci étant dit, plusieurs questions:

- Comment seront répartis les surcoûts et les impacts plus généraux de la **crise énergétique** (cf. coûts de roulage) ?

- La **suppression de la gare des bus** du Centre-ville -qui suscite tant d'émoi parmi les usagers- a-t-elle été intégrée dans les offres et comment ?
- Nous relevons qu'il y a eu **moins de 50% des voix délibératives à 2 des 3 commissions d'examen** (4/10 le 28/4, 6/10 le 12/5, 4/10 le 17/6) et que l'avocat et le Trésorier principal, sur une DSP aussi importante, ont été systématiquement absents

Il faut réhabiliter les lignes urbaines supprimées ces 5 dernières années sur les Moyen et Haut pays : (Cabris, Spéracèdes) en journée utilisées par les seniors pour se rendre en ville.

Certains points ne sont pas clairs :

- Il nous paraît nécessaire de prévoir une amélioration de **la desserte des établissements scolaires**:

Le collège Paul Arène à Peymeinade, par exemple, est le seul collège qui ne dispose pas d'une desserte scolaire. Les bus 12, 13, 14 qui le desservent depuis St Cézaire, le Tignet, Cabris, Spéracèdes sont des lignes urbaines. **Ces bus ne répondent pas au cahier des charges de la Région pour les transports scolaires** (enfants assis, attachés...)

Le **maintien de minibus** est une nécessité sur ces itinéraires pour permettre une desserte adaptée aux voies de circulation étroites et éviter les déposes sur les axes les plus dangereux.

- **La recherche de cohérence et de synchronisation des horaires et itinéraires de bus avec les sorties des établissements du Secondaire** (collèges, lycées) pour desservir les équipements sportifs et culturels de Grasse (Stades, piscines,

Par ailleurs, plusieurs points restent de la compétence de la CAPG :

-Les lignes 23S (St Auban), 24S (Thorenc), 41 (nouvelle desserte de la Lane) ne sont pas comprises dans la DSP : les correspondances seront-elles assurées ?

Marfina compte sur **les véhicules** de l'autorité concédante. C'est-à-dire de la CAPG.

- **L'adéquation des gabarits des bus scolaires, aux capacités des infrastructures routières** et en particulier aux limitations de tonnages est **un impératif sécuritaire** : (routes interdites aux 19 T sur la plupart du linéaire des Terres de Siagne et pour la traversée de toutes les agglomérations).

-Le choix des **emplacements des arrêts de bus scolaires** est à **revoir** pour limiter au maximum les congestions routières et le risque aux personnes (danger d'accident, cheminement piétons, dépose véhicules...)

-La **sécurité des itinéraires des transports collectifs utilisés de fait pour le transport de matières dangereuses (TMD)** à destination de la ZI des « Hauts de Grasse », par exemple.

Des semi-remorques de 44T ne peuvent croiser des bus scolaires sur ces routes de montagne.

Autre question : qu'est ce que la CAPG a programmé pour tenir des orientations du SCOT Ouest en matière de transports collectifs dans l'Ouest grassois ?

Pour rappel, à l'issue de l'Enquête Publique du SCOT Ouest, le Commissaire Enquêteur, dans ses conclusions motivées du 10 septembre 2020, a émis UNE RESERVE « *portant sur l'ajout nécessaire d'une clause liant l'accueil de population nouvelle à l'amélioration effective des transports collectifs dans les communes de l'Ouest grassois.* »

Dans son rapport complet, le Commissaire enquêteur rappelle (p.99) que « *le projet de SCOT arrêté ne reprend pas pour ces communes [Ouest grassois, Cabris, Spéracèdes, Le Tignet] la référence, présente dans la version de 2012, aux préalables à respecter pour assurer une diminution de l'impact de la circulation automobile et garantir une mise à niveau de l'offre de transports collectifs en rapport avec l'accroissement démographique.* »

Dans sa réponse, le Syndicat Mixte du SCOT s'est engagé à ce qu'une clause liant **accueil de population nouvelle et amélioration effective des transports collectifs soit ajoutée au Document d'Orientations et d'Objectifs**, considérant que cette mesure de sauvegarde permise par lors de la publication de la loi Elan « *est cohérente avec le constat de déficit d'accessibilité des Communes de l'Ouest du Moyen Pays avec la saturation permanente de la RD 2562* ».

Dernier point : **la concertation et le dialogue avec les usagers comme avec les conducteurs de bus sans lesquels rien ne pourra réussir.**

J'ai déploré en Commission des Finances que le Code des Marchés Publics n'associe pas les personnels concernés aux procédures, sinon aux choix.

Mais, ce n'est pas parce que le Code des Marchés Publics ne prévoit pas ce dialogue qu'il faut s'en priver. Au contraire.

Il aurait été souhaitable que non seulement les élus -qui sont décisionnaires- que l'Administration, mais aussi ceux qui vivent au quotidien les transports dans le Pays grassois: les usagers et les chauffeurs soient associés à la réflexion. Cette question reste pleinement d'actualité.