

République Française
Département de la HAUTE-SAVOIE
Arrondissement de Bonneville

N°2024-07-09/14

**SYNDICAT MIXTE DES 4
COMMUNAUTES DE COMMUNES
EXTRAIT DU REGISTRE DES
DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL**

Séance du mardi 09 juillet 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le 9 juillet à 18h00, le Comité syndical s'est réuni en séance ordinaire à Bonneville, sous la présidence de Monsieur Stéphane VALLI, Président.

Nombre de délégués en exercice : 20
Nombre de délégués présents : 12
Nombre de délégués donnant pouvoir : 1
Nombre de délégués votants : 13

DELEGUES PRESENTS :

Délégués titulaires :

Stéphane VALLI, Bruno FOREL, Colette BOEX, Mélanie LECOURT, Aline WATT CHEVALLIER, Laurent FAVRE, Jean-Pierre MERMIN, Christelle ITNAC, René CARME.

Délégués suppléants :

Nadège SAPORITO, Danielle ANDREOLI GRILLET, Claude SERVOZ.

Déléguée ayant donné pouvoir :

Silvia IUNCKER-GOMEZ.

Délégués excusés :

Boris AVOUAC, Pierrick DUCIMETIERE, Christophe FOURNIER, Jean-Claude HARMAND, Marie Claire LAFFIN, Billy MARQUET, Yves MASSAROTTI, Sonia PAUZE, Christophe PERY, Pascal POCHAT-BARON.

Madame Aline WATT CHEVALLIER est désignée Secrétaire de séance.

OBJET : BUS AGILE / AVANCEMENT DU PROJET

Monsieur le Président indique aux membres du Conseil Syndical que suite à la décision du Conseil en février dernier de s'engager dans l'évolution "agile" de notre réseau, le calendrier est à ce jour tenu.

Depuis, de nombreux comités de projet réunissant Proxim iTi, Kéolis, la SA Bus Agile et la SPL Ecomobilité se sont tenus. En outre, 4 ateliers avec les EPCI, un comité des partenaires et de nombreuses réunions bilatérales ont eu lieu sur ce projet.

A ce jour, en résumé,

N°2024-07-09/14

- La conception du plan détaillé d'exploitation est à bout touchant, dans le cadre du mandat d'étude confié à Bus Agile SA :
 - Le périmètre retenu pour la phase pilote sont les lignes :
 - C : Reignier – St Jeoire
 - F : Bonneville – Vougy
 - G : Marignier – Viuz-en-Salaz
 - H : Annemasse – La Muraz
 - K : Annemasse – Bonneville
 - TAD suspendu en septembre 2023
 - Les nouvelles lignes agiles sont :
 - La Muraz – Reignier – CHAL– St Jeoire – Marignier – Vougy
 - Bonne – Bonneville – Marignier (la liaison de/vers Annemasse est assurée en correspondance avec la ligne 5 d'Annemasse Agglo)
 - Annemasse – Monnetier
 - La Muraz – La Roche s/F – Orange
 - Glières – Bonneville – Mégevette
 - A noter que ce dispositif ne recouvre que partiellement les fonctionnalités des lignes existantes précitées. Il est donc complété temporairement par les mesures complémentaires suivantes, dans l'attente du déploiement complet du réseau agile :
 - Déviation de la ligne D par la gare et le centre de Bonneville
 - Mise en place d'une offre provisoire reprenant les arrêts de l'ancien TAD non couverts par les lignes agiles pilotes (principalement autour des tracés des lignes B et D)
 - Les arrêts nouvellement desservis sont principalement les arrêts scolaires existants, limitant ainsi les besoins d'investissement pour les communes. La liste a été amendée suite aux ateliers et aux remarques faites par les élus des 4 EPCI. Quelques arrêts nouveaux sont ajoutés à la suite de cette concertation. La réalité du terrain a été également prise en compte (état et largeur de certaines routes, présence ou absence de raquettes de retournement...) - A ce sujet, des aménagements de voirie souhaitables ont été demandés aux EPCI lors du bureau du 1er juillet.
 - L'horaire aux heures creuses sera systématisé. Sauf exception :
 - Un bus par heure du lundi au vendredi sur les lignes issues de la conversion de lignes régulières existantes, un bus toutes les deux heures le samedi
 - Un bus toutes les deux heures sur les lignes issues de la conversion de l'ancien TAD
 - Des adaptations sont encore possibles en tenant compte des éléments de contexte qui apparaîtront ultérieurement. Le concept sera figé à partir de mi-septembre.
 - Aux heures de pointe, un dispositif spécifique est en cours de conception. Le principe est de fournir la même fréquence de passage qu'aux heures creuses, mais d'utiliser lorsque cela est possible les ressources des transports scolaires pour assurer la capacité de transport d'une part, et pour réduire le périmètre d'arrêts desservi par le véhicule standard d'autre part, en répartissant les arrêts sur demande sur plusieurs lignes au lieu d'une seule à ces heures de forte fréquentation. De ce fait, les services scolaires impactés seront transformés en lignes régulières, et ainsi accessibles à tous. Inversement, les enfants pourront utiliser les autres horaires des lignes régulières, ce qui devrait avoir pour impact

de faire baisser la pression sur la capacité des bus anciennement scolaires, et ainsi libérer des places pour de nouveaux clients. La conception détaillée de ce dispositif est en cours et sera achevée avant la fin de l'été.

- Le prestataire d'exploitation, Keolis, a reçu les trois quarts de la formation de son encadrement qui lui-même formera les conducteurs fin août. La dernière partie restante correspond à l'utilisation des outils informatiques. Une certification par Bus Agile SA aura lieu ensuite.
 - A noter que le sous-traitant de Kéolis, la société Gal, a préféré renoncer à l'amiable à sa sous-traitance estimant que son ingénierie n'était pas adaptée pour apporter la rigueur nécessaire à l'agilification des lignes. Le retour des lignes vers Kéolis se fera progressivement au cours de l'automne (recrutement permis D et achat-location de véhicules) et ne devrait pas a priori gêner le démarrage du projet.
 - Un renforcement des procédures via une plus grande formalisation écrite sera mené à la rentrée par Kéolis avec Bus Agile SA.
- Le délestage (mise en place de solution de transport complémentaire en cas de saturation du dispositif principal); il sera sollicité par la cellule Traffic Control de Bus Agiles SA et assuré par des navettes 9 places de Kéolis puis complété si besoin par une société de taxi propre à chaque EPCI, eux-mêmes contactés le cas échéant par le call center de la SPL. Proximiti va demander aux EPCI de leur donner les coordonnées d'une société de taxi sur leur territoire afin que nous puissions éventuellement conventionner, voire pour ceux qui en ont la capacité, les équiper des outils informatiques permettant d'éviter au call center d'avoir à les appeler.
- Les aspects juridiques : Proxim iTi et Keolis mettront à jour leurs marchés cet automne afin qu'ils soient en adéquation avec la nouvelle organisation.

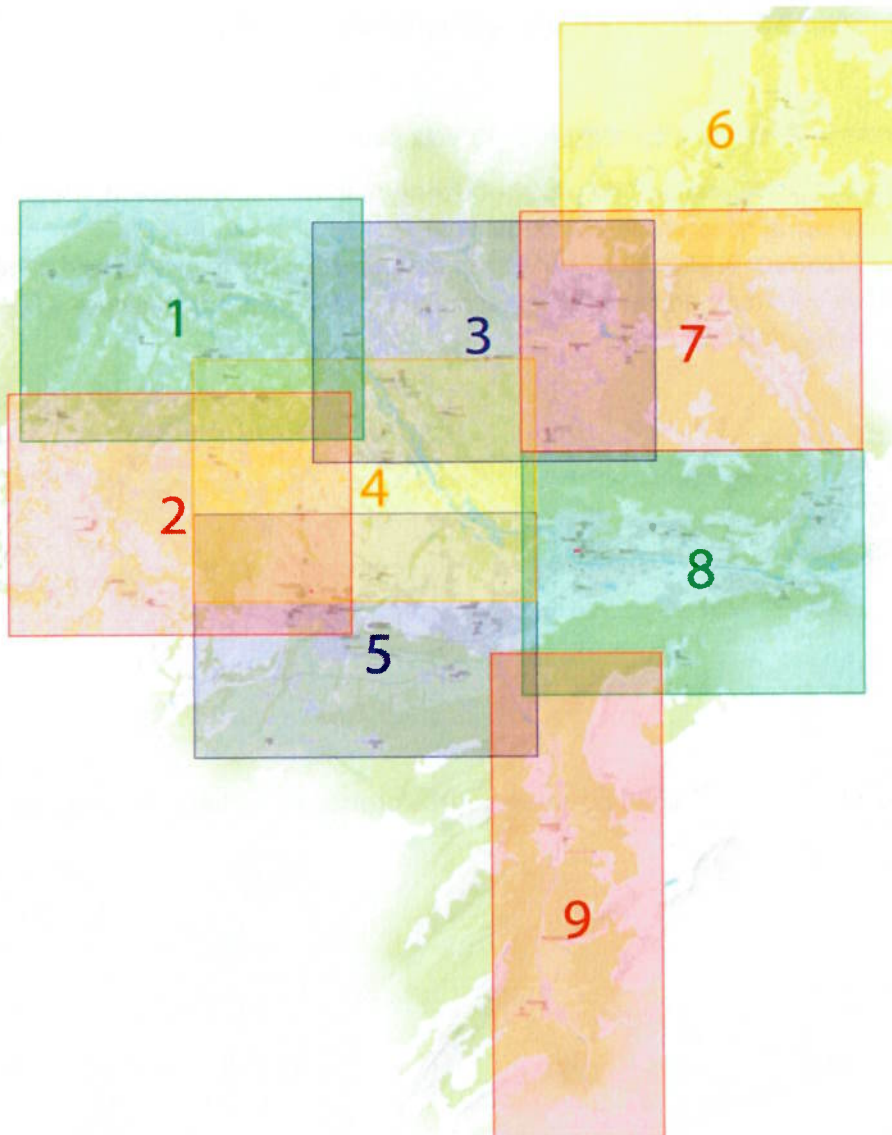
En qui concerne le partenariat avec Bus agile, il est pris en charge d'une part par Proxim iTi et d'autre part par le PMGF :

- Le travail d'étude en cours, conduisant à l'élaboration précise du plan de transport, est piloté et financé par le PMGF. Le montant couvert par le PMGF est d'environ 20 000 €.
- La mise en exploitation et l'exploitation future du système (outils informatiques, cellule Traffic Control et renouvellement annuel des certifications) seront financés par ProximIti dans le cadre du budget transport existant, et la contractualisation avec Bus Agile SA sera effectuée au travers de la SPL Écomobilité (voir ci-dessous). Les coûts pour 2024 sont évalués à 40'000 € pour la mise en service et 20'000 € pour l'exploitation.
- Des prestations d'assistance complémentaire sont fournies par Bus Agile SA sur demande ponctuelle comme par exemple, des prestations de conseil lors du choix de la billettique ou de la cartographie, la participation à des réunions publiques... Ces prestations sont commandées directement par le SM4CC et sont facturées à l'heure. Compte tenu du rythme actuel de consommation, les coûts pour 2024 sont évalués à env. 15'000 €.
- La centrale d'appel, complémentaire de l'application Bus Agile, pour réserver un bus a été confiée officiellement à la SPL Ecomobilité. La SPL assurera aussi l'appel aux taxis si nécessaire en cas de délestage ne pouvant être assuré par Kéolis ou encore

aux conducteurs qui auraient manqué un client. Une convention de partenariat spécifique va être rédigée. Elle intègrera les prestations d'exploitation de Bus Agile SA, ce qui permettra de réunir toutes les prestations annexes au transport en un contrat et une facturation unique, et ce **a priori** de manière mutualisée avec la CCG.

- Les interfaces avec les autres AOM se dessinent :
 - Un planning de déploiement coordonné sur les 3 AOM a été décidé au Copil Bus Agile du PMGF : 21 octobre pour le SM4CC, 15 décembre pour Annemasse Agglo, et 6 janvier 2025 pour la CCG. Un quatrième lot pourrait être mis en service à une date indéterminée à ce jour, visant à relier les réseaux CCG et Annemasse Agglo.
 - Les autres AOM ont également effectué une visite de MobiChabalis à Aigle en date du 12 juin, avec également participation de l'exploitation d'Annemasse Agglo, le groupe RATP Dev. Cette visite a permis de confirmer la motivation des autres AOM et du groupe RATP pour mener à bien le projet, ce qui tend à annuler les risques potentiels d'absence de mutualisation, qui étaient évalués comme non négligeables il y a peu.
 - Des réunions ont lieu les 8 et 9 juillet entre Bus Agile SA et les deux autres AOM, ce qui permettra de connaître avec précision les modalités de collaboration avec elles : la mutualisation des prestations de la SPL avec la CCG, et les interconnexions des réseaux avec Annemasse Agglomération.
 - Concernant ce dernier point, les questions en suspens sont :
 - Le fonctionnement de la correspondance entre la ligne 5 et la nouvelle ligne K à Bonne, notamment la garantie d'attente mutuelle en cas de retard et la tarification
 - Déterminer quelle AO porte la ligne inter-AO entre Annemasse et Monnetier, et la contractualisation pour la répartition des coûts
 - De manière plus générale la mise en place d'une reconnaissance mutuelle de titres de transports unitaires avec Annemasse Agglo. En option, un abonnement combiné pourrait également être créé, afin de permettre de maintenir une offre illimitée entre Bonneville et Annemasse malgré le report sur la ligne 5
- Le système de billetterie légère Nuamouv, permettant d'une part de décharger totalement le chauffeur (100% du temps consacré à la conduite) et d'autre part d'offrir de nombreux moyens de paiement (Open Paiement, Ticket SMS, M Ticket, tickets et abonnements vendus par les agences Proxi vélo et Proxim iTi) est en commande et devrait être déployé en octobre. Un réseau de depositaires sera également proposé.
 - Rappel : à l'instar de ce qui est pratiqué dans le Lex et chez nos voisins Suisses ainsi qu'au regard de la fraude très faible (moins de 2%) face au coût élevé d'une validation, la validation ne sera plus réalisée par le chauffeur. Les contrôles seront cependant renforcés.
- Les dépliants horaires seront mis à disposition par secteur et non plus par ligne. Neuf secteurs ont été retenus. Outre les horaires, chaque document intègrera un plan détaillé du secteur, complété par une vision schématique du reste du réseau. Les plans de secteurs seront également affichés aux arrêts disposant d'un matériel d'affichage de grande taille. La base cartographique existante de Proxim iTi, provenant de la société Latitude carthagène, est utilisée et est remaniée pour atteindre ce but.

Secteurs de documents horaires et plans de réseau détaillés :



- La communication (Voir délibération suivante) et la promotion du dispositif sont en cours d'élaboration. Un recrutement est aussi en cours pour le poste de chargé de mission correspondant (Voir délibération sur le tableau des emplois)

Le Comité Syndical, après en avoir délibéré (13 voix pour) :

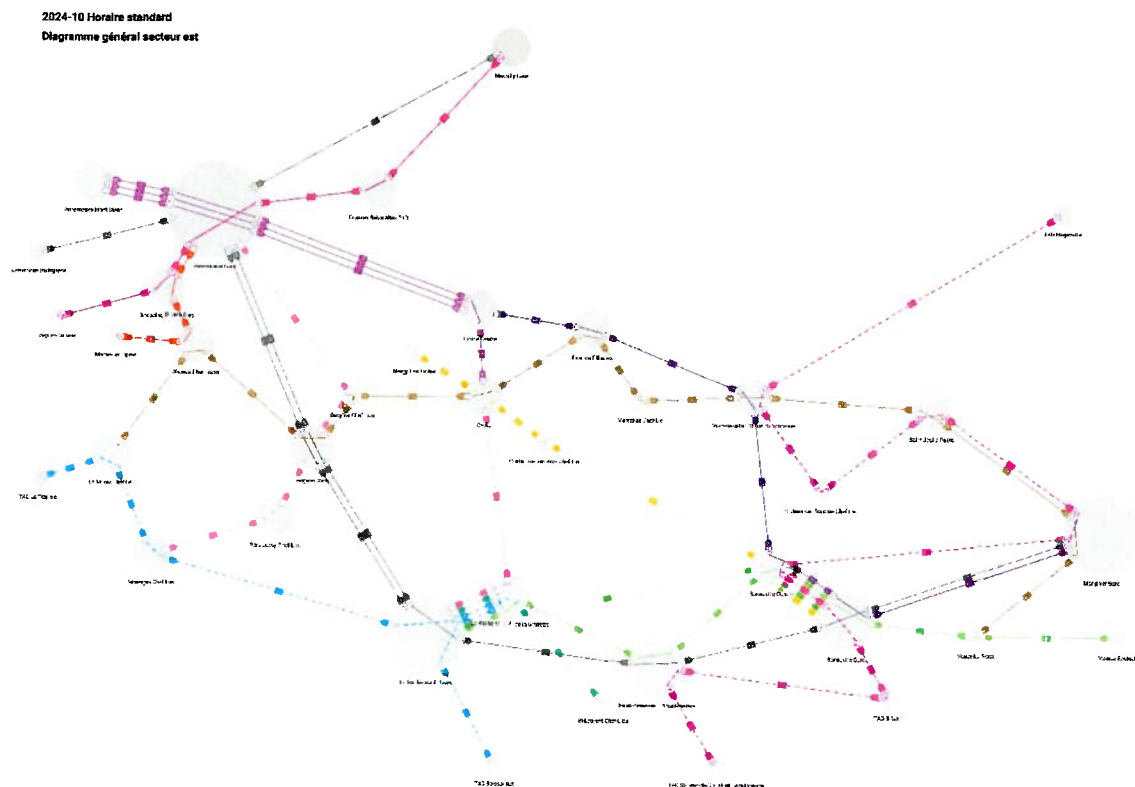
- Acte le point d'avancement du projet et donne mandat aux équipes de Proximité pour poursuivre sur la base présentée ci-dessus.
- Autorise Monsieur le Président, ou en cas d'empêchement un vice-président, à signer toute pièce de nature administrative, technique ou financière nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

Le Président, Stéphane VALLI Syndicat Mixte des 4 Communautés de Communes SM4CC	La Secrétaire de séance Aline WATT CHEVALLIER
---	--

D.G.S.

ANNEXES

Diagramme horaire au 03.07.2024 pour les heures creuses (peut encore évoluer)



N°2024-07-09/14