

COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION ORDINAIRE DU COMITÉ SYNDICAL LUNDI 9 DECEMBRE 2024

Le Comité Syndical de Sud-Gironde Mobilités régulièrement convoqué, au nombre prescrit par la loi, s'est réuni en réunion ordinaire au siège du Syndicat, à 18H15.

<u>CDC CONVERGENCE GARONNE</u>	TITULAIRES PRESENTS : QUEYRENS Alain, DEPUYDT Jean-Marc, PORTA Sylvie. TITULAIRE AYANT DONNE POUVOIR : FILLIATRE Thomas à QUEYRENS Alain. SUPPLEANT PRESENT ET VOTANT: PERNIN Denis en l'absence de SOULÉ Jean-Patrick.
<u>CDC DU REOLAIS EN SUD GIRONDE</u>	TITULAIRES PRESENTS : ZAGHET Francis, CAMON-GOLYA Philippe, SONILHAC Luc.
<u>CDC du SUD GIRONDE :</u>	TITULAIRES PRESENTS: GUILLEM Jérôme, FUMEY Christophe, LE LAGADEC Magali, BIRAC Frédéric, BANQUET-RENARD Maryse, SAPHORE Valérie. SUPPLEANTS PRESENTS ET VOTANTS: CARRASSET Nathalie en l'absence de Nathalie DULUC, FAVIER Jacques en l'absence de MAROT Yann.

Ordre du jour

- Procès-verbal de la réunion du 18/11/2024
- Décisions du Président
- Finances :
 - Délibération autorisant le président à engager, liquider et mandater les dépenses d'investissement (dans la limite du quart des crédits ouverts au budget de l'exercice)
- Ressources humaines :
 - Remboursement des frais de déplacement
- Débat autour du projet de territoire
- Questions diverses

Monsieur Alain Queyrens est désigné secrétaire de séance.

1 COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DU 18 NOVEMBRE 2024

Il a été procédé au vote du compte-rendu du comité syndical ordinaire du 18 novembre 2024 qui est adopté à l'unanimité.

2 COMPTE-RENDU DES DECISIONS PRISES PAR LE PRESIDENT

Décision n°25-2024

Vu la demande formulée par le syndicat le 30 octobre 2024;

Vu les offres des sociétés :

T-PSO SAS	:	32 750,00€ HT pour 25 000 litres
DYNEFF	:	31 725,00€ HT pour 25 000 litres
ARMORINE	:	31 975,00€ HT pour 25 000 litres
PECHAVY ENERGIE	:	31 875,00€ HT pour 25 000 litres

Le Président décide d'attribuer la commande n°2024-15 à la société DYNEFF pour un montant de 31 725,00€ HT pour 25 000 litres soit 1,269€ HT/litre.

Décision n°26-2024

Vu la demande formulée par le syndicat le 19 novembre 2024;

Vu les offres des sociétés :

T-PSO SAS	:	33 375,00€ HT pour 25 000 litres
DYNEFF	:	33 125,00€ HT pour 25 000 litres
ARMORINE	:	33 225,00€ HT pour 25 000 litres
PECHAVY ENERGIE	:	32 822,50€ HT pour 25 000 litres

Le Président décide d'attribuer la commande n°2024-16 à la société PECHAVY ENERGIE pour un montant de 32 822,50€ HT pour 25 000 litres soit 1,3129 HT/litre.

3 DELIBERATION AUTORISANT LE PRESIDENT A ENGAGER, LIQUIDER ET MANDATER LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT (DANS LA LIMITE DU QUART DES CREDITS OUVERTS AU BUDGET DE L'EXERCICE) – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Rapporteur : Francis ZAGHET

M. le Vice-Président rappelle les dispositions extraites de l'article L 1612-1 du code général des collectivités :

Dans le cas où le budget d'une collectivité territoriale n'a pas été adopté avant le 1^{er} janvier de l'exercice auquel il s'applique, l'exécutif de la collectivité territoriale est en droit, jusqu'à l'adoption de ce budget, de mettre en recouvrement les recettes et d'engager, de liquider et de mandater les dépenses de la section de fonctionnement dans la limite de celles inscrites au budget de l'année précédente.

Il est en droit de mandater les dépenses afférentes au remboursement en capital des annuités de la dette venant à échéance avant le vote du budget.

En outre, jusqu'à l'adoption du budget ou jusqu'au 31 mars ou jusqu'à la date mentionnée au premier alinéa de l'article L 4311-1-1 pour les régions, en l'absence d'adoption du budget avant cette date, ou jusqu'au terme de la procédure par l'article L 4311-1-1 pour les régions l'exécutif de la collectivité territoriale peut, sur autorisation de l'organe délibérant, engager, liquider et mandater les dépenses d'investissement, dans la limite du quart des crédits ouverts au budget de l'exercice précédent, non compris les crédits afférents au remboursement de la dette.

L'autorisation mentionnée à l'alinéa ci-dessus précise le montant et l'affectation des crédits.

Montant budgétisé - dépenses d'investissement 2024 : 375 000,00€
(Hors chapitre 16 « Remboursement d'emprunts »)

Conformément aux textes applicables, il est proposé au comité syndical de faire application de cet article à hauteur de 93 750,00€, soit 25% de 375 000,00€.

Les dépenses d'investissement concernées sont les suivantes :

2182	Matériel de transport	90 000,00	Achat d'un autocar urbain
2183	Matériel de bureau et informatique	3 750,00	Renouvellement serveur informatique
TOTAL		93 750,00	

Après en avoir délibéré, le comité syndical décide d'accepter les propositions de M. le Vice-Président dans les conditions exposées ci-dessus.

4 REMBOURSEMENT FRAIS DE DEPLACEMENT – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Rapporteur : Thomas FILLIATRE

Vu les articles L 5211-10, L.2123-12 ; L2123-14 ; L2123-18 ; L2123-18-1 et R.2123-22-1 ; R2123-22-2 ; D1617-19 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le décret 2001-654 du 19 juillet 2001 modifié fixant les conditions et les modalités de règlements de frais occasionnés par les déplacements des personnels des collectivités locales et établissements publics mentionnés à l'article 2 de la Loi 82-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;

Vu le décret 2006-781 du 3 juillet 2006 modifié fixant les conditions et modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements temporaires des personnels civils de l'Etat, texte servant de référence aux remboursements des frais des agents territoriaux, et ses arrêtés d'application ;

Vu le décret 2007-23 du 5 janvier 2007 permettant l'application aux fonctionnaires territoriaux des conditions et modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements temporaires des personnels civils de l'Etat prévus à l'article 6 du décret du 2006-781 du 3 juillet 2006 modifié ;

Vu l'arrêté du 3 juillet 2006 fixant les taux des indemnités kilométriques prévues à l'article 10 du décret N°2006-781 du 3 juillet 2006, modifié par l'arrêté du 26 août 2008 ;

Vu l'arrêté ministériel du 20 septembre 2023 ;

Vu la délibération n°034-2014 du 18 juin 2014 qui doit être annulée, pour tenir compte des modifications à y apporter ;

Considérant qu'il est nécessaire de déterminer les modalités de prise en charge et de remboursement des frais de missions et de déplacements des élus, des agents inscrits au tableau des effectifs et des stagiaires école, de la collectivité dans le respect des dispositions réglementaires actuellement en vigueur,

Monsieur le Président propose l'adoption d'une délibération actant des dispositions en matière de prise en charge des frais de déplacement.

Les conditions et les modalités de prise en charge des frais correspondent à celles qui s'appliquent aux personnels civils de l'Etat dans le cadre des décrets n° 2006-781 du 03 juillet 2006 et n° 2007-23 du 5 janvier 2007 fixant les conditions et les modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements temporaires, modifiés par l'arrêté ministériel du 20 septembre 2023.

Par ailleurs, pour les élus locaux dans le cadre de l'exercice du droit à formation et conformément aux articles L2123-12 et L2123-14 du Code Général des Collectivités Territoriales, les frais de déplacement et de séjour sont pris en charge par la collectivité.

Lorsqu'ils sont en situation de handicap, ils peuvent également bénéficier du remboursement des frais spécifiques de déplacement, d'accompagnement et d'aide technique qu'ils ont engagés pour les situations précédemment visées.

Pour être considéré en mission, et pour prétendre à une prise en charge des frais engagés lors d'un déplacement temporaire, les personnes doivent se déplacer pour les besoins du service, hors de leur résidence administrative et familiale. Ils doivent être munis au préalable d'un ordre de mission validé respectivement par le Président ou par un fonctionnaire ayant reçu délégation à cet effet. Il constitue le document qui autorise le voyage et le remboursement des frais afférents.

Les principaux types de déplacement concernent le déplacement à titre professionnel sur le territoire du syndicat, la participation à des formations, réunions, colloques, séminaires, visites d'installations, partage d'expérience.

Les indemnités de mission ne sont pas cumulables avec d'autres indemnités ayant le même objet.

De même, les frais de déplacement donnant lieu à remboursement par un autre organisme comme le Centre National de la Fonction Publique Territoriale (CNFPT) notamment, et ce quel que soit le niveau de participation, ne sont pas pris en charge par la collectivité.

Les frais supplémentaires à la charge des élus/agents qui ne sont pas pris en charge par le CNFPT (ex : arrivée la veille de la formation compte tenu de l'éloignement, transfert entre 2 gares) pourront être assumés par Sud-Gironde Mobilités sur la base de l'indemnité de mission en fonction des circonstances particulières ayant conduit à l'engagement de ces frais supplémentaires.

Modalités de remboursement des frais

1 - 1 Frais de restauration

Le remboursement des frais de restauration s'effectue sur la base d'un forfait défini par arrêté ministériel. Ce montant suivra l'évolution de la réglementation en vigueur.

A titre indicatif, il est actuellement fixé par l'arrêté ministériel du 20 septembre 2023 à 20,00€ par repas.

1 - 2 Frais d'hébergement

Le remboursement des frais d'hébergement, comprenant la nuitée (période comprise entre zéro heure et cinq heures) et le petit déjeuner, s'effectue sur présentation de justificatifs et à hauteur d'un montant maximum fixé par arrêté ministériel.

Ce taux alloué actuellement par l'arrêté ministériel du 20 septembre 2023 est fixé à 90,00€ par nuitée, pour les grandes villes et communes de la métropole du Grand Paris 120,00€ la nuitée et commune de Paris 140,00€ la nuitée.

Sur certaines destinations, la région parisienne ou les grandes villes, le remboursement à hauteur maximale de 90,00€, 120,00€ ou 140,00€ y compris le petit déjeuner ne correspond plus à la réalité de l'offre hôtelière. Pour ces destinations uniquement, le taux de l'indemnité est porté à hauteur maximale de 180,00€ petit déjeuner inclus.

Cette mesure permet d'éviter de renoncer à des déplacements qui s'inscrivent dans une logique professionnelle, permet de répondre à la réalité des situations rencontrées et optimise les conditions du déplacement en permettant une meilleure solution d'hébergement par évitement des coûts de transport et des risques de fatigue accrue due à un hébergement excentré et/ou de moindre qualité.

Cette démarche n'empêche pas, le cas échéant et selon les situations rencontrées, la prise d'une délibération spécifique permettant de rembourser sur la base des frais réellement engagés en fonction des contraintes rencontrées.

Pour les élus, cette mesure de prise en charge liée à la localisation du déplacement est également applicable.

1 - 3 Frais de transport

Le remboursement des frais de transport s'effectue sur présentation des pièces justificatives.

Conformément à l'article 9 du décret n°2006-781 du 3 juillet 2006 modifié la collectivité choisit le moyen de transport au tarif le moins onéreux et, lorsque l'intérêt du service l'exige, le plus adapté à la nature du déplacement.

Les transports s'effectuent en principe par voie ferroviaire en 2ème classe, et par voie aérienne en classe la plus économique en fonction des destinations et des justifications du choix.

1 - 3 - 1 Véhicule de service, véhicule personnel

Par ailleurs, Sud-Gironde Mobilités peut également permettre l'utilisation d'un véhicule de service. Ce mode de déplacement qui permet par ailleurs le covoiturage sera préféré à l'utilisation d'un véhicule personnel pour les trajets effectués n'excédant pas un rayon de 300 km environ.

La collectivité prend alors en charge sur présentation des justificatifs acquittés les frais de stationnement, de péage d'autoroute et, le cas échéant, du carburant pris en cours de trajet.

Pour certains déplacements sur le territoire de la collectivité, l'utilisation d'un véhicule personnel peut être autorisée, dès lors que l'intérêt du service le justifie.

En cas d'utilisation d'un véhicule personnel, une copie du permis de conduire et de la carte grise du véhicule doit accompagner la demande de déplacement.

Le remboursement donne lieu à des indemnités kilométriques selon un barème fixé par arrêté ministériel, au départ du siège social, selon le kilométrage réel évalué par un calculateur d'itinéraires. Aucune indemnisation n'est possible au titre du remboursement des impôts, taxes et assurances acquittés pour le véhicule.

En cas de prise de poste dans l'une des résidences administratives du syndicat, le trajet entre le domicile de l'agent et l'une de ces résidences administratives ne pourra donner lieu à aucun remboursement de frais kilométriques.

1 - 3 – 2 Transport par voie ferroviaire ou aérienne

Le remboursement des frais de transport s'effectue sur présentation des pièces justificatives.

Conformément à l'article 9 du décret n°2006-781 du 3 juillet 2006 la collectivité choisit le moyen de transport au tarif le moins onéreux et, lorsque l'intérêt du service l'exige, le plus adapté à la nature du déplacement.

Les transports s'effectuent en principe par voie ferroviaire en 2ème classe sur le territoire de la métropole, et par voie aérienne en classe la plus économique pour les trajets à l'étranger.

Lorsque l'intérêt du service ou les conditions tarifaires le justifient, le recours à la première classe pour la voie ferroviaire, ou classe affaire pour les trajets aériens, peut être autorisé par l'autorité qui ordonne le déplacement.

Les frais de transports directement engagés par les élus et agents communautaires peuvent faire l'objet d'un remboursement, dans l'hypothèse d'une situation ou d'une dépense imprévue, dûment justifiée et en lien direct avec le mode de déplacement autorisé, sans toutefois permettre un remboursement aboutissant à un paiement double pour une même destination.

1 - 4 Frais annexes

Les frais annexes tels que parkings, titres de transport en commun de desserte locale, navette, sont remboursés sur présentation des justificatifs acquittés.

En l'absence de disponibilité de transport en commun et lorsque l'intérêt du service le justifie, les frais de taxis peuvent également être remboursés sous réserve de l'accord de l'autorité habilitée à autoriser le déplacement, cette demande devant être préalablement matérialisée sur l'ordre de mission.

Intervention de Benoît Carrère : *Le but de cette délibération est d'amender le règlement qui existe aujourd'hui sur les remboursements des frais de déplacement. Dans la perspective de développer un nouveau service sur le territoire, l'idée est de pouvoir avoir éventuellement d'autres résidences administratives sur le territoire autres que le siège de Langon pour certains agents qui prendraient éventuellement poste dans différents territoires du syndicat. Par exemple sur le territoire de Convergence ou encore La Réole. L'idée est d'éviter des frais de déplacement engendrés par une prise de poste quotidienne à Langon et un déplacement vers le lieu d'exercice des fonctions. Cela revient simplement à préciser qu'en cas de prise de poste dans l'une des résidences administratives du syndicat, le trajet entre le domicile de l'agent et le lieu de sa résidence administrative ne pourra donner lieu à aucun remboursement des frais kilométriques. C'est-à-dire que ce trajet sera considéré comme un trajet domicile – travail. L'intérêt est double, financier, d'abord, mais également en termes de disponibilité d'ETP puisque cela permet de gagner 30min sur la disponibilité en temps de travail.*

Intervention de Jérôme Guillem : *Cela se fait dans le sens de ce qui se pratique sur les autres syndicats qui ont des périmètres relativement grand, il faut donc garder la même cohérence car nous sommes des élus qui siégeons par ailleurs.*

Intervention de Luc Sonilhac : *Juste une petite remarque pour la technicité du DGS, une nouvelle application est sortie, elle s'appelle N2F, « note de frais ». Aujourd'hui, je suis administrateur pour Aquitaine Cap métiers pour la Région, tout le service comptabilité utilise ce logiciel-là qui est très bien fait. C'est une application qui prend les photos, qui archive... C'est très efficace.*

5 DELIBERATION DE PRINCIPE SUR LA CESSION D'UNE PARCELLE DE TERRAIN APPARTENANT A SUD-GIRONDE MOBILITES AU PROFIT DE LA VILLE DE LANGON POUR L'INSTALLATION D'UN RESEAU DE CHALEUR – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Intervention de Christophe FUMEY : *Je vais vous demander si vous êtes d'accord que l'on fasse une délibération de principe ?*

Nous avons la chance que notre site ait été retenu pour un réseau de chaleur pour la ville de Langon. Ce dossier était déjà en cours avant que l'on crée SGM, du temps du SISS.

Il s'agit vraiment d'un service public avec la possibilité de créer un réseau vertueux et cela va permettre de faire des économies à l'hôpital, au collège, à la caserne des pompiers...

A l'époque, nous avons cédé au SICTOM un bout de terrain pour un euro symbolique. Là, c'est la même philosophie que nous avons validée en bureau.

Je n'ai pas de doute que vous soyez dans le même état d'esprit que le bureau. Et nous devons prendre cette délibération de principe maintenant pour coller au calendrier de la commune de Langon qui doit s'engager, elle aussi, en conseil municipal sur le projet.

Intervention d'Alain Queyrens : *Je voudrais juste rajouter dans la délibération la condition qui est précisée en préambule mais qui n'est pas dans la conclusion : « sous conditions de donner la possibilité au syndicat d'avoir accès au RCU pour l'usage de ses bâtiments, et de veiller à la bonne continuité des services du SICTOM et de SGM lors des travaux ».*

Intervention de Jérôme Guillem : *Je voudrais juste rappeler ce pourquoi je me suis mobilisé depuis plus de 10 ans sur le sujet de la réhabilitation de notre hôpital public : il y avait un enjeu de pouvoir diminuer les coûts de fonctionnement de l'hôpital public. En 2013, nous avons lancé une étude qui avait débouché en 2014, lorsque j'étais adjoint, et on avait démontré la pertinence de faire un réseau de chaleur. A l'époque, cela ne s'était pas fait. Lorsque j'ai été élu maire, j'ai repris le sujet qui est devenu de plus en plus prégnant d'un point de vue énergétique. Donc la Ville a financé une étude, seule pour l'intérêt de tous, qui démontre la pertinence de ce réseau et qui a permis à l'hôpital de voir aussi qu'il allait pouvoir gagner aussi beaucoup en coût de fonctionnement, car là c'est ultra énergivore.*

Le réseau de chaleur est une compétence que la commune prend et elle fait le choix de développer le réseau. C'est une compétence propre de la collectivité. Après, elle peut faire le choix de l'exercer en régie, en propre, en embauchant des gens, ou en faisant une délégation de service public. Nous on fera le choix de faire une délégation de service public, mais cela ne marche que si la Ville est sur son terrain. Donc je tiens à remercier vraiment l'ensemble des collègues qui siègent dans ce syndicat de faire en sorte que l'on puisse déployer le réseau de chaleur. Nous avons étudié le positionnement d'une chaudière et cela n'est pas simple à trouver car il y avait beaucoup de parties qui étaient sur du foncier qui n'était pas accessible pour la commune car il aurait fallu le racheter à des sommes pas possibles et cela mettait en péril le projet.

Je tiens vraiment à vous remercier.

Nous allons rajouter la demande d'Alain Queyrens dans la délibération mais de toute façon plus nous aurons de contributeurs qui vont venir à cette tarification-là, plus cela va aider à la pérennité du projet. Et il avait même été évoqué dans notre réflexion la possibilité de détourner certains flux de bois avec le SICTOM et des filières à développer à moyen et long terme.

Intervention de Christophe Fumey : *Une petite précision géographique, cela va se faire à l'ancienne déchetterie, où il y a le bassin de rétention sur lequel il est peu probable que nous ayons quelque chose à faire. Et cet endroit-là est idéalement placé.*

Il y a une réflexion aussi sur l'acheminement, car si nous sommes amenés un jour à faire de la location, s'il y a plusieurs activités, il faut faire attention à la sécurité. Nous sommes en train d'étudier ces points de détails.

Intervention de Jérôme Guillem : *Nous avons consulté l'hôpital, les collègues et tout le monde peut se connecter à ce réseau ce qui montre que ce projet est pérenne. Rien qu'en mettant l'hôpital, le collège, le lycée et la piscine, dans un premier temps cela fonctionne. Après on pourra l'étendre au collège Jules Ferry, aux écoles, aux allées Garros, par tranche, au fur et à mesure. Nous avons également rajouté la clinique Sainte-Anne.*

Intervention de Christophe FUMEY : *Pour le syndicat à proprement parlé, aujourd'hui nous ne sommes pas dimensionnés pour l'utiliser. Mais nous nous positionnons surtout aujourd'hui pour les bâtiments où nous mettons les bus et qui pourraient être transformés ou si nous devons faire d'autres constructions.*

Intervention de Philippe Camon-Golya : *Y'a-t-il besoin de compenser le bassin de rétention ?*

Réponse de Christophe Fumey : *Non. Il ne récoltait pas tant d'eau que ça.*

Intervention de Nathalie Carrasset : Et en terme d'alimentation des réseaux pour rejoindre les établissements, c'est facile à faire ?

Réponse de Jérôme Guillem : Après ce sont des travaux à effectuer, des tranchées à creuser dans lesquelles passent les tuyaux. Il va y avoir une délégation de service public qui va reprendre le dossier et voir qui est client pour dimensionner correctement les tuyaux. Il y a déjà eu des engagements, notamment un engagement officiel de l'hôpital en juin, qui a lui tout seul représente 30 ou 40% de la consommation du réseau.

Intervention de Luc Sonilhac : Il faudra être vigilant au moment de l'installation de votre sous-station et à être présents quand ils la posent. Et souvent ces sous-stations sont composées, c'est un aggloméra de plein de pièces complètement différentes et quand ça tombe en panne, cela s'enchaîne.

Réponse de Jérôme Guillem : C'est pour cela que nous faisons le choix de le faire en DSP avec un contrat de performance.

La ville de Langon a mené une étude pour l'implantation d'un Réseau de chaleur urbain (RCU) destiné à alimenter principalement le Centre Hospitalier Sud Gironde de Langon ainsi que les établissements scolaires du territoire.

Dans ce cadre, la construction est envisagée sur une parcelle appartenant à Sud-Gironde Mobilités, située à l'arrière du terrain propriété du syndicat, est actuellement utilisée par un bassin de rétention des eaux pluviales, espace peu valorisable, d'une surface de 1 500m².

Considérant que ce projet représente un motif d'intérêt général ;

Le Président propose au comité syndical d'accepter le principe de la cession de la parcelle citée ci-dessous à la Ville de Langon, à l'euro symbolique (1€), sous conditions de donner la possibilité au syndicat d'avoir accès au RCU pour l'usage de ses bâtiments, et de veiller à la bonne continuité des services du SICTOM et de SGM lors des travaux de la construction de la chaufferie bois et des réseaux souterrains, afin d'éviter des blocages éventuels pendant la durée des travaux.

Après en avoir délibéré, le comité syndical, décide d'accepter à l'unanimité le principe de cession de la parcelle de 1 500m² citée ci-dessous à la Ville de Langon, à l'euro symbolique (1€), sous conditions de donner la possibilité au syndicat d'avoir accès au RCU pour l'usage de ses bâtiments, et de veiller à la bonne continuité des services du SICTOM et de SGM lors des travaux de la construction de la chaufferie bois et des réseaux souterrains, afin d'éviter des blocages éventuels pendant la durée des travaux, ce projet présentant un motif d'intérêt général.

6 PRESENTATION DU PROJET DE TERRITOIRE

Propos introductifs du président Christophe FUMEY

Le contexte est assez simple, on a un syndicat qui est là, et je rappelle d'ailleurs que sans les CdC qui ont pris la compétence mobilité nous ne serions pas en train de parler ce soir puisque cela a été un peu compliqué à un moment donné avec le risque de dissolution et finalement on a transformé ce syndicat,

Il y a eu au niveau financier des premiers prélèvements qui ont été faits avec ce que l'on appelle la taxe Versement Mobilité et avec une volonté de dire qu'il faut que nous propositions des choses pour faire évoluer tout cela.

Aujourd'hui, nous sommes dans cette phase-là : la phase d'évolution. On s'est organisé en recrutant Benoît CARRERE et depuis qu'il est arrivé, il se démène pour faire évoluer tout cela, bien évidemment accompagné des services, mais il reste pilote de cette action. Ce soir, nous allons pouvoir regarder ensemble ce qu'il en est et répondre à vos questions.

Intervention de Benoît CARRERE : Je vais vous faire une proposition de base de travail, c'est-à-dire que ce sera une proposition qui ne sera pas amendée, on va prendre le temps et je vous proposerai à la fin un planning de discussions et de débats que l'on pourra mener ensemble. Je ne suis pas parti sur une structuration en forme

de scénarii parce que c'était trop complexe à chaque fois d'adapter. Je pense que ce sera beaucoup mieux de passer par un type de base de travail.

Avant de commencer à vous parler de la base de travail sur laquelle on pourrait commencer à avancer, je pense qu'il est important de parler un peu de culture de mobilité et de culture de transport. C'est important de vous expliquer les différents types de TAD et les différentes formes d'offres lourdes de mobilité; on appelle offre lourde le mode motorisé de transport collectif ou semi collectif.

On a les lignes régulières, je pense que tout le monde sait de quoi il s'agit, mais il est important de le préciser car quand on rentre dans la technique de la mobilité ce n'est jamais simple.

Il s'agit donc d'un véhicule qui s'arrête à des arrêts déterminés, à des horaires prédéfinis selon un rythme et un itinéraire précis. C'est un transport ouvert à tous, qui peut prévoir des tarifs sociaux. Il faut bien différencier le bus et le car. Nous avons des cars qui s'occupent des transports scolaires car nous faisons de longues distances, il y a des vitesses à respecter donc il y a des sécurités à respecter : on monte par un escalier, on s'attache etc.

Dans un bus, les vitesses sont plus limitées, il est accessible aux personnes à mobilités réduites et on peut se tenir debout. On parle souvent dans un bus de places assis/debout. Je tiens à le préciser parce qu'au sein du SGM nous avons des cars et pas de bus.

Il y a ensuite différents types de TAD. Le TAD c'est quelque chose qui se déclenche de 24h à 1h avant le départ. Généralement c'est 24h, 1h avant le départ c'est très dynamique et c'est plutôt dans les zones urbaines. De manière générale, tous les TAD correspondent à la même chose, la différence repose sur le mode de prise en charge des usagers.

- Il y a le TAD zonal qui n'a ni horaire ni destination préétablis, c'est ce que l'on fait aujourd'hui en transport à la demande : les gens téléphonent, on va les chercher en porte à porte du domicile au service. C'est-à-dire qu'on les amène là où ils veulent précisément. Le TUS, dont je vous parlerai tout à l'heure, fait également le même type de service.
- Il y a un autre type de TAD qui n'est pas encore fait aujourd'hui, il l'est en partie sur Convergence, c'est le TAD en point d'arrêt. C'est-à-dire qu'il y a des points d'arrêt sur le territoire et dans ce cas on fonctionne de point d'arrêt à point d'arrêt. La personne va réserver un point d'arrêt pour être amenée à un autre point d'arrêt. Tout cela permet d'optimiser le déplacement, on peut faire des regroupements beaucoup plus facilement.
- Enfin il y a le TAD de rabattement qui a une destination connue par l'utilisateur, c'est souvent les gares. C'est-à-dire qu'il y a des horaires que l'on va un peu contraindre pour arriver dans les temps à la gare : ça peut être un TAD zonal qui devient un moment donné un TAD de rabattement sur une gare et le soir quand vous revenez, on appelle ça un TAD de diversion, c'est-à-dire qu'on vous ramène au point d'arrêt le plus proche de votre domicile.
- Il existe aussi la ligne virtuelle qui fonctionne comme une ligne régulière : il y a des horaires de passage, des arrêts, généralement une destination et il faut également réserver avant. Généralement, cela est utilisé pour prédéfinir éventuellement une ligne régulière, quand on ne sait pas trop si une ligne régulière a de l'intérêt en terme de fréquentation, on va tester souvent par la ligne virtuelle. Et il peut y avoir aussi la ligne virtuelle qui peut être faite uniquement le matin et le soir comme le sont souvent les TAD de rabattement, pour aller à une gare ou au bout d'une ligne régulière, dans ce cas là il s'agira d'une navette expresse, c'est-à-dire une ligne avec des horaires à chaque arrêt mais qui amène véritablement à la gare ou au bout d'autres lignes régulières.

C'est important de faire une différence car il y a des différences en termes d'optimisation mais aussi de coûts. Il ne faut pas non plus oublier comment calibrer l'offre : il y a la distance (nombre de km), la fréquence, la plage de service (week-end ou non), le niveau de service (matériel utilisé)... A la fin de ma présentation, Frédéric vous donnera un document de 25 pages de présentation du projet qui vous permettra de prendre le temps d'y réfléchir et d'en débattre.

La proposition sur laquelle on pourrait commencer à travailler c'est la mise en place en deux étapes.

D'abord les modes lourds en septembre 2025. Pourquoi ? Parce que il y a des investissements, que l'on va voir après, mais surtout parce qu'on a la capacité, en étant un syndicat déjà transporteur, nous avons quelques conducteurs et c'est un avantage. Globalement, septembre reste une date tout à fait jouable pour développer une offre de service.

Ensuite, l'étape 2 concerne les modes alternatifs (covoiturage, auto partage, vélo partage...). Cela va prendre du temps car il va falloir le construire avec les acteurs, avec les entreprises et un certains nombres de partenaires. Cela risque de s'étaler sur l'année 2025, avant de commencer à développer une offre claire d'infrastructure aussi, c'est-à-dire qu'on peut développer une offre d'autopartage plus importante mais on peut aussi avoir tout un maillage d'espaces de haltes multimodales avec du vélo, du covoiturage, de l'autopartage sur l'ensemble du territoire. Il faut prendre le temps de le faire. Par ailleurs il y a la Région avec qui il faudra négocier le contrat opérationnel qui pourra être vraiment présente à plusieurs reprises notamment sur les lignes régionales mais aussi sur d'autres sujets et c'est pour cela que je vous propose plutôt de le faire en deux étapes : un mode lourd assez rapidement et prendre le temps de la structuration des modes alternatifs. Par ailleurs, concernant le vélo, nous avons fait une demande de financement auprès de l'ADEME (appel à projet AVELO3), et nous avons eu une réponse positive de l'ADEME sur le financement d'un poste d'animateur, sur la participation au financement d'un schéma directeur vélo, donc là aussi ça veut dire qu'on va prendre l'année 2025 pour structurer l'offre vélo.

Voilà ce que pourrait représenter la base de travail que je vous propose. Pour faire assez simple, il y a comme vous le voyez des lignes régulières, c'est le trait plus épais, qui sont plutôt situées en zone dense.

Notamment une ligne qui fait Langon-Toulence qui passera dans Langon et qui pourra desservir différents arrêts, vous pourrez retrouver dans le document le tracé précis dans chaque ville des lignes régulières.

Pourquoi choisir Langon, La Réole et Cérons, Cadillac, Béguey et Podensac ? D'abord parce que ce sont des zones denses, il y a également un habitat social pour certains, qui demandent à avoir un service qui soit présent. Cela avait déjà été compliqué dans le plan de mobilité simplifié qui avait été fait à l'origine mais avec les un an d'expérience que l'on a du TAD aujourd'hui, on sait que les demandes sont plutôt situées dans ces zones-là dans les cœurs de bourgs.

Pour ce qui est de la ligne A (Cérons/Cadillac/Béguey/Podensac) il y a plusieurs autres facteurs qui conduisent à faire cette proposition. Il y a une étude qui est en cours sur les centralités urbaines dans la CdC de Convergence qui montre un certain nombre d'éléments intéressants. Déjà il y a des liaisons Nord-Sud à essayer de développer, on a également des éléments de fréquentation qui nous donne l'impression que les trois grands pôles commerciaux pourraient être éventuellement reliés, il y a un intérêt en tout cas. Par ailleurs Podensac travaille sur un problème de stationnement en centre-bourg, et donc l'alternative d'une ligne régulière entre la zone commerciale de Podensac et le centre-ville peut être intéressante. Et donc de relier toutes ces zones là avec la gare de Cérons qui a une fréquence plus importante de trains, cela peut avoir un intérêt. Il y a aussi un intérêt à affiner le tracé au sein de Cadillac.

Sur Langon, la ligne régulière va desservir les principales zones d'habitat, les zones de flux que ce soit l'hôpital, la clinique, la zone de Moléon... Toutes les zones seront à peu près desservies jusqu'à l'échangeur avec la zone d'activité qu'il y a derrière (cinéma etc.).

Quant à La Réole, le tracé est tiré jusqu'à Gironde-sur-Dropt parce qu'on se rend compte qu'on a beaucoup de flux et on peut constater aussi que pour aller jusqu'à Frimont il y a énormément de personnes à pieds encore aujourd'hui et on sait que dans le centre de La Réole il y a un intérêt évident.

Ensuite, ce qui est fait en pointillés, c'est à la fois des lignes virtuelles et des navettes expresses. On a entre Cérons et Langon (dans le cadre du PDMS) des flux potentiels qui passeraient par Barsac et Preignac. Etant donné qu'on ne sait pas trop pour le moment, l'idée serait de mettre en place une ligne virtuelle, pas forcément en navette expresse, ce serait de tenter toute la journée. De la même manière pour l'axe Langon-La Réole. Le seul problème de cette ligne est qu'elle est longue, elle fait 22km ce qui voudrait dire doubler le service éventuellement et cela représente un coût énorme. Ou séparer le service mais ce n'est pas non plus la solution car la rupture de charge ce n'est pas bon pour la fréquentation, mais on peut le voir dans un temps futur. C'est-à-dire que demain on pourra se dire, éventuellement, qu'il pourrait être mise une ligne régulière.

Pour l'instant nous allons tester la demande en ligne virtuelle. Il y aura des arrêts, les usagers auront des fiches horaires et il sera indiqué qu'il s'agit d'une extension de la ligne régulière mais il faudra réserver à l'avance. Cela permettra de tester l'offre pour savoir si c'est intéressant ou non d'aller plus loin.

Il y a une autre extension qui serait tentée, plutôt en navette expresse, et qui correspond au tracé suivant : zone d'activité de Cérons, échangeur autoroutier, Illats, le centre de Landiras et les Chais.

Là, il y a un vrai potentiel mais l'idée est plutôt de le mettre en navette expresse, voir ligne virtuelle classique toute au long de la journée.

Il faut savoir qu'il y a un point d'arrêt par village pour bien montrer que tous les villages auront un TAD zonal ouvert à tous, c'est-à-dire que tout le monde pourra réserver un TAD zonal pour aller à un endroit sur le territoire. Mais on va réserver ce TAD zonal à des heures précises, c'est-à-dire que l'on va plutôt prioriser les déplacements pendulaires domicile-travail le matin, cela veut dire que si les usagers veulent réserver entre 6h30 et 8h30 ce sera uniquement pour aller en gare. Et de 8h30 jusqu'à 17h30 on aura la possibilité dans n'importe quel village de pouvoir demander à se déplacer en réservant 24h à l'avance le TAD zonal. C'est-à-dire que tous les villages auront un ou plusieurs arrêts et que le personnel qui s'occupera de ça fera à la fois TAD de rabattement le matin, les éventuelles lignes virtuelles pouvant être réservées et le TAD zonal.

Il faut être clair, on ne pourra pas répondre à toutes les demandes, mais c'est ça qui est intéressant parce que le refus on pourra l'analyser pour ensuite adapter au mieux l'offre.

Il faut savoir que la mobilité ce n'est pas la science de l'ingénieur, c'est plus la science du bricoleur, c'est par l'expérience qu'on pourra adapter au mieux le service. On devrait stabiliser le service au bout de 4/5 ans, lorsqu'on commencera à avoir de la donnée et qu'on saura où on en est.

Il y aura également des renforcements de lignes régionales qui interviendront en phase 2 car il faut que l'on négocie avec la Région et que l'on se renseigne sur ce sujet. Mon seul souci se situe sur l'axe allant vers Bazas où se situent les flux principaux de mobilité vers Langon. Cela amènera peut être des discussions avec la CdC du Bazadais, en tout cas ce qui est clair c'est que le Bazadais fait partie de notre bassin de mobilité et qu'il est difficile de travailler sans eux.

De l'autre côté, il y a la ligne qui va de Paillet à Langon et qui a déjà été renforcée. Et peut-être faut-il encore renforcer les fréquences.

Une ligne apparaît importante aussi : une ligne de navettes expresses le matin vers Monségur. Et autour de Langon, en navettes expresses, il y a un grand intérêt d'une ligne autour de Castets, Villandraut et le matin Sainte-Croix-du-Mont, Verdélais et Saint-Maixant.

Le but de ces tracés est de montrer comment on peut proposer une offre à tout le monde. L'idée est que ce soit facile pour les usagers, il y aura donc une centrale de réservation comme c'est le cas aujourd'hui. Il y aura également, je l'espère, un calculateur d'itinéraire à travers une application.

Toute cette réflexion s'est faite sur la base du PDMS et de la fréquentation de nos TAD. On peut donc estimer que l'on va correspondre à une grande partie de la demande en matière de mobilité.

Intervention de Frédéric Birac : Moi je trouve super qu'aucune commune ne soit oubliée et qu'elles soient représentées dans ce projet. C'était important pour nous en bureau qu'il n'y est pas de trou dans la raquette. C'était très attendu.

Intervention d'Alain Queyrens : Peut-être par rapport au Sud-Gironde, mais pour Convergence il n'y a pas toutes les communes sur la carte.

Réponse de Benoit CARRERE : De toute façon il y aura un arrêt dans toutes les communes. Je préfère mettre des arrêts et avoir des refus paradoxalement.

Intervention de Jérôme Guillem : Je crois que ce que veut dire Frédéric, c'est qu'il y aura un service pour toutes les communes.

Moi ça me va très bien globalement. Je crois qu'il faut que l'on ait un discours de responsabilité de rappeler que l'on fait, on teste, on évalue et si ça ne marche pas on est capable d'arrêter.

Intervention de Francis Zaghet : Alors là, on va en parler après, parce qu'on verra que dans les données financière, cela génère des investissements.

Réponse de Jérôme Guillem : Il y a des choses que l'on peut mettre en place qui ne sont peut être pas adaptées et qu'il faut peut être revoir pour les redéployer autrement. C'est toujours bien de se questionner.

Si on investit et que l'on fait tourner des bus vides, ça ne va pas aller. Par contre je pense qu'il peut y avoir en place des process qu'on pense pouvoir tester et il faut les tester, si ça ne marche pas je suis convaincu qu'on peut les redéployer et de toute façon on sait que le sujet de la mobilité c'est du temps long et qu'il faut pouvoir le laisser s'installer.

Historiquement, nous sommes les premiers à avoir levé la VM donc il y a une attente forte sur le territoire. Là, on voit bien qu'il y a l'agglomération sur laquelle on lève le VM avec des promesses qui ont eu du mal à venir. Donc moi je marque une satisfaction sur une proposition qu'on peut montrer à voir qu'il y a des choses qui arrivent.

Je retrouve aussi beaucoup de choses qui étaient dans le plan de mobilité de la ville. On peut se féliciter que le syndicat soit là. Mais en l'occurrence la ville avait donné des orientations pour montrer qu'il y avait des choses qui pouvaient se faire donc on y retrouve tout, ou des parties ou des choses auxquelles on avait pas pensé donc ça me semble intéressant à tester.

Malgré tout, quand on lève le VM, il faut faire attention parce que j'aurais d'autres sujets par ailleurs sur le Pôle multimodal et rappeler ce pourquoi la CdC Sud Gironde a levé le VM. J'imagine que cela a été pris en compte et connaissant Francis je suis sûr qu'il à l'œil sur le sujet.

Il faudra prendre en compte le taux d'absentéisme qui existe au sein des collectivités et qui est un peu mécanique et qu'il va falloir anticiper. Donc demain, ça peut être quelque chose qui nous étouffe, l'offre fonctionne avec le service et les personnes que l'on a. Demain, il faut intégrer qu'il y a 20% des effectifs qui ne seront pas là : est-ce que c'est anticipé ? Parce que si on développe des services et qu'on n'est pas en capacité de les déployer... Il faut donc peut être adapter dans une moindre mesure et dire qu'on le fera par la suite. C'est juste une remarque.

Réponse d'Alain Queyrens : Moi j'ai juste une petite remarque, sur les flux en pointillés bien évidemment qu'il y a un besoin mais aujourd'hui il y a certaines collectivités qui ont fait le choix de ne pas adhérer à ce syndicat. Il faut qu'elle assument leur choix par rapport à la population. On ne va pas leur mettre en place un service qui sera forcément pris en charge uniquement par le SGM.

Intervention de Francis Zaghet : Tu parles des bazadais par exemple ?

Réponse de Jérôme Guillem : Je suis d'accord avec toi, par contre on va aller les rencontrer. Je veux bien y aller avec Francis en tant que président de CdC.

Intervention de Christophe Fumey : Ce qu'il faut voir par rapport à ce qui vient d'être présenté, pour que ça fonctionne il faut beaucoup d'éléments et un élément fort sera la communication. C'est-à-dire qu'il va falloir le faire savoir et plus on va le faire savoir, plus les gens vont avoir envie d'y aller.

Intervention de Francis Zaghet : Juste je rajoute par rapport à l'observation de Jérôme, on va voir et puis éventuellement on change le braquet ou on arrête.

Intervention de Christophe FUMEY : Non, on modifie.

Intervention de Francis ZAGHET : Ce que je veux dire par là c'est que la réalisation du projet suppose des contraintes en termes de personnels et en termes d'investissement. J'ai travaillé avec Benoit et Sonia sur ce sujet, on est quand même à une dizaine d'emplois et puis on est à 1 million d'investissement. Cela veut dire que si on investit 1 million et si c'est pour arrêter dans 18 mois, c'est un peu bête. C'est pour cela qu'il faut réfléchir. Par contre le système de la location, mais la location c'est très cher mais c'est moins risqué.

Réponse de Jérôme Guillem : Pas d'ambiguïté, ce qui est présenté me va. Je dis juste que nous en termes de responsabilité, c'est notre rôle aussi que de challenger et se dire qu'on ne peut pas signer comme ça. C'est une remarque pour pas que l'on se trompe.

Répons de Christophe FUMEY : C'est le but de ces travaux.

Intervention de Benoit CARRERE : Je vais vous faire une présentation, il faut pas regarder forcément les chiffres, comme on a pas de bus il va nous falloir des bus en zone urbaine pour faire une ligne régulière.

On ne va pas prendre des gros bus, pour pleins de raisons, parce qu'un gros bus ce n'est pas très maniable, ça ne permet pas forcément d'entrer dans les petites villes et il faut aussi qu'on ait une image positive : si on a un grand bus et qu'il n'y a personne dedans ça ne sert pas à grand-chose. Il faut que ce soit un petit peu ludique et visible, on ne peut pas adapter un car comme on l'a aujourd'hui, ça paraît peu probable.

En termes de service et de qualité de service, il nous faut au moins 3 bus, dans le sens où il y a un vrai besoin à Langon, à La Réole également. On peut très bien imaginer que du côté de Convergence, on peut être sur un autre modèle éventuellement mais l'idée c'est l'égalité entre nos territoires et l'idée c'est que tout le monde ait son bus sur son territoire.

C'est un investissement de 150 000€ par bus, on peut le faire baisser. On a déjà rencontré pas mal d'opérateur. Il se trouve que le moins cher se situe en Espagne à Pampelune et qu'il pourrait tomber à 130 000€ pour un Sprinter Mercedes, adapté 22/26 places. On a fait le tour du leasing, mais il est extrêmement coûteux puisqu'on a du leasing pouvant aller jusqu'à 5 000 euros par mois sur des courtes durées. Je me pose des questions sur le leasing par rapport à d'autres possibilités.

Il nous faudra également des minibus en plus de ceux que l'on a. Il y aura des achats de logiciels d'optimisation. Il y a les abris bus et les totems bus aussi. C'est un investissement très important et on peut le faire en deux phases. C'est-à-dire une première phase en privilégiant l'investissement sur les lignes régulières et sur les lignes virtuelles éventuellement où il faut deux types de totems. Il y aura des totems classiques dans tous les villages, c'est-à-dire un mât avec simplement en haut le nom du syndicat et puis des totems balises qui sont importants car ils sont plus gros et plus visibles et surtout ils ont un cadre pour les horaires etc. Ce n'est pas le même type de totems, ni le même prix. Il y a aussi des abris bus qui pourront être repris, ceux de la Région en négociant avec, mais il y a aussi des abris bus qu'il va falloir créer éventuellement. Donc ça se fait en deux étapes.

Intervention de Valérie Saphore : Les gros totems avec les horaires des bus, ils sont connectés avec les bus pour savoir s'il y a un retard ?

Réponse de Benoit CARRERE : On peut le faire, mais ils sont plus chers. Moi je suis resté sur les totems de base. Par contre nous on aura le système des Zenbus, on devra l'avoir pour les applications donc sur l'aspect informatique on pourra très bien le mettre aux arrêts de bus. Après c'est votre choix, on va regarder et je vous donnerai les devis, je vous partagerai les informations que l'on a.

Réponse de Valérie Saphore : Ce qui se fait beaucoup c'est de ne pas mettre ces horaires et de mettre un QR code qui est scanné et au moins ça ne fait pas d'investissement liés à des totems connectés.

Réponse de Benoit CARRERE : Tout à fait. Mais si on veut vraiment faire un transport pour tous, je pense que le QR code n'est pas aussi simple que cela en termes d'utilisation. Moi je n'ai pas de problème là-dessus, mais je pense que si les gens veulent regarder l'horaire ils ont leur application et pour les personnes qui viendront à l'arrêt de bus il y aura quelque chose de visible.

Intervention de Philippe Camon-Golya : Pour faire baisser les coûts, peut-on/faut-il envisager de l'espace publicitaire sur les bus ?

Réponse de Benoit Carrere : Je suis en train de travailler sur la régie publicitaire. J'ai contacté déjà trois régies publicitaires, on est pas un marché assez intéressant pour eux. Je ne dis pas qu'il n'y en a pas qui seront intéressés par nous. On est pas assez dense. Le problème c'est qu'ils seraient intéressés par la ville de Langon pour être très honnête, mais ils seraient pas forcément intéressés par le reste du territoire. Pourquoi ? parce que Langon a 24 000 flux/jour.

Réponse de Jérôme Guillem : J'entends et tu as raison il faut essayer de trouver des solutions, en revanche moi je n'y suis pas favorable. Je pense que si on développe un service public, il faut que l'on ait notre propre identité et il faut qu'on marque. La Région par exemple, ils ont leur logo. J'entends, j'ai une voiture avec les logos de la ville. C'est une remarque, si on peut éviter de le faire ce serait pas mal.

Réponse de Benoit Carrere : En tout cas c'est une piste, je ne désespère pas de trouver éventuellement mais je vous donnerai les coûts : ce qui est attendu et combien cela pourrait nous rapporter. A l'échelle du projet ce ne sont pas non plus des sommes extraordinaires.

L'autre élément qui est intéressant dans l'histoire du calibrage c'est que cela nécessite aussi de devoir arrêter des services.

Les deux principaux éléments sont : l'idée d'abandonner l'offre touristique de transport spécial que l'on fait aujourd'hui c'est-à-dire les bus de tourisme qui ont une activité peu rentable et non déficitaire. Cela nous permettrait de gagner 2.5 ETP pour aller sur du service public. Et la seconde idée ce serait de transférer le TAD dit social en porte à porte à CAP Solidaire. Nous, nous travaillons sur de l'arrêt et nous pourrions laisser à CAP Solidaire le TAD en porte à porte. Pourquoi ? D'abord parce qu'il y a un intérêt : si c'est une association qui le fait, cela s'appelle du transport d'utilité sociale, personne d'autre ne peut le faire règlementairement hormis une association d'intérêt général. Le TUS permet un avantage considérable, il permet d'aller jusqu'à 100km au-delà de notre périmètre d'AOM. Si demain nous devons amener des gens à l'hôpital à Bordeaux, par exemple pour voir un spécialiste, dans ce cas-là le TUS est intéressant.

Si par exemple, comme à La Réole, le problème de Monségur qui est un ancien cœur de CdC, tous les services sont là et que les autres personnes sont côté CdC Rurale de l'Entre-deux-Mers là aussi ça devient intéressant. Il y a donc un intérêt à développer le TUS pour dépasser nos frontières sans partenariat spécifique avec une autre AOM, même si ça peut également être intéressant.

Surtout, en termes de coûts je pense que CAP Solidaire est imbattable parce qu'ils peuvent avoir des avantages au niveau des cotisations sociales, du personnel... que nous n'aurons pas et ils ont aussi des cofinancements de l'Europe sur un certain nombre de choses. Moi demain ce que j'aimerais faire c'est un plan de mobilité solidaire locale, c'est-à-dire de faire en sorte de savoir qui fait quoi entre Cap Solidaire et nous. Par ce biais-là, on peut faire aussi des économies sur l'organisation interne.

Sur l'offre, il faut globalement presque une dizaine de chauffeurs et il y a également deux autres activités supplémentaires

Si on développe une offre de transport, vu la masse de travail qu'il y a à faire en matière de communication, j'ai besoin d'avoir un responsable de communication. Je trouve que c'est indispensable pour plusieurs raisons, pour faire comprendre aussi que si on arrive à avoir un bon couteau suisse en communication on peut aussi faire des économies en termes de prestation, il y a plein de choses qui peuvent être intéressantes.

Et puis il y a deux postes d'animateur vélo et animateur plan de déplacement entreprise (PDE). C'est très intéressant.

Avant, je vais vous parler du plan local de mobilité solidaire juste pour dire qu'un partenariat avec CAP Solidaire me paraît important et avec l'ensemble des partenaires c'est-à-dire l'hôpital, France Travail, tous ceux qui pourront travailler ensemble sur la mobilité sociale et solidaire. Le porte à porte on ne peut pas ne pas le faire parce que tout simplement il y a des personnes qui ont du mal à se déplacer, il y a des ayants droit, des bénéficiaires qui ont besoin de l'avoir. Donc cette offre de porte à porte, on peut la laisser à CAP Solidaire et puis il y a d'autres projets avec CAP Solidaire qui peuvent être intéressants, du cautionnement solidaire jusqu'à l'offre de retour de TAD et de covoiturage. Je pense que c'est aussi important de réfléchir pour faire en sorte que le retour du covoiturage ça rassure les gens avec le fait d'avoir au retour éventuellement un TAD. Sauf que moi je ne peux pas le faire parce que si demain on a le service que l'on vous présente, en période de flux c'est-à-dire le soir j'aurais pas de personnes disponibles parce que tout le monde sera affecté à la diversion des gares vers les domiciles. Donc dans cette même période, je pense qu'il serait intéressant plutôt de travailler avec CAP Solidaire qui peut être un bon maillon de notre chaîne pour pas qu'il y est de trou dans la raquette comme le disait Frédéric.

Et puis développer toute une offre de covoiturage et d'autopartage entre particuliers, vous aurez les détails dans le feuillet.

Là aussi ce qui est important c'est le lancement du Plan de déplacement entreprises (PDE), je pense que c'est urgent parce qu'il faut revenir vers les entreprises qui nous finance. Les PDE ont aussi un vrai impact sur la fréquentation de l'offre de mobilité et plus les entreprises s'impliquent dans la mobilité mieux c'est car on trouve des solutions : entreprises, administrations... C'est important et ça ne peut être que de notre ressort à nous d'aller vers eux.

Il y a aussi l'utilité de structurer l'offre de mobilité partagée donc peut être développer Citiz, l'autopartage qui est déjà sur le territoire, étudier l'intérêt du développement du vélo partagé proposé par Modalis aujourd'hui. Et puis une étude en plus qui selon moi peut intéresser beaucoup de villes, c'est une étude sur le covoiturage et l'autopartage en lien avec le stationnement dans les centres bourg, pour vraiment construire un plan d'action

global d'aménagement sur les prochaines années. Le covoiturage, il faut vraiment avoir une stratégie sur du long terme et une vision globale. Pour le coup, cela pourrait être éventuellement finançable sur la base du LEADER, il y aurait éventuellement un cofinancement possible d'un poste d'animation et d'action de communication et de mobilisation sur ce sujet.

Enfin la construction d'une politique vélo. On a été lauréat d'AVELO3, il y a énormément de choses à faire sur le vélo. D'abord l'idée de mettre en place un schéma directeur vélo qui est crucial sur le territoire, ensuite une dynamique vélo à créer à travers des locations de vélos longue et moyenne durées, à travers les partenaires mobilisés et les gens sur le territoire. Et puis c'est important aussi de repenser l'appel à projet du SGM, mais pour cela on reviendra vers vous pour discuter de cette question-là.

La question se pose aussi du réseau payant ou gratuit. Je vais vous donner des éléments, ça ne reste que de l'estimatif.

En partant du principe d'une fréquentation à minima de 300 personnes/jour à maxima de 500 personnes/jour, avec des prix des tickets qui varient entre 1,50€ (au plus bas en comparaison de ce qui se fait en France) à 2,50€ (en maximum de ce qui se fait); le coup de la gestion de la billettique : l'investissement et les amortissements derrière à prévoir; le coût du logiciel pour gérer la billettique; le temps agent; le coût du contrôle des usagers avec une voiture pour le contrôleur et un contrôleur au minimum.

Cette estimation du rapport coût/recettes permet de réfléchir à la gratuité ou non, sachant que si la gratuité est retenue il faudra réfléchir à la gratuité de l'offre de mobilité solidaire ou non et à celle de la Région sur ses lignes régionales au sein du territoire.

Je vais laisser la parole à Francis sur l'aspect financier.

Intervention de Christophe Fumey : Peut être avant que Francis ne commence, il y a un livret qui est prévu pour tout le monde car ce sont des choses qu'il faut arriver à bien assimiler. Il y a peut être des questions à ce niveau-là. S'il n'y a pas de questions on va de suite passer la parole à Francis.

Intervention de Jacques Favier : Peut-être envisager dans quelques temps un abonnement qui permettrait de ne pas payer plus cher le trajet que l'on souhaite faire mais qui est beaucoup plus pratique.

Réponse de Benoit Carrere : Cette question se pose dans un second temps. Le choix principal c'est de savoir si nous faisons un réseau tarifé (tarifs sociaux etc.) ou on fait un réseau gratuit. Simplement pour préciser la chose dans la proposition qui va être faite j'ai deux éléments à préciser. Le premier c'est que dans le financement de la proposition qui est faite aujourd'hui, il y a un budget prévisionnel 2025 sur la base d'une estimation du BP 2025 tel qu'il est aujourd'hui si on devait continuer le service actuel et on rajoute le nouveau service pour budgétairement voir ce que ça donne. Mais surtout on l'a proposé sur la base d'un réseau gratuit parce que ce sera beaucoup plus simple d'ajouter après.

Intervention de Christophe Fumey : Si je peux me permettre, ce n'est que ma réflexion que je vais vous la partager : la notion de gratuité cela veut dire que les gens ne paieront pas. Il y aura une communication à faire c'est-à-dire qu'il faudra expliquer politiquement que c'est, à mon sens, quelque chose qui est offert par les CdC plutôt que le mot « gratuit ».

Mais on ne vote pas ce choix ce soir.

Réponse de Benoit CARRERE : Non pas du tout, ce que je vous ai dit c'est que je vous le présente et vous allez avoir un feuillet pour vous décider. Tout est dedans, je vous présenterai après un planning.

Intervention de Francis ZAGHET : Au 1^{er} janvier 2024, on avait un excédent global cumulé d'1,3 million à peu près : 1,1 million en fonctionnement, 200 000 en investissement. C'était la situation de départ de la structure. 2024 on va sortir un gros résultat, ce n'est pas normal à mon sens puisque c'est le VM qui nous donne beaucoup d'argent, plus que ce qui était prévu puisqu'on avait prévu 1 044 000 et on va sortir 1,5 million à peu près. On va sortir un gros résultat en fonctionnement sans doute au-delà du million puisqu'on aura beaucoup plus de recettes et beaucoup moins de dépenses, un peu moins de dépenses notamment au niveau des frais de personnel.

Donc on va repartir au 31/12/2024 avec un excédent de fonctionnement qu'on peut situer environ à 2,2 millions. Avec ça, on peut faire des choses. On a fait des simulations avec Sonia et Benoit, en reprenant à la fois

ce qui relève des activités actuelles, qui est prévu au BP 2025, et ce qui concerne le nouveau service. Au titre du nouveau service, là on est en dépenses, on est à 2 181 000€ ce qui fait quand même beaucoup d'argent. C'est quasiment notre résultat. Mais il y a deux choses importantes : d'abord que ces 2 181 000 il y a 1 000 000 qui sont prélevés sur ce supplément de dépenses de service qui vont alimenter la section d'investissement pour acheter les bus. Il y a 3 bus 22/26 places, 3 minibus, une quarantaine de vélos, tout ce qui concerne les abris bus, les totems, en bref beaucoup de choses, il y en a pour 1 000 000€. Je peux vous dire en gros : 625 000€ pour les 6 bus et les vélos, le matériel pour 9 600€, la signalétique pour 120 000€, le mobilier abris bus 225 000 et l'agrandissement des locaux qui est prévu 150 000€. On verra en dépense d'investissement, on mettra 1 million ou peut-être 1 100 000€. Sur ces 2 millions que coûte ce nouveau service, il y a 1 million qui sont des investissements. Cela veut dire que les années suivantes, on ne les retrouvera pas car on aura acheté les bus, on aura acheté les vélos... C'est vraiment l'année de départ.

Question de Valérie Saphore : Il n'y a pas les mêmes contraintes sur ces bus-là que sur les bus de transport scolaire, à savoir la contrainte technique de changer régulièrement.

Réponse de Francis Zaghet : Il n'y a pas les mêmes contraintes effectivement. L'idée est de partir sur l'achat dans la mesure ou comme l'a dit le DGS, le leasing coûterait excessivement cher. Dans tous les cas, ce qu'il faut apprécier dans ce chiffre c'est que c'est un chiffre qu'on va retrouver « qu'une fois ». Même s'il y aura d'autres investissements, ils seront bien moins lourds.

Intervention de Jérôme Guillem : Cela va avoir un impact sur le fonctionnement, sur l'entretien, le suivi des bus...

Réponse de Francis Zaghet : Evidemment, dans le chapitre charge à caractère général, on y retrouve l'entretien, le gasoil, tout un tas de dépenses.

Réponse de Jérôme Guillem : Est-ce que c'est notre garage qui va tout faire ou pas ? Ce sont des sujets ça quand même. Est-ce qu'il est capable d'assumer ? Ma remarque c'est que l'investissement, on peut y aller. Le sujet qui me préoccupe, attention c'est une préoccupation je ne dis pas qu'il ne faut pas le faire, il vaut mieux que l'on partage tout et que l'on se dise tout, c'est à propos du fonctionnement.

Réponse de Benoit Carrere : Sur l'entretien, ce seront des bus neufs donc dans les premières années il n'y aura normalement pas trop de difficultés et par ailleurs on a déjà des cars. Je pense que notre directeur technique peut le confirmer, on est en passe de trouver un mécanicien.

Pour l'instant, même avec l'offre nouvelle c'est possible. Dans l'entretien, là où je vous rejoins, le plus compliqué c'est celui des vélos. Ce qui est prévu à ce sujet c'est de plutôt passer par un prestataire, parce que le vélo si on le fait en location longue durée, ce sont des coûts qui peuvent aller très vite.

Également la gestion des abris bus, des abris vélos. Tout cela est prévu, anticipé, il y a une partie pour le vélo qui sera faite en prestation extérieure donc ça c'est budgéter dans ce qui était prévu et c'est aussi budgéter sur l'aspect gestion éventuelle et future des abris bus et des abris vélos. Pour ce qui est de la charge technique de l'entretien des bus aujourd'hui, normalement, ça devrait passer.

Question d'Alain Queyrens : Une question Francis, potentiellement il pourrait y avoir des fonds de concours ?

Réponse de Francis Zaghet : Potentiellement, on peut avoir des soutiens dans le cadre du LEADER, également dans le cadre du Fond Vert.

Réponse d'Alain Queyrens : Cela serait des recettes, moi je parle des dépenses. Si on veut cofinancer des investissements sur des PEM...

Réponse de Francis Zaghet : Cela sera de l'investissement. En tous les cas, on a cette grosse partie qui sont des investissements seulement pour l'année mais l'autre grosse partie c'est des charges de personnels parce que forcément on va devoir recruter du personnel. Là c'est atténuer parce que ce n'est pas sur une année complète.

Intervention de Benoît Carrere : Pour le personnel, on va séparer en deux. Pour les conducteurs, les 4 derniers mois de 2025, car l'idée c'est de mettre en place le service au mois de septembre prochain. Pour ce qui est des autres (animateurs et chargé de communication), même s'ils seront peut être embauchés au début de l'année, on a pris la base du 1^{er} janvier de 2025 pour que ce soit plus simple parce qu'on a besoin de les avoir en amont.

Intervention de Francis ZAGHET : Ce n'est que de la prévision. L'autre élément important c'est sur les recettes. Vous voyez qu'on repart avec ce résultat : 2 182 000€.

Le nouveau service sera équilibré en allant chercher 1 230 000€ de recettes supplémentaires. C'est une subvention de l'ADEME qui est acquise a priori et aussi un élément très important puisque c'est le complément de VM qu'on va aller chercher, sous réserves qu'on aligne les taux. Aujourd'hui, vous le savez on est à 0,5% pour Convergence et 0,25% pour les autres. Nous avons fait les calculs à partir d'un alignement des taux à compter du 1^{er} juillet. C'est un point très important puisqu'évidemment nous avons coutume de dire, nous les présidents de CdC ou les élus en général, qu'on veut bien augmenter les taux sous réserves qu'en face il y est du service, qu'il y est un projet. En l'espèce, là il y est.

Intervention de Valérie Saphore : 2025 ne nous paraît pas une bonne année pour l'économie des entreprises locales. Il y en a quand même beaucoup qui sont en grosse difficulté.

Réponse de Francis Zaghet : Je n'en doute pas, surtout avec les remboursements des PGE.

Intervention de Jérôme Guillem : On rentre à mon sens déjà beaucoup trop dans beaucoup de détails. Ce que je veux dire c'est que si on veut développer le service, il faut comprendre pourquoi on le développe. Moi par exemple, sur la ville, on a fait des études qui ont coûté très chères, à la fois pour la ville et l'agglomération, et quand on fait cette étude là on montre que nos concitoyens sont empêchés dans leur mobilité quel que soit les âges. C'est un sujet qui empêche d'aller vers l'emploi et donc quand on pose ça de manière factuelle, ce n'est pas Jérôme Guillem qui le dit, c'est une étude qui a pris 3 à 4 ans avec des données sociologiques etc. Face à ça, on se doit d'agir. Demain, que l'on mette en place un service qui permette à chacun de pouvoir avoir accès à l'emploi, aux pôles de santé, la question c'est de savoir comment on fait tout cela.

Il y a une urgence, et moi j'avais mis des freins car on contribuait sans service. Nous qui contribuons depuis longtemps il faut qu'on le sache, c'est la raison pour laquelle il ne faut pas couvrir les bus de pubs parce qu'il faut montrer que c'est le syndicat qui a payé les bus.

Il faut que dès janvier il y ait une communication très forte, il faut que tout le monde comprenne quel service il va y avoir. Après il faut voir réellement ce que l'on a en face.

L'investissement, je ne suis pas inquiet on a les moyens de le faire mais ma préoccupation c'est notre capacité à tenir la proposition que l'on va présenter. Là où ce serait dramatique c'est que l'année d'après, on réaugmente le VM parce qu'on aura pas été bon dans l'évaluation du projet. Il vaut mieux tout poser. Qu'on ne me raconte pas des choses comme « ça devrait le faire », Le « devrait » on ne devrait pas le dire, c'est soit ça le fait soit ça ne le fait pas. Après on s'adapte à un coût réel. Demain il y aura des imprévus, il y en a tout le temps et cela peut prendre des proportions énormes.

Au niveau du fonctionnement, on sait que les agents qui sont malades par exemple il faut l'anticiper, quitte à ce que l'on mette réellement les coûts en face. Sinon on sera ridicule si demain. Il faut s'adapter au bon fonctionnement.

Réponse de Benoît Carrere : Après il faut se dire que pour certaines communes ; il y a aussi la Région qui arrivera avec le VM additionnel peut être dans pas longtemps et qui ramassera le reste.

Réponse de Jérôme Guillem : Mais il y a des territoires qui ne sont pas impactés. C'est un argument mais ce n'est pas le plus poignant.

Intervention de Francis Zaghet : Les services avaient également préparé des tableaux tenant compte d'éventuelles subventions et je leur ai demandé de les enlever dans la mesure où nous n'avons pas arrêté d'attribution de ces subventions.

Intervention de Jérôme Guillem : J'ai une question à te poser, toi quand tu as mis le nez dedans comment tu te projettes par rapport à tout cela ?

Réponse de Francis Zaghet : Je pense que les années qui suivent seront équilibrées. L'année 2025 sera la plus dure. L'année 2026 verra un complément de VM dans la mesure où le VM 0,5 sur les 3 CdC concernera toute l'année, et donc au lieu d'être à 1 821 000€, on sera à 2 200 000€. Mais l'enjeu politique pour nous, présidents de CdC, c'est de convaincre nos collègues de bien vouloir modifier le VM. Cela pour deux raisons : la première c'est de l'harmoniser au niveau de tout le territoire, la deuxième c'est parce qu'il y a un projet en face et qu'il serait mal venu qu'il y en est un qui finance d'une façon et pas les autres.

Intervention de Jérôme Guillem : De toute façon ce n'est pas aujourd'hui que l'on décide. C'est une orientation. Politiquement, on sait pourquoi on a mis en place le VM, avec des enjeux « de rabatement » par rapport à la loi de centralité sur l'agglomération de Langon, l'enjeu du pôle multimodal etc. Donc à la fin, demain, si on a pas la fenêtre pour ce pourquoi on a versé le VM pour financer des actions sur le Pôle multimodal de Langon ça va coïncider.

Réponse de Francis Zaghet : Il est prévu en 2026 de commencer à travailler sur les pôles multimodaux notamment avec le financement d'études et les petits hubs aussi.

Question de Valérie Saphore : Toutes ces études elles seront financées, ce sont des charges qui sont actuellement prévues en 2024-2025 ?

Réponse de Benoit Carrere : Non. Il y a plusieurs études. D'abord le schéma directeur vélo dont je vous ai parlé. Il y a également toutes les études mobilité qui vont se jouer sur les PEM (Cérons, Langon) car il faudra bien que l'on cofinance. Puis il y aura les investissements futurs qu'il faut aussi anticiper. Mais le PEM fait partie, comme les haltes routières, les aires de covoiturage ou les pôles multimodaux, du même principe de pôles d'échanges. Là aussi il faudra bien anticiper les investissements. L'idée c'est que l'on fasse une sorte de plan annuel d'investissement sur le long terme. Nous n'avons pas encore eu le temps de le mettre en place mais en tout cas nous allons y travailler.

Intervention de Jérôme Guillem : Déjà je tiens à remercier le travail qui est fait par Benoit entre septembre et décembre. C'est super intéressant et ça permet de créer du débat. Ce pourquoi on peut se retrouver piégé demain dans nos décisions c'est qu'il est important de montrer le récit, de voir comment on se positionne. Le récit c'est le débat d'orientation budgétaire. Il me semble très important qu'il y est une présentation du plan de mobilité tel qu'il est défini avec une enveloppe donnée, il y a les sujets de l'orientation de la mobilité sociale sur lequel il y a une enveloppe qui peut être définie également, il y a des remarques qui ont été portées qui définissent l'horizon et qui montrent aussi le fait que cela va revenir, c'est là-dessus que nous devons nous positionner.

Réponse de Benoit Carrere : Nous sommes sur le Pré-DOB puisque nous n'avons pas encore la fin de l'exercice 2024. Il nous manque également encore quelques éléments de précision, mais on a quand même des grosses masses.

Intervention de Francis Zaghet : Je voulais quand même dire que si à l'issue du compte-rendu qui vient d'être fait par Benoit, on n'avait pas présenté des éléments financiers, on nous les auraient réclamés. On a fait un boulot, un peu dans la précipitation il faut le dire parce qu'on avait un bureau lundi dernier et on arrive à sortir quelque chose d'à peu près travaillé. Il faut l'améliorer, l'affiner.

Réponse de Jérôme Guillem : Il n'y a aucun reproche. Je dis que ce qui est présenté est très positif et j'essaie de me projeter. On aura l'occasion d'en discuter aussi sur notre CDC comme chacun d'entre nous. Nous, la condition pour pouvoir convaincre les gens, c'était d'avoir ces éléments un peu plus ramassés qui montrent ce vers quoi on va.

Intervention d'Alain Queyrens : Juste pour insister sur ce qu'a dit Jérôme, je pense quand même qu'il faut prévoir des marges de sécurité sur le fonctionnement et sur l'investissement parce que l'on peut avoir un bus qui est crashé, comment fait-on pour assurer le service en attendant ? Ca ne doit pas être « prétendu ».

Réponse de Christophe Fumey : Je vous rappelle que si on est en train de parler de tout cela c'est parce que c'est quelque chose que l'on va s'approprier. C'est-à-dire que c'est nous tous qui allons en faire quelque chose, ça c'est le premier sujet. Le deuxième, chaque fois que l'on a fait des budgets depuis que je suis Président, on a pas fait des budgets serrés, on a toujours plutôt fait des budgets larges. Je préfère avoir cette politique. On reste prudents. Par contre, par rapport à cela, ce que j'ai compris ce soir c'est qu'il faudrait mettre une couche supplémentaire et là Jérôme à raison parce qu'il n'y a rien de pire que de dire « finalement on a oublié telle et telle chose, il y a une catastrophe qui est arrivée ». Quelque part cela voudra dire aussi qu'il faudra que l'on accepte d'avoir « un budget qui sera peut-être surdimensionné ».

Intervention de Valérie Saphore : Il ne faut pas s'arrêter effectivement, Francis le sait, à 2 ans ou 3 ans. Il faut voir à 5 ans peut-être ou plus.

Réponse de Benoit Carrere : Pour faire un PPI on a besoin de temps.

Intervention de Christophe Fumey : Ce que je voulais dire ce soir aussi, c'est que nous serons peut-être amenés à un moment donné, par rapport aux différents projets, à avoir recours à l'emprunt.

Réponse de Francis Zaghet : Il est prévu en deuxième étape en 2026. Et on termine nos emprunts en cours en 2027, 2029 et 2030.

Intervention de Christophe FUMEY : Ce que je trouve intéressant par rapport aux choses qui ont été faites dans le passé c'est qu'au lieu que l'on « réfléchisse dans son coin » à quelque chose que l'on va faire pour un territoire, là c'est plutôt « pleins de têtes » qui réfléchissent à ce qu'il faut faire.

Je ne vous cache pas qu'il y a aussi un enjeu politique. C'est à dire qu'aujourd'hui, les CDC ont pris cette décision de faire de la mobilité et on ne peut pas le faire sans elles.

Mais, Jérôme a raison, il faut que l'on soit prudent. Il ne faut pas qu'on se rate. Il vaut mieux prévoir un peu plus parce que quelque part, quand on fait un devis, on aurait tous tendance à vouloir le minimiser pour qu'il soit acceptable pour tous. Peut-être qu'il vaut mieux gonfler un peu ce devis pour ne pas avoir de surprises.

Intervention de Dominique Clavier : Je voulais revenir sur la discussion sur la gratuité. C'est un sujet politique, il ne faudrait pas que les entreprises finalement s'aperçoivent que c'est elles qui payent.

Réponse de Benoit Carrere : Elles le savent déjà.

Réponse de Dominique Clavier : Ce que je veux dire c'est qu'on essaie de les impliquer, j'ai beaucoup de discussions avec des chefs d'entreprises et autres. Ce que je veux dire c'est qu'il y a aussi un sujet à ce niveau-là.

Intervention de Jérôme Guillem : Je réagis parce que je voulais justement intervenir déjà sur le mot gratuité qui me dérange énormément puisque le service est payé quelque part, quoi qu'il arrive. Pour avoir travaillé dans des regroupements ou des créations de syndicats, cela peut être des fois des marges de réussite et là de toute façon il faut que l'on investisse sinon on ne fera rien, c'était juste une remarque par rapport au fonctionnement.

En revanche, le choix politique il doit être clair. Premièrement, pour moi, il faut absolument aucun logo. Ensuite et surtout, il faut qu'on puisse y monter sans contraintes dans les bus. Montrer que l'on a bien pris en compte la difficulté de nos territoires qui sont très pauvres, bien plus pauvres que sur la Métropole. Il faut avoir un discours très fin par rapport à cela et voir comment on y contribue tous.

Je rappelle aussi que quand on paye, on devient très exigeant, alors même qu'il s'agit d'un service public. Pour l'avoir visité sur d'autres territoires, personnellement je serais favorable, on le voit sur le Libournais ce qu'ils ont mis en place sur une autre échelle, ça cartonne. Aller travailler aujourd'hui c'est un coût qui n'est pas évident pour beaucoup de nos concitoyens.

Intervention de Benoit Carrere : Je suis d'accord. Si vous êtes intéressés par la question, vous pouvez aller sur [L'observatoire des villes du transport gratuit](#) disponible sur internet où il y a plusieurs études qui ont été mises en avant pour montrer simplement que cela entraîne une augmentation de la fréquentation mais surtout une

baisse des tensions parce qu'en fait on n'est plus redevable de rien puisque les usagers ne payent pas. On sent que l'agressivité est moins importante dans les villes qui sont passées du payant au gratuit.

Intervention de Christophe Fumey : Par contre, il y a une dépense qui sera nécessaire sur la sécurité. C'est-à-dire qu'il faut qu'il y est des caméras embarquées pour la sécurité des chauffeurs, mais aussi pour les personnes.

Intervention de Benoît Carrere : Pour finir, je vous fait une proposition de planning. C'est un élément important. Vous avez reçu les dates des futurs bureaux et futurs comités, il n'y avait pas le 27 janvier en comité. Je ne sais pas si vous êtes disponibles éventuellement. L'idée était de se donner un mois pour étudier la présentation qui vous a été faite grâce au feuillet explicatif qui vous a été distribué. On s'est déjà un petit peu engagé avec certaines CDC pour aller les voir et leur présenter tout ça en interne. Il y aura toujours un bureau le 13 janvier qui pourrait être ouvert aussi à des personnes qui voudraient discuter du projet. Tout le monde pourra faire des interventions d'ici là, par mail ou autre si vous avez des questionnements avant le 23 janvier pour que l'on puisse les intégrer dans le débat du 27 janvier. Et puis c'est l'idée de ne pas voter sur le projet tel qu'il est massivement donné mais c'est une forme de DOB sur lequel on commencera à s'engager, ce qui a été proposé, et au moins s'engager sur des grands lignes. C'est-à-dire des choix forts : la gratuité, l'abandon du transport de tourisme... Il y a des grandes masses sur lesquelles il va falloir que l'on se positionne pour que l'on puisse aussi avancer rapidement.

Intervention de Frédéric Birac : Je voulais rajouter que je suis très heureux de ce projet parce que au-delà de la ZRR que l'Etat puisse donner droit de vie ou de mort sur les uns ou sur les autres, je trouve que ce projet au lieu de diviser, comme l'Etat peut le faire, il nous rassemble. Pour moi c'est une fierté, je fais ce travail pour cela et aujourd'hui c'est un projet qui rassemble nos trois territoires.

Intervention de Christophe Fumey : Par rapport à la remarque de Valérie, il faut savoir que pour certaines entreprises, pour les salariés qui arrivent d'autres régions où il y a ce type de service, si nous n'en avons pas, cela peut être un vrai frein. Quand je discute avec des gens qui arrivent ou qui vont arriver dans notre territoire parce qu'il en ont envie, si en plus il y a un service c'est attractif.

Intervention de Luc Sonilhac : Juste une remarque. L'anticipation sur la gestion prévisionnelle de l'emploi (GPEC) et sur la mobilité, je pense qu'il est important de mobiliser notre service public de l'emploi qui est assez actif pour leur faire la promotion de ce métier-là.

Réponse de Benoît Carrere : C'est déjà fait. On est allé au forum de l'emploi, on a réussi à avoir 15 CV. On travaille avec France Travail sur ce sujet. Vous aurez une GPEC en même temps qu'un PPI je l'espère, on va essayer de construire cela assez rapidement d'ici février/mars. Le but étant d'avoir quelque chose qui nous permette d'avoir un prévisionnel sur le long terme à la fois sur le fonctionnement et sur l'investissement.

Intervention de Christophe Fumey : Je dirai un point sur la gratuité. La gratuité c'est aussi quelque part, avec une bonne communication, quelque chose qui va fonctionner. C'est-à-dire qu'on aura plus de facilité à faire adhérer les gens que si le service est payant. Ensuite, financièrement, il y a des personnes qui sont aujourd'hui en difficulté et c'est un moyen d'alléger les foyers.

Intervention de Valérie Saphore : En termes de recrutement, les CV ce sont des chauffeurs de bus ? Est-ce qu'on leur fait conduire les bus pour voir s'il sont bons ou pas ?

Réponse de Benoît Carrere : Pour l'instant nous n'avons pas lancé les entretiens, nous avons simplement récupéré des CV.

Réponse de Luc Sonilhac : En effet, le Service public de l'emploi va proposer des mises en situations concrètes. Il va en faire la proposition, ils aménagent vraiment tout. Vous êtes vous-mêmes avec les évaluateurs et vous prenez celui que vous estimez le plus compétent.

Intervention de Benoît Carrere : On va signer un partenariat normalement.

Intervention de Christophe FUMEY : Est-ce que par rapport à tout ce que l'on a vu ce soir cela vous convient ou vous avez d'autres remarques ?

Pas de questions.

La séance est levée.

L'ordre du jour étant épuisé, Monsieur le Président lève la séance.

Le Président
Christophe FUMEY

Le secrétaire de séance
Alain QUEYRENS