

COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION ORDINAIRE DU COMITÉ SYNDICAL

LUNDI 6 OCTOBRE 2025

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 : FILLIATRE Thomas, QUEYRENS Alain, DEPUYDT Jean-Marc, JOINEAU Vincent, PORTA Sylvie. SUPPLEANTS PRESENTS ET VOTANTS: SABATIER-QUEYREL Françoise en l'absence de SOULE Jean-Patrick. TITULAIRE EXCUSE : CLAVIER Dominique.
<u>CDC DU REOLAIS EN SUD GIRONDE</u>	TITULAIRES PRESENTS : ZAGHET Francis, DENOYELLE Stéphane, CAMON-GOLYA Philippe, ROBINE Mathias, SONILHAC Luc.
<u>CDC DU SUD GIRONDE :</u>	TITULAIRES PRESENTS: GUILLEM Jérôme, FUMEY Christophe, BANQUET RENARD Maryse. SUPPLEANTS PRESENTS ET VOTANTS : FAVIER Jacques en l'absence de DULUC Nathalie, CARRASSET Nathalie en l'absence de LE LAGADEC Magali, GERBEAU Cédric en l'absence de MAROT Yann, POUPOT Chloé en l'absence de SAPHORE Valérie. TITULAIRES AYANT DONNE POUVOIR: BIRAC Frédéric à FUMEY Christophe.

Ordre du jour

- Procès-verbal de la réunion du 25/08/2025
- Décisions du Président
- Modification d'attribution du RIFSEEP
- Délibération portant recours à un contrat d'apprentissage
- Tableau de effectifs au 09-10-2025 – Suppression de poste
- Tableau des effectifs – Création d'un poste de technicien principal de 1^{ère} classe à temps complet au 1^{er} novembre 2025
- Tarifs des prestations de Sud-Gironde Mobilités – Permis piétons
- Décision modificative n°1
- Modification du Règlement du TUS – Déplacements aide alimentaire
- Adhésion au syndicat mixte ouvert Agedi
- Questions diverses :
 - Bilan de la rentrée scolaire 2025
 - Bilan de la fréquentation des nouveaux services
 - Bilan des lignes d'été 2025
 - Présentation de la RoueCyclerie
 - Tirage au sort des usagers composant le comité des partenaires
 - Procédure d'adhésion de la CDC du Bazadais à Sud-Gironde Mobilités
 - Opportunité d'achat d'un bien immobilier en gare de Langon.

Monsieur Thomas Filiatré est désigné secrétaire de séance.

1 COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DU 25 AOÛT 2025

Il a été procédé au vote du compte-rendu du comité syndical ordinaire du 25 août 2025 qui est adopté à l'unanimité.

2 COMPTE-RENDU DES DECISIONS PRISES PAR LE PRESIDENT

Décision n°26-2025

Vu le marché passé en procédure adaptée MAPA 2025-02 pour l'achat de trois minibus pour le service de transport à la demande ;

Vu la proposition de la société AMS Renault Langon pour la fourniture de trois minibus pour un montant de 92 900,76€ HT, soit 111 218,28€ TTC ;

Monsieur le Président décide d'accepter l'offre de la société AMS Renault Langon pour la fourniture de trois minibus pour un montant de 92 900,76€ HT, soit 111 218,28€ TTC ; d'imputer cette dépense sur les comptes 2182 pour un montant de 92 900,76€ HT ; d'amortir ces véhicules sur 5 ans.

Décision n°27-2025

Vu le marché public de fournitures n°AO2025-01 pour l'achat de trois autobus pour le service des lignes régulières ;

Vu la proposition de la société Fast Concept Car pour la fourniture de trois autobus pour un montant de 523 500,00€ HT, soit 628 200,00€ TTC ;

Monsieur le Président décide d'accepter l'offre de la société Fast Concept Car pour la fourniture de trois autobus pour un montant de 523 500,00€ HT, soit 628 200,00€ TTC ; d'imputer cette dépense sur les comptes 2182 pour un montant de 523 500,00€ HT ; d'amortir ces véhicules sur 8 ans.

Décision n°28-2025

Vu la demande formulée par le syndicat le 6 août 2025 ;

Vu les offres des sociétés :

T-PSO SAS	:	32 100,00€ HT pour 25 000 litres
DYNEFF	:	Pas de livraison possible
ARMORINE	:	31 750,00€ HT pour 25 000 litres
PECHAVY ENERGIE	:	31 675,00€ HT pour 25 000 litres

Le Président décide d'attribuer la commande n°2025-12 à la société PECHAVY ENERGIE pour un montant de 31 675,00€ HT pour 25 000 litres soit 1,267€ HT/litre.

Décision n°29-2025

Vu le marché public de fournitures n°AO2025-01B pour la fourniture et pose de poteaux d'arrêt de bus pour le réseau de mobilités,

Vu la proposition de la société Signature pour la fourniture et la pose de poteaux d'arrêt de bus pour le réseau de mobilités, pour un montant de 199 940,00€ HT,

Monsieur le Président décide d'accepter l'offre de la société Signature pour la fourniture et la pose de poteaux d'arrêt de bus pour le réseau de mobilités, pour un montant de 199 940,00€ HT ; d'imputer cette dépense sur les comptes 2181 pour un montant de 199,940,00€ HT; d'amortir cette signalétique sur 10 ans.

Décision n°30-2025

Considérant qu'au sein de la flotte de véhicules du Syndicat, deux autocars ont atteint la limite réglementaire de 15 ans pour leur durée de circulation sur les circuits de transports scolaires,

Considérant que dans ce contexte, pour pouvoir continuer à assurer le service de transport scolaire, le Syndicat doit acquérir deux nouveaux autocars,

Vu le marché public UGAP n°415819 pour le financement locatif de véhicules ;

Vu l'offre de l'UGAP pour un loyer trimestriel 11 529,63€ HT, soit 13 835,56€ TTC pour les deux autocars, soit :

- Mode de financement : Location
- Référence cotation : QR250625001
- Référence devis UGAP : 40616049
- Désignation projet : Autocars - IVECO - CROSSWAY
- Somme de loyers : 461 185,20 € HT, soit 553 422,24 € TTC
- Périodicité : Trimestrielle
- Terme : Echu
- Durée de location demandée : 40T (10 ans)
- Frais de dossier : 0

A cela s'ajouteront les frais de carte grise qui seront facturés en même temps que le premier loyer pour un montant de 1 700,00€ HT soit un montant de 2 040,00€ TTC.

Le Président décide d'accepter la proposition de l'UGAP pour le financement locatif de deux autocars pour un montant total de 461 185,20€ HT, soit 553 422,24€ TTC sur 10 ans, auquel s'ajoutent 1 700,00€ HT, soit 2 040,00€ TTC pour les frais.

Décision n°31-2025

Vu la demande formulée par le syndicat le 1^{er} septembre 2025 ;

Vu les offres des sociétés :

T-PSO SAS	:	32 100,00€ HT pour 25 000 litres
DYNEFF	:	31 475,00€ HT pour 25 000 litres
ARMORINE	:	31 675,00€ HT pour 25 000 litres
PECHAVY ENERGIE	:	31 500,00€ HT pour 25 000 litres

Le Président décide d'attribuer la commande n°2025-13 à la société DYNEFF pour un montant de 31 475,00€ HT pour 25 000 litres soit 1,259€ HT/litre.

Décision n°32-2025

Vu la demande formulée par le syndicat le 18 septembre 2025 ;

Vu les offres des sociétés :

T-PSO SAS	:	pas de livraison possible pour 25 000 litres
DYNEFF	:	32 075,00€ HT pour 25 000 litres
ARMORINE	:	32 350,00€ HT pour 25 000 litres
PECHAVY ENERGIE	:	32 250,00€ HT pour 25 000 litres

Le Président décide d'attribuer la commande n°2025-14 à la société DYNEFF pour un montant de 32 075,00€ HT pour 25 000 litres soit 1,283€ HT/litre.

3 MODALITÉS D'ATTRIBUTION DU RIFSEEP – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Rapporteur : Thomas Filliatre

Vu le Code Général de la Fonction Publique et, notamment, ses articles L. 712-1, L. 714-4 à L. 714-13 ;

Vu le décret n° 91-875 du 6 septembre 1991 modifié pris pour l'application du premier alinéa de l'article 88 de la loi du 26 janvier 1984 ;

Vu le décret n° 2010-997 modifié du 26 août 2010 relatif au régime de maintien des primes et indemnités des agents publics de l'État et des magistrats de l'ordre judiciaire dans certaines situations de congés ;

Vu le décret n° 2014-513 du 20 mai 2014 modifié portant création d'un régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel dans la fonction publique de l'État ;

Vu le décret n° 2014-1526 du 16 décembre 2014 relatif à l'appréciation de la valeur professionnelle des fonctionnaires territoriaux ;

- Vu le décret n°2024-641 du 27 juin 2024 à la Fonction Publique d'Etat ;
- Vu l'arrêté ministériel du 27 août 2015 modifié pris pour l'application de l'article 5 du décret n° 2014-513 portant création d'un régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel dans la fonction publique de l'Etat ;
- Vu l'arrêté ministériel pris pour l'application au corps des adjoints administratifs du 20 mai 2014, des adjoints techniques et agents de maîtrise du 28 avril 2015, des rédacteurs du 19 mars 2015, des attachés du 3 juin 2015, des techniciens et ingénieurs du 5 novembre 2021,
- Vu la délibération n°019-2018 en date du 14 juin 2018 instaurant le RIFSEEP,
- Vu la nécessité de mettre à jour et clarifier les délibérations n°031-2020 et 032-2020 du 2 novembre 2020 et n°025-2023 et 026-2023 du 29 juin 2023 qu'il convient d'annuler et de prévoir le sort du régime indemnitaire lors d'une PPR,
- Vu l'avis du Comité Social Territorial (CST) en date du 24 juin 2025 relatif à la mise en place du RIFSEEP aux agents de la collectivité,

Considérant que le Régime Indemnitaire tenant compte des Fonctions, des Sujétions, de l'Expertise et de l'Engagement Professionnel est composé des deux parts suivantes :

- L'indemnité de fonctions, de sujétions et d'expertise (IFSE) qui vise à valoriser l'exercice des fonctions et constitue l'indemnité principale du régime indemnitaire ;
- Le complément indemnitaire annuel (CIA) lié à l'engagement professionnel et à la manière de servir.

Considérant l'évolution du syndicat et qu'il appartient à l'assemblée délibérante de fixer la nature, les plafonds et les conditions d'attribution des primes et indemnités, le Président propose de modifier la délibération n°31-2024 du 18 novembre 2024 et d'instituer le régime indemnitaire composé de deux parts selon les modalités ci-après :

ARTICLE – 1 BÉNÉFICIAIRES

Bénéficiaire du régime indemnitaire tel que défini dans la présente délibération :

- Les fonctionnaires titulaires et stagiaires à temps complet, temps non complet ou à temps partiel en position d'activité (IFSE : proratisation au temps de travail et CIA : proratisation au temps de travail et nombre de mois travaillés) ;
- Les agents contractuels de droit public à temps complet, temps non complet ou à temps partiel (IFSE : proratisation au temps de travail et CIA : 2 mois de présence à la date du versement du CIA, proratisation au temps de travail et nombre de mois travaillés)

ARTICLE 2 – MISE EN PLACE DE L'IFSE

- **LE PRINCIPE**

L'autorité territoriale attribue individuellement l'IFSE à chaque agent dans la limite du plafond individuel annuel fixé par la collectivité figurant en annexe 1 de la présente délibération. Pour rappel, elle se justifie notamment par l'expérience professionnelle c'est-à-dire l'expérience professionnelle dans la Fonction Publique, le nombre d'années sur le poste, connaissance de l'environnement de travail, réalisation de travail exceptionnel, formations suivies...

- **LA DÉTERMINATION DES GROUPES DE FONCTIONS ET DES MONTANTS MAXIMA DE L'IFSE**

Le montant de l'IFSE est fixé selon le niveau de responsabilité et d'expertise requis dans l'exercice des fonctions occupées par les agents relevant d'un même cadre d'emplois.

Chaque cadre d'emplois de la collectivité est réparti en différents groupes de fonctions selon les critères professionnels suivants :

Fonctions d'encadrement, de coordination, de pilotage ou de conception :

- Responsabilité d'encadrement ;
- Niveau d'encadrement dans la hiérarchie ;
- Responsabilité de coordination ;
- Responsabilité de projet ou d'opération ;
- Responsabilité de formation d'autrui ;

Technicité, expertise, expérience ou qualification nécessaire à l'exercice des fonctions, et notamment :

- Connaissances requises pour occuper le poste (mise en œuvre opérationnelle, maîtrise, expertise) ;
- Complexité des missions (exécutions, interprétations, arbitrages et décisions) ;
- Niveau de qualification requis ;
- Temps d'adaptation ;
- Difficulté (exécution simple ou interprétation) ;
- Autonomie (restreinte, encadrée, large) ;
- Initiative ;
- Diversité des tâches, des dossiers, des projets (mono-métier, poly-métiers, diversité des domaines d'intervention, diversité des domaines de compétences) ;
- Simultanéité des tâches, des dossiers, des projets ;
- Influence et motivation d'autrui (niveau d'influence du poste sur les autres agents de la structure) etc...

Sujétions particulières ou degré d'exposition du poste au regard de son environnement professionnel :

- Vigilance ;
- Risques d'accident ;
- Risques d'agression verbale et/ou physique
- Risques de maladie ;
- Responsabilité pour la sécurité d'autrui ;
- Valeur des dommages ;
- Responsabilité financière ;
- Responsabilité juridique ;
- Effort physique ;
- Tension mentale, nerveuse ;
- Confidentialité ;
- Travail isolé, posté ;
- Relations internes ;
- Relations externes ;
- Itinérance, déplacement (fréquent, ponctuel, rare, sans déplacement) ;
- Facteurs de perturbation ;
- Disponibilité et intervention pour les nécessités de service en dehors de l'activité normale de service etc....

À chaque groupe de fonctions correspond les montants plafonds figurant en annexe 1 de la présente délibération.

Les groupes de fonctions 1 sont réservés aux postes les plus lourds et les plus exigeants. Ces montants sont établis pour un agent exerçant ses fonctions à temps complet. Ils sont réduits au prorata de la durée effective de travail pour les agents exerçant leurs fonctions à temps partiel ou occupant un emploi à temps non complet.

- **ATTRIBUTION INDIVIDUELLE DE L'IFSE**

L'attribution individuelle de l'IFSE est décidée par l'autorité territoriale.

Au regard de sa fiche de poste, l'autorité territoriale procède au rattachement de l'agent à un groupe de fonctions selon l'emploi qu'il occupe conformément à la répartition des groupes de fonctions pour chaque cadre d'emplois définie par la présente délibération.

Sur la base de ce rattachement, l'autorité territoriale attribue individuellement l'IFSE à chaque agent dans la limite du plafond individuel annuel figurant en annexe 1 de la présente délibération.

Ce montant individuel est déterminé en tenant compte de l'expérience professionnelle acquise par l'agent conformément aux critères suivants :

- Le parcours professionnel de l'agent avant l'arrivée sur son poste ;
- La capacité à exploiter l'expérience acquise quelle que soit son ancienneté (diffusion du savoir à autrui, force de proposition, etc....) ;
- Formation suivie ;
- Connaissance de l'environnement du travail (fonctionnement de la collectivité, relations avec des partenaires extérieurs, relations avec les élus, etc....) ;
- Approfondissement des savoirs techniques, des pratiques, montées en compétence ;
- Différences entre compétences acquises et requises ;
- Réalisation d'un travail exceptionnel, faire face à un évènement exceptionnel ;
- Conduite de plusieurs projets ;
- Tutorat etc....

L'ancienneté (matérialisée par les avancements d'échelon) ainsi que l'engagement et la manière de servir (valorisés au titre du complément indemnitaire annuel) ne sont pas pris en compte au titre de l'expérience professionnelle.

Le montant individuel d'IFSE attribué à chaque agent fera l'objet d'un réexamen :

- En cas de changement de fonctions ;
- En cas de changement de grade à la suite de promotion ;
- Au moins tous les trois ans à défaut de changement de fonctions ou de grade et au vu de l'expérience professionnelle acquise par l'agent conformément aux critères figurant dans la présente délibération.

- **PÉRIODICITÉ ET MODALITÉS DE VERSEMENT DE L'IFSE**

L'IFSE est versée selon un rythme mensuel.

ARTICLE 3 – MISE EN PLACE DU CIA

- **LE PRINCIPE**

Le CIA est lié à l'engagement professionnel et à la manière de servir qui pourra être apprécié notamment dans le cadre de l'entretien annuel d'évaluation.

La collectivité appliquera le principe de libre administration des règles en déterminant ses propres règles internes tout en respectant le principe de parité et le fait de ne pas appliquer de distinction entre les fonctionnaires en raison de leur état de santé.

- **LA DÉTERMINATION DES GROUPES DE FONCTIONS ET DES MONTANTS MAXIMA DU CIA**

Le montant du CIA est déterminé selon les mêmes modalités que pour l'IFSE par répartition des cadres d'emplois en groupes de fonctions.

À chaque groupe de fonctions correspond les montants maxima figurant en annexe 2 de la présente délibération.

Ces montants sont établis pour un agent exerçant ses fonctions à temps complet. Ils sont réduits au prorata de la durée effective de travail pour les agents exerçant leurs fonctions à temps partiel ou occupant un emploi à temps non complet.

- **ATTRIBUTION INDIVIDUELLE DU CIA**

L'attribution individuelle du CIA est décidée par l'autorité territoriale.

Sur la base du rattachement des agents à un groupe de fonctions permettant l'attribution de l'IFSE, l'autorité territoriale attribue individuellement à chaque agent un montant de CIA compris entre 0 et 100% du plafond individuel annuel figurant en annexe 2 de la présente délibération.

Ce coefficient d'attribution individuelle est déterminé annuellement à partir de l'engagement professionnel et de la manière de servir des agents attestés par :

- Réalisation des objectifs ;
- Investissement personnel dans l'exercice de ses fonctions : respect des délais d'exécution, respect du matériel, disponibilité, adaptabilité, engagement collectif lié à la sécurité ;
- Compétences professionnelles et techniques ;
- Capacité à travailler en équipe, qualités relationnelles ;
- Capacité d'encadrement,

Le montant individuel du CIA n'est pas reconductible automatiquement d'une année sur l'autre.

- **PÉRIODICITÉ ET MODALITÉ DE VERSEMENT DU CIA**

Le CIA est versé selon un rythme annuel.

En cas de départ définitif de l'agent (fin de CDD, départ à la retraite, mutation, démission, licenciement) après réalisation de l'entretien professionnel avec le supérieur hiérarchique direct, le paiement du CIA interviendra sur le dernier salaire versé.

ARTICLE 4 – DÉTERMINATION DES PLAFONDS

Les plafonds de l'IFSE et du CIA sont déterminés selon les groupes de fonctions définis conformément aux dispositions des articles 2 et 3 de la présente délibération.

En toute hypothèse, la somme des deux parts ne peut excéder le plafond global des primes octroyées aux fonctionnaires d'État.

ARTICLE 5 - MODALITÉS DE MAINTIEN OU DE SUPPRESSION DU RIFSEEP

En cas de congé de longue maladie ou grave maladie, l'IFSE est maintenu à hauteur de 33% la première année et de 60% la deuxième et troisième année mais le congé longue durée est toujours suspendu.

Le RIFSEEP sera maintenu pour les agents placé en Période Préparatoire de Reclassement (PPR). Il est maintenu dans les mêmes proportions que le traitement durant le congé maternité, adoption, paternité et accueil d'enfant.

Pour les agents à temps partiel thérapeutique, seul l'IFSE sera calculé au prorata de la durée effective du service.

L'IFSE suit le même sort que le traitement de base en : maladie ordinaire, CITIS : accident de service-maladie professionnelle (titulaires), accident de travail-maladie professionnelle (contractuels), ce qui le différencie du CIA qui lui, est modulé en fonction de l'article 3.

ARTICLE 6 - CUMUL

L'IFSE et le CIA sont exclusifs de tout autre régime indemnitaire de même nature.

Le RIFSEEP n'est pas cumulable avec :

- L'indemnité forfaitaire pour travaux supplémentaires (IFTS) ;
- L'indemnité d'administration et de technicité (IAT) ;
- Les indemnités liées aux travaux dangereux, insalubres, incommodes ou salissants ;
- L'indemnité de responsabilité des régisseurs d'avances et de recettes.

Il est, en revanche, cumulable avec :

- L'indemnisation des dépenses engagées au titre des fonctions exercées (frais de déplacement par exemple) voir délibération n° 42-2022 du 23/11/2022;
- Les sujétions ponctuelles directement liées à la durée du travail (heures supplémentaires, astreinte, etc...) - voir délibération n° 25-2017 du 27/09/2017;

ARTICLE 7 – CLAUSE DE REVALORISATION

Les plafonds de l'IFSE et du CIA tels que définis en annexes 1 et 2 de la présente délibération seront automatiquement ajustés conformément aux dispositions réglementaires en vigueur applicables aux fonctionnaires d'État.

ARTICLE 8 - DISPOSITIONS FINALES

Après en avoir délibéré, et à la majorité de ses membres présents ou représentés, le Comité Syndical décide :

-De modifier la délibération n°31-2024 du 18 novembre 2024 portant mise en place du RIFSEEP dans la collectivité.

Les crédits correspondants à l'ensemble des dispositions ci-dessus mentionnées sont inscrits au budget de la collectivité (ou de l'établissement).

ANNEXE 1 : RÉPARTITION DES GROUPES DE FONCTIONS / MONTANTS MAXIMA DE L'IFSE

Groupes de fonctions	Fonctions / emploi dans la collectivité	Montants annuels de l'IFSE	
		Plafonds maximum de la Collectivité	Plafonds maximum réglementaires
Ingénieurs			
Groupe 1		46 920 €	46 920 €
Groupe 2		40 290 €	40 290 €
Groupe 3		36 000 €	36 000 €
Groupe 4		31 450 €	31 450 €
Attachés			
Groupe 1	Direction de la collectivité	30 000 €	36 210 €
Groupe 2	Directrice administrative, ...	25 000 €	32 130 €
Groupe 3	Chargé de communication...	20 000 €	25 500 €
Groupe 4	Expertise financière, ...	16 500 €	20 400 €
Techniciens			
Groupe 1	Direction des services techniques, ...	19 660 €	19 660 €
Groupe 2	Coordinateur transport scolaire, logistique...	12 000 €	18 580 €
Groupe 3		10 000 €	17 500 €
Rédacteurs			
Groupe 1	Comptable, responsabilité financière, ...	14 400 €	17 480 €
Groupe 2	Assistant administratif, juridique, RH, animateur vélo, chef de projet, responsable ressources humaines ...	14 400 €	16 015 €
Groupe 3		12 000 €	14 650 €
Adjoints administratifs			
Groupe 1		11 340 €	11 340 €
Groupe 2		10 800 €	10 800 €
Agents de maîtrise			
Groupe 1		11 340 €	11 340 €
Groupe 2	Conducteurs d'autocars,...	10 800 €	10 800 €
Adjoints techniques			
Groupe 1	Chef de garage, adjoint logistique, ...	11 340 €	11 340 €
Groupe 2	Conducteurs d'autocars, mécanicien, agent entretien polyvalent, ...	10 800 €	10 800 €

ANNEXE 2

REPARTITION DES GROUPES DE FONCTIONS / MONTANTS MAXIMA DU CIA

Les plafonds annuels du CIA sont les suivants :

<i>Groupes de fonctions</i>	<i>Fonctions / emploi dans la collectivité</i>	<i>Montants annuels maxima du CIA</i>
		Plafonds maximum réglementaires
Ingénieurs		
Groupe 1		8 280 €
Groupe 2		7 110 €
Groupe 3		6 350 €
Groupe 4		5 550 €
Attachés		
Groupe 1	Direction de la collectivité	6 390 €
Groupe 2	Directrice administrative, ...	5 670 €
Groupe 3	Chargé de communication	4 500 €
Groupe 4	Expertise financière, ...	3 600 €
Techniciens		
Groupe 1	Direction des services techniques, ...	2 680 €
Groupe 2	Coordinateur transport scolaire, logistique...	2 535 €
Groupe 3		2 385 €
Rédacteurs		
Groupe 1	Comptable, responsabilité financière, ...	2 380 €
Groupe 2	Assistant administratif, juridique, RH, animateur vélo, chef de projet, responsable ressources humaines ...	2 185 €
Groupe 3		1 995 €
Adjoints administratifs		
Groupe 1		1 260 €
Groupe 2		1 200 €
Agents de maîtrise		
Groupe 1		1 260 €
Groupe 2	Conducteurs d'autocars,...	1 200 €
Adjoints techniques		
Groupe 1	Chef de garage, adjoint logistique, ...	1 260 €
Groupe 2	Conducteurs d'autocars, mécanicien, agent entretien polyvalent, ...	1 200 €

4 DELIBERATION PORTANT RECOURS A UN CONTRAT D'APPRENTISSAGE – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Rapporteur : Thomas Filliatre

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code général de la fonction publique et notamment son article L 424-1 relatif à l'apprentissage ;

Vu le code du travail, et en particulier le chapitre VII du titre II du livre II de la sixième partie (articles L 6227-1 à L 6227-12) ainsi les articles L. 6211-1 et suivants, les articles D. 6222-1 et suivants et D 6271-1 à D 6275-5 ;

Vu le code de l'Education ;

Vu la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la Fonction publique territoriale ;

Vu la loi n°2005-102 du 11 février 2005 modifiée pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ;

Vu la loi n°2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel ;

Vu l'ordonnance n°2020-387 du 1er avril 2020 portant mesures d'urgence en matière de formation professionnelle ;

Vu le décret n° 2016-1998 du 30 décembre 2016 fixant la liste des collectivités territoriales autorisées à participer aux expérimentations prévues aux articles 76 et 77 de la loi n° 2016-1088 du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels ;

Vu le décret n° 2022-280 du 28 février 2022 relatif aux modalités de versement aux centres de formation des apprentis des frais de formation des apprentis employés par les collectivités territoriales et les établissements publics en relevant par le Centre national de la fonction publique territoriale ;

Vu l'avis du comité social territorial en date du 26 août 2025 ;

Monsieur le président rappelle à l'assemblée :

Considérant que le contrat d'apprentissage est un contrat de droit privé par lequel l'employeur s'engage, outre le versement d'un salaire, à assurer à l'apprenti une formation professionnelle complète, dispensée pour partie en entreprise et pour partie en centre de formation d'apprentis ou section d'apprentissage (article L. 6221-1 du code du travail).

Considérant que l'apprenti s'oblige, en retour, en vue de sa formation, à travailler pour cet employeur, pendant la durée du contrat, et à suivre cette formation ;

Considérant que l'apprentissage permet à des personnes âgées de 16 à 29 ans révolus, aux personnes en situation de handicap, sans limite d'âge, aux personnes inscrites en tant que sportif de haut niveau, sans limite d'âge, aux jeunes de 15 à 16 ans s'ils atteignent l'âge de 15 ans entre la date de début de la formation et le 31 décembre de l'année civile et s'ils ont achevé le premier cycle d'enseignement secondaire, à des personnes jusqu'à 34 ans dans certaines conditions particulières, d'acquérir des connaissances théoriques dans une spécialité et de les mettre en application dans une entreprise ou une administration ; que cette formation en alternance est sanctionnée par la délivrance d'un diplôme ou d'un titre professionnel ;

Considérant que la rémunération est versée à l'apprenti en tenant compte de son âge et de sa progression dans le ou les cycles de formation qu'il poursuit ;

Considérant que ce dispositif présente un intérêt tant pour les jeunes accueillis que pour les services accueillants, compte tenu des diplômes préparés par les postulants et des qualifications requises par lui ;

Considérant qu'un maître d'apprentissage répondant aux exigences de qualification et d'expérience professionnelle en lien avec le diplôme ou le titre professionnel préparé par l'apprenti établies par la réglementation sera nommé au sien du personnel, qu'il disposera, pour exercer sa mission, du temps nécessaire à l'accompagnement de l'apprenti et aux relations avec l'organisme de formation et s'il

est titulaire et qu'il ne bénéficie pas déjà d'une NBI plus intéressante, qu'il bénéficiera d'une NBI de 20 points ;

Considérant qu'il revient à l'assemblée délibérante de délibérer sur la possibilité de recourir au contrat d'apprentissage ;

Après avoir délibéré, l'organe délibérant, décide :

Article 1 : de recourir au contrat d'apprentissage.

Article 2 : d'autoriser l'autorité territoriale à exécuter toutes les démarches nécessaires au recrutement d'un apprentis conformément au tableau suivant :

Service d'accueil de l'apprenti	Fonctions de l'apprenti	Diplôme ou titre préparé par l'apprenti	Durée de la formation
Transport – Atelier	Mécanicien en alternance	CAP maintenance des véhicules (option B – transport routier)	24 mois

Article 3 : précise que les crédits nécessaires seront inscrits au budget.

Article 4 : autorise Monsieur le président ou son représentant à signer tout document relatif à ce dispositif et notamment les contrats d'apprentissage ainsi que les conventions conclues avec les Centres de Formation d'Apprentis.

5 TABLEAU DES EFFECTIF AU 06-10-2025 – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Rapporteur : Thomas Filliatre

Vu la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droit et obligations des fonctionnaires ;

Vu la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant disposition statutaire relatives à la Fonction Publique Territoriale ;

Vu les décrets portant statuts particuliers des cadres d'emplois et organisant les grades s'y rapportant, pris en application de l'article 4 de la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 modifiée ;

Vu la délibération n°025-2024 du 25 août 2025 qui doit être annulée, pour tenir compte des modifications à y apporter ;

Vu le tableau des emplois ;

Monsieur le Président expose qu'il appartient à l'organe délibérant du Syndicat, sur proposition de l'autorité territoriale, de fixer les effectifs des emplois permanents à temps complet (35 heures hebdomadaires) et temps partiel, nécessaires au fonctionnement des services.

Vu l'avis du CST en date du 26 août 2025 ;

Le Président propose :

La suppression des postes permanents suivants, sur deux grades n'ayant plus vocation à être pourvus en raison des derniers recrutements :

La fermeture d'un poste d'adjoint technique à temps complet 35/35^e sur les fonctions de chef de garage ;

La fermeture d'un poste d'adjoint technique à temps complet 35/35^e sur les fonctions de conducteur/agent d'entretien ;

Sur proposition du Président, après en avoir délibéré, à l'unanimité,

APPROUVE le tableau des effectifs ainsi modifié à compter du 9 octobre 2025 :

Grades	Fonctions actuelles	Catégories	Temps	Votés par CS	Pourvus	Non Pourvus
TITULAIRES				39	33	5
Attaché				3	3	0
	Directrice administrative	A	TC	1	1	0
	Directeur général des services	A	TC	1	1	0
	Chargé de communication	A	TC	1	1	0
Rédacteur prin. 2e classe				1	1	0
	Comptable	B	TC	1	1	0
Rédacteur				2	1	1
	Agent administratif/RH/juridique	B	TC	1	0	1
	Responsable des ressources humaines	B	TC	1	1	0
Technicien prin. 2e classe				1	0	0
	Directeur technique	B	TC	1	1	0
Technicien				1	1	0
	Coordinateur	B	TC	1	1	0
Agent de maîtrise principal				2	2	0
	Conducteurs autocars	C	TC	1	1	0
	Conducteurs autocars	C	TC	1	1	0
Adjoint technique principal 1e classe				4	4	0
	Conducteurs autocars	C	TC	1	1	0
		C	TC	1	1	0
	Agent d'entretien	C	TNC	1	1	0
	Adjoint logistique	C	TC	1	1	0
Adjoint technique principal 2e classe				1	1	0
	Conducteur	C	TC	1	1	0
Adjoint technique				24	20	4
	Conducteur	C	TC	1	1	0
		C	TC	1	1	0
		C	TC	1	1	0
		C	TC	1	1	0
		C	TC	1	1	0
		C	TC	1	1	0
		C	TC	1	1	0
		C	TC	1	1	0
		C	TC	1	1	0
		C	TC	1	1	0
		C	TC	1	1	0
		C	TC	1	1	0
		C	TC	1	1	0
		C	TC	1	1	0
		C	TC	1	0	1
		C	TC	1	1	0
		C	TC	1	1	0
		C	TNC	1	1	0
		C	TNC	1	0	1
		C	TNC	1	1	0
		C	TNC	1	1	0
		C	TNC	1	1	0
		C	TNC	1	0	1
	Conducteur Mécanicien	C	TC	1	0	1
	Mécanicien	C	TC	1	1	0

NON TITULAIRES					
	Fonctions	Temps	Ancien effectif	Nouvel effectif	Durée hebdo
Contrat ATA			5	5	
CDD	Conducteur	TNC	1	1	17,5/35eme
CDD	Conducteur	TNC	1	1	28/35eme
CDD	Conducteur	TNC	1	1	30/35eme
CDD	Conducteur	TC	1	1	35/35eme
CDD	Conducteur	TC	1	1	35/35eme
Contrat AS			2	2	
CDD	Conducteur	TC	1	1	35/35eme
CDD	Conducteur	TNC	1	1	25/35eme
Contrat d'apprentissage			0	1	
CDD	Mécanicien	TC	0	1	35/35eme
Contrat de projets			2	2	
CDD	Animateur vélo	TC	1	1	35/35eme
CDD	Chef de projet « Plans de Mobilité Employeur et Mobilités Partagées »	TC	1	1	35/35eme
TOTAL			9	10	

6 CREATION AU TABLEAU DES EFFECTIFS D'UN POSTE DE TECHNICIEN PRINCIPAL DE 1^{ERE} CLASSE A TEMPS COMPLET AU 1^{ER} NOVEMBRE 2025 – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Rapporteur Thomas Filliatre

Vu le Code Général de la Fonction Publique et notamment les articles L. 313-1 et L. 332-14 ;

Vu le décret n° 2010-329 du 22 mars 2010 modifié portant dispositions statutaires communes à divers cadres d'emplois de fonctionnaires de la catégorie B de la fonction publique territoriale ;

Vu le décret n° 2010-330 du 22 mars 2010 modifié fixant l'échelonnement indiciaire applicable aux membres des cadres d'emplois régis par le décret n° 2010-329 du 22 mars 2010 portant dispositions statutaires communes à plusieurs cadres d'emplois de fonctionnaires de la catégorie B de la fonction publique territoriale ;

Vu le décret n° 2010-1357 du 9 novembre 2010 modifié portant statut particulier du cadre d'emplois des techniciens territoriaux ;

Considérant qu'en application de l'article L. 313-1 du Code Général de la Fonction Publique, susvisé les emplois de chaque collectivité ou établissement sont créés par l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement ;

Considérant que pour des besoins de continuité du service les collectivités peuvent néanmoins recruter, en application de l'article L.332-14 du code précité, des agents contractuels territoriaux pour occuper des emplois permanents des collectivités et établissements afin de faire face à une vacance temporaire d'emploi dans l'attente du recrutement d'un fonctionnaire territorial, sous réserve que cette vacance ait donné lieu aux formalités prévues à l'article L. 313-4 du code général de la fonction publique

Considérant que les besoins du service nécessitent la création d'un emploi permanent de **technicien principal de 1^{ère} classe** pour les fonctions de Directeur technique à temps complet ;

Sur le rapport de Monsieur le Président, après en avoir délibéré et à la majorité de ses membres présents ou représentés ;

Le Président propose :

La création au tableau des effectifs, au titre d'un avancement de grade, d'un poste de **technicien principal de 1^{ère} classe** à temps complet.

Ledit poste est créé à compter du **1^{er} novembre 2025**.

Cet emploi pourra être occupé par un agent contractuel recruté à durée déterminée pour une durée maximale d'un an en cas de recherche infructueuse de candidats statutaires au vu de l'application de l'article L.332-14 du code général de la fonction publique. Sa durée pourra être prolongée, dans la limite d'une durée totale de 2 ans, lorsque, au terme de la durée fixée au 2^{ème} alinéa de l'article L.332-14 du code général de la fonction publique, la procédure de recrutement pour pourvoir l'emploi par un fonctionnaire n'ait pu aboutir. Le recrutement de l'agent contractuel sera prononcé à l'issue d'une procédure prévue par les décrets n°2019-1414 du 19 décembre 2019 et n°88-145 du 15 février 1988, ceci afin de garantir l'égal accès aux emplois publics.

Sur proposition du Président, après en avoir délibéré, à l'unanimité,

APPROUVE le tableau des effectifs ainsi modifié à compter du 1^{er} novembre 2025 :

7 TARIFS PRESTATIONS SUD-GIRONDE MOBILITÉS – PERMIS PIETONS – ADOPTEE A L'UNANIMITÉ

Vu la nécessité d'étoffer l'offre de prestations offertes dans le domaine de la mobilité par Sud-Gironde Mobilités, notamment dans le domaine des mobilités douces et dans le cadre des projets développés par l'Animateur vélo.

Considérant la nécessité de mettre en place une prestation « Permis piétons » ayant pour but :
Apprendre aux enfants à se déplacer à pied de manière autonome, responsable et en sécurité.
Apprendre aux enfants les règles essentielles de la marche en ville ou à proximité de la circulation, tout en favorisant leur mobilité douce et leur santé.

Proposer l'étude d'un cas concret rencontré dans la structure d'accueil.

Cette prestation est tarifée à hauteur de 63,00€ HT (75,60€ TTC) par groupe de 12 enfants.

La construction tarifaire tient compte des éléments suivants :

Le temps d'intervention nécessaire à la préparation, la mise en œuvre et l'animation des actions ;

Les moyens humains mobilisés (ingénierie, coordination, encadrement, animation) ;

La fourniture de matériels et équipements de sécurité adaptés ;

Les frais logistiques, de déplacement et de suivi des actions.

Le Comité syndical, Monsieur le Président entendu,

Décide d'appliquer à compter du 7 octobre 2025 les tarifs suivants :

« Permis piéton », par groupe de 12 enfants :63,00€ HT (75,60€ TTC)

8 DÉCISION MODIFICATIVE N°1 – ADOPTEE A L'UNANIMITÉ

Il est nécessaire de modifier le budget par décisions modificatives, afin d'ouvrir des crédits au chapitre 042, dotations aux amortissements.

Ces amortissements concernent une reprise de subvention du budget principal Sud Gironde Mobilités (Bâtiments) en M57, qui, par suite de la fusion des deux budgets au 1^{er} janvier 2024, a été reprise pour le même montant en balance d'entrée au compte 1318 et doit être amortie.

Ouverture de crédits		
Fonctionnement	Recettes	
Chap 042	Opération d'ordre de transfert entre sections	
Art 777	Quote part des subventions d'investissement	+ 1 219,59
Fonctionnement	Dépenses	
Chap 65	Autres charges de gestion	
Art 6512	Droit d'utilisation - Informatique en nuage	+ 1 219,59

Virement de crédits		
Investissement	Dépenses	
Chap 13	Subvention d'investissement	
Art 13188	Subventions d'équipements - des tiers	- 1 219,59
Investissement	Dépenses	
Chap 040	Opérations d'ordre de transferts entre sections	
Art 139188	Subventions d'équipements Autres	+ 1 219,59

9 MODIFICATION DU REGLEMENT INTERIEUR DU SERVICE DE TRANSPORT D'UTILITÉ SOCIALE – DEPLACEMENTS AIDE ALIMENTAIRE - ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Vu la nouvelle offre de transport effective au 1^{er} septembre 2025, et notamment la création d'un service de Transport d'utilité sociale (TUS) délégué à l'association Cap Solidaire par délibération du 31 mars 2025, sur le territoire de Sud-Gironde Mobilités ;

Vu les propositions du Bureau réuni le 7 juillet 2025 ;

Vu la délibération du Syndicat Sud Gironde Mobilités du 25 août 2025 validant le règlement du service de Transport d'utilité sociale (TUS) et qu'il est nécessaire de modifier ;

Considérant que la nouvelle tarification applicable au service de transport d'utilité sociale (TUS) entraîne, pour certains bénéficiaires de l'aide alimentaire situés dans des communes éloignées des lieux de dispense de cette aide, un coût très largement supérieur par rapport à l'ancien service de TAD réalisé par Sud-Gironde Mobilités ;

Monsieur le Président propose de modifier le règlement du service de Transport d'utilité sociale (TUS) en introduisant un quatrième tarif concernant les déplacements pour l'aide alimentaire. Ce tarif est proposé comme forfaitaire sur la base d'un euro (1,00€) aller/retour le déplacement.

Ces explications entendues, Monsieur le Président demande au comité syndical de se prononcer sur la présente délibération,

Après en avoir délibéré, le comité syndical

APPROUVE la modification de la tarification du service de Transport d'utilité sociale (TUS) concernant les déplacements pour l'aide alimentaire sur base d'un forfait d'un euro (1,00€) aller/retour qui sera applicable dès que la présente délibération sera rendue exécutoire,

AUTORISE Monsieur le Président à prendre toutes dispositions pour le suivi administratif, technique et financier de la présente délibération.

Intervention de Christophe Fumey : Nous nous sommes rendu compte de la difficulté d'accès au TUS pour certains bénéficiaires, notamment pour l'aide alimentaire. Donc nous avons décidé de faire un forfait à 1 euro aller-retour.

Parce que vous savez, cela ne peut pas être gratuit. Mais si on appliquait les tarifs du TUS, on arrivait à des sommes trop élevées qui pouvaient mettre en difficulté ces personnes.

L'idée est de passer à une somme forfaitaire d'un euro aller-retour, pour ce déplacement spécifique.

10 ADHÉSION AU SYNDICAT MIXTE OUVERT AGEDI – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Vu les dispositions des articles L.5721-2 et suivants du Code général des collectivités territoriales,

Vu les dispositions de l'article L.5721-9 du Code général des collectivités territoriales,

Vu l'arrêté préfectoral n°DFEAD-3B-98 N°3 en date du 22 Janvier 1998 portant création du Syndicat Mixte AGEDI,

Monsieur le Président expose aux membres, que la collectivité s'est rapprochée du Syndicat Mixte ouvert AGEDI afin de demander son adhésion.

L'adhésion au Syndicat Mixte Ouvert AGEDI a pour objet de permettre à la collectivité de bénéficier de produits et services informatiques adaptés par la conclusion d'un contrat de mise à disposition de services selon le principe de la mutualisation.

Après avoir fait lecture des Statuts et du Règlement Intérieur du Syndicat Mixte Ouvert AGEDI, approuvés par délibération du Comité Syndical en date du 13 décembre 2024, et notamment de son article 9 relatif à l'adhésion,

Le comité syndical après en avoir délibéré et compte tenu de l'intérêt de la collectivité pour bénéficiaire de cette mutualisation à grande échelle décide à l'unanimité des membres présents ou représentés :

- D'adhérer au Syndicat Mixte Ouvert AGEDI selon l'objet mentionné à l'article 5 des Statuts.
- D'autoriser Monsieur Président à signer :

La convention pour la mise à disposition de services et les conditions Générales annexées,
Les modalités d'application de la convention de mise à disposition de services,
Les futurs éventuels avenants sous réserve qu'ils ne remettent pas en cause les conditions essentielles de la mise à disposition.

- De charger Monsieur le Président de prendre toutes les dispositions administratives nécessaires pour mettre en œuvre la présente délibération.
- De désigner Monsieur le Président comme délégué de la collectivité à l'Assemblée Spéciale du Syndicat Mixte AGEDI.
- De prévoir au budget annuel le montant de la contribution au Syndicat Mixte calculé selon les modalités prévues dans ses Statuts, outre les frais de fonctionnement dus en contrepartie de la mise à disposition de services.

11 QUESTION DIVERSES

Bilan rentrée scolaire 2025

Sud Gironde Mobilités A.O.2 : 64 circuits

73 communes desservies sur 6 communautés de communes :

Pour les R.P.I : 5 circuits : R.P.I St André du Bois-St Laurent du Bois-Ste Foy la Longue / R.P.I Pujols sur Ciron-Bommes / R.P.I Budos-Léogéats / R.P.I St Pardon de Conques-Bieujac / R.P.I Coimères-Brouqueyran,
Pour l'école maternelle et primaire de St Maixant : 1 circuit,

Pour le collège du Pian sur Garonne : 7 circuits,

Pour le Lycée Professionnel Agricole La Tour Blanche de Bommes : 1 navette plateau scolaire Langon-lycée à Bommes,

Pour le collège Ste Marie à Langon : 1 navette plateau scolaire Langon- collège Ste Marie,

Pour les établissements de Langon : 3 collèges et les 3 lycées : **49 circuits,**

- Dont **16 circuits avec un départ à 18H15** pour les élèves de Première et de Terminale du Lycée Jean Moulin qui a obtenu depuis la rentrée de septembre 2021 une heure supplémentaire pour dispenser les cours, le lundi, mardi, jeudi et vendredi, avec pour conséquence une sortie des élèves à 18h.

Sud Gironde Mobilités Transporteur : 28 circuits

Pour les R.P.I : 5 circuits

Pour l'école maternelle et élémentaire de St Maixant : 1 circuit

Pour le collège du Pian sur Garonne : 4 circuits

Pour les établissements de Langon : 3 collèges et les 3 lycées : **18 (dont 8 circuits avec un départ à 18H15).**

Tarifs : Une augmentation de plus 3% par rapport à la rentrée 2024, sauf pour la Tranche 1 qui reste à 30€. Nous avons donc, 5 Tranches de prix de 30€ à 168€ (par enfant et par an), calculées sur le quotient familial fiscal. Parallèlement, les tranches correspondantes aux tarifs ont été « agrandit » : EX : en 2023 pour bénéficier des 30€ le quotient devait être inférieur à 495, en 2024 il devait être inférieur à 520, en 2025 il doit être inférieur à 528.

Nombre d'inscrits au 15/09 : 2328 élèves transportés (2357 le 24 sept 2024)

Modification de circuits ou une réaffectation des véhicules : Pour des raisons de travaux d'aménagement du bourg de la commune de Preignac, la route de l'Égalité étant fermée à la circulation, nous avons modifié le tracé de deux circuits scolaires pour éviter ce secteur. Nous restons très attentifs aux nombres d'inscrits par véhicule pour éviter toute surcharge.

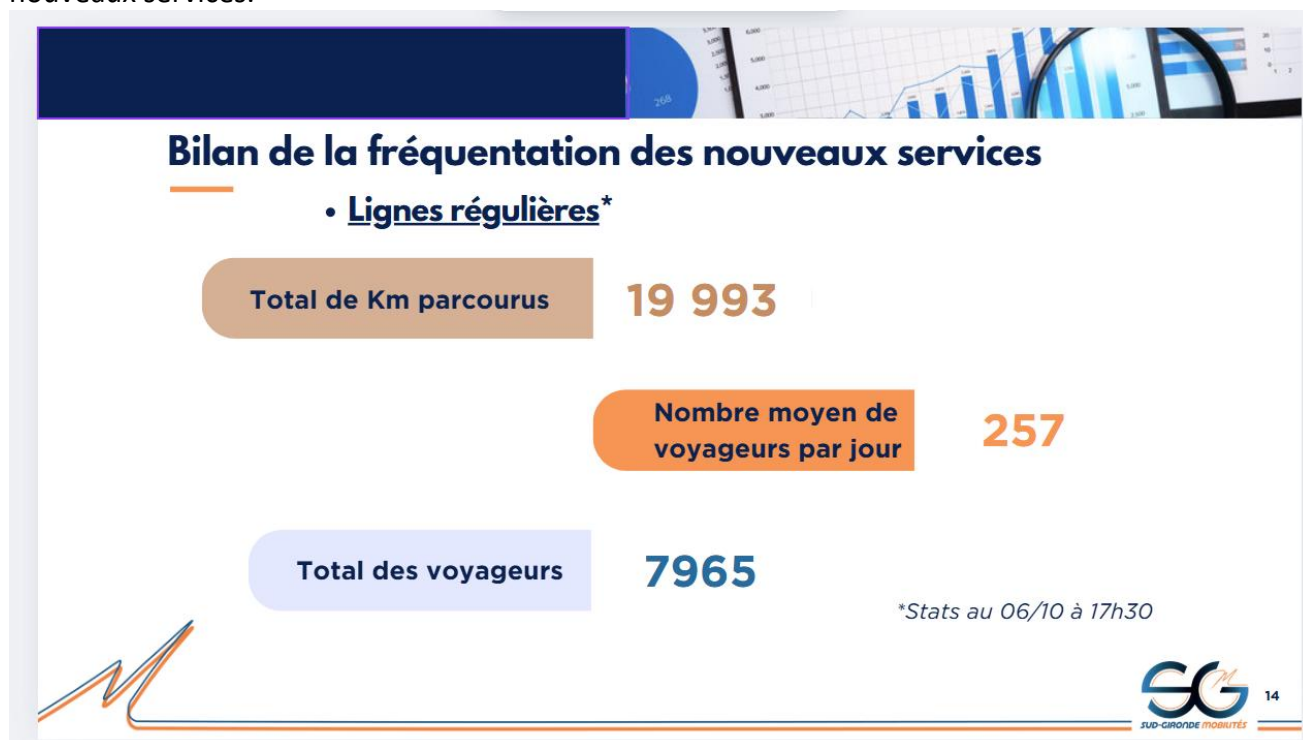
Une présence sur le plateau scolaire toute la première semaine pour orienter les élèves vers leurs cars. Comme chaque année, des élèves ont loupés le car. Notre présence permet également de mettre ces élèves en sécurité car attendons l'arrivée de leurs parents ou nous les ramenons à leur domicile.

Travaux ou aménagement : Quelques ajustements ont été nécessaires, même si dans la majorité des cas, les entreprises intègrent les contraintes (horaires, gabaris de véhicules) des transports scolaires dans leur planning.

N'hésitez pas à nous donner les informations le plus tôt possible, à nous consulter, nous viendrons avec un véhicule pour faire des tests.

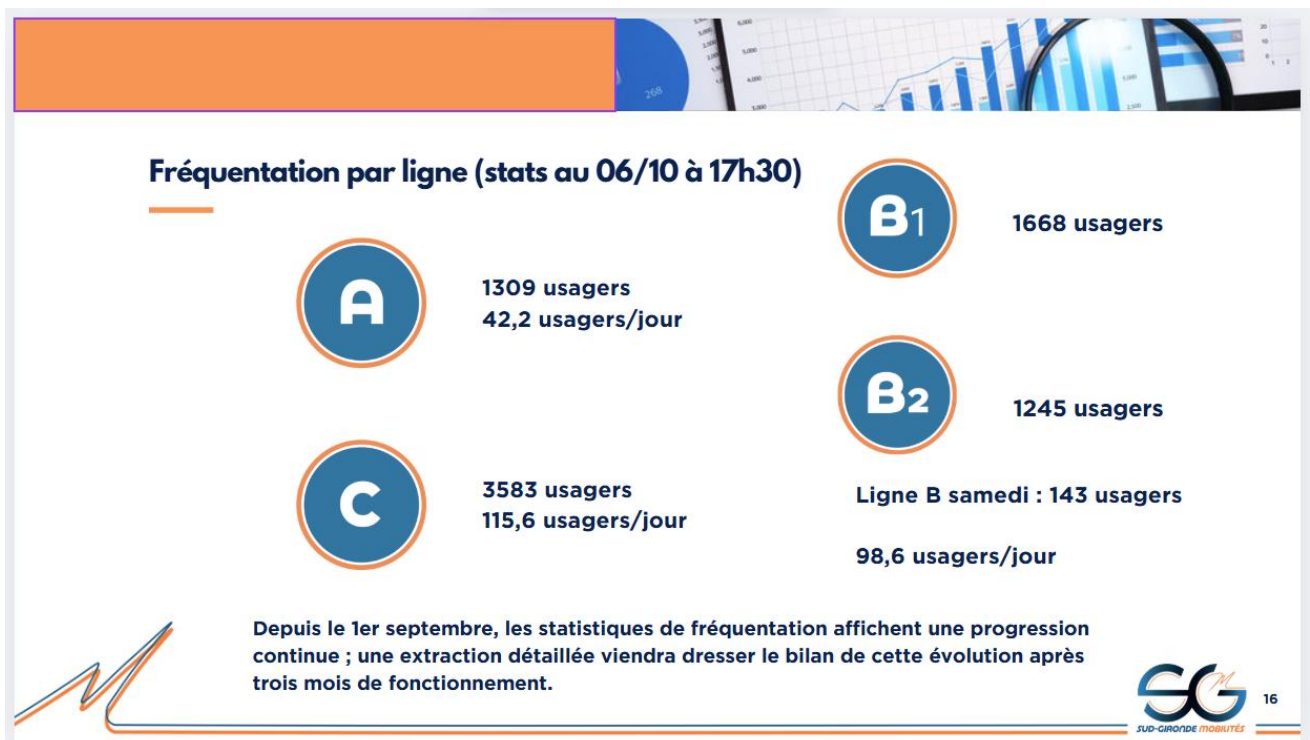
Bilan de la fréquentation des nouveaux services

Intervention de Aymeric Harribey : Je vais vous présenter le bilan de fréquentation sur les nouveaux services.





Du 18 septembre au 29 septembre, on voit quand même qu'en général, c'est le vendredi qui est un peu plus haut. Et surtout, ce qu'on peut voir, c'est qu'il y a une augmentation progressive de la fréquentation.



Intervention de Francis Zaghet : Savons-nous combien il y a de circuits effectifs, c'est-à-dire combien de fois on va de la gare de La Réole à la gare de Gironde en nombre d'allers-retours ?

Réponse d'Aymeric Harribey : Une vingtaine par jour.

Francis Zaghet : C'est pour savoir combien il y a de personnes dans le bus à chaque fois, à peu près.

Réponse d'Aymeric Harribey : Entre 5 et 10, voire 15 personnes. C'est une moyenne.

Intervention de Christophe Fumey : La commune est accidentée et pour marcher, c'est quand même très en côte. Ensuite, au niveau social, c'est un endroit où il y a quand même un gros besoin.

C'était très attendu. C'est vraiment une très grande réussite.

Après, pour avoir discuté un peu avec les usagers, il y a des personnes qui pensent qu'ils n'y ont pas droit.

Parce qu'en fait, ils ne sont pas en difficulté financière. Et le gros travail que l'on aura tous à faire, c'est d'arriver à donner l'envie aux usagers de le prendre. Et si on arrive à mixer les populations, on aura vraiment réussi.

Intervention de Benoît Carrère : Juste préciser que c'est que c'est bien d'avoir fait de la fréquence, parce que cela permet de déterminer les horaires les plus intéressants et cela permettra d'adapter après demain, peut-être avec des fréquences moins fortes, le service.

Et donc, on va encore continuer avec une grosse fréquence jusqu'au changement d'horaire des gares SNCF et après, on pourra vraiment adapter beaucoup plus finement. Donc là, on fait du kilomètre, mais le but, ce n'est pas de continuer à forcément en faire.

Intervention de Christophe Fumey : Ce que j'ai envie de dire aussi, en tant que président, c'est que les conductrices et les conducteurs sont supers : ils sont très gentils avec les gens, ils donnent des renseignements. Et depuis peu, vous remarquerez, ils ont un vêtement avec leur prénom dessus.

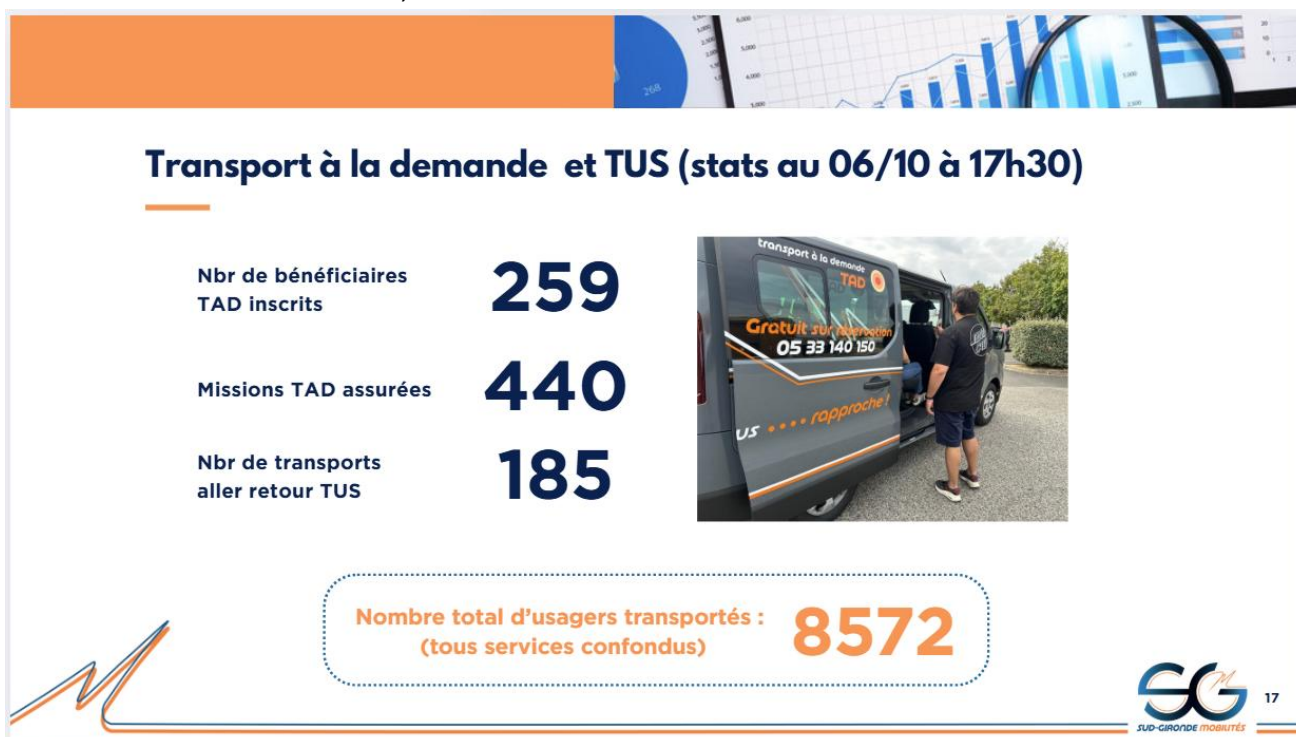
Ce qui est bien aussi, c'est qu'ils tournent d'un service à l'autre : ils vont changer de ligne, ils vont changer de service.

Intervention de Luc Sonilhac : Tu es en train de me dire que les chauffeurs de la ligne A passent après la ligne C, passent après la ligne B, c'est ça ?

Réponse de Benoît Carrère : oui, ils tournent un peu. Mais ils sont quand même à 80% affectés à une ligne. Et ils font quand même un peu de scolaire.

Intervention de Vincent Joineau : Avez-vous des données sur l'âge ?

Réponse de Benoît Carrère : Il faudrait faire une enquête. On pourra présenter plus en précision les montées et descentes quand nous aurons un logiciel de comptage automatique. Cela coûtait extrêmement cher et ce n'était pas ce qu'on avait prévu dans le budget. Du coup, ce sont les chauffeurs qui le font. Donc, il y a aussi une marge d'erreur. Je pense même que l'on est un peu en dessous des chiffres en réalité, sur une estimation basse.

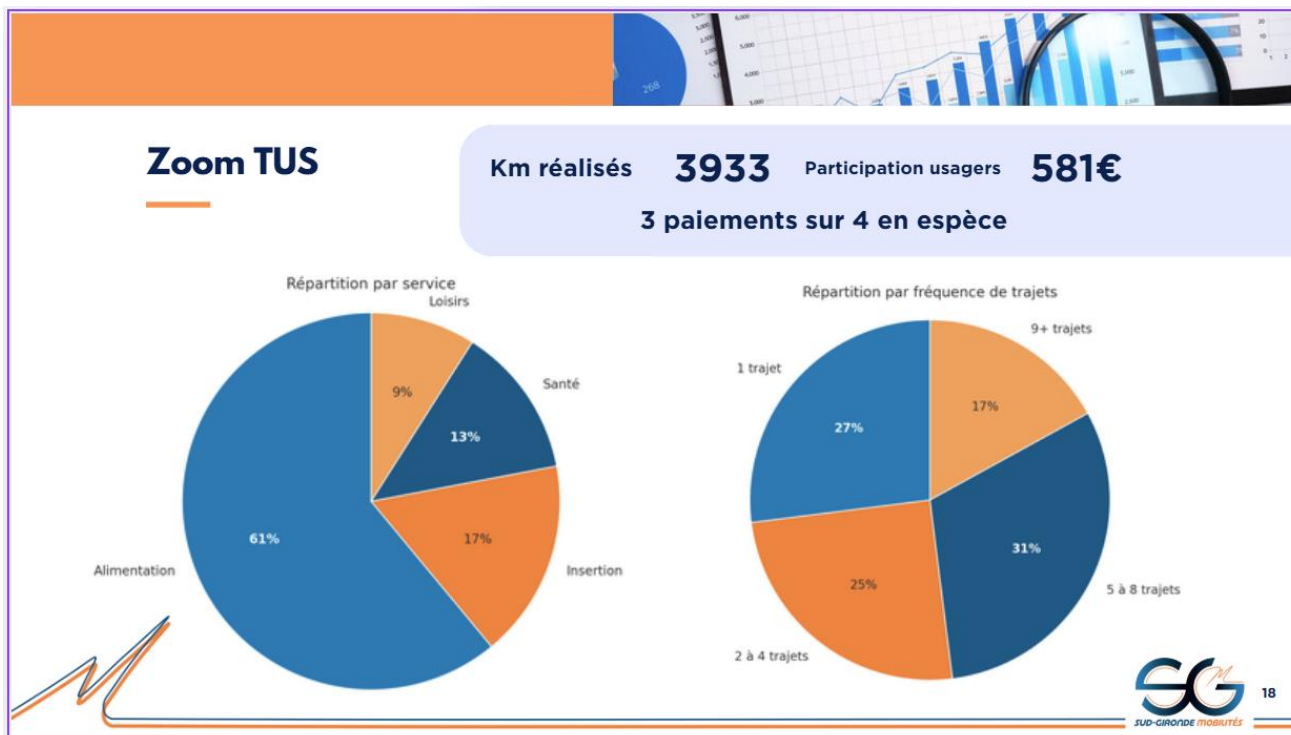


Intervention de Benoît Carrère : Il faut juste savoir que le TAD, au départ, a eu du mal à démarrer pour la simple et bonne raison que le TUS, fait par Cap Solidaire a récupéré une partie du TAD que l'on faisait nous, plus une partie de gens qui sont allés sur la ligne régulière.

Maintenant, les inscriptions augmentent régulièrement et les missions aussi.

Intervention de Chloé Poupot : Est-ce que tous les totems sont installés partout ?

Réponse de Benoît Carrère : Non pas encore. Il reste encore une trentaine de communes.



Intervention d'Aymeric Harribey : Dans la répartition des services, c'est l'alimentation qui est devant. Et on a essentiellement beaucoup de gens qui étaient avant sur le TAD et qui ont basculé sur le TUS pour les restaurations solidaires.

Après, sur la santé et l'insertion, c'est à peu près équivalent. Et les loisirs, du coup, en dernier, qui ne sont pas prioritaires.

Intervention de Luc Sonilhac : Pourquoi cela bascule du TAD au TUS alors que le TUS est payant et le TAD est gratuit ?

Réponse d'Aymeric Harribey : Parce que le TAD aujourd'hui n'est pas en porte à porte comme avant mais le TUS oui.

Intervention de Benoît Carrère : Pour le TAD il faut se déplacer en point d'arrêt. Et du coup, c'est complémentaire. C'est-à-dire que si, par exemple, on trouve quelqu'un qui peut avoir un TUS parce qu'il a le RSA et qu'il a un point d'arrêt juste à côté de chez lui et qu'il est mobile, on fera le principe de subsidiarité. Mais inversement, si par exemple, il y a un point d'arrêt qui est très éloigné de la personne et qui est dans les conditions sociales, évidemment, on ira le chercher en TUS. Donc on essaie de faire la complémentarité quand on peut.

Intervention de Luc Sonilhac : Et quels sont les profits ? Ce sont des demandeurs d'emploi ? Des stages ?

Réponse d'Aymeric Harribey : et des personnes âgées aussi. Sinon c'est principalement pour se rendre à France Travail.

Intervention de Stéphane Denoyelle : Quand Benoît est venu faire la formation de secrétaire de mairie à La Réole, on a un peu assisté sur le nouveau rôle des prescripteurs entre TAD et TUS. Il va falloir avoir cette évaluation sur la subsidiarité. Par exemple, j'avais été confronté à une personne qui utilisait le TAD jusque-là, une personne âgée, mais tout à fait autonome, pour aller faire ses courses, et qui venait pour demander à s'inscrire au TUS, pour pouvoir continuer de bénéficier du porte-à-porte, mais elle est à 100 mètres d'un arrêt du TAD. Je lui ai expliqué que non, on l'incitait plutôt à utiliser le TAD, y compris pour aller faire ses courses, et qu'elle avait une centaine de mètres à faire pour aller jusqu'à chez elle. Donc voilà, ça va être à nous aussi, dans les mairies, à évaluer...

Benoît Carrère : Le Réolais l'a fait rapidement et je pense que ce serait important aussi dans les autres CDC que l'on puisse se rencontrer. Les secrétaires de mairie sont un très bon relais pour essayer de faire comprendre aussi la subsidiarité, qui n'est pas toujours simple à comprendre.

Intervention de Matthias Robine : Le samedi, est-ce qu'il y a le TAD ?

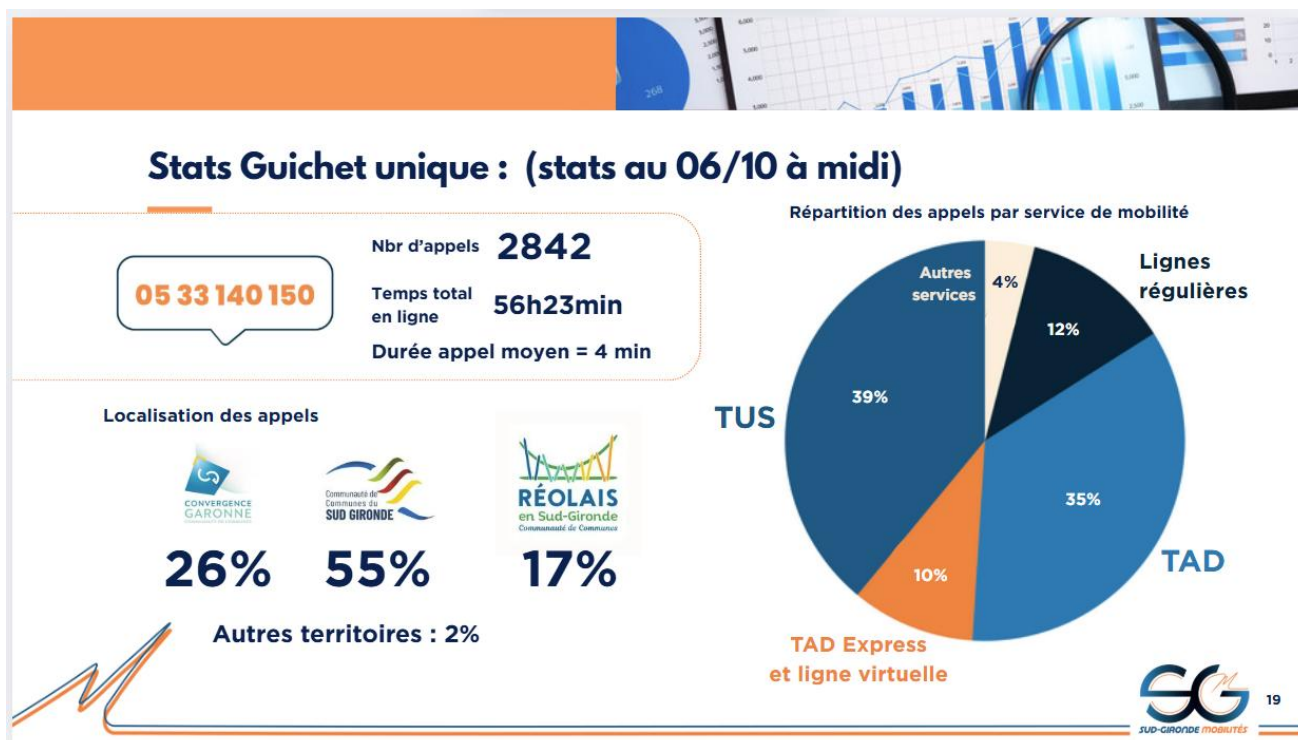
Réponse de Benoît Carrère : Non.

Matthias Robine : Il y a la ligne régulière mais pas le TAD ?

Réponse de Benoît Carrère : C'est bien ça.

Matthias Robine : Et la subsidiarité par rapport à la ligne régulière virtuelle, est-ce qu'elle a lieu ou pas ? Je précise ma question : on a une ligne virtuelle sur la 113, et elle passe à 9h30. Si on demande un TAD à 9h, est-ce qu'on ne pourra attendre à 9h30, ou est-ce que le TAD viendra à 9h ?

Réponse de Benoît Carrère : En fait, ça priorise normalement la ligne virtuelle. Sauf s'il y a un gros écart, mais elle reste prioritaire.

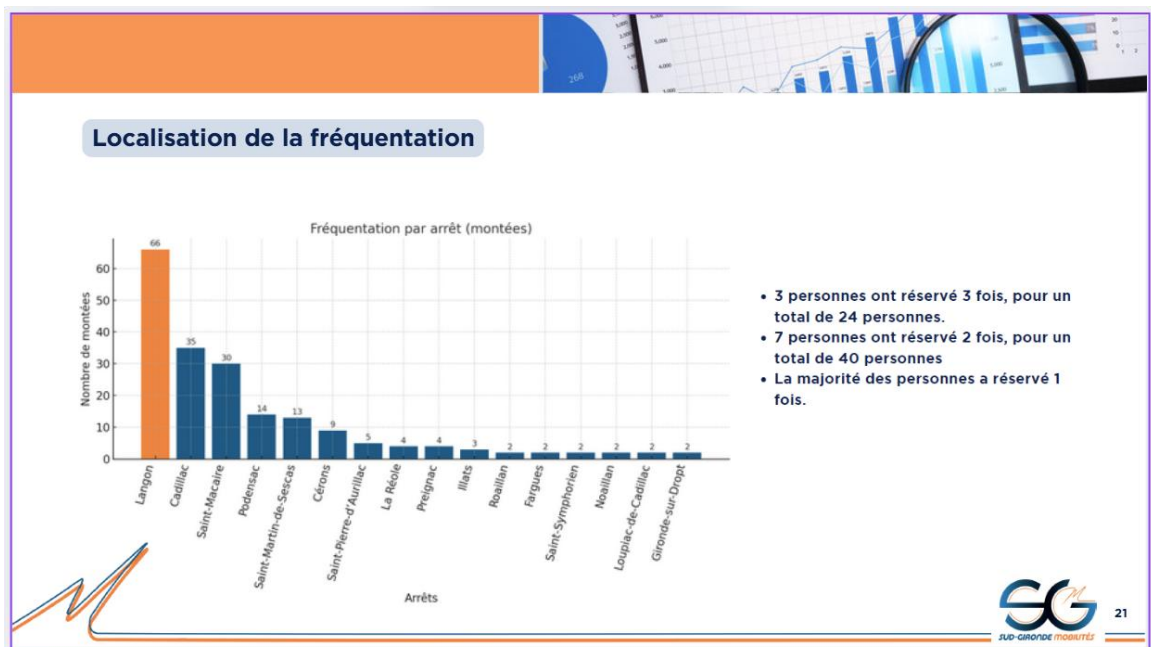
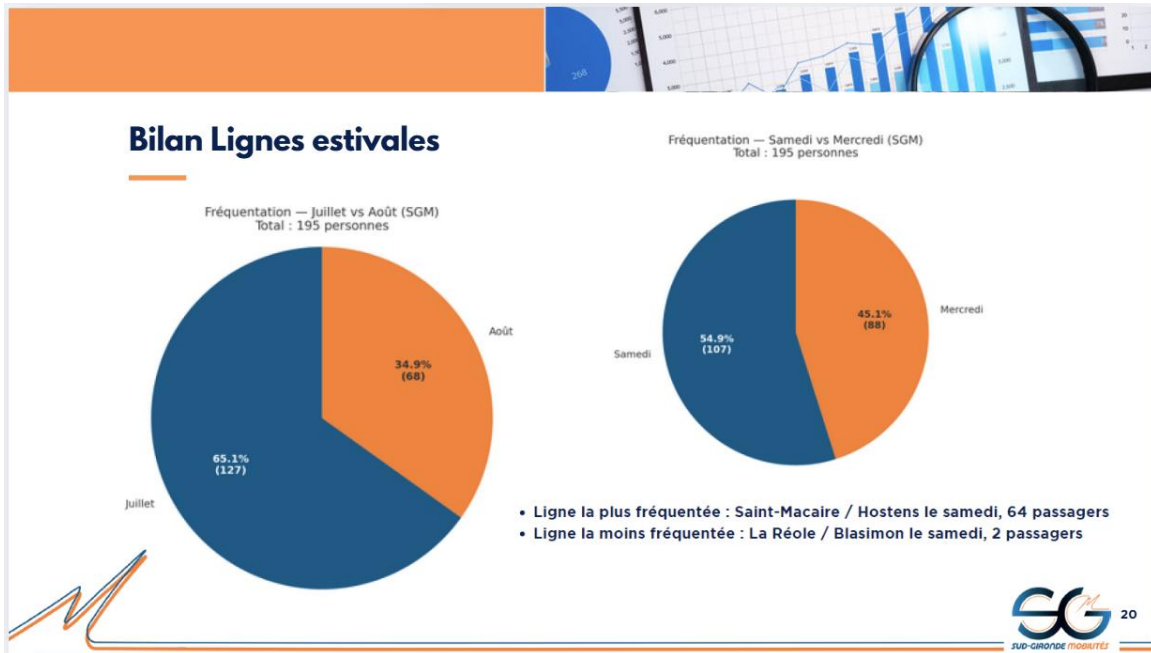


Intervention de Christophe Fumey : Donc ce numéro unique, c'est vraiment très bien, parce que les gens ont plein de questions, et lorsqu'ils ont des questions, ils ont quelqu'un qui leur répond et qui leur trouve des solutions. Au niveau de la localisation, on s'aperçoit qu'il y a 26% Convergence-Garonne, 55% en Sud-Gironde, et 17% Réolais en Sud-Gironde.

Ça correspond aussi un peu à la densité d'habitants.

Intervention de Stéphane Denoyelle : On peut le voir aussi un peu à rebours, si je peux me permettre. On peut se dire aussi que peut-être il y a encore beaucoup de demandes sur Sud-Gironde par manque de communication au niveau local. Je pense qu'il y a une capacité à progresser fortement sur la ligne régulière de Langon, alors que sur La Réole, où on a une montée en charge très importante, on peut peut-être penser que la communication est mieux passée. Il y a eu moins de questions, parce que ça a été peut-être plus naturel.

Intervention d'Aymeric Harribey : Il faut voir que les appels ne concernent pas la ligne régulière mais vraiment le TUS et le TAD.



Lignes du mercredi

LIGNE LANGON/CASTELJALOUX
Langon / Roaillan / Mazères / Coimères / Auros / Berthez / Casteljaloux
Fréquentation totale : 88 personnes (68 en juillet + 20 en août)

LIGNE PREIGNAC/HOSTENS
Preignac / Barsac / Cadillac / Podensac / Saint-Michel-de-Rieufret / Guillos / Louchats / Hostens
Fréquentation totale : 33 personnes

LIGNE SAINT-PIERRE-D'AURILLAC/CASTELJALOUX > Saint-Pierre-d'Aurillac / Saint-Martin-de-Sescas / Caudrot / Casseuil / Gironde-sur-Dropt / La Réole / Pondauret / Savignac / Auros / Berthez / Casteljaloux
Fréquentation totale : 22 personnes



Lignes du samedi

LIGNE LANGON/HOSTENS
Langon - Fargues - Sauternes - Léogeats - Noaillan - Villandraut -
Saint-Léger-de-Balson - Saint-Symphorien - Le Tuzan - Hostens
Fréquentation totale : 41 personnes

LIGNE SAINT-MACAIRE/HOSTENS (le samedi)
Saint-Macaire / Saint-Maixant / Sainte-Croix-du-Mont / Loupiac / Cadillac / Cérons / Illats / Landiras /
Balizac / Origne / Louchats / Hostens
Fréquentation totale : 64 personnes

LIGNE LA REOLE / BLASIMON
La Réole / Gironde-sur-Dropt / Morizès / Camiran / Blasimon
Fréquentation totale : 2 personnes




Intervention de Christophe Fumey : Ce n'est pas quelque chose qui fonctionne très bien. Déjà l'année dernière, il y avait cette piste de permettre à des jeunes d'aller à l'océan.

Mais là, faire des bus qui ne fonctionnent pas, il faudra se poser la question.



Intervention de Benoît Carrère : La différence de cette année, c'est qu'on l'a fait non pas en ligne régulière, mais en réservation. Donc cela va coûter quand même beaucoup moins cher avec des bus qui n'ont roulé que s'il y avait des réservations.

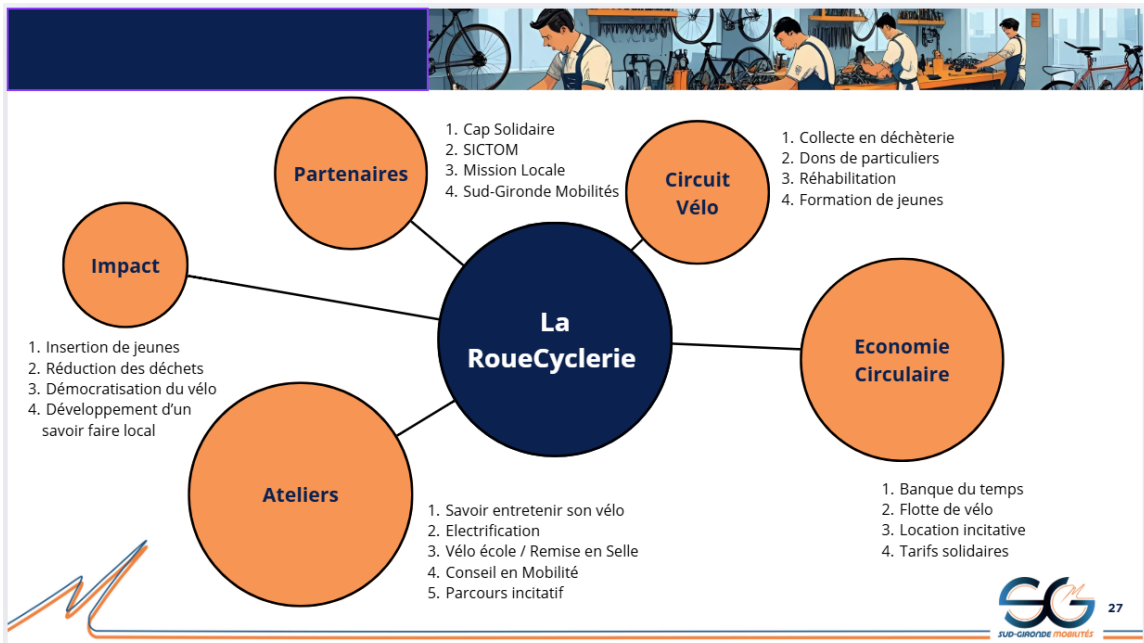
Présentation de la RoueCyclerie



Objectifs de la RoueCyclerie

1. Créer une dynamique de changement de pratique de mobilité par la mobilisation de nombreux acteurs
2. Démocratiser l'usage du vélo sur le territoire par la sensibilisation et le développement de la seconde main cyclable et autres Engon de Déplacement Personnel Motorisé (EDPM)
3. Développer l'autonomie des utilisateurs du vélo par l'accompagnement à la mobilité et l'entretien/réparation des vélos et autres (EDPM)
4. Développer un savoir-faire local en matière de réparation, électrification voire construction
5. Réduction et revalorisation des "déchets", la mobilité comme maillon de l'économie circulaire
6. Participer au développement d'un système d'échange solidaire autour du temps



Intervention de Damien Boulked : L'idée, c'est d'aller dans une logique partenariale avec plusieurs acteurs du territoire bien identifiés. Donc j'entends par là CAP Solidaire, pour tout ce qui est conseil en mobilité, le SICTOM, pour la récupération de cadres de vélos qui pourraient être réutilisés dans la construction de vélos, la Mission locale, naturellement, et les collectivités par l'intermédiaire de Sud-Gironde Mobilités.

Ceci s'inscrit dans un parcours dans lequel, la collecte de déchets, le don particulier avec la construction de points de collecte maillés sur le territoire, la réhabilitation des vélos et, du coup, la formation des jeunes de la Mission locale. Donc, dans une logique économique, par l'intermédiaire, avec la mission locale, de la banque du temps. La banque du temps, en quelques mots, c'est accorder une valeur au temps par l'intermédiaire de services contre services ou de services contre biens.

Mettons qu'on peut accorder, une heure équivaut à 100 points et au bout de 1 000 points, comme sur le principe d'une carte de fidélité, vous avez soit la possibilité de louer un scooter à Cap Solidaire pendant une durée déterminée de deux semaines, par exemple, ou alors faire l'acquisition d'un vélo. Ceci pour encourager le partenariat avec les jeunes de la Mission locale.

Intervention de Christophe Fumey : Il y a une démarche intéressante car c'est que ce n'est pas acquis. C'est-à-dire que le jeune qui va arriver, qui a besoin d'un vélo, qui va venir se le réparer, se le monter, etc., il fait une démarche et il a une récompense. Mais ce n'est pas un acquis qui arrive tout seul.

Intervention de Damien Boulked : L'idée, à travers ce partenariat, c'est de développer sur le territoire, avec tous ses partenaires, une flotte de vélos pour pouvoir développer ensuite une location incitative, donc du coup pouvoir avoir de nouveaux utilisateurs du vélo sur le territoire avec des prestations d'accompagnement à tarif solidaire.

Donc, la RoueCyclerie, c'est aussi toute une gamme d'ateliers qu'on vous a présentés lors du dernier comité syndical. Donc, c'est le savoir entretenir son vélo, la possibilité de faire électrifier son vélo, la vélo-école et ou la remise en selle, bénéficiant de conseils en mobilité, avec Cap Solidaire, par exemple, et un parcours qui englobe ces quatre points, le parcours incitatif. C'est-à-dire qu'une personne qui souhaite apprendre à faire du vélo ou changer son mode de mobilité peut venir ici, réparer un vélo ou construire un vélo, l'électrifier par lui-même, apprendre à faire du vélo ou à refaire du vélo et bénéficier de conseils en mobilité par Cap Solidaire.

Donc, avec un accompagnement global sur les bonnes pratiques à adopter quand on circule à vélo, avec la possibilité de pouvoir définir des parcours domicile-travail, domicile-loisir ou domicile-point-mobilité.

Tout ceci a un impact au niveau de l'insertion au global, au niveau de l'insertion des jeunes, la réduction des déchets, la démocratisation du vélo et le développement d'un savoir-faire local.

Je centrer un peu plus sur le partenariat entre la RoueCyclerie et la Mission locale. Donc, ça a quatre grands points majeurs. Le premier, c'est un impact social sur l'insertion. Donc, ça va être une valorisation de l'engagement, une motivation concrète et un accompagnement vers l'emploi.

En deuxième lieu, ça va être une valeur pédagogique et formative. L'apprentissage par la pratique, la responsabilisation et la fierté et l'appropriation, c'est-à-dire qu'un jeune va venir, il va réparer des vélos et à la fin, il repart avec un vélo qu'il a monté, ce qui permet ensuite de pouvoir l'accompagner vers l'emploi.

Ensuite, la durée économique et l'efficacité. Donc, c'est un modèle gagnant-gagnant, aussi bien pour nous que pour la mission locale et l'insertion. Une optimisation des ressources et une réduction des coûts d'accompagnement. Dans le cadre de ce partenariat-là, il n'y a pas de coûts financiers supplémentaires. Et ensuite, c'est une puissance au niveau de l'innovation sociale, c'est une alternative au tout monétaire, la création d'un lien social et en effet des multiplicateurs.

Un jeune qui a fait son parcours chez nous au sein de la RoueCyclerie, qui est convaincu et qui est satisfait, nous permettra de toucher plus de personnes, aussi bien des jeunes qui pourraient s'inscrire dans ce cursus-là, mais aussi des personnes qui pourraient potentiellement s'intéresser par l'ensemble des gammes de services que l'on propose.

Intervention d'Alain Queyrens : Vous parlez de la Mission locale, mais il y en a deux sur le territoire. Ça veut dire qu'il n'y a que celle du Sud-Gironde ?

Réponse de Benoît Carrère : On va bien sûr travailler avec toutes les Missions locales, mais celle du Sud-Gironde c'est la première avec laquelle nous allons le faire.

Intervention de Damien Boulked : Je voulais vous partager du coup le fonctionnement et la projection pour l'année 2026-2027 de la RoueCyclerie.

Donc, dans un premier temps, sur le premier trimestre de l'année 1, on va pouvoir développer avec tout ce que je vous ai présenté précédemment, une dynamique. L'objectif, c'est de développer une dynamique de vélo sur le territoire. Donc, on a par l'intermédiaire du financement de l'ADEME, dans le cadre du programme Avélo 3, sur l'axe 2, un financement de prestations de services à hauteur de 7 500 euros et un financement d'investissement à hauteur de 12 500 euros qu'on peut utiliser dans le cadre de ce dispositif-là.

J'entends par là, ça va être le financement de la prestation d'une personne en mesure de pouvoir accompagner les jeunes au sein de la Roue Cyclerie et, du coup, l'acquisition du matériel nécessaire et des matières premières nécessaires parce qu'on ne pourra pas tout récupérer pour pouvoir construire des vélos. Le partenariat, du coup, comme je vous l'expliquais, avec la Mission locale et également Cap Solidaire, qui a la possibilité de débloquent des fonds européens via un appel à projet FSE. On a également, au sein de nos effectifs, un animateur vélo, Sébastien Vidal, qui a été formé par la Maison du Vélo de Toulouse et qui est à même de pouvoir dispenser certains services qu'on a proposés dans le cadre de toute la gamme de services que l'on vous a présentés lors du précédent comité syndical.

Dans le cadre des autres trimestres de cette année 1, l'idée, c'est de développer un stock de matériel, comme vous l'avez présenté tout à l'heure, développer une flotte de vélos remise à neuf avec également une option sur l'entretien de scooters qu'on aura dans le cadre d'un partenariat avec E-Dog qui souhaite se développer sur le territoire, le développement d'une offre de location de vélos longue durée incitative et aussi le développement d'un savoir-faire local, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, l'enveloppe globale de l'offre de service de la RoueCyclerie et la réparation de vélos et de trottinettes électriques. Et bien sûr, la vente de vélos reconditionnés à tarifs solidaires.

Pour l'année 2, on a une projection où l'on pense que l'autofinancement de la Roue-cyclerie pourra se faire à hauteur de 70% par rapport aux recettes qu'elle pourra générer lors de l'année 1. Il y aurait une reconduction de l'offre de service développée lors de l'année 1 et avec un nouveau partenariat qui se fera avec les entreprises ce qui nous permettra de développer une autre gamme de développement de l'offre de location de vélos directement auprès des entreprises, pour une durée de 1 an, et également un développement de l'offre de service, j'entends par là tout ce qui va être remis en selle, apprentissage à l'autonomisation des réparations des vélos, etc.

On propose ensuite l'étude de développement d'une offre de service itinérante l'idée c'est de pouvoir aller vers les habitants du Sud-Gironde qui se trouvent loin des pôles de centralité, j'entends par là l'ensemble des habitants qu'on va avoir au niveau des collectivités les plus éloignées, par exemple Austin, qui n'ont pas forcément la possibilité de se déplacer directement à Langon pour bénéficier des services que l'on a. Et aussi, à la fin 2027, envisager la possibilité de réemployer des batteries de scooters que l'on pourrait récupérer par l'intermédiaire du partenariat avec Edog. L'idée c'est de pouvoir peut-être transformer, développer ou trouver l'ingénierie qui nous permettra d'utiliser ces batteries-là pour pouvoir proposer l'électrification de vélos ou de vélos atypiques qu'on pourra créer dans le cadre de divers partenariats.

Intervention de Benoît Carrère : On a une position plutôt favorable du directeur d'Edog. Ce sont des scooters orange qu'on peut trouver à Bordeaux.

Intervention de Jérôme Guillem : Ce sujet, c'est super chouette. Franchement, c'est hyper innovant, c'est hyper intéressant. Mais malgré tout, je rappelle avec modestie, Francis le sait, que c'est un projet qu'on a essayé de porter en début de mandat sur le SICTOM en 2014. On a essayé de faire venir les structures, parce que c'est vraiment plus une compétence sur la partie SICTOM. On a essayé, on a réussi à faire quelques bricoles, on a essayé de faire venir les partenaires de Bordeaux. C'était assez compliqué.

On est 10 ans après, forcément, les chakras des uns et des autres sont un peu plus ouverts. Et puis, il ne faut pas oublier que on est dans un contexte très compliqué. Les aides de l'ADEME sont pour les années 1 et 2, mais après plus rien.

Et la question qu'il faut se poser, est-ce que ça reste dans les orientations de la compétence du syndicat ? Est-ce que c'est dans les orientations de la compétence du syndicat que de faire de l'économie circulaire, du stockage, avec des charges de fonctionnement qui seront importantes ? C'est une réalité et il faut le dire car ce sont des charges de fonctionnement qui, demain, seront très importantes. Je ne suis pas opposé à ça. En revanche, je crois qu'il faut le poser. Il faut le chiffrer aussi. C'est-à-dire que cette présentation-là, en mon sens, ne me convient pas du tout car je ne vois pas les coûts notamment de fonctionnement.

Réponse de Benoît Carrère : C'est en cours de chiffrage.

Réponse de Jérôme Guillem : Je trouve ça, encore une fois, très positif. Il y a des trucs qui ont marché mais il y a aussi des trucs qui se sont cassés la gueule parce que derrière, il y a une charge de fonctionnement.

Intervention de Francis Zaghet : D'autant que les aides ne sont pas pérennes.

Réponse de Benoît Carrère : L'idée d'avoir un financement qui s'autonomise.

Intervention de Jérôme Guillem : Moi, je crois que sur ces sujets-là, je pourrais vous faire la suggestion d'aller sur d'autres territoires qui font cela et qui nous aideront à prendre une décision.

Intervention de Benoît Carrère : Oui, je vais dire un petit mot juste sur les vélos, mais j'aurais voulu le dire de façon officielle, mais c'est quasiment fait, mais on n'a pas eu la confirmation aujourd'hui. TotalEnergie nous mettrait à disposition des vélos. C'est la Mission locale qui a eu l'info, et Benoît a été opportuniste.

Intervention de Luc Sonilhac : Je peux juste refaire l'histoire rapidement. La mission locale, a été contactée, et avec l'idée que Total nous mette à disposition 15 vélos cargos électriques, à titre gracieux, pour nos salariés. Et en fait, moi, j'ai mis en question la responsabilité de l'employeur de mettre à disposition ces véhicules-là, les assurances, les équipements...

Intervention de Christophe Fumey : Benoît a saisi l'opportunité. Il a dit qu'on est un syndicat qui travaille avec 3 CDC, donc on n'a pas raisonné sur le nombre d'employés qu'il y avait au niveau du syndicat, on a raisonné sur le nombre d'employés qu'il y avait au niveau du syndicat et des 3 CDC. Donc, pour faire simple, ça donne un total de vélos qui serait pour 1 euro, ça serait 15 vélos par CDC, et 60 vélos par rapport au syndicat. Donc, cela fait 105 vélos.

Intervention de Benoît Carrère : En fait, l'idée, c'est que le syndicat met à disposition, pour vous, pour tout le monde, mais aussi, comme il y aura une part importante, au tout public.

Procédure d'adhésion de la CDC du Bazadais à Sud-Gironde Mobilités



Nouveau calendrier pour l'adhésion de la CdC du Bazadais

- Délibération de la CCB demandant l'adhésion au syndicat
- Délibération de la CCB demandant le transfert de la compétence à la région
- Délibération de la région acceptant le transfert de la compétence à la CCB
- Délibération de la CCB modifiant ses statuts
- Délibérations du syndicat approuvant l'adhésion de la CCB + modification des statuts (nombre de délégués, périmètre..) + Instauration du VM sur le Bazadais
- Transmission de la délibération du comité syndical aux Présidents de CdC membres du syndicat
- Dans un délai de 3 mois, délibération des conseils communautaires des CdC du Syndicat sur l'adhésion de la CCB

L'adhésion officielle devrait intervenir au **1er juillet 2026**



Intervention de Christophe Fumey : Quand il a fallu créer le syndicat, il y a eu des discussions. Depuis il y a eu une délibération de la communauté des communes demandant l'adhésion au syndicat.

Intervention de Benoît Carrère : On vous avait dit que le 1er janvier, ça pouvait être une possibilité pour l'adhésion. Et on vous présente un nouveau calendrier, vu avec la préfecture et il y a toutes les démarches qu'on vous liste là. Ce sont des démarches qui sont relativement longues.

Ensuite, donc, il y a une discussion qui va être menée, comme je l'ai dit, par les trois présidents de CDC.



Les enjeux de l'adhésion de la CdC du Bazadais

- **La mise en service :** au regard des débats du 25 août dernier, le service pourrait être **mis en service en septembre 2027** (soit 14 mois de cotisations)
- **La reprise du TAD actuel de la CCB en période de transition :** qui gère le TAD en période de transition ? Proposition que le TUS prenne en charge
- **La tranche optionnelle du schéma directeur cyclable** valable jusqu'au 31 décembre 2026, d'un coût de 18 000€. Qui finance ?
- **Le nombre de nouveaux délégués SGM** en fonction du nombre d'habitants conduit à 3 représentants mais combien de VP ?



38

Intervention de Christophe Fumey : On a été clairs là-dessus et on les a vus plusieurs fois : il faut se payer son service, comme nous l'avons tous fait.

Donc, il y a des cotisations qui doivent être faites en amont. Et donc, il y aurait 14 mois de cotisation de Versement mobilité.

Il y a un point qui est la reprise du TAD actuel, géré par la Communauté des Communes en période de transition. Nous proposons que ce TAD, dans un premier temps, peut être éventuellement repris par le TUS de Cap Solidaire.

La tranche optionnelle du schéma directeur cyclable, valable jusqu'au 31 décembre 2026, c'est un coût de 18.000 euros. Qui le finance ? Ce sont des choses qui ne sont pas tranchées.

Ensuite, le nombre de nouveaux délégués au sein du syndicat, en fonction du nombre d'habitants. Celui-là, il est juridiquement à trois représentants. Ça, c'est lié au nombre d'habitants. Cependant, le nombre de VP, si on fait le même calcul, c'est un seul VP.

Mais ça, c'est une discussion qui sera menée, comme je l'ai dit tout à l'heure, avec les présidents des CDC recevant.

Aujourd'hui, il y a deux vice-présidents par CDC. Et là, dans le schéma, il n'y a pas d'obligation.

Intervention de Jérôme Guillem : Juste pour contextualiser, je rappelle que la compétence mobilité, c'était parti à l'origine de la communauté de communes du Sud-Gironde.

On a agrégé tout le monde. Il a fallu qu'on se fasse confiance les uns et les autres pour se dire que finalement, on élargit le périmètre jusqu'au niveau du pôle. C'était un combat très, très long.

Et une fois qu'on a fait ça, on a travaillé très longtemps ensemble, tous ceux qui sont dans la salle, pour se serrer les coudes et construire le projet. Je rappelle qu'à l'époque, on a essayé d'embarquer les Bazadais, qui étaient peu présents politiquement. On avait des agents des collectivités, mais peu de représentants politiques.

Et quand il a fallu qu'on parte sur comment on s'organise, nous avons établi un pacte de confiance pour la répartition des vice-présidents. Ça a été de longues discussions qui n'ont pas toujours été simples. Mais je crois qu'on peut être fiers de ça. On a bien mesuré ce que chacun mettait dans la corbeille, dans l'intérêt collectif. Certains, comme nous, ont contribué depuis longtemps, d'autres sont venus plus tard mais ont commencé très fort. Chacun a son histoire là-dedans. Et il était hyper important d'embarquer, malgré tout, dès le début, les Bazadais.

Que les Bazadais soient dans notre histoire en commun, je trouve que c'est normal.

Nous, sur le Sud-Gironde, nous avons des parties de territoire qui, aujourd'hui, sont en lien avec Bazas. C'est l'intérêt général.

En revanche, comme pour toutes les histoires syndicales de SEM, de SPL, etc, il y a un droit d'entrée. Et ça, on se doit de le regarder en responsabilité. Et non pas pour les empêcher. S'ils sont en difficulté, je pense qu'il faut les accompagner. Mais, malgré tout, on le voit, dans les autres syndicats il y a des droits d'entrée. Et il faut que l'on applique la même règle tout le temps, il me semble.

Réponse de Christophe Fumey : Alors, ce que tu appelles le droit d'entrée, c'est le VM ? Parce qu'en fait, techniquement, il n'y a pas de droit d'entrée.

C'est-à-dire que quand on s'est mariés, on ne l'a pas fait... On est mariés sous le régime communautaire.

Réponse de Jérôme Guillem : C'est ce que je dis. Nous, avant d'avoir un service, on a cotisé 2 ans, par exemple. C'est une réalité. C'est-à-dire que tout d'un coup, ils vont verser le V.M. C'est-à-dire que les premiers mois, ils vont y aller ? Au bout d'un an, ils vont y aller ? Au bout d'un an, ils vont y aller.

Réponse de Christophe Fumey : C'est 14 mois.

Jérôme Guillem : Je dis juste que l'objet de la discussion qu'on doit avoir avec eux, c'est nous qui devons mettre le curseur. C'est juste ça. Il faut aussi pouvoir les accueillir, mais de manière assez juste. Je n'ai pas d'opposition.

Intervention de Christophe Fumey : La difficulté que l'on a, si on parle techniquement aujourd'hui, c'est que l'on est dans un bassin de mobilité. C'est-à-dire que tout ce que l'on fait aujourd'hui, on est obligé de le réfléchir, même s'ils ne sont pas là.

Le point politique, normalement, aujourd'hui, on aurait pu avoir déjà réglé le problème, mais il n'a pas pu se faire. Cette réunion n'a pas pu se faire mais elle va se faire.

Je sais qu'on est tous attachés, quelque part, à cet effort qui a été fait pour construire. Je vous rappelle qu'on avait été accompagnés à l'époque par ITER, et ITER avait dit que la plus grosse difficulté qu'il y aura à faire, ce sera d'arriver à ce que tout le monde arrive à travailler ensemble au niveau politique. Si vous réussissez ça, vous allez y arriver.

Il y aura une discussion qui devra être menée par les trois présidents de CDC, et si les trois présidents de CDC n'avaient pas pris cette décision à l'époque, tout ce qu'on est en train de dire, ça ne serait pas fait.

Intervention de Stéphane Denoyelle : Juste pour compléter un peu ce qu'a dit Jérôme, lorsqu'il y a eu le vote dans le Bazadais, il n'y avait pas eu une unanimité. Mais Bazas était vraiment pour nous rejoindre à l'époque et que le conseil communautaire, si je me rappelle bien, avait voté aussi mais c'étaient les communes qui n'avaient pas donné la majorité qualifiée.

Nous, c'est pareil sur le Réolais, nous avons toute une partie de nos populations dont le bassin de vie est tourné plus vers Bazas. Donc c'est très important.

Et oui, il faut qu'on discute effectivement de ce qu'on a dit, c'est-à-dire qu'il y ait une cotisation, y compris, je crois savoir que leur niveau de VM est un peu plus faible que le nôtre, près sur 400 000 annuels, il me semble.

Francis Zaghet : Entre 350 et 400 000€ annuel.

Intervention de Thomas Filliatre : On est contents qu'ils adhèrent. Après, nous, on fera remonter à Jocelyn pour qu'ils fassent remonter aux autres présidents.

Mais ce serait comme mon avis personnel, le schéma d'acteur cyclable, il faudrait que la CDC le paye. C'est ce que je dirais à Jocelyn.

Intervention de Jérôme Guillem : C'est hyper important. Il vaut mieux lever les sujets de crispations et les border. De façon qu'on puisse aussi faire transpirer ce qui peut être un blocage.

Quand on voit 14 mois de cotisation, je vois que ça va dans le sens de ce qu'on a envie de faire. Ça me rassure. Le reste, les 18 000 €, ça mérite des discussions entre nous, quand même.

Intervention de Stéphane Denoyelle : Le TUS aussi, me semble-t-il. Car s'ils récupèrent la compétence, ça veut dire que la Région ne finance plus le TAD. Ça veut dire que nous, si on reprend le TAD et qu'on le fait supporter par le TUS, par Cap Solidaire, sans modification budgétaire, parce que c'est ça que je comprends, ça veut dire quand même que le service qu'on est en train de déployer sur nos trois communautés de communes à travers du TUS, ça peut leur répartir le gâteau. Est-ce que c'est très juste ? Je ne suis pas sûr non plus. Moi, je pense que cette question-là du TAD sur la période de transition, tant qu'ils ne sont pas là, ils peuvent peut-être aussi l'assumer.

Jérôme Guillem : Moi, ma position est très claire : on ne peut pas bénéficier de certains services quand on n'a jamais contribué et qu'on est dans une période d'installation et d'équilibre. Moi, je croyais que c'était au bout des 14 mois.

Est-ce que leur temporalité politique, est-ce que c'est notre temporalité à nous de fonctionnement de notre syndicat ? Voilà, ça m'interroge.

Intervention de Sylvie Porta : Par exemple, à Convergence Garonne, on avait arrêté avec la Région au 31 décembre, et jusqu'au 1er juillet, c'est quand même la collectivité qui assure le TAD.

Intervention de Francis Zaghet : Cela a été la même chose pour nous à La Réole.

Intervention de Thomas Filliatre : Ils rentrent dans un service qui va leur coûter moins que 50 000 euros avec Cap Solidaire. Mais en revanche, il faut le refacturer.

Intervention de Nathalie Carrasset : Excusez-moi, je n'ai pas compris. Ils adhèrent en septembre 2027 et avant ils arrêtent le TAD ?

Réponse de Benoît Carrère : Au 1er juillet, ils adhèrent à SGM. Mais ils n'auront pas le service avant septembre 2027. Le problème pour eux c'est qu'au 1er juillet, la Région ne financera plus leur TAD. Et ils perdent donc 35 000 euros de subvention de la Région.

Donc, clairement, ils se posent la question de savoir dans la phase de transition jusqu'à ce qu'il y ait un nouveau service en 2027 qui se mette en place, comment on fait ?

Intervention de Jérôme Guillem : Ce qui aurait été intéressant c'est de retenir de l'avis du comité syndical ce soir.

Réponse de Benoît Carrère : Nous avons eu un débat le 25 août sur la durée de plus d'un an. Et là, en fait, on a les éléments nouveaux de l'adhésion.

Réponse de Jérôme Guillem : Il me semble qu'on a retenu quand même quelques réserves très fortes pour la reprise du TAD, compte tenu de l'historique de chacune des collectivités. On n'est pas capable, il me semble, d'accorder à quelques-uns ce que l'on s'est interdit à nous.

Réponse de Francis Zaghet : On va appliquer à eux ce que nous nous sommes appliqués à nous-mêmes.

Jérôme Guillem : Ça doit être la règle de discussion. Même si on veut essayer dans l'intérêt général, de les accompagner, de faciliter les choses. Du coup, ça remet en question même l'histoire des 18 000 euros.

Christophe Fumey : Nous, aujourd'hui, on met au débat et il en ressort deux points. Le premier, est que le syndicat, ce soir, n'est pas favorable à prendre en charge les 18 000 euros et le conseil syndical n'est pas favorable à assumer financièrement le TAD. Je crois que ça, c'est clair. Et pourquoi le syndicat, ce soir, n'est pas favorable ? Parce que tout le monde s'est retrouvé dans la même situation et a assumé cette situation. Maintenant, pourquoi on se dit ça et comment on le fait dans cet ordre-là ? C'est parce que la réunion des trois présidents de CDC n'a pas pu se faire.

Les trois présidents de CDC vont avoir un sujet important c'est la gouvernance. Est-ce qu'il y aura un VP ou deux VP, comme les autres ? Ça, c'est un sujet qui sera à l'ordre du jour de la réunion que vous allez mener.

Opportunité d'achat d'un bien immobilier en gare de Langon

Christophe Fumey : Nous avons parlé plusieurs fois ici que la Maison de la Mobilité aurait du sens. Mais pas forcément sur notre site actuel, parce que la mobilité, c'est près de la gare.

Donc, on avait ouvert un peu tous les scénarii possibles. Moi, j'avais dit, et je me suis trompé, qu'il n'y aurait aucune possibilité à la gare. Je connais le site, il n'y a rien de disponible. Et puis, il s'avère qu'il y a un site qui est devenu disponible, qui appartient aujourd'hui au propriétaire de Super U.

Ce site, nous l'avons visité. Il fait 1 000 m² de plancher. Il y avait la possibilité de faire 1 000 m² supplémentaires en étage. Et la personne de Super U, s'est engagée moralement auprès du maire de Langon, à l'époque, en lui disant si un jour je vends, parce qu'au départ la commune de Langon devait acquérir ce bien-là, ça ne s'est pas fait pour différentes raisons, si un jour je suis vendeur, je passe en priorité par la commune de Langon.

Donc ce monsieur se dit pourquoi pas vendre le bien un petit peu plus tôt que prévu et aimerait intellectuellement que nous lui disions si oui ou non nous souhaitons acquérir ce bien pour le début d'année.

Donc, j'y suis allé en premier avec Benoît, sans idées particulières et je pensais que j'allais voir un local en terre battue, pas de qualité. Et Je me suis trompé puisque c'est un site de 1000 mètres carrés, 1 050 mètres carrés exactement, qui a un intérêt c'est qu'il est visible des deux côtés, côté voie rapide et côté gare. Autrefois, c'était un garage pour les vélos de la poste.

Ce site a une valeur de 925 000 €. Alors c'est plutôt 900 000 €, parce que c'est 925 000 € sans négociation, mais on a déjà commencé un peu à discuter sur le fond.

Mais en fait, ces 900 000 € se décomposent en deux : une valeur immobilière de 750 000 € et une valeur d'exploitation de ce qui est à l'intérieur de 150 000 €. A l'intérieur, ce sont des boxes pour des archives, des boxes pour des peintres, des gardes meubles...

Et la location des boxes rembourserait à l'annuité de notre achat. Mais sans faire de travaux dans un premier temps. Et moi je pense qu'il ne faut rien faire avant 2028, où il ne restera que 200 000 euros de capital restant dû sur nos emprunts actuels.

Après il y a des éléments qu'on ne connaît pas. Le premier élément : est-ce qu'ici c'est un bien qu'on vendra ? Si c'est le cas, cela permettra de financer les travaux éventuels.

Mais aujourd'hui, par rapport au site, pour moi, c'est une opportunité. Ne voulant pas faire les choses tout seul, j'ai demandé au vice-président d'aller voir, ils vont pouvoir s'exprimer s'ils le veulent, il n'y a pas de problème, d'aller voir le site et de donner leur avis.

Frédéric Birac, qui n'est pas là ce soir, considère, comme moi, que c'est une opportunité. Et toi Francis ?

Réponse de Francis Zaghet : Ce que je voulais voir, c'était un petit peu les comptes concernant les boxes, et je veux bien aller voir les balances générales de Super U pour confirmer ce point. Après, forcément, il y aura quand même beaucoup de travaux à faire. Et puis il me semble qu'on avait parlé de voir une étude programmatique, c'est-à-dire, un petit peu, voir ce qu'on va en faire. N'est-ce pas ?

Intervention de Jérôme Guillem : Pour vous contextualiser, quand on a fait le projet de la gare, l'aménagement et les études programmatiques nous avons ciblé ce bâtiment-là. Et j'avais essayé de l'acheter en 2020. La propriétaire n'a pas voulu et elle l'a vendue moins cher parce qu'elle ne voulait absolument pas vendre à la ville. Et la personne qui l'a achetée s'était engagé moralement à ce que le jour où il y a un projet d'intérêt général à nous faire signe.

Question de Francis Zaghet : Vous avez un avis des domaines ?

Réponse de Benoît Carrère : Non, on ne peut pas avoir un avis des domaines parce que les domaines ne donnent leur avis maintenant que s'il y a une vente imminente qui doit se faire dans les trois mois.

Question de Jérôme Guillem : Et nous en sommes où avec les pompiers ?

Réponse de Christophe Fumey : Ils ont dit qu'ils étaient intéressés, mais pour l'instant, c'est stand-by.

Intervention de Francis Zaghet : C'est à réfléchir quand même dans une opération d'ensemble puisque tu fais référence à l'éventuelle vente du lieu d'ici.

Réponse de Christophe Fumey : Il y a deux éléments. Ce qu'il faut savoir, c'est que l'affaire des pompiers a été déclenchée par le fait qu'il y a eu confusion dans la presse à la suite de l'annonce du départ du SICTOM. Ce qui entraînera 80 000€ de recettes en moins pour SGM, qui perçoit une redevance d'occupation des locaux de la part du SICTOM, d'ici deux ou trois ans. Donc, cette perte de recettes du SICTOM qui pourrait être compensée par l'activité des boxes.

En revanche, si nous ne vendons pas le site, et c'est là où je rejoins ce que dit Francis, on fait venir l'activité de location des boxes ici et on la développe pour compenser le manque à gagner.

Intervention d'Alain Queyrens : Président, est-ce que je peux te contredire ? Car cela ne sera compensé qu'au bout de 20 ans. Parce que pour l'instant la location des boxes va juste servir, pendant 20 ans, à rembourser une partie de l'annuité.

Réponse de Christophe Fumey : Si l'activité se développe, cela ferait l'équilibre.

Réponse de Benoît Carrère : Il y a deux scénarios. Soit il y a un scénario où il n'y a rien qui se passe sur ce terrain et il faut trouver à compenser le départ du SICTOM par les locations de boxes, les allocations de salles... Et là, pour le coup, on pourrait à la fois payer, à mon avis, l'emprunt pour le bâtiment à la gare, mais également compenser le SICTOM. Il y a une centaine de personnes sur liste d'attente pour les box aujourd'hui et donc on peut doubler la capacité de boxes aujourd'hui sans trop de difficultés. Et de la même manière, il y a question des salles aussi qui peuvent être mises aussi en location...

Intervention de Jérôme Guillem : Et il peut aussi avoir des aides à l'investissement avec notamment la zone de réparation vélos qui peut être financée.

Ce sont des modèles que j'ai vu dans des syndicats de déchets. Par exemple en Charente, ils ont un énorme site d'économie circulaire qui est quasiment entièrement financé par les aides. Il y a eu très peu d'apport parce qu'ils ont fait avec un lot de projets à l'intérieur.

Et ça rejoint ce que dit Francis. Là, on est sur l'enveloppe. Il faut construire le projet à l'intérieur.

Mais je comprends que tu voulais présenter l'opportunité du bâtiment.

Christophe Fumey : Notre site, ici, a une valeur de 1,7 million. En 2028, on n'aura plus que 200 000 euros de capital restant dû.

Benoît Carrère : Pour finir, le scénario 1 : rien ne se passe ici et on trouve à optimiser au maximum notre site. Donc, on peut doubler l'activité. Il y a quelque chose qui permet à la fois de compenser le SICTOM et de payer ce prêt. Et ensuite, cela peut être un rachat qui peut servir à financer le reste. En sachant qu'il y aura des subventions aussi.

Christophe Fumey : Et il y a aussi les messageries du Bazadais qui nous poussent à la roue et qui, eux, seraient prêts aussi soit à louer, soit à acheter.

Benoît Carrère : Les messageries du Bazadais achèteraient pour faire du stockage de matériaux, de construction, pour faire également du stockage de messageries. Donc, on est presque sur du box.

Et pour terminer, il faut peut-être regarder que l'on peut acheter un bâtiment qui augmente la valeur, le patrimoine du syndicat et à moindre coût.

Intervention de Stéphane Denoyelle : Juste pour donner mon sentiment, il y a une opportunité, elle est indéniable. Je pense quand même que, on en a parlé tout à l'heure, on a une jeune histoire, on développe notre outil et notre offre de mobilité qui commence juste cette année. On va avoir très rapidement à accueillir une nouvelle communauté de communes.

Jérôme l'a dit, ça va demander de reprendre un travail de fond avec eux pour que ce mariage se passe bien. Ce n'est jamais facile de grandir et d'accueillir une nouvelle collectivité dans un syndicat. Il y a quand même une zone qui, sur le plan de l'urbanisme, est protégée. On ne peut pas faire n'importe quoi sur ce secteur, c'est fléché. Je crois à moi qu'il n'y a pas une urgence absolue à se précipiter pour

acheter. Se laisser le temps, et ça je pense qu'on est tous d'accord pour se le dire, d'engager, et ça va demander déjà un peu de frais parce qu'une étude de programme de cet enjeu-là est importante.

Je pense qu'on a besoin de se projeter à la fois, parce que ce n'est pas rien de se dire que, dans l'objet du syndicat, on va avoir une grosse activité de location de boxes demain. C'est aussi une nouveauté, c'est-à-dire que là on fait de la mobilité, mais maintenant on devient un agent immobilier.

Intervention de Jérôme Guillem : Le débat ne se pose pas là. C'est une opportunité. Le sujet qui se pose c'est, t'as une opportunité foncière qui se pose, demain tu n'es pas sûr de la retrouver.

Réponse de Stéphane Denoyelle : Moi je ne suis pas sûr qu'on la perde.

Intervention de Francis Zaghet : Il y a l'EPF qui peut porter ça. Pourquoi l'EPF le ferait pas ?

Réponse de Christophe Fumey : Moi ce que je veux juste dire, que nous avons de très bonnes relations avec le propriétaire de Super-U. J'ai un rapport de confiance et morale avec cette personne-là.

Intervention de Jérôme Guillem : J'ai une suggestion, c'est d'aller reprendre le sujet, de présenter de manière un peu plus objectivée, d'aller refaire le tour et de le revoir. Je dis que le sujet est suffisamment important pour que vous le reposiez ensemble.

Intervention de Christophe Fumey : Je suis président, donc je vous donne mon point de vue de président. On ne peut pas mélanger une activité et de l'immobilier. Cet immobilier qui est ici, il ne s'est pas fait tout seul. Il a une valeur importante. En 2028, on aura 200 000 euros de capital restant dû. C'est quand même impressionnant.

Là il y a une opportunité. On prend l'opportunité, on ne prend pas l'opportunité. Point. Ce n'est pas le but de la prendre ce soir. Cependant, on ne peut pas mélanger l'activité des lignes régulières avec une somme d'argent qui est fléchée et l'immobilier. L'immobilier aujourd'hui, on le fait déjà ! On a des locataires et c'est dans les statuts. Et ce n'est pas la première fois que j'en parle de trouver de l'argent par rapport à ça. Donc il ne faut pas tout mélanger.

Intervention de Benoît Carrère : Pour répondre, n'importe quel propriétaire privé voit l'opportunité avec les boxes et il attend la fin du PAPAG...

Intervention de Christophe Fumey : Comment ça se passe le PAPAG ? Le propriétaire dit, je vais vendre. La collectivité peut avoir une franchise de 12 mois.

Mais le gars, on le connaît, on a des bons rapports et ou on lui dit on est intéressé ou on n'est pas intéressé pour 2026. C'est tout.

Intervention de Francis Zaghet : Ces derniers temps, on aborde beaucoup de sujets en matière d'immobilier. On parle de vendre de ce site aux pompiers maintenant, on parle d'acheter là-bas.

Moi, j'aimerais bien voir le lien entre tout et qu'on en discute vraiment très sérieusement.

Ce sont des opérations lourdes quand même.

Intervention de Matthias Robine : Moi, pour me projeter, j'aimerais bien savoir ce que sera ce local dans le futur, dans 20 ans.

Réponse de Christophe Fumey : Ce qui est prévu, c'est que tout le monde puisse se déplacer là-bas. Et le contenu, il y a déjà des grandes lignes.

Intervention de Sylvie Porta : Avant le SISS, il y avait de la mobilité et il y avait les locations de salles, avec du chiffre d'affaires. Aujourd'hui, c'est un syndicat de mobilité, donc il faut savoir ce qu'on veut faire. Soit, vraiment l'objet principal, c'est la mobilité ou est-ce qu'on veut faire autre chose. Moi ce qui me gêne c'est la location de boxes qui n'a rien à voir avec la mobilité.

Réponse de Benoît Carrère : Pourquoi c'est intéressant ? D'abord, parce que c'est une visibilité : vous êtes à la gare de Langon, tout le monde vous voit. Le deuxième élément, c'est qu'il n'y a pas d'accueil à la gare de Langon, il n'y a pas de tiers-lieu qui peut accueillir les gens, parce qu'il n'y a pas de restauration.

On a aussi Cap Solidaire avec qui on pourrait fusionner, entre guillemets, nos locaux. Et ça permettrait d'être le cœur de la mobilité, puisque Cap Solidaire fait déjà beaucoup de choses, loue des scooters, location de véhicules... Donc, il fait aussi de la mobilité solidaire, et du coup, ça serait l'entrée importante de la mobilité.

Entre nous, Cap Solidaire, plus, et ce que disait le Président, les éventuelles évolutions de la SNCF qui a une volonté de diminuer les horaires d'ouverture, cela pourrait faciliter un temps d'entente pour les gens qui vont à la gare de Langon.

Je rappellerai que la fréquentation de la gare de Langon est estimée 1,2 millions de voyageurs en 2030. C'est aussi la visibilité pour nous du syndicat à la gare, c'est la possibilité de faire les ateliers de réparation de vélo, le stockage vélo, tout ce qui est Cap Solidaire qui a énormément de voitures, qui fait énormément de choses dans la mobilité, et de devenir le cœur de la mobilité.

Et c'est enfin, si on le décide, de transférer les services administratifs du syndicat là-bas. Et en plus de ça, il y aura encore de la place pour faire éventuellement des locations de salles.

Cela crée une dynamique nouvelle pour le syndicat, et donc cet endroit-là serait fait pour la mobilité. L'idée aussi c'est de pouvoir reproduire ce même type de schéma, peut-être en plus petit, à la gare de Cérons ou à la gare de La Réole : des maisons de la mobilité qui offriraient des services.

Intervention de Christophe Fumey : On ne change pas ce qu'on fait déjà avec la location de nos locaux au SICTOM qui nous rapporte 80 000€ et qui vont s'arrêter avec le déménagement futur du SICTOM. Mon rôle, moi, c'est de trouver des solutions pour compenser.

Je n'ai aucune envie de louer des boxes, au départ. J'arrive là-bas, je vois cette opportunité. Et il s'avère que la location des boxes correspond à l'annuité d'achat du bâtiment.

Mais ça n'a rien à voir avec les lignes de bus. On ne met pas le budget des lignes de bus dans le bâtiment.

Nous avons ici un site qui fait 22 000 m² qui s'il est vendu, c'est encore plus facile. Et s'il y a la vente, on a aussi raisonné sur le découpage du terrain pour garder du foncier pour éventuellement stocker nos bus. Parce qu'à la gare, ils ne rentreront pas.

Aujourd'hui, il y a une opportunité. Cette opportunité, on la saisit ou on ne la saisit pas.

Moi, en tant que président, je dis qu'on va perdre 80 000 euros de location.

Intervention de Matthias Robine : Je reviens sur le projet du déplacement d'une maison de la mobilité plus près des usagers. Ça me paraît tout à fait adapté. Surtout si on veut le multiplier sur les gares. Mais rien que la multiplication oblige à ne pas imaginer de transplanter l'administratif puisqu'on ne va pas déplacer l'administratif non plus à la Réole ou à Cérons. Donc on peut avoir des maisons de mobilité qui sont centrées sur les usages, ça, je le comprends très bien.

Donc moi, je vois très bien le projet que je vois dans plusieurs endroits sur les territoires de maisons des services, avec les ateliers, les endroits où on peut récupérer les vélos, etc. Mais l'administratif et le stationnement des bus, il faut vraiment le réfléchir.

Réponse de Benoît Carrère : Il y a deux scénarios. Dans les deux scénarios, de toute façon, cette question-là est posée.

Dans le premier scénario, soit-on ne fait rien, mais il faut quand même pouvoir développer une activité, ici, sur le site. Et parmi les activités du site, il y a la location de bureau et la location de salle. Donc l'idée du transfert administratif, même si on ne fait rien ici. Et dans l'option où il y a une vente éventuellement d'ici une partie des services administratifs peuvent être fusionnés à Cap Solidaire.

Intervention de Christophe Fumey : Ce que je vous propose, c'est d'aller voir le site. Il est surdimensionné : c'est 1 000 m² plus 1 000 au-dessus, soit 2 000 m². Et donc on doit optimiser au maximum les choses. Mais là, aujourd'hui, l'opportunité va se présenter. Elle ne se présentera pas 52 fois.

Question de Francis Zaghet : On a jusqu'à quand pour prendre une décision ?

Réponse de Christophe Fumey : Janvier 2026.

Intervention de Matthias Robine : Politiquement, moi, j'aime bien les projets, c'est-à-dire une maison de la mobilité à Cérons, à La Réole et à Langon.

Intervention de Francis Zaghet : Et il en faudra une à Bazas après.

Présentation du projet co-voiturage

Intervention de Marine Rousseaux :

Je vais vous présenter le projet de lignes de covoiturage prévu pour septembre 2026.

Une ligne de covoiturage reprend le fonctionnement d'une ligne de transport en commun, mais assurée par des conducteurs-usagers. Elle comprend :

- Un point de départ et un point d'arrivée,
- Des points d'arrêt intermédiaires dans les villages traversés,
- Une prise en charge flexible, réservation anticipée ou spontanée

Les arrêts sont matérialisés comme pour le transport à la demande : mâts existants réutilisés autant que possible, complétés de panneaux spécifiques "covoiturage". Lorsque nécessaire, de nouveaux poteaux seront implantés.

Des places de stationnement dédiées seront également matérialisées (marquage au sol) pour sécuriser la rencontre conducteur-passager.

Les futures lignes couvriront tout le territoire de Sud Gironde Mobilités, mais aussi, de manière plus marginale, des territoires voisins.

Cette extension est justifiée par une analyse en bassins émetteurs et receveurs de flux (bassins de vie, bassins d'emploi), permettant d'adapter les trajets aux déplacements réels des habitants.

Le maillage a été conçu à partir des données Flux Vision, un service d'Orange qui analyse, de manière anonymisée et agrégée, la mobilité réelle des populations grâce aux informations issues du réseau mobile.

Ces données permettent d'identifier :

- Les axes les plus fréquentés,
- Les horaires de flux,
- Les origines et destinations majeures et donc d'optimiser le tracé des lignes.

Mesures d'incitation et aménagements complémentaires :

Stationnement privilégié, pour renforcer l'attractivité du dispositif :

- Places réservées en gare (parking barriéré à accès contrôlé)
- Parkings dédiés au covoiturage lors d'événements locaux, permettant au covoitureur de se garer à proximité immédiate du lieu de destination.

En cas d'annulation de dernière minute d'un trajet, une solution de secours sera proposée au passager : transport à la demande ou taxi.

L'actuelle plateforme CapCovoit deviendra une application complète incluant :

- La géolocalisation du conducteur et du passager en temps réel
- Une messagerie instantanée,
- Un système de notation / fiabilité des conducteurs et des passagers
- Une meilleure ergonomie
- L'intégration avec le dispositif d'incitation financière.

Avant et après la mise en service, une vaste campagne de sensibilisation sera menée : communication, animations locales, ateliers, accompagnement des employeurs...

Les usagers accumuleront des points selon :

- Le nombre de trajets,
- Les kilomètres parcourus.

Ces points seront convertibles en récompenses :

- Rétribution financière,
- Billets culturels,
- Bons d'achat (supermarchés du territoire),
- Accès au garage solidaire,
- Heures de location vélos / e-dog / Citiz...
- D'autres avantages

Au-delà de la mobilité domicile–travail, le covoiturage comporte aussi une dimension sociale puisqu'il est également :

- Un outil de lutte contre l'isolement,
- Un levier de solidarité et de lien social,
- Un vecteur de mobilité intergénérationnelle.

Sud Gironde Mobilités développera un covoiturage solidaire, complémentaire au réseau de transport mis en service en septembre 2025.

A ce jour, voici l'état d'avancement du projet :

- Ébauche des lignes et des points d'arrêt finalisée.
- Comité de pilotage : présentation générale début 2026.
- Comités techniques : ajustements et validations opérationnelles 1er trimestre 2026.
- Comité de pilotage final : validation du schéma définitif au printemps 2026.
- Mise en service prévue : septembre 2026.

Intervention de Benoît Carrère : Nous allons avoir toute une politique de covoiturage en 2026 et il va falloir se positionner sur l'évolution du covoiturage. La ligne de covoiturage, dans un covoiturage classique, vous allez chercher la personne quasiment porte-à-porte chez elle.

Mais là, vous avez les grands axes avec des arrêts. Vous savez en temps réel si la personne est covoiturée ou pas, et vous pouvez dire je veux être pris dans 10 minutes et vous pouvez même le prévoir. Vous avez les arrêts de covoiturage sur les axes qui sont présentés donc ça permet de massifier le covoiturage c'est-à-dire de faire en sorte qu'il y ait des gens qui se rabattent sur ces axes-là principaux et donc d'avoir plus de possibilités de déplacement et de destination.

Question de Sylvie Porta : Nous avons, à un moment donné, travaillé ça avec Cap Solidaire. C'est la même chose ?

Réponse de Benoît Carrère : Cap Solidaire, c'est complètement différent. C'est un site de covoiturage sur lequel les gens s'inscrivent, mais après on n'a pas de visibilité. L'idée, c'est que si on est sûr de l'incitatif, de la récompense, si on est sûr des garanties de transport, si on est sûr des lignes de covoiturage, les gens vont devoir continuer à s'inscrire et à utiliser le service.

On aura véritablement quelque chose de plus dynamique aussi, puisqu'on va faire aussi de l'animation derrière, avec des communautés.

Les Plans de mobilité employeurs, dont vous parlera Marine aussi, seront aussi le vecteur du développement du covoiturage. Et donc, pour le coup, on aura sans doute un boom au covoiturage pour 2026. On travaille avec Cap'covoit et on le développe. C'est une nouvelle version avec plus d'options, plus de capacités.

Intervention de Marine Rousseaux : En échangeant avec Clément Bosredon, on se rend compte que certains, grâce à la plateforme Capcovoit, entrent en contact et une fois qu'ils s'entendent sur leur organisation au quotidien, ils n'utilisent plus la plateforme.

Donc on ne sait pas combien de personnes pratiquent le covoiturage sur d'autres territoires et donc, en développant l'application, en la perfectionnant, on va pouvoir mesurer un peu plus et vous donner aussi des chiffres un peu plus cohérents sur la pratique du covoiturage, qui justifieront aussi des potentiels aménagements pour toujours inciter à la pratique du covoiturage.

Question de Matthias Robine : Est-ce qu'on va mutualiser les signalétiques que l'on a déjà, c'est-à-dire est-ce que ça sera prévu pour être dans les arrêts actuellement de TAD?

Réponse de Marine Rousseaux : Oui en partie.

Intervention de Matthias Robine : Si on veut vraiment la mixité des usages, il faut pouvoir passer de l'un à l'autre de façon plus souple. Il faut la même temporalité dans les réservations.

Réponse de Benoît Carrère : Oui, c'est l'intermodalité, c'est le but. On va essayer d'intégrer le covoiturage à notre calculateur d'itinéraire SGM. On va essayer d'établir un véritable maillage des mobilités en croisant par exemple les lignes de vélo avec des lignes de covoiturage sur des points d'arrêt TAD.

Intervention de Marine Rousseaux : En parallèle, on travaille avec les offices de tourisme du territoire et les acteurs touristiques pour mettre en place une mobilité à partir des gares, pour proposer une mobilité aux touristes qui viendraient sur notre territoire en gare et qui souhaiteraient visiter des sites touristiques. Avec quels moyens de transport ? C'était la question. Deux offres seront proposées, une offre autonome, donc mobilité partagée à partir des gares, des scooters, Edog, on en a parlé tout à l'heure, ou des véhicules en autopartage, notamment Citiz. Ces véhicules-là seront à disposition à l'année, donc aussi pour les usagers qui pourront anticiper et réserver à l'avance un mode de transport de dépannage.

Il y aura l'autre solution, l'offre accompagnée, donc c'est un transport à la demande à partir des gares, sur réservation, avec anticipation et ouvert sur la saison estivale, donc essentiellement les mois d'été et les ailes de saison. Cette réflexion qu'on mène actuellement sur ce projet de mobilité touristique en gare, on a l'objectif de le mettre en place pour la saison 2026. Mais elle permet aussi de développer un service à l'année sur nos territoires : les gares dans un premier temps, mais aussi sur tout le territoire, avec notamment l'implantation des voitures Citiz et des scooters.

Donc développer cette offre de transport va permettre de densifier l'offre et servir autant les employeurs dans le cadre de recrutement ou de réflexion sur la mobilité des salariés dans leur déplacement pendulaire, que les usagers ou même les touristes.

Le plan mobilité employeur, pour d'écrire rapidement ce que c'est. C'est un dispositif ayant pour objectif, celui d'accompagner les employeurs de plus de 11 salariés, du privé ou du public, à mettre en place des solutions alternatives à la voiture individuelle et à faciliter le mode de transport de leurs agents, de leurs salariés.

Question de Francis Zaghet : Donc on ne s'adresse qu'à ceux qui versent le VM?

Réponse de Marine Rousseaux : Exactement, oui. Ou des entreprises qui se situent dans une zone d'activité. Typiquement, on a les Grands Chais, gros employeurs du territoire, et en face, on a une zone d'activité. Dedans, il y a sûrement des employeurs, de moins de 11 salariés. On ne va pas leur interdire de prendre la solution ou les solutions de mobilité que l'on va développer à l'échelle de cette zone. Cela serait contre-productif.

À l'heure actuelle, on a développé des outils permettant de récolter les données à l'échelle d'un employeur, des données statistiques sur les modalités de déplacement de chacun des salariés. On va pouvoir les analyser, développer un plan d'action, créer de l'animation, faire connaître l'offre qu'on va déployer et enfin l'évaluer. Tout cet accompagnement qui s'établit sur plusieurs années, pour certains. Quand on est avec les Grands Chais, on est face à 850 salariés, sans compter les intérimaires. C'est un travail de longue haleine. Mais on est face à des employeurs qui sont moteurs et qui sont en demande de mettre en place des solutions.

On sollicite l'ensemble des employeurs du territoire, quelle que soit la communauté de communes. Ceux qui sont listés ont été sollicités. L'idée, c'est de lancer la démarche sur l'ensemble des employeurs volontaires sur les 3 prochaines années.

Tirage au sort des usagers composant le comité des partenaires

Intervention de Marine Rousseaux : Pour finir, le comité des partenaires. Vous connaissez pour la plupart son fonctionnement, c'est de mettre autour de la table différents acteurs et parler de la mobilité.

Depuis le 14 février 2025, il y a eu une évolution de la loi des finances qui reconditionne la composition de ce comité des partenaires. L'idée d'aujourd'hui, c'est de valider ensemble, non pas le listing qu'on va valider ensemble dans un second temps, mais ce soir, c'est de valider la répartition des représentants de ce comité des partenaires. On est partis sur différents collèges et des membres supplémentaires potentiels pour participer à ce comité des partenaires.

En fonction du nombre total, on doit faire correspondre des employeurs du territoire à hauteur de 50%.

On va avoir des représentants des organisations syndicales et salariées, des représentants des associations d'usagers, et enfin, des usagers qui se sont portés volontaires suite à une campagne de sollicitation que l'on a menée, via les réseaux sociaux. On a eu des personnes qui se sont proposées pour faire partie de ce comité des partenaires, mais on est restreint au nombre de trois. Donc, l'idée ce soir, c'est de faire un tirage au sort très rapide pour identifier de manière officielle nos représentants du territoire qui seront dans ce comité des partenaires.

On propose aussi de mettre en place une suppléance pour avoir une représentativité importante à ce comité des partenaires qui sera organisé en janvier.

Intervention de Benoît Carrère : La liste que vous voyez n'est pas exhaustive. On vous a fait une liste de ceux qui ont été intéressés. Je sais que les employeurs, généralement, il faut bien leur préciser que ce sont des référents de leur entreprise, et pas forcément le directeur ou le chef d'entreprise représentant. Donc maintenant, on est parti sur 36 membres. Donc s'il y a 50% d'employeurs, il faudra 50% du reste. Ça veut dire qu'au comité, on est déjà 36, sans compter le Bazadais. Qui rentrera et qui donnera une modification au comité de partenaire. Avec des suppléances.

On se disait que 18, pour représenter des employeurs sur le territoire, c'était pas mal.

Question de Matthias Robine : Il y a un sujet de quorum quand ils se réunissent ou pas ?

Réponse de Benoît Carrère : Non, je ne crois pas.

Intervention de Luc Sonilhac : Ce serait pertinent aussi qu'il y ait des représentants des lycées, des collègues.

Réponse de Benoît Carrère : On pourrait les mettre dans les 9 membres supplémentaires.

Intervention de Marine Rousseaux : Nous allons vous envoyer le listing que l'on va établir pour validation. Si vous avez des ajouts à faire, il faudra les faire avant le 24 novembre pour qu'on puisse avoir l'avis de tout le monde.

Intervention de Benoît Carrère : Nous allons procéder au tirage au sort des usagers. Nous avons eu une dizaine de candidatures et nous allons en sélectionner 6, 3 représentants plus 3 suppléants.

Thomas Filliatre tire au sort les 6 représentants des usagers :

Usager	Délégué	STIMAMIGLIO	André
Usager	Délégué	BRAZ LOPES	Zélia
Usager	Délégué	LÉGUILLIER	Francois
Usager	Suppléant	ALEXANDRE	Christine
Usager	Suppléant	JOURDAN	Charles
Usager	Suppléant	CASTERA-BOYER	Julien

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

Le Président
Christophe FUMEY

Le secrétaire de séance
Thomas FILLIATRE