



COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION ORDINAIRE DU COMITÉ SYNDICAL

LUNDI 23 FÉVRIER 2026

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, DEPUYDT Jean-Marc, SOULÉ Jean-Patrick. SUPPLEANTS PRESENTS ET VOTANTS: DAURAT François en l'absence de PORTA Sylvie. TITULAIRE EXCUSE: JOINEAU Vincent.
<u>CDC DU REOLAIS EN SUD GIRONDE</u>	TITULAIRES PRESENTS : ZAGHET Francis, CAMON-GOLYA Philippe, ROBINE Matthias, SONILHAC Luc.
<u>CDC DU SUD GIRONDE :</u>	TITULAIRES PRESENTS: GUILLEM Jérôme, FUMEY Christophe, SAPHORE Valérie, BIRAC Frédéric, BANQUET RENARD Maryse. SUPPLEANTS PRESENTS ET VOTANTS: FAVIER Jacques en l'absence de DULUC Nathalie, POUPOT Chloé en l'absence de Yann MAROT, RONCOLI Robert en l'absence de LE LAGADEC Magali. SUPPLEANTS PRESENTS ET NON VOTANTS: CARRASSET Nathalie.

Ordre du jour

- Procès-verbal de la réunion du 08/12/2025
- Décisions du Président
- Vote du compte financier unique 2025
- Affectation des résultats 2025
- Débat d'orientations budgétaires 2026
- Acquisition à titre gratuit d'un minibus à la CDC du Réolais en Sud-Gironde
- Adhésion de la CDC du Bazadais à Sud-Gironde Mobilités
- Subvention étude urbaine PEM de Langon
- Tarifs des nouvelles prestations
- Questions diverses

Monsieur Frédéric Birac est désigné secrétaire de séance.

1. COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DU 8 décembre 2025

Il a été procédé au vote du compte-rendu du comité syndical ordinaire du 8 décembre 2025 qui est adopté à l'unanimité.

2. DECISIONS DU PRESIDENT

Décision n°36-2025

Vu la demande formulée par l'association Cap Solidaire pour le prêt d'un véhicule Seat Alhambra, immatriculé GX-240-YE, 7 places, afin de faire face à l'augmentation des demandes de Transport d'utilité sociale (TUS), et en l'attente de la livraison d'un véhicule en leasing, Monsieur le Président décide de signer une convention entre le syndicat Sud-Gironde Mobilités: Z.A de Dumès - 5 rue Marcel Paul - 33210 LANGON représenté par Christophe FUMEY, son Président, et l'association Cap Solidaire : 86 cours de Verdun - 33210 LANGON, représentée par, Véronique MARTINEZ, sa présidente, dont l'objet est le prêt, à titre gracieux, d'un véhicule Seat Alhambra, immatriculé GX-240-YE, 7 places, propriété de SGM, du 28 novembre au 31 mai 2025.

Décision n°37-2025

Vu la demande formulée par Sud-Gironde Mobilités pour la mise à disposition, à titre gratuit, d'un local dans la Maison des médias, située à la gare de Gironde-sur-Dropt, afin de permettre aux conducteurs des véhicules assurant les services de transports sur le territoire de la Communauté de communes du Réolais, de bénéficier d'une salle de pause,
Vu la réponse positive à cette demande de la commune de Gironde-sur-Dropt, Monsieur le Président décide de signer une convention entre le syndicat Sud-Gironde Mobilités, représenté par Christophe FUMEY, son Président, et la commune de Gironde sur-Dropt, représentée par son maire, Philippe Moutier, pour le prêt à titre gratuit d'un local (hall d'accueil, WC et espace cuisine) situé dans la Maison des médias, afin de permettre aux conducteurs des véhicules assurant les services de transports sur le territoire de la Communauté de communes du Réolais de bénéficier d'une salle de pause.

Décision n°38-2025

Vu la demande formulée par le syndicat le 4 décembre 2025;

Vu les offres des sociétés :

T-PSO SAS	:	32 575,00€ HT pour 25 000 litres
DYNEFF	:	31 875,00€ HT pour 25 000 litres
ARMORINE	:	Pas de possibilité de livraison
PECHAVY ENERGIE	:	31 850€ HT pour 25 000 litres

Le Président décide d'attribuer la commande n°2025-18 à la société PECHAVY ENERGIE pour un montant de 31 850,00€ HT pour 25 000 litres soit 1,274€ HT/litre.

Décision n°01-2026

Vu la demande formulée par le syndicat le 2 janvier 2026;

Vu les offres des sociétés :

T-PSO SAS	:	32 550,00€ HT pour 25 000 litres
DYNEFF	:	32 675,00€ HT pour 25 000 litres
ARMORINE	:	Pas de possibilité de livraison
PECHAVY ENERGIE	:	32 625,00€ HT pour 25 000 litres

Le Président décide d'attribuer la commande n°2026-01 à la société T-PSO SAS pour un montant de 32 550,00€ HT pour 25 000 litres soit 1,302€ HT/litre.

Décision n°02-2026

Vu la demande formulée par le syndicat le 21 janvier 2026;

Vu les offres des sociétés :

T-PSO SAS	:	33 175,00€ HT pour 25 000 litres
DYNEFF	:	33 325,00€ HT pour 25 000 litres
ARMORINE	:	Pas de possibilité de livraison
PECHAVY ENERGIE	:	33 225,00€ HT pour 25 000 litres

Le Président décide d'attribuer la commande n°2026-02 à la société T-PSO SAS pour un montant de 33 175,00€ HT pour 25 000 litres soit 1,327€ HT/litre.

Décision n°03-2026

Vu la demande formulée par le syndicat le 9 février 2026;

Vu les offres des sociétés :

T-PSO SAS	:	33 500,00€ HT pour 25 000 litres
DYNEFF	:	33 475,00€ HT pour 25 000 litres
ARMORINE	:	33 550,00€ HT pour 25 000 litres
PECHAVY ENERGIE	:	33 350,00€ HT pour 25 000 litres

Le Président décide d'attribuer la commande n°2026-03 à la société PECHAVY ENERGIE pour un montant de 33 350,00€ HT pour 25 000 litres soit 1,334€ HT/litre.

Décision n°04-2026

Vu la position de principe favorable du comité syndical du 6 octobre 2026 concernant le lancement de la politique de covoiturage présentée ;

Vu la demande de financement LEADER ayant permis le recrutement de la cheffe de projet « Plans de Mobilité Employeur et Mobilités partagées » ;

Monsieur le Président DECIDE de demander un financement sur le reliquat du Fonds Vert lié aux Plans Climat-Air-Energie territoriaux afin d'obtenir une subvention d'un montant de 138 000,00€.

3. COMPTE FINANCIER UNIQUE 2025 – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Vu l'article 205 de la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024 qui prévoit la généralisation du CFU au plus tard pour les comptes de l'exercice budgétaire 2026;

Vu le code général des collectivités territoriales (CGCT) ;

Considérant que le CFU se substitue au compte administratif et au compte de gestion, par dérogation aux dispositions législatives et réglementaires régissant ces documents ;

Considérant que le CFU met en évidence des informations clés sur la situation financière de la collectivité, en particulier sur la présentation des résultats, du bilan et le compte de résultat synthétiques et des taux des contributions et produits afférents ;

Considérant que le CFU est une procédure entièrement dématérialisée, permettant la mise en place de contrôles automatisés entre les données de l'ordonnateur et celles du comptable, ce qui simplifie leurs travaux en amont de la production du CFU ;

Considérant les dispositions de l'article L. 2121-14 du CGCT qui prévoient que « *dans les séances où le compte administratif du maire est débattu, le conseil municipal élit son président. Dans ce cas, le maire peut, même s'il n'est plus en fonction, assister à la discussion; mais il doit se retirer au moment du vote* » ;

Considérant, dès lors, que l'article susvisé interdit formellement au Président de voter son propre compte administratif et qu'il ne peut donc pas donner/recevoir une procuration;

Considérant que, dans ce cadre, Monsieur le Président a quitté la séance et que le comité syndical, a élu Francis ZAGHET, Vice-Président aux finances, pour assurer la présidence de la séance ;

Considérant le CFU présenté et résumé comme suit par le Président de séance :

LIBELLE	FONCTIONNEMENT		INVESTISSEMENT		ENSEMBLE	
	DEPENSES	RECETTES	DEPENSES	RECETTES	DEPENSES	RECETTES
Résultats reportés		2 293 327,93		162 269,71		2 455 597,64
Opérations de l'exercice	3 194 818,18	4 140 666,30	1 152 319,38	158 478,88	4 347 137,56	4 299 145,18
TOTAUX	3 194 818,18	6 433 994,23	1 152 319,38	320 748,59	4 347 137,56	6 754 742,82
Résultats de l'exercice		945 848,12	-993 840,50			2 407 605,26
Résultats de clôture		3 239 176,05	-831 570,79			2 407 605,26
Restes à réaliser				64 500,00		
RESULTATS DEFINITIFS		3 239 176,05	-767 070,79			2 472 105,26

Le Comité syndical, après en avoir délibéré,

APPROUVE le Compte Financier Unique de Sud-Gironde Mobilités ;

DONNE pouvoir à Monsieur le Président pour prendre toutes mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Francis ZAGHET : Nous avons commencé l'année 2025 avec un excédent global de 2 472 000€. C'était notre cagnotte.

Qu'est-ce qui s'est passé depuis en 2025 ? Comme vous le savez, on a mis en place un nouveau service à partir du 1er septembre 2025 et pour cela, nous avons acheté pas mal de matériel, de transports en particulier. Nous avons fait des investissements en termes d'aménagements, notamment de poteaux, de signalétique.

Et puis, nous avons aussi embauché plusieurs cadres, trois cadres, donc Aymeric, Marine, puis Damien. Un pour la communication, un pour les mobilités douces, pour les PDE, le plan de déplacement des entreprises, le covoiturage et nous avons embauché un certain nombre de chauffeurs.

Alors, on ne le perçoit pas totalement sur ce compte administratif parce qu'on ne compte que 4 mois. Il va falloir, quand on va présenter le budget, ajuster prorata temporis pour que ce soit correct.

Ce qu'on constate en 2025, c'est que globalement, on a fait 4,140 millions de recettes pour 3,194 millions de dépenses. Et donc, vous noterez qu'on a pour résultat, un excédent de fonctionnement très appréciable.

Il est de 945 848 €. C'est un résultat important qui donc s'ajoute à celui qu'on avait au 1er janvier. Et donc, on a à peu près 3,2 millions d'excédents de fonctionnement.

Ça, c'est de façon globale. Après, comment on a créé cet excédent ? Parce qu'il y a plus de recettes que de dépenses. Vous l'avez bien compris.

Donc, je passe sur les postes mineurs. Ça, c'est quand il y a un remboursement de la Sécu, c'est quand on a des personnels à la marge. Les points importants sont les produits des services du domaine et vente. Vous noterez qu'on a fait 945.000 € alors qu'on avait prévu 1.114.000€, tout simplement parce qu'on avait envisagé des prix du carburant plus élevés que ceux qu'on a connus, puisque dans ce poste, on a en particulier les produits du transport de voyageurs ou des produits divers, mais on a surtout les ventes de gasoil au SICTOM.

Vous vous souvenez que c'est nous qui achetons pour tous nos services et après, on revend au SICTOM. Et donc, on a moins de recettes, mais vous verrez tout à l'heure qu'on a aussi moins de dépenses. Parce qu'on a acheté moins cher, on a revendu moins cher.

En gros, les recettes de gasoil, c'est 630.000 €. Ça explique les deux tiers de ce montant. S'agissant ensuite du poste suivant, on est à 1.807.000€. Là, c'est le produit de la fiscalité, c'est-à-dire le versement mobilité. Je vous rappelle que le versement mobilité était à 0,50 sur convergence toute l'année, mais il n'a été que de 0,25 sur le Réolais de Langonnais pendant 6 mois.

On a harmonisé notre taux de VM au 1er juillet 2025 à 0,5%. Mais enfin, on ne s'est pas beaucoup trompé puisqu'on avait prévu 1,8 million et on fait 1 807 000 €. Donc bravo aux services qui ont bien apprécié le montant du versement mobilité. Et enfin, nous avons eu un certain nombre de subventions pour 1 250 000€, en particulier les subventions de la région, pour 881 000€. Les subventions versées par les CDC qui s'établissent à environ 300 000€. Vous vous souvenez sans doute que c'est une participation des CDC qui va s'arrêter et que par voie de conséquence, en 2026, nous n'aurons plus cette recette, 300 000€ quand même.

Et puis également des subventions de l'ADEME pour 62 000€. Bon, je passe sur le reste. Si ce n'est que nous avons perçu, dans le cadre des produits exceptionnels, une subvention du ministère des Transports dans le cadre de la transition écologique qui s'établit à 71 000€, ce qui explique les 80 000 € de produits exceptionnels.

Voilà rapidement dressé le détail, grossièrement, des produits de fonctionnement.

Christophe FUMEY : Est-ce que c'est clair pour tout le monde ? Des questions ? C'est bon ?

Francis ZAGHET : Donc on va repartir. Après, quand on va remonter le budget, on aura un VM majoré, on le verra, puisqu'on sera à 0,5% sur toute l'année. Donc on devrait être à 2 160 000€, je pense, pour le prochain budget. Et puis s'ajoutera un produit de fonctionnement, le VM, qui viendra du Bazadais, puisqu'à compter du 1er juillet 2026.

Benoît CARRERE : Possiblement.

Francis ZAGHET : Ils seront normalement assujettis à la taxe versement mobilité.

S'agissant des dépenses de fonctionnement, dont vous notez qu'elles sont à peu près de 1 million de moins que les dépenses.

Nous avons d'abord 1 298 000€ de charges à caractère général. Ce sont essentiellement les achats de carburant. Vous avez noté qu'on avait 625 000 € de recettes, de ventes au SICTOM. Et on a 598 000€ d'achats. C'est moins que ce qu'on avait prévu, assez largement, parce qu'on a noté des prix en baisse, ce qui ne va pas être le cas pour 2026, puisque vous avez noté qu'il y a aussi des augmentations liées à la condition écologique de 3, 4 ou 5 centimes du carburant qu'on supporte tous. Dans ce poste, on trouve aussi les postes

importants, ce sont les locations mobilières, les locations de matériel de transport, les comptes d'entretien matériel de transport, et puis également les assurances.

Ce sont les postes les plus importants dans les charges à caractère général. L'autre poste important, ce sont les charges de personnel, qu'on avait budgétées à une hauteur de 1 554 000€.

On est à 1 358 000€ et je vous disais pourquoi s'augmenter, puisqu'on note qu'on est à peu près à 160 000€ de plus que l'année dernière. Non seulement il y a ce qu'on appelle l'EGVT, il y a les avancées en échelon, changement de grade, mais il y a aussi les agents qu'on a recrutés pour assurer notre projet de service, sachant que ça coûte à peu près 41 000 € par mois, ce qui représente sur exercice à peu près 160 000€ en termes de frais de personnel pour notre nouveau service. Il n'est donc pas étonnant de voir qu'on passe de 1 192 000 à 1 358 000€.

Le virement à la section d'investissement, on avait prévu 1 554 000€ pour assurer l'équilibre de la section d'investissement, mais comme vous le savez, c'est prévu au budget et après ça se fait effectivement dans le cadre de la délibération d'affectations. On note des amortissements en hauteur de 110 000€, qui est une charge de fonctionnement et qu'on verra tout à l'heure en recette d'investissement de notre côté.

Et puis on a 392 000€ de charges de gestion courante. Alors là, pour l'essentiel, c'est ce que nous versons à l'association Cap Solidaire, vous le savez, qui gère en particulier tout ce qui relève du transport d'utilité social. Donc on a une convention avec eux, on leur a versé 200 000€.

On a également pas mal de frais dans le cadre de l'utilisation de nos logiciels. Nous avons versé 94 000€ de subventions, en particulier ce qu'on verse chaque année à NAM, qui est un montant forfaitaire de 40 500€. Et puis on a également versé une subvention à Convergence-Garonne, dans le cadre du Pôle d'échanges multimodal, de 40 000€.

Et puis s'y ajoutent les indemnités des élus, il faut le rappeler, ce qui explique le montant de 382 000€. Enfin, nous avons 35 000€ de charges financières, qui sont les intérêts des emprunts. Je rappelle que les emprunts, sauf à en contracter de nouveau, ce qui peut toujours arriver, se terminent normalement en 2030.

Il n'y aura plus que 40 000€ d'annuité en 2030. Et donc, tout ça pour vous dire que la situation financière, en tous les cas, au niveau du fonctionnement est tout à fait très correcte, on va dire. Très, très correcte.

Je ne sais pas si je peux apporter des compléments d'informations. Nous sommes à votre disposition, vous apporter des éléments.

Christophe FUMEY: Disons que cette situation a permis d'anticiper l'arrêt du versement par les communautés de communes des 306.000 € de fonctionnement

Donc on a fait ce choix. Après, vous dire aussi qu'on va rester mesurés. Et en fait, le fait qu'on ait fini nos emprunts dans un délai très court fait qu'on va plutôt aller dans une idée d'avoir des revenus locatifs, des biens, plutôt que d'aller, je dirais, on va plutôt se tourner vers cette démarche-là pour avoir de la réserve pour être bien, etc. Donc voilà, c'est toujours faire des choses mesurées.

Benoît CARRERE : On va en parler après.

Christophe FUMEY : Oui, oui, bien sûr.

Francis ZAGHET : On passe donc à l'investissement, sauf si vous avez des questions. Alors on passe à la section d'investissement, qui va être peut-être un peu plus rapide. Alors là, pour le coup, nous avons peu de recettes, parce que les syndicats intercommunaux n'ont

pas beaucoup d'aide, que ce soit les syndicats de mobilité, le SICTOM, les syndicats des eaux.

Donc nos recettes, c'est un peu la misère. Puisqu'on n'a que 158 478€ de recettes, alors qu'on a 1 152 000€ de dépenses. Donc forcément, on dégage un déficit qui est important, quasiment 993 840€.

A ce déficit de l'année, on vient imputer l'excédent de l'année d'avant, 162 000€, et donc on se retrouve avec un déficit d'investissement cumulé au 31 août 2025 de 831 000€.

A ce niveau, il faut faire jouer les restes à réaliser. Il n'y a pas de restes à réaliser de dépenses.

Par contre, on a un reste à réaliser, de 64 500 €. Et donc, finalement, on se retrouve avec un déficit d'investissement à couvrir de 767 000€. Et comment on le couvre ? En allant chercher sur l'excédent de fonctionnement dont je vous ai parlé tout à l'heure.

Si l'on fait la somme algébrique de l'excédent de fonctionnement cumulé au déficit d'investissement cumulé, il reste 2 472 000€. C'est-à-dire, alors qu'on a fait quand même des investissements lourds, plus d'un million, il reste plus que ce qu'on avait au 1er janvier. On avait 2 455 000€ et là, on a 2 472 000€.

Ça veut dire qu'on n'a pas entamé nos réserves, alors même qu'on a investi assez lourdement pour un peu moins d'un million et qu'en plus, on a remboursé une annuité d'emprunts qui est là de 180 000€.

Donc je peux aller rapidement sur les recettes, 110 000€. C'est ce dont je vous ai parlé tout à l'heure. On avait noté qu'on amortit nos matériels. Et c'est une dépense de fonctionnement qui est une recette d'investissement.

Ensuite, les opérations patrimoniales. C'est un montant de 350 000€ qu'on voit à la fois en dépense et en recette. Donc c'est neutre. Et puis enfin, quelques petites dotations, 12 759€ pour le FCTVA.

Alors qu'on a aussi un reste avec les recettes de 64 500 €, qui est une DETR qu'on a obtenue au titre de l'investissement pour les poteaux de signalisation. Voilà pour nos recettes.

Nos dépenses sont plus conséquentes. Ça, j'en ai déjà parlé. Ça, c'est l'emprunt.

Ça, c'est la récolte. L'essentiel, c'est 934 000€. Ce sont les acquisitions des matériels de transports. Également, toutes les structures liées à la signalétique, les poteaux, les panneaux pour nos transports à la demande, pour nos lignes régulières, etc.

Ce que je peux vous dire, c'est que la situation du syndicat est tout à fait saine.

D'autant que les emprunts vont se terminer dans 2 à 3 ans et que, ma foi, l'avenir financier est tout à fait dégagé Monsieur le Président.

Christophe FUMEY : Alors en fait, ça donne raison au fait qu'on a fait le choix d'acheter cash les véhicules plutôt que de faire du crédit, parce qu'on avait des discussions internes sur ce sujet-là.

On a préféré acheter et on voit qu'on est quasiment à l'équilibre. Donc il n'y a pas de problème là-dessus.

Francis ZAGHET : Est-ce qu'il y a des questions ? Ah, là, on est en comité syndical. Donc il faut voter.

Christophe FUMEY : Oui, il faut voter, je sors de la salle.

Francis ZAGHET : Il n'y a plus de questions.

Bon alors, donc je vous ai présenté au nom du président le compte administratif 2025. Qui est contre ? Qui s'abstient ? Donc il est adopté à l'unanimité. M. le président peut revenir.

4. AFFECTATION DES RESULTATS 2025 – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Le comité syndical ayant entendu et approuvé le compte financier unique de l'exercice 2025, monsieur le président propose au comité syndical de procéder à l'affectation du résultat de l'exercice 2025 de Sud-Gironde Mobilités Transports de la manière suivante.

AFFECTATION DES RESULTATS 2025

FONCTIONNEMENT

Résultat de l'année	:	excédent.....	945 848,12€
Résultat antérieur	:	excédent.....	2 293 327,93€
Résultat global	:	excédent.....	3 239 176,05€

CALCUL DE L'AUTOFINANCEMENT MINIMUM NÉCESSAIRE :

INVESTISSEMENT

Résultat de l'exercice	:	déficit.....	993 840,50€
Résultat antérieur	:	excédent.....	162 269,71€

Résultat global	:	déficit.....	831 570,79€
Dépenses à reporter	:	0,00 €
Recettes à reporter	:	64 500,00 €

Besoin réel de financement : 767 070,79 €

Le comité syndical décide, après en avoir délibéré, d'affecter :

En excédent reporté à la section de fonctionnement **2 472 105,26€** (R 002)

En déficit reporté à la section d'investissement : **831 570,79€** (D 001)

En couverture du besoin réel de financement dégagé à la section d'investissement (recette budgétaire au compte R 1068) : **767 070,79€**

Francis ZAGHET : Alors à présent, je vous présente la délibération de l'affectation des résultats.

Cela reprend ce que je viens de vous dire. Notre excédent de l'année, 945 000€. L'excédent antérieur, 2 993 000€.

Donc ça fait l'excédent global de fonctionnement, 3 200 000€.

En investissement, comme je vous l'ai dit, on a beaucoup plus de dépenses que de recettes.

On a le déficit de l'année sur lequel vient s'imputer l'excédent de l'année d'avant.

Et donc on a un déficit global de 831 000€.

Là-dessus, il faut imputer les restes à réaliser. On n'a pas de dépenses, mais on a des recettes.

Et donc on a un déficit à couvrir de 767 070€. Et donc, quelle va être l'affectation du résultat ? Eh bien, excédent reporté à la section de fonctionnement, 2 472 000€.

Et en déficit, en dépenses et investissement, on aura 831 000 au budget. Et en recettes d'investissement, on aura 767 000€. La différence, il reste à réaliser recettes qu'on va reprendre au budget, 64 500€.

Voilà la délibération de l'affectation du résultat, telle qu'elle est proposée par le président. Y a-t-il des questions ? S'il n'y a pas de questions, on se met au vote. Qui est contre ? Des abstentions. Vote à l'unanimité.

5. DÉBAT D'ORIENTATION BUDGÉTAIRE 2026 – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Après avoir présenté au comité syndical les propositions de fonctionnement et d'investissement pour 2026, monsieur le président expose au comité syndical que la loi d'orientation budgétaire n°92-125 du 6 février 1992 ainsi que l'article 107 de la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi « NOTRe », publiée au journal officiel du 8 août 2015, oblige les groupements de communes ayant une commune de 3 500 habitants ou plus dans son assemblée à prévoir qu'un débat ait lieu sur les orientations budgétaires avant examen du budget.

Monsieur le président, conformément à la loi en vigueur, a soumis ce document et un débat s'est instauré au sein du comité syndical sur les orientations budgétaires 2026.

Le débat d'orientation budgétaire est voté sur la base d'un rapport est proposé au vote, et adopté, à 17 voix pour et 0 voix contre.

Fait et délibéré les jours, mois et an que dessus.

Au registre sont les signatures.

Pour expédition conforme.

Christophe FUMEY : On fait le débat d'orientation.

Francis ZAGHET : Bon, alors, le DOB, pour moi, c'est le budget.

En 2026, nous allons devoir assurer la gestion du service sur l'année. Donc forcément, il y aura nos dépenses qui vont augmenter assez sensiblement, puisqu'au lieu de 4 mois, on aura 1 an.

Les autres dépenses qu'on va devoir envisager au BP, c'est que normalement, à partir du 1er juillet, nous aurons à prendre en charge le transport à la demande du Bazadais, ensemble.

Benoît CARRERE : On va voir. On va le décider.

Francis ZAGHET : On aura donc à prendre l'ensemble des salaires de nos cadres sur toute l'année, l'ensemble de tous les chauffeurs qu'on a recrutés en 2025 également, sur toute l'année.

Ce qui fait qu'on aura probablement, au chapitre 12, un budget qui va passer d'un 1 350 000€ à quasiment 1 800 000€. Il en va évidemment de même sur les charges à caractère général, puisque là aussi, les dépenses vont porter sur toute l'année. Ce qui est prévu, c'est que nous abondions la section d'investissement par environnement de 320 000€. Le tout, pourquoi ? Parce qu'on va continuer à investir dans du matériel, en particulier dans l'achat de sprinter d'occasion.

Christophe FUMEY : Oui, un mulet.

Francis ZAGHET : Et puis, on va continuer à investir dans les éléments de signalisation et puis dans le covoiturage. Donc Marine, qui suit ça de près, qui a dû se rapprocher de l'ensemble des présidents ou des maires concernés, pour voir où peut-être implanter les zones de covoiturage en ce moment. Ce que je peux dire aussi, c'est que d'un autre côté, on aura nos produits qui vont augmenter, puisqu'on aura du 0,5 sur toute l'année.

Egalement, on a fait une hypothèse relativement prudente de rajouter 100 000€ de VM pour le Bazadais. Puisqu'en gros, le Bazadais, c'est un peu moins que le Réolais, quand même, il me semble, sur le produit de VM. Donc on retiendra une attitude relativement prudente.

Mais il est question de valoriser le VM à hauteur de 2 260 000€. Voilà, il n'y a quand même pas de gros changements dans le débat d'orientation budgétaire. En fait, on va continuer à

investir dans les matériaux de transport, on va continuer à investir dans la signalétique des poteaux et des panneaux. Pour le moment, il n'y a pas d'autre projet.

Même si on sait que plus tard, il y aura d'autres projets, en tous les cas sur l'exercice 2026, ce qui est aujourd'hui est envisagé. Donc c'est la poursuite des services mis en place depuis le 1^{er} septembre 2025.

Christophe FUMEY : La répartition, peut-être ?

Francis ZAGHET : Répartition, entre charge de gestion courante, 38 %, bon.

25,97%, ce n'est quand même pas énorme, je trouve, au chapitre 12, parce qu'on est quand même un syndicat de service, avec quand même pas mal de personnel. 25,97%, un change de personnel, ça reste relativement modeste.

Il est vrai qu'on délègue une partie à Cap Solidaire, en particulier le transport d'utilité sociale.

Christophe FUMEY : Oui, alors après, quand on avait réfléchi à l'époque et qu'on était allés voir les autres syndicats, on se rend compte, en fait, que la gestion que l'on fait, c'est-à-dire d'être en régie, et financièrement, pour un syndicat comme le nôtre, à la taille du nôtre, c'est la solution.

On voit que c'est la bonne démarche. Ce sont quand même des gens qui ont des salaires pleins. Parce que dans le transport, il y a beaucoup de systèmes que j'appelle « McDonald's », où les gens travaillent de 8h à 10h, et ils font rien, ils sont dans la ville à errer, et après ils veulent retravailler. Nous, ce n'est pas ce qu'on a fait.

Et on se rend compte que c'est quand même une bonne formule financière. Donc ce sont des gens qui sont dans le territoire, qui consomment dans le territoire, qui ont un rôle social, et c'est très agréable. Il faut se battre, vraiment, pour ce genre de choses. Nous pouvons être réactif, c'est aussi l'avantage.

Francis ZAGHET : A noter aussi que, nous en avons perçu cette année, en particulier du Fonds vert, mais on sera également, sur ce syndicat, éligible du Fonds vert à nouveau, en particulier pour le TAD. Puisqu'on prévoit 121 500 €. Également, le poste de Damien est financé à hauteur de 86 500 €. Ton poste, Damien, mais également tout ce qu'il y avait à côté, dans le cas de l'appel à projets AVELO, et que, aussi, dans le cas du PCAET, avec le pôle territoire de Sud-Gironde, nous pourrions percevoir du fonds vert également à hauteur de 78 000 € pour mener la politique de covoiturage sur le territoire.

On est également soutenus par le pôle territorial dans le cas de son interface entre la région et nous-mêmes.

Benoît CARRERE : Juste pour préciser, il y a même encore une subvention qu'on n'a pas fait apparaître, c'est celle du Leader, parce qu'on n'a pas encore eu une notification précise, parce qu'on a été acté par le GAL, il n'y a pas de problème, mais il faut aussi la notification de la Région, donc c'est 100 000€ pour le poste de Marine, et quelques éléments de communication, mais voilà, on ne l'a même pas mis, mais normalement, ça devrait entrer dans les clous.

Christophe FUMEY : Est-ce que vous avez des remarques à ce débat ?

Benoît CARRERE : Il y a des éléments supplémentaires que vous avez pu recevoir avec les documents, donc si vous avez des questions, on peut y répondre.

Christophe FUMEY : Oui, on a essayé de mettre quelques chiffres sur les coûts, ressources humaines, formation des agents, communication, sous-traitance générale.

Jérôme GUILLEM : Je veux bien saluer le travail remarquable qui a été fait ainsi que le travail de Francis qui a mis un processus en place dans plein de syndicats.

Il a dit quelque chose tout à l'heure, Francis, et je pense que c'est important d'insister sur le sujet. Je sors d'une réunion avec les chefs d'entreprise. On a eu une réunion il n'y a pas encore pas très longtemps avec les chefs d'entreprise (Comité des partenaires de SGM). J'ai été challengé tout à l'heure pour une autre réunion par les chefs d'entreprise du territoire. Bien sûr, le sujet de la mobilité est revenu.

J'ai un peu revu, d'une manière beaucoup plus apaisée, j'ai un peu revécu les échanges qu'on a eus l'autre soir. Moi, j'ai bien revu davantage aussi de ce qu'on a mis en place. Dans le débat d'orientation budgétaire, je pense que c'est important de dire qu'il n'y a pas la volonté de remonter la VM.

Tu l'as dit, Francis. Je le dis. Moi aussi, en tant que président de la CDC, je pense que c'est important que, collectivement, on se fasse le porteur de ce message-là.

Ça a été confirmé. Tu l'as dit. Je n'ai pas aimé forcément des fois comment les choses peuvent être dites et qu'on fait dire des choses parfois à l'ami Francis.

C'est important parce que là, c'est ce qui définit notre élément de contrainte par rapport aux politiques publiques. Donc, c'était de pouvoir le redire parce que le sujet sur lequel on m'a challengé ce soir, c'était 100 % chef d'entreprise. C'était pourquoi tu ne mets même pas à un euro (le réseau de transport qui est gratuit pour tous). Et ce qui a fait grand mal, c'est la VM additionnelle votée par la région et qui est arrivée sans prévenir (i.e. VMRR). Et on voit que quand il n'y a pas d'accompagnement ni de communication, c'est ultra-dur. Il est donc important d'insister sur ce qui est apporté au territoire, à la fois par rapport au public ou privé. Mais je pense que c'est un message fort de dire que les services sont là.

Ils n'existaient pas il y a 6 mois. C'est beaucoup de choses qui sont apportées sur le territoire, avec une VM qui ne va pas bouger.

Christophe FUMEY : Merci, Jérôme.

Et en fait, je voulais aussi dire qu'on a eu la première réunion. C'est la première dans ce cadre-là, mais c'était la troisième. Avec les partenaires. (i.e. Comité des partenaires)

Et là, je prends ma responsabilité. On va travailler ça différemment. Cette salle n'est pas adaptée à ce genre de débat.

Il faut que ce soit quelque chose qui soit plus rond. Il faut qu'on se prépare aussi pour qu'on puisse avoir des éléments, etc. Je remercie les 8 présidents qui ont su m'aider à prendre la parole dans ce truc-là.

On n'était pas bien organisés. J'en prends totalement mes responsabilités. Ça, c'est quelque chose qu'il ne faudra reproduire.

Un sujet comme ça, même si on sait qu'il y a des gens qui viennent que pour mettre le bazar. Mais ce n'est pas grave, il faut qu'on soit armés. Et quitte à ce qu'on puisse dire à un moment donné, stop, on arrête.

On écrira certainement un courrier très sympathique aux gens qui sont venus. Pour leur montrer notre attention et s'excuser aussi de cette situation. De toute façon, ce qu'il faut bien comprendre, c'est que même s'il y a des gens qui se sont mal comportés, le responsable, c'est moi.

C'est une réunion quand ça se passe mal, mais c'est à moi à faire en sorte. Donc, j'en prends totalement les responsabilités. Et ça ne se reproduira pas parce qu'on se préparera.

Benoît CARRERE : Je voudrais quand même dire que ce n'est pas tout négatif. Puisqu'on a eu quand même des chefs d'entreprise qui étaient présents. Et qui ont voulu s'engager.

Monsieur Desmarchelier, du Leclerc, qui veut absolument travailler avec nous sur le covoiturage. Qui a demandé des groupes de travail dessus. Donc, il y aura d'autres employeurs qui vont être intéressés.

Et puis, monsieur Daney veut travailler sur le vélo. Je pense qu'il a été assez convaincu par monsieur Dessage. Puisqu'ils ont énormément discuté tous les deux après.

Et finalement, c'est bien cette communauté partenaire. Puisque ça fait croiser des mondes, des mondes qui ne se seraient pas forcément croisés.

Jérôme GUILLEM: Moi, je suis par rapport aux DOB. Les messages qu'on va faire passer. Aujourd'hui, il ne faut pas se dire que les choses se sont bien passées.

Ce n'est pas la réalité. Je sors d'un ring avec 25 personnes. C'est 25 chefs d'entreprise, des représentants.

C'était le MEDEF. Avec un message clair qui était venu me faire entendre. Je relaie juste ce que nous, on doit faire passer comme message. Pas d'augmentation. C'est le dernier cas de dévalorisation budgétaire.

C'est ce qu'a dit Francis. Il faut le consolider, le confirmer. Et montrer qu'en responsabilité, on va construire une politique publique avec ça.

C'est ce que Francis a dit. Et je tenais à relayer et apporter mon soutien à ce qui a été présenté.

Christophe FUMEY: Oui, on l'a bien compris. Mais je voulais quand même qu'on revienne sur ce sujet qui a été un peu polémique par rapport aux partenaires. Je voulais le dire. Et dire qu'en fait, on se préparera.

Parce que nous, on est convaincus. On est sûr de ce qu'on dit et de ce qu'on fait. Mais il faudra qu'on s'organise pour ne pas avoir à être surpris de telle situation.

Valérie SAPHORE: Ce qu'on peut bien dire, c'est qu'on n'augmente pas notre part à nous (SGM, i.e. le VM). Parce que là, la Région c'est indépendant de notre volonté.

Jérôme GUILLEM: Nous sommes des services. Par contre, il faut bien faire de la pédagogie sur le fonctionnement des différents versements mobilité. Ce qui se rajoute, pourquoi ça sert, etc. Il y a des choses qui nous dépassent un peu.

Benoît CARRERE: Et ça va être un sujet en plus cette année.

Peut-être cette année, ou plutôt l'année prochaine. Parce qu'il est fort possible qu'il y ait une loi qui se prépare sur la loi transport. Et l'idée, c'est le VMA.

Puisqu'on a trois VM sur le territoire. Le versement mobilité additionnel (VMA) va être élargi au département de la Gironde. Ça veut dire que ça atteindrait le Langonnais, et le Réolais, et le Bazadais.

Christophe FUMEY: Ce que dit Valérie, c'est très important. Et ça évite des polémiques. C'est qu'il y a ce que nous, on maîtrise soit la taxe VM locale. Et par contre, il faut bien communiquer sur le fait que nous n'avons pas la main sur les autres VM qui elles peuvent augmenter. à l'image de la VMRR qui a créé un gros boom, on ne le savait pas. C'est tombé comme ça.

Valérie SAPHORE : On n'est pas représentés. Moi, je peux prendre l'exemple de mon mari sur le recyclage. Ils ont fait une association pour être représentés auprès du Ministère de l'écologie. Parce qu'il va augmenter tout le temps des trucs qui sont vraiment démoniaques. Est-ce qu'on est représentés auprès du ministère du transport, justement ?

Christophe FUMEY: Oui, oui. Mais on a peu de poids.

Benoît CARRERE: Oui, oui. Alors, on est déjà représentés par nos grands élus. Les sénateurs et députés.

Et ils peuvent aussi intervenir de la même manière.

Jérôme GUILLEM: Là, il faut prendre le point. Je trouve ça intéressant.

Christophe peut faire, au nom du comité syndical, un courrier pour interpellier nos parlementaires avec une proposition pour demander d'intervenir. Quitte à ce que lui et Christophe, en notre nom, écrivent un courrier auprès des ministres concernés.

Christophe FUMEY: Alors, la VMRR, en fait, on a proposé toujours à NAM, justement, de pouvoir l'utiliser.

Benoît CARRERE: Justement, parce que la VMRR, dans ce qui a été voté en 2025, dans le projet de finance 2025, il y a 10% qui doit être affecté aux territoires ruraux. Mais c'est extrêmement vague.

Et on ne sait pas à quoi va l'affecter réellement la région. Et donc, la demande qu'on a faite en commission locale des mobilités, c'était simplement qu'on donne plus de transparence et qu'on dise très clairement l'affectation et à quels services on l'affecte particulièrement. Parce que si c'est quelque chose qui va aller dans le budget général des communautés de communication, même pas forcément à OM, il n'y a pas forcément un intérêt particulier. Ce n'est pas une vocation d'affecter la mobilité. Donc, toutes ces questions-là sont à poser. Et c'est ça qu'on a essayé de mettre en place.

Et puis, faire attention également au VMA. Le VMA, aujourd'hui, on en voit un tout petit peu le service, mais pas sur notre territoire, sur les autres territoires qui payent le VMA, comme les Cara Express, etc., qui sont là pour financer tout ce qui est extra-métropolitain, mais en lien avec la métropole. Moi, la question du VMA demande plus de clarté.

Et NAM est d'accord avec ça. Donc, on va s'associer aussi à la demande qu'a fait NAM là-dessus.

Jérôme GUILLEM : Là, je pense, encore une fois, dans mes propos liminaires, je tenais à remercier la qualité du travail.

Notre syndicat, il est tout nouveau. Et on voit bien qu'il est aujourd'hui au regard des enjeux. C'est hyper important que les comptes rendus, il y ait des traces avant de nos propos.

Parce qu'ils seront repris, je pense qu'ils ont été repris plus vite que ce que je pensais, mais ils seront repris. Donc, c'était important d'avoir, de prendre un engagement, déjà, il a été dit sur l'augmentation du versement, de prendre un engagement, de dire aussi que ça nous interroge beaucoup, que ça ne nous satisfait pas, et qu'on prend le point sur le fait que nos territoires, nos chefs d'entreprise, ils ne comprennent pas ce qui se passe. Ils ne voient pas les services, ils ne font pas... Mais nous, on est dedans, et les gens, on a du bien à comprendre comment ça marche.

Alors, quand on reçoit juste un vecteur pour payer, c'est pire encore. Donc, montrer qu'on a pris acte de ça et qu'on va se faire le relais, le débat, aujourd'hui, sert à ça.

On va faire des écrits, quoi.

Christophe FUMEY: Mais moi, le courrier, le courrier me plaît beaucoup.

Je pense qu'il faut qu'on le fasse.

Jérôme GUILLEM: Et puis, à nos parlementaires, de suite.

Benoît CARRERE: On a prévu une rencontre sur un certain nombre de sujets avec les parlementaires, justement.

Christophe FUMEY: Donc, ce débat, en fait, comme il a eu lieu, il faut qu'on vote qu'il a eu lieu. Est-ce que vous avez d'autres interventions, peut-être, avant de... ou pas ? Non ?

Benoît CARRERE: Est-ce que vous avez lu un petit peu le doc, ou pas ? Vous avez eu des questions ? Peut-être repasser rapidement, ou... Comme vous voulez. Non. OK. Allez.

Christophe FUMEY: Donc, sur le principe, il faut faire voter. Alors, qui est contre ? Qui s'abstient ? On vote à l'unanimité.

6. ACQUISITION A TITRE GRATUIT D'UN MINIBUS DE LA CDC DU RÉOLAIS EN SUD-GIRONDE – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Par délibération en date du 9 mai 2023 le conseil communautaire de la Communauté de communes du Réolais en Sud-Gironde a acté le transfert au SISS, aujourd'hui devenu Sud-Gironde Mobilités, de sa compétence mobilité.

Afin de faciliter l'exercice de cette compétence par Sud-Gironde Mobilités, il s'avère aujourd'hui nécessaire de récupérer un minibus 9 places immatriculé CH-254-ZQ, qui n'est plus utilisé par les service de la CDC, à titre gratuit

Par décision n°DP-2025-135 en date 18 novembre 2025, la Communauté de communes du Réolais en Sud-Gironde a validé la cession titre gratuit de ce minibus immatriculé CH-254-ZQ.

Monsieur le Président demande à l'assemblée de bien vouloir l'autoriser à :

- Signer les documents nécessaires à la réalisation de cette cession.

Le comité syndical, Monsieur le Président entendu, après en avoir délibéré, approuve cette acquisition à titre gratuit d'un minibus 9 places immatriculé CH-254-ZQ.

Benoît CARRERE: La CDC du Réolais a un minibus 9 places qui est complètement amorti et dont ils ne se servent plus. En tout cas, il peut nous être très utile pour mettre à disposition de la coopérative, la dimension vélo, pour la mobilité en général, pour éventuellement d'autres demandes sur le territoire. En tout cas, c'est quelque chose qu'on pourrait avoir, et qui pourrait nous être très utile au quotidien.

Et il y aurait une acquisition, donc ça nous coûterait d'accepter l'acquisition à titre gratuit du minibus du Réolais.

Francis ZAGHET: L'équilibre est là. Donc il n'y a pas de moins-value chez moi. Pas de plus-value non plus, il faut dire.

Benoît CARRERE: Et nous, ça pourrait nous être utile dans nos activités au quotidien.

Christophe FUMEY: Donc... Je pense que personne ne va être contre. On est obligé de voter, ça. Qui est contre ? qui s'abstient ? Je remercie la CDC du Réolais et je vous remercie pour ce vote à l'unanimité.

7. ADHESION DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BAZADAIS A SUD-GIRONDE MOBILITÉS – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

La Communauté de communes du Bazadais et le Syndicat Sud-Gironde Mobilités se sont rapprochées et ont échangé au sujet de l'offre de mobilité proposée par le Syndicat, puis ont engagé un débat sur l'élargissement du périmètre du Syndicat au territoire du Bazadais.

Par une délibération en date du 24 septembre 2025, la Communauté de Communes du Bazadais a demandé son adhésion au Syndicat.

Cette adhésion étendra le périmètre du Syndicat au territoire de la Communauté de Communes du Bazadais et permettra, donc, un développement de l'offre de mobilité.

Au préalable de cette adhésion, la Communauté de Communes du Bazadais doit récupérer auprès de la Région Nouvelle-Aquitaine la compétence d'organisation de la mobilité, afin de pouvoir la transférer au Syndicat et adhérer à ce dernier. La Communauté de Communes du Bazadais a d'ores et déjà sollicité ce transfert auprès de la Région Nouvelle-Aquitaine, par une délibération du 26 novembre 2025.

L'adhésion de la Communauté de Communes du Bazadais au Syndicat est également subordonnée à l'accord du comité syndical, ainsi qu'à celui des conseils communautaires des Communautés de communes membres, dans les conditions de majorité qualifiée nécessaires à la création du Syndicat.

Aussi, la procédure d'adhésion se poursuit selon les étapes suivantes :

- Délibération du comité syndical approuvant l'adhésion de la Communauté de communes du Bazadais au Syndicat,
- Transmission de la délibération du comité syndical aux présidents des communautés de communes membres du Syndicat,
- Dans le délai de trois mois, délibération des conseils communautaires des communautés de communes membres du Syndicat sur l'adhésion.

Les modalités du transfert de la compétence seront discutées avec la Région Nouvelle-Aquitaine, en concertation avec les parties prenantes. Ce processus ne fait pas obstacle à la finalisation de l'adhésion.

L'extension du périmètre du Syndicat par l'adhésion de la Communauté de communes du Bazadais et la modification statutaire idoine seront prononcées par un arrêté du Préfet de la Gironde.

Aussi, le Syndicat doit se prononcer sur l'adhésion de la Communauté de Communes du Bazadais dans les conditions suivantes :

- Absence de prise de compétence sur les lignes routières régionales de transports voyageur ainsi que les lignes scolaires gérées sur le territoire du Bazadais par la Région Nouvelle Aquitaine ;
- Reprise du transport à la demande actuellement réalisé sur le territoire du Bazadais par le Syndicat SGM au premier euro perçu de versement mobilité sur le territoire du Bazadais par SGM ;
- Mise en place de l'offre de mobilité dans le Bazadais le 1^{er} septembre 2027, afin de mobiliser les moyens nécessaires à l'investissement dans les nouvelles offres de mobilité qui se déploieront sur le territoire du Bazadais.
-

Le Comité syndical, après en avoir délibéré

APPROUVE l'adhésion de la COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BAZADAIS au Syndicat, et le transfert à ce dernier de la compétence d'organisation de la mobilité,

APPROUVE l'absence de prise de compétence sur les lignes routières régionales de transports voyageur ainsi que les lignes scolaires gérées sur le territoire du Bazadais par la Région Nouvelle Aquitaine.

APPROUVE la reprise du transport à la demande actuellement réalisé sur le territoire du Bazadais par le Syndicat SGM

APPROUVE la mise en œuvre de l'offre de mobilité sur la CdC du Bazadais le 1^{er} septembre 2027

AUTORISE le Président à entreprendre les démarches nécessaires aux fins de l'adhésion de ladite Communauté de communes au Syndicat et à signer tous actes et tous documents à cette fin.

Benoît CARRERE: Alors, on a une procédure qui est en cours d'adhésion, puisque, pour rappel, un petit peu, le 24 septembre, le Bazadais a demandé officiellement son adhésion. Et il a fallu, dans la foulée, qu'elle fasse une demande aussi officielle de récupération de la compétence mobilité auprès de la région Nouvelle-Aquitaine. Et dans le processus, nous devons, maintenant, nous positionner, puisqu'il y a eu des retours avec la région aussi, dans la procédure.

D'abord, le syndicat se positionne si vous êtes favorable ou non à l'adhésion du Bazadais au sein du syndicat. Et après, ce seront aux communautés de communes de prendre position. Enfin, il y aura une extension du périmètre qui sera réalisée par l'État, une fois les décisions prises, une fois les retours de la région également réalisés.

Mais, dans cette procédure, il y a aussi des conditions qu'on peut proposer dans l'adhésion. Il est important de préciser dans l'adhésion, parce qu'il y a des choses qui sont importantes de préciser, que ce ne sera pas une adhésion, un transfert total de compétences, notamment sur les lignes régionales et scolaires gérées par la région au sein de la CDC du Bazadais. C'est-à-dire qu'on ne reprend pas ces lignes-là, parce que ça serait juste impossible financièrement.

Et ensuite, se pose deux questions qui ont été déjà débattues. C'était la question de la reprise du TAD actuel qui est réalisé par la communauté de communes et financée par la région AOM, à partir du 1er juillet, officiellement, en tout cas. Comme ça avait été le cas dans le Réolais, au premier euro de versement en mobilité, où, effectivement, on avait repris le TAD.

De la même manière avait été repris également le TAD au niveau du Sud-Gironde. Il n'y a que au niveau de convergence, où les choses avaient été réalisées différemment. Convergence avait décidé d'attendre la mise en service de Sud-Gironde Mobilité pour mettre en place le TAD, directement.

Ça, c'est la première des questions qui sont à débattre et à poser entre nous. Et puis, le déploiement de l'offre de SGM. Alors, on était tombés d'accord sur l'idée qu'on pouvait éventuellement développer l'offre pour septembre 2027.

Donc, on n'avait pas fixé de date là-dessus. On s'était dit minimum un an après l'adhésion officielle. Maintenant, il est temps de débattre et de voter officiellement l'adhésion dans les conditions que vous aviez évoquées la dernière fois.

Christophe FUMEY: Alors, ce que je voudrais rajouter, en fait, c'est que, bien évidemment, il y a eu une discussion politique entre les présidents des CDC. Parce que, si je refais

l'historique, le Bazadais n'a pas voulu nous rejoindre à l'origine de SGM. Donc, on a demandé aux présidents des CDC comment ils voyaient les choses.

Donc, en fait, c'est très simple. C'est le même traitement pour tout le monde. C'est-à-dire qu'en fait, on peut mettre en place les choses lorsqu'il y a des recettes.

Voilà, ça, c'était la condition sans discussion sur ce sujet-là qui est pour moi tout à fait normal. Il n'y a pas de sujet.

On arrive, donc, devant vous avec cette base, déjà, qui a été vue politiquement. Je rappelle aussi qu'en fait, on est dans une structure où il n'y a pas de mise au pot. Donc, des CDC rentrent avec des bons chiffres, un patrimoine, etc.

Ce qui est important de savoir qu'on va être dans quelque chose de normal puisqu'on est sur un bassin de mobilité. Et donc, voilà, il y a des habitants, il y a des gens qui ont vu qu'il y a des services qui se mettent en place. Mais la volonté était qu'on ait un traitement pour le Bazadais, équivalent à ce qui a été fait par le passé, ceux qui ont eu le courage, à un moment donné, de prendre position.

Je voulais rappeler, sur ce sujet politique, qu'il est quand même très important. Je rajouterai aussi qu'une des choses qu'avait dit ITER, c'était qu'en fait, pour qu'on réussisse, en fait, ce qu'on est en train de mettre en place, il fallait qu'on s'entende avec nos différences, etc. Donc, je pense que c'est quelque chose qui est aujourd'hui plutôt réussi, même si, des fois, on a été obligé de se parler un peu plus fort, mais ça fait partie des choses.

Et il est très important, je dis bien, il est très important, que l'arrivée d'une nouvelle CDC ne perturbe pas ce travail qui a été fait. Donc ça, ça sera, je dirais, quelque chose de très important pour qu'on reste toujours dans cette démarche constructive, collégiale et qui fait avancer les choses. Il y a des réalités, il y a des réalités économiques, il y a des différences dans les CDC, il y a des bassins de mobilité, on le voit sur le covoiturage, il y a des éléments qui sont là, donc il faut en être conscient.

Luc SONILHAC: Auparavant, Bazas, ils avaient un SIVU ?

Christophe FUMEY: Non c'était la CDC.

Francis ZAGHET: Surtout qu'ils avaient je crois un tarif très spécial pour le TAD. Un tarif social très particulier qui leur coûtait pas mal je crois. A l'époque où on avait mis le TAD en place sur notre territoire, nous n'avions pas suivi le régime du Bazadais parce que ça aurait coûté très cher.

Christophe FUMEY: D'autres remarques ou questions sur ce sujet ?

Benoît CARRERE: De toute manière, une fois l'adhésion rendue officielle, c'est le syndicat qui décide.

Concernant la date, on peut mettre, si vous en êtes d'accord, un déploiement du service pour septembre 2027. Minimum 1 an donc après adhésion.

Francis ZAGHET: donc au 1^{er} septembre 2027 ?

Christophe FUMEY: D'accord. On le note. Est-ce que vous avez d'autres remarques ?

Benoît CARRERE: Le mode de gouvernance actuel est basé sur une tranche de 5 000 habitants. Concrètement, avec un peu plus de 16 000 habitants, cela correspond à trois représentants au sein du syndicat.

Par ailleurs, d'autres éléments peuvent être discutés, mais cela relève d'un autre sujet que celui de l'adhésion en elle-même. Si vous souhaitez faire évoluer le mode de gouvernance, il sera nécessaire de modifier les statuts. Cela pourra être envisagé ultérieurement, sans

contrainte de délai particulière. En revanche, la contrainte de temps concerne uniquement l'adhésion. Rien n'empêche donc de faire évoluer ensuite les modalités de gouvernance.

Francis ZAGHET: Par contre au bureau on a pris une position, il me semble, c'est d'accorder deux vice-présidents au Bazadais.

Benoît CARRERE: Alors voilà c'était la question aussi est-ce qu'on est ce qu'on accordera classiquement parce que rien n'est dit dans les statuts sur la question des vice-présidents donc après voilà il y a trois représentants du Bazadais viendront renforcer le comité syndical. Après, concernant la vice-présidence ça voudrait dire qu'il y aurait deux vice-présidents aussi du Bazadais et un conseiller syndical du Bazadais.

Jérôme GUILLEM: Je crois que c'est un peu tôt pour parler de la représentativité d'un bureau. On ne va quand même pas, un c'est quand on discute comme ça en se disant on doit le faire comme ça, pour moi ça ne marche pas.

Aujourd'hui il faut poser la dimension de la contribution. C'est un sujet ça aussi. Qui contribue et comment et à la proportion de quoi. Il faut poser le sujet de la proportion aussi des personnes. Il faut poser tous ces sujets-là.

Après on s'arrange entre nous, il faut faire les bons calculs. Je ne vis pas des expériences très confort dans notre syndicat, quand on s'est tapé dans ma main il y a 15 ou 20 ans et que tout d'un coup on est classé par une représentativité dans les bureaux sur lesquels la confiance n'est plus. Donc je crois que l'on peut attendre. Je veux voir comment ça se passe.

Christophe FUMEY: Alors sur le principe qu'on se mette bien d'accord, là on parle de l'adhésion. Le sujet gouvernance, je vous propose qu'il soit traité tranquillement dans un deuxième temps, calmement.

Francis ZAGHET: C'est un sujet qui arrivera vite.

Benoît CARRERE: De toute façon il faut qu'il arrive avant le 1er juillet officiellement. Donc voilà, c'est le prochain comité syndical.

Francis ZAGHET: On a quand même parlé entre nous, n'est-ce pas ?

Christophe FUMEY: On en a parlé mais ce n'est pas quelque chose de définitif.

Jérôme GUILLEM (: C'est une proposition qui est au niveau du comité syndical. C'est posé. À partir du moment où c'est posé, on est chacun entre nous dans la capacité de pouvoir y mettre un avis.

Moi je donne le mien, au nom de ma communauté de communes.

Christophe FUMEY: Donc là on va revenir sur le fait qu'on va voter l'adhésion mais pas la gouvernance, on est d'accord ? Donc sur ce qu'on vient de présenter, sur les préambules et je dirais les conditions de base, on ne va pas répéter, sur le TAD un euro de versement. Le déploiement de l'offre, un an, c'était la franchise de un an. Là on va être un peu plus d'un an.

Benoît CARRERE: Septembre 2027. On sera un peu plus d'un an. On sera 14 mois.

Christophe FUMEY: Un an et deux mois. 14 mois. Voilà. Donc c'est ça le sujet de ce soir. Qui est donc contre ? Qui s'abstient ? Vote à l'unanimité.

Jérôme GUILLEM: J'ai une question. On a dit que c'était 1 représentant par tranche de 5000 habitants. Nous sud-Gironde, on a 8 représentants.

Benoît CARRERE: Vous êtes à 40 000, si on divise par 5 000, ça fait 8.

Jérôme GUILLEM: On est à 41 000.

Benoît CARRERE: Oui, vous êtes à 41 000 en population.

Jérôme GUILLEM : Il faut les mêmes règles pour tout le monde. Si le Bazadais c'est à 16 000, soit on arrondit ou à l'inférieur.

Benoît CARRERE: Ça arrondit au supérieur.

Jérôme GUILLEM: Donc La CDC du Sud-Gironde, c'est neuf. Ça veut dire qu'on modifie les choses.

Benoît CARRERE: Non, on avait fait le calcul. Si on fait 41 600 et des poussières, divisé par 5 000, ça fait 8,30 – 8,40. Dans les statuts, c'est l'arrondi au supérieur. Donc si on fait 41 000 divisé par 5 000, on est à 8,2 ou 8,3, un truc comme ça.

Christophe FUMEY: Ce qu'est en train de dire Benoît, c'est qu'on raisonne par rapport au statut actuel. Si on doit modifier, on modifie les statuts avec un vote des 3 CDC.

Alain QUEYRENS : Ce qui dit Jérôme, c'est qu'en fonction des élections et du prochain mandat, avec une hausse de la population, on peut être amené à revoir la représentativité.

Benoît CARRERE: On l'a fait. On réactualise, en fait, en fonction du nombre d'habitants. Mais même en réactualisant avec le nombre d'habitants dans chacune de vos CDC, la représentativité ne bouge pas.

Jérôme GUILLEM: On voit bien que déjà, quand on propose comme ça, qu'on agite un petit peu, on voit bien qu'on n'est pas tous sereins. C'est pour ça que sur le sujet de la gouvernance d'après, il est urgent d'attendre. C'est ça.

Christophe FUMEY: C'est pour ça qu'on a voté que l'adhésion. OK. Alors bien évidemment, on s'est tourné vers les avocats, les juristes, pour avoir des conseils, des informations, etc. Puisque c'est avec eux qu'on avait bâti la première chose, la 1ère étape du syndicat.

Mais c'est vrai que je sais pas si tout aurait été fait de la même façon si on revenait en arrière. Est-ce qu'on aurait fait exactement pareil ? Toujours est-il, là, c'est normal et sain que vous vous posiez la question maintenant.

Benoît CARRERE: Et après, il restera le retour de la région et l'arrêté du préfet, le préfet de la Gironde. Donc on va avoir un rendez-vous avec le sous-préfet, je l'espère, bientôt.

8. SUBVENTION ETUDE URBAINE PEM DE LANGON – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Vu la convention d'objectifs signée en juin 2025 relative à l'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de la gare de Langon ;

Considérant que le projet de PEM de la gare de Langon vise une réorganisation du secteur de la gare intégrant les enjeux de mobilité, d'intermodalité, de réponse aux besoins de stationnement, de qualité des espaces publics et de renouvellement urbain,

Considérant que l'étude de stratégie foncière réalisée sous maîtrise d'ouvrage de l'EPFNA, a permis de définir un scénario préférentiel d'aménagement, constituant une base pour les études opérationnelles à venir ;

Considérant que le comité de pilotage PEM de la gare de Langon réuni le 22 janvier 2026 a acté la nécessité d'engager une étude urbaine dédiée au PEM afin d'en définir le programme opérationnel ;

Monsieur le Président indique au comité syndical qu'il est nécessaire pour la bonne avancée du projet piloté par la CdC du Sud Gironde que cette dernière engage la réalisation de cette étude urbaine du Pôle d'Échanges Multimodal de la gare de Langon ayant pour objet de :

- Dimensionner les besoins liés aux mobilités « tous modes », y compris le stationnement ;

- Organiser le fonctionnement du pôle et du quartier en plaçant le piéton au cœur des enjeux ;
- Concevoir un projet bas carbone répondant aux objectifs de transition écologique ;
- Faire des espaces de transport de véritables espaces urbains et paysagers de qualité ;

Cette étude comprendra :

- Une phase d'analyse, de diagnostic et de préprogrammation ;
- Une phase de spatialisation des grands principes et d'élaboration d'un schéma d'aménagement du PEM ;
- Une phase de formalisation des documents de synthèse et du programme du projet
- Des options pourront être mobilisées au cours de la réalisation de l'étude, notamment relatives au dimensionnement et à l'intégration de la gare routière, ainsi qu'à la faisabilité économique d'un parking silo.

La maîtrise d'ouvrage de cette étude sera assurée par SNCF Gares & Connexions, dans le cadre d'une convention de financement associant :

- SNCF Gares & Connexions ;
- La Région Nouvelle-Aquitaine ;
- La Banque des Territoires ;
- Sud Gironde Mobilités ;
- La Communauté de communes du Sud Gironde ;
-

Les autres partenaires du projet de PEM seront associés au suivi de l'étude dont la durée prévisionnelle est estimée à 8,5 mois hors options.

Le plan de financement prévisionnel prévoit une participation financière des partenaires susmentionnés comme suit :

Dépenses		Financement		
temps 1 - état des lieux, diagnostic prospectif, enjeux et préprogrammation PEM	35 529 €	Région Nouvelle Aquitaine	20%	18 098 €
temps 2 - grands principes d'organisation et schéma d'aménagement PEM	23 619 €	Banque des Territoires	20%	18 098 €
temps 3 - rédaction du programme opérationnel et fonctionnel PEM	10 586 €	Sud Gironde Mobilités	40% *	36 196 €
option dimensionnement gare routière (Kisio)	4 972 €	CdC du Sud Gironde	20%	18 098 €
option intégration gare routière	2 723 €			
option faisabilité économique parking silo	9 581 €			
frais de maîtrise d'ouvrage SNCF Gares&Connexions (4%)	3 480 €			
TOTAL	90 490 €	TOTAL	100%	90 490 €

* Sud Gironde Mobilités a été sollicité à hauteur de 40% maximum, conformément à son règlement d'intervention. Sa participation sera si possible revue à la baisse suivant les réponses apportées par la Région et la Banque des territoires à la demande de financement qui leur a été formulée à hauteur de 30% chacun.

Monsieur le Président demande au comité syndical :

D'approuver le principe de participation de Sud Gironde Mobilités au financement de l'étude urbaine du Pôle d'Échanges Multimodal de la gare de Langon à hauteur de 36 196,00 € au maximum représentant 40% du coût de l'étude, options comprises.

De bien vouloir l'autoriser à signer la convention de financement relative à la réalisation de cette étude, ainsi que tout document afférent à son exécution.

Les crédits correspondants seront inscrits au budget 2026 du syndicat.

Francis Zaghet : Il y a une chose que je ne comprends pas, moi je vois que dans mon budget 2026, j'ai prévu une certaine somme de 150 000 euros, je suis sans doute trop élevé, mais dans le budget d'investissement de la CDC, parce que c'est la CDC qui le porte. Et Sud-Gironde mobilités va nous apporter, comme à Convergence, 40 000€. Mais là ce que je comprends c'est que c'est Sud-Gironde mobilités qui porte le poids ?

Christophe Fumey : Non, c'est la même chose. Il n'y a aucun changement.

Francis Zaghet : Je lis dans la délibération : « M. le Président a dit qu'au comité syndical qu'il est nécessaire pour la bonne avancée du projet piloté par la CDC d'engager la réalisation de cette étude. Donc c'est le comité syndical qui engage ? Non, c'est la CDC. C'est la CDC.

Christophe Fumey : On peut changer la formulation. Il faut préciser que c'est la CDC du Sud-Gironde qui a décidé d'engager... T'as raison. Ok. Donc on va modifier.

Donc, alors, est-ce qu'il y a d'autres remarques, là ? Sur le fond ?

Francis Zaghet : Juste, je vais dire autre chose, pardonnez-moi. Oui ? Et là, on est en hors-tax, j'imagine. Parce qu'on est à la TVA. Mais l'étude est TTC. Hors des études, il n'y a pas d'FCTVA. Donc ça veut dire qu'à mon sens, il faut revoir le plan de financement de TTC. Je me trompe, Sonia ?

Sonia Cillard Carrara : Mais les 90 000, c'était bien hors-tax.

Francis Zaghet : Là, elle est hors-tax. Mais moi, à la limite, je me suis dit si c'est le syndicat qui porte, on s'en fout. On est à la TVA.

Donc, c'est normal d'inscrire des investissements hors-tax. Mais là, si c'est Sud-Gironde Mobilités qui porte, ça sera une étude TTC pour eux.

Et donc, comme on récupère pas la TVA, quelqu'un devra le financer.

Christophe Fumey : Comment ça s'est passé par rapport à Convergences ?

Alain Queyrens : C'est pareil, c'est du hors-tax. C'est du hors-tax.

Francis Zaghet : Mais dans ton budget, tu peux pas le mettre hors-tax, si tu veux. Tu mets TTC en assurant que tu es accordé sur le hors-tax. Mais le tableau de financement sera différent, à mon avis. J'attire l'attention des services.

Après, sur le principe, il n'y a pas de soucis. Sud-Gironde Mobilités soutient le projet comme il a soutenu Convergences, comme il va soutenir Le Réolais.

Christophe Fumey : Alors, une fois ces éléments pris en compte, est-ce qu'il y a d'autres remarques ? Pas d'autres remarques ? Donc, on va voter. Qui est contre ? Qui s'abstient ? Je vous remercie. Vote à l'unanimité.

9. TARIFS DES NOUVELLES PRESTATIONS DE SUD-GIRONDE MOBILITÉS – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Vu la délibération du 18 juin 2015 concernant les tarifs interventions initiation sécurité routière qu'il est nécessaire de modifier ;

Vu la délibération du 31 mars 2025 et du 25 août 2025 concernant les tarifs des prestations du syndicat qu'il est nécessaire de modifier ;

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 ;

Monsieur le Président expose :

Il s'agit d'ajouter aux prestations de services votées en aout dernier concernant la sensibilisation aux mobilités douces, à la sécurité et à l'autonomie ; de nouvelles prestations élaborées à partir des besoins identifiés sur le territoire.

Ces offres intègrent notamment :

L'ajout d'un bloc zéro pour l'amorçage de la politique vélo sur l'identification du bon matériel et équipement

Une formation au permis de marcher pour les agents des ALSH ou des écoles.

Un permis « passager » pour tout type de transports et classes scolaires

Une prestation à la demande avec des tarifs prédéterminés pour répondre aux demandes des collectivités.

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.

Cette approche vise à garantir la qualité des interventions, leur adaptation aux spécificités locales, ainsi que leur viabilité opérationnelle.

Les tarifs proposés au 1^{er} mars 2026 sont les suivants :

PRESTATION	NOMBRE DE SEANCES	DURÉE	TARIF PROPOSE HT	TARIF PROPOSÉ TTC	NOMBRE DE PARTICIPANTS	DETAIL	CIBLE
Prévention et Sécurité dans les transports collectifs	1	1h30	208,33 €	250,00 €	30**	Sensibilisation sur les dangers et les bonnes pratiques liés aux transports en car.	Collectivités
** + 10 € TTC par personne supplémentaire							
Permis passer	1	1h00	62,50 €	75,00 €	Prix pour la classe	Pour adopter des comportements sûrs. Fourniture des documents pour le professeur et animation de la séance Car.	Scolaire : CM1 CM2
Savoir Rouler A Vélo (Bloc 0)	1	3h00	100,00 €	120,00 €	Prix pour la classe / groupe - Max 24*	Contrôle technique des vélos avec rédaction d'une fiche "bilan" pour la réalisation des réparations avant le bloc 1 du SRAV (possibilité d'orienter vers l'atelier vélo participatif)	Scolaire : CM1 CM2 + ALSH
Savoir Rouler A Vélo (Bloc 1)	2	1h30	166,67 €	200,00 €	Prix pour la classe / groupe - Max 24*	Bloc 1 - Savoir pédaler : Maîtriser l'équilibre et le pilotage du vélo	Scolaire : CM1 CM2 + ALSH
Savoir Rouler A Vélo (Bloc 2)	2	2h00	200,00 €	240,00 €	Prix pour la classe / groupe - Max 24*	Bloc 2 - Savoir circuler : Apprendre à rouler en sécurité dans un espace aménagé. (APER pour la deuxième séance, déplacement en car inclus)	Scolaire : CM1 CM2 + ALSH
Savoir Rouler A Vélo (Bloc 3)	2	1h30	166,67 €	200,00 €	Prix pour la classe / groupe - Max 24*	Bloc 3 - Savoir rouler à vélo : Se déplacer en autonomie sur la voie publique en respectant les règles de circulation.	Scolaire : CM1 CM2 + ALSH
* + 30 € TTC par enfant supplémentaire							
Préparation parcours Bloc 3	Forfait		100,00 €	120,00 €	xxxx	Création du parcours en vue des sorties du Bloc 3 du SRAV au départ de l'école. Ajustement si besoin après reconnaissance. Le tracé GPX sera fourni ainsi qu'une vidéo pour présentation aux élèves par le professeur / animateur en amont des séances de bloc 3.	Scolaire : CM1 CM2 + ALSH
APER (avec transport)	1	2h30	33,33 €	40,00 €	Prix pour la classe	Apprend aux élèves à se comporter en tant que piéton, passager et rouleur, ainsi que des règles élémentaires.	Scolaire : CM1 CM2
Atelier d'Entretien vélo	1	2h00	125,00 €	150,00 €	12 maximum	Atelier entretien pour apprendre à réaliser de petites maintenances sur son vélo afin de gagner en autonomie.	Scolaire : CM1 CM2 + ALSH + public.
Sensibilisation et Sécurité des EDPM	1	3h00	400,00 €	480,00 €	12 maximum	Accompagner les usagers (actuels ou futurs) vers une pratique responsable, sécuritaire et citoyenne des EDPM en maîtrisant le cadre réglementaire et les réflexes de prévention des risques.	Ados et Adulte
Accompagnement des élus sur la Stratégie des EDPM	1	3h00	800,00 €	960,00 €	xxxx	Apporter aux élus les clés de compréhension réglementaires et techniques pour intégrer les EDPM dans la politique de mobilité de la commune, sécuriser la cohabitation entre usagers et adapter l'espace public.	Elus
TARIF PAR PARTICIPANT							
Vélo école : Apprentissage du vélo	A définir suivant entretien préalable	1h00	16,67 €	20,00 €	de 2 à 4	Faire connaissance avec le vélo, les équipements. Apprivoiser le vélo, équilibre, pédaler, freiner et tourner.	Ados et Adulte
Vélo école : Perfectionnement / Remise en selle collective	A définir suivant entretien préalable	1h00	16,67 €	20,00 €	de 2 à 4	Apprendre à circuler en sécurité dans un espace aménagé. Rouler en ville en sécurité.	Ados et Adulte
Vélo école : Remise en Selle Individuelle	A définir suivant entretien préalable	1h00	25,00 €	30,00 €	1	Rétablir la maîtrise technique du vélo (freinages, équilibres, direction) et actualiser les connaissances sur le Code de la rue pour circuler en toute sécurité.	Ados et Adulte
Formation ISRAV pour éducateurs sportifs (ou bénévoles non rémunérés)	FOAD puis 4 jours	29h00 (3h en FOAD + 26h en présentiel)	441,67 €	530,00 €	de 6 à 10	Formation d'intervenants au SRAV.	Adulte
Formation Intervenants Permis de Marcher	Une journée	6h00	108,33 €	130,00 €	de 4 à 10	Formation d'intervenants au Permis de Marcher	Agents communaux et intercommunaux du territoire
Formation Intervenants Sécurité EDPM	Deux jours consécutifs	14h00	250,00 €	300,00 €	de 4 à 10	Former d'intervenants capables de concevoir, d'animer et d'évaluer des actions de sensibilisation et de perfectionnement à la conduite des EDPM	Préventeurs en entreprise, Policiers municipaux, Animateurs mobilité.
Premiers Secours Citoyen	1	8h00	50 €	60 €	de 6 à 10	Formation aux gestes de premiers secours.	Agents communaux et intercommunaux du territoire

Le Comité syndical, Monsieur le Président entendu, décide d'appliquer à compter du 1^{er} mars 2026 les tarifs suivants pour l'ensemble des prestations mentionnées:

PRESTATION	NOMBRE DE SEANCES	DURÉE	TARIF PROPOSE HT	TARIF PROPOSÉ TTC	NOMBRE DE PARTICIPANTS	DETAIL	CIBLE
Permis de marcher	1	1h00	62,50 €	75,00 €	12 maximum	Initiation pédagogique sur la sécurité du piéton + étude d'un cas concret.	Scolaire (CE2) + ALSH
Prévention et Sécurité dans les transports collectifs	1	1h30	208,33 €	250,00 €	30**	Sensibilisation sur les dangers et les bonnes pratiques liés aux transports en car.	Collectivités
** + 10 € TTC par personne supplémentaire							
Permis passager	1	1h00	62,50 €	75,00 €	Prix pour la classe	Pour adopter des comportements sûrs. Fourniture des documents pour le professeur et animation de la séance Car.	Scolaire : CM1 - CM2
Savoir Rouler A Vélo (Bloc 0)	1	3h00	100,00 €	120,00 €	Prix pour la classe / le groupe - Max 24*	Contrôle technique des vélos avec rédaction d'une fiche "bilan" pour réalisation des réparations avant le bloc 1 du SRAV (possibilité d'orienter vers l'atelier vélo participatif)	Scolaire : CM1 - CM2 + ALSH
Savoir Rouler A Vélo (Bloc 1)	2	1h30	166,67 €	200,00 €	Prix pour la classe / le groupe - Max 24*	Bloc 1 - Savoir pédaler : Maîtriser l'équilibre et le pilotage du vélo	Scolaire : CM1 - CM2 + ALSH
Savoir Rouler A Vélo (Bloc 2)	2	2h00	200,00 €	240,00 €	Prix pour la classe / le groupe - Max 24*	Bloc 2 - Savoir circuler : Apprendre à rouler en sécurité dans un espace aménagé. (APER pour la deuxième séance, déplacement en car inclu)	Scolaire : CM1 - CM2 + ALSH
Savoir Rouler A Vélo (Bloc 3)	2	1h30	166,67 €	200,00 €	Prix pour la classe / le groupe - Max 24*	Bloc 3 - Savoir rouler à vélo : Se déplacer en autonomie sur la voie publique en respectant les règles de circulation.	Scolaire : CM1 - CM2 + ALSH
* + 30 € TTC par enfant supplémentaire							
Préparation parcours Bloc 3	Forfait		100,00 €	120,00 €	xxxx	Création du parcours en vue des sorties du Bloc 3 du SRAV au départ de l'école. Ajustement si besoin après reconnaissance. Le tracé GPS sera fourni ainsi qu'une vidéo pour présentation aux élèves par le professeur / animateur en amont des séances de bloc 3.	Scolaire : CM1 - CM2 + ALSH
APER (avec transport)	1	2h30	333,33 €	400,00 €	Prix pour la classe	Apprend aux élèves à se comporter en tant que piéton, passager et rouleur, ainsi que des règles élémentaires.	Scolaire : CM1 - CM2
Atelier d'Entretien vélo	1	2h00	125,00 €	150,00 €	12 maximum	Atelier entretien pour apprendre à réaliser de petites maintenances sur son vélo afin de gagner en autonomie.	Scolaire : CM1 - CM2 + ALSH + public
Sensibilisation et Sécurité des EDPM	1	3h00	400,00 €	480,00 €	12 maximum	Accompagner les usagers (actuels ou futurs) vers une pratique responsable, sécuritaire et citoyenne des EDPM en maîtrisant le cadre réglementaire et les réflexes de prévention des risques.	Ados et Adulte
Accompagnement des élus sur la Stratégie des EDPM	1	3h00	800,00 €	960,00 €	xxxx	Apporter aux élus les clés de compréhension réglementaires et techniques pour intégrer les EDPM dans la politique de mobilité de la commune, sécuriser la cohabitation entre usagers et adapter l'espace public.	Elus
TARIF PAR PARTICIPANT							
Vélo école : Apprentissage du vélo	A définir suivant entretien préalable	1h00	16,67 €	20,00 €	de 2 à 4	Faire connaissance avec le vélo, les équipements. Apprivoiser le vélo, équilibre, pédaler, freiner et tourner.	Ados et Adulte
Vélo école : Perfectionnement / Remise en selle collective	A définir suivant entretien préalable	1h00	16,67 €	20,00 €	de 2 à 4	Apprendre à circuler en sécurité dans un espace aménagé. Rouler en ville en sécurité.	Ados et Adulte
Vélo école : Remise en Sello Individuelle	A définir suivant entretien préalable	1h00	25,00 €	30,00 €	1	Rétablir la maîtrise technique du vélo (freinage, équilibre, direction) et actualiser les connaissances sur le Code de la rue pour circuler en toute sécurité.	Ados et Adulte
Formation ISRAV pour éducateurs sportifs (ou bénévoles non rémunérés)	FOAD puis 4 jours	29h00 (3h en FOAD + 26h en présentiel)	441,67 €	530,00 €	de 6 à 10	Formation d'intervenants au SRAV.	Adulte
Formation Intervenants Permis de Marcher	Une journée	6h00	108,33 €	130,00 €	de 4 à 10	Formation d'intervenants au Permis de Marcher	Agents communaux et intercommunaux du territoire
Formation Intervenants Sécurité EDPM	Deux jours consécutifs	14h00	250,00 €	300,00 €	de 4 à 10	Former d'intervenants capables de concevoir, d'animer et d'évaluer des actions de sensibilisation et de perfectionnement à la conduite des EDPM	Préventeurs en entreprise, Policiers municipaux, Animateurs mobilité.
Premiers Secours Citoyen	1	8h00	50 €	60 €	de 6 à 10	Formation aux gestes de premiers secours.	Agents communaux et intercommunaux du territoire

Benoît Carrère: On a fait évoluer un petit peu nos prestations encore une fois avant de vous présenter après un livret complet de nos prestations qu'on est en train de mettre en place.

Damien Boulked : Comme l'a dit Benoît, en août, on vous avait présenté un tableau avec toute une gamme de services qu'on peut proposer à l'échelle du syndicat directement dans nos collectivités. Cette offre, en fait, a évolué puisque, entre-temps, on s'est rencontrés, on a eu certaines actions, et du coup, l'offre, par extension, a évolué.

L'idée, c'est toujours de garantir la qualité des interventions, l'adaptation aux spécificités locales, ce qui a, du coup, amené ces évolutions-là. Les principales évolutions, c'est sur le savoir-rouler à vélo qui, en principe, se présente en trois blocs. On en a rajouté un pour développer l'aspect acquisition du matériel et les bonnes pratiques en lien avec le vélo, tout simplement.

Ce qui n'est pas du tout inscrit dans l'ensemble des blocs du savoir-rouler à vélo. Donc, c'est vraiment un complément qui n'est pas obligatoire, qui est dispensé par notre animateur Sébastien Vidal.

Le permis de marché. Donc, formez vos agents au permis de marché. Donc, c'est la suite de ce qu'on a réalisé dans le cadre de la semaine des mobilités en septembre avec l'ALSH de Barsac et de Cérons. On a eu, en fait, un retour où on nous demande, en fait, s'il est possible de former les agents qui travaillent dans les ALSH directement pour qu'ils puissent dispenser de manière indéfinie ces actions.

Le permis de passer. Donc, on a une offre qui est en plein développement avec une offre de transport de ligne régulière, de TAD, etc. L'idée, c'est de proposer, en fait, aux enfants les bonnes pratiques à adopter dans ces transports en commun-là dont ils n'ont pas forcément connaissance.

Puis, de manière plus générale, la prestation à la demande. L'idée, c'est de fixer un coût pour tout type de demande que l'on peut avoir de la part, en fait, des élus locaux. Voilà, d'anticiper pour éviter d'avoir systématiquement à revoter ou à proposer une grille complète.

Comment, en fait, on a établi cette construction tarifaire ? L'idée, c'est de prendre en compte le temps de préparation et la mise en œuvre des animations, de prendre en compte les moyens humains mobilisés, donc l'ingénierie, la coordination et l'encadrement, la fourniture de matériel et d'équipements de sécurité, je pense par là au permis de marcher, etc., et les frais logistiques liés au déplacement et au suivi derrière. Parce que l'idée, c'est pas juste de proposer la formation, c'est vraiment d'avoir un suivi pour qu'on puisse, en fait, évaluer s'il est pertinent ou non de continuer ou s'il faut continuer à améliorer le contenu de la formation qu'on propose. Donc là, je vous ai remis tout à l'heure le tableau avec les mises à jour pour revenir très rapidement dessus.

Vous allez voir qu'il y a une évolution tarifaire sur certaines actions parce qu'on a dû revoir, en fait, le taux horaire. On est passé parfois d'une heure à une heure et demie et d'une heure à deux heures. Donc c'est la raison pour laquelle la tarification a évolué.

Vous voyez apparaître le bloc zéro dont je vous avais parlé tout à l'heure avec d'autres formations comme le permis passager. Vous avez d'autres choses comme la préparation au parcours bloc 3 pour le savoir rouler à vélo. C'est quelque chose qu'on propose en supplément puisqu'en fait, on va vous proposer, dans le cadre des trois blocs, le bloc 3 du savoir rouler à vélo n'est pas obligatoire mais c'est l'acquisition pour les participants.

C'est un cas pratique, en fait. Donc on va définir un circuit qui sera le circuit de manière indéfinie sur le territoire en question. Mettons qu'on prête Langon, par exemple, une école à proximité de Langon au niveau de Saint-Exupéry.

On va définir un parcours et ce parcours-là sera le parcours pour les 10 prochaines années. Donc en fait, c'est un tarif forfaitaire pour les X années où le savoir rouler à vélo sera dispensé. Vous avez également d'autres formations sur sécurité, sur les EDPM.

Les EDPM, ce sont les engins de déplacement personnel motorisé. On entend par là, principalement, les trottinettes électriques. On a eu des retours de votre part, de certains élus, sur comment faire pour sensibiliser la jeunesse au risque et comment, en fait, vous accompagnez-vous dans votre stratégie en lien avec la régularisation de ces équipements-là qui commencent à cumuler un peu partout sur l'ensemble de notre territoire.

Puis vous avez également la formation pour les intervenants au permis de marcher, par exemple. C'est vraiment ce qu'on a dispensé dans le cadre de la semaine des mobilités. Donc là, c'est vraiment former, en fait, vos futurs formateurs au niveau des territoires.

Comme l'a dit Benoît tout à l'heure, l'idée de ce changement-là et de cette validation aujourd'hui, c'est de pouvoir réaliser un petit carnet qui référencera l'ensemble des formations que l'on propose avec plus de détails que l'on pourra vous communiquer et communiquer également aux participants extérieurs. On a certaines formations qui sont à destination des collectivités locales, mais qui peuvent être aussi à destination du grand public et, pourquoi pas, aussi des employeurs.

Alain Queyrens : J'ai juste une petite remarque. Il ne faut pas le prendre mal, mais en infantilisant un petit peu les gens... Quand je lis permis de marcher et un permis passager. On va quand même très, très loin dans l'accompagnement des enseignants ou des personnes à la société en considérant qu'ils sont incapables eux-mêmes de mettre en œuvre ces apprentissages-là. C'est ce suppléée, en fait, normalement à certaines prérogatives des enseignants, notamment. Personnellement, je trouve quand même qu'on va un petit peu trop loin.

Damien Boulked : Je trouve que vous avez complètement raison. L'idée de proposer ces formations-là, c'est parce que c'est une demande qu'on nous a faite au niveau de la CDC, Convergence notamment suite à l'intervention qu'on avait faite en septembre. Donc, on s'est dit, pourquoi pas, et le généraliser sur l'ensemble du territoire.

Benoît Carrère : Si on est sur le permis de faire du vélo, on va les amener à faire du vélo plus tard. On sait que si on n'a pas fait de vélo avant 16 ans, c'est beaucoup plus compliqué d'en faire après. Les habitudes ne sont pas prises.

Donc, il y a une dimension de sécurité, mais il y a toujours derrière une dimension de sensibilisation. Donc, voilà. Après, c'est aussi ça.

Mais je suis d'accord, c'est aussi le rôle de l'enseignant, bien évidemment. Mais là aussi, nous, on est une offre de service. On est là en termes d'offre de service pour combler en fonction des besoins.

Christophe Fumey : Ce qui est évident, par contre, c'est que en face de ça, il y a des sommes d'argent. C'est-à-dire qu'en fait, on ne peut plus faire des formations ou amener des solutions gratuitement.

Le mot gratuit, on a fait des erreurs de langage, parce que les employeurs, en fait, nous reprochent pour certains de parler de gratuité alors que ce n'est pas gratuit, donc on a peut-être fait des erreurs de langage. Par contre, ce qui a été positif, je le redis encore une fois, c'est qu'on parle de collectivité et de privé. Parce que beaucoup d'employeurs ont cru qu'il n'y avait que les entreprises privées qui participaient.

Le fait qu'il y ait des collectivités assoit bien le sujet. Là, en fait, on met des choses en place, on ne peut pas nous reprocher. Ce n'est pas gratuit.

Robert Roncoli : Les enseignants ne sont pas obligés de pallier aux défaillances des parents. Malheureusement, c'est le gros débat. Apprendre à l'enfant à marcher au bord de la route à toute sécurité, c'est aux parents de le faire.

Christophe Fumey : Robert, tu as raison. Sauf qu'on a l'éternel sujet. Je vais prendre un exemple qui n'a rien à voir. Le sujet de la police municipale.

Quand vous discutez avec des élus, certains élus vous disent « Là, on fait le travail de l'État. La gendarmerie doit faire ci, doit faire là. » Oui, mais quelque part, si on ne le fait pas, on aura le bazar. Et qui va-t-on aller voir : la mairie et le maire ? C'est toujours un « Qu'est-ce qu'on fait ? » À un moment donné, où est-ce qu'on va ? Il faut être clair. Il y a des parents,

aujourd'hui, qui n'ont rien à faire d'éduquer leurs enfants sur des principes de base. Par contre, si demain, il y a un accident, tout le monde crie au scandale.

Notre rôle, c'est d'amener des solutions, de proposer.

Je crois qu'en fait, il faut qu'on soit simple :

1. On met des sommes d'argent parce qu'on met du temps.

2. On ne pourra pas nous reprocher de ne pas avoir fait les choses. Et intellectuellement, je pense qu'on est quand même satisfait et on est en cohérence avec ça.

Vous savez que quand on rentre à 6e, tous les enfants doivent savoir nager. Mais il y a plein d'enfants qui ne savent pas nager. On peut là aussi mettre un point d'interrogation.

Il y a plein de choses comme ça.

Damien Boulked : L'idée aussi de permis de marcher, on n'a pas été dans le détail, c'est de leur apprendre à marcher en groupe. C'est aussi bien pour les accompagnateurs que pour les enfants.

Ce n'est pas juste leur dire il faut marcher sur le trottoir, il faut traverser le passage piéton. C'est vraiment de leur apprendre à marcher en groupe. Quand un groupe d'enfants par exemple à Podensac quitte l'ALSH pour aller manger au niveau de la cantine, il faut traverser la rue, il faut être en groupe. Soit c'est bien encadré, c'est correct, soit il n'y a pas d'ordre et du coup il y a des risques.

Christophe Fumey : Peut-être qu'en fait ce qui sera mieux, c'est de faire comme des micro-trottoirs, qu'on filme ces trucs-là pour les montrer sur notre site. Je pense que ça, ça va faire un peu avancer les choses.

Valérie Saphore : Je trouve que le tableau n'est vraiment pas clair de savoir si c'est un prix au groupe ou à la personne.

Aymeric Harribey : Le tableau que vous allez là est assez synthétique. Côté client, côté usager, ça sera beaucoup plus détaillé. On va dire que ça sera sûrement en annexe, un peu comme ça, mais ce sera des trucs pédagogiques, bien détaillés, beaucoup plus simples à comprendre.

Christophe Fumey : qui est contre ? Qui s'abstient ? Je vous remercie, vote à l'unanimité.

10. QUESTIONS DIVERSES

Question de Matthias Robine : Juste une question sur les plans de vélo, sur les abris, parce que c'était un sujet l'an dernier. Est-ce qu'il y aura des subventions pour les communes qui installent des abris de vélo ?

Réponse de Benoît Carrère : Non, pas pour l'instant.

Damien Boulked : Le schéma directeur n'est pas encore livré. En fait, il manque plusieurs éléments. Le schéma directeur, qui n'est pas encore achevé. Et on n'a pas encore établi de catalogue des dispositifs que l'on peut mettre, que l'on peut recommander, du moins.

Matthias Robine : Là, vous m'envoyez des projets qui existaient au niveau de l'État. Et les projets, on sait qu'ils disparaissent. Ça serait dommage de passer à côté les faibles projets qui existent et qui suppriment chaque année, parce qu'on n'a pas fait l'ingénierie ici. C'est dommage.

Benoît Carrère : En fait, on a une difficulté aussi d'avoir le type de mobilier. Avec NAM, on a une discussion pour l'uniformisation des types de mobilier qu'on devrait avoir sur le territoire. En tout cas, ce qui est sûr, c'est qu'on met en place une politique de développement des arceaux vélos. Après, les abris vélos, c'est un sujet que nous, on va le faire de notre côté. Les arceaux vélos, on va faire en sorte que tous les points d'arrêt, les TAD, aient des arceaux vélos.

Ça coûte moins cher qu'un abri vélo et ça peut être tout autant efficace. Et on va essayer de mettre en place, dans le cadre du schéma du directeur cyclable, plutôt un plan de développement, à savoir où on met les abris vélos, combien on en met à des endroits précis, parce que ça coûte quand même extrêmement cher. Il faut qu'il y ait du sens qu'il y ait un abri vélo.

On ne va pas mettre un abri vélo 20 places dans un petit village. Ça n'a pas de sens.

Matthias Robine : Ça c'est la vision syndicale. La vision commune, c'est s'il y a des subventions, on va aller les chercher parce qu'on a des besoins. L'abri, par exemple, c'est plus pour les vélos électriques qui se développent aussi. Les gens en vélos électriques veulent plutôt les abriter que les mettre dans les arceaux.

Benoît Carrère :

Oui. Souvent, ils enlèvent leur batterie aujourd'hui. Mais effectivement, c'est plus sécurisant sur plein de choses.

Damien Boulked : En fait, par l'intermédiaire du schéma de directeur cyclable, vous allez avoir un référencement de toutes les aides mobilisables. En tout cas, à l'instant où il y aurait le livrable. Et aux aménagements, aux infrastructures cyclables qui seront développées sur le territoire et au volet serviciel.

Donc, du coup, les abris vélos, mais pas que.

Thomas Filliatre : L'an dernier, on avait mis l'idée de faire un achat groupé au moins dans ce cas-là. Parce qu'on a toutes les écoles qui auraient permis d'avoir des abris vélos.

Benoît Carrère : On ne sera pas, prêts ni NAMM, ni nous, cette année en tout cas.

Christophe Fumey : Les premières informations qu'on a eues sur le prix, c'est 40 000 euros en abri vélo sécurisé.

Damien Boulked : Il est envisageable de passer par NAM à l'échelle du syndicat, de passer par Nouvelle Aquitaine Mobilité pour avoir des prix à moindris sur les abris vélo sécurisés. C'est un peu ce qu'on essaye de faire pour les arceaux vélos. Mais pour l'instant, comme l'a dit Benoît, on n'est pas en capacité aujourd'hui, avant la livraison du schéma directeur, d'avoir une typologie que l'on peut dispenser sur le territoire.

L'idée, c'est d'avoir une harmonie sur l'ensemble du territoire et de vous proposer un catalogue avec, en fonction de vos besoins, une typologie d'abri vélo sécurisé ou de stationnement vélo.

Benoît Carrère : De manière caricaturale, on peut imaginer l'arceau vélo et entre l'arceau vélo et le grand capacitaire à 40 000 euros, on peut essayer d'imaginer peut-être un produit qui n'existe pas aujourd'hui sur le marché, il faut bien le comprendre. Enfin, qui n'existe pas, qui est quand même très rare. Vraiment, l'accueil à 6 à 8 vélos, par exemple. Là aussi, c'est très compliqué en termes de marché. Le marché, en tout cas, n'y est pas.

Nous, ça pourrait être intéressant pour un certain nombre de territoires. Enfin, je pense à Saint-Martin-Sescas, mais il y en a d'autres aussi qui peuvent être vraiment intéressants.

C'est le bateau, quoi. Donc, on est en train de voir avec NAM, si on ne pouvait pas avoir une échelle de produits entre l'arceau et l'abri vélo, quelque chose d'un peu intermédiaire qui correspondrait plus à nos territoires.

Damien Boulked : Et ce qu'il faut savoir, c'est que NAM, eux-mêmes, sont en train de construire leur propre catalogue.

Benoît Carrère : Donc, c'est un peu tôt. Je ne veux pas dire qu'on ne l'a pas mis cette année parce qu'il y avait des priorités là-dessus, mais l'année prochaine, effectivement, quand on aura typé la chose et qu'on aura vraiment ce produit intermédiaire, là, on pourra peut-être mettre une stratégie en place dans le cadre du schéma.

Valérie Saphore : La question, ce n'est pas de savoir. Si on peut avoir des prix groupés sur plusieurs communes, ou c'est vraiment créer un autre produit ?

Christophe Fumey : C'est les deux. D'abord, il faut faire l'étude. Et une fois l'étude faite, nous, en fait, on se situerait entre l'arceau et le modèle cher, à 42 000 euros.

Mais cet intermédiaire n'existe pas. Et ce que dit Benoît, c'est qu'en fait, encore une fois, ça pourrait être une proposition qu'on ferait à intégrer.

Benoît Carrère : Et où est-ce qu'on le met, exactement ? Où est-ce que ça pourrait être l'opportunité intéressante de le mettre ? À quel endroit, etc.

Le schéma directeur va nous donner des éléments de zonage, en tout cas, où il serait pertinent de le mettre, quel volume on pourrait y mettre, etc. Et ça, c'est important de le faire aussi, pour ne pas se disperser et pour avoir une cohérence d'ensemble, c'est-à-dire que l'argent public soit dépensé efficacement en termes de service à la population.

Robert Roncoli : Oui c'est la même question pour les abribus, à l'époque le département finançait en partie les abribus. Donc la question est, est-ce qu'on pourra envisager un jour une partie de financement par Sud-Gironde Mobilités, dans le cadre de transport solaire ?

Thomas Filliatre : Normalement c'est la région.

Robert Roncoli La deuxième remarque, c'est une remarque technique, je voudrais qu'on demande à nos chauffeurs de respecter l'indication de vitesse sur nos voies communales. Parce que moi, je vais me mettre dans le barrière-réseau d'un chauffeur ou d'un bus, ça va faire bien.

J'en ai un qui me coupe un rond-point et un autre qui passe à 70 kilomètres à l'heure minimum sur une route de 50 kilomètres.

Christophe Fumey : Juste, en fait, il faut être sûr que ce soit nos bus à nous. Il faut pas hésiter à faire remonter l'information.

Il nous faut l'heure, l'endroit, l'immatriculation si possible et on fera remonter.

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

Le Président
Christophe FUMEY

Le secrétaire de séance
Frédéric BIRAC