



COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION ORDINAIRE DU COMITÉ SYNDICAL

LUNDI 8 DECEMBRE 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.

CDC CONVERGENCE GARONNE	TITULAIRES PRESENTS : QUEYRENS Alain, DEPUYDT Jean-Marc, JOINEAU Vincent, PORTA Sylvie, CLAVIER Dominique. SUPPLEANTS PRESENTS ET VOTANTS: DAURAT François en l'absence de SOULÉ Jean-Patrick. TITULAIRES AYANT DONNE POUVOIR A UN TITULAIRE: FILLIATRE Thomas à QUEYRENS Alain
CDC DU REOLAIS EN SUD GIRONDE	TITULAIRES PRESENTS : ZAGHET Francis, DENOYELLE Stéphane, ROBINE Matthias.
CDC DU SUD GIRONDE :	TITULAIRES PRESENTS: FUMEY Christophe, LE LAGADEC Magali, BIRAC Frédéric, BANQUET-RENARD Maryse. SUPPLEANTS PRESENTS ET VOTANTS: FAVIER Jacques en l'absence de GUILLEM Jérôme, CARRASSET Nathalie en l'absence de DULUC Nathalie, POUPOT Chloé en l'absence de MAROT Yan, RONCOLI Robert en l'absence de SAPHORE Valérie.

Ordre du jour

- Procès-verbal de la réunion du 06/10/2025
- Décisions du Président
- Décision modificative n°2
- Achat minibus CDC du Sud-Gironde
- Décision modificative n°3
- Attribution marché assurances IARD
- Adhésion au contrat d'assurance statutaire 2026-2029 du Centre de gestion de la Gironde – période du 01/01/2026 au 31/12/2029
- Questions diverses :
 - Présentation de l'Atelier de réparation vélos RoueCyclerie
 - Présentation de la coopérative jeunesse pour la mobilité

Monsieur Alain Queyrens est désigné secrétaire de séance.

1. COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DU 6 octobre 2025

Il a été procédé au vote du compte-rendu du comité syndical ordinaire du 6 octobre 2025 qui est adopté à l'unanimité.

2. DECISIONS DU PRESIDENT

Décision n°33-2025

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

Vu les offres des sociétés :

T-PSO SAS	:	32 125,00€ HT pour 25 000 litres
DYNEFF	:	31 675,00€ HT pour 25 000 litres
ARMORINE	:	31 900,00€ HT pour 25 000 litres
PECHAVY ENERGIE	:	31 825,00€ HT pour 25 000 litres

Le Président décide d'attribuer la commande n°2025-15 à la société DYNEFF pour un montant de 31 675,00€ HT pour 25 000 litres soit 1,267€ HT/litre.

Décision n°34-2025

Vu la demande formulée par le syndicat le 27 octobre 2025;

Vu les offres des sociétés :

T-PSO SAS	:	33 200,00€ HT pour 25 000 litres
DYNEFF	:	32 925,00€ HT pour 25 000 litres
ARMORINE	:	33 075,00€ HT pour 25 000 litres
PECHAVY ENERGIE	:	32 725,00€ HT pour 25 000 litres

Le Président décide d'attribuer la commande n°2025-16 à la société PECHAVY ENERGIE pour un montant de 32 725,00€ HT pour 25 000 litres soit 1,309€ HT/litre.

Décision n°35-2025

Vu la demande formulée par le syndicat le 17 novembre 2025;

Vu les offres des sociétés :

T-PSO SAS	:	34 150,00€ HT pour 25 000 litres
DYNEFF	:	33 525,00€ HT pour 25 000 litres
ARMORINE	:	33 625,00€ HT pour 25 000 litres
PECHAVY ENERGIE	:	33 422,50€ HT pour 25 000 litres

Le Président décide d'attribuer la commande n°2025-17 à la société PECHAVY ENERGIE pour un montant de 33 422,50€ HT pour 25 000 litres soit 1,3369€ HT/litre.

3. DÉCISION MODIFICATIVE n°2 – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Il est nécessaire de modifier le budget par décisions modificatives, afin d'ouvrir des crédits au chapitre 041, opérations patrimoniales, dans le cadre du rachat à l'euro symbolique d'un minibus appartenant à la CDC du Sud-Gironde et nécessaire au service de transport de Sud-Gironde Mobilités.

Ouverture de crédits		
Investissement	Dépenses	
Chap 041	Opérations patrimoniales	
Art 2182	Matériel de transport	+ 35 708,96
Investissement	Recettes	
Chap 041	Opérations patrimoniales	
Art 1315	Groupement de collectivités	+ 35 708,96

4. DELIBERATION ACHAT DU MINIBUS DE LA CDC SUD GIRONDE – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Par délibération en date du 4 avril 2023 le conseil communautaire de la Communauté de communes du Sud-Gironde a acté le transfert au SISS, aujourd'hui devenu Sud-Gironde Mobilités, de sa compétence mobilité.

Par délibération en date du 29 juin 2023, Sud-Gironde Mobilités a validé le transfert du service transport à la demande de la CDC du Sud-Gironde et des moyens associés. Ce transfert a été acté via une convention de mise à disposition.

Afin de faciliter l'exercice de cette compétence par Sud-Gironde Mobilités, il s'avère aujourd'hui nécessaire d'acquérir le véhicule associé au transport à la demande, un minibus 8 places adapté aux personnes à mobilité réduite et immatriculé ET-166-SQ, à l'euro symbolique (1€).

Par délibération n°DEL2025SEPT08 en date 29 septembre 2025, la Communauté de communes du Sud-Gironde a validé la vente à l'euro symbolique (1€).

Les crédits nécessaires à cette acquisition étant disponible, Monsieur le Président demande à l'assemblée de bien vouloir l'autoriser à :

- Acquérir le véhicule à l'euro symbolique (1€)
- Signer les documents nécessaires à la réalisation de cette acquisition

Le comité syndical, Monsieur le Président entendu, après en avoir délibéré, approuve l'acquisition d'un minibus à l'euro symbolique (1€) comme indiqué ci-dessus.

Christophe FUMEY : On avait une mise à disposition d'un véhicule par la CDC du Sud-Gironde. Pour ce véhicule, comme c'était compliqué d'avoir une mise à disposition au niveau des assurances, On est désormais sur une vente.

C'est une vente à l'euro symbolique. Mais il y a une notion de somme par rapport à l'amortissement.

Francis ZAGHET : C'est ça. On vient d'en parler avec Sonia. Je suis assez sceptique quand même sur cette écriture. Je le dis bien franchement.

Sonia CILLARD CARRARA : Ça, c'est la valeur du bien.

Francis ZAGHET : J'ai bien compris Sonia, mais tu dois m'envoyer les documents.

Sonia CILLARD CARRARA : Ça, c'est autre chose. Ça sera pour l'amortissement l'année prochaine. Ça, vous savez, c'est la valeur du bien, ce n'est qu'une simple écriture comptable.

Francis ZAGHET : la CDC du Sud-Gironde, a décidé de nous céder un bus nécessaire au transport à la demande, qu'ils avaient à l'actif de leur bilan, pour un montant de 35 700 euros 96, à l'euro symbolique. Et donc, on nous demande, ou plutôt c'est l'administration qui nous demande de faire une DM pour constater l'acquisition de ce bien. Ce qui me surprend un tout petit peu, mais vu que l'on me dit qu'il y a des instructions en ce sens.

On enregistre à l'actif de notre bilan pour un montant de la valeur originelle, alors qu'on acquiert un montant d'un euro. Ce qui est très surprenant, parce qu'ensuite, ce que nous demande l'administration, c'est d'achever le plan d'amortissement de ce bien, qui n'est pas totalement amorti sur Sud-Gironde.

Sonia CILLARD CARRARA : Là, en fait, c'est une opération neutre, parce qu'on met plus 35 en dépenses et plus 35 en recettes

Francis ZAGHET : J'ai bien compris c'est une opération neutre, parce qu'en bref, pour acquérir le bien, il vaut 35 709,96 euros. Et on l'inscrit là sous l'opération neutre, puisqu'on a d'une part une dépense, d'autre part une recette d'investissement. Donc c'est neutre, mais il n'empêche qu'on l'a pris pour nous finalement à 1 euro.

Et que l'année prochaine, ça va nous contraindre à amortir le bien, pour 3 ou 4 ans encore. Il sera neutre aussi, puisqu'on aura une dépense de fonctionnement et une dépense d'investissement. Il n'empêche que ça m'interpelle.

Christophe FUMEY : Alors, est-ce que c'est clair pour tout le monde ?

Sylvia PORTA : Si j'ai bien compris, on va aussi amortir, parce que c'est comme une subvention, elle doit s'amortir.

Francis ZAGHET : On est d'accord, sauf que là, ce n'est pas une subvention.

Sonia CILLARD CARRARA : C'est l'opération patrimoniale, c'est au chapitre 041.

Christophe FUMEY : Alors, on va résumer, si j'ai bien compris.

Francis ZAGHET : Excuse-moi Christophe, je dis les choses comme je le pense.

Christophe FUMEY : Mais il faut. Donc, le véhicule qui était à la CDC de Sud-Gironde pour le TAD, ce véhicule a été mis à disposition de Sud-Gironde Mobilités, mais pour des problèmes d'assurance, etc, il est préférable que la CdC nous le cède pour l'euro symbolique. Mais comme il avait une valeur comptable, donc une valeur stock, on va dire, cette valeur stock, on doit la reporter sur notre valeur stock. Mais c'est une opération totalement neutre. C'est une notion d'écriture comptable.

Francis ZAGHET : Pour nous, c'est neutre. Sauf que l'année prochaine, et pour 3 ans, on va l'amortir, ce qui sera également neutre globalement, puisqu'on aura une dépense de fonctionnement. Donc ça fera zéro, au final.

Christophe FUMEY : Bon de toute façon, c'est neutre. Voilà, ce sont des écritures comptables. Mais il faut quand même le voter.

Benoit CARRERE : Il y a la modification, puis après, il y a l'achat officiel.

Christophe FUMEY : Alors, on vote, la décision modificative. Qui est contre ? Qui s'abstient ? Vote à l'unanimité. Je vous remercie.

Benoit CARRERE : Après, il y a l'achat du minibus à voter.

Christophe FUMEY : Alors maintenant, on va voter l'achat à 1 euro. Donc, qui est contre ? Qui s'abstient ? Eh bien, je vous remercie.

Donc, décision modificative numéro 3, maintenant.

Francis ZAGHET : Alors là c'est plutôt une bonne nouvelle. On avait inscrit au budget au titre d'acquisition d'immobilisation DETR 22.500 euros. N'est-ce pas ? Combien ?

Benoit CARRERE : 25.000 euros.

Francis ZAGHET : Et qu'en fait, on a 64.500. Et donc, il faut inscrire en recette d'investissement une recette supplémentaire de 39.500 euros. Et on équilibre en créant un au 2181, installations diverses 64.500 euros.

Pour le coup, c'est une bonne nouvelle parce qu'on a 40.000 euros de plus. Et puis après, on verra si on les dépense. Si on ne les dépense pas, tant mieux.

Christophe FUMEY : Merci encore pour cette explication. On va voter. Après, je vais juste dire un petit mot sur ça. Donc, qui est contre ? Qui s'abstient ? Je vous remercie.

Je rappelle, que Francis n'y est pour rien, mais j'ai la même façon de voir. Quand on construit le budget, on ne construit jamais avec les subventions.

Donc, c'est la bonne surprise que l'on a. On fait des budgets sans ces subventions. Comme ça, on est tranquille.

C'est un peu plus lourd, après, parce qu'il faut refaire ce genre de modifications. Mais bon, c'est mieux ainsi.

5. DÉCISION MODIFICATIVE n°2 – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Il est nécessaire de modifier le budget par décisions modificatives, afin d'ouvrir des crédits en investissement au chapitre 13, Subvention d'investissement, suite à l'obtention d'une subvention d'investissement Dotation des territoires ruraux (DETR) plus élevée que prévue.

Ouverture de crédits		
Investissement	Dépenses	
Chap 21	Immobilisations corporelles	
Art 2181	Installations diverses	+ 39 500,00
Investissement	Recettes	
Chap 13	Subventions d'investissement	
Art 1318	Autres	+ 39 500,00

6. MARCHES D'ASSURANCES INCENDIE ACCIDENT ET RISQUES DIVERS – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Vu nos contrats d'assurances qui arrivent à échéance au 31/12/2025 ;
Vu la décision 21-2025 par laquelle la société INSURANCE RISK MANAGEMENT a été retenue pour effectuer la prestation d'assistance à la réalisation des appels d'offres en assurance ;
Monsieur le Président présente les résultats rendus par le Cabinet d'audit en assurances.
Le Comité Syndical, Monsieur le Président entendu, autorise le Président à signer les marchés avec les sociétés suivantes :

LOT N°1 : *Dommages aux biens*

AXA pour un montant de 4 735,61€ TTC

- **Formule de base 1 : Franchise fixe 354€ (sauf cat. Nat.)**
- **OPTIONS :**
 - **Bris de machine informatique et autres**
 - **Bris de machine colonnes et autres**

LOT N°2 : *Responsabilité Générale et Défense recours*

AXA pour un montant total de 2 796,81€ TTC

- **Formule 1 : sans franchise**

LOT N°3 : *Flotte Automobile*

AXA pour un montant de 72 162,98€ + Auto Mission élus et collaborateurs de 847,69€.

- **Garantie de base tous dommages jusqu'à 15 ans – franchise de 750€**

LOT N°4 : *Protection juridique generale de la collectivite, des élus et des agents*

AXA pour un montant de 797,98 €TTC

LOT N°5 : *Responsabilite dirigeants*

AXA pour un montant de 819,26€ TTC

Christophe FUMEY : À présent, l'attribution du marché des assurances. Alors là, je vous rappelle, que l'assurance est donc très compliquée, puisqu'on a failli avoir quelque chose d'infructueux, dans le sens où personne n'était intéressé. Il s'avère que, sans qu'on le sache réellement, il y a un agent d'assurance, AXA, qui est en Dordogne, qui est déjà l'assureur du SICTOM.

Et c'est un gars qui a une politique très agressive et très compétitive dans ce domaine-là. C'est-à-dire qu'en fait, il ose, entre parenthèses, faire ce que les autres ne veulent pas faire. Donc, c'est un monsieur qui a travaillé chez DECAUX, dans tout ce qui était affichage et mobilier urbain, avant. C'est un monsieur qui a géré jusqu'à 300 personnes, qui a une vue de l'entreprise qui est très claire. Des collaborateurs, en fait, qui posent des questions, c'est efficace. Moi, j'ai été agréablement surpris. Alors, il le sait. Il sait qu'on n'avait que lui. Mais au-delà de ça, il n'a pas fait le fanfaron. Il a une façon de procéder qui est vraiment très bien.

Et donc, nous nous retrouvons assurés chez AXA, et bien évidemment, il n'a pas pris qu'un risque. Il n'a pas pris que la flotte. Il a pris l'ensemble.

C'est là qu'il peut y avoir un équilibre. Parce que nous, si on regarde d'un point de vue assurantiel, on peut avoir un point faible, c'est les véhicules. Et dans la notion des véhicules, je lui ai demandé, je ne sais pas si on a eu la réponse. On a eu la réponse. Ok.

En fait, au niveau des franchises, on va commencer par le dommage aux biens. Le dommage aux biens, on est assurés pour un montant de 4735,71 euros. Donc, la cotisation de 2025 était de 2611 euros. Donc, vous voyez l'évolution, elle est importante. Mais ce n'est pas que nous. Vous avez vu les catastrophes naturelles.

Enfin, ça évolue. Et il y a des mairies, des communes, qui ne sont pas assurées aujourd'hui. Il faut le savoir.

Donc, on a une franchise de 354 euros. C'est quand même une franchise qui est faible. Donc, à un moment donné, si on veut baisser la prime, par exemple, l'année prochaine, on pourra prendre une franchise plus élevée.

Moi, j'aurais tendance à dire qu'il vaut mieux s'assurer pour des grosses choses, mais les petites choses, il faut les assumer. Bon, ça, c'est un choix. Responsabilité civile générale, on est assurés pour 2796,80 euros.

Pour la responsabilité civile, on est sans franchise. C'est-à-dire que dès qu'on est mis en cause et qu'on est responsable de quelque chose, on a une assurance qui fonctionne sans franchise. Là aussi, on pourrait se dire qu'on pourrait accepter éventuellement une franchise aussi plus élevée, du moins, parce qu'elle est à zéro.

La flotte automobile, c'est le gros morceau. On est à 72 162,88 euros avec en plus l'auto mission élue et collaborateur pour 847 euros.

Donc, là, on est assurés en garantie de base tout dommage jusqu'à 15 ans et avec une franchise de 750 euros. Alors qu'il y avait une franchise de 350 euros. Donc, je lui ai demandé de regarder.

Sonia CILLARD CARRARA : Ça fait diminuer la cotisation de 1 270 euros. C'était à plus de 73 000 euros.

Christoph FUMEY : Bon, ce n'est pas une grande différence, mais c'est toujours ça. Ensuite, il est conscient qu'on va évoluer, puisque forcément, si le Bazadais nous rejoint, on aura un véhicule de plus. Il est conscient de ça.

Et c'est quelqu'un qui va venir nous voir. C'est-à-dire qu'on n'est pas largué comme ça. Donc, révision tous les 6 mois. Et on peut, en fonction des questions...

Sonia CILLARD CARRARA : Oui c'est ça, pour l'entrée et la sortie des véhicules, la cotisation est annuelle.

Christoph FUMEY : Oui, au niveau des véhicules. Mais sur l'ensemble de notre poste d'assurance, tous les 6 mois, il refait le point.

Pour la Protection juridique, on est assuré pour 797,98 euros. La cotisation, là, elle a baissé. Puisqu'elle était à 3 753 euros en 2025.

Pourquoi ça a baissé ?

Sonia CILLARD CARRARA : Parce qu'on n'a pas de sinistralité du tout. Parce que on n'a rien utilisé.

Christoph FUMEY : 3 700 euros, 797 euros. Très bien. Mais ce n'était pas au même endroit. Lui, il nous a pris sans tenir compte de...

Sonia CILLARD CARRARA : La flotte, elle a beaucoup augmenté parce qu'on a de nouveaux véhicules. Mais l'augmentation n'est pas si importante que ça.

Francis ZAGHET : Non, sur la flotte il n'y a peut-être même pas trop d'augmentation.

Sonia CILLARD CARRARA : Parce qu'on a beaucoup de véhicules neufs en plus.

Francis ZAGHET : On a 6 véhicules, en plus...

Sonia CILLARD CARRARA : 7 !

Christoph FUMEY : Mais il était arrivé avec une franchise de 350 euros. Là, on est à 750. Bon... Entre parenthèses, on est neuf chez lui. Voilà, on n'a pas de...

Francis ZAGHET : Oui, mais tu as le degré de sinistre.

Christoph FUMEY : Oui, mais en fait, on n'a pas un rapport sinistre à prime trop négatif. On avait un sinistre à responsabilité civile lié à un problème ancien. Mais autrement, on n'a pas de problèmes.

Sonia CILLARD CARRARA : Mais ça n'a pas augmenté beaucoup quand même.

Christoph FUMEY : Non, mais tant mieux. Et après, le lot numéro 5, responsabilité civile dirigeant, ça, c'est quelque chose qu'on n'avait pas.

Donc, c'est pour 819 euros. Donc, cette responsabilité civile, elle a une importance. Il nous a donné un conseil.

Il y a deux niveaux. Il y a le niveau des directeurs qui peuvent être mis en cause à la suite d'un problème. On peut aller chercher la responsabilité.

Et ensuite, nous, les élus, même si j'ai discuté avec lui en disant qu'on a des assurances au niveau de la commune, etc., Ici dans le rôle du syndicat, si je ne me trompe pas, Sonia, les présidents et vice-présidents, par ce contrat-là, on est couvert par le syndicat. Il a insisté, je l'ai écouté.

Francis ZAGHET : On a déjà un truc auto-mission élu.

Sonia CILLARD CARRARA : Là, c'est pour les déplacements. Là, c'est la responsabilité...

Christophe FUMEY : Alors l'auto-mission élu, c'est si demain, on s'en va avec un véhicule du syndicat dans une réunion et qu'on a un accident, normalement, notre assurance que l'on a à titre personnel doit nous suivre.

Mais là, dans le cas de l'émission, il vaut mieux avoir cette garantie parce qu'on pourrait se retrouver un peu dans un piège, puisqu'on est un peu comme un professionnel qui s'en va pour son activité. Ça, c'est l'auto-mission. Mais la responsabilité, si demain, il arrive un problème, on cherche, malheureusement, s'il y a un décès, on cherche toujours un fautif.

Et si on est mis en cause, ce qu'il nous a bien expliqué, c'est qu'on puisse être défendu. La faute inexcusable, elle n'y est pas. Ce n'est pas vraiment ça le problème.

C'est surtout le fait qu'on soit défendu. Et c'est la même chose pour Benoît et les autres directeurs. Comme ça, on est tranquille pour une somme de 819 euros.

Sur la partie assurance, il faut voter. D'abord, avant de voter, est-ce que j'ai été clair ? C'est bon ? Merci. C'est un domaine que je connais un peu parce que j'ai travaillé 17 ans dans l'assurance. Je connais un peu le sujet.

Frédéric BIRAC : Concernant le montant des indemnisations il y a des plafonds je suppose...

Christophe FUMEY : Oui alors après, les garanties, c'est un classeur. C'est à disposition.

C'est très, très bien couvert. Il n'y a pas de problème. Donc, qui est contre ? Qui s'abstient ? Je vous remercie. Vote à l'unanimité.

7. ADHESION AU CONTRAT D'ASSURANCE STATUTAIRE 2026-2029 DU CENTRE DE GESTION DE LA GIRONDE – PERIODE DU 01/01/2026 AU 31/12/2029 – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Le Président rappelle :

- qu'en vertu de l'application des textes régissant le statut de ses agents, en application de l'article 26 de la Loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la Fonction Publique Territoriale et du Décret n° 86-552 du 14 mars 1986

Le Président expose :

- que le Centre de Gestion a communiqué à la Commune/Établissement les résultats la/le concernant.

Le Conseil, après en avoir délibéré :

Vu le Code général de la fonction publique ;

Vu la Loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la Fonction Publique Territoriale, notamment l'article 26 ; non encore codifié ;

Vu le Décret n° 86-552 du 14 mars 1986 pris pour l'application de l'article 26 (alinéa 2) de la Loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 et relatif aux contrats d'assurances souscrits par les centres de gestion pour le compte des collectivités locales et établissements territoriaux ;

Vu le résultat de la Commission d'Appel d'Offres du CDG 33 en date du 25 juin 2025

Vu la délibération du conseil d'administration du Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale de la Gironde du 25 septembre 2024 approuvant la mise en place d'un contrat groupe assurance statutaire au 1^{er} janvier 2026 et la délibération du 25 juin 2025 portant autorisation de signer la procédure de marché relative à une prestation d'assurance des risques statutaires pour les collectivités et établissements affiliés et non affiliés au centre de gestion et pour lui-même

L'adhésion au contrat est liée à la signature d'une convention de gestion permettant de définir les conditions dans lesquelles s'établissent et s'organisent les relations relatives à la gestion du contrat d'assurance statutaire souscrit par la commune/établissement.

Cette convention définit les interventions du CDG33 qui portent notamment sur :

- les tâches liées à la passation et à la gestion du marché public
- le suivi d'exécution du contrat,
- la délégation de gestion des contrats et sinistres
- un rôle d'information et de conseil
- un rôle d'assistance dans la gestion des demandes de prestations

Le syndicat participe aux frais d'intervention du CDG33 à raison de la masse salariale déclarée chaque année auprès du prestataires d'assurances. Cette participation est fixée à 6 % de la prime acquittée et pourra être révisée chaque année par le conseil d'administration du CDG 33.

DECIDE

Article 1^{er} : d'accepter la proposition suivante :

Assureur : **Groupama Centre Atlantique**

Courtier : **Diot Siaci**

Durée du contrat : 4 ans (date d'effet au 01/01/2026).

Préavis : contrat résiliable chaque année sous réserve de l'observation d'un préavis de 3 mois.

Garanties IJ 90%

Agents Permanents (Titulaires ou Stagiaires) affiliés à la C.N.R.A.C.L.

Risques garantis :

- Décès
- Congé pour invalidité temporaire imputable au service
- Longue maladie, maladie longue durée
- Maternité y compris congés pathologiques / Adoption / Paternité et accueil de l'enfant
- Maladie ordinaire ou temps partiel pour raison thérapeutique sans arrêt préalable à l'expiration d'une période de franchise mentionnée à l'acte d'engagement
- Temps partiel pour raison thérapeutique consécutif à un arrêt, mise en disponibilité d'office pour raison de santé, infirmité de guerre, allocation d'invalidité temporaire
- Maintien du demi-traitement pour les agents ayant épuisé leurs droits à prestations

Conditions : (garanties/franchises/taux)

GARANTIES ET FRANCHISES	TAUX	CHOIX*
Tous les risques, avec une franchise de 15 jours sur la garantie Maladie Ordinaire	7.29%	
Tous les risques, avec une franchise de 30 jours sur la garantie Maladie Ordinaire	6.87%	
Tous les risques, avec une franchise de 15 jours sur l'ensemble des arrêts (sauf maternité sans franchise)	6.49%	X

*Cocher la proposition retenue

Il est précisé que ces taux n'intègrent pas la rémunération du centre de gestion au titre de la réalisation de la présente mission facultative, fixés à 6% de la prime acquittée.

Article 2 : d'autoriser le Président à signer tous les documents relatifs au contrat d'assurance statutaire du CDG33 et de signer la convention d'adhésion proposée par le CDG33.

8. CESSIION A L'EURO SYMBOLIQUE D'UN CAR A LA FEDERATION IVOIRIENNE DE RUGBY – ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Vu la délibération n°29-2025, qui cession d'un car scolaire à la Fédération Sénégalaise de rugby afin de transporter ses équipes nationales ;

Vu les difficultés pour la Fédération Sénégalaise de rugby pour réaliser les démarches administratives nécessaires au transport de l'autocar scolaire susvisé ;

Vu l'intérêt de la Fédération Ivoirienne de rugby pour l'obtention de cet autocar dans les mêmes conditions et sa détermination à mener à terme ce projet ;

Le président propose d'annuler la délibération n°29-2025 et prendre une nouvelle délibération permettant de procéder à la cession à l'euro symbolique (1€) du bien mentionné supra à la Fédération Ivoirienne de rugby ;

Le président rappelle les conditions de cette donation:

Un matériel de transport de Sud-Gironde Mobilités n'est plus adapté au service de transports scolaires, ayant dépassé la limite d'âge de 15 ans définie par la Région Nouvelle Aquitaine pour ce type de transport ne peut donc plus être utilisé.

Dans ces conditions, il vous est proposé de bien vouloir autoriser le président à réaliser sa cession à l'euro symbolique (1€) en l'état à la Fédération Ivoirienne de rugby, qui en a fait la demande.

Le matériel de transport qu'il est proposé de céder est le suivant:

Désignation du bien	N° d'inventaire	Année d'acquisition	M43 Imputation	Valeur brute en €	Cumul amortissements en€	Valeur nette comptable	Etat
Iveco Modèle Récréo	103	2007	2182	108 700,00€	108 700,00€	0,00€	Hors d'usage pour le transport

Le comité syndical,

Vu la loi du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions;

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le code général de la propriété publique et notamment les articles L.2111-1 à L.2111-3 ;

Considérant l'intérêt humain de la demande de la Fédération Ivoirienne de Rugby et la valorisation de cette demande pour l'image du Syndicat Sud-Gironde Mobilités ;

Considérant la convention de cession de véhicule avec la Fédération Ivoirienne de Rugby ;

Après avoir entendu les explications du Président et délibéré ;

DÉCIDE:

Article 1 : AUTORISE le Président à procéder à la cession à l'euro symbolique (1€) du bien mentionné supra à la Fédération Ivoirienne de rugby ;

Article 2 : AUTORISE le Président à entreprendre toutes les démarches afférentes à cette opération, notamment à signer toutes pièces administratives, comptables et juridiques s'y rapportant.

Christophe FUMEY : Vous vous rappelez, on avait délibéré pour donner un bus au rebus pour 1 euro au Sénégal.

Stéphane DENOYELLE : Ce n'est pas la Côte d'Ivoire maintenant ?

Benoit CARRERE : Oui, ça a changé. C'est ça qu'il va vous expliquer. Au départ, c'était la fédération sénégalaise.

Christophe FUMEY : En fait, c'était le Sénégal. Mais avec le Sénégal, on n'a malheureusement pas réussi à donner un bus.

Stéphane DENOYELLE : J'ai eu l'explication. Je les ai rencontrés. Vous savez qu'au Sénégal, il y a eu un changement de pouvoir. Et dans ce changement de pouvoir, il y a eu un dédagisme général dans toutes les fédérations sportives. Et donc, le président de la fédération du Sénégal a volé et toute la direction avec. Et ils n'ont pas vraiment remplacé. Du coup il n'y a plus personne. Donc voilà. C'est pour ça qu'on n'avait plus personne mobilisé.

Christophe FUMEY : Voilà, c'est pour ça que c'était compliqué. Donc, à un moment donné, qu'est-ce qu'on fait ? Notre action, elle avait un vrai intérêt pour tout le monde, mais si on n'arrive pas à la faire...

Et moi, j'ai joué au rugby quand j'étais plus jeune, avec un garçon originaire de Toulouse qui a fait la coupe du monde à l'époque en 1995 pour la Côte d'Ivoire. C'était le capitaine. On s'est appelé comme d'habitude et je lui en ai parlé, pour qu'il me donne un peu son avis. Et le hasard veut qu'il est à la Fédération de Côte d'Ivoire. Et donc, lui il n'a pas dormi. Et il m'a rappelé. C'est pourquoi on bascule du Sénégal vers la Côte d'Ivoire. Donc, c'est pour ça que vous ne compreniez pas tout ce que je vous disais.

Alors ils vont venir nous voir. C'est quelque chose de très sympathique.

On a l'idée d'essayer de faire des choses avec ces jeunes africains qui jouent au rugby. Et peut-être essayer de les faire venir ici pour apprendre un métier, aller dans des familles et permettre aussi à des jeunes français d'aller là-bas parce que je pense qu'au niveau culturel, c'est assez intéressant.

Mais ce ne sera pas au syndicat de faire ça, nous on lance une dynamique

Donc, il faut qu'on vote cette modification. On voyage, du Sénégal vers la Côte d'Ivoire. Je pense que tout le monde est d'accord. Qui est contre ? Qui s'abstient ? Je vous remercie pour ce changement. On a bien avancé, là.

Benoit CARRERE : Oui. Pour tout ce qui est délibération.

Christophe FUMEY : C'est parfait, tout ça. Alors maintenant, on va passer aux questions diverses.

Alors déjà, est-ce que vous avez des questions ? En dehors de ce qu'on va aborder là, est-ce qu'il y a des questions par rapport à différents sujets ? Ou on continue ? Vous en aurez après, ou pas ? Pas de questions pour l'instant ? Alors, on continue.

9. QUESTIONS DIVERSES : LA ROUECYCLERIE

Voilà Damien BOULKED, le Mr Vélo et Clément BOSREDON, vous le connaissez tous, c'est le directeur de Cap Solidaire.

Damien BOULKED : Bonsoir tout le monde. Du coup, dans le cadre de la roue-cyclerie par rapport au vélo, il y a un développement qu'on vous a déjà présenté lors des précédents comités syndicaux la roue-cyclerie.

En quelques mots, la roue-cyclerie, ça représente les ateliers de réparation vélo, les ateliers de réparation de trottinettes électriques, de la location de vélo. Donc les vélos qu'on réparera seront mis à disposition pour la vente ou la location. Les prestations de services de Sud-Gironde Mobilités qu'on vous a présentées il y a quelques mois maintenant, et qui ont été votées.

Le marché d'entretien de la flotte Fifteen via le déploiement des vélos en libre-service sur le territoire. Certains d'entre vous sont concernés. L'idée, ce serait de récupérer ce marché de l'entretien.

Également, on internalisera au sein du syndicat la réparation et l'entretien de ces vélos-là. Le marché d'entretien E-Dog, qui est encore en négociation également, plus les scooters de Cap Solidaire, et aussi les prestations de savoir rouler à vélo qui lient l'APER.

Christophe FUMEY : Excusez-moi, E-Dog, parce que là...

Damien BOULKED : E-Dog, pardon, ce sont les scooters électriques.

Du coup, il y a aussi le savoir rouler à vélo, le déploiement sur la globalité du territoire, sachant qu'on peut également former des formateurs de vos collectivités pour réaliser ces actions-là. L'APER qui est liée au savoir rouler à vélo, le développement de lignes de Pédibus et de Vélibus.

Clément BOSREDON : Ensuite, l'idée, au-delà des services qui existent déjà en dur, notamment tout ce qui est lié aux transports, aux lignes régulières et pas seulement, au-delà aussi du vélo et des services solidaires, c'était de pouvoir proposer le développement de nouveaux services complémentaires.

Particulièrement autour d'un axe transport, afin de pouvoir, en cas de saturation, disposer d'un renfort en personnel, on va dire. Et puis d'expliquer également comment développer des choses en lien avec les établissements du territoire, notamment en fin de soirée, pour essayer de lutter contre les phénomènes de conduite sous emprise. On pourrait proposer une forme de transport qui serait, du coup, financée par les usagers qui la sollicitent.

Il y aurait également d'autres services intéressants à développer, dans une logique autour de ce qu'on appelle le copiétonnage.

Là, on amène la personne : ce n'est pas tant du transport au sens strict. Cela peut être accompagner un senior à pied, ou via le réseau de transports SGM, par exemple pour faire ses courses. Ce serait donc un développement complémentaire.

Cela pourrait être aussi mobiliser, vous l'avez compris, les services liés au vélo.

Et puis cela pourrait également constituer un renfort sur tout ce qui concerne la communication et l'événementiel autour de la mobilité. On pourrait donc avoir cet axe-là également. Il y aurait ainsi un axe plutôt « accompagnement des publics », on va dire.

Il y aurait principalement le copiétonnage, un axe un peu « renfort transport », et puis un axe vélo, lié notamment à toutes les questions de maintenance, puisque si les prestataires confient ces maintenances à SGM, il va falloir pouvoir les mettre en œuvre sur des volumes relativement importants.

Pour faire tout ça, l'idée est que SGM et Cap Solidaire initient ce projet sous forme de coopérative de jeunes. J'entends par là, tout simplement, faire le lien entre les services de mobilité et nos jeunes, puisque nous avons deux missions locales sur le territoire, qui sont en plus représentées au sein du comité syndical.

L'idée est donc de pouvoir faire appel à ces jeunes pour participer à la réalisation de ces prestations. Cela permet de les former, de les faire monter en compétences, éventuellement de créer des vocations, et en tout cas de les mobiliser, voire de les remobiliser ensuite vers autre chose pour certains.

Il s'agit donc d'un format un peu innovant, mais je vous rassure, qui s'inscrit dans le cadre de Cap Solidaire et de SGM, et qui s'inspire du modèle québécois des coopératives jeunesse.

Concrètement, ce serait la possibilité, pour simplifier, d'indemniser les jeunes d'une manière parfaitement légale, tout en respectant les contraintes liées à la variabilité de l'activité.

C'est ce que j'entends par là : on a les maintenances, mais l'idée n'est pas de dire « vous allez embaucher 50 jeunes et puis on verra », parce que ces 50 jeunes, il faut les payer mensuellement comme tout le monde. Or l'activité peut fluctuer : il y aura certes des vélos à entretenir, mais quand ils arriveront tous au départ, ces vélos-là nécessiteront peut-être peu d'entretien dans six mois, ou un peu plus.

Cette coopérative, avec des entrées et des sorties possibles en lien étroit avec les deux missions locales, peut donc permettre d'y répondre, au-delà du sens profondément territorial et social du projet, et peut finalement correspondre aux impératifs de gestion et de pilotage économique que vous avez, et que nous avons également.

Le schéma présenté est parlant.

Damien BOULKED : Alors vous voyez là, le schéma global de ce que vous a dit Clément et de ce que je vous ai présenté tout à l'heure. Vous allez avoir en fait toute l'activité de SGM que vous connaissez déjà et les futures activités que l'on va avoir par exemple avec la roue-cyclerie. Vous avez à droite en fait les activités de Cap Solidaire que vous connaissez tous et au milieu vous allez avoir ce fameux SudGi Moov, la coopérative de jeunesse qui permet de faire le lien en fait entre les deux et d'intervenir en renfort pour pouvoir assumer et assurer l'ensemble de nos activités.

J'entends par là toutes les actions en lien en fait en renfort si on a un gros volume en restant sur l'atelier vélo. Où on essaie de saisir du marché de Nouvelle Aquitaine Mobilité avec Fifteen.

Christophe FUMEY : Je vais en parler après.

Damien BOULKED : Les scooters, les trottinettes électriques, ça va représenter un volume. L'idée c'est qu'on n'est pas en capacité de financer X postes. Ce renfort permettra en fait de, comme l'a parfaitement dit Clément, de pouvoir en fonction du volume que l'on va avoir, avoir les bras qu'il nous faut pour pouvoir assumer la réparation potentielle de ces vélos. Mais aussi du coup le développement de ces services de transport type VTC pour répondre à une demande qui a été faite par les restaurateurs et les bars du territoire.

Christophe FUMEY : Par rapport à ce qui vient d'être présenté, déjà peut-être qu'on a Luc et on a Vincent au niveau des missions locales qui ont peut-être envie de dire un mot, c'est quand vous voulez si vous avez envie par rapport à ça. Dans la philosophie de ce que l'on a fait depuis le départ, je veux aussi être rassurant par rapport à ça, on ne veut rien inventer, c'est-à-dire qu'on ne va pas créer des emplois pour créer des emplois, avoir une activité, parce qu'on a un intellect qui est en surpuissance, non pas du tout. On va toujours essayer de faire avec les choses qui sont du terrain et ce qui existe.

On a des gens qui sont venus nous solliciter en disant, par rapport au futur, moi si jamais vous avez des vélos en libre-service, je serais intéressé pour les entretenir, etc. Dans l'idée on veut toujours garder la main de ce qu'on fait, c'est-à-dire qu'on ne veut pas lâcher les activités à des tiers, on veut les conserver, mais on ne veut pas faire n'importe quoi.

Je vais vous donner une explication, vous allez de suite comprendre. En fait, la volonté et je vais être très clair, vous allez voir, la volonté qu'ont eu les élus à un moment donné, le président de CDC, ce truc-là, je l'ai dit cinquante mille fois, mais je ne m'arrêterai pas, parce que c'est la réalité, a généré en fait qu'on a voulu être maître de notre mobilité. À Nouvelle Aquitaine Mobilité, on avait le sentiment d'être vu un peu comme des gens différents, mais un peu pénibles, si je peux dire, parce qu'on faisait ça pas comme les autres, on voulait ça pas comme les autres, etc. Mais ce n'est pas qu'on était pénibles, c'est qu'on avait une

particularité d'être en régie, etc., qui faisait qu'au niveau des logiciels et des choses comme ça, ce qui était proposé, on va dire, pour la grande masse, ne nous convenait pas.

Et à un moment donné, je ne suis pas bête, je voyais que ça ne plaisait pas, que l'on avait aussi des retours politiques. Ça, c'était désagréable, parce qu'au niveau des services techniques, c'était compliqué. Et un jour, on a eu un rendez-vous le directeur de NAM, M. Kravets, et ça s'est très, très bien passé.

Mais quand je dis très bien passé, ça s'est vraiment très, très bien passé, parce que c'était l'objectif. J'ai commencé de suite la réunion en voulant crever l'abcès de suite.

Donc l'abcès, il n'y en a plus. Et au contraire, NAM, ils sont prêts à ce que nous, on fasse des choses, on va dire, puisqu'on est particuliers, pour notre territoire, qui pourrait, entre parenthèses, être transporté par la suite sur Nouvelle Aquitaine Mobilité. Donc ça serait gagnant, mais à tout point de vue.

Donc on est parti sur ce postulat-là, d'accord ? Donc c'est important qu'on se le dise. Et ça va être positif, parce qu'en fait, on va pouvoir bénéficier quand même, parce que c'est des gens qui font quand même un gros travail sur une grande région, et ça va être profitable pour nous. Et surtout, on va pouvoir, en fait, amener à notre territoire des choses, je dirais, intéressantes. L'alcoolémie, quand on parle des fins de soirée, malheureusement, il y a des problèmes comme ça. Et en fait, à un moment donné, on peut avoir un rôle à jouer. Et on peut avoir un rôle à jouer dans beaucoup de cas.

Et je pense aussi que les vélos dits neufs en libre-service, c'est super, mais cette idée de recyclerie, je la trouve très bien, parce qu'il y a des gens qui n'ont pas d'argent. On passe un accord avec le SICTOM, on va pouvoir récupérer du matériel. Ce matériel, on va pouvoir, en fait, je dirais, le mettre en musique, les faire participer.

La somme, après, qui va être un jeu, ce n'est pas le plus important, mais symboliquement, on va pouvoir faire des choses intéressantes et valoriser ces jeunes. Voilà, donc c'est ça un peu l'idée. Donc je crois qu'on ne peut pas être contre ça.

Ensuite, moi, je suis quelqu'un qui lit la presse, je regarde les choses, je m'aperçois qu'on a un lycée, depuis le moment où on en parle, on a un lycée ici, où on passe des diplômes, notamment le diplôme de Chaudronnier, donc Chaudronnier dit soudure, etc. J'ai vu qu'il y avait 5 millions et demi d'euros qui étaient déjà actés, et là, il y a 9 millions qui viennent d'être votés par la région. Mais quelque part, on l'a à côté, et dans ce qu'on est en train de faire, mais il y aura peut-être, à un moment donné, des choses à faire par rapport à notre syndicat. Donc, on est innovants, je veux être clair, on est innovants, parce qu'on a des gens qui ont de la matière grise dans notre syndicat. Je ne veux pas trop les vanter, mais on a quand même réussi, même si on n'a pas eu le budget, d'avoir une somme de subventions qui n'est pas négligeable, parce que je crois qu'on a, sur une année, on arrive à un total de ?

Benoit CARRERE : On va être atteindre les 300 000 euros de subventions.

Christophe FUMEY : Plus de 300 000 euros de subventions.

Benoit CARRERE : Il manque la dernière à acter et à notifier.

Christophe FUMEY : Donc, il manque la dernière.

Mais c'est bien. Forcément, on a des gens qui réfléchissent, qui essaient de trouver des pistes d'évolution, mais c'est mesuré. Et puis, comme on le fait toujours, on fera les choses et on fait les choses entre nous, on en discute.

Donc, c'est normal qu'il y ait des projets qui arrivent, c'est normal qu'on regarde comment on peut faire. Mais tout ça, c'est dans le bon sens. Je voulais vous le dire.

Benoit CARRERE : Après, effectivement, on a peut-être la possibilité d'avoir un marché de la maintenance des vélos Fifteen, puisque NAM s'est un peu engagée, on doit rencontrer prochainement Fifteen. On a commencé à construire un budget.

Et l'idée, effectivement, dans ce budget, je pense qu'on peut déjà un petit peu en parler.

Voilà, pour vous présenter un petit peu. Donc, on a fait d'abord les dépenses et après les recettes. Là, on a fait un hors-taxi, on peut le faire en TTC aussi. Je te laisse peut-être l'exprimer.

Clément BOSREDON : Oui, merci Francis. Ensuite, on a peaufiné pour établir quelque chose de plus conforme, on va dire, au global, en fait. Donc, là, vous avez le budget, en fait, que ça représente pour les activités liées aux vélos, qui sont appelées à roue-cyclerie, et également ce qu'on a appelé accompagnement. Donc, principalement, ce que j'ai expliqué avec copié-tonnage, ou les événements liés à la communication, donc qui est plus faible, la plus grosse partie est liée au vélo, ou le renfort transport, le développement des transports, notamment par rapport aux sorties.

Donc, vous avez les charges qui vont principalement être des petites charges liées au carburant des véhicules et à des fournitures, en particulier pour le vélo, les fournitures de pièces qui sont très détaillées par Damien au besoin. Et ensuite, vous avez une prestation, puisque les jeunes ne vont pas être livrés à eux-mêmes, bien évidemment. Donc, il y a une prestation avec un encadrant technique qui est repéré, qui serait plutôt, du fait de SGM, et j'y viens de suite, cette prestation est intégralement compensée par une subvention d'ADEME qui a été octroyée à votre syndicat.

Et sur la partie pédagogique, il y aura une prestation d'une personne qu'on connaît bien à Cap Solidaire, qui gère déjà les groupes de jeunes, que Cap Solidaire va financer également intégralement de par une subvention de l'Europe qui nous permet de faire ça. Il y a les assurances, vous voyez, assez élevées, principalement pour le vélo. On a préféré, dans un budget, on a tendance quand même à toujours prévoir des charges peut-être un peu plus importantes qu'elles n'y soient, et diminuer les recettes.

C'est ce qu'on s'est appliqué à faire avec Benoît. Donc, principalement, vous avez le niveau de charges que ça pourrait représenter. Avec un global, on est sur quelque chose à moins de 40 000 euros, parce que pour l'instant, la ligne en jaune, c'est ce qu'on donnerait aux jeunes. Vous allez comprendre pourquoi on l'a laissé vierge. Et là, vous avez la partie recettes. Donc, principalement, vous l'avez compris, les deux subventions viennent compenser la prestation pédagogique et technique.

Et en revanche, ces activités-là, elles vont me faire, pour le coup, elles seront pas tout à fait gratuites. On a sous-estimé vraiment les locations de vélos. On est parti sur moins de 20 000 euros TTC à l'année.

On a préféré rester assez prudent, contrairement à ce qui avait pu être présenté peut-être avant. Les maintenances, qu'on a essayé d'estimer assez basses aussi avec Benoît, mais en fonction de mon temps, dont on avait quand même connaissance. Je pense qu'elles seront plus importantes que ça.

Voilà. Dedans, vous avez le savoir rouler à vélo. Vous avez également les ateliers qu'on pourrait faire, notamment pour les communes, si on organisait du pédibus ou du vélibus, c'est-à-dire le fait d'amener les enfants, vous savez qu'en dessous de moins de 3 km, la région, vous le savez bien, ne paye plus.

Donc, il pourrait être envisagé, pourquoi pas, s'il y a une commune qui le souhaite, d'organiser un système de ramassage et de transport sécurisé d'enfants, mais non pas avec un bus, mais

avec des vélos, ou même à pied. Donc, c'est de ça qu'il s'agit quand on parle de pédibus ou vélibus. On est resté assez réaliste.

On a mis des sommes relativement petites. Donc, la ligne en rouge, tout en bas, ça vous donne le résultat net. Donc là, forcément, à la vue du montant des prestations vendues, il y aurait un excédent, surtout pour le vélo.

Et donc, après, ça permettra d'arbitrer sur cet excédent ce qu'on peut donner pour rémunérer les jeunes. Voilà. Mais on a préféré vous montrer quelle est la somme qui peut permettre potentiellement de les rémunérer.

Leur indemnisation passerait sur, pour ceux qui connaissent, via des contrats CAPE, ce qui permet en fait de payer un jeune par rapport au montant de la prestation qu'on lui affecterait, et pas sur un taux horaire pour vous le simplifier.

Benoit CARRERE : Ce projet-là pourrait faire tache d'huile si effectivement ça fonctionne bien. Et qu'on arrive à s'autofinancer, grosso modo, là-dessus, nous pourrions être accompagnés pour une reproduction au niveau régional et voir si ça pourrait fonctionner.

Parce qu'en fait ils ne sont pas aujourd'hui sur la mobilité solidaire. Et il se trouve que là, il y a quelque chose d'intéressant entre une structure ESS classique de mobilité solidaire et entre également une AOM.

Et là, il y a effectivement un besoin qui est variable. Comment on gère cette variabilité ? L'intérim solidaire peut être intéressant. Peut-être d'autres formes. Il y a peut-être la coopérativité d'activité et d'emploi. Enfin, il y a un certain nombre de statuts qui sont possibles. Mais en tout cas, voilà, ça peut être intéressant.

Ça pourrait vraiment nous rendre un service complémentaire à chaque fois quand on a besoin de monde pour faire des prestations éventuellement. Quand on aura un besoin éventuellement de soulager, le service TAD, s'il y a par moment des pics de fréquentation, etc. Ça peut être intéressant aussi.

Bien sûr, ils seront formés ces jeunes, mais c'est pas la question préalable. Et là, c'est un partenariat aussi avec les missions locales qui ont été aussi informées dessus.

Christophe FUMEY : Alors là, on va essayer maintenant de vous écouter.

Par rapport à ce qui vous a été présenté, est-ce que vous avez des questions, des remarques ? Est-ce que c'est clair ? Ce qu'il faut bien comprendre, c'est qu'on a lancé quelque chose depuis l'inauguration, mais c'est plein de choses qui vont se mettre autour. Ce n'est pas que les lignes régulières et le TAD. C'est plein de choses qui vont arriver à se mettre en place.

Alors, est-ce que vous avez des questions ? Est-ce que c'est clair ?

Francis ZAGHET : J'ai une question. C'est dans quels locaux ?

Damien BOULKED : L'atelier sera directement dans nos locaux.

Clément BOSREDON : Dans la partie technique peut se faire dans les locaux d'SGM, pour les maintenance. La partie pédagogique peut se faire aussi sans frais dans le syndicat, dans les locaux de la Maison des Énergies Jeunes.

Francis ZAGHET : J'ai une autre question. On loue des vélos qui nous appartiennent mais on ne les achète pas. Est-ce que j'ai bien compris ?

Damien BOULKED : C'est ça, c'est tout le principe.

Benoit CARRERE : Alors, il y a deux choses. Il y a les dons qu'on pourra avoir notamment via les certificats d'économie d'énergie. On attend toujours le retour de Total Energie. Et la deuxième chose, c'est quand on recycle des vélos, on peut les louer ou les vendre et on peut aussi accompagner l'auto-électrification sous forme de prestation.

Il y aura un partenariat aussi avec Volteo, qui est une entreprise qui est basée à Bazas, et qui est spécialisée en batterie.

Francis ZAGHET : C'est pour ça que tu n'as pas d'amortissement. Il n'y a rien. Il n'y a pas d'achat non plus.

Clément BOSREDON : Non, il n'y a pas d'achat ni d'amortissement. Le seul achat sera de la petite fourniture. Des boulons, de la chambre à air, des outils, etc.

Alain QUEYRENS : J'ai plusieurs questions qui me viennent. La première c'est, il me semble pas avoir vu le coût de récupération des vélos qui sont en panne.

Damien BOULKED : Alors ça c'est directement rattaché au marché Fifteen et ça fait partie de l'enveloppe globale qu'on négocierait avec eux.

Alain QUEYRENS : Ok très bien. Quant aux subventions ADEME. C'est que sur an ?

Benoit CARRERE : Oui, mais l'idée, c'est que les années suivantes, normalement, ça s'autonomise. Il faut toujours investir pour gagner de l'argent.

Alain QUEYRENS : D'accord on croise les doigts. Alors question suivant c'est au niveau de la responsabilité par rapport aux missions locales. Est-ce que les jeunes vont être assurés et de quelle manière, etc. Si jamais il y a un accident du travail sur leur temps d'activité.

Clément BOSREDON : Ils seront même assurés presque à trois fois. J'ai envie de dire. Ils le seront sûrement en fonction du statut qu'ils ont à la mission locale. Mais en tout cas, au niveau de Cap Solidaire, ils seront assurés.

Alain QUEYRENS : Alors est-ce que sur le plan de la protection du droit du travail, on n'aura pas des ambiguïtés par rapport à ça ?

Clément BOSREDON : Non. On n'a pas d'ambiguïtés. Ils seront couverts. Nous, on a une assurance liée à la MAIF sur des contrats qui sont spécifiques aux assos, d'ailleurs aussi aux collectivités. Ce qui fait qu'en fait, tous nos participants sont assurés de fait.

Stéphane DENOYELLE : Je trouve que ce projet, c'est un superbe projet. Il est très enthousiasmant. D'ailleurs ambitieux, effectivement, je pense que c'est quand même assez responsable. Ils ne font pas un gros risque financier dans un premier temps.

Mais par contre, si ça marche, je pense qu'on va faire œuvre vraiment d'énergie créatrice dans des solutions, à la fois sur, effectivement, de l'insertion au travail, et sur la question de la mobilité avec une dimension très sociale, sur la capacité à obtenir un vélo. On est autour de la valeur travail. Enfin, moi, c'est un projet qui me parle politiquement.

Et je suis assez fier qu'on puisse aller sur ce type de démarche et en plus je pense qu'on limite quand même les risques.

Je sais que mon avis n'est pas partagé par tout le monde de ce que je suis en train de dire. Mais c'est mon ressenti.

Christophe FUMEY : Oui, merci.

Mais en fait, au-delà de ça, rappelez-vous, et Frédéric Birac en est un peu l'artisan, de voir des points d'arrêt dans toutes les communes.

Ce projet vélo, c'est un moyen aussi, pour un jeune qui est dans une petite commune, d'avoir peut-être un vélo pour un moindre coût. Parce que tout le monde rêve des vélos VAE, vélo assistance électrique, qui valent mille et quelques euros.

Là, il faut ouvrir les yeux et se dire, on va faire quelque chose qui va coûter zéro euro, quoi, et qui peut très bien fonctionner.

En plus il y a un partenariat avec le SICTOM qui est valorisant. Alors, ce stock de matière vélo, au départ, il faut se le faire. Un pédalier, on va en récupérer deux, on va en récupérer trois,

puis à un moment donné, on va l'avoir. C'est pas les mêmes, les mêmes marques, etc. Donc, il y a un travail de départ sur la collecte et le tri.

Damien BOULKED : Pour aller en complément de ce que dit le Président, l'idée, c'est de développer un savoir-faire local. En fait, c'est comme si on créait notre propre marque de vélos sur le territoire, avec ce volet social, ce qui permet de faciliter l'accès.

Le Président disait, mille euros un vélo électrique, on est plus aux alentours de 2500 euros. Le système, en fait, de développer également cette accompagnement à l'électrification de vélos, ça ne se fait pas du tout sur le territoire. On serait, les uniques opérateurs du territoire.

Et c'est la raison pour laquelle on rencontre des acteurs. Benoît a parlé tout à l'heure de Volteo. L'idée, ce serait de créer des batteries recyclées que l'on pourrait intégrer dans le cadre de l'électrification de vélos.

Ça veut dire qu'on aurait potentiellement la source d'alimentation et derrière, il faudra qu'on se dote. Donc, ça fait partie des choses, des achats, des impondérables.

Stéphane DENOYELLE : Alors attention. Car ce que j'ai entendu, après avoir discuté avec les gendarmes, c'est que certains jeunes, quand ils ont acquis la compétence d'électrification, poussent les moteurs qu'ils achètent sur internet et on se trouve avec des vélos qui roulent à 100 km.

Damien BOULKED : Pour répondre à ce que tu dis, Stéphane, la personne qui travaillera avec nous pour les réparations des trottinettes électriques, des vélos électriques, met un point d'honneur à ne pas justement travailler les personnes qui ont trafiqué leur moteur. Et d'après lui, ça se voit très facilement. Donc dès lors qu'il se rendra compte que la personne a trafiqué son moteur, qu'il ne s'en occuperait pas pour des raisons d'assurance, puisque derrière, on pourrait être tenu pour responsable.

Chloé POUPEAU : Oui, je voulais dire pour aller dans le bon sens que c'est un très bon projet. Ce que je trouve bien et j'allais en parler, c'était qu'en fait, on peut parler des solutions et beaucoup de vélo, mais on parle aussi de mettre en place des services pour ramener les gens après une soirée arrosée, etc. Ça se fait effectivement.

Et je trouve que, parce que le vélo, j'y crois beaucoup, il n'y a pas de problème, mais on sait que dès qu'il pleut, les gens ne prennent plus la route. Les jeunes, au final, ils n'y vont pas trop vers le vélo quand même. J'en ai chez moi, je ne les vois plus à vélo depuis qu'ils savent conduire. Et par contre, effectivement, ça répond à une vraie problématique. Ça s'inscrit pour faire progresser la sécurité routière. Et dans nos campagnes, franchement, je pense que tout le monde peut être gagnant.

À la fois les jeunes qui ne sortent plus parce qu'ils ne veulent pas conduire en état d'ébriété, donc ils font des soirées chez eux. Et à la fois, dynamiser certaines choses.

Benoît CARRERE : C'est intéressant, on ne l'a pas mis aussi, mais on peut répondre aux attentes de la sécurité routière parce qu'ils peuvent faire aussi la communication, la sensibilisation auprès d'autres jeunes.

Chloé POUPEAU : Ça se fait à La Rochelle et ça marche très bien.

Dominique CLAVIER : Oui, juste pour revenir à la sécurité routière, je trouve le projet intéressant, mais c'est vrai qu'en campagne, sur les communes qui sont un peu isolées, le vélo c'est une pratique dangereuse. Ce matin, à 7h30, il y avait du brouillard, se déplacer à vélo, il y a des camions, et on ne peut pas faire des pistes partout.

Et ce parallèle, il faut bien penser sécurité en même temps parce que ça peut freiner le développement.

Benoit CARRERE : Je pense que là aussi, ces questions-là, il faudrait qu'on les traite sur la question du schéma directeur cyclable. Et effectivement c'est important.

Et par contre, avoir aussi une vision peut-être aussi de dire que le fameux point d'arrêt dans chacun des villages, c'est aussi un point d'arrêt de covoiturage et aussi de vélo. C'est-à-dire que c'est de l'intermodalité, c'est pas considéré le vélo comme dans un seul mode de déplacement pour aller travailler, ou pour aller à un endroit. Mais ça peut être un point pour prendre un TAD et il y aura demain des arceaux vélo, des abris vélo dans chaque point de TAD. Donc, c'est ça un peu l'idée que le point d'arrêt soit vraiment central sur la mobilité, l'arrêt de covoiturage, etc

Vincent JOINEAU : C'est justement ça qui me semble que cette offre peut quand même contribuer à répondre à des besoins de déplacement sur les infras locales, faire pour les courses, mais ça peut être pour, l'ensemble de nos aînés pour aller à la salle des fêtes quand ils se réunissent. Et là, il y a des besoins qu'on n'arrive pas à satisfaire.

Ensuite, la seule chose sur laquelle il faudrait qu'on puisse travailler avec les départements, c'est la question de comment permettre de contribuer à orienter les déplacements. Pour moi, c'est précieux que ça nous fasse avancer un peu plus encore.

Mais encore une chose, c'est qu'on a des jeunes qui ne veulent pas quitter le territoire, qui veulent découvrir des métiers. Il y a des jeunes qui ont des... qui ont le sens de l'initiative, le sens du contact et qui pourraient trouver sur cette offre-là un moyen de se faire la main dans un contact vers des métiers dans le champ social.

Christophe FUMEY : Tout est à construire. Ce qu'il y a de très bien, c'est qu'on ne nous impose rien. Il ne faut rien s'interdire.

Mais il faut être prudent et faire attention.

Benoit CARRERE : Juste l'outil, l'outil, ça donne une souplesse incroyable. C'est-à-dire que comme c'est avec des contrats de CAPE, pour le coup à la fois, le jeune peut se former et s'impliquer aussi, comme le disait Stéphane. Mais là aussi, c'est en fonction de la variabilité.

On peut la gérer, en fait, parce que c'est payé à la tâche, payé à l'acte. Et ça, c'est intéressant.

Damien BOULKED : Donc en fait, pour revenir à tout ce qu'on dit depuis tout à l'heure par rapport au vélo et aux services, c'est en développant les services et les infrastructures qu'on aura des utilisateurs du vélo sur le territoire. C'est une première chose.

Effectivement, on a bien pris en compte la particularité du territoire dans le cadre de l'étude du schéma directeur cyclable comme l'a dit Benoît. Il y a différents niveaux d'aménagement pour le vélo. Il y aura donc une projection très ambitieuse.

Et il y a aussi quelque chose de plus réaliste qui sera secondaire ou tertiaire, comme a dit Le Président tout à l'heure en parlant de la Corrèze, les voies vertes qui vont donner priorité au vélo sur la chaussée. Ça ne veut pas dire qu'on exclut la voiture au profit du vélo ou qu'on met de côté le vélo. Et dans le cadre de l'étude on pourra avoir des exemples dans le livrable comme des fiches actions qui permettront de définir, en fonction de la particularité de la voirie, l'aménagement le plus optimisé pour accueillir le vélo en fonction des projets d'aménagement sur les X années à venir.

Et je pense que c'est un premier niveau, en fait, de réponses par rapport aux questions qu'on peut se poser sur le territoire, si il est vallonné, s'il y a moins de 1 000 véhicules au jour, etc. Tous ces éléments sont pris en compte dans le cadre de l'étude et on devrait pouvoir avoir des réponses, je pense, assez rapidement.

Christophe FUMEY : Alors, juste sur ce point-là, quand on a fait cette première réunion, le système de Waze fait que les raccourcis, les accidents qui arrivent dans les communes sont très rarement liés aux habitants de la commune ou du territoire, mais plutôt aux gens qui

traversent, qui arrivent, qui se servent d'un raccourci. Et des fois, il suffit de fermer avec deux bornes maçonnées et on peut laisser passer un vélo ou un cyclo ou un scooter, et l'affaire est réglée. Sur Waze du coup c'est terminé et ils n'y passent plus.

Donc, il y a des choses, il y a des solutions. Il ne faut pas s'affoler.

Nathalie CARRASSET : C'est juste une précision parce qu'on parle beaucoup de l'accès à l'électrification des vélos pour les jeunes, mais est-ce que les adultes pourront y avoir accès ?

Benoit CARRERE : Ah oui, bien sûr, c'est ouvert à tout le monde. Il y a des choses qui sont possibles pour les adultes. L'idée, c'est que dans le circuit court, on reprend des vélos d'ici, on les met aussi en location pour l'ensemble de la population.

Donc, on se pose la question d'une tarification sociale ou pas.

Christophe FUMEY : Je voulais vous parler de quelque chose, que j'ai vu. C'était sur le Finistère et ils parlaient du TAD.

Et il y a un sujet qu'on n'a pas abordé, c'est le bénévolat. Parce qu'on parle des jeunes, comment on peut les faire travailler, etc. Et il y a des gens aujourd'hui qui font des choses sans être rémunérés parce qu'ils ont envie d'être utiles.

Parce qu'il faut se dire que là, ce qu'on est en train de faire, ça permet. Parce que moi, je discute, il y a les détracteurs qui disent que ça ne fonctionne pas. Et je discute avec les gens qui, grâce au service, ont revu des copains qu'ils n'avaient pas vus de je ne sais pas combien de temps. Ils sont allés au marché ou ailleurs. On redonne un petit peu de souffle. Et il y a des gens qui aujourd'hui sont à la retraite, mais qui sont en très bonne activité.

C'est le cas de ce que j'ai vu au Finistère. Et ils font des actions bénévoles. Pourquoi je vous parle de ça ? Parce qu'au même titre de quand j'étais gamin, quand on commençait à voir arriver les gens avec des gilets pour faire traverser les gamins dans les écoles, aujourd'hui il ne sera pas impossible un jour de s'imaginer un retraité en pleine forme avec un gilet aller sur une route pour accompagner des gens en vélo.

Donc, il ne faut rien s'interdire. Des fois, on s'imagine les choses. Je prends l'exemple du travail qui est fait avec les entreprises, enfin, les employeurs.

Au départ, première réaction, attendez, on va aller voir pour mettre des plans de mobilité employeurs en place. Ils donnent de l'argent pour le VM et on va leur demander encore. Et en fait, on a un super contact. Marine ne pourrait vous en parler encore plus que moi. Ça se passe très bien. Donc, des fois, on a des œillères ou on a des préjugés et on se plante.

Stéphane DENOYELLE : Je suis déjà peut-être un peu dans le trop en avance. La question que je me posais, c'était, imaginons que ça fonctionne bien, qu'on développe une compétence qui est l'électrification, par exemple, des vélos sur le territoire ou qu'il y ait un marché.

Des gens comme nous, on amène notre vélo, on paye une prestation. Donc, on développe un marché qui n'existe pas actuellement. On a des jeunes qui sont bons, qui deviennent vraiment bons et compétents dans ce domaine.

Ma question, elle est la suivante, c'est comment est-ce qu'on est en capacité de réfléchir et est-ce qu'il existe une certification professionnelle qui permet de certifier la compétence que le jeune aura acquise ? Car c'est potentiellement cela qui lui permettrait peut-être demain soit de travailler dans ce dispositif ou même de créer sa propre entreprise.

Clément BOSREDON : On y avait pensé aussi. Alors, je vais te répondre en deux temps.

Le premier temps, c'est qu'on pourra leur certifier au niveau des compétences via les badges de compétences qui regroupent plutôt des compétences douces.

Par contre dans un second temps, les jeunes restent suivis par les conseillers missions locales et donc, avec notre aide et surtout celle de la mission locale, ils vont pouvoir se qualifier vers

des vrais diplômes existants. Et il y en a autour du vélo notamment, des CQP, des brevets initiateurs en mobilité à vélo.

On ne sait pas trop encore est-ce qu'on aura plein de jeunes qui vont être intéressés de façon transitoire ou est-ce qu'en fait, on va avoir moins de jeunes et c'est des jeunes qui voudront vraiment être à fond dans ce boulot-là. Et donc, l'idée, c'est qu'ils puissent être orientés sur la formation adéquate, certes ceux sont de nouveaux métiers mais on commence à avoir des formations qualifiantes qui existent sur ces sujets-là.

Christophe FUMEY : Peut-être Luc, un mot sur sujet d'accompagnement...

Luc SONILHAC : Oui comme ça a été expliqué, c'est de l'intelligence territoriale. C'est comment on récupère des jeunes en situation de décrochage et puis comment on les remet en activité.

Du coup, on peut potentiellement à l'intérieur valider les capacités nécessaires à l'obtention d'une certification ou d'un diplôme. C'est de l'insertion par l'activité, c'est absolument formidable.

Moi, le mot intérim-solidaire me va très bien ou plutôt coopérative d'intérim solidaire, parce qu'on sait très bien que nos jeunes, sont souvent de moins en moins fidèles à long terme.

Étant passé par là, à un moment donné, on va peut-être les sensibiliser à l'environnement, à quelques gestes pratiques, et pourquoi pas, après les emmener un peu plus loin.

Christophe FUMEY : Merci. En fait, c'est exactement le sujet que nous avons abordé avec NAM. Monsieur KRAVETZ, le directeur de NAM, considère que c'est un projet porteur, dans lequel SGM peut jouer un rôle moteur, avec l'ambition de devenir un modèle reproductible par la suite.

C'est donc non seulement valorisant pour les jeunes du territoire, mais aussi pour l'ensemble des habitants puisque tout le monde pourra en bénéficier.

Damien BOULKED : Juste en complément, il y a des structures qui le font déjà. La Maison du vélo de Toulouse propose déjà, en fait, ce système de certification pour les personnes qui souhaitent se former.

Christophe FUMEY : Bon, s'il n'y a pas d'autres questions, merci beaucoup. C'est que ça a été clair. Là, il n'y a donc rien à voter.

Benoit CARRERE : Non c'était juste pour vous présenter, et comme vous êtes plutôt favorables là-dessus, on vous fera un point d'étape régulièrement.

On va voir sur les 6 mois à venir, car il faut faire du stock. Et après, on va commencer véritablement le service, je pense, après le premier semestre. Et là, pour le coup, on verra ce que ça donne.

Alain QUEYRENS : On pourra avoir l'accès aux éléments budgétaires ?

Benoit CARRERE : Oui, bien sûr. Tout ça, vous l'aurez. On va tout vous envoyer.

10. QUESTIONS DIVERSES : PEM DE LANGON

Christophe FUMEY : Maintenant, on va parler de l'évolution des services.

Benoit CARRERE : Oui, peut-être rapidement. Et après, on peut avoir des questions encore.

Frédéric BIRAC : Moi, je voudrais vous parler ce soir du bâtiment que l'on avait discuté à côté de la gare, le bâtiment de SUPER U. Donc il y a eu 2 événements qui se sont passés assez récemment. Donc le premier, je pense que tout le monde est au courant, c'est la situation du département.

Donc là, vous avez vu dans le journal un peu tous les jours, même encore et peut-être demain, la situation du département qui était liée avec notre projet par rapport aux pompiers, sur lequel Jean-Luc ne nous l'a pas écrit comme ça. Mais ça va être compliqué pour qu'il soit réellement acquéreur de nos locaux actuels. Ensuite, ils attendent encore la commission de la cour régionale des comptes du 15.

Mais là, ce qui a été publié dans le rectificatif qu'ils ont été obligés de faire pour sauver le département, entre guillemets, je ne vais pas rentrer dans les détails, mais j'ai pas l'impression qu'il y ait l'achat pour les pompiers. Soyons honnêtes, il faut qu'on se le dise, je ne sais pas comment ils pourraient faire pour l'acheter.

Maintenant, concernant le bâtiment SUPER U, effectivement, avec le président et les vice-président, on est allé visiter le site. C'est un beau bâtiment. Ce sont des choses qui sont intéressantes.

Mais, il y a eu une discussion avec la CDC du Sud-Gironde et avec le sous-préfet. Et il nous a été indiqué que notre syndicat ne peut se porter acquéreur sur ce périmètre. Car on ne peut pas toucher potentiellement de DETR à l'achat. Comme certains avait pu le dire.

Benoit CARRERE : En revanche, pour les travaux, on pourrait...

Frédéric BIRAC : Oui, pour les travaux, d'accord. Donc, c'est un état de fait. Dans le cadre du PEM de Langon, si ce bâtiment est acheté, il pourra, à terme, être repris par la CDC, qui est porteuse du projet PEM. Ils peuvent bénéficier de 30 % de DETR, c'est ce que nous a indiqué le sous-préfet.

Je ne sais pas encore précisément comment cela va se dérouler au niveau de la CDC. Nous n'en sommes pas encore là. Des travaux sont en cours avec les bureaux d'études, comme vous le savez.

Il y a un plan A, un plan B, un plan C : est-ce qu'on passe par le rond-point, par ici ou par là ? C'est à eux de formuler des propositions.

Mais aujourd'hui, il faut reconnaître que c'est une opération compliquée. Certains avaient raison de nous alerter, et il faut le dire. J'ai souhaité vous en informer directement, parce que j'étais présent, que je fais partie de la CDC Sud-Gironde, et que, oui, je suis un peu déçu... mais c'est ainsi. Vos alertes étaient nécessaires.

Est-ce que vous avez des questions par rapport à cela ?

Luc SONILHAC : Est-ce qu'un portage est possible par l'EPF ou quelque chose comme ça ?

Frédéric BIRAC : Par l'EPF, par rapport à la CDC ou par rapport à nous ?

Luc SONILHAC : De l'EPF par rapport au projet maison de la mobilité.

Frédéric BIRAC : Non. Nous, en fait, il faut que ce soit ce bâtiment qui est dans le périmètre. C'est ce que je disais. Il faut que ce soit porté par le porteur de projet, la CDC. Est-ce que la CDC va passer par un EPF ? C'est possible.

Est-ce que vous avez d'autres questions par rapport à ça ? On continue. Merci pour cette explication.

Luc SONILHAC : Qu'est-ce qu'on ne veut pas sur ce bâtiment ? C'est ça, en fait.

Quelle est la crainte ? Qu'est-ce qu'on ne veut pas ? S'il y a quelqu'un qui se porte acquéreur, qu'est-ce qu'on ne souhaite pas ?

Christophe FUMEY : En fait, techniquement, c'est la CDC qui doit acheter ce bâtiment en lieu et place de quiconque. Et par la suite, ça n'empêche pas qu'une fois qu'il sera acheté, on peut s'y retrouver par la suite. Mais là, aujourd'hui, il faut d'abord faire les études, etc. En revanche, rien ne peut se faire dans le sens qu'on voulait qu'il se fasse au départ.

Stéphane DENOYELLE : Ce que veut dire Luc, c'est que dans le document d'urbanisme, il y a quand même ce qu'il faut pour que la communauté de communes Sud-Gironde puisse préserver cet endroit.

Benoit CARRERE : Oui il y a un PAPAG.

Christophe FUMEY : Il y a le droit de préemption, il y a le PAPAG, il y a tout. Il n'y a aucun risque, en fait.

Techniquement, la CDC a le droit d'avoir de l'aide sur l'achat. Nous, on n'aurait pas eu d'aide sur l'achat.

Il y a une étude, il y a tout un tas de choses. Et c'est plus logique que la CDC soit propriétaire si demain, elle doit aller discuter avec un voisin qu'est-ce qu'il faut au bout de terrain de plus, etc. En tant que syndicat ce n'est pas le moment pour nous de rentrer dans ce projet.

Benoit CARRERE : La CDC Sud-Gironde veut finir son étude, parce que le bâtiment peut faire partie de projets prioritaires aussi pour elle, différemment. Donc, à elle aussi de décider ses choix.

Christophe FUMEY : On peut très bien s'y retrouver, mais plus tard. Mais là, dans un premier temps, ce n'est pas possible, techniquement. C'est bon ? C'est clair pour tout le monde ? Ok, très bien.

11. QUESTIONS DIVERSES : PROJET D'ÉVOLUTION DU RESEAU

Benoit CARRERE : Je voulais vous faire un point assez rapide sur l'évolution du réseau.

Vous savez que, dès le départ, il avait été prévu que nous puissions adapter assez rapidement les services, en fonction des données d'exploitation que nous allons recueillir. Nous sommes justement en train d'affiner cette analyse. Mais nous pouvons d'ores et déjà vous proposer des évolutions, service par service.

Concernant les lignes régulières, il faut savoir qu'il y a eu une volonté de créer de nouveaux arrêts. Les communes ont exprimé des besoins, et plusieurs demandes sont remontées du terrain.

Je vous présenterai tout à l'heure les éléments plus en détail. D'ailleurs, Aymeric et Frédéric pourront vous montrer les cartes correspondantes.

Concrètement, il y aura des arrêts supplémentaires. Il y a parfois eu des pétitions pour obtenir de nouveaux arrêts. Certains besoins initiaux n'avaient pas pu être pleinement couverts, par exemple à La Réole, pour desservir un quartier au-dessus de Calonge et le FAM.

Ensuite, sur la ligne A, nous avons reçu énormément de demandes. Des élus de Cadillac ont notamment sollicité l'ajout de deux arrêts, au niveau du pôle médical et du collège. Ces demandes correspondent aux besoins que nous voyons émerger.

Il y a aussi le secteur de Cérons, où plusieurs habitants demandent une éventuelle extension de la ligne. Les élus ont également exprimé des besoins pour la desserte de la ZAE. Et d'autres demandes arriveront progressivement, notamment dans le cadre des plans de mobilité employeur. Nous étudions l'ensemble de ces sollicitations et nous nous donnons le temps nécessaire pour bien analyser.

Concernant précisément l'extension vers la ZAE de Cérons–Illats, il semble pertinent de s'appuyer sur les plans de mobilité employeur pour positionner au mieux les futurs points d'arrêt.

En revanche, nous allons probablement approfondir dès maintenant la question de Cérons, compte tenu du volume de demandes déjà exprimées.

Alain QUEYRENS : Oui ce qui a été dit lors de la dernière réunion, c'est qu'il y a davantage de besoin au niveau des heures de pointe sur les trains du matin.

Benoit CARRERE : Alors oui, c'est là où je veux en venir aussi.

C'est que les lignes ne fonctionnent pas toutes de la même manière. On a un cas de figure comme pour la ligne C, on a deux gares.

On a Podensac, qu'on dessert, plus Cérons. Et effectivement, on a essayé de desservir les deux un peu de façon équitable. Mais en réalité on se rend compte que c'est surtout les directs qui sont pris énormément. Et c'est assez peu les omnibus. Enfin, il y a des agents sur les omnibus. Donc, paradoxalement, avec les nouveaux horaires de la SNCF qui vont arriver ou qui sont même déjà arrivés d'ailleurs, on va se recalculer.

Et on va essayer pas forcément de tout caler sur la SNCF. Il faut un peu sortir de la dépendance des horaires de la SNCF pour pouvoir répondre à l'ensemble des demandes du territoire. Donc, il faut prioriser les trains de la SNCF qui peuvent être intéressants.

Donc ça, c'est un travail assez fin qu'on est en train de faire. Puis surtout, l'idée, c'est de renforcer l'intermodalité des lignes et notamment de créer des parkings relais, beaucoup plus visibles en tout cas, et peut-être avec des marquages au sol. Et on va aussi en profiter pour renforcer la visibilité des lignes de covoiturage.

Ça correspond aussi à la politique que vous menez, par exemple, pour Convergence, vous avez intégré dans le PLUI un certain nombre d'aires de covoiturage. Et là, pour le coup, on pourrait aussi en faire à différents niveaux des aires qui ont des niveaux de services importants et d'autres qui en ont un petit peu moins et essayer de mailler le territoire. Donc là aussi, on va vous montrer sur les lignes un certain nombre de choses. Je vais vous remonter les cartes, vous allez mieux comprendre.

Enfin, il y a des réflexions aussi sur les horaires des lignes. Il faut adapter l'offre aux besoins. Très clairement, 19h30, c'est une vraie question parce qu'on n'a pas grand monde aujourd'hui à 19h30. Ça nous fera économiser une demi-heure de temps chauffeur. Ce n'est quand même pas neutre.

Donc le but, c'est ce qu'on avait dit, c'est faire du kilomètre au départ pour tester la demande et après adapter en fonction de l'analyse de la fréquentation. Il y a toujours ce creux qui n'est pas que chez nous. Même les bus parisiens sont en creux.

C'est les bus de début d'après-midi qui ont toujours des creux de toute manière. Donc, à voir comment on règle aussi cette question.

Christophe FUMEY : Oui, ce que je voudrais dire en fait, c'est que le fait qu'on soit en régie, on peut faire des modifications qu'on ne pourrait pas faire si on était un DSP.

Benoit CARRERE : Donc, ce que je peux vous dire, c'est que très rapidement, effectivement, on peut d'ores et déjà, vu les demandes à la fois des citoyens et à la fois des élus, on va implanter deux arrêts supplémentaires Lamothe et Les Baries. Car c'est une demande très claire et très forte qui a émergé.

Par rapport à la demande, je vous disais de Cérons, ce qu'on étudie un peu plus finement pour savoir comment on peut y répondre, soit avec un TAD supplémentaire soit éventuellement avec une extension de ligne à définir, à voir, on reviendra rapidement vers vous. Mais l'idée, c'est qu'on se donne le mois de mars pour commencer à aménager ces lignes.

Sur la ligne de Langon, on va véritablement séparer les deux lignes et avec des directions spécifiques.

Là, pour le coup, on ne fait plus vraiment une boucle. On a vraiment une direction sur une zone Ouest avec la ligne B1 qui ferait Gare - Moléon, et l'autre sur une zone Est avec la ligne

B2. Ces lignes auront donc des points d'arrêt communs et intermodaux, signalisés par les cercles de couleur.

Ainsi, on arriverait beaucoup mieux à prendre en considération les besoins de la population au vu des demandes qu'on a pu enregistrer. Par ailleurs, on a deux arrêts supplémentaires sur Langon qui nous paraissent importants, le rond-point des Tanneries et également L'Étoile juste au-dessus de chez nous, en face de la boulangerie où là, il y aurait une demande et où on pourrait aussi, en négociation avec Netto, qui serait prêt éventuellement à mettre un ou deux places, voire un peu plus de covoiturage pour qu'on puisse faire un début de parking relais. C'est intéressant parce que là, on pourrait capter le flux Bazadais et faire en sorte que les gens aussi puissent prendre la ligne régulière.

Et on réfléchit également à aussi modifier, je vous en parlais juste après, le TAD express.

Christophe FUMEY : Alors, ça, ce sont des propositions.

C'est-à-dire qu'en fait, ça va être proposé à chaque CDC, à chaque porteur de ligne qui décideront de valider ou pas.

Benoit CARRERE : Voilà. Les deux arrêts dont on vous parlait sur la ligne C, c'est donc Longuyon, au-dessus de Calonge et La Crousille, donc c'est le FAM,. Pour ce point d'arrêt il y a une nécessité d'aménager l'espace et ces travaux seront entamés ce premier trimestre. Donc normalement, on devrait pouvoir effectuer le retournement qui n'était pas possible aujourd'hui.

Et il y a des enjeux de parking relais sur le territoire, comme sur Frimont, où on va pouvoir négocier directement avec l'opérateur privé.

Pour le TAD en points d'arrêt. Alors, on a dit qu'on allait mailler le territoire.

Donc, on va continuer à le mailler avec une priorité donnée aux zones d'activité puisque c'est vraiment là où c'est intéressant aussi d'aller. On va faire une concertation là-dessus, en fonction du retour des usagers, des demandes des élus et des contraintes techniques et de sécurité.

Et surtout, on se rend compte que là où la demande est la plus forte, c'est entre 8h et 18h et non plus 8h30, 17h30. Donc, on va vous proposer effectivement de passer le TAD en point d'arrêt de 8h à 18h et non plus d'8h30 à 17h30.

Là, c'est vraiment une analyse des besoins qu'on a faite. Soit une heure de service de plus par jour pour ces TAD. L'idée, c'est qu'on fasse du TAD un vrai cœur de la mobilité dans les communes comme je vous le disais tout à l'heure et que les gens puissent comprendre qu'il y a une offre de TAD, de TAD express et de ligne régulière sur ces points d'arrêt.

C'est aussi des arrêts de ligne de co-voiturage, de parking de co-voiturage, d'arceaux, d'abris vélos, etc. Et peut-être demain, la zone de développement de services mobiles dont on parlait, de la coopérative, là aussi, des arrêts de VTC, pourquoi pas, d'autostops participatifs, etc.

Christophe FUMEY : Le point d'arrêt, dans l'esprit, c'est vraiment la base de la toile d'araignée. C'est-à-dire qu'en fait, on a mis ces points d'arrêt et c'est à partir de ces points d'arrêt qu'on va construire des choses parce que derrière ça, il y a plein de services qui en découlent.

Benoit CARRERE : Sur les TAD express, là aussi, on se rend compte qu'il y a une concentration des demandes qui sont plutôt de 6h30 à 8h, donc ça colle assez bien.

Il y a un renforcement aussi des lignes par la visibilité du parking relais. L'idée, c'est que sur les lignes TAD express, on puisse avoir aussi des parkings relais parce que les gens pourront poser leur voiture officiellement. En tout cas, ça existe déjà, ils peuvent déjà le faire mais les rendre visibles simplement, à la fois d'un point de vue physique mais aussi d'un point

de vue numérique où les gens pourront voir là, je peux m'arrêter je peux prendre éventuellement la ligne express.

Ça aussi, c'est important pour améliorer le service. On vous propose aussi à définir plus précisément des nouveaux tracés de TAD express, l'abandon de Preignac - Cérons qui n'a pas été suivi d'effet, pour plutôt retourner vers Barsac Langon à voir ce que ça peut donner également puisque le besoin est plus de ce côté-là.

Frédéric BIRAC : J'ai juste une question par rapport au premier point. Est-ce que le matin de 6h30 à 8h ou 8h30, comme vous allez le faire le faire évoluer, Est-ce qu'on a des refus ? Est-ce qu'on prend tout le monde ?

Benoit CARRERE : On prend tout le monde pour l'instant mais justement

Non, pour l'instant, on est très bien. Pour les TAD express du matin, il n'y a pas de souci.

Là, les TAD point d'arrêt, ça commence à augmenter. C'est le TUS par contre qui est saturé mais on va en parler tout à l'heure.

Juste l'évolution du tracé aussi de la ligne de Villandraut - Langon passant par Fargues, on peut essayer de passer par Roaillan pour voir jusqu'au rond-point de l'Étoile pour voir un petit peu ce que ça donne. Là, parce qu'on pense que ça pourrait gagner en fréquentation éventuellement.

Frédéric BIRAC : Pourquoi ne plus passer par Fargues ?

Benoit CARRERE : Parce qu'en fait, on a des demandes importantes du côté de Roaillan. Et du côté de Fargues on n'a pas eu énormément de demandes.

Donc, comme on a des demandes de Roaillan, qu'en plus de ça, vous avez vu sur la ligne que je vous ai montrée là, il y aurait un arrêt à l'Étoile. On pourrait éventuellement faire Roaillan-Étoile et arriver directement aussi à la gare par la ligne régulière.

Frédéric BIRAC : Moi, j'ai quand même une question. Est-ce que c'est pas prématuré de changer aussi vite ?

Benoit CARRERE : On est sur des réflexions. On vous en parle, justement, pour le concerter avec vous. Donc, voilà ce qu'on analyse pour faire simple.

On analyse des demandes sur Roaillan. Et Fargues, il y en a beaucoup moins. Alors, ce n'est pas forcément que Fargues n'en a pas de besoin.

Je ne veux pas dire ça non plus. Ça veut dire aussi que peut-être que le besoin ne s'est pas exprimé. La connaissance du circuit n'est pas là.

Mais ça peut être aussi autre chose. Donc, voilà. C'est des questions de fond. Et on a aussi, sur le même parcours, on a aussi d'autres demandes.

Robert RONCOLI : Simplement, il y a deux points d'arrêt à prendre aujourd'hui. Cela veut dire qu'on supprimerait les deux ?

Benoit CARRERE : Non. On garderait en TAD en points d'arrêt

Par contre, peut-être alléger la navette TAD Express. Je ne sais pas encore comment on pourrait l'organiser, mais c'est à discuter ensemble. Effectivement, de voir le matin, de ne plus pas forcément passer par Fargues le matin et plutôt par Roaillan.

Donc, c'est des questions qu'on se pose. Par contre, sur la journée, il y a des demandes à Fargues.

Christophe FUMEY : Donc, si j'ai bien compris, le matin, ce serait Roaillan et on reviendrait l'après-midi c'est du TAD classique. Voilà. Ce n'est pas une suppression.

Benoit CARRERE : Et sur la ligne de Castets, ce qui pourrait être intéressant, c'est d'avoir un vrai point relais. Il faut vraiment imaginer un gros parking de covoiturage pour capter tout Caudrot et toute la ligne. Et les gens pourraient vraiment venir s'arrêter à Saint-Martin de Sescas et récupérer le TAD Express.

Ce n'est pas que pour les gens de Saint-Martin. En fait, ce serait vraiment pour les communes voisines. Donc, il y a de la place, effectivement, aussi possible, à voir pour cette extension éventuelle, à tester et à définir.

Christophe FUMEY : Donc, vous avez compris, là, ce n'est pas des décisions. Ce sont des réflexions qui ont été travaillées.

Benoit CARRERE : Alors, après, pour ces pétitionnaires sur les lignes régulières et les demandes sur les lignes régulières, il y a des demandes à la fois politiques et à la fois confortées par les besoins. Et sur les TAD, c'est vraiment des choses à revoir et à repenser en fonction des demandes réelles.

Christophe FUMEY : Donc, si j'ai bien compris, si je ne me trompe pas, tous les ans, en fin d'année, on réfléchit, on voit comment on prend le terrain et les retours conducteurs aussi pour avoir des réflexions sur les évolutions du service.

Benoit CARRERE : Oui c'est ça. Idéalement, pour le début d'année qui arrive on pourrait faire des premières modifications en mars prochain. Donc, voilà, on pourrait se donner cet objectif-là à voir comment vous voulez le faire. On peut aussi établir ça pour avril, comme vous le souhaitez puisqu'il y a des élections.

Maintenant on va faire un point sur les statistiques de fréquentation.

Aymeric HARRIBEY : Alors, je vais vous présenter rapidement le tableau de statistiques sur les lignes régulières. Donc, on a le mois de septembre, ensuite le mois d'octobre et de novembre. Voilà, on a trois mois ce qui fait un visuel quand même sur trois mois de service. Sur le mois de septembre, si on prend la première semaine, on a eu 80% d'augmentation. Donc, on est passé de 1289 voyageurs sur la première semaine à 2566 sur la dernière semaine. Pour vous expliquer les statistiques, ce qui est fait, vous avez les lignes sur le côté, le total qui est donné et après, il y a un total qui est ajusté en fonction, on va dire, des défauts techniques de comptage et d'appareil car on a parfois des pannes et des déconnexions de tablettes ce qui fait que des kilomètres et des courses de services ne sont pas enregistrées et comptabilisées.

Donc, on a un pourcentage visuel dessus et on réadapte en fonction de la moyenne du pourcentage qui a été enregistré et on ajuste le total.

À noter qu'on était à 215 voyageurs en moyenne par jour sur la première semaine et on est ensuite à 321 en fin de mois. Ce qui nous fait une moyenne quand même de 270 voyageurs sur l'ensemble des trois lignes.

Si vous voulez, la ligne la plus fréquentée c'est donc la ligne de La Réole où on est sur une fréquentation de plus de 9000 voyageurs sur les 3 mois.

Stéphane DENOYELLE : Alors là, il n'y a pas d'opposants politiques à La Réole qui disent que ça ne fonctionne pas bien.

Aymeric HARRIBEY : Non, ça fonctionne plutôt bien. Après, la ligne de Langon est aussi plutôt bien fréquentée.

Sur le deuxième mois, ce qu'il faut retenir c'est qu'on a à peu près 30% d'augmentation par rapport à la dernière semaine de septembre. Ce qui est quand même intéressant et on a un nombre moyen de voyageurs par jour qui est toujours en augmentation. On passe de 273 à 319 voyageurs par jour sur l'ensemble du réseau.

Et ensuite, on passe à 373 sur le dernier mois ce qui est une hausse très conséquente. On a certes moins de voyageurs mais ce qu'il faut regarder c'est les jours de service qui sont importants parce que forcément de octobre à novembre, on a 5 jours de service en moins à cause des jours fériés et aussi à la composition du mois qui est différente sur la structure des semaines. Donc, on passe quand même de 319 à 373 voyageurs par mois par jour sur le mois.

Donc, c'est une augmentation constante du service.

Christophe FUMEY : Vous aurez tous les chiffres, bien sûr.

Aymeric HARRIBEY : Après, on a les chiffres du TAD sous toutes ses formes. On a un ensemble de 368 missions réalisées sur le mois de septembre avec un total entre 16 et 17 missions par jour de service. Donc, la mission, c'est à la fois un aller ou un retour.

Là, on prend la ville de départ sans avoir de visuel réel sur la ville d'arrivée.

Donc, les villes sont rangées par CDC. Vous avez en premier la CDC Convergence Garonne, ensuite la CDC Sud Gironde et enfin la CDC du Réolais.

Avec toujours en gras les villes les plus fréquentées au départ.

Mais ce qu'il faut retenir c'est qu'on a une augmentation de plus de 50% de septembre à octobre, avec un total de 566 missions sur les 3 CDC, ce qui représente une croissance de 47% et concrètement près de 25 missions par jour de service. Ce chiffre passe à 33 pour le mois décembre ce qui démontre une augmentation constante de la fréquentation des services TAD.

On peut donc en déduire que l'appropriation du service se fait bien progressivement.

Luc SONILHAC : Alors si je comprends bien, ça c'est les points de départ ou d'arrivée ?

Aymeric HARRIBEY : On est sur les points de départ. Mais à savoir que de toute façon, que ce soit un aller ou un retour, il y a toujours une ville de départ. Donc là, si on lit les statistiques par ville, ce qu'on va remarquer par exemple sur le mois d'octobre, c'est que Langon est à 148 départs.

Et si on regarde après les autres villes, on comprend que Langon est à la fois une ville de départ, mais aussi une ville de retour. C'est le cas pour Langon, La Réole, et Cadillac ou Cérons notamment. On peut estimer par déduction les points de départ et d'arrivée.

Par exemple, concrètement toutes les petites villes viennent sur Langon ou repartent de Langon, dans la majorité des cas.

Frédéric BIRAC : Si je comprends bien, on voit que la fréquentation est un peu plus basse au mois de novembre.

Aymeric HARRIBEY : Oui en termes de nombre de missions réalisées sur le mois.

Mais en revanche le nombre de missions par jour a augmenté car on a moins de jour de service sur le mois de novembre. On était à 24 missions par jour de services en octobre et on passe à 33 pour novembre.

Donc, on a bien une constante augmentation de la fréquentation des TAD.

Ce qui peut nous laisser imaginer qu'on arrivera peut-être à une saturation courant 2026. C'est pour ça qu'il faut anticiper.

Christophe FUMEY : C'est ce que je voulais dire. C'est que le TAD sera tôt ou tard victime de son succès. C'est logique. Ça, on le sait.

D'ici là, on trouvera des solutions, on en parlera, etc. Mais c'est logique.

Luc SONILHAC : Pour faire le lien avec la coopérative jeunesse de service, on sait, comme on en a déjà parlé ensemble avec Clément et Benoit, que les jeunes dans ce cadre pourront potentiellement disposer de véhicules pour aller chercher des gens comme une sorte de VTC.

Benoit CARRERE : Oui, c'est ça, oui. Mais il faudra que ce soit conventionné avec SGM.

Alors maintenant on peut faire un état des lieux du TUS. Clément tu veux dire un mot ?

Aymeric HARRIBEY : Pardon, juste avant de passer au TUS, Madame Carrasset pour répondre à votre question d'avant le début du Comité, vous avez bien vu qu'il y a bien le nombre de missions au départ de Saint-Pierre-de-Mons, et que la fréquentation est en constante augmentation. On est à presque 50 missions sur le mois de novembre, donc ça marche plutôt bien sur cette commune.

Clément BOSREDON : Très rapidement, le TUS, ce qu'on fera, c'est que pour le début de l'année prochaine, on fera des stats vraiment exhaustives avec notamment un détails sur les communes de départ et d'arrivée car c'est assez intéressant.

Pour le moment, on a extrait quelques stats à vous communiquer. Donc, très exactement, il y a eu 1302 trajets uniques réalisés en transport d'utilité sociale, avec une évolution positive de la même manière que pour le TAD.

On passe ainsi de 292 trajets en septembre pour 446 en octobre. Et un tout petit peu moins en novembre. Et vous avez compris, du coup, qu'il y a des jours non ouvrables qui réduisent le temps de service effectif, puisqu'on ne travaille pas les jours fériés. Sur décembre, avec seulement 8 jours, on est déjà à 132 trajets. Donc, ça monte énormément.

Concernant les motifs de déplacement, les besoins alimentaires y compris l'aide alimentaire, sont en tête avec presque 1 trajet sur 2 sur l'ensemble des trajets réalisés.

Ensuite, on a la santé qui regroupe un peu plus d'un trajet sur quatre avec une part de 26,5%. On a aussi l'insertion, c'est-à-dire par exemple un rendez-vous à France travail ou d'un jeune à la Mission Locale qui représente presque 15% des déplacements assurés. Et enfin, les loisirs qui regroupent à peu près 10% des trajets TUS.

Attention les loisirs, ça comprend notamment par exemple des personnes malvoyantes qui veulent se rendre à la gym, c'est-à-dire qu'il y a toujours une notion d'utilité sociale.

Et que je n'oublie pas aussi dans l'insertion, il y a, comme j'en ai discuté avec Stéphane récemment, les jeunes des ESAT qu'on aide de façon quotidienne.

Stéphane DENOYELLE : Juste si je peux le dire, ce ne sont pas des publics faciles. En tout cas, le retour que moi, j'ai, c'est important de le dire aussi aux conducteurs, c'est qu'ils ont su s'adapter à un public particulier. Et ça se passe super bien !

Donc là, j'ai eu des retours, vraiment très positifs, et vous n'imaginez pas le soulagement que ça peut être pour certaines familles.

Clément BOSREDON : Je t'en remercie pour eux parce que j'avoue vraiment qu'on a eu que des retours en ce sens de la part de l'ensemble des bénéficiaires ou des élus. C'est vrai que c'est une équipe, où pour le coup, certains des conducteurs ont même parfois démissionné de leur travail pour nous rejoindre parce qu'ils voyaient un sens dans l'activité.

Pour en revenir aux chiffres, on a donc à peu près 14 000 kilomètres parcourus du lieu de domicile de l'habitant jusqu'à son lieu de rendez-vous.

Rappelez-vous qu'en TUS, on peut sortir de nos frontières, c'est aussi l'intérêt, bien que beaucoup des trajets restent locaux. Je pourrai vous faire le détail la prochaine fois. Et en termes d'appels, ça ne désemplie pas non plus.

Pour ce qui en est du numéro « Allo mobilité », j'ai pris deux stats. On a plus de 6 000 appels à ce jour, ce qui représente quasiment 120 heures de communication, enfin d'affilée, d'affilée plutôt, pour passer au téléphone avec Aurélie qui gère l'ensemble des communications. Donc effectivement, l'idée ce n'était pas de faire de refus et aussi d'optimiser le plus possible. Pour illustrer cela, on a un taux de groupement des trajets de 42,5%. Ce qui précise bien qu'une grande majorité des trajets sont effectués avec au moins 2 bénéficiaires à bord.

Il y a des chauffeurs qui chargent parfois près de 15 personnes par journée. Et donc pour éviter d'avoir des refus de missions, on a pu anticiper avec Benoît, et obtenir un financement de 15 000 euros de la part de la MSA, ce qui nous permet de pouvoir réaliser l'embauche d'un quatrième chauffeur, qu'on a engagé au 1er décembre.

Sachant que ça se fait en pleine complémentarité avec SGM. Donc Aurélie chez nous et plutôt Jérôme chez vous. Dès que la personne est capable de s'en emparer on l'oriente systématiquement sur le réseau principal.

Benoit CARRERE : Et on a mis à disposition un véhicule pour justement répondre à la demande de CAP.

Christophe FUMEY : Oui c'est un travail en collaboration.

J'en profite pour dire aussi que tout ça n'a démarré qu'en septembre.

Je le dis très honnêtement, bravo au service. Le travail de Frédéric Dublanc qui a fait un boulot énorme par rapport aux panneaux etc. Sonia, Aymeric, les conducteurs etc. il y a eu un boulot énorme.

Je répète que c'est que depuis septembre. Et je remercie aussi Clément, le directeur de CAP Solidaire parce que si on n'avait pas eu ce service-là qui était déjà en partie en place on aurait perdu du temps. Là on a gagné du temps.

Donc je crois qu'on peut être quand même fiers de ce qui est en train de se mettre en place. C'est mesuré, on ne fait pas n'importe quoi on fait attention à ce qu'on fait, on y réfléchit. Et partez du principe que tout ce qu'on se dit là, ça reste toujours collégial.

S'il n'y a pas d'autres questions on peut terminer. Merci à tous.