

 <b>BORDEAUX MÉTROPOLE</b>	<b>EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE</b>	<b>Délibération</b>
	<b>Séance publique du 27 avril 2018</b>	<b>N° 2018-194</b>

## Convocation du 20 avril 2018

Aujourd'hui vendredi 27 avril 2018 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain JUPPE, Président de Bordeaux Métropole.

### **ETAIENT PRESENTS :**

M. Alain JUPPE, M. Alain ANZIANI, Mme Dominique IRIART, M. Christophe DUPRAT, Mme Virginie CALMELS, Mme Christine BOST, M. Michel LABARDIN, M. Patrick BOBET, M. Jean-François EGRON, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Anne-Lise JACQUET, Mme Claude MELLIER, Mme Agnès VERSEPUY, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Dominique ALCALA, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Véronique FERREIRA, M. Michel HERITIE, Mme Andréa KISS, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Kévin SUBRENAT, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOUL, Mme Josiane ZAMBON, Mme Emmanuelle AJON, M. Erick AOUZERATE, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Odile BLEIN, M. Jean-Jacques BONNIN, M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, Mme Anne-Marie CAZALET, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL-COUCAUD, Mme Brigitte COLLET, Mme Emmanuelle CUNY, M. Yohan DAVID, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, M. Gérard DUBOS, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, M. Marik FETOUEH, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, Mme Magali FRONZES, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Martine JARDINE, M. François JAY, Mme Anne-Marie LEMAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Eric MARTIN, M. Thierry MILLET, M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, M. Fabien ROBERT, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Alain SILVESTRE, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, Mme Elisabeth TOUTON, M. Thierry TRIJOULET, Mme Marie-Hélène VILLANOYE.

### **EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:**

M. Alain TURBY à M. Kévin SUBRENAT  
Mme Maribel BERNARD à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF  
Mme Isabelle BOUDINEAU à M. Arnaud DELLU  
M. Nicolas BRUGERE à Mme Dominique IRIART  
M. Jean-Louis DAVID à Mme Marie-Hélène VILLANOYE  
Mme Nathalie DELATTRE à M. Yohan DAVID  
Mme Laurence DESSERTINE à M. Stéphan DELAUX  
M. Jacques GUICHOUX à M. Serge TOURNERIE  
M. Jean-Pierre GUYOMARC'H à M. Didier CAZABONNE  
M. Franck JOANDET à M. Clément ROSSIGNOL-PUECH  
M. Bernard JUNCA à Mme Karine ROUX-LABAT  
Mme Conchita LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU  
M. Bernard LE ROUX à M. Thierry TRIJOULET  
M. Pierre LOTHaire à M. Eric MARTIN  
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à M. Patrick BOBET  
M. Michel POIGNONEC à Mme Anne-Marie LEMAIRE

### **PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :**

M. Christophe DUPRAT à M. Michel DUCHENE à partir de 12h10  
Mme Agnès VERSEPUY à Mme Anne-Lise JACQUET à partir de 12h10  
M. Jean TOUZEAU à M. Michel HERITIE à partir de 12h20  
M. Michel VERNEJOUL à Mme Andréa KISS à partir de 11h30  
Mme Josiane ZAMBON à M. Jean-Pierre TURON à partir de 12h10  
M. Erick AOUZERATE à Mme Cécile BARRIERE à partir de 11h15  
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA à partir de 11h50  
M. Vincent FELTESSE à Mme Michèle DELAUNAY à partir de 11h15  
M. Marik FETOUEH à Mme Chantal CHABBAT à partir de 12h32  
Mme Florence FORZY-RAFFARD à M. Guillaume GARRIGUES à partir de 11h00  
M. Philippe FRAILE MARTIN à Mme Magali FRONZES de 10h à 11h05  
M. Thierry MILLET à Mme Christine PEYRE jusqu'à 10h55  
M. Benoît RAUTUREAU à M. Daniel HICKEL à partir de 11h20  
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI à partir de 10h40  
M. Fabien ROBERT à M. Jacques MANGON à partir de 11h55  
M. Alain SILVESTRE à Mme Gladys THIEBAULT à partir de 11h50  
Mme Anne-Marie TOURNEPICHE à M. Gérard DUBOS à partir de 12h20

### **EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :**

**LA SEANCE EST OUVERTE**

	<b>Conseil du 27 avril 2018</b>	<b>Délibération</b>
	Direction générale Mobilité <b>Direction de la multimodalité</b>	<b>N° 2018-194</b>

---

## **Syndicat mixte intermodal de Nouvelle-Aquitaine - Décision - Désignation - Autorisation**

---

Monsieur Christophe DUPRAT présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

### **Les enjeux**

Si les habitants de la Métropole disposent d'une offre de transports de qualité, ayant permis de faire baisser la part modale de la voiture de 64% en 1999 à moins de 50% en 2017, le tout dans un contexte de forte croissance du nombre de déplacements, il n'en est pas de même pour les habitants des zones péri-urbaines.

Ainsi, le réseau de Trains express régionaux (TER), compétence de la Région, ne permet qu'à une très faible part des habitants de la Région de se déplacer quotidiennement. Aujourd'hui, en Nouvelle-Aquitaine, le réseau TER accueille chaque jour 50 000 voyageurs, pour un budget de fonctionnement de 300M€ en 2017, soit 6 000€/voyageur transporté et par an.

Nous savons que les perspectives en matière de développement de l'offre TER, si elles existent, sont limitées. Ainsi, le maintien de l'offre TER régionale, sans même parler de l'ajout d'un seul train supplémentaire par rapport à l'offre actuelle, nécessitera dans les prochaines années des investissements à hauteur de 1,2Md€, à partager entre la Région et l'Etat.<sup>1</sup>

Cependant, la performance de ce réseau pourrait être largement améliorée, en privilégiant notamment les liaisons d'intérêt métropolitain pour créer un véritable RER (Réseau express régional) métropolitain. Ces liaisons ont en effet un potentiel de fréquentation beaucoup plus élevé et pourront jouer un vrai rôle dans la décongestion de la métropole bordelaise. La preuve en est qu'aujourd'hui, la ligne la plus fréquentée du réseau est la ligne Arcachon-Bordeaux, qui avoisine les 9 000 voyageurs par jour, soit quasiment 20% de la fréquentation totale du réseau TER de toute la Nouvelle-Aquitaine. D'ailleurs, seules 3 lignes dépassent les 5 000 voyageurs/jour sur le réseau TER régional à l'heure actuelle.

Il est donc important que la politique ferroviaire régionale privilégie avant tout les liaisons ferrées métropolitaines par rapport aux liaisons longue distance intra-régionales.

En ce qui concerne le réseau de transport interurbain Transgironde, il a connu, grâce à l'action déterminée du Département qui en a eu la responsabilité jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre dernier, une évolution positive très intéressante depuis le début des années 2010. Le Département a par exemple installé dès 2010 un système d'information voyageurs, a offert à ses usagers l'information en temps réel dès 2012 et a créé un nouveau

---

<sup>1</sup> Ce qui reviendra à investir 24 000€/personne transportée sur ce réseau

concept dès 2013 avec l'e-c@r, permettant aux voyageurs de disposer du Wifi à bord afin de mieux rentabiliser leur voyage. C'était à l'époque une première en France. La fréquentation du réseau Transgironde a ainsi augmenté de 25% lors des 4 dernières années, soit une croissance équivalente à celle du réseau TBM (Transports Bordeaux Métropole) sur la même période.

Fort de ces succès, il serait encore aujourd'hui possible d'aller plus loin en la matière, à l'image de ce que réalisent les réseaux interurbains les plus développés en France. Le réseau Cartreize dans les Bouches-du-Rhône, qui revendique 4,2 millions de voyageurs salariés par an, ce qui correspond à un peu moins de 17 000 voyageurs salariés/jour (la seule ligne Aix-Marseille atteint 10 000 voyageurs/jour étudiants et salariés). Sur le réseau TransIsère, les deux principales lignes Voiron-Grenoble-Crolles et Bourgoin-Lyon atteignent à elles seules respectivement 5 000 et 2 500 voyageurs commerciaux par jour. Sur le réseau Transgironde, le nombre de voyageurs commerciaux (salariés/étudiants) est de 1,8 million par an, ce qui correspond à environ 7 000 voyageurs/jour. La fréquentation maximale des lignes est de l'ordre d'un peu plus de 1 500 voyageurs/jour.

Pour atteindre un tel niveau, il faudra poursuivre les efforts en termes de conception des lignes et d'amélioration de leur performance. La ligne Transgironde qui relie Blaye à Bordeaux fait par exemple 50 arrêts, là où les lignes des Bouches-du-Rhône, de l'Isère ou encore la ligne Dourdan-Massy ont été pensées avec un minimum d'arrêts, des parcs-relais spécifiques et des voies réservées sur autoroute permettant de shunter la congestion.

Enfin, il est absolument crucial de travailler sur l'ensemble des outils offerts par les nouvelles modalités et en particulier le développement du covoiturage (en se basant là aussi sur l'important travail déjà réalisé par le Département de la Gironde) et celui des modes doux (intermodalité TER/vélo, Transgironde/vélo).

Ce déficit de services de mobilités dans les zones péri-urbaines et rurales a plusieurs impacts importants :

- il a des conséquences lourdes sur la congestion routière de la Métropole bordelaise : si entre 2010 et 2016 la circulation avait baissé en intra-rocade sur l'ensemble des axes majeurs, il n'en était pas de même sur la rocade et en extra-rocade. La forte croissance des territoires métropolitains couplée à la nécessaire utilisation de la voiture pour se rendre dans les zones d'emplois métropolitaines est un des éléments majeurs de la congestion ;
- il participe aussi fortement au sentiment de déclassement et d'abandon qu'éprouvent les habitants des territoires péri-urbains et contribue à la fracture territoriale entre métropoles et ruralité qui mine notre démocratie. L'institut de sondage IPSOS (et le cabinet de consultants BCG) ont rendu publique le 27 avril 2017 une étude réalisée auprès de 10 000 citoyens européens issus de 10 pays différents (dont la France). Cette étude établit que 26 % des européens considèrent qu'ils sont « loin de tout » (sentiment qui monte à 32 % chez les 18-24 ans et à 29 % chez les personnes à faibles revenus). 42 % de ces personnes considèrent que les autorités font plus pour d'autres territoires que pour le leur en matière de mobilités.

Comme l'avait souligné dès 2014 l'ensemble des élus métropolitains en plaçant ce sujet au cœur de leur accord de co-gestion pour la mandature, l'amélioration de l'offre de transports, et plus largement des services de mobilité, à destination des zones péri-urbaines est donc une absolue priorité.

### **L'outil syndicat mixte tel que défini par la loi**

Afin de mettre en place une collaboration dépassant les frontières administratives en termes de mobilités, une seule solution juridique est à ce jour à disposition des collectivités : il s'agit du syndicat mixte transports, créé en 2000 dans le cadre de la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU) et depuis transposé dans le Code des transports via les articles L1231-10 et suivants.

La grande force de ce type de syndicat mixte est la possibilité de lever une ressource fiscale dédiée, à savoir le Versement transport additionnel (VTA).

Les règles de calcul du VTA sont relativement complexes. Pour simplifier, il faut retenir que le VTA, comme son nom l'indique, permet de lever un complément au Versement transport (VT) dans les aires urbaines où ce dernier n'est pas déjà appliqué ou n'est pas à son maximum légal. Il est donc important de souligner que si ce VTA était mis en place, il serait acquitté par les entreprises de plus de 11 salariés dans les zones périurbaines

et ne constituerait pas une taxe supplémentaire ni au sein de la Métropole, ni de celui des territoires des agglomérations compétentes en matière de mobilité où le VT est déjà au maximum légal. Mais ce sont justement ces zones périurbaines qui bénéficieront le plus des actions mises en place par le futur syndicat mixte.

En 2015, nous avions conjointement avec le Département demandé à l'URSSAF (Union de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales) quel serait le potentiel fiscal du VTA sur la Gironde : il nous avait été répondu qu'il serait de l'ordre de 5 à 8M€/an.

Un autre élément important à retenir est que seules les autorités organisatrices de la mobilité peuvent adhérer à un syndicat mixte transports. Depuis la mise en œuvre de la loi Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), le Département ne peut plus en faire partie, ayant perdu sa compétence en termes de transports interurbains au profit de la Région.

*A noter que dans le cadre des assises de la mobilité, nous avons demandé à l'Etat de modifier ce point de la loi, le Département étant toujours un acteur incontournable des mobilités par le biais de sa compétence routière.*

De même, les Communautés de communes seraient exclues d'un futur syndicat mixte, car elles n'exercent pas la compétence transports.

Enfin, il faut aussi savoir que la loi SRU avait donné aux syndicats mixtes de transports un domaine de compétences obligatoires relativement limité, puisqu'elles ne sont qu'au nombre de trois : la tarification multimodale, l'information multimodale et la coordination des réseaux. Si ces sujets pouvaient apparaître comme très importants en l'an 2000, l'évolution très rapide du monde des mobilités depuis lors a quelque peu changé cette donne. Si la tarification multimodale reste un très fort enjeu, cela n'est plus tout à fait le cas de l'information multimodale sur laquelle l'offre privée s'est considérablement développée.

Toutefois, et cela est très important, ces syndicats mixtes peuvent, de manière facultative, organiser et gérer des services de transport, ce qui, au final, leur laisse une large marge de manœuvre et en font un outil tout à fait capable d'agir dans le sens des diverses priorités indiquées dans la partie précédente.

## **Le Syndicat mixte intermodal de Nouvelle-Aquitaine**

### ***Le projet***

Suite aux nombreux échanges entre Bordeaux Métropole et la Région, cette dernière nous a proposé un document programmatique, qui se trouve en annexe de la présente délibération.

Les principales demandes de Bordeaux Métropole y figurent en bonne place :

#### ***A) La mise en place d'un réseau express régional métropolitain tous modes***

Point le plus important, le projet proposé aujourd'hui par la Région ne se limite plus aux compétences obligatoires évoquées ci-dessus. Il est désormais clairement affiché comme objectif majeur la création et le financement de nouveaux services de transports pour les habitants des zones périurbaines, avec l'objectif d'un véritable réseau express régional métropolitain tous modes.

#### ***A-1 : Le développement d'un réseau de lignes de Cars Express***

Des Métropoles de plus en plus nombreuses se tournent aujourd'hui vers le développement de lignes de cars Express pour assurer à moindre coût et avec le maximum d'efficacité le déplacement entre les zones périurbaines et rurales et le cœur des Métropoles.

Ces lignes sont caractérisées par :

- une vitesse commerciale forte liée à la réalisation de voies réservées sur autoroutes (A48 à Grenoble depuis 2007, A7 à Marseille depuis 2013), d'arrêts spécifiques sur autoroute (ligne Dourdan-Massy dans l'Essonne) et à la limitation du nombre d'arrêts (4 arrêts sur la ligne Dourdan Massy) ;

- une forte fréquence, de l'ordre de 5 minutes en heure de pointe (Grenoble, Massy, Aix-Marseille) et l'existence de retours tardifs permettant de répondre à tous les besoins ;
- une bonne connexion avec les points noraux du réseau de transport urbain (connexion avec le RER B à Massy pour la ligne Dourdan-Massy, avec le métro à la gare Saint-Charles pour la ligne Aix-Marseille, avec le réseau de tramway à Grenoble...) ;
- l'existence de parkings massifs de covoiturage/vélo aux extrémités permettant un rabattement en voiture ou à vélo ;
- la capacité grâce aux soutes d'embarquer des vélos facilitant par la suite le déplacement du dernier km.

Le succès de ce mode de transport est indéniable :

- à Madrid, où l'ensemble des axes autoroutiers pénétrants sont dotés de telles lignes connectées au métro, la part modale des transports en commun sur l'ensemble de la région métropolitaine est de 50%, alors qu'elle n'est que de 30% sur le même périmètre à Paris ;
- dans les Bouches-du-Rhône, la ligne de car Aix-Marseille accueille 10 000 voyages/jour, soit 50% de plus que la ligne TER sur la même destination (cette ligne TER, très ancienne, souffre d'une infrastructure très dégradée, et nécessiterait un budget de 400 M€ pour être rénovée, et cela pour seulement 7 000 voyageurs/jour) ;
- à Grenoble, la ligne Voiron-Grenoble-Crolles accueille chaque jour 5 000 voyageurs ;
- la ligne Dourdan-Massy accueille 3 000 voyageurs/jour : la délégation d'élus de Bordeaux Métropole et de la communauté d'agglomération du libournais qui a visité cette ligne le 27 septembre 2017 a pu constater toute son efficacité.

En outre, ce type de services est très économique sur le plan financier :

- les coûts d'investissement sont relativement faibles (6 M€ pour le premier tronçon de voie réservée sur l'A48 à Grenoble en 2007, malgré un important dispositif de sécurisation afin de permettre aux cars de rouler sur la bande d'arrêt d'urgence) ;
- les coûts de fonctionnement sont eux aussi très faibles, de l'ordre de 2 à 3€/km parcouru, contre 20€/km parcouru pour le TER.

Les besoins pour ce type de service entre Bordeaux Métropole et les autres territoires de la Gironde seraient nombreux :

- entre Saint-André-de-Cubzac et le Blayais, une étude réalisée conjointement par Bordeaux Métropole et Vinci autoroutes en 2016 a permis d'évaluer le potentiel d'une telle ligne à 3 000 voyageurs/jour ;
- pour la desserte des Opérations d'intérêt métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroparc et InnoCampus : une ou plusieurs lignes reliant le Médoc aux principaux sites industriels et à l'aéroport seraient donc d'une grande utilité.
- en ce qui concerne le libournais, une ligne pourrait permettre, en complément de la ligne TER existante, d'assurer une offre correspondant à des origines/destinations complémentaires, par exemple en reliant Libourne au pôle d'échanges de la Buttinière. Cette ligne serait très utile pour permettre le report modal sur cet axe, et diminuer la pression tant sur les pénétrantes routières venant de la rive droite que dans la zone de la Buttinière.

Il est aussi à noter que ce type de services peut être mis en œuvre de manière évolutive, avec, dans un premier temps, la création d'une ligne sur la base de l'infrastructure existante, puis la réalisation d'aménagements progressifs.

Aujourd'hui, la Région nous propose d'inscrire pleinement la mise en place de ce réseau dans les objectifs du syndicat mixte. Dès la rentrée 2019, il nous est proposé de mettre en place une première expérimentation sur une desserte dont l'origine/destination sera définie dans les prochains mois.

*A-2 : Le renforcement du réseau ferroviaire d'agglomération et la création d'un véritable RER métropolitain*

Comme cela a été évoqué plus haut, le réseau ferroviaire français, sur lequel pèse une très forte dette, nécessite aujourd’hui de très lourds investissements de maintenance.

De ce fait, le syndicat mixte, avec des budgets attendus de l’ordre d’une dizaine de millions d’euros par an au maximum pour le bassin de mobilité girondin, ne pourra pas seul répondre aux ambitions de création d’un RER métropolitain : il revient à la Région, au titre de sa compétence, de prendre en main elle-même ce sujet et de faire les arbitrages les plus pertinents pour améliorer l’efficacité de ce réseau.

Néanmoins, il est prévu que le syndicat mixte y participe pleinement, notamment en réalisant des études et en suivant les projets de diamétralisation des dessertes ferroviaires.

Nous pouvons aussi nous féliciter que pour la première fois, la Région affiche clairement l’ambition de ce RER métropolitain.

Rappelons que ce RER métropolitain implique notamment la création de nouvelles haltes métropolitaines, au premier rang desquelles celles du Bouscat et de Talence Médoquine, dossiers sur lesquels Bordeaux Métropole et la Région ont collaboré activement ces derniers mois.

#### *B) La réalisation de pôles d'échanges multimodaux*

La mise en place d’un réseau express régional métropolitain tous modes ne peut se concevoir sans le développement d’un réseau de pôles d’échanges périurbains permettant la meilleure coordination possible entre les modes.

Le syndicat mixte jouera pleinement son rôle en la matière en réalisation des études et en participant au financement des projets.

#### *C) Le développement du covoitfrage*

Le covoitfrage domicile-travail peine aujourd’hui à se développer, contrairement au covoitfrage longue distance. Ce service de transports garde pourtant toute sa pertinence. Si le taux d’occupation des véhicules, aujourd’hui de l’ordre de 1,3 personne par voiture, venait à croître pour atteindre les 1,5 personne par voiture, l’impact sur la congestion serait déjà considérable.

Il s’agit donc aujourd’hui de développer l’ensemble des incitations qui permettront de faire croître ce taux d’occupation.

Le syndicat mixte jouera pleinement son rôle en la matière.

#### *D) Le développement de l'intermodalité modes-doux/transports interurbains*

Un des principaux freins à l’usage des déplacements interurbains en transports en commun, que ce soit par train ou par car, est le manque de compétitivité en temps de parcours par rapport à la voiture pour la plupart des destinations.

En effet, la nécessité dans bien des cas d’utiliser plusieurs lignes de transport, et donc de multiplier les ruptures de charges avec une perte de temps à chaque changement, peut très vite se révéler très pénalisante (le potentiel de fréquentation des transports en commun pour une liaison donnée avec 1 rupture de charge n’est que de 60% par rapport à une situation de liaison directe, et il descend à 1-2% si deux ruptures de charge sont imposées).

Afin de contourner cette difficulté, la complémentarité entre les transports interurbains (TER, cars Express) et les modes doux, en particulier le vélo, doit être développée.

Le syndicat mixte pourra mettre en œuvre un certain nombre d’actions sur ce sujet :

- la création de stationnements vélos de capacité suffisante à l’origine et à la destination, dans les gares, les pôles d’échanges multimodaux, les parcs-relais et aux principaux points d’arrêt du réseau. Il faut laisser la capacité d’utiliser des solutions à deux vélos, un pour aller de chez soi au point de départ du transport en commun interurbain, l’autre qui reste la nuit à l’arrêt de destination et permet de se déplacer en ville ;

- la promotion de services, comme par exemple :
  - la mise en place d'une tarification multimodale incluant le vélo ;
  - la promotion des solutions multimodales : vélo-pliant, capacité à embarquer les vélos dans les transports en commun interurbains (soute pour les cars, wagons-vélos dans les trains).

#### *E) Les services*

Plusieurs services sont nécessaires afin de faciliter l'usage des solutions alternatives à l'utilisation de l'automobile pour les habitants des zones périurbaines.

Le plus important reste sans conteste le développement d'une *tarification multimodale* (et des outils techniques de billettique la rendant possible) permettant l'accès à l'ensemble des services de mobilité, et en particulier l'utilisation du TER, des cars Transgironde et du réseau TBM, par le biais d'un seul abonnement. Les efforts réalisés dans le cadre du projet Modalis seront poursuivis par le syndicat mixte : le document programmatique affiche très clairement l'objectif d'un Pass Multimodal Métropolitain.

*L'information voyageurs* est elle aussi un élément crucial. Il s'agit de permettre aux habitants d'avoir accès à une information fiable et facile à utiliser, avec des outils du type calculateurs d'itinéraires multimodaux, applications mobiles de guidage permettant une orientation facilitée entre les différents modes et services, systèmes d'informations en temps réel avec envoi d'alertes et propositions de solutions alternatives en cas de perturbations, si possible de manière anticipée etc...

Enfin, *la coordination des services de transports* est aussi une nécessité, même si les réalités de l'exploitation des services de transport peuvent rendre complexe la mise en œuvre d'améliorations sur le terrain.

#### ***L'organisation politique et territoriale du syndicat mixte***

La Région a fait le choix de ne proposer à ses partenaires qu'un seul syndicat réunissant l'ensemble des autorités organisatrices.

Or, si les besoins de développement de nouvelles solutions de mobilité dans des territoires comme celui des agglomérations Côte Basque Adour (Bayonne-Anglet-Biarritz), de la Rochelle, de Chatellerault ou encore de celle de Bressuire ne doivent pas être sous-estimés, il est nécessaire de convenir qu'ils ne sont pas de la même acuité ni de la même magnitude que les problèmes de congestion de la Métropole bordelaise. Le risque d'un tel « super syndicat mixte » serait donc qu'il soit impossible d'avancer sur nos enjeux au regard du nombre très important de partenaires qui le constituent et avec lesquels il aurait fallu systématiquement trouver un accord, alors même que la majeure partie d'entre eux sont loin de nos préoccupations. De fait, le nombre de voix accordées à Bordeaux Métropole au sein du conseil syndical serait très minoritaire.

Pour y remédier, la Région a proposé un fonctionnement à deux étages, avec d'un côté le grand syndicat mixte pour traiter les sujets qui peuvent l'être en commun (par exemple la tarification multimodale), et de l'autre plusieurs bassins de mobilité, sous-structures réunissant les partenaires locaux sur un territoire supposé cohérent. Ces bassins de mobilité auraient leur propre organe de décision et surtout leur propre budget permettant de mener de manière indépendante des actions sur leur territoire. En outre, la Région a prévu dans les statuts un mode de vote qui fera que Bordeaux Métropole et la Région auront très largement à elles deux la majorité absolue des voix au sein de notre bassin de mobilité.

Le périmètre du bassin de mobilités a été longuement discuté. Au final, une solution de compromis a été trouvée, en proposant un bassin réunissant non seulement le territoire de la Gironde, mais aussi le nord des Landes et le Lot-et-Garonne (où, à l'heure actuelle, seule la communauté d'agglomération Val-de-Garonne a décidé d'adhérer). Cette solution garantit l'efficacité du travail mené dans le cadre du syndicat mixte.

La Région a aussi prévu d'associer le Département et les communautés de communes en les consultant sur les principales décisions, ce qui correspond là aussi à nos demandes.

L'organisation proposée répond aussi aux demandes de Bordeaux Métropole concernant la levée du versement transport additionnel, indispensable pour le syndicat mixte. En effet, il va sans dire que sans levée du VTA, l'outil syndicat mixte ne fait que peu de sens : la mise en place du VTA doit être un élément essentiel du projet. De même, si les acteurs du bassin de mobilité s'accordent à lever une ressource fiscale supplémentaire, il faut qu'elle soit à leur unique bénéfice.

La Région a su sur ce sujet faire évoluer son projet afin de répondre à nos demandes. Le versement transport additionnel sera géré au sein de ces bassins de mobilité et pas à celui du grand syndicat mixte. Aucun système de péréquation entre les bassins de mobilité ne sera mis en place. Enfin, les projets de statut prévoient que le VTA ne pourra être utilisé que pour des projets concernant l'aire urbaine où il a été levé. Toutefois, il faudra quand même passer par une décision du conseil syndical pour l'entériner.

**Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir, si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :**

**Le Conseil de Bordeaux Métropole,**

**VU** le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L. 5217-2 ;

**VU** le Code des transports et notamment ses articles L1231-10 et suivants ;

**ENTENDU** le rapport de présentation,

**CONSIDERANT QUE** le développement de nouveaux services de mobilité à destination des habitants des zones périurbaines de l'agglomération bordelaise, en dehors du territoire administratif de Bordeaux Métropole, est une priorité pour lutter contre la congestion routière de la Métropole bordelaise et contre le sentiment d'isolement et d'exclusion des habitants de ces territoires,

**CONSIDERANT QU'il** est indispensable d'afficher clairement la volonté commune de mise en œuvre d'un RER métropolitain et d'un réseau de lignes de cars Express, de développer le covoiturage, de travailler pour le développement de l'intermodalité entre le vélo et les transports interurbains,

**CONSIDERANT QUE** le syndicat mixte est un outil efficace pour travailler dans le sens des objectifs précédents,

**CONSIDERANT QU'un** tel syndicat mixte doit se doter d'un projet ambitieux, capable de porter la création de nouveaux services de mobilité et que le document produit en lien avec la Région répond à cet objectif,

**CONSIDERANT QUE** les projets de statuts proposés aujourd'hui par la Région répondent aux objectifs précédents, que ce soit en termes d'ambition du projet, de capacité de la structure juridique proposée à prendre efficacement des décisions ou encore de territoire proposé pour le bassin de mobilités dans lequel sera incluse Bordeaux Métropole,

## **DECIDE**

**Article 1** : d'approuver les statuts proposés par la Région Nouvelle-Aquitaine pour le syndicat mixte de transports.

**Article 2** : de confirmer la pertinence du document du programme d'actions commun travaillé entre Bordeaux Métropole et la Région.

**Article 3** : d'adhérer au Syndicat mixte intermodal de Nouvelle-Aquitaine.

**Article 4** : de désigner, en qualité de délégués de Bordeaux Métropole – Autorité organisatrice de la mobilité, 4 délégué(e)s titulaires et 4 délégué(e)s suppléant(e)s suivant(e)s :

En qualité de délégué(e)s titulaires

- M. Christophe DUPRAT  
(Président du comité de Bassin)  
- M. Michel LABARDIN  
- Mme Christine BOST  
- Mme Claude MELLIER

En qualité de délégué(e)s suppléant(e)s

- M. Michel DUCHENE  
- M. Eric MARTIN  
- M. Jean-Jacques PUYOBRAU  
- M. Pierre HURMIC

**Article 5** : d'autoriser Monsieur le Président de Bordeaux Métropole à effectuer et à signer tous actes nécessaires à l'application de la présente délibération,

**Article 6** : d'imputer la dépense relative à la contribution financière 2018 de Bordeaux Métropole, au budget annexe des Transports, chapitre 011 – article 6281, de l'exercice en cours.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité – Désignations effectuées.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 27 avril 2018

<b>REÇU EN PRÉFECTURE LE :</b> <b>7 MAI 2018</b>	Pour expédition conforme, le Vice-président,
<b>PUBLIÉ LE :</b> <b>7 MAI 2018</b>	Monsieur Christophe DUPRAT

**SYNDICAT MIXTE INTERMODAL**

**DE**

**NOUVELLE-AQUITAINE**

**STATUTS**

## **PREAMBULE**

En application des dispositions des articles L1231-10 et suivants du Code des transports et des articles L5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales, il est créé, entre les autorités organisatrices adhérentes mentionnées à l'annexe 1 ci-après, un syndicat mixte intermodal, désigné ci-après le « Syndicat Mixte » dont les statuts sont les suivants.

## **CHAPITRE 1 – DISPOSITIONS GENERALES**

### **ARTICLE 1. OBJET**

Le Syndicat Mixte a pour objectif le développement, la facilitation et la promotion des transports en commun et l'intermodalité sur son périmètre.

Pour ce faire, le Syndicat Mixte assure la coopération de ses membres en vue de coordonner les services de transport qu'ils organisent, de mettre en place un système d'information multimodale, une tarification coordonnée ainsi que des titres de transports uniques ou unifiés.

Les autorités organisatrices membres du Syndicat Mixte, ainsi que leurs partenaires délégués par convention, s'engagent à fournir au Syndicat Mixte toutes les données techniques, horaires et tarifaires nécessaires afin de favoriser le développement de l'intermodalité et de concourir à la poursuite de l'intérêt syndical.

Les compétences du Syndicat Mixte sont exposées à l'article 7 des présents statuts.

### **ARTICLE 2. DUREE**

Le Syndicat Mixte est créé pour une durée illimitée. Il peut toutefois être dissous par application des dispositions de l'article 21 des présents statuts.

### **ARTICLE 3. DENOMINATION**

Le Syndicat Mixte est dénommé : « Syndicat Mixte Intermodal de Nouvelle-Aquitaine » (SMINA).

### **ARTICLE 4. SIEGE**

Le siège du Syndicat Mixte est situé à Bordeaux, **[à compléter]**.

Le siège du Syndicat Mixte peut être modifié par délibération du Comité Syndical.

### **ARTICLE 5. PERIMETRE**

Le périmètre du Syndicat Mixte est le périmètre de la Région Nouvelle-Aquitaine.

Le Syndicat Mixte peut également agir pour le développement de l'intermodalité et la mise en œuvre d'actions de coopération avec des régions et des territoires limitrophes en France ou en Espagne.

## **ARTICLE 6. MEMBRES**

La liste des membres du Syndicat Mixte est précisée dans l'annexe 1 des présents statuts. D'autres autorités organisatrices peuvent adhérer au Syndicat Mixte sous réserve du respect des modalités d'adhésion prévues à l'article 8.1 des présents statuts.

## **ARTICLE 7. COMPETENCES**

### *ARTICLE 7.1. COMPETENCES OBLIGATOIRES*

Le Syndicat Mixte, conformément à son objet, exerce obligatoirement les compétences suivantes :

- coordonner les services de transport de voyageurs organisés par les autorités organisatrices membres ;
- mettre en place un système d'information multimodale à l'intention des usagers ;
- mettre en place une tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transports uniques ou unifiés.

Le Syndicat Mixte exerce les compétences obligatoires énoncées ci-avant pour l'ensemble de ses membres et sur l'ensemble de son périmètre.

D'une manière générale, le Syndicat Mixte peut réaliser toute étude, concertation ou communication concourant au développement de l'intermodalité ainsi qu'à l'observation et à l'amélioration des services de transport de voyageurs exploités par ses membres au sein de son périmètre.

### *ARTICLE 7.2. COMPETENCES FACULTATIVES*

Le Syndicat Mixte, en lieu et place de ses membres, peut exercer facultativement les compétences suivantes :

- organiser des services publics réguliers et des services à la demande ;
- et assurer, à ce titre, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.

Les compétences facultatives peuvent concerner tout ou partie des autorités organisatrices membres du Syndicat Mixte.

Le Syndicat Mixte exerce les compétences facultatives énoncées ci-avant dans un niveau de coopération complémentaire, sur sollicitation préalable des Comités de bassin et après

approbation par délibération du Comité Syndical adoptée à la majorité qualifiée des 2/3 des voix exprimées.

Les autorités organisatrices membres concernées par l'exercice de compétences facultatives peuvent décider par délibération de transférer ou de ne pas transférer au Syndicat Mixte la ou les compétence(s) facultatives (s) énoncées ci-avant.

La mise en œuvre opérationnelle des compétences facultatives se traduit par l'élaboration par les Comités de bassin, le cas échéant, d'un budget annexe du bassin d'intermodalité avant soumission au Comité Syndical.

#### ARTICLE 7.3. ACTIVITES ANNEXES

Le Syndicat Mixte peut exercer des activités annexes à la double condition, d'une part, que ces activités soient le complément normal de ses missions statutaires obligatoires et, d'autre part, que ces activités soient à la fois d'intérêt général et directement utiles au Syndicat Mixte.

Le Syndicat Mixte peut apporter un concours financier à la mise en œuvre par ses membres, ou leurs partenaires délégués par convention, de nouveaux services de transport en commun ou l'amélioration de services existants présentant un intérêt syndical.

### **ARTICLE 8. PROCEDURES D'ADHESION ET DE RETRAIT**

#### ARTICLE 8.1. PROCEDURE D'ADHESION

L'adhésion au Syndicat Mixte est subordonnée aux délibérations concordantes de l'assemblée délibérante de l'autorité organisatrice candidate et du Comité Syndical, après avis du Comité de bassin concerné.

La délibération du Comité Syndical fixe notamment les modifications apportées à la composition du Comité Syndical, du Comité de bassin concerné ainsi qu'à la répartition des contributions financières des membres.

L'adhésion d'une nouvelle autorité organisatrice entraîne la modification de l'annexe 1 des présents statuts.

#### ARTICLE 8.2. PROCEDURE DE RETRAIT

Une autorité organisatrice membre peut se retirer du Syndicat Mixte à tout moment, sous réserve de l'apurement de ses engagements financiers.

La procédure de retrait d'une autorité organisatrice membre du Syndicat Mixte est engagée à la suite d'une délibération de principe prise par son assemblée délibérante.

Le Président de l'autorité organisatrice membre concernée en informe par courrier le Président du Syndicat Mixte au plus tard 1 an avant la date de retrait envisagée.

Au cours de ce délai d'1 an avant la date de retrait envisagée, le Comité Syndical doit se prononcer par délibération sur son acceptation ou non du retrait de l'autorité organisatrice, après avis du Comité de bassin concerné.

L'acceptation par le Comité Syndical entraîne le retrait effectif de l'autorité organisatrice concernée.

Le(s) délégué(s) de l'autorité organisatrice concernée ne participe(nt) pas au vote des délibérations de retrait prise par le Comité Syndical.

Une convention de retrait définit les modalités juridiques, financières et techniques du retrait, ainsi que les modalités relatives aux ressources humaines, le cas échéant après consultation d'experts.

Cette convention de retrait doit être approuvée par des délibérations concordantes de l'assemblée délibérante de l'autorité organisatrice concernée et du Comité Syndical, après avis du Comité de bassin concerné.

En tout état de cause, le retrait s'effectue dans les conditions fixées à l'article L5211-25-1 du Code Général des Collectivités Territoriales.

A défaut d'accord, et conformément à l'article L5721-6-2 du Code Général des Collectivités Territoriales, les modalités financières sont fixées par arrêté du ou des représentants de l'État dans le ou les départements concernés.

Le retrait d'une autorité organisatrice membre entraîne la modification de l'annexe 1 des présents statuts.

#### **ARTICLE 9. MODIFICATION DES STATUTS**

La procédure de modification des statuts est engagée à l'initiative du Président du Syndicat Mixte.

Le projet de modification des statuts doit être approuvé par délibération du Comité Syndical adoptée à la majorité qualifiée des 2/3 des voix exprimées.

### **CHAPITRE 2 – ORGANISATION**

#### **ARTICLE 10. GOUVERNANCE**

Le Syndicat Mixte comprend une gouvernance à double niveau :

- un niveau régional, administré par le Comité Syndical qui assure la gestion générale et la mise en œuvre les projets d'envergure régionale ;

- un niveau local, géré par des Comités de bassin, regroupant, pour chaque bassin d'intermodalité, la Région Nouvelle-Aquitaine et les autorités organisatrices de la mobilité concernées, et assurant la mise en œuvre des projets d'envergure locale. Les limites territoriales des bassins d'intermodalité sont définies par délibération du Comité Syndical.

## **ARTICLE 11. COMITE SYNDICAL**

Le Syndicat Mixte est administré par un organe délibérant dénommé le Comité Syndical.

### ARTICLE 11.1. COMPOSITION

Le Comité Syndical est composé de l'ensemble des délégués représentant les autorités organisatrices membres du Syndicat Mixte.

Les délégués de chaque autorité organisatrice sont désignés par leurs assemblées délibérantes respectives, en leur sein, à raison de :

- 6 délégués titulaires et 6 délégués suppléants pour les autorités organisatrices de plus de 1 000 000 d'habitants (population légale totale selon les données INSEE du dernier recensement disponible) ;
- 4 délégués titulaires et 4 délégués suppléants pour les autorités organisatrices de 500 000 à 999 999 habitants ;
- 3 délégués titulaires et 3 délégués suppléants pour les autorités organisatrices de 300 000 à 499 999 habitants ;
- 2 délégués titulaires et 2 délégués suppléants pour les autorités organisatrices de 100 000 à 299 999 habitants ;
- 1 délégué titulaire et 1 délégué suppléant pour les autorités organisatrices de moins de 100 000 habitants.

Chaque délégué dispose d'un nombre de voix déterminé selon les seuils de population suivants :

- 6 voix par délégué pour les autorités organisatrices de plus de 1 000 000 d'habitants (population légale totale selon les données INSEE du dernier recensement disponible) ;
- 3 voix par délégué pour les autorités organisatrices de 500 000 à 999 999 habitants ;
- 2 voix par délégué pour les autorités organisatrices de 100 000 à 499 999 habitants ;
- 1 voix par délégué pour les autorités organisatrices de moins de 100 000 habitants.

La modification du nombre total de délégués ou de voix ainsi que leurs répartitions respectives entre autorités organisatrices membres n'est possible que par une modification des statuts.

La durée du mandat de chaque délégué suit celle du mandat au titre duquel il siège.

En cas de vacance parmi les délégués, par suite de décès, démission ou toute autre cause, il doit être pourvu au remplacement par l'autorité organisatrice concernée dans un délai de 2 mois.

En l'absence de désignation de délégué(s) d'une autorité organisatrice membre du Syndicat Mixte, il est fait application des dispositions de l'article L5211-8 du Code Général des Collectivités Territoriales.

En cas de transformation ou de fusion d'une ou plusieurs autorités organisatrices membres du Syndicat Mixte, la nouvelle structure est substituée de plein droit au(x) autorité(s) organisatrice(s) membre(s) concernée(s) dans toutes leurs délibérations et tous leurs actes dans les conditions définies par le Code Général des Collectivités Territoriales ou les lois et règlements en vigueur.

En aucun cas, le nombre de voix d'une autorité organisatrice membre ne peut excéder la majorité absolue du nombre total de voix du Comité Syndical.

Peuvent être invités à siéger au Comité Syndical, sans voix délibérative, les représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements qui, sans constituer des autorités organisatrices, sont toutefois concernés ou intéressés par les sujets inscrits à l'ordre du jour.

Le Comité Syndical se réunit dans les conditions prévues par le règlement intérieur.

#### ARTICLE 11.2. ATTRIBUTIONS

Le Comité Syndical est compétent sur toutes décisions d'intérêt commun du Syndicat Mixte. A cette fin, le Comité Syndical :

- élit en son sein le Président du Syndicat Mixte ;
- élit les Vice-présidents du Syndicat Mixte parmi les Présidents de Comité de bassin ; définit les limites territoriales des bassins d'intermodalité ;
- désigne les délégués membres des Comités de bassin ;
- désigne les délégués membres de la commission d'appel d'offres ;
- désigne les délégués membres de la commission de délégation de service public ;
- désigne les délégués membres de la commission consultative des services publics locaux ;

- débat sur l'orientation budgétaire, au vu, le cas échéant, de l'avis des Comités de bassin ;
- vote le budget principal et, le cas échéant, les budgets annexes au vu de la proposition des Comités de bassin concernés ;
- vote les concours financiers relatifs à la mise en œuvre ou à l'amélioration des services de transport en commun présentant un intérêt syndical ;
- approuve et révise le Programme Pluriannuel d'Investissement du Syndicat Mixte au vu, le cas échéant, de l'avis des Comités de bassin concernés ;
- approuve et révise le Programme Pluriannuel d'Études du Syndicat Mixte, au vu, le cas échéant, de l'avis des Comités de bassin concernés ;
- approuve la mise en œuvre de compétences facultatives au sein des bassins d'intermodalité, au vu, le cas échéant, de la proposition des Comités de bassin concernés ;
- vote les décisions budgétaires modificatives du budget principal, et, le cas échéant pour les budgets annexes, au vu de l'avis des Comités de bassin concernés ;
- approuve le compte administratif du budget principal, et, le cas échéant pour les budgets annexes, au vu de l'avis des Comités de bassin concernés ;
- approuve la modification des statuts du Syndicat Mixte ;
- adopte ou modifie le règlement intérieur du Syndicat Mixte ;
- adopte ou modifie le pacte financier du Syndicat Mixte ;
- adopte le tableau des effectifs du personnel du Syndicat Mixte ;
- délègue la gestion de service public ;
- décide des achats ou cessions, au vu de l'avis des Comités de bassin concernés et, le cas échéant, après avis de l'autorité compétente de l'État ;
- délibère sur l'attribution de conventions d'aménagement, de délégations de service public, de marchés ou d'autres contrats, et de leurs avenants ;
- délibère sur l'adhésion d'une autorité organisatrice candidate, au vu de l'avis émis par le Comité de bassin au sein duquel l'autorité organisatrice candidate souhaite adhérer ;
- délibère sur le retrait d'une autorité organisatrice membre au vu de l'avis du Comité de bassin au sein duquel l'autorité organisatrice est adhérente ;
- est compétent pour tout projet ou question intéressant des autorités organisatrices membres de bassins d'intermodalité différents.

Le Comité Syndical peut déléguer certaines de ses attributions au Président ou au Bureau dans les conditions prévues par l'article L5211-10 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Le quorum est considéré comme atteint si la majorité des délégués, titulaires ou suppléants, représentant au moins la moitié des voix du Comité Syndical, sont physiquement présents.

Les délibérations sont adoptées à la majorité absolue des voix exprimées, sauf disposition spécifique fixée par les statuts ou le règlement intérieur. En cas de partage égal du nombre de voix, la voix du Président est prépondérante.

## **ARTICLE 12. COMITES DE BASSIN**

Chaque bassin d'intermodalité est géré par une instance dénommée Comité de bassin.

Le nombre maximum de bassins d'intermodalité est fixé à 5.

### ARTICLE 12.1. COMPOSITION

Le Comité de bassin est composé de délégués représentants les autorités organisatrices membres du bassin d'intermodalité concerné désignés parmi les délégués du Conseil Syndical, à raison de :

- 2 délégués titulaires et 2 délégués suppléants pour les autorités organisatrices de plus de 500 000 d'habitants (population légale totale selon les données INSEE du dernier recensement disponible) ;
- 1 délégué titulaire et 1 délégué suppléant pour les autorités organisatrices de moins de 500 000 habitants.

Chaque délégué dispose d'un nombre de voix déterminé selon les seuils de population suivants :

- 3 voix par délégué pour les autorités organisatrices de plus de 500 000 d'habitants (population légale totale selon les données INSEE du dernier recensement disponible) ;
- 2 voix par délégué pour les autorités organisatrices de 100 000 à 499 999 habitants ;
- 1 voix par délégué pour les autorités organisatrices de moins de 100 000 habitants.

La modification du nombre total de délégués ou de voix ainsi que leurs répartitions respectives entre autorités organisatrices membres n'est possible que par une modification des statuts.

La durée du mandat de chaque délégué suit celle du mandat au titre duquel il siège.

En cas de vacance parmi les délégués, par suite de décès, démission ou toute autre cause, il doit être pourvu au remplacement par l'autorité organisatrice concernée dans un délai de 2 mois.

En aucun cas, le nombre de voix d'une autorité organisatrice membre ne peut excéder la majorité absolue du nombre total de voix du Comité de bassin. Dans le cas de figure où une autorité organisatrice disposerait de la majorité absolue du nombre total de voix au sein de son Comité de bassin, un plafonnement à 45% est appliqué et les voix écrêtées sont alors réparties proportionnellement à leurs poids en voix vers les autres autorités organisatrices membres du bassin d'intermodalité concerné.

Peuvent être invités à siéger aux Comités de bassin, sans voix délibérative, les représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements qui, sans constituer des autorités organisatrices, sont toutefois concernés ou intéressés par les sujets inscrits à l'ordre du jour.

Les Comités de bassin se réunissent dans les conditions prévues par le règlement intérieur.

#### ARTICLE 12.2. ATTRIBUTIONS

Les Comités de bassin sont compétents au sein de leurs bassins d'intermodalité respectifs pour :

- élire un Président de Comité de bassin ;
- proposer au Comité Syndical la mise en œuvre de compétences facultatives ;
- concevoir le budget annexe du bassin d'intermodalité.

Le cas échéant, les Comités de bassin sont préalablement consultés pour avis par le Comité Syndical pour :

- le débat d'orientation budgétaire ;
- l'approbation des budgets annexes de leurs bassins d'intermodalité respectifs ;
- l'approbation et la révision du Programme Pluriannuel d'Investissement du Syndicat Mixte ;
- l'approbation et la révision du Programme Pluriannuel d'Études du Syndicat Mixte ;
- l'approbation des décisions budgétaires modificatives concernant les budgets annexes de leurs bassins d'intermodalité respectifs ;
- l'approbation du compte administratif concernant les budgets annexes de leurs bassins d'intermodalité respectifs ;
- les éventuels achats ou cessions concernant leurs bassins d'intermodalité respectifs ;
- la délibération relative à l'adhésion d'une autorité organisatrice candidate si cette dernière adhère à leurs bassins d'intermodalité ;
- la délibération relative au retrait d'une autorité organisatrice membre si cette dernière est adhérente à leurs bassins d'intermodalité ;

- toutes questions les concernant exclusivement.

Le quorum est considéré comme atteint si la majorité des délégués, titulaires ou suppléants, représentant au moins la moitié des voix du Comité de bassin, sont physiquement présents.

Les délibérations et avis sont adoptés à la majorité absolue des voix exprimées, sauf disposition spécifique fixée par les statuts ou le règlement intérieur.

### **ARTICLE 13. PRÉSIDENT**

Le Président du Syndicat Mixte est élu par le Comité Syndical au scrutin uninominal majoritaire à deux tours, pour une durée de 3 ans.

Il peut être mis fin par anticipation au mandat du Président par demande préalable des 2/3 des délégués du Comité Syndical puis par un vote du Comité Syndical à la majorité absolue des voix exprimés.

Le Président assure la présidence du Comité Syndical et du Bureau.

Le Président est l'organe exécutif du Syndicat Mixte. A ce titre, il :

- prépare et exécute les délibérations du Comité Syndical ;
- est chargé de faire exécuter les décisions prises par le Comité Syndical et le Bureau ;
- convoque les sessions du Comité Syndical, ouvre la session, dirige les débats, contrôle les votes et les déclare clos ;
- assure la police de l'assemblée conformément aux dispositions du règlement intérieur ;
- ordonne les dépenses et prescrit l'exécution des recettes ;
- signe les marchés et contrats ;
- assure l'administration générale et nomme le personnel ;
- représente le Syndicat Mixte en justice.

Le Président exerce les attributions qui lui sont déléguées par le Comité Syndical ou le Bureau dans le respect des lois et règlements en vigueur.

Le Président est seul chargé de l'administration, mais il peut déléguer par arrêté, sous sa surveillance et sa responsabilité, l'exercice d'une partie de ses fonctions à des Vice-présidents.

Le Président peut également donner, sous sa surveillance et sa responsabilité, par arrêté, délégation de signature à des membres du personnel du Syndicat Mixte.

La délégation de signature peut être étendue aux attributions confiées par le Comité Syndical au Président, sauf si le Comité Syndical en a décidé autrement dans la délibération déléguant ces attributions.

#### **ARTICLE 14. PRESIDENTS DE COMITE DE BASSIN**

Chaque Comité de bassin élit, au sein de ses délégués titulaires, un Président de Comité de bassin, au scrutin uninominal majoritaire à deux tours, pour une durée de 3 ans.

Il peut être mis fin par anticipation au mandat du Président de Comité de bassin par demande préalable des 2/3 des délégués du Comité de Bassin puis par un vote à la majorité absolue des délégués du Comité de bassin.

La fin de mandat du Président entraîne la fin de mandat des Présidents de Comité de bassin.

Les Présidents de Comités de bassin assurent la présidence des Comités de Bassins.

Le nombre maximum de Présidents de Comité de bassin est fixé à 5.

Les Présidents de Comité de bassin exercent au sein de leurs Comités de bassins respectifs les attributions qui leurs sont déléguées par le Comité Syndical et le Président par arrêté dans le respect des lois et règlements en vigueur.

#### **ARTICLE 15. BUREAU**

Le Bureau est composé du Président et de l'ensemble des Vice-présidents du Syndicat Mixte.

Le Bureau exerce les attributions qui lui sont déléguées par le Comité Syndical dans les conditions prévues par l'article L5211-10 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Le Bureau assiste le Président dans l'exercice de ses fonctions et rend compte de ses décisions à chaque session du Comité Syndical.

Les délibérations sont adoptées à la majorité absolue des voix exprimées, sauf disposition spécifique fixée par les statuts ou le règlement intérieur. En cas de partage égal des votes, la voix du Président est prépondérante.

#### **ARTICLE 16. COMITE DES PARTENAIRES DU TRANSPORT PUBLIC**

Il est institué auprès du Syndicat Mixte un Comité des Partenaires du Transport Public.

##### **ARTICLE 16.1 COMPOSITION**

Le Comité des Partenaires du Transport Public comprend notamment :

- des représentants des organisations syndicales locales de transports collectifs ;

- des représentants d'associations d'usagers des transports collectifs et notamment d'associations de personnes handicapées.

Sa composition est déterminée par délibération du Comité Syndical à la majorité des 3/4 des voix exprimées.

#### ARTICLE 16.2 ATTRIBUTIONS

Le Comité des Partenaires du Transport Public est notamment consulté sur l'offre, les stratégies tarifaires et de développement, la qualité des services de transport proposés par le Syndicat Mixte.

#### ARTICLE 16.3 FONCTIONNEMENT

Le fonctionnement du Comité des Partenaires du Transport Public est arrêté par délibération du Comité Syndical.

Le Comité des Partenaires du Transport Public se réunit au moins 1 fois par an.

### **ARTICLE 17. INSTANCES AUTRES**

Le Syndicat Mixte se réserve la possibilité de créer toute instance de coopération et de travail à même de favoriser le développement de l'intermodalité et de concourir à la poursuite de l'intérêt syndical.

### **ARTICLE 18. REGLEMENT INTERIEUR**

Le Conseil Syndical établit un règlement intérieur précisant les modalités de fonctionnement des différentes instances du Syndicat Mixte.

Le règlement intérieur est adopté et modifié par délibération du Comité Syndical.

## **CHAPITRE 3 – DISPOSITIONS FINANCIERES ET COMPTABLES**

### **ARTICLE 19. CONTROLE DE LEGALITE ET REGIME COMPTABLE**

Le Syndicat Mixte est un établissement public soumis au régime de la comptabilité publique des collectivités territoriales et de leurs établissements publics.

Conformément à l'article L5721-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, les dispositions du Titre III du Livre I de la Troisième Partie du même Code relatives au contrôle de légalité et au caractère exécutoire des actes des autorités départementales sont applicables au Syndicat Mixte.

Sont également applicables au Syndicat Mixte les dispositions des Chapitres II et VII du Titre I du Livre VI de la Première Partie du Code Général des Collectivités Territoriales relatives au contrôle budgétaire et aux comptables publics.

Les fonctions d'agent comptable du Syndicat Mixte sont exercées par un Comptable public désignés par les autorités compétences.

Le Comptable public pourra assister aux sessions du Comité Syndical.

#### **ARTICLE 20. BUDGET ET FINANCEMENT**

Le budget du Syndicat Mixte est constitué d'un budget principal et, le cas échéant, de budgets annexes attachés aux bassins d'intermodalité et à l'exercice de compétences facultatives au sein de ces mêmes bassins.

Le Conseil Syndical établit un pacte financier intérieur précisant les modalités de fonctionnement financier du Syndicat Mixte.

Le pacte financier est adopté et modifié par délibération du Comité Syndical.

##### ARTICLE 20.1. BUDGET PRINCIPAL

Le budget principal du Syndicat Mixte est composé des dépenses et des recettes strictement affectées au financement des compétences obligatoires.

Les recettes du budget principal du Syndicat Mixte comprennent notamment les contributions financières des membres dont le montant en année pleine est fixé selon les seuils de population suivants :

- 850 000 € pour l'autorité organisatrice régionale ;
- 100 000 € pour les autorités organisatrices de 700 000 à 999 999 habitants (population légale totale selon les données INSEE du dernier recensement disponible) ;
- 90 000 € pour les autorités organisatrices de 500 000 à 699 999 habitants ;
- 80 000 € pour les autorités organisatrices de 400 000 à 499 999 habitants ;
- 70 000 € pour les autorités organisatrices de 300 000 à 399 999 habitants ;
- 60 000 € pour les autorités organisatrices de 200 000 à 299 999 habitants ;
- 50 000 € pour les autorités organisatrices de 150 000 à 199 999 habitants ;
- 40 000 € pour les autorités organisatrices de 100 000 à 149 999 habitants ;
- 30 000 € pour les autorités organisatrices de 75 000 à 99 999 habitants ;
- 20 000 € pour les autorités organisatrices de 50 000 à 74 999 habitants ;
- 10 000 € pour les autorités organisatrices de moins de 50 000 habitants.

Le Comité Syndical délibère annuellement sur les montants de contribution financière demandée à ses membres à l'occasion du débat d'orientations budgétaires.

Les autres recettes du budget principal du Syndicat Mixte comprennent non limitativement :

- les contributions exceptionnelles des autorités organisatrices du Syndicat Mixte ou de certaines d'entre elles ;
- les participations financières de collectivités ou d'établissements publics non membres du Syndicat Mixte correspondant à des actions d'intérêts communs par voie de convention ;
- le revenu des biens meubles ou immeubles appartenant au Syndicat Mixte ;
- les subventions ;
- les fonds de participations et concours financiers divers ;
- les dons et legs ;
- le produit des emprunts que le Syndicat Mixte sera autorisé à contracter ;
- le produit de la vente des services faits par le Syndicat Mixte ;
- toute autre ressource autorisée par les lois et règlements en vigueur.

Les dépenses du budget principal du Syndicat Mixte comprennent :

- les charges à caractère général ;
- les charges de personnel et frais assimilés ;
- les autres charges de gestion, remboursements et frais divers ;
- les dépenses d'investissement et de recherche ;
- les subventions d'équipement relatives à la mise en œuvre ou à l'amélioration de l'intermodalité et des offres de transport présentant un intérêt syndical ;
- les subventions de fonctionnement relatives à la mise en œuvre ou à l'amélioration de l'intermodalité et des offres de transport présentant un intérêt syndical.

#### ARTICLE 20.2. BUDGETS ANNEXES

Le cas échéant, pour chaque bassin d'intermodalité, un budget annexe est composé des dépenses et des recettes affectées exclusivement audit bassin d'intermodalité pour le financement des compétences facultatives.

Les autorités organisatrices membres ayant sollicité le Syndicat Mixte pour la mise en œuvre de compétences facultatives au sein d'un bassin d'intermodalité sont seules responsables de l'équilibre financier du budget annexe de leur bassin d'intermodalité et apporteront, en tant que de besoin, les financements complémentaires nécessaires.

Une autorité organisatrice qui ne serait pas membre de ce bassin d'intermodalité ou qui n'aurait pas sollicité la mise en œuvre de compétences facultatives ne pourra donc, sans son consentement, être appelé ni recherché pour apporter un financement complémentaire de quelque nature qu'elle soit au budget annexe dudit bassin d'intermodalité.

Les autorités organisatrices de ce bassin d'intermodalité pourront convenir, en tant que de besoin, de tout accord précisant les modalités de prise en charge et de répartition du financement complémentaire.

**ARTICLE 20.3. VERSEMENT TRANSPORT ADDITIONNEL**

Chaque Comité de bassin peut solliciter le Comité Syndical, lors de la conception du budget annexe de son bassin d'intermodalité, en vue de la mise en place du Versement Transport additionnel dans les conditions prévues à l'article L5722-7 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Le produit des recettes du Versement Transport additionnel perçu par le Syndicat Mixte sera alors versé du budget général vers le budget annexe du bassin d'intermodalité demandeur.

Le produit des recettes de Versement Transport additionnel sera perçu uniquement sur le(s) espace(s) à dominante urbaine de(s) l'autorité(s) organisatrice(s) demandeuse(s), conformément à l'article L5722-7 du Code Général des Collectivités Territoriales, et strictement affecté au financement de compétences facultatives et d'activités annexes exercées sur le(s) espace(s) à dominante urbaine en question. Le Versement Transport additionnel sera alors perçu sur le territoire des communes multipolarisées, sauf à ce qu'une des autorités organisatrices de l'aire urbaine à laquelle appartiennent ces communes ne s'y oppose.

Le Versement Transport additionnel ne pourra être perçu sur des communes appartenant à un ressort territorial d'une autorité organisatrice membre du Syndicat Mixte.

**CHAPITRE 4 – DISPOSITIONS DIVERSES**

**ARTICLE 21. DISSOLUTION**

Le Syndicat Mixte peut être dissous dans les conditions prévues par les articles L5721-7 et L5721-7-1 du Code Général des Collectivités Territoriales.

**ARTICLE 22. RENVOI AU CODE GENERAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES**

Toute circonstance non envisagée statutairement par les présents statuts est régies par les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales.

## **ANNEXE 1 – LISTE DES MEMBRES**

Conformément à l'article 6 des présents statuts, sont membres du Syndicat Mixte Intermodal de Nouvelle-Aquitaine, les autorités organisatrices suivantes :

- Région Nouvelle-Aquitaine ;
- **[à compléter]**



**PROGRAMME D'ACTIONS COMMUN  
EN VUE DE L'AMELIORATION DE  
L'ACCES A LA METROPOLE  
BORDELAISE**

L'étalement urbain et la périurbanisation croissante des territoires périphériques à la métropole bordelaise n'ont cessé d'encourager une surutilisation de la voiture particulière comme mode de déplacement privilégié, entraînant de fait une congestion désormais chronique des infrastructures routières et ses corolaires environnementaux et sociaux.

En réponse à ce constat, d'importants efforts ont été consentis ces dernières années par la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole en vue de développer des offres de transport collectif et de les coordonner à travers la réalisation de pôles d'échanges multimodaux ou la création de tarifs combinés et intégrés.

Néanmoins, il s'avère désormais nécessaire pour la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole d'aller plus loin dans les solutions à offrir aux habitants désireux de rejoindre les zones d'emploi métropolitaines depuis les territoires périurbains et ruraux de Gironde, du Lot-et-Garonne et du nord des Landes.

Bordeaux Métropole et Région Nouvelle-Aquitaine s'accordent, notamment dans le cadre du Syndicat Mixte Intermodal de Nouvelle-Aquitaine (SMINA), à travailler de concert à la mise en œuvre d'un **programme d'actions commun** visant l'amélioration des conditions d'accès à la métropole bordelaise.

Les objectifs poursuivis devront permettre un développement ainsi qu'une amélioration significative des offres de transport sur le périmètre de l'aire urbaine bordelaise favorisant ainsi un report modal de l'autosolisme vers les solutions alternatives.

Ce **programme d'actions commun** entre la Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole viendra en outre alimenter la construction des Programmes Pluriannuels d'Études (PPE) et d'Investissements (PPI) du SMINA.

Outre les actions et investissements prévus dans le cadre des compétences obligatoires du SMINA et dont les retombées bénéficieront directement aux habitants de toute la Région Nouvelle-Aquitaine et, par ricochet, à ceux de Bordeaux Métropole (coordination des services de transport, information multimodale, tarification et interopérabilité billettique, etc...), ce **programme d'actions commun** permettra de définir les champs d'action du SMINA sur le bassin d'intermodalité « Gironde & Garonne ».

A ce titre, le SMINA agira :

- soit directement en assurant la maîtrise d'ouvrage d'études sur ses fonds propres ;
- soit indirectement en assurant des co-maîtrises d'ouvrage et des co-financements grâce au versement de subventions issues du VTa perçu sur l'aire à dominante urbaine bordelaise.

## **ŒUVRER A LA MISE EN PLACE D'UN RESEAU REGIONAL EXPRESS METROPOLITAIN**

### **TOUS MODES**

- ➔ mettre en œuvre des liaisons de cars express depuis les zones périurbaines et à destination des points d'entrées au réseau de transport métropolitain et des principaux bassins d'emplois. Ce déploiement se fera par étapes :
  - d'ici à l'automne 2018 : définition d'un itinéraire et des connexions au réseau métropolitain ;
  - rentrée 2019 : lancement de l'expérimentation sur l'itinéraire défini.
- ➔ accompagner les études d'aménagement des voies et accès en vue d'améliorer la vitesse commerciale et de contribuer à l'attractivité des temps de parcours des lignes de cars express du réseau régional express métropolitain et participer, le cas échéant et lorsque cela est justifié, au financement des travaux nécessaires à la réalisation de ces aménagements.
- ➔ identifier les potentielles liaisons ferroviaires expresses à développer à destination des gares et haltes métropolitaines dans l'objectif de mettre en œuvre un RER métropolitain.
- ➔ suivre les projets de diamétralisation des dessertes ferroviaires pour des liaisons de périphérie à périphérie.
- ➔ coordonner la création d'un « Pass Multimodal Métropolitain » offrant aux usagers un libre accès à l'ensemble des services de transport disponibles sur la métropole bordelaise ;
- ➔ étudier la potentialité des déplacements pendulaires par le fleuve vers le cœur de Bordeaux Métropole ;
- ➔ déterminer les caractéristiques de navigabilité et définir le montage technique, juridique et économique d'un service de transport fluvial complémentaire aux offres déjà existantes.

### **DEFINIR LES POINTS D'ENTREES PERIURBAINS**

- ➔ recenser les principaux pôles d'échanges périurbains faisant office de « points d'accès » au réseau régional express ;
- ➔ préconiser les caractéristiques du rabattement multimodal vers ces pôles d'échanges périurbains depuis les zones périphériques à proximité ;
- ➔ recommander les aménagements de ces pôles d'échanges en vue de garantir la meilleure intermodalité possible entre les services de rabattement et les services express régionaux selon la démarche de hiérarchisation des pôles d'échanges et participer à leur financement sous réserve des adaptations nécessaires au règlement d'intervention de la Région Nouvelle-Aquitaine déjà existant en la matière.

## **COORDONNER L'ARTICULATION DES POLITIQUES DE MOBILITES ACTIVES ET PARTAGEES**

- ➔ initier une démarche visant à mettre en place une politique commune de covoiturage entre l'ensemble des acteurs de la mobilité concernés (communes, intercommunalités, départements, acteurs privés, etc...) ;
- ➔ accompagner la pratique du covoiturage par la mise en place d'outils d'information numériques dynamiques et innovants ;
- ➔ participer dans un premier temps aux expérimentations réalisées afin de promouvoir le covoiturage et, à terme, si celles-ci se révèlent pertinentes, mettre en œuvre un service à l'échelon du bassin d'intermodalité ;
- ➔ articuler l'implantation des aires de covoiturage et leurs connexions aux réseaux de transport régional et métropolitain ;
- ➔ définir et mettre en œuvre la politique de déploiement de stationnements sécurisés à destination des vélos en lien avec les stratégies thématiques déjà existantes sous réserve des adaptations nécessaires au règlement d'intervention de la Région Nouvelle-Aquitaine déjà existant en la matière ;
- ➔ développer des services « vélo + TC » dans le cadre de la démarche globale d'interopérabilité billettique et de mise en œuvre de titres combinés, en particulier sur le réseau régional express métropolitain évoqué ci-dessus ;
- ➔ promouvoir l'intermodalité « vélo + TC » par le biais de campagnes de communication auprès des usagers.