

Monsieur le Président ouvre la séance en procédant à l'appel des membres du Comité :

Les membres du Comité Syndical se sont réunis à l'hôtel de la gare, ce mardi 3 mars 2009, sous la présidence de Monsieur Jean-Marie ALBOUY-GUIDICELLI, Premier Adjoint au Maire de Montereau.

Etaient présents : M. ALBOUY-GUIDICELLI (Président), M. BAILLET, M. DEMELUN et Mme FLORENCE, M. BLANCHARD et M. SMORAG, M. PELLE et M. GIRAULT, Mme LAVAUX et M. SIMONOT, M. EVEN et M. LEFIER, M. BEZANGER, M. DALIBON et M. PAVIOT, M. CHAUMONT, M. PERREIRA, M. MADELENAT et M. MARTINEZ, M. CHOMET représentant les communes de Barbey, La Brosse Montceaux, Cannes Ecluse, Esmans, Forges, La Grande Paroisse, Laval en Brie, Marolles sur Seine, Misy sur Yonne, Montereau-Fault-Yonne, Saint Germain Laval et Varennes sur Seine.

Etaient absents : M. GALTIER, M. RICHARD, M. BELLINI, Mme GAUTHIER.

Etaient représentés : M. BERNARD, M. RUIZ.

Etaient également présents :

M. HUREL, Trésorier Principal de Montereau.

M. MARTIAL, Société TRANSDEV.

M. DEMERY, Société TRANSDEV.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI présente Monsieur CHAUMONT, nouvel arrivé et titulaire de la commune de Misy sur Yonne.

ORDRE DU JOUR

- Approbation des procès verbaux des comités syndicaux du 28 novembre 2008 et du 2 janvier 2009
- Présentation des conséquences de la suppression de l'abattement des charges de 20% sur les salaires des conducteurs
- Présentation de l'adaptation de l'offre de transport
- Débat d'orientations budgétaires 2009
- Affaires et questions diverses

Approbation des Procès verbaux des comités syndicaux du 28 novembre 2008 et du 2 janvier 2009
--

Vous avez été destinataire des procès-verbaux des réunions de Comité du 28 novembre 2008 et 2 janvier 2009.

Avez-vous des commentaires à faire sur ces comptes-rendus ?

Aucune observation n'étant faite, les membres du Comité les approuvent à l'unanimité.

Présentation des conséquences de la suppression de l'abattement des charges de 20% sur les salaires des conducteurs

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Ce dossier va nous être présenté par deux intervenants de la société Transdev-Interval, Monsieur Celestin MARTIAL et Monsieur Vincent DEMERY, concernant notre activité de transports, et dont les coûts supplémentaires n'ont pas été prévus.

Les entreprises du secteur du transport périurbain d'Ile de France et de Grande Couronne bénéficiaient d'une réduction fiscale de 20% sur les salaires de leurs conducteurs, qui a été supprimée au 01/01/2008 par le gouvernement. Cette suppression met en péril l'ensemble des réseaux, car nous avons de fait une augmentation mécanique et des conséquences financières à supporter.

Le conseil Général a fait plusieurs réunions afin d'annoncer cet état de fait, qui sera supporté autant par le Conseil Général, que par les entreprises, que par les différents syndicats intercommunaux qui gèrent les réseaux de distribution.

Monsieur MARTIAL :

Nous allons vous présenter le support de ce dossier, tel qu'il a été présenté par le Conseil Général. Pour toutes les entreprises de transport rattachées à la convention interurbaine, les conducteurs se sont retrouvés à déclarer l'intégralité de leurs revenus au 01/01/2008, suite à cette suppression d'abattement fiscal et sont donc pénalisés car il leur faut dorénavant déclarer l'intégralité de leurs revenus. Aussi avons-nous décidé de compenser par une réévaluation des salaires.

Monsieur GIRAULT :

Il n'y avait aucune obligation à passer au niveau régime...de plus, nous parlons de charges sociales, et non de charges fiscales.

Monsieur MARTIAL :

Effectivement, mais les salariés auraient été pénalisés. De plus, les sociétés paient bien les charges sur ces 20% supplémentaires. Cela a impliqué une augmentation des salaires de 4.5%. Ces différentes dépenses ont été compensées par une recette au niveau du Conseil Général. De plus, le STIF en a pris en charge également une partie, mais en échange à augmenter ses recettes, sans rendre la recette aux fournisseurs de transport. Deux solutions ont été proposées, et celle du conseil Général a été retenue. Les différents calculs sont présentés dans le document du Conseil Général.

Un coefficient de 2,18% sera appliqué en minoration des recettes du Conseil Général pour les entreprises, jusqu'à la mise en place en 2010 d'un contrat de type 2, avec un mécanisme de validation permanent, et une suppression à long terme des mécanismes de comptages, ainsi que d'une mise en concurrence des sociétés de transports.

Présentation de l'adaptation de l'offre de transport

Monsieur MARTIAL :

Cette présentation nous explique la justification des écarts du déficit sur les exercices 2008 – 2009 et 2009 – 2010. Une succession d'avenants viennent d'être passés. L'exercice prévisionnel 2008 – 2009 (actualisation mai 2008 pour les charges et juillet 2008 pour les recettes) prévoit :

- Déficit prévisionnel contractuel avant modifications et avant SSA20%: 353 K€ TTC
- Déficit supplémentaire avenant 1 (renforcement desserte ligne F – Forges) : 15 K€ TTC (Effet exercice 12,5 (à partir de septembre 2008)).
- Baisse du déficit par Intégration des comptages en octobre 2009 ligne A : soit une hausse globale de (+) 150 K€/an mais dont 65 K€ sont provisionnés au titre du trafic Politique de la Ville (contrat STIF janvier 2008). Soit un solde pour le réseau de + 85 K€ TTC.

- Déficit supplémentaire avenant 2 (impact suppression abattement 20%) : 58 K€ TTC
- Déficit supplémentaire futur Avenant 3 (restructuration de l'exploitation de la ligne A en décembre 2008) : 105 K€ TTC en année pleine soit un effet exercice de 56,87 K€ TTC
- Déficit supplémentaire futur avenant 4 (renforcement avril 2009) : 29 K€ TTC en effet année pleine soit un effet exercice de 7,25 K€ TTC.

Au global de l'exercice un déficit base participation de 402 K€ TTC.

L'exercice prévisionnel 2009 – 2010 (actualisation mai 2008 pour les charges et juillet 2008 pour les recettes) prévoit :

- Déficit prévisionnel contractuel avant modifications : 353 K€ TTC
- Déficit supplémentaire avenant 1 (renforcement desserte ligne F – Forges) : 15 K€ TTC
- Baisse déficit Intégration comptages octobre 2009 ligne A : (+) 150 K€ hors 65 K€ dédiés à l'induction théorique de trafic pour l'offre politique de la ville soit effet exercice plein + 85 k€.
- Déficit supplémentaire avenant 2 (impact suppression abattement 20%) : 58 K€ TTC
- Déficit supplémentaire futur Avenant 3 (restructuration de l'exploitation de la ligne A) : 105 K€
- Déficit supplémentaire futur avenant 4 (renforcement avril 2009) : 29 K€ TTC
- Au global de l'exercice un déficit base participation de 475 K€ TTC

Nous espérons avec les comptages de 2009, obtenir des recettes supplémentaires, que ne pouvons estimer à la date d'aujourd'hui, et qui devraient faire baisser le déficit.

Madame LAVAUX :

Le coût supplémentaire des 15k€ est-il a supporté intégralement par la commune de Forges ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Non, vous ne supportez pour votre commune que la part correspondant à notre clé de répartition, car nous sommes une intercommunalité, et les charges sont mutualisées.

Monsieur MARTIAL :

Les facturations sont TTC, car même si le Syndicat ne récupère pas la TVA sur les frais de fonctionnement, la société elle, la collecte et la paie à l'état.

Monsieur GIRAULT :

Comment est établi le barème de facturation départemental ?

Monsieur MARTIAL :

Il est actualisé tous les ans par le Conseil Général, il tient compte d'une liste standard de dépenses, comme le prix du gazole et l'augmentation des différentes charges de gestion courante, les salaires, le prix du kilomètre et autres composants bien définis, base calculée sur des chiffres N-2.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Il faut savoir que le financement du déficit par le SITCOME à raison de 50 %, est calculé sur une base de 92 % du déficit de la société Interval.

Il faut savoir que le déficit augmente, mais que l'offre de transport a aussi, augmenté.

Une présentation a été faite, afin que chacun des élus comprennent les mécanismes de calcul.

Quand à l'adaptation de l'offre par rapport aux nouveaux horaires de trains SNCF, nous avons questionné le public afin le faire le point sur les discordances, avec la société Interval, et essayé de tenir compte des différentes revendications en sachant que nous ne sommes pas responsables des modifications d'horaires des trains, et que même si nous nous sommes adaptés, les scolaires devront aussi peut-être prendre des bus plus tôt.

Monsieur DEMERY :

Des adaptations de temps de parcours de la ligne A ont été réalisées en décembre 2008 pour améliorer la qualité de service de cette ligne structurante du réseau. Les renforts d'offres, mis en place d'une part, en janvier 2008 sur la ligne A « Montereau Pajol – Montereau Gare » dans le cadre de sa politique d'amélioration de l'offre à destination des quartiers « politique de la ville » et d'autre part, le 14 décembre 2008 sur la ligne B « Varennes – Montereau – Cannes-Ecluses », principalement en heures creuses, dans le cadre de son accompagnement au cadencement, ont permis un ajustement du réseau parallèlement au renfort de l'offre du réseau SNCF Paris Sud-est.

Dans le cadre des modifications du 27 avril 2009 (Avenant N°4), et avec la mise en place d'un bus supplémentaire, vous avez obtenu des développements d'offre sur les différentes lignes du réseau :

- Ligne A : création d'une course le matin et d'une course le soir vers la gare,
- Ligne C : création d'une course le matin pour desservir un train supplémentaire à 7h48,
- Ligne F : création d'une course le matin pour desservir ce même train,
- Ligne I : Fonctionnement d'une course en période de vacances scolaires pour permettre de desservir un train supplémentaire toute l'année.

Ligne par ligne, et avec tous les horaires, vous retrouverez les modifications apportées sur le réseau de transport dans un document joint.

Aucune modification de ligne n'interviendra plus d'ici la prochaine rentrée scolaire.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Les chiffres annoncés par Interval doivent toujours être divisés par deux, car le Conseil Général en prend à sa charge 50%.

Les modifications horaires seront annoncées au public avec de nouvelles fiches horaires, recto verso, qui seront distribuées et à disposition, dans les différents endroits prévus à cet effet.

Après avoir étudié ces différentes adaptations, nous allons passés au vote.

Le Comité Syndical décide à l'unanimité de signer ces avenants à la Convention passée avec le Conseil Général et Interval.

Débat d'orientation budgétaire

Comme vous le savez nous nous devons d'organiser un débat d'orientations budgétaires quelques jours avant la présentation du budget afin que l'ensemble des élus puisse participer à travers leurs remarques et leurs suggestions à son élaboration.

L'exécutif n'est pas obligé de suivre les remarques émises mais en créant le DOB, le législateur a souhaité que chacun ait la possibilité de s'exprimer à un stade où il est encore possible d'agir. Aucun vote ne conclut ce DOB.

Contrairement à une collectivité aux nombreuses compétences et aux recettes et dépenses diverses et variées, nous sommes un Syndicat Intercommunal à Vocation Unique.

Nos compétences étant très limitées et circonscrites au transport et à la mobilité des habitants de nos communes, nos champs d'action et les ajustements entre ces derniers sont considérablement réduits.

Notre action principale est donc l'amélioration de la mobilité de nos concitoyens :

- soit par ce que j'appelle volontiers le « cœur de métier » du syndicat c'est-à-dire son réseau de bus et, plus récemment, la gestion de la gare routière, point névralgique de l'inter modalité de nos lignes entre elles et de notre réseau avec les autres offres de transports publics comme la SNCF ou la seine et marne express,
- soit par tous les services que nous avons créés ces dernières années et qui ne pèsent pas forcément sur nos comptes mais participent à sa notoriété et son dynamisme et œuvre pour un développement de la mobilité dans l'esprit « grenellesque » : le TAD et le vélo.

En ce qui concerne le budget de notre SIVU, comme vous le savez, une part importante de notre budget est liée à la convention tripartite liant notre syndicat avec le conseil général et Interval pour la réalisation de notre réseau SIYONNE.

Cette convention rediscutée tous les 5 ans permet de fixer à l'entreprise un cahier des charges et de limiter tout débordement financier non voulu puisque nous décidons au cas par cas de tous les projets d'évolutions en mesurant à chaque fois l'impact financier final.

En 2007, nous avons notamment accepté la desserte de nouvelles zones sur Cannes Écluse, en 2008, le développement de l'offre sur la Ligne A et la fusion de la ligne B et C qui apporta de meilleurs services aux usagers, en 2009, nous avons renforcé la desserte de Forges, renforcé sérieusement la ligne Cannes-Varennes.

Ces améliorations induisent toujours des frais supplémentaires qui s'inscrivent de manière pérenne dans le coût et le déficit de notre réseau.

Au-delà de ces décisions propres au SITCOME, nous devons aussi supporter des contraintes extérieures importantes qui perturbent grandement nos projections financières.

- Modifications des horaires SNCF

Comme vous le savez nous avons beaucoup espéré des nouveaux horaires SNCF aussi bien pour les usagers que pour notre exploitation.

Malheureusement certains avantages de journée, comme le cadencement, sont à contrebalancer avec des inconvénients plus lourds, comme moins de trains en heures de pointe et qui plus est des trains rapprochés en termes d'horaires.

Il nous est impossible, par exemple, de desservir tout le réseau pour un train à 7h15 et un à 7h24. Le choix s'est donc porté sur une desserte conjointe de ces deux horaires qui souvent créent du mécontentement chez les usagers du premier qui trouvent qu'on leur laisse peu de temps pour la correspondance et pour les usagers du deuxième qui trouvent qu'on les fait attendre trop longtemps.

Il en est de même sur certains créneaux horaires du soir où le nombre de véhicules actuellement en circulation ne nous permet pas une inter modalité réussie avec tous les trains en provenance de Paris.

Un certain nombre d'ajustements a d'ailleurs été proposé ce soir afin de palier, quand nous le pouvons physiquement, les dysfonctionnements que nous avons pu constater soit à travers la consultation des usagers de la gare que nous avons organisé en janvier, soit à travers nos propres constats, ceux des élus, des opérateurs et ceux des agents de maîtrise d'Interval.

Ces ajustements vont malheureusement se solder par des coûts supplémentaires pour notre réseau.

Par ailleurs, nous avons aussi délibéré fin 2008 pour insuffler dans notre réseau un renforcement des moyens à travers deux véhicules supplémentaires et deux conducteurs nouveaux. Ces coûts sont en partie supportés par le STIF par le renforcement de l'offre de la ligne B mais ne sont pas indolores dans nos comptes.

- Suppression de l'abattement fiscal

La décision de mettre fin à l'abattement fiscal pour les entreprises franciliennes au code NAF transports périurbains se solde pour notre réseau par une augmentation conséquente et imposée.

Sans aucune modification de l'offre ni de l'organisation du travail, la résultante de cette décision pour SIYONNE est un surcoût automatique d'environ 7 % de son déficit.

En ce qui concerne le bureau, qui a vu d'autres aléas de ce type depuis 13 ans, **notre choix s'est porté sur le maintien de l'offre actuelle.**

Pour nous il est inconcevable au moment où nos concitoyens sont de plus en plus demandeurs de transports collectifs que nous ajustions l'offre en fonction de ce type d'aléas.

D'ailleurs, nous l'aurions fait précédemment que le réseau Siyonne n'aurait jamais vu le jour et que nous n'aurions plus aujourd'hui de réseau de transport intercommunal.

Seule la ligne A est excédentaire financièrement et elle représente à elle seule plus de la moitié des clients transportés.

C'est parce que nous avons fait preuve autant de volonté que de perspicacité, de sang froid que de persévérance que nous pouvons aujourd'hui être fiers du chemin parcouru et d'être les artisans d'un des réseaux de transports les plus dynamiques de la grande couronne francilienne et que nous pouvons afficher les plus belles progressions en terme de clientèle.

Plus de 47 % de fréquentation entre 2006 et 2008 sur la seule ligne A. C'est un chiffre exceptionnel qui montre à la fois l'attachement de nos habitants au réseau SIYONNE et sa qualité qui passe d'abord par son niveau d'offre.

Ajuster le réseau en fonction d'une augmentation de son déficit, comme ce malheureux événement mais aussi, comme nous avons pu le connaître dans le passé, subir une baisse de comptage et donc de recettes, c'est le difficile choix de prendre la décision de couper des lignes, des horaires, de l'offre. Ajuster en supprimant ? Si oui, quelles lignes ? Celle qui nous rapporte, la A ? Celles qui nous coûtent, les autres ? Sur quels créneaux horaires ? Autant de questions qui remettraient en cause l'existence même de notre SITCOME où nous mutualisons les moyens et les coûts d'un réseau de plus de 2.400.000 € où nous intervenons à hauteur de 7,5 % de ce déficit final.

J'attire d'ailleurs votre attention sur le fait que nous avons un réseau congloméré où tout est uni. Éliminer un, deux, trois ou cinq horaires sur une ligne affecte le montant global du déficit mais très peu la part de la commune au sein de la répartition du déficit.

Par ailleurs le déficit de notre réseau est fortement contenu par notre convention tripartite et se limite à 15 % de la production totale, réparti à 50/50 avec le Conseil Général. Supprimer quelques horaires n'aura un effet que très limité sur les amortissements et les investissements puisque à certaines heures de la journée tous nos véhicules sont en service. S'attaquer aux 15% de déficit, c'est aussi s'attaquer au 85 % restant et réduire notre réseau à un simple transport d'actifs et de scolaires alors que plus de 30 % de nos recettes viennent de notre clientèle de journée.

Il en est de même de la création d'une offre. Le principal contributeur est la ville de Montereau. Quand nous prenons une décision de créer une offre supplémentaire pour un montant de 10000 € pour une ligne lambda, Montereau va prendre plus de 50 % à sa charge, et parfois les communes principalement concernées 1 ou 2 % chacune.

C'est tout l'intérêt de l'intercommunalité et notre chance d'avoir un réseau fort qui est basé sur une ligne « colonne vertébrale ». Ne perdons jamais de vue que c'est l'intercommunalité qui nous permet d'organiser dans nos douze communes notre réseau de transport public.

- Modification du nombre d'habitants

Comme vous le savez, nous venons de prendre connaissance des évolutions démographiques de nos villes.

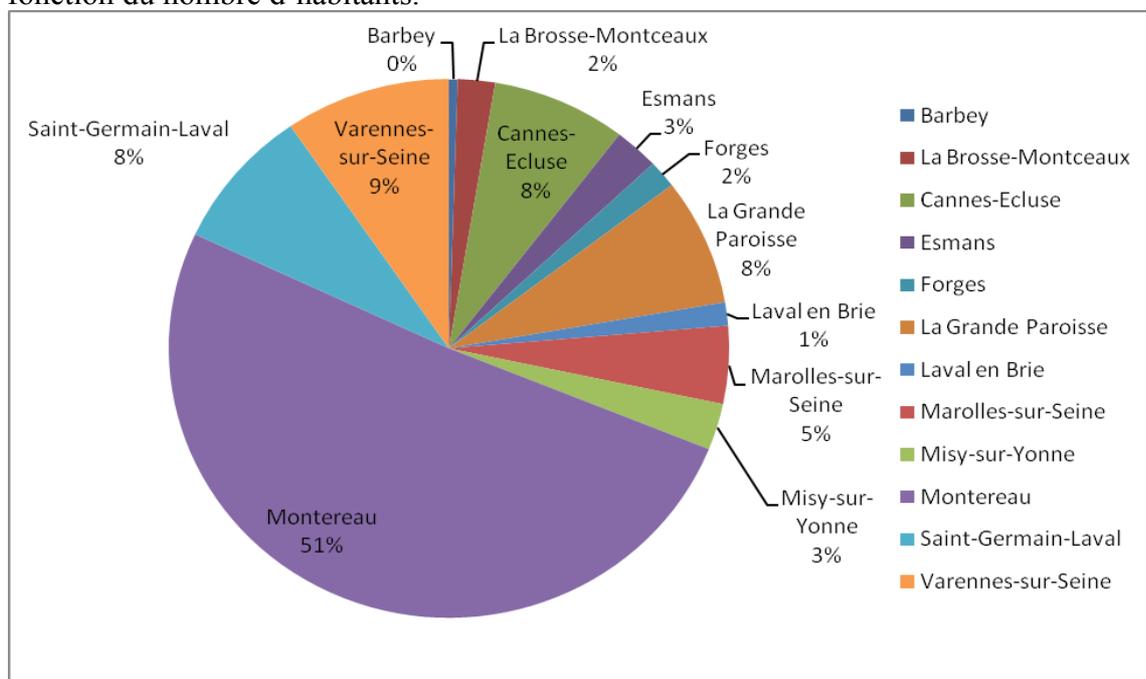
Des communes perdent des habitants, d'autres en gagnent.

Ces changements vont influencer le montant des cotisations en modifiant le pourcentage de contributions de chaque commune sur le montant total.

	2004		2009		Evolution	%
BARBEY	152	0,45%	166	0,50%	14	9,21%
CANNES-ECLUSES	2 614	7,76%	2 589	7,75%	-25	-0,96%
ESMANS	883	2,62%	861	2,58%	-22	-2,49%
FORGES	527	1,56%	553	1,65%	26	4,93%
LA BROSSE -						
MONTCEAUX	608	1,80%	718	2,15%	110	18,09%
LA GRANDE-PAROISSE	2 520	7,48%	2 550	7,63%	30	1,19%
LAVAL EN BRIE	387	1,15%	469	1,40%	82	21,19%
MAROLLES SUR						
SEINE	1 399	4,15%	1 561	4,67%	162	11,58%
MISY SUR YONNE	750	2,23%	932	2,79%	182	24,27%
MONTEREAU	17 903	53,12%	16 993	50,85%	-910	-5,08%
SAINT GERMAIN						
LAVAL	2 744	8,14%	2 835	8,48%	91	3,32%
VARENNES SUR						
SEINE	3 214	9,54%	3 192	9,55%	-22	-0,68%
Total	33 701	100,00%	33 419	100,00%	-282	-0,84%

Les pourcentages n'ont pas forcément de signification puisque pour l'exemple de Barbey, la contribution de cette commune par rapport à l'évolution du nombre de ses habitants passe de 0,45 % à 0,50 % soit 9.21 %.

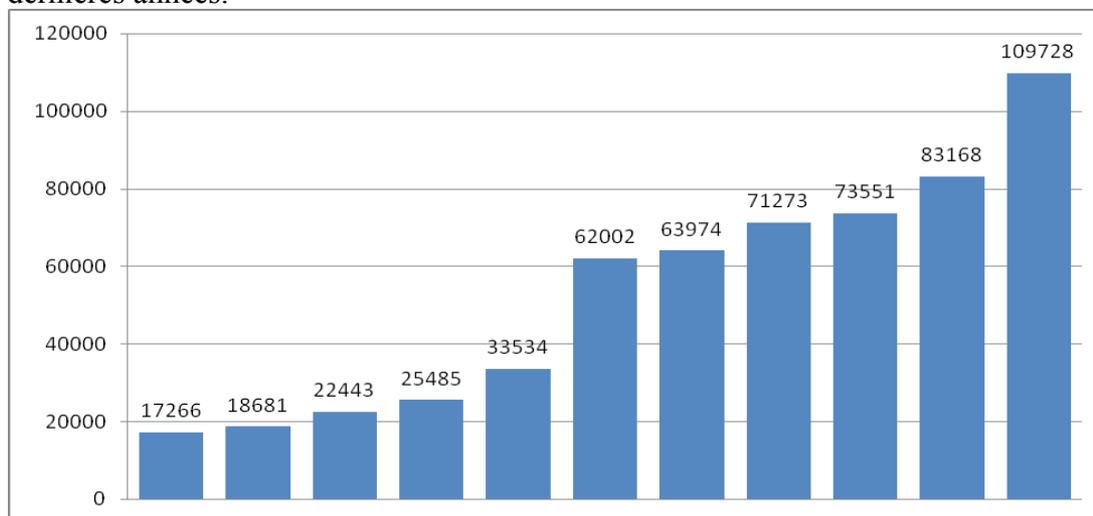
Vous trouverez ci-dessous le poids de la répartition de chacune des communes du SITCOME en fonction du nombre d'habitants.



- **Départ de l'Hôtel de l'intercommunalité**

Depuis des années, j'émettais le souhait de quitter l'Hôtel de l'intercommunalité pour de nombreuses raisons que j'ai déjà évoquées.

Comme vous pouvez le constater sur le graphique, le coût de notre présence s'est envolé ces 10 dernières années.



Evolution de la participation du SITCOME au fonctionnement de l'hôtel de l'intercommunalité de 1998 à 2008

Cette année, c'est plus de 24 % d'augmentation.

En 4 ans, c'est 41 % d'augmentation.

Permettez-moi d'être choqué par ces augmentations importantes imposées par une autre collectivité qui se trouve être un autre SIVU comprenant une part non négligeable de communes identiques.

Je ne vous cacherai pas ma colère. Comment peut-on justifier de telles augmentations alors que le SITCOME n'avait dans cet hôtel que son siège administratif et qu'il y faisait réaliser que sa comptabilité et avec peine, ces derniers temps, parfois son secrétariat.

Dans une autre collectivité regroupant les mêmes communes que notre SIVU, certains élus se sont encore interrogés sur la possibilité pour le SITCOME de venir la rejoindre pour participer financièrement au loyer de leur futur siège social.

Un SIVU est-il une variable d'ajustement pour un SIVU cousin éloigné ou une communauté de communes au budget 60 fois supérieur et donc totalement incomparable au notre ?

S'exprimer au nom d'une collectivité en méconnaissant ou en ignorant ses projets, c'est à la fois méprisant pour le travail qui a été, est et sera réalisé au sein du SITCOME, c'est aussi un mauvais calcul pour nos communes.

Nous avons, notamment avec le travail fourni par mon premier vice-président Michel Dalibon, œuvré pour plus de transparence sur le réel coût du SITCOME à l'époque où les photocopies et les enveloppes étaient encore fournies par la Mairie de Montereau.

Avec le bureau, nous avons aussi mis en œuvre un ambitieux programme que vous avez approuvé par nos élections, programme cohérent prenant en compte aussi bien le développement du réseau, sa modernisation, celle de la gare que nous gérons.

Tout est lié et seuls les élus du SITCOME peuvent décider en son nom, dans l'intérêt du transport public et de ceux qui l'utilisent, le tout avec un certain sens de rationalité.

Critiquer comme le font certains la cotisation du SITCOME qu'ils trouvent toujours trop élevé pour mieux lui faire payer des dépenses qui ne sont pas siennes ne manquent pas d'un certain culot.

C'est aussi pour moi une forme de mépris pour les milliers d'usagers de notre réseau qui attendent de leurs élus plus de transport et non pas atténuer, avec le budget du Sitcome, la ligne administration générale des budgets du SIRMOTOM ou de la CC2F.

L'augmentation exponentielle ces dernières années des frais demandés par l'Hôtel de l'intercommunalité m'a motivé à rationaliser nos coûts et à le quitter pour rejoindre notre future Maison de la Mobilité qui rendra de très nombreux services à nos concitoyens et pourra nous accueillir.

Ainsi nous serons au cœur même de l'ensemble de nos services.

Le choix des locaux provisoires que j'appelais de mes vœux, compte tenu des délais toujours aléatoires à ce type de projets, est une sage décision de notre conseil et nous permet de nous extirper d'une structure qui allait de plus en plus peser sur nos comptes.

Il nous a permis cette année d'assumer la titularisation d'un agent et d'améliorer grandement notre productivité en rassemblant dans un même espace les opérateurs, leur hiérarchie, les élus, dans des locaux qui nous permettent de travailler comme nous le voulons, de pouvoir accéder à tous nos outils quand le besoin se fait sentir, de ne plus être dépendant.

Je trouve tout de même dommage qu'il n'y ait pas eu une répartition plus juste ces dernières années, que le paiement d'un sous-loyer ne puisse nous donner aucun droit.

Je le répète, les communes présentes au sein des nombreux syndicats contributeurs ont « surpayé » leur part vis-à-vis des autres communes du SIRMOTOM alors que seul le SIRMOTOM restera propriétaire de l'hôtel de l'intercommunalité. Certaines communes ont donc « sur contribué ».

C'est pour nous une page qui se tourne.

J'ai remercié récemment tous les agents du SIRMOTOM pour le travail qu'ils ont réalisé et le dévouement qui fut le leur.

Avec encore 24 % d'augmentation cette année, c'est malheureusement une page que je tourne sans regret...

C'est aussi 30.000 € à trouver dans notre budget, beau cadeau d'adieu pour le SIRMOTOM...

Malgré ces péripéties budgétaires, nous devons pour autant garder le cap fixé.

La modernisation de notre réseau et la résorption de nombreux désagréments d'exploitation qui freinent encore de nombreux concitoyens à utiliser en toute quiétude notre réseau vont trouver réponse et solution par la concrétisation de nos projets techniques et structurels sur le réseau et en gare routière.

Tout d'abord le réseau avec la géo localisation et la priorité aux feux.

Ces deux systèmes nous permettront de détecter immédiatement les dysfonctionnements, de pouvoir ainsi rapidement les corriger, en informer la clientèle, agir pour que le réseau puisse s'adapter aux aléas des retards de train ou aux bouchons routiers.

Des bus plus fluides nous permettront d'augmenter l'offre sans pour autant recourir à des moyens matériels et humains supplémentaires.

Je profite d'évoquer ce point pour vous demander d'être les ambassadeurs du SITCOME dans vos communes pour empêcher tous les aménagements contraires à une bonne exploitation d'un réseau de bus.

Que chacun ait à l'esprit que nuire au bon fonctionnement du réseau de bus a des coûts induits lourds :

- ⇒ des temps de parcours rallongés rendant moins attractifs le transport collectif,
- ⇒ nous faisant ainsi perdre des clients,
- ⇒ rendant nos lignes encore plus déficitaires,
- ⇒ incitant encore plus nos concitoyens à utiliser leurs voitures,
- ⇒ accentuant les problèmes de pollution,
- ⇒ accentuant les problèmes de stationnement avec tous ces parkings qu'il faut créer et aménager ici ou là,
- ⇒ renforçant la circulation routière et pour boucler la boucle
- ⇒ des temps de parcours rallongés rendant moins attractifs le transport collectif

Nous nous devons de casser ce cercle vicieux et je compte sur chacun d'entre vous.

Exigez par exemple des coussins berlinois au lieu des gendarmes couchés. Les quelques minutes grappillées sur toutes les lignes, multipliées par le nombre de passage et le nombre de jour de service ce sont des milliers d'euros d'économie.

Il en est de même pour notre transporteur à qui nous allons demander dorénavant la coupure de leur moteur lorsque les véhicules sont en attente supérieure à plus de 2 minutes en gare.

De manière absolue, nous devons lutter contre les gaspillages.

Gérer c'est aussi prévoir, c'est pour cela que nous imposerons dans la conception du cahier des charges de l'aménagement de notre maison de la mobilité la démarche HQE pour qu'elle soit un éco-bâtiment exemplaire.

C'est aussi pour cela que nous nous devons de concevoir un nouveau réseau qui élimine le plus possible les kilomètres à vide et les parcours où nous transportons en mode lourd moins d'une poignée de clients.

En attendant de revoir l'organisation de notre réseau, nous allons donc inscrire comme prioritaires dans le budget 2009 l'équipement de notre réseau en géo localisation et priorité aux feux.

Ces dépenses avaient été prévues en 2008 mais pour des raisons indépendantes à Interval et au SITCOME ont du être reportées d'une année.

Ces nouvelles technologies nous seront encore plus utiles sur nos projets de développement d'offres.

Parmi les investissements 2009 nous aurons la concrétisation de l'achat des propriétés SNCF qui nous permettront de créer notre Maison de la Mobilité, première du genre en Île de France.

D'un point de vue pratique, nous en avons récemment discuté, nous allons procéder à l'achat de ces bâtiments et terrain avec une partie d'investissements dédiés selon notre DOB 2008 préalablement à la géo localisation et à la vidéosurveillance.

Il faut que chacun ait à l'esprit que nous sommes en face d'une console composée de très nombreux curseurs portant tous des noms différents : maison de la mobilité, géo localisation vidéo surveillance, priorité aux feux, auto partage, vélos, TAD, développement de l'offre, etc.

L'objectif final est que tous ces curseurs soient au final tous en position haute.

Tous nos projets sont imbriqués, leur concrétisation, leur réussite et leurs utilités intimement liées.

Ils sont souvent cofinancés par nos partenaires qui ont, eux aussi, leurs propres calendriers et contraintes.

C'est donc à nous, en fonction des opportunités qui se présentent, d'agir au mieux et de prendre les meilleures décisions pour obtenir le maximum de subventions.

Il se trouve que nous avons prévu l'achat en 2009 des propriétés SNCF et la modernisation technologique en 2008.

Les calendriers se sont inversés, l'emprunt que nous avons décidé de contracter pour la géo localisation devait être finalisé.

C'est pour cela que nous avons décidé lors du vote du budget supplémentaire de réaffecter cet emprunt sur un projet qui, en terme de réalisation, s'est accéléré et a dépassé un autre.

C'est aussi cela agir de manière intelligente, s'adapter à son environnement et déplacer quand cela est possible un curseur plutôt qu'un autre. Cela ne veut pas dire que le déplacement du curseur initialement choisi ne se fera pas.

La réussite de notre programme passe par le déplacement de tous les curseurs, au plus tôt pour chacun.

Notre étude pôle PDU suit actuellement son phasage contractuel et nous allons pouvoir très prochainement discuter des propositions CODRA pour améliorer tout le secteur de la gare aussi bien pour les usagers des transports en commun, que pour les cyclistes ou les automobilistes.

Cette étude débouchera par la rédaction d'un contrat de pôle entre les différents intervenants, SITCOME, ville de Montereau, communauté de communes, conseil général, conseil régional, STIF, état et qui nous permettra d'inscrire sur les budgets 2010 des institutions que je viens de citer les investissements nécessaires.

De manière plus anecdotique, j'utilise ce terme compte tenu du rapport entre le montant de l'investissement et le montant du coût du réseau, nous souhaitons moderniser notre parc vélos de quelques vélos électriques et à cardan qui seront prochainement essayés à Montereau, essai où vous serez tous invités et qui sera réalisé en partie côte de Paris à Montereau.

Avant de terminer sur les perspectives importantes sur lesquelles nous allons devoir travailler je souhaite évoquer aussi le SITCOME.

Comme vous devez le savoir, jusqu'en 2006, notre syndicat n'a jamais eu de personnel en propre. Les différentes missions que nous nous sommes données nous ont conduits à embaucher nos propres agents.

Nous avons conçu à l'époque une équipe de 10 opérateurs à temps plein supervisés par un agent de maîtrise.

Pour commencer nous avons embauché 7 opérateurs à 35 h et un responsable, le tout en contrats aidés par l'État.

Compte tenu de l'évolution des prises en charge de l'État, les opérateurs qui nous ont quittés ont été remplacés par des opérateurs à mi-temps.

Il était inconcevable pour le bureau et le comité précédents de ne pas stabiliser l'équipe.

Nous avons donc procédé à la stagiairisation de 5 agents en avril 2008 qui vont être titularisés en avril 2009.

Nous avons aussi décidé à l'issue du contrat d'un agent précaire de 20h CAE de le basculer sur un poste d'agent titulaire de 35 heures.

A ce jour, nous avons donc 1 agent contractuel responsable administratif et financier de notre SITCOME, 5 opérateurs fonctionnaires dont deux assurent des missions d'encadrement pour lesquelles ils ne sont pas défrayés, 5 agents en CAE 20h.

Je tiens à souligner l'important effort financier du SITCOME de lutte contre la précarité en formant et en pérennisant ses agents.

Je réponds aussi par cette information au doute de certains élus, notamment ceux de Varennes lorsque je les ai rencontré en 2006, qui considéraient qu'il n'était pas juste de proposer à des jeunes des contrats précaires sans lendemain.

Le SITCOME n'exploite pas son personnel.

Ces contrats aidés lui ont permis de développer à moindre coût certains services tout en permettant aux agents de se former, de prendre leur marque et pour certains de leur donner leur première ligne dans leurs CV.

C'est l'esprit même de ces mesures d'aides qui doivent rendre service autant aux collectivités pour leur laisser le temps de créer et inscrire dans la durée de nouveaux services que d'offrir à des personnes souffrant le plus du chômage en raison de leur situation personnelle une première marche dans leur vie active et parfois les conduire à l'escalier qui leur servira à réaliser leur carrière.

N'ayons pas peur d'avoir recours à ces contrats aidés que nous savons transformer, au sein du SITCOME, en contrat « gagnant/gagnant » et n'hésitons pas quand cela s'avère nécessaire d'embaucher des agents qui apportent plus au réseau qu'ils nous coûtent.

Je suis un fervent militant de l'humanisation des réseaux de transports publics. Quand on embauche, il faut bien sûr calculer le coût de l'embauche mais il faut aussi calculer ce que cela peut coûter de ne pas le faire.

Un réseau plus humain, c'est plus de convivialité, plus d'aide au voyage, moins de vandalisme, moins de fraude.

Le personnel actuel du SITCOME assure leur mission avec efficacité et dévouement.

La Maison de la Mobilité offrira aussi de meilleures conditions de travail.

L'emménagement dans un nouveau siège provisoire et donc le rapprochement de l'ensemble des salariés du SITCOME et de son bureau vont améliorer nettement la communication interne et le travail des agents.

Par ailleurs, dès son arrivée, le nouveau directeur d'Interval m'a proposé de travailler pour une formation commune des opérateurs aux fonctions d'agents régulateurs en gare routière, ce qui permettra aux opérateurs d'intervenir directement auprès des conducteurs pour qu'ils attendent un train que nous savons avoir un léger retard, mais aussi sur des fonctions de contrôleurs qui renforcera la validation et le paiement de nos clients.

En 2009, nous inscrirons dans le budget la dotation aux agents de titres restaurants qui vont améliorer le pouvoir d'achats d'agent faiblement rémunérés et nous allons verser une subvention à l'amicale du personnel en cours de constitution.

Si le débat est ouvert, le bureau ne navigue, heureusement d'ailleurs, pas à vue. Nous avons ardemment travaillé, jusqu'à cet après-midi, Michel Dalibon, Sandrine Schmitt et moi-même pour finaliser les projections financières qui nous permettent d'établir les cotisations 2009 des communes prenant en compte les évolutions démographiques et les contraintes budgétaires que j'ai évoqué au début de mes propos.

Nom de la commune	TOTAL
Barbey	6 789,34
La Brosse-Montceaux	15 227,91
Cannes-Ecluse	61 492,34
Esmans	17 586,07
Forges	12 506,96
La Grande Paroisse	46 634,37
Laval en Brie	10 457,50
Marolles-sur-Seine	30 458,00
Misy-sur-Yonne	19 421,15
Montereau	364 268,92
Saint-Germain-Laval	58 441,62
Varennnes-sur-Seine	80 815,81
TOTAL	724 100,00

Pour finir, je me dois d'attirer votre attention sur l'important travail que nous sommes en train de réaliser avec sa première phase constituée de l'importante consultation populaire que nous réalisons et que nous accompagnons de réunions publiques.

Comme je l'ai indiqué dans certaines réunions publiques, nous devons faire table rase du passé et concevoir de manière totalement libre un nouveau réseau permettant à tous nos habitants de disposer un service de meilleure qualité notamment par une offre renforcée et une amplitude horaire plus importante pour tous.

A l'issue de la consultation publique, nous ferons la synthèse des contributions de chacun, poserons les bases d'un nouveau schéma qui devra prendre en compte des trajets plus rapides et plus courts,

avec une amplitude horaire plus large, et des allers/retours plus nombreux pour donner une plus grande attractivité au transport public, répondre à un maximum de besoins et attentes et veiller de mettre toutes nos communes sur les mêmes pieds d'égalité autour d'une ou deux lignes structurelles et des lignes plus souples dans les communes rurales.

C'est un grand projet industriel pour l'entreprise et pour nous, où la production privée conçue et réalisée par Interval et la production publique conçue et réalisée par le SITCOME proposeront aux usagers une offre de transport unique pour un réseau de notre taille en misant sur une amplitude et un cadencement exceptionnels.

En 2009, nous allons étudier et délibérer sur cet important projet pour qu'il puisse voir jour le plus rapidement possible et accompagner le développement économique de notre secteur.

Il conviendra aussi de réfléchir à de nouvelles clefs de répartition sachant que c'est toujours un exercice difficile et complexe. Nos formules sont simples. Elles peuvent être améliorées mais en aucun cas nous devons y introduire des éléments qui étrangleraient les communes rurales. Il est toujours difficile de répartir les frais d'un réseau de transport tant les communes n'ont rien d'identique.

Faire payer les plus éloignées au détriment des plus proches, mais à quoi bon être en intercommunalité ? Faire payer celles où le nombre d'habitants et plus particulièrement la densité de population ? Mais à quoi bon l'intercommunalité ?

Dans le cadre de notre projet de nouveau réseau, je veillerai à ce que chaque commune dispose d'un service équivalent dans le cadre d'un schéma simple et de clefs de répartitions simples dès lors que l'organisation de notre réseau recevra l'unanimité de ses modalités d'offres.

Je citerai par exemple la commune de la grande Paroisse qui cotise autant que ses communes similaires du SITCOME mais dispose d'une offre minimale. Nous devons veiller à l'égalité de traitement, comme je l'avais déjà fait en 2000 avec les 4 communes rurales du SITCOME qui payaient jusque là une cotisation similaire aux 3 communes péri-urbaines pour des services qui n'avaient strictement rien à voir : 2 a/r par semaine pour les 4 rurales et quinzaine d'a/r quotidien pour les 3 autres.

Je dis souvent que le transport public ne doit pas être le transport du pauvre, il ne doit pas non plus être à la traîne des mutations et des nouveaux besoins.

Nous nous sommes toujours adaptés à l'évolution des lotissements ou zone d'activités, nous continuerons à le faire pour accompagner aussi bien les actifs qui ont besoin des transports publics pour travailler que les scolaires ou les inactifs dans leur besoin de mobilité.

Cette consultation publique s'est aussi ouverte à de nouvelles communes.

L'adhésion de nouvelles communes, proches géographiquement de notre réseau, me semble aussi naturelle qu'utile.

Naturelle, car l'attractivité de notre secteur est forte aussi bien pour l'intermodalité avec la gare de Montereau, que pour ses commerces et services publics.

Utiles, car une offre de transport public pour ces communes, ce sera autant de voitures en moins à gérer dans notre secteur et l'apport de nouveaux chalands pour nos commerces locaux. Ce sera aussi une nouvelle répartition des frais du SITCOME sans pour autant augmenter les frais de ce dernier.

Cette évolution du SITCOME correspond aussi à l'étude commandée par le conseil général sur l'organisation des bassins de mobilité en Seine et Marne et ses préconisations géographiques.

Comme vous pouvez le constater, le SITCOME ne chôme pas pour améliorer, comme nous le faisons depuis 1995, l'offre de transport public dans notre secteur.

L'an dernier, nous avons déjà du faire face à des choix importants et nous avons, pour limiter l'augmentation de nos cotisations, procéder à des réajustements douloureux.

Je reprends d'ailleurs mes propos de l'an dernier :

« le travail du bureau a été de mettre en action la tronçonneuse budgétaire afin que nous n'augmentions pas notre budget 2008 avec un taux à deux chiffres.

De nombreuses lignes budgétaires ont eu à souffrir des coupes que nous avons effectuées.

.../.... après ce travail chirurgical, tous nos engagements contractuels, tous les salaires et autres obligations ont été prévus dans ce budget primitif. »

Après un important travail du bureau sur la préparation du budget 2009, il en sera de même cette année.

Nous ne souhaitons pas retarder des investissements que nous considérons comme vitaux pour notre réseau et qui lui permettront de maintenir les coûts voir de les baisser, ni réduire sensiblement l'offre actuelle de transport pour pallier l'augmentation importante du déficit du à la suppression de l'abattement fiscal d'une part et le surcoût du aux adaptations des nouveaux horaires SNCF d'autre part.

Nous avons fait beaucoup d'efforts notamment financiers mais ces derniers ont été récompensés puisque nous avons des chiffres de fréquentations constamment en hausse, sur toutes les lignes, ce que personne en 2000 n'aurait imaginé.

Nous sommes dans un secteur en pleine évolution et il serait complètement absurde voire suicidaire que notre syndicat n'accompagne pas les évolutions des villes, des entreprises, des besoins de mobilités de nos concitoyens.

Cependant, nous devons toujours veiller, comme nous l'avons encore fait cette année, à rendre le meilleur service au moindre coût.

Une fois de plus, je pense sincèrement que nous réalisons cette difficile équation.

J'en profite pour rendre hommage à mon bureau qui n'a pas ménagé ses efforts. Son implication a largement contribué à nos excellents résultats.

Monsieur MARTINEZ :

L'augmentation de la participation des communes est très élevée, trop...

Monsieur DALIBON :

Nous avons effectivement un déficit prévu de 350k€ qui passe à un déficit annoncé de 475k€. La seule solution qui nous permette de faire baisser ce déficit, est de supprimer de l'offre.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Effectivement, c'est la seule solution, mais en grande quantité, si vous voulez que les cotisations de vos communes restent à une hauteur équivalente à celle de l'année dernière. Prenons l'exemple de la ligne de Saint-Germain-Laval, qui était déficitaire, au mandat précédent, de plus de 100 000€ par an, et qui n'aurait plus de lignes scolaires si le SITCOME l'avait refusée au sein de l'intercommunalité.

Monsieur MARTINEZ :

On aurait pu, en n'achetant pas la maison de la mobilité, réduire le déficit ?

Monsieur DALIBON :

Non, l'achat immobilier n'intervient pas dans le calcul du déficit. En effet, l'emprunt a été contracté il y a 2 ans, pour 133k€ et nous n'avons pas utilisé ses fonds. De plus, nous avons un fonds de roulement, de plus de 70k€, ce qui nous permet d'acheter la maison. Si nous diminuons les cotisations, en utilisant cet emprunt, nous n'aurons plus de trésorerie pour payer la maison, et nous devons ré-emprunter. Et pour les communes, cela ne serait pas une bonne chose.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

On ne peut utiliser des fonds à d'autres que ceux initialement prévus.

En 10 ans, on a supprimé un trajet, sur la commune de Saint-Germain-Laval, utilisé par une personne de temps en temps. J'ai eu 3 ans de pétitions pour que l'on remette la ligne. Aujourd'hui, une personne utilise ce bus, de temps en temps... Alors, on peut faire une étude, regarder tous les trajets ou il y a moins de 10 personnes, et supprimer la ligne. Et, là, le réseau deviendra inexistant sur votre commune. Ce qui ne plaira certainement pas à vos électeurs. Aussi, je vous propose de mettre en place, du transport à la demande, géré en régie, et qui aura un coup moins élevé, que les lignes régulières proposées par la société Interval. Mais pour 2009, nous avons une année difficile à passer, car la seule solution serait de supprimer de l'offre. Et puis, nous rendons un service public, et cela a forcément un coup.

Monsieur DALIBON :

En moyenne, l'augmentation de l'évolution des participations est de 17 %. Mais elle est fortement impactée par l'évolution de la population sur certaines communes. Quand aux opérateurs, on a décidé de les embaucher, car nous avons aussi moins de fraude dans les bus. Et nous ne pouvons faire appel éternellement à des CAE. Quand aux recettes exceptionnelles, elles concernent le passage en gare, de transporteurs, qui paient une redevance, et qui s'élève au global à 30 000€.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Supprimer des lignes ne sert à rien, à part dissoudre un syndicat. Il faut croire en la réorganisation et au TAD. Il sera beaucoup plus économique de faire en transport à la demande, des lignes qui ont moins de 8 personnes à transporter, que de les transporter avec des lignes régulières et avec des chauffeurs qui sont bien plus payés que nos opérateurs. Et il faut mettre en place ce nouveau réseau le plus tôt possible, et utiliser la ligne A, comme pôle d'échange.

Il faudra travailler sur les lignes à proposer, mais en plus les lignes TAD, seront plus rapides, que les lignes actuelles, et avec un cadencement plus élevé, à l'heure ou à la demi-heure.

De plus, l'offre sera la même pour toutes les communes, ce qui ne peut que plaire à vos électeurs.

Et cela nous fera faire des économies, avec un service rendu bien plus attractif. Nous avons une augmentation de 47% de la fréquentation de la ligne A, qui est la seule ligne excédentaire du réseau.

Toutefois, je n'ai encore jamais vu un syndicat baisser ses cotisations d'une année sur l'autre.

Et si une commune peut obtenir à offre équivalente, un coût moindre que celui proposé par le syndicat, qu'elle quitte l'intercommunalité sans regret.

Il faut savoir que l'excédent des lignes de Montereau est remis dans le pot commun et contribue à diminuer le déficit de chacune de vos communes. C'est un choix politique, que j'annonce aux communes que je visite, afin de les faire adhérer au syndicat. Il faut également reprendre la clé de répartition, car la méthode de calcul qui utilise le nombre d'habitant par commune, n'est pas forcément la plus intéressante. Si on tient compte de la densité de la population, et que l'on compare des lignes à nombres d'habitants égaux, et de l'éloignement et de la longueur des lignes, il n'est pas forcément judicieux de conserver cette méthode de calcul.

Plus aucune remarque n'étant encore énoncée, nous considérons le débat d'orientation budgétaire comme clos.

Aucune autre remarque n'étant plus faite et l'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 20h30.

-----ooo000ooo-----