

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

Les membres du Comité Syndical se sont réunis à la mairie de Montereau, en salle des conseils, ce mardi 22 septembre 2009, sous la présidence de Monsieur Jean-Marie ALBOUY-GUIDICELLI, Premier Adjoint au Maire de Montereau.

**Etaient présents** : M. BAILLET, Mme FLORENCE et M. DEMELUN, M. BLANCHARD, M. SMORAG et M. PENOT, M. BERNARD et M. GIRAULT, Mme LAVAUX et M. SIMONOT, M. EVEN et M. LEFIER, M. RICHARD et Mme DALBARD, M. DALIBON et M. PAVIOT, M. CHAUMONT, M. ALBOUY-GUIDICELLI (Président), M. MARTINEZ représentants les communes de Barbey, La Brosse Montceaux, Cannes Ecluse, Esmans, Forges, La Grande Paroisse, Marolles sur Seine, Misy sur Yonne, Montereau-Fault-Yonne et Saint Germain Laval, ainsi que M. HUREL, Trésorier Principal de Montereau.

### ORDRE DU JOUR

- Budget supplémentaire du budget principal du SITCOME
- Budget supplémentaire du budget Annexe « Cartes SIYONNE »
- Transfert d'écritures du budget principal au budget annexe
- Création d'un poste administratif catégorie C de 2<sup>ème</sup> Classe
- Modification du réseau SIYONNE. (Centre commercial Bréau et CFA)
- Sollicitation des élus pour une opération SIYONNE : « Rencontre avec les usagers dans les bus »
- Questions diverses.

-----ooo000ooo-----

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI* ouvre la séance, et après avoir fait l'appel, constate que le chorum est obtenu.

### **Approbation du rapport du comité syndical du 23/06/2009**

Le rapport du comité syndical du 23/06/09, après avoir été étudié, et n'appelant aucune remarque, est adopté à l'unanimité.

### **Budget supplémentaire du budget principal du SITCOME**

*Monsieur DALIBON* :

Ce budget a pour vocation d'affecter les résultats de l'année précédente, les excédents de fonctionnement et d'investissement, et de corriger certaines dépenses et recettes par rapport au budget primitif de 2009. Nous avons un résultat de fonctionnement de 76 473,78€ et un résultat d'investissement de 20 478,93€, ainsi que les restes à réaliser au 31/12/2008 pour la somme de 251 953,24€, qui correspond essentiellement à la maison de la mobilité, que nous avons acheté en 2009 et également une somme de 40 500€, qui correspond aux études Pôle-PDU.

Nous avons également une modification de plus de 39 700€ du montant de la participation que nous versons à Interval, suite aux nouvelles dessertes approuvées. Nous avons également un mouvement de

10 000€ entre la ligne des titulaires et des contractuels, en effet, une titularisation a été faite plus tard que prévue.

*Monsieur BLANCHARD :*

A la demande de Monsieur José Ruiz, que je représente, Y-a-t-il une augmentation faite sur le montant de la participation des communes ?

*Monsieur DALIBON :*

Non, aucune augmentation, que ce soit au niveau des dépenses ou au niveau de l'emprunt. On justifie juste l'intégration des excédents. Par exemple, en dépenses imprévues, j'ai mis 30 000€, que bien évidemment on ne dépensera pas.

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :* Plus aucune question n'étant posée, passons au vote. Le budget supplémentaire est approuvé à la majorité, les élus des communes de Cannes et Varennes s'abstenant, faisant 3 abstentions, et les élus des communes de forges et Saint Germain Laval votant contres, totalisant 4 votes contres.

*Monsieur DALIBON :*

Tous les élus auraient pus venir me voir, pour me demander des explications, que j'aurais données avec plaisir. Il est désolant que les communes (Saint-Germain-Laval et Varennes) qui ont contribuées à l'augmentation du compte 611, en ayant obtenu des avenants sur le réseau, approuvés en comité syndical, votent contre le budget justifiant de ces dépenses.

*Monsieur PENOT :*

Si je m'abstiens, c'est que le titulaire ne m'a remis ce budget supplémentaire qu'hier soir, et je n'ai pu l'étudier avant la réunion.

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Les délais légaux sont respectés, et il vous faut entre vous, communiquer rapidement, afin que le syndicat n'ait pas à avoir à subir ce genre de désagrément. Les documents sont envoyés aux titulaires, à charge pour eux de faire basculer l'information au sein de leur conseil.

*Madame LAVAUX :*

Il serait peut-être bien d'avoir chacun l'information en direct.

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Cela multiplierait les frais divers, et d'envoi. Nous avons essayé de mettre en place une commission finance, afin de préparer en réunion ces comités, mais nous avons arrêté de le faire, car aucun membre ne participait.

*Monsieur DALIBON :*

Surtout qu'il ne s'agit que du budget supplémentaire. Ce sont justes des réimputations comptables.

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Tout ceci est très transparent, et nous sommes à votre disposition pour répondre à toutes vos questions, avant les votes des budgets, ce qui éviterait les votes contres ou les abstentions.

### **Budget supplémentaire du budget annexe SIYONNE**

*Monsieur DALIBON :*

Nous avons un résultat de fonctionnement pour notre budget SIYONNE de 10 574,68€ et un résultat d'investissement de 35 092,98€ sans restes à réaliser. L'excédent de fonctionnement est affecté sur des frais de personnel, qui représentent une partie d'un salarié. Quand à l'excédent d'investissement, nous pourrons l'utiliser pour effectuer des travaux dans les locaux, que nous avons achetés à la SNCF (peinture, vestiaire, etc....).

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Pas d'autres questions, ce budget est voté à l'unanimité.

## Transfert d'écritures du budget principal au budget annexe

*Monsieur DALIBON :*

Nous avons prévus en 2008, des dépenses qui étaient à l'origine budgétisé dans le budget SITCOME, et que l'on a voulu transférer ensuite dans le budget SIYONNE, en sachant que le budget SIYONNE, regroupant le service des vélos, le transport à la demande, et le service des courses à domicile, est un budget commercial et que la TVA est récupérable. Il paraissait logique que les dépenses d'investissement liées à ces trois services réintègrent ce budget.

Toutefois les écritures n'ont pas été passées par la trésorerie en 2008. Et doivent être réglementées en 2009. Nous avons le véhicule du TAD, l'attelage et les vélos pour une valeur de 28 160,87€ en acquisition à transférer au budget Siyonne, et les amortissements qui vont avec, pour 3 827€. Ceci est une opération non-budgétaire, et aucune incidence n'apparaît sur les participations des communes. Nous avons également des réimputations sur les 2182 et 2183, matériels informatiques qui servent aux services des régies. Ce sont des transferts qui sont fait uniquement à la trésorerie.

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Pas d'autres questions, ce budget est adopté à l'unanimité.

## Création d'un poste administratif catégorie C de 2<sup>ème</sup> classe

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Il a été prévu lors du budget, la création d'un poste d'agent administratif Catégorie C de 2<sup>ème</sup> classe dans le cadre de la titularisation d'un agent.

Ce poste a été prévu budgétairement, mais aucune création au niveau du centre de gestion n'a été effectuée, il faut donc faire les démarches nécessaires. Nous avons eu, en partenariat avec Pôle Emploi, la possibilité de lui faire signer un contrat CAE de 6 mois, ce qui nous a permis d'aller au bout de cette démarche.

*Monsieur BERNARD :*

En quoi consistent ses fonctions ?

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

C'est un opérateur Siyonne, ses fonctions consistent à être au kiosque de la gare routière, ou dans les véhicules pour s'assurer que tout se passe bien.

*Monsieur MARTINEZ :*

Actuellement de combien d'agents disposons-nous ?

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

A ce jour, nous disposons de 3 titulaires, 2 stagiaires, 4 CAE, et une contractuelle, soit un total de 10 salariés.

*Monsieur MARTINEZ :*

A-t-on besoin d'embauches supplémentaires ?

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

En ce qui concerne nos équipes, pas nécessairement.

*Madame LAVAUX :*

Les charges du contrat CAE renouvelées sont-elles budgétisées ?

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Oui. Budgétairement, nous avons prévu ces dépenses, mais nous avons décalé sa titularisation, car le poste n'existait pas au niveau des effectifs. Et de part cette situation, le Sitcome a fait des économies. En effet, un contrat CAE est subventionné entre 50 et 95% sur le salaire et sur les charges, ce qui est considérable. Pôle emploi accepte des renouvellements mais nous ne pouvons, et qu'avec difficulté, ne les renouveler que deux fois. Et lorsque nous avons formé l'opérateur pendant deux ans, qu'il est opérationnel, et que pour les besoins du service, nous pouvons envisager de le titulariser dans la fonction publique, nous avons le choix : on le titularise ou alors on ne le garde pas, et il se retrouve au chômage. Certains opérateurs, n'ont pas donné satisfaction et nous ne les avons pas gardés.

*Monsieur PAVIOT :*

Avez-vous eu beaucoup de contrats CAE que vous n'avez pas gardé ?

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Nous en avons eu 5 contrats qui nous ont quittés. Mais quand nous ne gardons pas l'opérateur, nous le remplaçons par un nouveau contrat CAE. Vis-à-vis de Pôle Emploi, nous ne pouvons pas avoir qu'une masse salariale de contrats aidés, nous devons de temps en temps garder des opérateurs, afin de continuer à obtenir des contrats aidés ; et le service doit être assuré par des professionnels, qui connaissent le métier. Il est dommageable pour le Sitcome de ne pas conserver les agents qui sont opérationnels.

*Monsieur BERNARD :*

Est-il envisageable de lui faire signer un contrat en tant que contractuel ?

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

C'est un agent qui nous a prouvé ses compétences, et il serait heureux de voir son emploi pérennisé. De plus, nous nous sommes engagés auprès de cet agent il y a quelques temps, au vu de la qualité de son travail.

*Monsieur MARTINEZ :*

Cela dépend si vous en avez vraiment besoin ou pas...

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Si nous ne titularisons pas certains opérateurs, nous finirons par ne plus avoir d'opérateurs du tout. Aujourd'hui ne serait-ce que pour l'ouverture du kiosque avec l'amplitude horaire qui est la notre, nous avons besoin de 5 agents à temps plein minimum. La présence des opérateurs dans les véhicules est essentielle, car elle motive les validations de carte orange et autres moyens de paiement et suffit à faire augmenter les recettes, donc faire diminuer le déficit. La fraude, et la violence diminuent considérablement grâce à leur présence dans les véhicules. Je rappelle certains chiffres : il y a 5 ans, nous dépensions pas loin de 100 000 € pour le vandalisme dans les véhicules. C'est le prix d'un car neuf. Nous sommes également gestionnaires de la gare routière, et nous nous devons d'assurer notre compétence et de rendre les services que nous effectuons au Kiosque, en régie. Nous avons une centaine de clients, qui ont besoin de faire ramener leurs courses ou de se faire transporter, par manque de bus.

*Monsieur BERNARD :*

Concernant la compétence, il est envisagé par la Communauté de communes de reprendre la compétence du Sitcome, et donc, nous serons obligés de garder les titulaires.

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Nous avons eu une première réunion sur ce sujet, ou nous attendons la validation par le trésor public, de certains aspects techniques et administratifs qui permettraient la reprise. De plus, bien au-delà des considérations des élus et de la communauté de commune, d'autres volontés politiques à d'autres niveaux pourraient supprimer des autorités organisatrices de proximité. Pour ceux qui n'étaient pas présents au dernier comité, le rapport explicite parfaitement la position des financeurs et qui est malheureusement, toujours d'actualité. Nous ne savons pas si nous existerons toujours, dans 6 mois, dans un an, mais nous continuons d'assurer nos services. Nous ne pouvons nous permettre de ne pas continuer à avancer, même en ayant une épée au dessus de nos têtes, et cela ne doit pas nous empêcher de titulariser les agents dont nous avons besoin pour assurer nos services. C'est un poste pérenne qui nécessite une titularisation, et non un contrat de 3 ans, qui doit être rattaché à la fonction publique, de part ses missions de qualité de service public. Si la communauté de communes, reprend le syndicat, elle devra assurer de la même manière les services rendus par le Sitcome, et aura besoin des mêmes opérateurs déjà formés. Nous devons donc pérenniser ce contrat, car des salariés qui correspondent parfaitement aux postes, nous n'en trouvons pas tous les jours.

*Monsieur PAVIOT :*

Si vous vous êtes engagés, nous devons le titulariser.

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Oui, et puis, un peu de stabilité pour les jeunes, c'est réconfortant, et cela motive les équipes. Et si le syndicat doit disparaître, ce salarié sera protégé.

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Plus aucune question n'étant posée, passons au vote. La création d'un poste administratif catégorie C 2<sup>ème</sup> classe est approuvée à la majorité, les élus des communes de forges et St Germain Laval s'abstenant, faisant 4 abstentions, et un élu de la commune d'Esmans votant contre, totalisant 1 vote contre.

## Modification du réseau Siyonne (Centre Commercial Bréau)

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Je remercie le Directeur Développement et le Directeur d'INTERVAL de leurs présences. J'ai reçu de dernière minute des informations chiffrées. Et je donne la parole aux techniciens afin de nous expliquer ces chiffrages.

*Monsieur ALIFOND :*

Avant de parler de chiffrage, je souhaiterais qu'on valide certains scénarii des itinéraires que nous avons envisagé, ainsi que les fréquences ; plus la fréquence sera élevée plus le coût le sera aussi.

Ce sur quoi nous avons travaillé aujourd'hui consiste à modifier l'itinéraire Emplet'Express, avec un nouvel itinéraire qui partirait de la gare SNCF, pour rejoindre le Centre commercial, puis la gare, puis le centre ville pour de nouveau finir à la gare. On y intégrerait des points de régulation en gare et au centre commercial, car celui-ci, à terme, est destiné à être une sorte de plaque, de plateforme tournante, où du TAD ou des lignes provenant des autres communes du département pourraient venir se greffer dessus. Il semble nécessaire de faire un point de régulation important au centre commercial. Voilà pour la première étape.

Deuxième étape, à l'heure actuelle, l'Emplet'Express fonctionne principalement en heure creuse du lundi au samedi. A hauteur de 13 rotations du Lundi au Vendredi et 14 rotations le samedi.

Pour compléter ce dispositif, on ajouterait une navette de la gare jusqu'au centre commercial à hauteur de 4 navettes par jours. Cela viendrait compléter l'itinéraire Emplet'Express.

La conséquence directe de ces deux modifications c'est que l'arrêt Nelson Mandela, à Varennes-sur-Seine ne sera plus desservi, donc, là nous proposons de modifier l'itinéraire de la ligne B en la faisant passer par cet arrêt en heure creuse, de façon à ce que les gens puissent continuer leurs déplacements.

Cette modification agrandirait le temps de parcours de 5 à 6 minutes selon le sens. Il faudrait valider cet itinéraire, afin d'avancer sur le chiffrage de ce dossier.

*Monsieur BLANCHARD :*

Et de Nelson Mandela, le bus passerait par quel chemin ?

*Monsieur ALIFOND :*

De Nelson Mandela, on repartirait vers Marais du Saule, puis Grande Garenne, puis continuer la ligne telle qu'elle circule aujourd'hui.

*Monsieur BLANCHARD :*

Les arrêts Casanova et Galance ne seront plus desservis ?

*Monsieur NAOUI :*

Je veux juste revenir en arrière, avant d'avoir les chiffrages ; on insiste un peu pour avoir un cadrage de la ligne, c'est parce que nous avons produits un premier chiffrage par rapport à un cadrage ambitieux, 7 jours sur sept, avec une très grande amplitude, et que cela ne correspondait pas aux attentes du comité. Il faut donc que nous ayons un scénario ou deux, tel que nous l'avait présenté le président l'été dernier, afin de pouvoir chiffrer ensuite correctement l'avenant qui part de la gare, pour aller au Bréau. La navette EMPLET, à la base, ne faisait pas partie des lignes à modifier, et en rationalisant le dossier, il s'est avéré que nous devons modifier également cette ligne. Vous devez donc nous montrer un cadre avec un nombre de rotation et un itinéraire, que ce soit sur Emplet, ou sur la ligne que nous pourrions ensuite vous chiffrer.

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Y a-t-il des sujétions de la part du comité ?

*Monsieur ALIFOND :*

L'arrêt Nelson Mandela a pour fréquentation 18 personnes environ par jour, ce qui est important. Je ne sais pas si cette fréquentation est liée aux habitations qui sont aux alentours du point d'arrêt ou si elle est due au centre Leclerc qui est à côté, néanmoins on se doit de le desservir. Quand à l'arrêt Casanova, il n'y a pas ou peu de fréquentations, donc le supprimer, n'est peut-être pas très gênant ?...

*Monsieur BLANCHARD :*

Nelson Mandela est une zone d'habitation, on pourrait continuer à emmener les gens vers le nouveau Leclerc ou autre chose...

*Monsieur ALIFOND :*

C'est bien pour ça qu'on l'a conservé... Je souhaitais revenir sur Casanova, il ne sera plus desservi mais à la vue des derniers comptages, ce n'était pas un point d'arrêt fréquenté.

*Monsieur NAOUI :*

Comme on basculerait sur la ligne B, pour faire gagner du temps à l'Emplet'Express, cela laisserait le temps de faire l'aller retour vers le centre commercial et d'enchaîner tout le circuit de la ligne B de Varennes à la gare puis vers Cannes Ecluse.

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Alors, y-a-t-il des remarques ?

*Madame LAVAUX :*

Qu'elle est la population qui prend ces bus ? Est-ce des gens qui vont travailler, ou faire leurs courses ?

*Monsieur ALIFOND :*

Je pense qu'avant tout, ce sont des déplacements, en heure creuse, de 8h30 à 19h15. C'est avant tout pour les gens qui vont faire leurs courses. Cela correspond aussi à quelques besoins pour se rendre au travail, mais je pense que cela reste marginal, compte tenu de l'amplitude horaire. Mais aujourd'hui, il faut bien commencer par quelque chose. Il ne faut pas penser tout de suite à une desserte très ambitieuse, parce que l'on a vu, lors de la réunion précédente que ça impactait le compte d'exploitation de façon importante, donc on a réduit et on essaie de composer avec les éléments actuels du réseau, compléter d'une nouvelle desserte directe depuis la gare pour rester dans une enveloppe acceptable au niveau du coût.

Cela ne répondra pas à tous les besoins mais peut être un premier démarrage aujourd'hui, et s'il y a du succès demain, ce que nous souhaitons tous, nous pourrions développer cette navette. Le fait que l'on table autant sur les heures creuses que sur l'heure de pointe permet de transformer afin d'en faire aussi un transport pour se rendre au travail.

L'avantage que l'on a, c'est qu'on retourne en gare et que celle-ci est un lieu d'échange, un lieu intermodal : depuis la gare, les gens peuvent venir de tout le canton, de tout le réseau, et prendre la navette pour se rendre au centre commercial.

*Monsieur RICHARD :*

Pour les communes extérieures, comme celle de Varennes, le point de descente c'est uniquement la gare pour l'instant ?

*Monsieur ALIFOND :*

Et le centre commercial.

*Monsieur PAVIOT :*

D'autres lignes permettent de s'y rendre ?

*Monsieur ALIFOND :*

Non, mais il faudrait voir à terme, pour un TAD, un transport à la demande, où les gens pourraient venir de communes éloignées, descendre au centre commercial, prendre la navette pour aller en gare, et de là prendre le bus ou le train...c'est vraiment un lieu d'échange.

C'est pour cela que nous devons planifier un temps de correspondance important, une régulation de façon à assurer une qualité de service honorable.

*Monsieur PAVIOT :*

Faut-il prévoir un grand bus, la navette est de petite capacité...

*Monsieur ALIFOND :*

Dans le projet, nous avons prévu 2 véhicules, le premier est la navette, d'une capacité moyenne, le second est un bus standard.

La capacité de l'Emplet est de 30 personnes, alors après c'est vrai que si tout le monde monte ses courses ça fera un peu petit.

*Monsieur MARTINEZ :*

Combien de rotations avez-vous prévues ?

*Monsieur ALIFOND :*

L'Emplet aurait un nouveau tracé, cela implique une augmentation du kilométrage car le tracé est plus long. L'Emplet serait réduit à 9 rotations demain au lieu de 13 rotations aujourd'hui. Et ça reproduirait à peu près 22 000 kilomètres annuels, donc 9 rotations par jour. Pour compléter l'Emplet, on rajouterait une navette qui partirait de la gare vers le centre commercial, par le trajet le plus direct, à hauteur de 7 rotations par jours. On arrive en cumulant les deux à 16 rotations par jour entre la gare et le centre commercial.

*Monsieur MARTINEZ :*

Pour les gens qui viennent de Forges, ils doivent descendre en gare, pour l'instant. On est bien d'accord ?

*Monsieur ALIFOND :*

Oui, absolument.

*Monsieur PAVIOT :*

Le calcul par rapport à l'équilibre commerce proximité centre ville et commerce proximité habitation n'est pas très judicieux...

*Monsieur ALIFOND :*

L'Emplet fera un départ toutes les heures parce que le temps de parcours sur le nouveau tracé passe de 32 minutes actuellement, à 50 minutes. Et il y a un temps de régulation au centre commercial et un temps de régulation en gare routière. Donc au total, il faut 50 minutes pour faire un tour d'Emplet'Express ; 50 minutes, ce n'est pas une fréquence que l'on peut cadencer. Aussi le cadencement ai porté à l'heure, à partir de 8h45 ; l'heure de départ actuel du premier tour.

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Avez-vous d'autres remarques ?

*Monsieur BERNARD :*

La ligne B va donc être modifiée ?

*Monsieur ALIFOND :*

Non, on n'a pas tracé dans son intégralité toute la ligne, parce qu'après la zone d'activité, l'itinéraire reste le même. On a juste tracé la modification du tracé sur la ligne B. Elle part de la gare, elle prend la rue Léo Lagrange, au feu elle prend à droite et prend la rue du 8 mai 1945, elle rentre dans Varennes et dessert l'arrêt Nelson Mandela, puis elle fait le tour du rond point et dessert l'arrêt Marais du Saule et reprend par la suite son itinéraire normal.

*Monsieur PAVIOT :*

Quelqu'un qui vient de la gare ne va pas au bout de Varennes tout de suite pour aller au marais du saule...

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :* *s'adressant aux responsables d'Interval et approuvant la remarque de Monsieur PAVIOT :*

Je suis désolé, que tout ceci ne soit pas clair. C'est incompréhensible, le travail effectué est nul. Je vous ai demandé de travailler sur un certain nombre de lignes. Le travail que vous apportez ici, que je découvre, comme tout le monde, ne correspond pas à ma demande. On espérait quand même, à un mois de l'ouverture du centre commercial, avoir un minimum de chiffrages.

Ensuite, vous nous faites une proposition sur l'Emplet'Express, qui ne correspond en rien à ce que je vous ai demandé, avec des allers-retours incessants !

Puis, on travaille sur un morceau de plan, dont on ne comprend strictement rien, on n'a aucune proposition d'horaires ! On n'a aucun chiffre à avancer à qui que ce soit... ce n'est pas du travail correct ! Je vous le dis sincèrement. Donc le débat est clos... On va se revoir, avec le bureau et rien ne sera présenté au comité syndical tant que cela n'aura pas été validé par le bureau. On vous demande de travailler sur ce que le bureau propose. Ni plus, ni moins. Et c'est nous qui décidons avec l'ensemble de nos collègues, ce qui doit être fait.

Je constate que le travail présenté par Interval ce soir est nul, et non avénu, et on va clore ce débat... je vous revoie cette semaine, Messieurs, jeudi après midi, avec le bureau, et avec les élus qui souhaitent travailler les parties techniques et sur le réseau, dans mon bureau, à la mairie.

C'est vraiment inconcevable, de venir en réunion avec des documents aussi nuls et des propositions aussi « hors demande d'élus » et hors contexte.

Ce débat est clos, je trouve ça regrettable parce qu'on perd du temps. A l'ouverture du centre commercial, on n'aura aucune desserte par le réseau Siyonne...ça ne fait que deux ans que l'on sait

qu'il va ouvrir ses portes et à un mois de l'ouverture, on ne sait toujours pas où l'on va...ni combien cela va nous coûter...ni quelles horaires on va proposer...

*Monsieur ALIFOND :*

Puis-je avoir un droit de réponse ? Monsieur le président ?

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Non, le débat est clos.

*Monsieur BERNARD :*

Ne peut-on pas mettre du TAD à la place de ces modifications, ou bien faire participer la société Leclerc, à cette mise en place de service de transport ?

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Nous pourrions demander à Monsieur Weiss de faire sa propre navette, et Interval pourrait proposer ses services directement à Leclerc, mais dans ce cas ce n'est plus du service public. N'oublions pas que Leclerc paie déjà à trois niveaux le transport public. (Remboursement cartes orange aux salariés, taxes de transport et impôts). Il est de notre devoir d'accompagner les usagers jusqu'à ce centre.

*Monsieur DALIBON :*

Pour la desserte de la zac Saint-Donain, et lors de l'ouverture de la ligne, personne n'a demandé à faire financer les sociétés présentes sur cette zone... Aussi, pourquoi faire participer plus particulièrement Leclerc ?

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

On ne transporte pas que des salariés Leclerc, mais toutes les personnes qui désirent se rendent au Bréau, et on ne dessert pas que le Leclerc. On dessert aussi le cinéma, les restaurants et les autres magasins qui se trouvent dans cette zone. Les usagers paient leur carte orange, et doivent attendre un service en retour. Les recettes compenseront très vite un quelconque déficit. Et même si le réseau de bus ramène quelques clients à Leclerc, ce n'est pas avec nos usagers que Leclerc fera son chiffre d'affaire ? Et si nous ne mettions pas de bus à disposition des usagers, ces clients se débrouilleront pour y aller à pied ou en vélo, ou en covoiturage. Cela reste de notre responsabilité de service public de desservir ce centre commercial. De plus, ce centre va nous servir de pôle d'échange afin de permettre de desservir vos communes rurales, à moindre coût. Et si vous considérez qu'il n'est pas utile que l'on desserve ce centre, on ne le desservira pas. C'est vous, élus, qui prenez les décisions. C'est juste une question d'offre de service.

Nous pouvons décider d'une cadence moins élevée, mais nous perdrons de la clientèle, car c'est l'offre qui motive la demande. Nous devons terminer ce travail inachevé, et le bureau va y travailler rapidement, et nous aurons un prochain comité syndical qui vous présentera un coût, un itinéraire et un cadencement qui correspondra à la demande des usagers, mais aussi et à notre demande, à un coût qui rentre dans notre budget.

De plus, nous avons reçu du Conseil Général un mail, qui nous confirme que nous n'aurons pas forcément 50% de financement de leur part sur des projets nouveaux, et qu'il nous faut donc avoir un dossier sans aucune faille, avec le risque que nous supportions à 100% la nouvelle charge. Le STIF, avec la nouvelle convention T2, risque de refuser de financer les lignes déficitaires, et alors le Conseil général les suivra peut-être et refusera de verser les 50% que nous recevions jusqu'à aujourd'hui sur nos modifications du réseau. Eventuellement le STIF conserverait la ligne A et B, mais nous rendrait toutes les lignes déficitaires. A notre charge et notre responsabilité de maintenir les lignes, et de payer le déficit global, ou de supprimer ces lignes. Il n'y aura plus de mutualisations. Ils pourront même nous rendre les trajets déficitaires et par ligne, ne conserver que les trajets qui sont rentables. Les calculs qui ressortent de ce nouveau T2, impliquent un financement des communes de 3 à 4 fois plus que ce qu'elles paient actuellement.

*Monsieur PAVIOT :*

Nous avons bien un endroit ou un centre commercial est très éloigné de toute commune, et qui a aujourd'hui une ligne de bus qui vous y emmènent.

Pouvons-nous faire le point également sur le CFA ?

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Le directeur d'Interval va nous expliquer la situation. Le CG versait au CFA une subvention pour améliorer le quotidien des lycéens, et le directeur du CFA reversait une partie de cette subvention à l'entreprise pour avoir une ligne de bus plus complète. Mais le Conseil Général a décidé dorénavant de verser directement aux élèves cette subvention. Le collège se retrouve donc sans ressources pour

financer sa ligne supplémentaire. C'est donc au SITCOME et au transporteur de trouver une solution pour pouvoir continuer à véhiculer tous les jeunes qui prennent les transports.

*Monsieur ALIFOND :*

2 véhicules ont été mis à disposition des jeunes. Nous touchions 23 000<sup>e</sup> qui étaient versés par le CFA, et qui vont être supprimés. Après avoir sorti les recettes de validation de cartes Orange et autres moyens de paiement des jeunes, il reste à la charge de la société 19 000€. Et nous ne pouvons déceimment pas supprimer une des deux lignes, car les deux bus ont été adaptés en fonction des nouveaux horaires de sortie des étudiants, et ils sont pleins tous les deux, et qui en concordance également avec les trains.

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Voilà, nous avons donc un déficit de 19 000€ supplémentaires à couvrir. Nous avons donc en recettes les cartes orange plus la subvention du CFA. Nous sommes devant un fait accompli, et personnellement, en tant que Président, j'ai annoncé cet été que le Sitcome ne couvrirait pas ce manque à gagner, libre à Interval de maintenir ces lignes.

*Monsieur ALIFOND :*

Les cours reprenant fin Août, il nous a fallu à pied levé trouver une solution pour transporter les 160 apprentis que nous transportons chaque jour. Nous avons l'obligation, en tant que transporteurs d'assurer le service. Nous avons donc décidé de maintenir ces deux lignes, afin de ne pas mécontenter les parents d'élèves. Nous espérons, à la suite des comptages qui vont être faits en fin d'année, de diminuer ce déficit annoncé, en enregistrant des recettes supplémentaires. Il ne faut pas oublier que ces deux courses, avec le nombre de personnes transportées, sont excédentaires. Et il serait dommage de supprimer une course qui rapporte.

*Monsieur NAOUI :*

Avec la mutualisation des courses sur l'intercommunalité, nous espérons pouvoir compenser quelque peu, cette perte de subvention, mais nous ne pouvons affirmer qu'elle sera totalement absorbée.

*Monsieur RICHARD :*

Pourrions-nous avoir un exposé du CG, sur les avantages que cela leur a apporté ?

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Ceci est purement politique. Il est plus plaisant de dire que chaque élève a touché du Conseil Général une somme de 300€, afin d'améliorer le quotidien de ces élèves, que de dire qu'ils ont versé une subvention au transporteur.

N'ayant pas de solution dans l'immédiat, je vous propose donc de reporter à un prochain comité le vote de cette mesure.

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Pour en revenir au contrat T2, et à notre avenant sur le Bréau, dès que nous avons appris que le centre commercial ouvrirait, nous avons proposé au STIF, de mettre en place une ligne et le dossier est ouvert depuis maintenant deux ans. Et c'est un fonctionnaire parisien du STIF, qui avait décidé à l'époque de l'inopportunité de cette ligne et qu'il avait refusé, déjà, de desservir le cinéma. Ils veulent reprendre la main sur tout le réseau parisien, mais ne le connaissent pas, et ne tiennent pas compte des avis des élus communaux.

### **Sollicitation des élus pour une opération SIYONNE :**

**« Rencontre avec les usagers dans les bus »**

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Le bureau a envisagé la possibilité pour les élus de rencontrer leurs concitoyens, dans les bus. Nous aurions donc besoin, de vous tous, afin d'être sur une semaine dans tous les bus, à tous les horaires et sur toutes les lignes. Je vous invite donc, en tant que membres du Sitcome, à être dans les bus qui partent de vos communes, et de vous inscrire afin que nous puissions faire le planning par ligne des élus qui seront présents.

*Madame LAVAUX :*

A ce propos, nous pourrions avoir des cartes nous permettant de monter dans les bus ?

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Justement, nous voudrions vous faire des cartes du Sitcome, mais nous aurions besoin d'une photo, pour chacun d'entres-vous, ce que nous n'avons pas encore. Il serait bien de nous faire parvenir sur la boîte mail de Madame SCHMITT, vos photos pour ceux qui ne les ont pas encore communiquées. Elle est à votre disposition, en fin de séance, afin de prendre vos adresses, et de vous communiquer la sienne. Et cela vous permettra de constater, que pour certaines courses, il n'y pas d'usager, et que ces courses peuvent être remplacées par du TAD organisé en régie direct. A Nantes, ils ont menés une grande opération ayant pour but d'assainir leur réseau et d'adapter les horaires en fonction d'une vraie nouvelle demande qui évolue en permanence. Lorsque je vois un bus, avec personne dedans, je pense qu'il nous faut faire la démarche d'étudier tous les trajets de toutes nos lignes. Ces rencontres dans les bus vous permettront de vous mettre dans la situation de l'usager, et d'appréhender les problèmes qui sont ceux de nos clients, et de pouvoir écouter leurs suggestions et à leurs remarques.

### Questions diverses

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Nous avons déjà abordé la question de la commission sur les clés de répartition, afin d'étudier la manière la plus adéquate de répartir par communes nos frais. Je vous propose de réunir cette commission le mardi 13 octobre à 17 heures, au siège du SITCOME, et de vous rapprocher de Sandrine, pour confirmer votre présence, et la deuxième date est le 26 octobre à 15 heures, dans cette salle, pour assister au comité Pôle PDU. Nous en sommes à la deuxième phase, de propositions de solutions, pour la société CODRA, qui effectue notre étude. Il sera de notre ressort d'aller voir sur place, si cela est possible, avec des exemples de gares similaires (entres-autres la gare de Chelles) à ce qui nous est proposé par CODRA, et de décider ensuite du projet à réaliser, en accord avec la commune de Montereau et avec la communauté de communes. Cela nous permettra aussi de voir leur Réseau TAD, et leur géo-localisation, puisqu'ils utilisent aujourd'hui ce système, même si le projet est gelé pour l'instant.

*Madame LAVAUX :*

Nous avons eu des trains directs supprimés, et qui s'arrêtent à Champagne. Pensez-vous que nous pouvons espérer d'ici quelques temps avoir à nouveau nos directs ?

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

J'ai été invité début juillet à une réunion, sur ce sujet. Et il nous a été expliqué qu'il était primordial pour les trains de s'arrêter à Champagne... et il nous a été expliqué aussi, que moins il y avait de trains, moins il y aurait de retard... de trains. D'où la suppression de nos directs. Nous avons fait beaucoup de pétitions, d'utilisateurs des trains, Monsieur JEGO est intervenu auprès de la SNCF, mais il est difficile d'aller contre le Conseil Général, qui finance ces lignes.

Et lorsque j'ai parlé de la perte de temps, il m'a été répondu que l'arrêt ne prenait que deux minutes, qui étaient ensuite rattrapées après Melun.

*Madame LAVAUX :*

Cela prend un peu plus de deux minutes, et les trains ne rattrapent pas leurs retards.

*Monsieur MARTINEZ :*

Les trains partent plus tôt, et arrivent avec quelques minutes de retard.

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Il est à noter que ces changements d'horaires de trains nous ont obligés à remanier nos horaires de bus, et que cela à couter au SITCOME la somme de 40 000€. Si vous voulez que nous prenions une mention, du fait que les élus sont mécontents de toutes ces modifications qui dégradent le service rendu aux concitoyens de vos communes, nous pouvons le faire.

*Monsieur EVEN :*

Il n'est pas sur que le temps de parcours, ne soit pas allongé avec cette nouvelle desserte.

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

En tout état de cause, il nous a été annoncé que nous aurions des trains neufs, fin 2010, début 2011.

*Monsieur SMORAG :*

Pourrait-on décaler nos réunions de comités syndicaux à 18h30 au lieu de 18h00.

*Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :*

Oui, nous allons décaler à 18heures 30, nos heures de comités syndicaux, afin de permettre à chacun de pouvoir être disponible.

Plus aucune question n'étant faite, et l'ordre du jour soldé, la séance est close à 20h20.

-----ooo000ooo-----