

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 23 juin 2009, sous la présidence de Monsieur Jean-Marie ALBOUY-GUIDICELLI, Premier Adjoint au Maire de Montereau.

Etaient présents : M. DEMELUN, Mme FLORENCE, M. BLANCHARD et M. PENOT, M. BERNARD et Mme MASSON-MALVEAU, M. SENOBLE, M. EVEN et M. LEFIER, M. DALIBON et M. PAVIOT, M. CHAUMONT, M. ALBOUY-GUIDICELLI (Président), M. MADELENAT, M. RUIZ représentants les communes de La Brosse Montceaux, Cannes Ecluse, Esmans, Forges, La Grande Paroisse, Marolles sur Seine, Misy sur Yonne, Montereau-Fault-Yonne, Saint Germain Laval et Varennes sur Seine.

Etaient absents : M. BAILLET et M. GALTIER, M. BEZANGER et M. RICHARD, M. BELLINI, M. PERREIRA, Mme GAUTHIER.

Etaient représentés : M. MADELENAT.

Etaient également présents : M. HUREL, Trésorier Principal de Montereau.

ORDRE DU JOUR

- Compte Administratif 2008 du budget principal
- Compte Administratif 2008 du budget Carte SIYONNE
- Compte de Gestion 2008 des deux budgets du SITCOME
- Affectation de l'excédent de fonctionnement 2008
- Modification des tarifs de location de vélos
- Constitution d'un groupe de travail sur une refonte de la clé de répartition des frais du syndicat, refacturés à chaque commune, et à mettre en application pour les budgets 2010
- Autorisation donnée au Président afin de lui permettre de signer tous les documents et autres actes notariés permettant la location d'un appartement dans la maison de la mobilité
- Autorisation donnée au Président afin de lui permettre de signer les mises en régies, les arrêtés et les nominations des régisseurs
- Prolongement de la ligne A en direction du Centre Commercial du Bréau, et coût financier en résultant
- Etude du dossier « Schéma directeur des gares routières »
- Questions diverses.

-----ooo000ooo-----

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI ouvre la séance.

Monsieur Alifond, directeur d'Interval, demande à ce que le premier sujet abordé soit celui le concernant directement.

Prolongement de la ligne A en direction du centre Commercial du Bréau, et coût financier en résultant

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Le projet présenté par la société Interval annonce un déficit d'environ 400 000€, en année pleine, montant actuel du déficit du réseau. Et cela n'est pas envisageable. De plus, le Conseil Général a souligné le fait que les délais administratifs ne permettraient pas sa mise en place pour la rentrée scolaire de septembre. Aussi, la demande auprès de la société a été quelque peu modifiée, en n'oubliant pas que le souhait des élus est de desservir le centre commercial dès son ouverture. Toutefois, nous aurons entièrement à notre charge, le transport qui sera effectué jusqu'à la fin de l'année 2009. Monsieur Alifond est donc chargé de nous faire de nouvelles propositions, autant pour la rentrée scolaire, que pour la mise en place, début 2010, de la nouvelle ligne Gare-Bréau, qui pourra être financée pour moitié par le conseil Général. Nous avons travaillé avec la commune de Varennes, afin de lister les besoins, en sachant que le barreau routier nous fera économiser des unités d'œuvre et que nous allons modifier le trajet d'Emplet Express qui pourra également desservir le centre commercial. Nous ne pourrions avoir une desserte au quart d'heure et l'amplitude horaire sera bien évident revue à la baisse.

Monsieur SENOBLE :

Le chiffre de 400 000€ de déficit est très important. Aussi, est-ce un chiffre qui avait déjà été annoncé, ou bien vient-il juste d'être communiqué au Sitcome ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Ce chiffre est une découverte, car rien n'était chiffré. Le premier travail consistait à définir les souhaits des différents participants.

Monsieur SENOBLE :

A-t-on une idée du coût de cette ligne qui sera prise en charge par le Sitcome d'ici fin 2009 ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Non, puisque c'est à l'étude. Nous en serons plus après le chiffrage par Interval, courant septembre.

Monsieur ALIFOND :

Nous avons été saisis de ce gros dossier qui implique un partenariat avec le STIF et le Conseil Général, et qui est long à monter. Le Conseil Général depuis le début de l'année finançait tous les projets, et nous n'avons appris que récemment qu'il ne financerait pas cette fin d'année et coupait un peu les vivres. Sans aide financière, la participation du Sitcome va être doublée, et nous sommes obligés de reprendre notre étude car le coût supporté par le Syndicat ne sera pas le même.

Monsieur SENOBLE :

Vous auriez pu anticiper...

Monsieur ALIFOND :

Effectivement, mais les hypothèses de travail, dans ce cas là, sont multipliées.

Monsieur RUIZ :

Ce surcoût de 400 000€ est surprenant, et il y a une disproportion d'ampleur de rendu de services si on compare le déficit actuel de tout le réseau, à celui de cette nouvelle ligne « gare-Bréau ».

Monsieur ALIFOND :

Ce projet était ambitieux car il demandait du matériel et des forces humaines du lundi au dimanche, tôt le matin, jusqu'à tard le soir. Il faut pour amener ce projet, un véhicule et 125 000 kms de trajets supplémentaires et cela représente 4.47 conducteurs en plus. En considérant que l'aide du STIF, sur l'achat du véhicule ne va pas au delà de 50 % du financement du matériel, l'enveloppe monte très vite.

Monsieur RUIZ :

Et si nous utilisions des bus qui roulent au gaz ?

Monsieur ALIFOND :

Pour du matériel qui fonctionne au gaz, avec un financement à 100%, le coût de l'installation pour cette alimentation serait beaucoup plus élevé que le coût actuel.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI : Le coût est dû surtout aux moyens humains mis en œuvre pour assurer le service. De ce fait, on revoie à la baisse nos exigences sur ce service, avec des horaires cohérents, en privilégiant autant le personnel que les clients. Nous vous ferons donc des propositions acceptables autant pour les usagers et les élus, et autant au niveau « services » qu'au niveau financier.

Monsieur SENOBLE :

Est-il utile d'avoir un service tous les quarts d'heure ?

Monsieur ALIFOND :

Rappelons que cette zone commerciale va créer 600 emplois, et que nous aurons autant de clients actifs que de clients en journée. Certaines hypothèses de validation ont été certifiées par des ingénieurs transport qui sont capables d'évaluer les besoins qui seront les vôtres lors de l'ouverture de ce centre commercial.

Monsieur SENOBLE :

Combien de personnes prévoyez-vous qui monteront dans le bus ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Nous complétons les recettes à raison de la continuité de l'utilisation de la ligne A, et nous rajoutons un petit supplément (allant jusqu'à 10%) afin de prévoir l'engouement. Toutefois, pour tout projet, nous ajoutons le maximum de dépenses et le minimum de recettes afin d'avoir au final une bonne nouvelle. De plus, nous allons desservir, autant avec le prolongement de la ligne A, qu'avec Emplet-Express. Aussi, même si ce n'est pas une desserte au quart d'heure, cela restera un service très correct pour la population, avec un départ en gare. Nous pourrions étudier les propositions, en septembre, suite au chiffrage par Interval. Il est difficile, à la date d'aujourd'hui de chiffrer nos recettes, en sachant qu'Interval va faire le maximum pour rentabiliser cette ligne, et que le coût le plus pesant reste celui des conducteurs.

Monsieur BERNARD :

Pourquoi ne faisons nous pas appel à Leclerc pour nous financer une partie du réseau ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Nous n'avons jamais demandé à aucun commerçant quel qu'il soit de financer le transport local. Cela n'est pas dans leurs obligations. La question se pose en d'autres termes : est-il utile de transporter les habitants sur des zones ayant des activités commerciales ? Si non, on demande à Monsieur Weiss de financer son propre réseau de transport, et on ne transporte plus les usagers dans les pôles de vie, que vers leurs lieux d'habitation. Ce qui paraît plutôt difficile à concevoir pour un réseau tel que le nôtre.

Monsieur EVEN :

Nous pourrions demander à Leclerc de financer la part qui permet à ses salariés de se rendre sur leur lieu de travail.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Les entreprises sont soumises à une taxe transport qui est versée directement au STIF. De plus, les employeurs paient la moitié de la carte orange de leurs salariés. Tout cela pour rendre un service public.

Monsieur ALIFOND :

Et cela impliquerait de mettre en place un bus, uniquement pour les salariés du Leclerc, et les particuliers ne comprendraient pas qu'ils ne puissent pas monter dans le bus, car financé par la société Leclerc...

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Y-a-t-il des questions diverses autres sur ce sujet, afin de le clôturer et de rendre sa liberté à monsieur Alifond ?

Non, nous reprenons donc le cours de l'ordre du jour.

Nous allons procéder aux votes des rapports des deux derniers comités syndicaux du 03/03 et du 17/03/2009.

Monsieur BERNARD :

Pourrions-nous avoir une explication sur l'avant dernière page du rapport du 3 mars concernant l'intervention de Monsieur Dalibon sur l'immobilier ?

Monsieur DALIBON :

Cela veut dire que nous aurions à payer de forts intérêts. Nous avons de tels investissements à prévoir dans les années à venir que de toute façon, cela ne ferait pas baisser les cotisations.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Les cotisations sont des charges de fonctionnement, et l'emprunt, de l'investissement. Nous ne pouvons mélanger les deux sortes de dépenses. Cela reviendrait à dire que nous empruntons pour payer l'électricité du réseau. Même si nous n'avons pas acheté la maison, cela n'aurait pas fait baisser le déficit du réseau.

Monsieur DALIBON :

Surtout qu'à la base, l'emprunt avait été contracté pour refaire les barrières et changer les panneaux lumineux et non pour acheter la maison. Et avec l'étude du pôle PDU, nous obtiendrons des subventions, que nous n'aurions pas eues sans cette étude.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Les cotisations ont augmenté de manière mécanique, de part les clés de répartition appliquées. Nous avons adapté les dessertes. Ce qui explique l'augmentation de la cotisation 2009, surtout pour certains d'entre nous, et qui a été déjà expliqué lors des précédents comités. Il faut tout de même se rappeler que la cotisation est fonction du service rendu, et que les avenants ont tous été votés à l'unanimité. Plus de questions, le rapport du 3 mars est voté à l'unanimité avec une abstention, même chose pour le rapport du 17 mars, qui n'appelle aucun commentaire.

Monsieur RUIZ :

Dans les rapports, je voudrais que les interventions de tous les élus soient prises en charge et reproduites de la même façon. Et que l'on ne retrouve pas dans le rapport que les paroles des membres du bureau.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

La séance est suspendue et Madame SCHMITT va prendre la parole :

« J'essaie au maximum de traduire ce qui est dit quelque soit l'élu qui s'exprime, toutefois je vous remercie tous, mesdames et messieurs les élus de bien vouloir avoir l'amabilité de vous présenter lors de vos interventions, car transcrivant ce qui a été enregistré sur une cassette pendant le comité, je ne peux pas toujours reconnaître la voix de l'élu qui s'exprime ».

La séance reprend.

Compte administratif 2008 du budget principal

Monsieur MADELENAT :

Pourrions-nous avoir des explications sur le compte 611 ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Ce sont principalement les frais d'Interval.

Monsieur SENOBLE :

C'est donc le déficit du réseau qui apparait dans ce compte ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Oui.

Monsieur SENOBLE :

Et qui vérifie et contrôle ce déficit de réseau ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

L'entreprise, le Conseil Général et nous même. Nous avons une convention de 5 ans, qui nous lie, sur un certain nombre de kilomètres, de conducteurs et de matériel. Nous avons donc des dépenses, qui sont liées à notre contrat (contrat qui évolue en fonction des avenants), et des recettes, qui sont fonction des validations et qui sont versées par le STIF.

Monsieur DEMERY :

Les coûts sont calculés selon des barèmes départementaux, en fonction de différents critères de calcul, entre autre le prix de l'essence et autres coûts de fonctionnement liés à l'activité de l'entreprise, et le Conseil Général valide toutes nos facturations.

Monsieur MADELENAT :

Pourrait-on avoir le détail du compte 6188 – Autres frais divers ?

Monsieur DALIBON :

Ce sont les frais du bureau commun, soit les frais du SIRMOTOM, location de bureau (40k€) et frais de personnel (70k€).

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Ce qui nous a motivé à partir, n'ayant pas d'attribué un m².

Monsieur MADELENAT :

Pourrait-on avoir le détail du compte 6232 ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Il y a quelques frais alimentaires, une participation modeste à la cérémonie de départ à la retraite de Monsieur LEFIER, et aussi une petite participation au départ de François PITOU.

Monsieur MADELENAT :

Et enfin, le compte 6238 ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Ce sont principalement les cotisations au GART (1300€) et à TRANS-CITE (2200€), et le concours artistique (1500€), les cartes de vœux (1800€) et des frais d'impression (par exemple : aux commerçants : 1500€).

Monsieur DALIBON demande à Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI de bien vouloir se retirer de la salle, afin que les membres du comité puissent voter le compte administratif.

Plus aucune observation n'étant faite, les membres du Comité approuvent à l'unanimité le compte administratif 2008 du SITCOME.

Compte administratif 2008 du budget Carte SIYONNE
--

Monsieur DALIBON :

Nous passons ensuite au vote du budget annexe concernant les cartes SIYONNE, et qui regroupe les services de vélos, transports à la demande et courses à domicile, petit budget à vocation commerciale. Nous avons un excédent de 45000€, qui correspondent à des écritures de transfert entre les deux budgets, et qui n'ont pas été passées. Budget qui est soumis à TVA. On récupère la TVA sur les investissements.

Monsieur MADELENAT :

Dans quel budget, retrouvons nous les voitures et les vélos ?

Monsieur DALIBON :

Tout le matériel est pour l'instant dans le budget principal, en attente de ré-imputation dans ce budget SIYONNE.

Monsieur SENOBLE :

A-t-on une idée de ce que nous rapportent les vélos ?

Monsieur DALIBON :

On ne peut pas dire que cela rapporte. Mais cela ne nous coûte pas grand-chose, à peine le temps d'un opérateur pour les rentrer et les sortir.

Monsieur SENOBLE :

A-t-on une idée de la fréquentation des vélos ?

Monsieur DALIBON :

Il y a une faible utilisation. Cela rapporte 150€ par trimestre. Nous vous proposons donc une délibération à prendre afin de réduire le coût de location de ces vélos, et de le rendre plus attractif. Il faut savoir que la communauté de communes propose également de la location de vélos, à l'office de tourisme et sur la base de la grande paroisse, et nous avons ajuster nos tarifs en fonction de leur tarification. Plus aucun commentaire, nous votons donc pour le compte administratif « carte SIYONNE ».

5 abstentions : Messieurs MADELENAT, BERNARD, SENOBLE, MARTINEZ et RAVETTO. Le compte administratif 2008 du budget « CARTE SIYONNE » est voté.

Le président peut revenir pour présenter les comptes de gestion.

Compte de gestion 2008 des deux budgets du SITCOME

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Les comptes de gestion correspondent aux comptes administratifs proposés et votés. Plus aucune observation n'étant faite, les membres du Comité approuvent à l'unanimité les comptes de gestion 2008 du SITCOME.

Affectation de l'excédent de fonctionnement 2008

Monsieur DALIBON :

L'excédent de clôture en recette de fonctionnement pour 2008 au Budget annuel est de 267 448,06€. Conformément à l'instruction M14, il convient d'affecter une partie de l'excédent du budget fonctionnement à l'investissement, pour que l'investissement au final soit égal à zéro. Il est proposé d'affecter une partie de l'excédent 2008, soit 190 974,28€ au financement des dépenses d'investissement (article 1068 du Budget 2009). Le reste est repris en section d'exploitation du Budget 2009, soit 76 473,78€ (article 002).

Plus aucune question n'étant posée, et avec 5 abstentions : Messieurs MADELENAT, BERNARD, SENOBLE, MARTINEZ et RAVETTO, l'affectation de l'excédent de fonctionnement est voté.

Modification des tarifs de location de vélos

Monsieur LEFIER :

Le nombre d'utilisation des vélos étant relativement faible, et pour permettre une fréquentation plus élevée, le bureau vous propose de réduire le coût de location. Considérant les anciens tarifs appliqués, nous proposons la gratuité pour la ½ journée, la journée à 2€, le dimanche à 3€ et le week-end à 5€ (Du vendredi soir 17h au Lundi matin 9h), pour ceux qui ont ou auraient la carte Siyonne.

Monsieur SENOBLE :

Combien louons-nous de vélos ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Très peu. A part 3 contrats d'abonnés, les vélos en centre ville ne sont pas utilisés. Suite à une réunion avec Trans-cité, Association qui regroupe les réseaux Transdev nationaux et internationaux, il s'avère qu'un vélo à Paris, coûte plus de 2000€ à l'année, avec 15 000 vélos détruits et 8 000 vélos volés. Sur Orléans, plus comparable à Montereau, ils ont investi 750 000€, pour 300 vélos. Et avec une utilisation comparable à la notre, nous avons un coût beaucoup moins élevé, car le système à cardan évite les déraillements, et donc les réparations intempestives sur les vélos. Et la gestion par les régies et la carte Siyonne qui permet de louer le vélo sans verser de caution, permet aux commerçants de louer les vélos facilement. Concrètement, le service ne fonctionne pas car il n'y a pas de besoin. Nous avons fait un investissement, et donc, il faudrait qu'ils circulent, qu'on les voit. Nous vous proposons donc deux tarifs, un pour ceux qui sont locataires d'un jour, et un pour ceux qui seraient utilisateurs courants potentiels avec la carte Siyonne.

Monsieur SENOBLE :

Nous ne devons pas réparer les vélos, car l'entretien coûte et lorsqu'ils seront complètement détruits, il ne faut pas en acheter d'autres, car s'ils ne sont pas utilisés, cela ne sert à rien. Et il faut lancer une enquête afin de définir les besoins exacts de la population.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Effectivement, cela reste un service public, et il faut savoir ou sont nos priorités, nous sommes avant tout un syndicat de transport. Et si cela ne fonctionne pas, il sera toujours temps de revendre ces vélos, qui sont aujourd'hui en bon état, car très peu dégradés. Ces nouveaux tarifs servent un peu à relancer la campagne sur les utilisations des vélos. Et nous avons tout de même environ 600€ de recettes à l'année.

N'ayant plus de questions sur le sujet, cette décision est adoptée à l'unanimité.

Constitution d'un groupe de travail sur une refonte de la clé de répartition des frais du syndicat, refacturés à chaque commune, et à mettre en application pour les budgets 2010

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Nous voudrions créer un groupe de travail qui nous permettrait de réfléchir sur une clé de répartition des frais du syndicat, qui serait plus adaptée. Y-a-t-il des candidats ?

Monsieur SENOBLE :

Les deux délégués de la commune de Forges sont candidats.

Monsieur MARTINEZ :

Je suis candidat.

Monsieur GIRAULT :

Je suis candidat.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

La liste est constituée, et au moins un membre du bureau sera nommé.

Autorisation donnée au Président afin de lui permettre de signer tous les documents et autres actes notariés permettant la location d'un appartement dans la maison de la mobilité

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Le montant du loyer a été fixé en accord initial avec la SNCF, qui stipulait que nous ne devions pas augmenter le montant du loyer pour l'agent SNCF, qui est installé dans l'appartement. Nous n'avons aucune obligation de remettre un autre locataire, une fois l'agent SNCF parti. Le bail sera résilié de plein droit en cas de rupture de ce contrat de travail pour quelque cause que ce soit. Son loyer est de 175€, hors charges, et il n'a pas d'obligation de dépôt de garantie. Notre seule obligation est de le garder jusqu'à son départ en retraite, ou sa rupture de contrat avec la SNCF. Nous avons toutefois une obligation de relogement du locataire, si nous décidons de rompre son contrat de location, et aurons la charge éventuelle du différentiel de loyer (le logement proposé en cas de rupture du bail devant avoir une surface identique, un loyer, des charges et des conditions similaires), avec prise en charge par le syndicat des frais de déménagement, d'installation et d'ouverture de compteur. Il sera fait dérogation au droit commun car le bail ne pourra se poursuivre en cas de décès de Monsieur LUMERET avec ses ayants droits. Ce bail ne pourra en aucun cas être transféré à un autre locataire.

Monsieur SENOBLE :

Il faut préciser le coefficient de révision du loyer, et préciser que le loyer sera revalorisé, si le syndicat décide de le relouer après.

Monsieur DALIBON :

Les notaires ont approuvés notre projet de délibération et nous utiliserons l'indice de référence de réévaluation des loyers, du 1^{er} trimestre 2009 à l'indice 117,70 avec une date de parution au 14/04/2009. Le prix d'achat de la maison a été calculé, avec cet inconvénient, et fixé par les domaines. Avec 2 abstentions, la délibération est approuvée.

Autorisation donnée au Président afin de lui permettre de signer les mises en régies, les arrêtés et les nominations des régisseurs

Monsieur DALIBON :

Pour éviter que chaque nomination passe en conseil syndical, nous vous demandons de donner au président la possibilité de signer les arrêtés et les nominations des régisseurs des trois régies du SITCOME.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Nous avons déjà désigné nos régisseurs. Toutefois, avec les contrats CAE, nous devons reprendre régulièrement les nominations, car les contrats CAE, sont de six mois.

Monsieur BERNARD :

Il est dans les attributions du président de signer les arrêtés.

Monsieur DALIBON :

Effectivement, toutefois, ce pouvoir n'a pas été délégué au président, lors de sa nomination et de ses attributions.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

La délibération est adoptée à l'unanimité.

**Etude du dossier « Schéma directeur des gares routières »
Taxe de passage en gare des transporteurs**

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

D'après le schéma directeur, et les modalités de calcul de cette taxe, nous pouvons sans problème l'augmenter. Je vous propose donc de passer, pour 2010, la recette concernant le passage en gare routière des différents transporteurs de 0.655 à 1€. Pour 2009, la recette est de 40k€. Nous pourrions ainsi obtenir 60k€ de recette pour 2010. Une participation financière du STIF est prévue, que nous réclamerons également le moment venu.

Questions diverses

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

A travers les conventions T2, on constate que le STIF, reprend l'intégralité des gestions des réseaux de la couronne d'Ile de France. L'autorité organisatrice de proximité était reléguée officieusement aux communes et syndicats qui organisaient les réseaux. Les transporteurs obtenaient avec le Conseil Général et les syndicats, les autorisations. Un comptage était établi, sur lequel était constitué le montant des recettes versées par le STIF, aux différents partenaires.

Le STIF va négocier directement avec les transporteurs, et ne consultera plus les syndicats. Avec toutefois des conditions draconiennes, car toutes les lignes déficitaires seront rejetées, et tous les bénéfices obtenus en sus des prévisions établies seront conservés par le STIF. Le STIF ne conservera que les lignes rentables. Il restera à la charge des communes ou des syndicats, les trajets déficitaires, qui devront être prises en charge à 100% par les communes, car il n'y aura plus ni de financement STIF, ni de financement du Conseil Général. Les transporteurs devront se mettre d'accord, et faire des propositions par région directement au STIF, ce qui facilitera les appels d'offre du STIF. L'interdiction de transport local, protège les réseaux, pour chaque transporteur, et un transporteur ne peut établir une ligne sur le réseau d'un concurrent. Ceci est la mort de tous les réseaux de grande couronne. Le GART se bat, pour que ce ne soit pas que les deux fonctionnaires en poste, un pour la partie Est, et l'autre pour l'Ouest, qui décident à eux deux de tout le réseau à mettre en place en Ile de France, des trajets par ligne, qui seront subventionnés.

De plus, dans ce T2, les achats de véhicules ne seront plus subventionnés, car le STIF demande aux transporteurs de considérer les véhicules comme des biens de consommations qui seront amortis dans l'enveloppe attribuée.

Ils décideront certainement de conserver la ligne A et la ligne B. Mais nous sommes beaucoup moins certains de l'avenir des autres lignes, car déficitaires.

Monsieur SENOBLE :

Nous reviendrons donc à un réseau ou il n'y aura plus que les scolaires, payés par les communes.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Effectivement, nous pourrions faire un bon en arrière de vingt ans. Nous sommes très soucieux de cet avenir plus qu'incertain. Cela serait désastreux, pour le Syndicat. Une commune comme Montereau, qui verse 340k€, n'aurait plus la gestion de son réseau. Les petites communes, risquent de se retrouver face au STIF, seule pour négocier de leur transport. Surtout que l'analyse sera faite au niveau trajets et non au niveau de la ligne. La course de 7h (rentable) sera conservée par le STIF, la course de 11h00 (avec 10 usagers) ne sera pas retenue, et si la commune ne peut la financer, sera supprimée. Les recettes ne seront plus mutualisées, et les participations des communes se verraient multiplier par trois. La révision du pôle PDU, se fera avec les différents partenaires jusqu'en 2012. Nous voudrions que l'AOP soit donnée aux différentes intercommunalités qui ont été créées comme nous, et qui fonctionnent bien. La principale recette du STIF est la carte orange, que les gens paient tous les mois, Mais ils ont fait beaucoup de réduction, et beaucoup d'investissements sur Paris. Et ils sont en grande difficulté économique. Tous les dossiers sont arrêtés depuis deux ans. Je vais solliciter le président du GART, pour que nous ayons une action afin de manifester notre mécontentement de ce T2 qui arrive.

Monsieur EVEN :

Surtout que les sociétés de transporteurs fusionnent de plus en plus, et qu'il y aura de moins en moins de concurrence.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Lorsque vous obtenez l'AOP, le STIF vous donne une enveloppe budgétaire et c'est le syndicat qui décide des actions à mener avec l'enveloppe impartie. Le STIF, dans sa reprise des rênes, va jusqu'à changer la couleur des bus. Nous travaillons également sur la mise en place d'un TAD qui serait géré en régie, et le STIF a annoncé qu'il mettrait en concurrence notre régie. Ce qui va être difficile dans les mois à venir, va être de prévoir le développement du réseau. La CC2F a proposé de mettre en place une commission afin d'étudier l'absorption du SITCOME, au sein de la communauté, et de créer un groupe de travail, que j'ai voulu paritaire, afin d'avoir des réponses techniques à apporter aux représentants de la CC. Cette réunion aura lieu le 2 juillet à 18h30, à la mairie de Montereau. Je vous invite à participer à ce groupe de travail.

Les travaux du pôle PDU avance. L'étude CODRA, devrait nous présenter une étude à la mi-juillet. Et nous vous en parlerons en septembre. Plusieurs options sont à l'étude, un parking nouveau, un parc de stationnement et une circulation des piétons sans danger. Plusieurs terrains sont en vue, avec un tunnel ou non, qui passerait au dessus, dans un périmètre de 500m autour de la gare. A ne pas confondre avec le barreau routier. Concernant les parkings, le STIF exige des parkings payants, et une enseigne lumineuse qui informera des places restant libres. Quand à la gare routière, deux hypothèses sont à l'étude : un haricot ou des quais supplémentaires dans la continuité. Ils étudient également les parcs à vélo, qui doivent être sécurisés. Quand à la maison de la mobilité, elle serait prévue avec un accès de distribution de la carte navigo et un accueil du public plus confortable, que la gare d'aujourd'hui. Il serait intelligent d'avoir deux dessertes de la gare, une vers les bus, et l'autre vers les parkings. Il faudra bien évident se coordonner avec les travaux de la SNCF.

Monsieur SENOBLE :

Il était prévu en 1994, un parking de l'autre coté de la gare coté Varennes.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

La SNCF a refusé le projet. Le cabinet d'étude va faire une proposition, et le STIF s'exprimera.

L'enveloppe qui doit être distribuée sur l'ensemble des travaux va être de 3 millions d'euros. Et l'éventualité de la construction d'un parking du coté Varennes, peut être détaché du projet, et pris sur une autre enveloppe. Nous aurons deux réunions de pôle qui présenteront les projets, et pour lesquelles vous serez invités, ainsi que les représentants de la CC2F. La SNCF avait avancé un budget de 5 millions d'euros, pour mettre l'accessibilité, mais aucun projet n'a abouti et ils attendent que la région refasse un cahier d'accessibilité des gares. Sans plan local de déplacement, les subventions accordées

seront moindres. Il faudrait travailler en accord avec la cc2f, afin de définir la place des nouveaux arrêts, lorsqu'ils décident de refaire les routes. Nous avons 180 arrêts, et en 5 ans, 11 arrêts ont été réalisés en accès accessibilité. Il serait plus utile d'en réaliser des supplémentaires que de mettre des gendarmes couchés (et interdit). Cela ralenti le circuit et coûte.

Monsieur SENOBLE :

On lit sur la gazette que le GPS et la vidéo surveillance vont être mis en place, toutefois tout cela a été bloqué par le dernier comité syndical. De plus, le kiosque ouvre à 6h30, et cela est trop tard pour les usagers qui prennent le train tôt le matin. Le matin, les gens ont le temps d'aller au kiosque, le soir, ils courent pour rentrer chez eux.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Nous ouvrirons donc le kiosque à partir de 6h00.

Monsieur SENOBLE :

Nous voudrions revenir sur le courrier reçu, et sur le sujet de la maison de la mobilité.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Si nous retenons, que les communes sont contre notre déménagement, alors qu'une délibération a été prise, parce que la CC2F a décidé d'emménager au tribunal, tous nos comités syndicaux sont alors remis en question. Je défends les intérêts du SITCOME, et le fait de partir au tribunal engendrera à nouveau des coûts que nous avons supprimés en quittant l'intercommunalité et le SIRMOTOM.

Monsieur SENOBLE :

Chaque commune paie sa cotisation, et peut prendre certaines décisions qu'elle jugera utile pour le syndicat.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Plus personne ne s'occupait du SITCOME, et nous avons payé plus de 100 000€, pour n'avoir aucun service en retour. Les dossiers n'étaient absolument plus gérés depuis plus d'un an. Le cahier des délibérations abandonné... etc.... Les locaux provisoires qui sont loués (à bien moindre coût que le SIRMOTOM- démonstration mathématique dans mon courrier), le sont en attente de pouvoir habiter la maison de la mobilité, qui je vous le rappelle nous appartient, et qui nous donne un actif conséquent, plutôt que de continuer à payer un loyer exorbitant. De plus, nous avons 40 000€ de recettes pour l'utilisation de nos services, et il faut bien que l'on rende ce service aux transporteurs, qui ont besoin de la maison de la mobilité. Nous n'utiliserons pour l'administratif qu'un seul bureau, il est plus facile à Madame SCHMITT de manager l'équipe sur place, qu'au tribunal. Demain, nous aurons une recette de 60 000€, et il faut bien la justifier auprès de nos différents clients.

Monsieur SENOBLE :

Etait-il bien utile d'avoir acheté cette maison de la mobilité ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Il suffit de voir tous les clients qui attendent aux abords de la gare, par tous les temps, et qui ne peuvent entrer tous au kiosque, (délais d'attente de nos usagers autant que les pauses des conducteurs et de nos transporteurs). Les arrêts de bus ne protègent personne, face aux intempéries. Le besoin est réel.

Monsieur SENOBLE :

A-t-on le nombre de personne qui vont au kiosque ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Oui, mais tous les clients ne peuvent entrer tous au kiosque et s'agglutiner. Le projet a été retenu par le STIF, et nous serons subventionnés pour les travaux. Donc c'est qu'il y a un réel besoin d'ouvrir cette maison. Nous sommes un service public. Et puis des délibérations ont été actées, et validées par les membres du syndicat, représentants de vos communes.

Monsieur SENOBLE :

Nous avons l'impression que vous ne respectez pas les décisions qui sont prises en comité, par exemple, nous voyons dans la gazette le fait que nous aurons le GPS, et la géolocalisation.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Il faut regarder les dates qui sont annoncées dans la gazette. Il est bien stipulé 2009-2012. Le projet a été repoussé, pas supprimé.

Plus aucune question n'étant faite, et l'ordre du jour soldé, la séance est close à 21h30.