

L'an deux mil quinze, le 12 février, à dix neuf heures, le Comité Syndical du SITCOME, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, au SITCOME, dans la salle des réunions, sous la présidence de M. ALBOUY-GUIDICELLI Jean-Marie, Président.

Monsieur ALBOUY :

Chers collègues, bonjour.

Nous allons faire l'appel...

Sont présents :

M. BAILLET Jean-Luc et M. VILLETTE Daniel (Barbey)

Mme FLORENCE Marie-Thérèse et M. DEMELUN Alain (La Brosse-Montceaux)

M. DEMONT Florent et M. SMORAG Philippe (Cannes-Ecluse)

Mme JEZEQUEL Alexandra et M. BERNARD Jean-Jacques (Esmans)

M. SENOBLE Romain et M. BUZZI Damien (Forges)

Mme TRUKAN Roselyne et M. AGUILAR Antonio (La Grande Paroisse)

Mme MASSON Christiane (Laval en Brie)

M. DALIBON Michel et M. PAVIOT Jean-Pierre (Marolles-sur-Seine)

M. ALBOUY-GUIDICELLI Jean-Marie et M. CHKIF Lahcen (Montereau Fault-Yonne)

Mme LAUERT-PIVERT Brigitte ET M. JACQUES Patrick (Montmachoux)

Mme CHEVAL Michèle et M. TYCHENSKY Jean (Saint Germain Laval)

Mme GAUTHIER Catherine et M. RUIZ José (Varennnes-sur-Seine).

Absents excusés ayant donné pouvoir :

Mme DESORMES Sylvie (Misy sur Yonne) ayant donné pouvoir à M. ALBOUY Jean-Marie

Mme AURORE Guylène (Misy sur Yonne) ayant donné pouvoir à M. DALIBON Michel

Invités :

Mme SCHMITT Sandrine (Directrice SITCOME).

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI, après avoir fait l'appel, constate que le quorum est atteint.

-----ooo000ooo-----

ORDRE DU JOUR

- ✓ Proposition et étude de renforcement du TAD « SiYonne », 6 jours sur 7, dans le cadre d'une convention avec le STIF
- ✓ Budgets primitifs « Carte Siyonne » et « SITCOME » 2015
- ✓ Questions diverses

-----ooo000ooo-----

Proposition et étude de renforcement du TAD « SiYonne », 6 jours sur 7, dans le cadre d'une convention avec le STIF.

Monsieur ALBOUY :

Nous avons eu plusieurs réunions, à ce sujet. Pour que chacun puisse s'approprier le projet, nous avons créé ce document synthétique. Nous avons travaillé tous ensemble sur le projet. Nous avons eu des consultations publiques, des réunions de travail et deux comités syndicaux.

Nous avons donc relevé certains inconvénients, comme le fait de n'avoir du TAD que deux demi-journées par semaine, ne permettant pas une utilisation pérenne du TAD, et même si nous avons amené une certaine souplesse en permettant aux clients de réserver au plus tard une heure à l'avance. Il avait été demandé aussi de pouvoir payer autrement que par prélèvements trimestriels du trésor public et il avait été demandé plus d'offres de TAD.

Nous avons donc essayé de mettre sur un même pied d'égalité toutes les communes concernant le transport. Identique du lundi au samedi, nous proposons de desservir les endroits stratégiques et de loisirs comme le Centre Commercial du Bréau ou le centre-ville de Montereau et son hôpital. Nous avons entendu également la forte demande de desservir les Emmaüs de la commune de la Grande Paroisse, la reprise des TAD communaux que ce soit celui de la Grande Paroisse ou celui de la commune de Varennes sur Seine, de créer des lignes vers la SNCF pour les communes qui n'étaient pas dotées de desserte avec les bus, de desservir également la gare SNCF de la Grande Paroisse et enfin de demander le conventionnement de ce TAD avec le STIF.

Ainsi, tous ceux qui ont des cartes sans contact, par exemple la carte NAVIGO ou IMAGIN'R, pourront utiliser notre TAD comme ils utiliseraient les bus, sans supplément de prix.

Nous vous avons présenté le projet, lors du comité syndical du débat d'orientations budgétaires mais nous n'avions pas encore tous les éléments. Nous nous sommes entretenus avec le STIF, et nous avons donc provoqué un deuxième comité syndical le 20 janvier afin de débattre des différentes hypothèses. Sur les sept hypothèses proposées, nous avons d'abord la suppression du service ; celle-ci n'engendrait pas une économie substantielle et nous privions nos usagers d'une possibilité de mobilité. Nous avons également le maintien du TAD tel qu'il est proposé aujourd'hui ainsi que les cinq autres hypothèses de développement du service. Vous nous avez donné votre accord pour que nous vous proposons l'hypothèse numéro 7. Nous avons donc préparé le budget 2015 en fonction de cette dernière hypothèse.

Vous avez tous reçu les documents, eu le temps de vous les approprier ; nous avons pu avoir d'autres échanges avec les maires des communes urbaines et péri urbaines ; je pense entre autres à la commune de Saint Germain Laval, à Montereau et à Varennes sur Seine.

Nous avons tous des contraintes budgétaires fortes de nos communes, et autant le projet que nous souhaitons mettre en place suscite l'unanimité, autant l'augmentation correspondante, beaucoup moins. L'impact financier total représente en pourcentage un montant élevé et pour certaines communes en valeur absolue des montants là aussi très élevés.

Nous avons donc réfléchi, avec un certain nombre d'entre vous, et notamment en dernier avec Monsieur José RUIZ, sur la possibilité de refaire ce que nous avons déjà fait il y a 5 ans, et qui était un acte de responsabilité. N'y a-t-il pas, à nouveau, des lignes régulières, puisque nous avons un projet de transport à la demande qui est vraiment très ambitieux, inutiles et qui pourraient être transférées vers du transport à la demande ?

Nous avons ainsi supprimé toutes les dessertes de bus pour lesquels il y avait moins de 5 validations. Nous vous proposons donc de refaire le même exercice en supprimant toutes les dessertes de lignes régulières qui transportent moins de 7 usagers.

Nous sommes vraiment dans le vif du sujet, puisque la commission de la Cour des Comptes, vis-à-vis des transports publics, a fait des remarques à la fois sur la fraude mais aussi sur l'organisation du transport. Elle vient de faire un communiqué ce 12 février 2015, et rappelle qu'elle recommande une amélioration générale de la productivité des réseaux en passant par une rationalisation de l'offre. Elle

propose donc de supprimer les trajets trop peu fréquentés par d'autres types d'offres, notamment le transport à la demande, et par une meilleure adaptation des modes de transport aux besoins réels.

Nous avons toujours considéré, que le transport n'était pas gravé dans le marbre, et que l'obligation que se donne le syndicat est justement d'offrir et d'organiser une plus grande mobilité pour ses concitoyens, mais aussi avec l'idée de ne pas tomber dans la gabegie.

Je me suis donc fait ressortir les comptages, il y a 3 semaines, et il est vrai qu'aujourd'hui il n'y a plus aucune ligne qui soit à moins de 5 personnes, en journée ou cela est très rare. Mais nous avons des lignes à 6 ou à 7 personnes. Nous n'avons, toutefois, pas la finesse du comptage de l'endroit de montée des usagers ; mais d'expérience, et en écoutant les propos des conducteurs, nous savons que sur 6 ou 7 clients, la montée se fait en général plutôt sur le territoire de Montereau.

On se retrouve donc avec des lignes qui vont très loin, pour récupérer 1 ou 2 clients, et en fait elles commencent à faire le plein sur Montereau alors même, que nous avons un autre projet avec le STIF, qui est le cadencement de la ligne A, qui devrait permettre d'augmenter, à partir de septembre, le nombre de rotations de la ligne A, et qui permettrait aux usagers de se rendre à leur point de destination, avec des passages de bus toutes les 20 minutes, en heures de pointe.

Nous avons donc réécrit le budget, et nous proposons ce soir une 2^e formule, que vous allez trouver ci-joint.

...

Nous sommes partis sur une idée simple. Nous avons, en ce qui concerne l'ajustement du budget, hors le transport à la demande, en intégrant les évolutions de charge du personnel, la GVT, une augmentation de l'ordre de 4,80 % et un impact direct des nouveaux services de transport à la demande pour 2,92 %, correspondant à une participation globale de 709 500 €, et qui implique une augmentation de plus de 50 000 € du budget de l'an dernier.

Si nos lignes régulières peuvent être exploitées au travers du transport à la demande tel que nous voulons le faire subventionner, nous nous sommes donc fixés l'objectif de diviser par 2 cette augmentation du budget.

Nous avons donc retiré 25 000 € sur notre participation au déficit du réseau, avec l'objectif, si vous l'acceptez, de donner à l'entreprise INTERVAL de faire, en année pleine, une économie sur le déficit de 50 000 €, puisque nous ne pourrions appliquer ces restrictions, au plutôt, qu'à partir du mois de juin.

Monsieur SENOBLE :

On est bien d'accord, ce seront des trafics en journée. Nous maintiendrons les horaires qui desservent les trains directs SNCF le matin et le soir ?

Monsieur ALBOUY :

Oui, nous ne supprimerons que les horaires de journées qui peuvent être remplacés par du TAD. Nous supprimerons uniquement les trajets qui ne nécessitent pas forcément des véhicules lourds.

Monsieur SMORAG :

A part la ligne A, est-ce que cela va concerner toutes les autres lignes ?

Monsieur ALBOUY :

Non, car pour les petites communes rurales il n'y a pas ou peu de desserte en journée, qui ne nécessitent pas d'utiliser des bus. Cela concerne principalement la ligne B, Cannes-écluse Varennes, et les lignes de Saint Germain Laval. Pour la commune de la Grande Paroisse, au contraire, ils vont retrouver une mobilité, qu'ils ont beaucoup financée pour les autres mais qu'ils n'ont pas aujourd'hui.

Monsieur BERNARD :

Est-ce que cela concerne aussi les collégiens ?

Monsieur ALBOUY :

Non, ces dessertes sont intouchables. Tout ce qui concerne le transport scolaire est intouchable.

Monsieur BERNARD :

Oui, mais il y a des scolaires qui utilisent des lignes régulières...

Monsieur ALBOUY :

Ils se rabattront sur le transport à la demande, dès lors qu'ils pourront y accéder avec leurs cartes IMAGIN'R.

Monsieur SENOBLE :

Mais les lignes scolaires resteront dans les villages, car aujourd'hui ce sont des lignes régulières ?

Monsieur ALBOUY :

Nous n'avons pas de lignes scolaires, nous n'avons que des lignes régulières à vocation scolaire et avec les services que nous allons proposer, vos scolaires pourront rentrer chez eux en utilisant le transport à la demande, alors que jusqu'à présent ils n'avaient pas forcément de bus, à toutes les heures. Il suffira d'appeler une heure avant pour déclencher le trajet du transport.

Monsieur SENOBLE :

Actuellement, les collégiens n'ont pas forcément la carte IMAGIN'R, mais ils ont des cartes de transport, ou encore pour ceux qui sont à plus de 3 km, ils ont une carte OPTIL, avec une ligne dédiée. Est-ce que ceux-là pourront normalement utiliser le transport à la demande ?

Monsieur ALBOUY :

Ceci doit être une décision du conseil mais, ce que nous avons convenu avec le STIF, c'est de pouvoir compenser les titres de transport qui leur seront remontés, c'est-à-dire tous les passes sans contact. Pour les tickets T, on peut très bien les accepter, mais nous n'aurons pas de compensation. C'est pour cela que le STIF nous a permis de conserver notre propre tarification. Tarification, d'ailleurs que nous avons adapté aux tarifs du STIF et adoptée au conseil du mois de décembre.

Monsieur SENOBLE :

Je ne parlerai que du Nord, mais lorsque je regarde la fiche horaire, à aucun moment le TAD ne passe par Malraux ou Paul Éluard. Donc, la question ne se pose pas.

Monsieur ALBOUY :

L'intérêt du transport à la demande, par rapport aux lignes régulières, c'est que le conducteur adapte son trajet en fonction des commandes des montées et des descentes. La ligne régulière elle, doit passer obligatoirement par le chemin qui lui a été tracé. C'est pour cela également, que nous faisons des économies par rapport aux lignes régulières puisque nous adaptons le trajet du véhicule en fonction de la demande des clients.

Ce projet va également nous permettre d'apporter des dessertes sur les communes de La Brosse Montceaux, Esmans ou Montmachoux. On a entamé la refonte du réseau sud, et on pourra ainsi mettre en place, dès septembre 2015 si vous le souhaitez, ces dessertes vers la gare à titre expérimental. Les moyens du TAD nous permettront de transporter jusqu'à 8 personnes, sans compter le conducteur, et cela nous permettra de comptabiliser le nombre d'usagers demandeurs.

Il faut comprendre, que de la même façon que nous pouvons transformer des lignes régulières en TAD, nous pourrions transformer des lignes de TAD en lignes régulières dès le moment où nous pourrions prouver au STIF qu'il y a des montées régulières exigeant la mise en place d'un bus.

Pour exemple, la ligne de Provins s'est retrouvée dans ce cas de figure ; il y avait beaucoup de monde qui prenait le TAD et ils ont décidé de transformer ce TAD en lignes régulières.

Lorsque l'on constate qu'un bus va ramener une ou 2 personnes, c'est beaucoup d'énergie, beaucoup de dépenses, et puis nous nous devons d'être à l'écoute de nos contraintes budgétaires.

Monsieur TYCHENSKY :

Pourra-t-on faire des commentaires sur le budget ?

Monsieur ALBOUY :

Bien sûr, vous pouvez faire tous les commentaires que vous désirez.

Monsieur PAVIOT :

Je constate sur les fiches horaires que nous avons des horaires à 8h23, 9h22, 10h19, etc.... Nous ne pourrions pas avoir des horaires plus faciles comme 8h15, 9h20 ou 10h20 ? Il est plus facile de retenir et de mémoriser ces horaires... Et d'avoir ainsi des minutes qui se reproduisent, d'un trajet sur l'autre, aux mêmes arrêts. Il y a peut-être une explication au fait que ces horaires soient décalés d'une ou 2 minutes...

Monsieur ALBOUY :

Tout a été étudié, puisque nous avons pris un véhicule, et chronométré en temps et en kilomètres toutes les lignes que nous vous proposons. Vous constaterez que toutes les dessertes se suivent. Nous sommes partis des horaires de trains et nous sommes remontés, afin d'ajuster au mieux les horaires proposés.

Monsieur SENOBLE :

Oui, vous êtes partis à l'envers...

Budgets primitifs « Carte Siyonne » et « SITCOME » 2015

Monsieur ALBOUY :

Nous avons eu une commission finances qui a analysé les comptes, les a décortiqués, et qui a posé toutes les questions utiles. En avez-vous d'autres ?...

Monsieur TYCHENSKY :

Oui. Comme je n'ai pas participé à l'élaboration du budget, il y a quelque chose qui m'interpelle : les 19 220 € de la 7^e hypothèse du TAD, et dans le budget on voit une augmentation du versement au budget annexe qui passe de 44 633,39 euros à 134 000. On retrouve à peu près la même augmentation, c'est-à-dire de 66 000 € sur la masse salariale du chapitre 12 au budget principal. En gros, ce sont les emplois d'insertion. On m'a dit, que les emplois d'insertion ce serait pour le TAD. Entre les 19 220 et les 66 000 des emplois d'insertion, il y a quelque chose que je n'arrive pas à saisir. Est-ce bien cela ?

Monsieur DALIBON :

Cela ne correspond pas, car pour les emplois d'insertion, nous recevons des subventions qui sont intégrées dans les recettes de fonctionnement du budget principal. Vous constaterez que nous estimons la recette à hauteur de 50 700 €.

Monsieur TYCHENSKY :

Alors pourquoi, passons nous de la somme de 45 000 à plus de 100 000 € dans le budget annexe ?

Monsieur DALIBON :

Nous avons, dans le personnel affecté au transport à la demande des emplois d'insertion aidés, mais nous avons également du personnel titulaire qui font, entre autres tâches - comme par exemple agents d'ambiance dans les bus ou bien agents d'accueil au kiosque d'information SiYonne-, du transport à la demande.

Monsieur TYCHENSKY :

Mais il existait avant, ce personnel ?

Monsieur DALIBON :

Bien sûr, mais avec l'ampleur du développement de notre transport à la demande, une grande partie du temps de travail de ce personnel titulaire effectuera du transport à la demande.

Monsieur TYCHENSKY :

Je ne comprends toujours pas, mais je n'insisterai pas. Deuxièmement, dans la démarche et sur le plan du principe, il y a quelque chose qui me choque, même si c'est un bien grand mot, c'est que l'on va travailler sur le transport à la demande avec des emplois aidés, des contrats « Avenir ». Les contrats « Avenir », c'est 3 ans, qu'est-ce qu'on en fait au bout de 3 ans ? On les pérennise ? Et dans ces cas-là cela coûte 75 % plus cher, ou on les met à la porte et on en prend d'autres ? Cela me gêne un petit peu, quelque part...

Monsieur ALBOUY :

Concernant les contrats « Avenir », c'est une discussion que nous avons déjà eu il y a quelques mois, à la CC2F...

Monsieur TYCHENSKY :

... Oui, sauf qu'on les garde.

Si Monsieur ALBOUY :

D'expérience, j'ai passé une grande partie de ma vie chez Pôle Emploi, et je vous certifie de la continuité du système des contrats aidés. Je ne pense pas, que dans le contexte où nous avons 3 millions de chômeurs, l'État se désengage et mette fin à ces types de contrats.

Aujourd'hui, nous avons à notre disposition pour nos collectivités, des contrats aidés. Je pense qu'il serait peu judicieux de ne pas les utiliser. Sur le fait de ne pas conserver les gens à l'issue de ces contrats, le SITCOME, depuis 2006, a beaucoup utilisé de contrats aidés. Certains ont été conservés et sont devenus fonctionnaires ; d'autres ne l'ont pas été, mais leur passage au sein du syndicat leur a permis d'avoir une première ligne sur leurs CV, et aujourd'hui aucun salarié en contrat aidé qui est passé par le syndicat n'est au chômage. Tous ceux qui ont travaillé avec nous, aujourd'hui, travaillent ailleurs.

D'expérience, en 22 ans de Pôle Emploi, j'ai inscrit beaucoup de demandeurs d'emploi, certains quittaient des missions d'intérim, d'autres des CDD, la grande majorité quittait des CDI.

Aussi, de penser que parce que vous êtes en CDI, vous êtes protégés du chômage, c'est une grave erreur.

À partir de là, nous avons la possibilité, alors qu'il y a 3 millions de chômeurs, ne serait-ce que pendant 3 ans de donner un contrat de travail, de donner un salaire à la fin du mois, de permettre à ces jeunes d'avoir une ligne dans leurs CV, une première expérience, de démarrer dans la vie et d'apprendre à travailler. En sachant qu'à la fin, dans les derniers mois, -on leur laisse le temps et on les coache - de manière à ce qu'ils retrouvent un emploi après ; je trouve qu'il n'y a rien de révoltant à utiliser du personnel en contrat aidé.

Et si en plus, cela permet de mettre en place un nouveau projet de développement de transport et de donner de la mobilité aux demandeurs d'emploi qui n'ont pas forcément, dans notre territoire, la possibilité de se rendre à Pôle Emploi, de se rendre aux rendez-vous d'entretien d'embauche, si en plus nous rendons service à toutes ces personnes, je trouve que, personnellement cela est très utile.

Il y a effectivement certains employeurs qui exploitent ces contrats aidés, en ne leur donnant pas la formation à laquelle ils ont droit. Mais, ce n'est pas le cas pour le SITCOME.

De deux choses l'une, ou notre TAD se sera développé et nous aurons beaucoup de clients, nous pourrions ainsi avoir la possibilité financière d'embaucher ces agents, -et il se peut aussi que dans 3 ans le syndicat n'existe plus non plus-, ou bien nous n'avons pas la possibilité de le faire, mais je peux vous garantir qu'ils retrouveront un travail ailleurs parce que nous leur aurons donné les armes et les outils pour pouvoir rentrer dans la vie active.

J'ai embauché des jeunes de toutes vos communes. Le dernier en date est un jeune de la commune de Varennes. Il était perdu, au chômage, nous lui avons tendu la main, nous l'avons aidé, il était en grande difficulté, et il est vraiment très reconnaissant. Personnellement, je ne vois pas ce qui est choquant.

Monsieur TYCHENSKY :

Je ne sais pas comment a été reçue ma question, je ne suis pas contre les contrats aidés. Je dis que les contrats aidés, on les embauche si d'aventure ils font l'affaire et s'ils sont d'accord, on les garde. Leur embauche correspond à un poste à pourvoir. Et nous ne recevons plus les 75 % d'aides de l'État. Potentiellement, dans 3 ans, le transport à la demande pourrait déboucher sur une augmentation plus grande du budget. C'est normal, un bon service que l'on rend, se pérennise.

Monsieur ALBOUY :

D'un autre côté, vous savez que dans les contrats que vous avez signés, vous vous engagez à les garder. Nous avons aussi beaucoup de jeunes, qui nous ont quitté, parce qu'ils ne désiraient pas poursuivre l'expérience avec nous.

Monsieur RUIZ :

On peut, aussi, sur cette question, raisonner en se disant que s'il y a cette balance entre les lignes payées à INTERVAL et les jeunes qui sont dans le cadre de contrats aidés, on peut dégager des financements pour garder ensuite ces contrats aidés, à condition qu'ils le souhaitent, et à condition que le syndicat le souhaite aussi. On peut aussi, 2^e possibilité financière, se dire que le TAD va générer, petit à petit, ses propres financements. C'est en tout cas le pari, qui est fait, ici en présentant

ce budget. Je voudrais, revenir sur quelques éléments. Premier élément, toutes les communes sont dans une situation financière qui ne va pas aller en s'améliorant. En ce qui concerne la mienne, avant que le budget 2015 soit écrit, avant qu'il soit voté et avant que nous ayons toutes les informations, celles qui nous sont déjà parvenues indiquent que nous allons perdre au minimum 300 000 € sur le budget 2015. Ce sont les raisons pour lesquelles nous avons accueilli l'augmentation de 8 % de la participation de notre commune avec un peu de souffrance. Et nous avons réfléchi, en se disant, ou bien, on ne vote pas le budget s'il augmente de cette façon-là, ou bien il y a des aménagements sur lesquels on peut s'entendre et nous le voterons. C'est la raison pour laquelle lundi soir, lors de notre rencontre, j'ai demandé à ce que la participation des communes soit revue à la baisse.

En partant du principe que s'il y avait un réseau de TAD aussi complet, le projet étant vraiment très intéressant, cela permettrait très vraisemblablement de regarder à remplacer les lignes que nous payons à INTERVAL, par des voyages de TAD ; ce qui nous coûtera de toute façon bien moins cher. Je vous ai donc fait une proposition de réaménager le budget en recul de 25 000 €, c'est-à-dire de 50 % sur les participations des communes.

En ce qui me concerne, cela me paraît possible, au lieu de payer 8 % d'augmentation, de ne payer que 4 % d'augmentation.

J'approuve les remarques que vient de faire Jean TYCHENSKY, car il est important de faire attention à la façon dont on manage le TAD, mais je pars du principe que, en diminuant les lignes d'INTERVAL à moins de 7 passagers, on ne porte pas de préjudice à qui que ce soit dans la mesure où, de toute façon un TAD passera.

Il ne s'agit pas, comme la dernière fois, de diminuer le budget de 30 % en faisant des coupes sèches, et de diminuer le service rendu au public.

Voilà la raison pour laquelle les 2 délégués de Varennes sur Seine voteront ce soir le budget. Ce qui n'a pas toujours été le cas... Merci.

Monsieur ALBOUY :

Je veux juste rajouter un élément, par rapport à tout ce que tu viens de dire. Les coupes que nous avons fait il y a 5 ans, ont débouché sur des licenciements chez INTERVAL, mais que, en parallèle, pour septembre 2015, il y a ce projet de cadencement de la ligne A, et que le STIF s'accorde à financer à 100 % et qui nécessite l'embauche de 3 personnes supplémentaires. Cela veut dire que si l'on diminue l'offre de transport dans les communes urbaines, il n'y aura pas de licenciement chez INTERVAL, et les conducteurs se retrouveront placés sur la ligne A.

Monsieur SENOBLE :

Je prends acte qu'il y a une baisse de 50 %, je suis favorable à la mise en place du TAD, d'autant plus que je souhaite faire remarquer que l'année dernière les communes de Forges, Laval et Saint Germain Laval ont pu bénéficier de lignes régulières -j'en remercie le SITCOME- sans forcément avoir eu un budget qui avait augmenté de manière considérable. À Saint Germain Laval, ils sont même, maintenant, desservis par 2 lignes et c'est très bien pour Saint Germain Laval. Je rappellerai qu'il y a encore des communes qui ont des cotisations importantes, je pense aux amis de la Grande Paroisse...

Madame TRUKAN :

... Oui...

Monsieur SENOBLE :

... Et qui ne bénéficient pas non plus des qualités de transport que peuvent avoir les autres communes. Dans un syndicat intercommunal, il doit y avoir également une forme de solidarité intercommunale. On tient compte des contraintes budgétaires des uns et des autres, mais quand on est bien servi, il faut penser aussi à ceux qui le sont moins ...

Madame TRUKAN :

Merci.

Monsieur TYCHENSKY :

... Romain, je vais te répondre et je n'accepte pas ce genre de remarque, pas du tout... Ce n'est pas la faute de Saint Germain Laval s'il y a une commune basse et à 5 km plus loin une commune haute, c'est l'État qui l'a décidé comme cela. Moi, personnellement, je te réponds que si le Petit Buisson et

Garde-Loup allaient sur Laval, et si Nanon allait sur Forges, cela m'irait parfaitement. C'est comme cela, il faut deux lignes pour desservir Saint Germain Laval, et bien, voilà, c'est tout, on est bien obligé... De la même façon, je pourrais retourner dans un autre domaine, qu'il y a 13 communes dans le canton et une communauté de communes qui alimentent un champ de péréquation de ressources communales et intercommunales au profit d'une 14^e. Cet argument est aussi irrecevable. Les règles de coopération sont comme cela, les partages sont faits comme cela et on les accepte. Et pour la solidarité, moi, je n'ai pas le sentiment d'avoir à recevoir des leçons de qui que ce soit pour la solidarité intercommunale de Saint Germain Laval. Voilà. Point.

Monsieur ALBOUY :

L'objectif n'est pas de nous fâcher les uns avec les autres...

Monsieur TYCHENSKY :

Mais, je prends les choses comme elles doivent être prises... Excusez-moi...

Monsieur ALBOUY :

Tout sera retranscrit dans le compte rendu. Y a-t-il d'autres demandes de prises de parole ? Nous allons donc passer au vote du budget... Quelqu'un veut-il que l'on vote à bulletin secret ? Ou voulez-vous voter à la main levée ?... Oui, qui s'abstient ?... Qui est contre ?... Le budget est donc adopté à l'unanimité. Merci beaucoup.

Nous avons également le budget de la carte SiYonne à voter... Comme vous le savez, nous avons deux budgets à voter.

...

Qui s'abstient ?... Qui est contre ?... Il est donc adopté.

Questions diverses

Monsieur ALBOUY :

Y a-t-il des questions diverses ?

Comme vous le savez, les 8 et 9 avril 2015, Montereau accueillera l'association TRANS.CITE, association à laquelle nous sommes adhérents depuis plus de 16 ans, qui nous a choisi pour les recevoir et qui a décidé d'organiser la commission « villes moyennes », avec l'hébergement sur Sens car comme vous le savez, Montereau n'a pas la capacité d'héberger une centaine de personnes, en un seul et même endroit. TRANS.CITE, lors de ces commissions, réunit les directeurs et les représentants élus des réseaux, cela fait donc à peu près deux personnes par réseau. Vous recevrez, bien sûr, les invitations afin de participer aux débats de cette association sachant que pour les ateliers de Montereau, la thématique choisie a été les réseaux sociaux et les transports publics. Notamment toute l'évolution que nous pouvons constater sur les remarques qui sont faites sur les réseaux sociaux des usagers, qui peuvent être à la fois contents ou pas contents, et toute la problématique vis-à-vis de leurs remarques, comment il faut agir et réagir, comment intervenir, comment mettre de côté celles et ceux qui font des remarques et comment participer aux réseaux sociaux pour promouvoir le transport public. Vous recevrez les invitations très prochainement.

Monsieur PAVIOT :

Cela se passera où ?

Monsieur ALBOUY :

Cela se passera à la halle NODET.

Demain, grande journée, nous avons une réunion le matin sur le comité de pilotage de la gare du projet de la CC2F, avec le cabinet d'études de la SNCF, qui devrait nous faire des premières propositions et à 14 heures, nous avons rendez-vous avec le STIF au SITCOME, pour discuter du cadencement de la ligne A et du projet de la ligne B, qui avaient été évoqués et adoptés par vous-même, il y a plusieurs mois. D'après les échos que j'en ai eu, le STIF serait prêt à accepter le projet de la ligne A, compte tenu de la sous capacité de la ligne à accueillir correctement les usagers mais également, sur le projet de la ligne B, qui est un peu à revoir mais sur lequel le STIF serait,

apparemment, prêt à financer près de 90 % du projet. Cela laisserait une somme assez réduite à prendre en charge par le SITCOME. Bien évidemment, cette charge devrait être englobée dans l'économie que nous vous avons annoncée tout à l'heure.

Monsieur SMORAG :

Nous nous sommes entretenus par téléphone concernant le problème du bus scolaire aux Bordes. Vous nous confirmez bien que c'est à l'étude...

Monsieur ALBOUY :

... à l'étude, oui, pour une mise en place en septembre. L'objectif, c'est septembre 2015.

Monsieur SMORAG :

Nous avons également des parents qui se sont plaints, en expliquant que les bus sont pleins et qu'il y aurait des problèmes de sécurité.

Monsieur ALBOUY :

J'ai vu ce problème avec votre maire. Premièrement, je n'ai eu aucune remontée sur ce problème, car effectivement nous avons des problèmes sur certains trajets qui nous ont été remontés, mais je n'ai eu aucune remontée ici sur le problème des trajets de Cannes écluse. Deuxièmement, il y a une remontée qui vient de Misy sur Yonne ou de Marolles, de parents qui souhaitent que leurs enfants soient transportés en car plutôt qu'en bus. Nous transportons, depuis maintenant 2 000, la plupart des enfants en bus. Nous n'avons eu aucun accident depuis 2000, et si nous devons transporter les enfants en car plutôt qu'en bus, cela équivaldrait à multiplier par 2, voire par 3 les moyens mis à disposition. Je ne suis pas sûr que financièrement, cela soit beaucoup d'actualité. J'irai voir, personnellement, et j'enverrai les opérateurs pour faire les comptages. C'est souvent une question de confort parce que les enfants dans les bus sont debout et parfois un peu serrés. Vous me direz, plus on est serré dans un bus, moins on risque de tomber ou de se faire mal...

... Rires dans la salle ...

J'ai surtout des réclamations pour les enfants de la commune de Misy sur Yonne, et pourtant ce sont eux qui ont les places assises puisque les premiers à monter dans le bus.

D'autres questions ?

Ne partez pas sans avoir fait votre page d'écriture – les signatures des budgets –. Toutes celles et tous ceux qui ont signé les feuilles de budget sont libres, la séance est close.

Plus aucune question n'étant à l'ordre de ce jour, le président lève la séance.

La séance est levée, et donc close à 20h30.

-----ooo000ooo-----