

Le quorum n'ayant pas été atteint lors de la réunion du Comité Syndical du 21 décembre 2010, les membres du Comité Syndical se sont à nouveau réunis à la mairie de Montereau, en salle des conseils, ce mardi 4 janvier 2011, à 19 heures, sous la présidence de Monsieur Jean-Marie Albouy-Guidicelli.

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

Etaient présents :

Messieurs Bourbigot Eric et Baillet Jean-luc (Barbey), Monsieur Demelun Alain (La Brosse-Montceaux), Messieurs Blanchard Daniel et Penot Francis - suppléant (Cannes-Ecluse), Monsieur Girault Jean-Luc (Esmans), Messieurs Simonot Gilles et Senoble Romain (Forges), Monsieur Lefier René (La Grande Paroisse), Madame Pesalovo Christiane - Suppléante (Laval en brie), Messieurs Dalibon Michel et Paviot Jean-pierre (Marolles-sur-Seine), Monsieur Chaumont Léon (Misy sur Yonne), Messieurs Abouy-Guidicelli Jean-Marie et Brun Hermann - Suppléant (Montereau Fault-Yonne), Messieurs Martinez Jean-Claude et Madelenat François (Saint Germain Laval) et Madame Gauthier Catherine (Varennes sur Seine).

Absents excusés :

Madame Florence Marie-Thérèse (La Brosse-Montceaux), Monsieur Bernard Jean-Jacques (Esmans), Monsieur Even Jean-luc (La Grande Paroisse), Monsieur Bezanger Philippe (Laval en Brie), Monsieur Bellini Claude (Misy sur Yonne), Monsieur José Ruiz (Varennes-sur-Seine).

Invités présents :

Monsieur Alifond Christian (Transdev-Interval), Madame Sandrine Schmitt, Messieurs Disonama Pierre et Leban Akram (Sitcome).

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

ORDRE DU JOUR

- Approbation du rapport du comité syndical du 10/11/2010
- Autorisation donnée au Président d'engager des dépenses d'investissement avant le vote du BP 2011
- Convention T2
- Charte de fonctionnement de la gare routière
- Question diverses

-----ooo000ooo-----

Monsieur ALBOUY ouvre la séance en présentant Mme GAUTHIER Catherine, en remplacement de Mme GAUTHIER Clotilde, représentant la commune de Varennes sur Seine, prenant ses fonctions de membre titulaire du SITCOME et pour lesquelles il lui souhaite la bienvenue au sein du syndicat, satisfait de la touche féminine qu'apportera Madame GAUTHIER.

Monsieur ALBOUY reprend l'ordre du jour du dernier comité syndical du 21 décembre 2010, celui-ci n'ayant pu se tenir, le quorum n'ayant pas été atteint. Il est donc reporté à ce jour, et l'ordre du jour est maintenu.

Approbation du rapport du comité syndical du 10/11/2010
--

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Ce compte rendu n'appelant aucune remarque, le rapport du comité syndical du 10/11/10 est adopté à l'unanimité.

Autorisation donnée au Président d'engager des dépenses d'investissement avant le vote du BP 2011

Monsieur DALIBON :

Comme les années précédentes, nous vous proposons de délibérer pour autoriser le président à pouvoir engager et mandater des dépenses d'investissement avant le vote du budget primitif qui aura lieu en mars ou en avril, en fonction des dépenses d'investissement qui ont été budgétisées en 2010 à hauteur de 25 % de ces dépenses nettes. Le document qui vous a été remis donne le détail des chiffres que nous vous proposons d'adopter.

Aucune question n'est posée et l'autorisation est donnée au Président à l'unanimité d'engager les dépenses d'investissement sur 2011.

Convention T2

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Nous allons vous représenter comme nous l'avons fait lors du précédent comité syndical cette convention. En effet, nous avons été dans l'obligation quelques fois précédentes, d'annuler les comités syndicaux par manque de chorum. Ceci nous est arrivé lors du dernier comité syndical prévu et pour ceux et celles qui ne pouvaient être présents ce soir, nous avons tout de même présentés les différents sujets de l'ordre du jour à la réunion du 21/12/2010. Certaines modifications ont donc été apportées aux premiers documents envoyés, et nous vous avons fait parvenir suite à cette réunion du 21/12, les différentes remarques qui ont été évoquées.

Sur les conventions T2, des réunions ont été faites afin de préparer le document qui pourra être signé, avec comme modèle le canevas proposé par le STIF. Nous l'avons ensuite étudié et amendé avec le Conseil Général, puis avec les membres de la commission et avec la société Interval.

Nous pourrions repartir des différents documents que vous avez reçus dans vos pochettes avec le document de départ et avec celui comportant un certain nombre de corrections qui ont été apportées par les élus (dont la plupart se trouve autour de la table aujourd'hui), et qui ont été faites lors de la réunion du 21/12. Plutôt que de tout relire, je vous propose de répondre à vos questions sur cette convention T2. Le STIF, le Conseil Général, l'entreprise INTERVAL et le SITCOME sont donc liés par cette convention. Comme vous pouvez le constater, le STIF et INTERVAL gèrent la totalité des lignes du réseau SiYonne pendant 6 ans, mais nous pouvons stopper cette convention à tout moment.

Plus aucune question n'étant posée suite à l'étude effectuée, le vote approuve à l'unanimité la convention T2.

Charte de Fonctionnement de la gare routière

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

La commission de travail qui s'est réunie sous la présidence de Michel DALIBON, a établi une charte de fonctionnement de la gare routière. Vous avez été un certain nombre à y participer, et nous avons confronté ce travail avec la société INTERVAL qui est grandement utilisatrice de la gare. Nous avons travaillé en accord avec eux, sur un certain nombre de processus de décisions pour que le service soit le mieux rendu à notre clientèle. Vous avez donc des propositions d'amendements qui ont été apportés par cette commission, afin de refondre l'ancienne charte mise en place par la mairie de Montereau. La réunion du 21/12 a également apportée quelques remarques supplémentaires que Monsieur DALIBON va nous énoncer.

Monsieur DALIBON :

Liée à la convention T2, puisque que c'est dans la convention T2 qu'il est écrit « mention de la charte de la gare routière », il est indiqué que les horaires d'ouvertures doivent être précisés dans le règlement de la gare routière. Donc, et contrairement au dernier document proposé, nous devons y inscrire les heures d'ouverture du kiosque.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Pour éviter de refaire cette charte à chaque changement d'horaire d'ouverture du kiosque, on avait extrait cette information du règlement. Toutefois, vous avez eu les documents, vous avez eu le temps de travailler dessus, on ne va pas relire tout le document de travail qui a déjà été suffisamment torturé par beaucoup d'entre nous. Y a-t-il des remarques que vous souhaitez faire ? Des amendements supplémentaires ? Je suis à votre disposition pour en discuter.

Plus aucune question n'étant posée, un vote est effectué et le règlement est approuvé à l'unanimité.

Questions diverses

Monsieur GIRAULT :

A-t-on réparé les barrières cassées, et qu'elles étaient les raisons de ces dégradations ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Du vandalisme, et lorsque nous avons repris la gestion de la gare, à la suite de la ville de Montereau, nous avons fait le nécessaire pour supprimer ces barrières, car le schéma directeur de la gare routière nous permettra de faire de gros travaux et de complètement modifier l'infrastructure de cette gare. Nous avons quelque peu avancé sur le contrat Pôle PDU, la société CODRA nous présente un projet de remaniement entier de la gare, et qui sera couvert par ce contrat de pôle. En effet, le maire de Montereau a souhaité que l'on ferme totalement le parvis de la gare, pour empêcher toute circulation, et ne laisser circuler que les transports en commun. Pour accorder les subventions, le STIF impose une interdiction totale de circuler dans les gares. Elles doivent être dédiées uniquement au transport en commun, même les taxis sont interdits.

Monsieur SENOBLE :

Cela veut donc dire que les utilisateurs de véhicules personnels ne pourront accéder au 1^{er} parking ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Dans ce projet là, non.

Monsieur SENOBLE :

Et que faites vous de la dépose minute ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Elle sera placée à l'extérieur, dans un espace prévu pour, mais à l'extérieur de l'enceinte de la gare. Nous aurons donc une vingtaine de place pour les riverains, et pour la dépose-minute.

Monsieur SENOBLE :

Et pour les agents de la sécurité comme les pompiers ou le SAMU ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Tout est prévu. De toute façon, les travaux ne vont pas commencer demain, au mieux, à partir de 2013-2014, et nous n'en sommes encore qu'à présenter le projet au STIF. Nous allons parfaire notre projet, avec le comité de Pôle PDU, avec une réunion qui aura lieu prochainement, pour présenter l'étude faite par les différents partenaires liées à la rénovation de la gare.

Monsieur SENOBLE :

Cela devient de plus en plus difficile de sortir de la gare, car il y a de plus en plus de monde. Nous aurions la solution de mettre un parking coté Varennes, avec une ouverture aérienne ou souterraine, pour sortir de plusieurs cotés et désengorger le coté sortie Montereau.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Le problème soulevé a déjà été étudié plusieurs fois par la ville de Varennes. Vous avez treize voies à traverser, ce qui correspondrait à 150 mètres de tunnel. Nous avons un budget de 3 millions d'euros, et pour faire ce parking sur Varennes avec une passerelle, il faut un budget de 10 millions d'euros. La SNCF a l'obligation de sécuriser tout son territoire, et ils ne sont pas prêts pour un tunnel aussi long. Notre mission était de préconiser et de proposer des solutions au STIF, qui est maître décideur et financeur de l'opération à 80%. Nous devons donc les informer de ce qui peut être réglé rapidement, de ce qui est urgent, et de ce qu'il l'est moins. Notre mission était d'améliorer la qualité d'accueil des usagers, de protéger les piétons, et notamment à travers de l'intermodalité. Nous avons donc proposé un remodelage avec des quais supplémentaires.

Monsieur PAVIOT :

Ou en est-on du sous-terrain prévu par la SNCF ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Tout est en stand-by, puisque à chaque nouvelle proposition du STIF et du Conseil Général, la SNCF nous refonte un nouveau schéma directeur, et tout repart pour une énième étude.

Monsieur SMORAG :

Il n'y a pas que la SNCF, le STIF aussi fait blocus...

Monsieur MARTINEZ :

Et puis il y a aussi la RFF...

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Nous entendons parler d'une fusion entre la SNCF et RFF, mais rien n'est confirmé. Si l'on veut que les choses avancent, il faut travailler et faire des propositions de façon progressive. En demandant tout d'un coup, nous n'aurons rien du tout.

Monsieur SMORAG :

Effectivement, avec les obligations de mettre les gares en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, les investissements sont multipliés, et le surcoût de tous ces investissements devient trop élevé pour la SNCF. Aussi, ils ne font rien d'autre.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Nous devons donc définir nos priorités. Si nous présentons un projet d'un coût avoisinant les 20 millions d'euros, tout sera refusé en bloc, et nous n'aurons aucune subvention pour un remaniement de la gare. Nous pouvons aussi nous poser la question de savoir si toutes les lignes sont utilisées.

Monsieur MARTINEZ :

Effectivement, le FRET utilise certaines lignes, et nous pourrions remettre en question le nombre de ligne.

Monsieur SMORAG :

La SNCF a prévu de revoir les postes de lignes, en 2012.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Nous pourrions créer une commission de travail, qui pourrait faire des propositions à la SNCF et à la RFF, pour retravailler cet aspect de redimensionnement des lignes de la gare.

Monsieur SENOBLE :

Quoi qu'on améliore, on aura toujours le problème du côté Montereau avec le goulot d'étranglement de sortie du parking de la gare aux heures de pointe.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Mais avec cette nouvelle organisation, nous n'aurons plus de problèmes avec les bus. D'ailleurs, nous avons avec certains utilisateurs de leur véhicule une incompréhension sur le fait qu'ils n'utilisent pas les bus, alors que leurs horaires et le trafic du réseau leur permettraient.

Monsieur SENOBLE :

Oui, mais lorsque vous devez prendre le bus, qu'il ne vous a pas attendu, et que vous le regardez partir, là, vous vous retrouvez bloqué à la gare, sans pouvoir rentrer chez vous.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Oui effectivement, cela arrive parfois. Mais nous faisons remonter très vite l'information à l'entreprise, et nous demandons des explications. Les conducteurs sont convoqués, parfois sanctionnés, s'ils n'ont pas respecté les consignes du responsable d'exploitation chez Interval.

Il ne faut pas trop nous plaindre, toutefois, car nous n'avons pas tant de problème que cela. J'ai un usager qui a déménagé sur Moret, et qui ne pense qu'à revenir sur Montereau, car il n'avait pas autant de problèmes que ce qu'il supporte aujourd'hui sur Moret.

Vous allez tous être conviés à participer aux réunions sur la préparation du budget. Ceux qui sont désireux de participer à cette commission, peuvent se manifester. On va vous préparer, pour ceux qui sont intéressés par le Transport à la demande, une petite publicité, à insérer dans vos journaux municipaux. Pour l'instant, nous avons des demandes de carte, et des gens qui commencent à l'utiliser. J'ai proposé aux clients, avant même de prendre la carte, de tester le service, en l'utilisant une première fois gratuitement, afin de comprendre comment cela fonctionne.

Monsieur MARTINEZ :

Vous avez eu de retombées des réunions que vous avez organisées sur le TAD, dans les villages ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Eh bien, il faut demander à Madame SCHMITT, car personnellement, en tout cas sur la commune de Saint-Germain-Laval, je n'ai pas eu de commentaires.

Madame SCHMITT :

Les opérateurs en service ce jour, après les avoir questionnés, m'ont dit que cela s'était bien passé, sans commentaire particulier, et j'ai eu plutôt de bons retours.

Monsieur MARTINEZ :

Ah ! Parce que j'y étais à cette réunion. Il y avait 4 personnes, et sur les 4, 2 qui n'étaient pas concernées. En effet, il y avait une dame, avec son mari handicapé, qui demandait s'ils pouvaient prendre le TAD. Et vos petits jeunes leur ont proposés de prendre la personne handicapée, et d'aller la chercher avec 2 opérateurs.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Je pense que sur le TAD, il faut que l'on sépare Saint-Germain-Laval, de Forges et de Laval en Brie, car cela n'est pas attractif, même si le conducteur choisit le trajet le plus court, en fonction des arrêts demandés par les clients dans le mini bus, et des commandes effectuées. Quant aux opérateurs, même s'ils veulent bien faire, et qu'ils sont pleins de bonne volonté, doivent promouvoir pour les handicapés le PAM, car nous ne sommes pas habilités à transporter des personnes handicapées. Nous allons récupérer L'Emplet Express, et nous aurons un véhicule supplémentaire pour faire notre TAD, tout en rappelant que celui-ci est équipé pour recevoir les clients en fauteuils roulants. Mais nous sommes tout de même sur le TAD, en phase expérimental, et si nous voulons acheter un véhicule qui soit homologué par le STIF, avec toutes les obligations légales que nous impose le STIF, le véhicule va nous revenir à 50 000€. Il faut savoir, que sur la région, le PAM marche bien. Le personnel y est formé pour transporter des handicapés, et cela est beaucoup plus simple et plus souple d'utilisation, que notre propre TAD. Ce service fonctionne 7 jours sur 7, ce qui n'est pas notre cas. Et les tarifs sont attractifs. Le fait de découper les lignes, et de séparer la desserte des communes, est attractif, car à moindre temps. Lorsque l'on prend l'exemple de la commune de Saint-Germain-Laval, avec ses hameaux, à la Croix de Chute, ou à Tréchy, il y a un certain nombre de kilomètres qui séparent les deux hameaux, même s'ils sont tous les deux sur la commune de Saint-Germain-Laval. La même chose pour La Grande Paroisse, lorsque vous mettez $\frac{3}{4}$ d'heure pour rentrer chez vous, parce que le bus a desservi avant votre arrêt tous les hameaux de la Grande Paroisse, il est bien évident que l'attraction du bus est fortement réduite, et dans ces cas là, les usagers privilégient la voiture. Nous devons donc présenter un TAD attractif, pour la clientèle. Nous avons eu l'exemple, avec la ville de Montereau, qui nous demandait des bus, et pourtant l'Emplet Express, mis en place pour satisfaire les réclamations, n'était pas utilisée. Je n'étais pas inquiet, car il faut savoir qu'il faut environ 3 ans, pour qu'une clientèle se forme sur une ligne de bus. J'ai donc fait du porte à porte pour promouvoir le service. D'ailleurs les habitudes sont difficiles à modifier, car chaque personne contactée, nous conseillait d'aller voir son voisin, pour lui proposer le service, mais certainement pas pour lui-même ; alors qu'il était le profil exact du client ayant l'utilité du service. Il faut être patient et bien promouvoir le TAD, car c'est ainsi que nous arriverons à le faire évoluer, et à ce que les usagers l'utilisent. Pour l'instant, c'est un service qui est géré en régie, et il est difficile aux usagers de devoir payer leurs courses. Dès que nous aurons réussi à faire agréer et subventionner notre service par le STIF, et que les usagers pourront utiliser tous les coupons et cartes de transport existants pour valider la course, nous aurons une forte demande de son utilisation, puisqu'elle en deviendra gratuite pour les usagers et parce que le service reste beaucoup plus attractif, qu'un simple service de bus. Vous commandez votre transport, avec l'assurance d'avoir un aller retour, sans attente indéfinie. Il faut donc laisser le temps au service de devenir attractif pour les clients. Nous avons embauché des contrats CAE, pour un moindre coût, et l'objectif est d'être reconnu par le STIF, et ensuite de développer l'offre proposée aujourd'hui. Nous pourrions ensuite mettre des services en heures de pointe, pour les communes qui ne peuvent être desservies par un bus, car cela coûte trop cher, que ce soient en kilomètres, ou en temps de conducteurs, pour deux ou trois usagers. Ce n'est pas l'aller qui pose problème, mais c'est le retour car tous les usagers ne rentrent pas à la même heure, et ne prennent pas les mêmes trains. Il n'y a que le TAD, qui peut résoudre cette situation, car à moindre coût par rapport à un bus. Nous avons des exemples de trajets TAD, qui se sont transformés en lignes régulières, car nous avons pris un risque calculé, qui a ouvert un service à une clientèle qui l'a utilisé. Le coût du SITCOME s'élève mensuellement pour une course à environ 300 euros, pour 2 500€ à 4 000€, pour un bus financé par la société Interval, pour le même service rendu. Nous pouvons travailler aussi sur des bus garantis.

Monsieur GIRAULT :

L'Emplet Express nous a-t-il couté cher ? Est-il couteux de le garder, à l'entretien ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Posons la question à l'entreprise, a-t-il été normalement entretenu ?

Monsieur ALIFOND :

Les pièces à changer lorsqu'il y a une pièce qui casse, sont relativement chères, car peu produites et avec des délais d'obtention parfois très long. Mais, il ne vous coute rien au rachat, vous le rachetez à l'euro symbolique et nous l'avons entretenu, de manière à ce qu'il soit fonctionnel et que l'on puisse s'en servir tant que l'on en aurait besoin. Il est donc en bon état de fonctionnement.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Plus aucune question n'étant posée, la séance est close à 20 heures.

-----ooo000ooo-----