

L'an deux mille quatorze, le treize novembre, 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.

Etaient présents :

M. BOURBIGOT Eric et M. BAILLET Jean-Luc (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 Mme ORTIZ Sandrine (Esmans)
 Mme LAVAUX Claire et M. BUZZI Damien (Forges)
 Mme TRUKAN Roselyne et M. AGUILAR Antonio (La Grande Paroisse)
 Mme DALBARD Geneviève et Mme MELIER Laeticia (Laval en Brie)
 M. DALIBON Michel et M. PAVIOT Jean-Pierre (Marolles-sur-Seine)
 M. ALBOUY-GUIDICELLI Jean-Marie (Montereau Fault-Yonne)
 Mme PHILIPPE Jocelyne et M. JACQUES Patrick (Montmachoux)
 Mme CHEVAL Michèle (Saint Germain Laval).

Absents excusés :

Mme DESORMES Sylvie et Mme AURORE Guylène (Misy sur Yonne)
 Mme BONHOMME Florence (Saint Germain Laval)
 Mme GAUTHIER Catherine et M. RUIZ José (Varennnes-sur-Seine).

Absents excusés ayant donné pouvoir :

M. CHKIF Lachen à M. ALBOUY Jean-Marie (Montereau Fault-Yonne),

Invités :

Mme AQUILON Dominique (déléguée suppléante de Marolles sur Seine)
 M. SAMBRAS Denis (Trésorier Général)
 Mme SCHMITT Sandrine (Directrice SITCOME).

-----ooo000ooo-----

ORDRE DU JOUR

- ✓ Rapport du comité syndical du 17/06/2014
- ✓ Budget supplémentaire 2014 du budget annexe « Cartes SiYonne »
- ✓ Budget supplémentaire 2014 du budget principal SITCOME
- ✓ Indemnités de conseils attribuées au Trésorier
- ✓ Amortissements des frais d'études
- ✓ Ajustements et uniformisation des tarifs de Transports A la Demande
- ✓ Mise en place d'une carte prépayée permettant 10 voyages de Transport A la Demande
- ✓ Etude du TAD existant et mise en place d'un TAD zonal le mercredi après-midi pour desservir Emmaüs (document remis sur table)
- ✓ Suite aux modifications horaires des trains SNCF et des travaux pratiqués sur les voies afin de moderniser la ligne R, adaptation de l'exploitation du réseau de bus SiYonne permettant certaines correspondances trains-bus (document remis sur table)
- ✓ Questions diverses
 - Compte-rendu des manifestations organisées lors de la semaine de la mobilité
 - Modernisation des cartes « Rubis » et « Améthyste »
 - Abandon du projet du collège Paul ELUARD, concernant le décalage des horaires de prises en charges des étudiants le matin, et le soir
 - Autres questions diverses

-----ooo000ooo-----

Monsieur ALBOUY :

Nous souhaitons la bienvenue à Monsieur le Trésorier, Monsieur Denis SAMBRAS. Vous découvrez nos locaux qui sont maintenant les nôtres depuis six ans, nous en sommes propriétaires et nous avons terminé de rembourser les emprunts l'année dernière. Nous sommes ainsi dans un syndicat intercommunal qui n'a plus de dettes et qui est propriétaire de ses murs.

Monsieur SAMBRAS :

Merci de m'accueillir et de m'avoir invité.

Monsieur ALBOUY :

Bienvenue également à Madame AQUILON, suppléante de Marolles, et cela malgré la présence des élus titulaires, qui sont les élus les plus fidèles sur les trois derniers mandats, puisque par exemple Michel n'a été absent qu'à une seule réunion sur toutes nos réunions du précédent mandat. Nous remercions donc Madame AQUILON de participer à cette séance du comité syndical, comme invitée. Je tiens à vous informer également que les élus de la commune de Misy sur Yonne et de Varennes sur Seine, ayant par ailleurs, des conseils municipaux ou des réunions, se sont faits excuser.

Monsieur RUIZ, m'a également demandé à ce qu'on lui communique par avance, les dates de nos comités syndicaux, comme nous le faisons à l'aide de notre calendrier annuel, et c'est ce que nous ferons pour l'année 2015 au prochain comité syndical. En effet, nous avons changé d'équipe au mois d'avril, les plannings de chacun ont changé, moi-même ayant de nouvelles activités professionnelles depuis le mois de septembre. Et également, d'un comité sur l'autre, nous validerons de la date du prochain comité, puisqu'au mois de décembre, j'aimerais vous présenter le débat d'orientations budgétaires.

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

-----ooo000ooo-----

Rapport du Comité Syndical du 17/06/2014

Monsieur ALBOUY :

Chacun l'a lu, y a-t-il des corrections ? Avez-vous des remarques à faire sur le rapport du comité syndical du 17/06/2014. ... Non, aucune. Qui est contre, qui s'abstient ? Puisqu'il n'y a pas de corrections, ce compte rendu est donc adopté à l'unanimité.

Budget supplémentaire 2014 du budget annexe « Cartes SiYonne »

Monsieur ALBOUY :

Pour certaines communes, nous avons un budget primitif qui est modifié avec des décisions modificatives. Nous, nous avons pris la décision de maintenir le fait d'avoir un budget primitif puis un budget supplémentaire qui reprend et affecte le résultat. Une commission finances s'est constituée, un certain nombre d'entre vous ont été présents, il y a une quinzaine de jours, dans le but de décortiquer ce budget, qui leur avait été remis et qui est le même que celui que vous avez reçu. Ce budget reprend un certain nombre d'ajustements budgétaires, car la recette que nous avons prévue en collaboration avec la communauté de communes du bocage gâtinais, ne s'est pas concrétisée. Nous avons donc adopté et corrigé le budget en conséquence, de quelques centaines d'euros d'un chapitre à un autre, et avec d'autres réajustements classiques.

Chacun l'ayant étudié, avez-vous des questions ou des corrections à y apporter ?... Aucune remarque, qui est contre, qui s'abstient ?... Ce budget est adopté à l'unanimité.

Budget supplémentaire 2014 du budget principal SITCOME

Monsieur ALBOUY :

Il en est de même pour le budget principal du SITCOME. Nous vous proposons donc de reprendre ce budget supplémentaire 2014 pour la somme de 79 873,73 €, en section de fonctionnement et pour la somme de 29 534,71 € pour la section d'investissement. Y a-t-il des questions ? Pas de questions ... Qui s'abstient, qui est contre ?... Ce budget est adopté à l'unanimité.

Indemnités de conseils attribuées au Trésorier

Monsieur ALBOUY :

Nous devons décider d'attribuer l'indemnité de conseil à Monsieur Denis SAMBRAS, au taux plein, qui est calculée selon le barème, et que vous devez connaître dans vos communes. Comme vous le savez, les comptables du trésor qui exerce des fonctions de receveur syndical peuvent se voir allouer les indemnités de conseil et de confection de budget, définies par l'arrêté interministériel du 16 décembre 1983. Ces indemnités annuelles sont servies à raison de prestations de conseil et d'assistance en matière budgétaire, économique, financier et comptable. Elles sont attribuées au comptable pour toute la durée du mandat du comité syndical. Le barème de l'indemnité de conseil s'applique aux seules dépenses budgétaires du syndicat et des services qui lui sont rattachés. En échange de cette indemnité, le trésorier assure régulièrement de sa présence, et surtout nous éclaire de ses bons conseils.

Monsieur SAMBRAS :

Si nécessaire...

Monsieur ALBOUY :

Si nécessaire, bien sûr. Sur l'indemnité du trésorier, qui s'abstient ? Qui est contre ?... C'est donc adopté.

Amortissements des frais d'études

Monsieur ALBOUY :

Comme vous le savez, nous avons mené, pour le compte du syndicat, une étude concernant le pôle PDU, une étude qui a commencé en 2009 et qui s'est terminée en 2013. Cette étude a été concluante puisque le STIF, a financé la totalité de cette étude, conformément à son engagement de 2009, cette étude ayant été faite par la société CODRA. Ces frais d'études n'ont pas donné lieu à la réalisation de travaux, puisque vous savez qu'une autre étude a été lancée par la communauté de communes, entre-temps. Pour les communes de plus de 3 500 habitants ainsi que pour les collectivités ayant opté pour l'amortissement, les frais d'études doivent être amortis sur une durée maximale de cinq ans, par une opération d'ordre budgétaire annuelle. Une fois totalement amortis, les frais d'études sont sortis du bilan par une opération d'ordre non budgétaire, à l'appui d'un certificat de l'ordonnateur.

Monsieur DALIBON :

Nous ne pourrions ainsi pas récupérer le FCTVA, en investissement, à ce niveau-là, car aucuns travaux ne seront faits pour l'instant ; c'est un petit peu dommage.

Monsieur PAVIOT :

Les conclusions de la communauté de communes vont-elles dans le même sens que notre étude ?

Monsieur ALBOUY :

Non, en réalité il s'agit d'une autre étude, sur un autre projet, beaucoup plus ambitieux. Le pôle PDU répondait à un cahier des charges, qui nous est imposé par le syndicat des transports Île-de-France, sur une amélioration rapide des conditions de l'intermodalité dans les gares, et qui avait été déterminé comme pôle PDU. Dans le cadre d'une enveloppe de 3 millions d'euros, on se devait de faire un certain nombre de travaux, pour améliorer l'intermodalité des bus avec les bus, des trains avec les trains, d'améliorer la signalétique et le confort des usagers, et de rendre la gare plus efficace

en matière de rotation et de transfert des clients, et plus confortable. La communauté de communes a considéré qu'il était peut-être plus intéressant, de mener une étude plus conséquente, en tenant compte des travaux de la SNCF, sur un deuxième tunnel, ou bien avec la RFF, sur une passerelle de 300 m de long, qui relierait la ville de Montereau jusqu'à la ville de Varennes, en passant sur la totalité du patrimoine de la SNCF, de 6 m de hauteur, et nous dépassons ainsi largement l'enveloppe des 3 millions d'euros. Ensuite, il y avait une volonté de travailler sur un espace contraint qui était le nôtre. Aujourd'hui, il y a une nouvelle volonté de créer un parking à étage d'un côté, de créer un deuxième parking de l'autre côté, et d'aller jusqu'à la SERNAM, engendrant nécessairement des déplacements supplémentaires à pied pour les usagers. Nous sommes donc sur une étude totalement différente. Les travaux figurants dans l'étude de la communauté de communes dépasseraient facilement les 20 millions d'euros, voire même 25 millions d'euros ; étude qui serait menée par la SNCF puisque la communauté de communes l'a choisie comme cabinet d'études. Nous sommes sur un contexte économique toutefois très difficile, et il est d'ailleurs dommage que la communauté de communes ait engagé une nouvelle étude de cette envergure, sans s'assurer au préalable du financement des uns et des autres. Nous ne sommes plus sur une étude philosophique et urbanistique, car concrètement, chacun espère secrètement autour de la table que c'est celui d'à côté qui va payer. En ce qui concerne le SITCOME, nous avons terminé notre étude, le STIF est prêt à financer les travaux qui étaient préconisés par l'étude, et du fait de la nouvelle étude de la CC2F, notre propre étude a été mise en veille. Peut-être un jour, le STIF reviendra vers notre projet qui avait été validé par toutes les parties. Nous vous proposons donc d'amortir ses études sur cinq ans. Qui s'abstient ? Qui est contre ?... Personne... Cette mesure d'amortir nos études sur cinq ans est adoptée.

<p>Ajustements et uniformisation des tarifs de Transports A la Demande et Mise en place d'une carte prépayée permettant 10 voyages de Transport A la Demande</p>

Monsieur ALBOUY :

En ce qui concerne les tarifs sur le transport à la demande, à travers les réunions que nous avons tenues, dans le cadre de la semaine de la mobilité au mois de septembre, nous avons rencontré un certain nombre de concitoyens qui ont évoqué leur vision du transport public et notamment avec qui on a pu discuter de l'organisation du transport à la demande qui existe depuis maintenant neuf ans. Il s'avère que nous n'avons toujours pas été agréés par le STIF, notre transport à la demande étant toujours en phase expérimentale, même si nous essayons avec le STIF de régulariser la situation. Nous aurons avec le STIF une réunion de travail, au mois de décembre, afin de trouver les possibilités de conventionner notre transport à la demande, puisque notre transport à la demande a une particularité : il est géré par nos propres régies. Nous sommes très certainement le seul syndicat intercommunal à gérer notre transport à la demande directement avec nos propres moyens.

À travers les discussions, nous avons souhaité depuis l'origine, avec le personnel et dans nos véhicules, qu'il n'y ait pas d'échange de numéraires. Nous avons donc créé des cartes SiYonne, et nous faisons signer des bons de prises en charge, nous permettant ainsi d'établir une facturation trimestrielle, émettant via cette facturation, par l'intermédiaire du trésor public, des prélèvements trimestriels sur les comptes bancaires des clients. Nous appliquons également des tarifs dégressifs. Nous savons que la plupart de nos clients sont des personnes âgées qui n'acceptent pas d'être prélevées directement sur leur compte bancaire par le trésor public, car ayant toujours la peur d'être prélevées de sommes qui ne sont pas dues. En discutant pendant ces réunions publiques, et notamment à Misy sur Yonne, nous avons envisagé la solution d'une carte prépayée, comme il le serait d'un carnet de 10 tickets, correspondant à 10 voyages de transport à la demande. Nous appliquerions le même tarif dégressif que celui du STIF. Nous aurions donc des voyages à deux euros, mais également la possibilité d'avoir 10 voyages à tarifs réduits à hauteur de 13 €, correspondant ainsi à 1,30 € le voyage.

Par ailleurs, vous savez que nous avons du transport à la demande en soirée le vendredi et le samedi soir jusqu'à une heure du matin, au tarif de trois euros aller retour. Et nous souhaiterions pouvoir

appliquer cette même tarification du transport à la demande en journée à celle en soirée, afin d'uniformiser les tarifs de notre transport à la demande. Nous aurions donc ainsi un aller retour à 2,60 € au lieu des trois euros actuellement pratiqués. Ainsi, l'ensemble des usagers pourra acheter des cartes prépayées. Nous vous proposons donc deux délibérations, une concernant l'ajustement et l'uniformisation des tarifs de transport à la demande et l'autre sur la mise en place d'une carte prépayée permettant 10 voyages de transport à la demande. Cette carte prépayée, pourrait avoir le format d'un carnet de timbres autocollants, permettant ainsi aux agents SiYonne de coller sur le bon de transport l'autocollant correspondant au voyage utilisé. Voici trois modèles de tickets que nous pourrions utiliser, cela évitant aux agents SiYonne d'encaisser en direct des numéraires. Bien évidemment, les usagers devront toujours avoir leur carte SiYonne gratuite nous permettant ainsi de comptabiliser nos transports à la demande. Lors de notre dernier bureau, nous avons envisagé d'avoir des cartes prépayées nominatives, mais il est plus facile pour une même famille de cinq personnes de n'avoir qu'un seul carnet, et de coller sur le « bon transport » les cinq tickets, correspondant aux cinq personnes qui auront réservé, puisque l'agent SiYonne aura un « bon transport » correspondant à cette réservation.

Concernant la délibération sur la suppression des tarifs en soirée êtes-vous d'accord pour ajuster ces tarifs à hauteur de 2,60 € l'aller-retour ? Qui s'abstient ? Qui est contre ?... Personne..., la délibération sur l'ajustement et l'uniformisation des tarifs de transport à la demande est adoptée.

Délibération suivante, sur la mise en place d'une carte prépayée permettant 10 voyages de transport à la demande, nous envisageons de vendre cette carte prépayée dans les endroits où se vend déjà le ticket « T », mais également dans les mairies, pour les communes qui le désireront ainsi que chez les commerçants installés sur les communes de l'intercommunalité qui en feront la demande.

Qui s'abstient ? Qui est contre ? ... Cette délibération sur la mise en place d'une carte prépayée est donc adoptée.

<p>Etude du TAD existant et mise en place d'un TAD zonal le mercredi après-midi pour desservir Emmaüs (document remis sur table)</p>

Monsieur ALBOUY :

Nous sommes sollicités depuis plusieurs années, par Emmaüs d'une part, et par des personnes qui vont chez Emmaüs d'autre part, ainsi que par les communes qui nous demandent d'emmener les usagers chez Emmaüs. J'ai toujours mis en attente ce dossier, par méconnaissance du fonctionnement des Emmaüs, et je me suis donc rendu sur place cet été, afin de découvrir ce qu'étaient les Emmaüs de La Grande Paroisse. J'ai été surpris par tout ce que l'on pouvait acheter sur place, pensant que cela était beaucoup plus petit que ce que cela est en réalité. Pour ceux qui ne connaissent pas, on peut y trouver des vêtements, des objets culturels comme des livres ou des cd, des disques ou bien même des meubles, du petit électroménager, etc. etc. Nous avons ainsi des jeunes couples qui peuvent emménager plus facilement avec ce qu'ils peuvent trouver aux Emmaüs. En sachant que dès lors que vous achetez des choses volumineuses, Emmaüs vous les livre. Il n'y a donc pas nécessité pour nous d'organiser la livraison des objets encombrants que les clients achètent sur place.

Nous avons donc imaginé organiser du transport à la demande de Montereau vers Emmaüs, et du TAD zonal, afin de rationaliser au mieux les trajets. Pour Montereau, nous aurons donc des horaires spécifiques, et nous organiserons le TAD zonal en fonction des réservations effectuées. Cela laissera deux heures environ aux usagers leur permettant d'en faire le tour, et de faire leurs achats aux Emmaüs. Êtes-vous donc d'accord sur le fait de mettre en place du TAD pour Emmaüs ? En sachant qu'il y a une vraie demande de la part des usagers.

Madame TRUKAN :

Nous avons de nombreuses demandes, et surtout des habitants de Surville...

Madame FLORENCE :

Il est surprenant d'avoir une telle demande...

Monsieur ALBOUY :

Effectivement. Qui s'abstient ? Qui est contre ?... La mise en place d'un transport à la demande le mercredi pour desservir Emmaüs est adoptée.

Je ne l'ai pas mis à l'ordre du jour, mais vous le savez la commune de La Grande Paroisse a mis en place son propre TAD, un samedi sur deux, afin de ramener sur le marché de Montereau les habitants de la commune de La Grande Paroisse. Le nouveau conseil municipal de cette commune a sollicité le SITCOME, afin que nous reprenions à notre charge en tant qu'opérateur organisateur des transports publics ce TAD. Je vous propose donc que le syndicat reprenne ce TAD, à partir du mois de janvier 2015.

Monsieur AGUILAR :

La mise en place de ce transport aura lieu à partir de quand ?

Monsieur ALBOUY :

J'avais promis la mise en place de ce service avant Noël, mais compte tenu des effectifs, nous reprendrons ce TAD à partir du 1^{er} janvier 2015.

Suite aux modifications horaires des trains SNCF et des travaux pratiqués sur les voies afin de moderniser la ligne R, adaptation de l'exploitation du réseau de bus SiYonne permettant certaines correspondances trains-bus (document remis sur table)

Monsieur ALBOUY :

Vous le savez, nous avons des changements d'horaires de trains, suite aux travaux sur notre ligne SNCF, toutes les semaines. Nous essayons donc d'adapter au mieux notre réseau afin de maintenir une certaine correspondance trains bus. C'est très compliqué, le STIF nous impose de déposer les horaires des bus deux mois à l'avance pour pouvoir mieux contrôler l'entreprise de transport, et là, c'est la SNCF qui nous impose des modifications, et nous en informe que seulement trois jours avant. Cela est très complexe pour nous, vu l'exploitation que nous avons à gérer sur notre réseau SiYonne.

Questions diverses

- Compte-rendu des manifestations organisées lors de la semaine de la mobilité

Monsieur BUZZI :

Il me semblait important de faire un petit retour sur l'aspect communication qui a été organisé pour la semaine de la mobilité, entre le 15 et le 21 septembre. Pour la troisième année consécutive, le SITCOME a organisé plusieurs manifestations. Vous avez pu avoir le plaisir de découvrir la gazette dans votre boîte aux lettres qui a été distribuée en amont, sur nos 13 communes qui adhèrent au SITCOME. Cette gazette a été distribuée à environ 20 500 exemplaires. On a même étendu sa distribution sur les communes de Courcelles, Coutençon, Echouboulains, Diant, Flagy, Thourry-Ferrottes, Villecerf, Ville Saint Jacques, Villeneuve La Guyard et Voulx. Le lundi 15 septembre, de six heures à neuf heures du matin, au kiosque SiYonne, situé au pied de la gare, les opérateurs et les élus, Michel, Jean-Marie et moi-même, avons accueilli et offert près de 1000 petits déjeuners, aux usagers du SITCOME. Ces usagers qui arrivent en bus en gare prennent le train en direction de Paris. C'était ainsi l'opportunité de pouvoir discuter autour d'un café, sur leur utilisation de notre réseau de bus. Ensuite, du 16 au 19 septembre, ont été organisées des réunions publiques, en accord avec les municipalités, avec les habitants afin de voir toutes les problématiques et d'étudier les souhaits de chacun. Nous avons donc visité les communes de Misy, La Brosse Montceaux, Esmans, Barbey, Montmachoux, Marolles, et La Grande Paroisse. Pour clôturer cette semaine de la mobilité, le samedi 20 septembre, le SITCOME a installé un grand stand dans la galerie commerciale du magasin Leclerc au centre commercial du Bréau, de 9h00 à 19h30, afin de nous permettre de communiquer sur notre réseau SiYonne, sur notre service de TAD. Cette journée s'est terminée au Bee-Bop, pour l'organisation d'une soirée campus et afin d'être au plus près de nos usagers notamment ceux qui

utilisent notre TAD en soirée. Enfin, pour ceux qui ont eu le plaisir de nous accompagner, pour notre rallye vélo, nous n'étions pas loin de 120 participants. Nous avons profité de l'occasion pour inaugurer notre pompe à vélo. Pour ceux qui auraient des problèmes avec le gonflage de leurs pneus, nous avons une nouvelle pompe facile d'utilisation, très accessible, aux pieds du kiosque d'information SiYonne à la gare de Montereau.

Monsieur ALBOUY :

Nous avons multiplié par trois le nombre de participants, en trois ans, de ce rallye vélo. La première année, nous avons une trentaine de participants, la deuxième année pas loin de 60 et enfin cette année, nous avons 119 participants, sans compter les opérateurs, Sandrine, Sébastien, Damien, Michel et moi-même. Cette manifestation a été très bien organisée, les cyclistes ont été très bien entourés, que ce soit par les agents SiYonne en vélo ou bien avec les véhicules SiYonne en tête et en queue de peloton. Ceci a été une vraie promenade familiale, nous avons des gens de tout âge, des familles, et on a bénéficié d'un très beau soleil. Cela augure d'un très beau rallye pour l'année prochaine.

Madame JEZEQUEL :

Est-ce que le TAD du soir est très utilisé ?

Monsieur ALBOUY :

Non, non. Nous allons refaire des campagnes de communication sur notre service de transport à la demande. Nous allons vous faire passer des visuels à mettre dans vos journaux municipaux. Je l'évoque souvent lors de mes réunions avec les autres autorités compétentes en matière de transport public, et cela surprend toujours lorsque j'explique que nous avons toutefois une modeste utilisation de ces services. Nous avons des clients historiques, habitants à Surville, mais très peu l'utilisent pour aller au Bréau. On aurait pu imaginer que l'ouverture du Bowling, du Laser Game, des restaurants ou des cinémas aient provoqué une large demande, qui n'est malheureusement pas au rendez-vous.

Madame JEZEQUEL :

Des ados peuvent-ils le prendre ?

Monsieur ALBOUY :

Je pense que le système de prélèvement automatique était un frein. Dorénavant, il vous suffira d'avoir la carte SiYonne et d'acheter un carnet de 10 TAD, nous espérons que cela pourra faire démarrer l'utilisation de ce service, très particulier, qui je vous le rappelle dessert toutes les communes vers le Bréau le vendredi et le samedi jusqu'à une heure du matin. J'attendais de pouvoir prendre avec vous cette délibération pour mettre en place cette carte.

Madame JEZEQUEL :

Et cette carte, elle pourra être utilisée à partir de quand ?

Monsieur ALBOUY :

Au plus tôt, d'ici une quinzaine de jours. Nous pourrions communiquer dessus pour Noël. Nous allons travailler déjà sur le PLV, c'est-à-dire les points d'accueil de vente mais également sur le support de cette carte prépayée. On va donc travailler avec le bowling, les cinémas et les restaurants du Bréau, qui sont les principales attractions en soirée de notre région. Il faudra peut-être, pour se faire, acheter des publicités dans ces grandes enseignes.

L'an dernier, lorsque nous avons lancé la campagne de communication pour promouvoir notre TAD en soirée, cela se passait pendant la campagne des municipales, et nous n'avions pas pu impacter comme il aurait fallu la population. Il faut avoir en tête que notre dernier TAD repart à une heure du matin du Bréau ; j'attendais la mise en place de cette carte prépayée pour pouvoir relancer cette communication sur notre TAD autant en journée qu'en soirée. Il faut se rappeler que nous nous adressons à un public lycéen, et que tous les parents ne sont pas à même de laisser leurs enfants sortir jusqu'au petit matin. Nous sommes tous confrontés au drame de l'alcoolisme et du cannabis, pour savoir que nos jeunes seraient bien plus en sécurité dans nos véhicules conduits par nos opérateurs, que transportés par des capitaines « Sam » pas toujours très sobres.

De plus, avec le système de la carte prépayée, il nous faudra gérer la montée, dans le véhicule SiYonne, des copains de celui qui aura sa carte SiYonne. Nous y avons réfléchi avec les membres du bureau, nous ferons signer, dans le véhicule, aux jeunes qui n'ont pas leur carte SiYonne un document les identifiant, liste que nous fournirons ensuite à l'assureur pour régularisation. Nous aurons aussi des formulaires d'adhésion de demande de carte simplifiée qu'ils pourront remplir dans le véhicule et qui nous permettront d'établir ensuite une carte SiYonne à leur nom.

Quant au subventionnement par le STIF, il faut voir sous quelles conditions il nous aide. Il est très volontaire pour mettre en place du TAD mais beaucoup moins pour ouvrir sa bourse.

Madame JEZEQUEL :

Le TAD n'existe que chez nous ?

Monsieur ALBOUY :

Non, par exemple, la communauté de communes du bocage gâtinais vient de mettre en place un transport à la demande sur leur territoire. J'attends les éléments pour en savoir un peu plus sur le financement de ce nouveau TAD. La subvention perçue par le STIF au titre du TAD n'a aucune commune mesure avec la participation des communes. Toutefois, aujourd'hui, cela n'a aucune importance, puisque nous autogérons notre propre TAD. Nous devons comparer ce que peut nous apporter financièrement le STIF avec ses exigences. Par exemple, le STIF nous impose d'utiliser les titres de transport valable en Île-de-France. Pour se faire, nous devons équiper nos véhicules de valideurs. Entre l'achat et l'installation de ces valideurs, nous devrions dépenser par véhicules plus de 10 000 €, auxquels il faut rajouter les frais de fonctionnement et de télétransmission du logiciel, qu'il faut également acquérir, permettant l'envoi des informations au STIF sur la situation des validations par jour. Lorsque vous faites deux clients par jour et imaginons 10 clients le samedi soir, vous êtes loin de rentabiliser ces dépenses. Et la subvention que le STIF prévoit de nous verser est très loin de couvrir les dépenses engendrées par ses exigences.

Je dois également vous faire part de la situation du dossier concernant la convention qu'il était prévu de signer avec la communauté de communes du bocage gâtinais. Ils ont pris un cabinet d'études et nous avons été obligés de répondre à leur appel d'offres. L'appel d'offres, tel qu'il a été rédigé, était hors de portée des compétences du syndicat. Ils obligeaient à avoir deux véhicules supplémentaires de secours, deux véhicules électriques ainsi que la formation professionnelle pour des conduites économiques sur de tels véhicules, nous devons fournir des tonnes de documents, nous étions pénalisés par des amendes conséquentes pour tout retard aux points d'arrêt, etc, etc...

Cela fait neuf ans que nous faisons du transport à la demande, cela se passe très bien, nos clients sont très satisfaits. Nous avons des chiffres en perpétuelle augmentation, et aucune réclamation d'aucune sorte. J'ai écrit d'ailleurs au président HUCHON, car nous sommes dans une période de diète financière. Nous sommes contraints budgétairement, sur toutes les communes. Le syndicat tire ses recettes de ces mêmes communes. Nous devons donc pouvoir nous contraindre, sur les services rendus. Nous mettons en place des services publics et nous avons en face des administrés qui sont de plus en plus demandeurs. Ces mêmes demandeurs qui ont de moins en moins d'argent, et qui exigent de plus en plus, des transports publics. Est-il donc utile de gaspiller de telles sommes d'argent, juste pour que le STIF sache que nous avons effectué deux courses dans la journée ?

Il faut savoir qu'aujourd'hui les contrôleurs, contrôlent les cartes NAVIGO avec des Smartphones. Aussi, nous ne comprenons pas pourquoi nous devons équiper les véhicules de valideurs qui prennent en plus une place dans le véhicule, alors que nous pourrions utiliser des Smartphones qui sont loin de valoir les sommes que nous pourrions dépenser pour l'installation de valideurs.

La communauté de communes du bocage gâtinais a choisi son transporteur, les cars Moreau, qui eux sont équipés, et qui savent répondre concrètement à toutes les exigences du STIF. Il faut se demander s'il est utile d'aller chercher l'aide de financeurs, si en bout de course, cela revient plus cher.

C'est une vraie question, dont je souhaite que nous débattions lors de notre prochain débat d'orientations budgétaires, sur notre TAD de l'an prochain.

Premièrement, lors des réunions publiques, nous avons eu énormément de demandes pour mettre en place du TAD pour desservir toutes les communes, et ce toute la journée. Nous allons donc vous proposer un projet d'extension du TAD sur toutes nos communes, toute la semaine y compris le samedi. Deuxièmement, nous vous proposerons de maintenir les services actuels. Troisièmement, puisque certains élus du SITCOME nous disent que la cotisation est trop élevée, nous vous proposerons de dissoudre ce service, en supprimant tous les services de transport à la demande, et en vous montrant combien on économise au budget de fonctionnement.

Il faut que les élus qui préconisent la solution de suppression de notre TAD sachent combien ils économiseront sur leurs cotisations. On licenciera deux agents, on vendra un véhicule et on vous présentera l'économie de cette dernière hypothèse. Il est toujours plus facile d'étudier toutes les solutions, lorsque celles-ci sont chiffrées. Nous verrons ainsi et nous discuterons, de savoir si nous maintenons les services en l'état, voir nous proposerons plus de services ou bien encore si nous

supprimons ce service. Cela nous permettra également d'aller discuter avec le STIF, pour savoir combien ils sont prêts à mettre sur la table pour nous aider à financer ce service de TAD.

Il faut savoir que le STIF n'aime pas travailler avec les collectivités territoriales, car il est la seule et unique autorité organisatrice de transport en Île-de-France, les autres ce sont des « extraterrestres ». C'était déjà vrai du temps de l'État, aujourd'hui on est sorti du corps préfectoral, et du fait ils sont un peu moins urbains.

Je me suis retrouvé, personnellement, lorsque j'étais administrateur du GART, à être traité d'intrus, parce qu'élu. J'ai bien senti, que nous étions de trop lorsque nous avons commencé à travailler avec la communauté du bocage gâtinais car le STIF ne veut travailler qu'avec des entreprises de transport et non des collectivités, d'où l'obligation de faire un appel d'offres. En effet, le STIF ne veut pas de collectivités en régie. Ceci sera donc un autre sujet à défendre lorsque nous présenterons notre dossier au STIF pour le subventionnement de ce dernier. Surtout que je ne vois pas l'intérêt de faire faire par un transporteur des services que nous pouvons effectuer par nous-mêmes à un bien moindre coût. J'ai fait calculer le coût moyen d'une heure du transport à la demande SiYonne, qui s'élève à 12,25 € l'heure, et les charges incluant le gasoil, l'assurance et l'entretien du véhicule s'élèvent à 0,23 € du kilomètre. Le coût, pour l'année 2014, du TAD effectué pour les trois premiers trimestres de cette année s'élève à la somme de 2981,82 €. Nous avons pour Barbey 24 courses ; pour Esmans 21 courses ; pour La Brosse Montceaux 103 courses ; pour La Grande Paroisse 145 courses ; pour Laval En Brie 183 courses ; pour Marolles 21 courses, pour Montereau 62 courses, pour Montmachoux 2 courses et pour Varennes sur Seine 17 courses. Nous avons donc au total 678 courses effectuées depuis le 1^{er} janvier 2014, ceci nous a coûté 3600 €. Nous avons obtenu des recettes correspondantes pour 621 €, ce qui nous fait un solde total net pour notre TAD 2014 d'environ 2980 €, soit à peine 3000 €.

Je ne connais aucune entreprise privée qui fonctionne à ce tarif-là. Je veux bien répondre à toutes les exigences du STIF, mais à un moment, il faut laisser les collectivités gérer leurs propres services à moins que le STIF nous donne beaucoup d'argent couvrant les dépenses d'une entreprise de transports privés. Nous avons essayé à une certaine époque le système des taxis. Cela nous revenait à près de 160 € la course aller-retour. En effet, les taxis utilisent le barème préfectoral et facturent le prix total de la course même si tous les kilomètres n'ont pas été effectués. De plus, les taxis doivent être disponibles au moment où nous avons besoin d'eux, et à choisir, ils préféreront faire une course vers Orly plutôt que de faire une course « Montereau = Laval- en- brie ». Et enfin, en régie, nous prenons le chemin le plus court car même si la ligne fait 'Marolles - Barbey - Misy', si notre client est à prendre en charge à Marolles, nous n'allons pas remonter jusqu'à Misy juste pour le plaisir de faire l'intégralité de la ligne. Ensuite, vous avez l'opérateur privé qui fonctionne comme un bus, avec l'utilisation d'un véhicule et d'un chauffeur. Et la seule variable d'une entreprise privée est le fait que le véhicule roule ou ne roule pas, soit la facturation du gasoil ou non. En effet, dans les frais fixes vous avez le chauffeur car même s'il ne roule pas, il reste à la disposition de l'entreprise.

Chez nous, s'ils ne font pas de TAD, ils vont tenir le kiosque d'information en gare ou bien ils seront dans les bus afin de soutenir le conducteur, de vérifier la validation des usagers ou bien encore d'aider les usagers par des services d'aide à la personne.

Ainsi, si vous décidez de supprimer le transport à la demande dans toutes les communes, vous n'aurez plus ce service et vous n'économiserez sur l'intégralité des frais de fonctionnement que 3000 €, sur les 680 000€ du budget global. Cela vaut-il vraiment la peine de supprimer ce service ? Et en sachant que vous avez rendu un service à 678 personnes qui sont vos habitants, et qui ne manqueront pas de demander des comptes si nous supprimons ce service de TAD.

Madame MELIER :

Ceux qui l'utilisent y tiennent beaucoup...

Madame FLORENCE :

C'est une question d'habitude...

Monsieur ALBOUY :

Le service fonctionne par demi-journée, aujourd'hui. Mais si demain, nous mettons en place du TAD du lundi au samedi, le matin et l'après-midi, tous les jours, nous allons multiplier par deux, voir trois, voir quatre l'utilisation de notre service. Si nous décidons d'augmenter les services, il va nous falloir plus de véhicules, aussi le bureau réfléchit au fait soit d'acheter un ou deux véhicules supplémentaires, soit de louer des véhicules électriques. En effet, c'est très tendance et écologique,

en plus d'être économique. En France, le TAD a une moyenne de 1,3 client. Si vous utilisez des véhicules ZOE, vous pouvez prendre trois clients, et cela suffit largement. Il faut savoir que pour les véhicules électriques, il n'y a pas de gasoil, très peu d'entretien et les assurances sont deux fois moins chères que pour les véhicules thermiques. De plus, nous utilisons des contrats aidés pour effectuer les services et nous avons ainsi un coup salarial qui est bien moins élevé que pour une entreprise privée. Nous sommes ainsi dans un système économique qui ne peut être concurrencé par une entreprise. Si demain, le STIF m'oblige à prendre une entreprise, avec tel type de véhicule, avec des valideurs partout, nous ne pourrions plus supporter la charge exigée par le STIF, et si c'est pour rendre les mêmes services mais avec un coup multiplié par 10, nous n'avons pas intérêt à demander de subventions. Nous sommes ici pour gérer la mobilité de nos concitoyens, et non pour nous battre avec le STIF, afin d'accéder à leurs exigences parfois démesurées pour un syndicat comme le nôtre. Il faut savoir que si la collectivité n'est pas volontaire à sortir des fonds propres, le STIF ne subventionne pas le transport à la demande. Il faut savoir que l'Île-de-France est seule à être exclue de la loi du 30 décembre 1982, d'orientation des transports intérieurs, dite loi LOTI, qui oblige chaque département à offrir de la mobilité à ses habitants.

Vous n'imaginez pas l'effort que c'est pour les agents du STIF, de venir jusqu'à Montereau, pour des agents qui travaillent rue de Châteaudun à Paris, et qui se demandent perpétuellement si Montereau Fault-Yonne ne ferait pas plutôt parti du département de l'Yonne.

Lorsque nous leur avons demandé d'étudier notre dossier sur les lignes C, F et L, ils avaient même supprimé la desserte d'une commune entière, Laval-en-brie pour ne pas la nommer, en expliquant qu'il y avait trop peu d'habitants dans cette commune pour pouvoir utiliser un bus. Ils avaient utilisé Google Maps pour fabriquer de nouveaux parcours et le bus se retrouvait à utiliser un petit chemin de terre. Ils avaient décidé que la desserte de Laval-en-brie n'était pas utile et l'avait purement et simplement supprimée du réseau.

Montereau, une ville de 17 000 habitants, concentrée avec un quartier de 7000 habitants ; en un quart d'heure nous avons desservi tout le monde, et puisque nous avons plus de 780 000 usagers sur la ligne A, ils peuvent considérer, comme périphériques les communes de Cannes-Ecluse ou de Varennes par exemple, mais une commune comme Saint- Germain- Laval, autre exemple, n'a pour eux aucun intérêt. Nous sommes toutefois une force vive de proposition, car les projets que nous présentons arrivent toujours à hauteur des recettes espérées.

Cela fait presque 20 ans que je m'occupe de transport public, et nous sommes le réseau le plus dynamique, car je vous mets au défi de trouver une ligne principale sur un réseau de grande couronne, qui commence à quatre heures le matin pour finir à 23h30 le soir. Nous n'avons pas évolué au niveau démographique puisque nous sommes sur une communauté de près de 33 000 habitants. Pourtant, nous sommes passés de 600 000 à 1 500 000 voyages, et en matière de gestion de la gare routière, de transport à la demande, de services de courses à domicile, et de service de location de vélos, nous sommes uniques. C'est ce que nous retrouvons comme services dans les grandes villes de province. Il est vrai que je m'en suis servi comme de modèles, et sur un budget, somme toute, très limité.

Nous avons ainsi, avec tous ces services, une certaine crédibilité auprès du STIF, et de plus, lorsque nous étudions le dossier que nous leur avons déposé, après 18 mois de mise en place, nous arrivons à des résultats plus élevés que ce que nous leur avons annoncé.

Nous sommes ainsi parfaitement crédibles lorsque nous déposons nos dossiers. Aujourd'hui, ils veulent notre participation mais toutefois ils restent les principaux payeurs, car ils payent quasiment tout puisqu'ils sont à plus de 80 % de participation sur le coût de notre réseau. Ils veulent que nos dossiers soient cohérents et ils le sont, car nous leur faisons des propositions qui sont en concordance sur notre territoire avec les besoins de notre population.

➤ Modernisation des cartes « Rubis » et « Améthyste »

Monsieur ALBOUY :

On nous a fait remarquer récemment que les cartes « rubis » et « améthyste » n'existaient plus. C'est toutefois un petit peu plus compliqué et elles existent toujours mais se présentent dorénavant sous une forme différente, correspondant à la carte NAVIGO. On vous distribue une petite étude qui vous permettra de pouvoir renseigner vos administrés sur cette carte NAVIGO Améthyste.

- Abandon du projet du collège Paul ELUARD, concernant le décalage des horaires de prises en charges des étudiants le matin, et le soir

Monsieur ALBOUY :

Les choses n'étant pas si simples, et le fait de décaler les horaires le matin et le soir, pour les prises en charge des élèves du collège Paul Éluard, avait un coût conséquent pour le réseau. Il s'avère qu'après d'autres discussions avec le Conseil Général de Seine-et-Marne, Monsieur FRIAUD a considéré qu'il devenait très difficile de mettre en place ces nouveaux rythmes scolaires, et il a ainsi décidé d'abandonner son projet.

- Journée thématique de TRANS.CITE du 4 décembre 2014

Monsieur ALBOUY :

Vous allez recevoir une invitation pour le 4 décembre, à Paris. Le SITCOME est adhérent à deux associations très importantes concernant les transports publics dont le GART qui fait un travail de lobbying politique, auprès des gouvernements et de la communauté européenne. Je n'ai pas souhaité repartir dans la nouvelle équipe administrative, puisque nous souhaitions féminiser quelque peu les administrateurs de cette association. J'ai donc cédé ma place à Valérie LACROUTE, députée de la région de Nemours. Je ne suis donc plus membre du conseil d'administration.

Nous sommes également adhérents d'une autre association, qui regroupe toutes les entreprises de TRANSDEV, et nous nous réunissons au minimum trois fois dans l'année. Au GART, nous sommes indépendants de tout opérateur. Chez TRANS.CITE, la politique c'est de faire avancer le transport public, et toutes les réunions se font en binôme avec l' élu et le directeur du réseau. Nous sommes sur des réunions thématiques, avec des retours d'expériences, et c'est grâce à ces réunions que nous avons pu faire un certain nombre d'opérations, comme l'Emplet Express en 2002. Ce n'est ni plus ni moins, qu'une boîte à idées. Il y a une très grande problématique des transports publics en Île-de-France, de supprimer la compétence transport des communes, des intercommunalité, et ce d'ici 2017. Aujourd'hui, nous sommes en sursis. Il est prévu, qu'en janvier 2017, plus aucune commune, communauté de communes, communauté d'agglomération, syndicat intercommunal, puissent avoir en charge le transport public, hormis le STIF. Face à cette échéance, nous évoquons quand même la signature de notre arrêt de mort, et face à un fonctionnement du STIF, qui dans un état d'esprit soviétique, est une administration particulièrement pesante, remplie de fonctionnaires, et qui s'adresse tout d'abord aux transporteurs et rarement aux collectivités territoriales pour faire évoluer les réseaux. Le STIF, qui fonctionne de plus en plus en régie en entrant directement dans les comptes des entreprises de transport, en leur imposant l'achat des matériels ou de tout autre politique de gestion directe de l'entreprise. Lorsque nous avons demandé audience avec le GART auprès du STIF pour défendre les réseaux, aucun élu n'était présent, il n'y avait que des agents. J'ai donc alerté tous les élus de TRANS.CITE qui se retrouvent sur des réseaux en Île-de-France, en leur expliquant que nous ne pouvions pas nous laisser faire, et parce que ceux qui gèrent le STIF en réalité, sont des élus comme nous. Il est quand même important que nous puissions faire valoir, qui va officialiser les autorités organisatrices de proximité, de second rang. Tout le monde, à l'époque, était d'accord pour la création de ces AOP, et que l'on puisse décider localement du transport à mettre en place dans notre région. C'est écrit dans la loi, le STIF conserve la mainmise sur les tarifs, mais laisse à l'autorité organisatrice de proximité le soin d'organiser son transport dans le cadre d'une enveloppe globale. Si nous prenons le réseau SiYonne, nous arrivons à une enveloppe globale budgétaire de plus de 3 millions d'euros.

Une fois que la région a pris la main sur le STIF, il n'y avait plus le même état d'esprit et ainsi ils veulent supprimer les autorités organisatrices de proximité. Nous avons donc décidé, au niveau de TRANSDEV, d'organiser une troisième commission travail, une commission Île-de-France, qui se réunira pour la première fois ce 4 décembre à Paris.

Nous aurons donc une journée de travail sur l'avenir et l'organisation du transport sur le territoire Île-de-France, et l'après-midi, Sophie MOUGARD, la directrice générale du STIF sera présente avec débat dans la salle. Il est donc important qu'un maximum d'élus soient présents, et avec le risque de se voir retirer la possibilité de s'exprimer, car nous risquons de ne plus avoir notre mot à dire sur l'organisation des trafics de nos réseaux.

Je souhaitais donc qu'un maximum d'entre vous puisse venir et participer à cette journée thématique, et à cette fin, nous vous distribuons le programme et le bulletin d'inscription avec tous les

renseignements pratiques et le plan d'accès vous permettant de participer à cette journée thématique du 4 décembre 2014 de TRANS.CITE. Si vous souhaitez participer à cette réunion merci de prévenir Sandrine, afin que nous mettions en place éventuellement notre neuf places.

➤ Contrôle des validations

Pour information, du 17 aux 23 novembre, nous serons en semaine de comptage sur toutes les lignes de notre réseau, et nous mettons à disposition de la société INTERVAL un opérateur pour les aider à comptabiliser les montées. C'est une société privée qui vient contrôler les validations, mais cette même société est contrôlée par l'entreprise de transport, ayant de gros enjeux financiers à la clé.

➤ Débat d'orientations budgétaires

Nous souhaiterions, chers collègues, vous le proposer au mois de décembre, afin de nous permettre de voter le budget 2015 le plus rapidement possible et donc courant février 2015, sachant que nous avons un délai de deux mois entre la présentation du débat d'orientation budgétaire et le vote des budgets. Vous avez également besoin des données de notre budget afin de pouvoir établir les vôtres, aussi, nous vous proposons la date du Mardi 16 décembre 2014, à 19 heures, pour notre prochaine réunion de comité syndical avec pour ordre du jour notre débat d'orientation budgétaire de l'année 2015.

Le président fait un tour de table et demande à chaque élu son avis sur cette prochaine date de réunion. Ayant recueilli tous les avis, il propose aux élus présents dans la salle de se réunir le mardi 16 décembre 2014 à la suite de laquelle réunion, il offrira de partager la bûche de Noël aux élus présents. Le calendrier des réunions 2015 sera également proposé, remis sur table pour discussions.

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

La séance est levée, et donc close à 21h10.

-----ooo000ooo-----