

L'an deux mil quatorze, le 16 décembre, 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 pratiquer à l'appel...

Sont présents :

M. BAILLET Jean-Luc (Barbey)  
 Mme FLORENCE Marie-Thérèse et M. DEMELUN Alain (La Brosse-Montceaux)  
 M. DEMONT Florent et M. PENOT Francis (Cannes-Ecluse)  
 Mme JEZEQUEL Alexandra et M. BERNARD Jean-Jacques (Esmans)  
 M. SENOBLE Romain et M. BUZZI Damien (Forges)  
 Mme TRUKAN Roselyne et M. CLERC Daniel (La Grande Paroisse)  
 M. DALIBON Michel et M. PAVIOT Jean-Pierre (Marolles-sur-Seine)  
 M. ALBOUY-GUIDICELLI Jean-Marie et M. CHKIF Lachen (Montereau Fault-Yonne)  
 Mme PHILIPPE Jocelyne (Montmachoux)  
 Mme CHEVAL Michèle et Mme BONHOMME Florence (Saint Germain Laval).  
 Mme GAUTHIER Catherine (Varenes-sur-Seine).

Absents excusés :

M. BOURBIGOT Eric (Barbey)  
 Mme MASSON Christiane et Mme GARCIA Aurore (Laval en Brie)  
 Mme DESORMES Sylvie et Mme AURORE Guylène (Misy sur Yonne)  
 M. JACQUES Patrick (Montmachoux)  
 M. RUIZ José (Varenes-sur-Seine).

Invités :

M. PATY Claude (Délégué Suppléant La Brosse-Montceaux)  
 M. BRUN Hermann (Délégué Suppléant Montereau Fault-Yonne)  
 M. SAMBRAS Denis (Trésorier Général)  
 Mme SCHMITT Sandrine (Directrice SITCOME).

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

-----ooo000ooo-----

### ORDRE DU JOUR

- ✓ Rapport du comité syndical du 13/11/2014
- ✓ Autorisation donnée au Président d'engager des dépenses d'investissement avant le vote du BP 2015 sur les deux dossiers comptables « SITCOME » et « Carte SiYonne ».
- ✓ Suivi des réclamations 2014 (document remis sur table).
- ✓ Résultats de l'enquête « Ensemble, redessignons le réseau SiYonne » (document remis sur table).
- ✓ Calendrier 2015.
- ✓ Débat d'orientations budgétaires 2015.
- ✓ Questions diverses.

-----ooo000ooo-----

<b>Rapport du Comité Syndical du 13/11/2014</b>
---

*Monsieur ALBOUY :*

Chacun l'a lu, y a-t-il des corrections ? Sandrine le fait avec fidélité, passe beaucoup de temps à réécouter les bandes plusieurs fois. Avez-vous des remarques particulières à faire sur ce rapport du comité syndical du 13/11/2014. ... 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.

<b>Autorisation donnée au Président d'engager des dépenses d'investissement avant le vote du BP 2015 sur les deux dossiers comptables « SITCOME » et « Carte SiYonne ».</b>
---

*Monsieur DALIBON :*

Comme à l'accoutumée, afin de pouvoir mandater des dépenses d'investissement avant le vote du budget primitif, on vous propose de pouvoir engager des dépenses à hauteur de 25 % de ce qui avait été prévu dans les budgets primitifs additionnés aux budgets supplémentaires 2014, pour les budgets que nous avons « SITCOME » et « carte SiYonne ». Vous avez une proposition de délibération qui fait ressortir des autorisations demandées au chapitre 20 pour 2 500€ et au chapitre 21 pour 1 325 €, pour le budget SITCOME, et pour le budget SIYONNE, au chapitre 21 pour la somme de 825 €. Avez-vous des observations ?... Aucune remarque, qui est contre, qui s'abstient ?... Cette autorisation est adoptée à l'unanimité.

<b>Suivi des réclamations 2014 (document remis sur table)</b>
---

*Monsieur ALBOUY :*

Nous vous avons préparé le récapitulatif des réclamations, que nous avons pu enregistrer et qui nous sont parvenues pour l'année 2014 ; nous en avons répertorié 54, en sachant que les usagers peuvent également faire des réclamations directement auprès de l'entreprise ; ils peuvent le faire aussi sur Internet, ou bien même encore auprès de l'entreprise par téléphone.

Vous retrouvez dans le document qui vient de vous être distribué, les réclamations qui sont faites auprès des agents du SITCOME. Nous répertorions également les réponses qui seront faites par INTERVAL puisque chaque réclamation est déposée sur le site, à destination du STIF.

*Monsieur SENOBLE :*

Je ne me souvenais pas avoir posé une réclamation le 4 février 2014...

*Monsieur ALBOUY :*

Oui, le 4 février Monsieur SENOBLE, le 9 avril Monsieur SENOBLE...

Nous constatons que nous n'avons reçu que 54 réclamations sur un réseau qui enregistre plus de 1 400 000 voyages, cela reste tout de même très faible.

*Madame JEZEQUEL :*

Pourquoi certaines réclamations sont-elles en attente de réponse ?

*Monsieur ALBOUY :*

Tout d'abord, il n'est pas normal que certaines soient en attente de réponse depuis neuf mois, il est certain qu'elles sont en attente de réponse ; pour les plus récentes elles sont en attente parce que la société INTERVAL procède à une enquête pour chaque réclamation, avant d'y apporter une réponse. L'enquête peut être faite par le directeur ou par sa secrétaire de direction, les disques des bus seront vérifiés, et très souvent le conducteur sera convoqué.

Madame JEZEQUEL :

Du fait, l'usager qui a attendu en vain son bus en mars, attend toujours une réponse à sa réclamation...

*Monsieur SENOBLE :*

...Depuis le temps, il est mort...

...Rires dans la salle...

*Monsieur PAVIOT :*

Il y a une réclamation sur « arrêt mairie du bocage », ligne 19, cette réclamation ne concerne pas le réseau SiYonne.

*Monsieur ALBOUY :*

Effectivement, nous prenons en compte toutes les réclamations y compris celles qui ne concernent pas notre réseau SiYonne.

*Monsieur SENOBLE :*

Et donc, INTERVAL répond aux réclamations qui ne concernent pas notre réseau, mais ne répond pas à celles qui nous concernent directement... Par exemple, on peut voir sur le document qu'un bus n'est pas passé à 7h45, aux rosiers, il y a de cela, plus d'un mois et demi. Il ne leur faut tout de même pas deux mois pour savoir si un bus est passé ou non.

*Monsieur ALBOUY :*

Il faut faire un rappel à la société, pour toutes les réclamations qui datent de plus de 15 jours et pour lesquelles nous n'avons pas obtenu de réponse. J'ai redemandé que la géolocalisation soit mise en place pour 2015, afin de permettre de connaître l'emplacement exact des véhicules à un instant T. Nous pouvons avoir, actuellement, deux ou trois minutes de différence sur les horaires indiqués, et il est parfois très difficile de lire les disques et de situer les véhicules. La géolocalisation des véhicules nous permettra de pouvoir répondre avec exactitude à toutes ces réclamations. Il y aura également des poteaux d'information électronique ; chaque usager connaîtra l'emplacement exact du bus qu'il désire emprunter. Les usagers pourront aussi utiliser les QR CODE, afin de connaître l'horaire exact de passage du bus à son arrêt. La géolocalisation permettra également de pouvoir lancer des alertes, lors de problèmes de circulation, d'embouteillages, d'accidents, etc.... De même, lorsque le conducteur ne respectera pas le code de la route, le responsable de l'exploitation chez INTERVAL, pourra constater en temps réel les infractions, et bien sûr, traiter toutes les réclamations, comme par exemple un bus qui est passé avec trois minutes d'avance ou trois minutes en retard, alors que l'usager annonce que le bus n'est pas passé à l'arrêt indiqué.

Souvent, les réclamations concernent plus des problèmes humains, comme par exemple un chauffeur qui ne s'est pas réveillé, ou des problèmes matériels, avec un bus qui ne démarre pas, et qui ne peut être remplacé car tous en circulation sur les différents réseaux de notre région.

*Monsieur BERNARD :*

Est-ce que l'on donne un récépissé à un usager qui nous a fait le dépôt d'une réclamation ?

*Monsieur SENOBLE :*

Non, tu reçois un récépissé du dépôt de la réclamation que tu as fait sur Internet. Et après, tu attends...

*Monsieur BERNARD :*

Est-ce que cela peut être exploité, dans un cadre professionnel, pour les usagers ?

*Monsieur ALBOUY :*

Bien sûr, les usagers peuvent utiliser ces dépôts de réclamation pour justifier de leur retard. Également, ces informations sont enregistrées et stockées par le STIF, cela leur permettant de connaître les problèmes qui peuvent survenir sur les réseaux.

*Madame TRUKAN :*

On peut voir que le 22 avril, Madame Hidalgo a été percutée à l'épaule ; elle donne l'immatriculation du bus et elle reste tout de même en attente de réponse.

*Monsieur ALBOUY :*

L'entreprise a très certainement répondu à la cliente, mais ne nous a pas communiqué sa réponse. Nous n'avons pas eu copie de la réponse, mais il serait surprenant que Monsieur Alifond n'ait pas répondu à cette réclamation. Nous allons vérifier, car très certainement, certaines réponses ne nous sont pas parvenues. En tout état de cause, cela vous donne une idée des réclamations que nous recevons.

*Monsieur SENOBLE :*

Sauf que, si à chaque fois qu'un usager dépose une réclamation, il n'obtient jamais de réponse, il est en droit de se dire qu'il ne sert à rien de déposer des réclamations...

*Monsieur ALBOUY :*

Cela reste tout de même très faible par rapport au nombre de voyages effectués.

## Calendrier 2015

*Monsieur ALBOUY :*

Nous vous avons préparé le calendrier 2015 avec les dates prévisionnelles des réunions des commissions finances et des comités syndicaux.

Bien évidemment, nous essaierons de respecter ce calendrier.

## Débat d'orientations budgétaires

*Monsieur ALBOUY :*

Comme vous le savez, conformément à la loi « Administration Territoriale de la République » du 6 février 1992, nous nous devons d'organiser un débat d'orientation budgétaire quelques jours avant la présentation du budget, afin que tous les élus puissent participer à travers leurs remarques et leurs suggestions à son élaboration.

La nature de cette consultation ne lie pas juridiquement le Président, et en aucun cas elle doit se traduire par un vote. L'exécutif n'est pas obligé de suivre les remarques émises mais en créant le DOB, le législateur a souhaité que chacun ait la possibilité de s'exprimer à un stade où il est encore possible d'agir.

La préparation du budget est naturellement liée aux choix politiques qui ont été les nôtres.

Le budget 2014 a été marqué par trois points forts :

Tout d'abord l'augmentation contractuelle signée avec le STIF qui a conduit cette année à une augmentation de 31.000 € soit environ 10 % de plus qu'en 2013 sur un chapitre budgétaire constituant la moitié du budget du SITCOME. Ceci aurait du conduire à une augmentation de 5 % des cotisations.

Ensuite l'augmentation annuelle correspondant au GVT « glissement Vieillesse technicité ».

Enfin, ce budget prenait en compte le partenariat voulu par le SITCOME et la Communauté de Commune du Bocage Gâtinais qui aurait participé à une modération budgétaire tout en pérennisant 2 emplois.

L'augmentation du budget qui aurait dû être appliquée se devait être au moins de 7 %. Cependant, nous avons ajusté au mieux les dépenses et avons considérablement réduit nos marges de manœuvre qui sont devenues nulles.

Comme je l'annonçais lors du précédent débat pour l'année 2014 : « il n'offre aucune marge dans une situation financière que nous pourrions qualifier de « peau sur les os ». Il n'y a aucun gras et les marges de manœuvre sont limitées au minimum de trésorerie obligatoire pour faire face aux premiers mois de l'année civile. »

Le budget 2014 fut serré et optimisé au maximum pour un montant total de 658 730€.

2015 s'ouvre à nous.

L'impact de l'augmentation de notre participation au réseau SIYONNE de l'an dernier et l'actualisation des taux pour 2015 nous contraint pour cette année à une augmentation budgétaire de 30.000 euros tout en maintenant l'ensemble de nos services.

Concernant le GVT, il convient de la prendre en considération et nous pouvons l'estimer aux environs de 1,5 à 2 % nous permettant de retrouver, pour la fourchette haute, un peu d'air au niveau de notre trésorerie.

Pour autant ces pourcentages doivent être relativisés par les sommes en valeur absolue puisque nous parlons la plupart du temps d'augmentation faible, ce qui au regard du service proposé est dérisoire.

Certains d'entre nous ont souhaité que nous puissions revoir notre service TAD réalisé en régie.

Ceci peut, en effet, être débattu.

D'un côté des budgets municipaux contraints, de l'autre des besoins en mobilité toujours plus importants autant pour travailler que pour chercher du travail, se rendre à ses activités et réduire la fracture entre ceux qui peuvent bouger avec autonomie et les autres qui sont dépendants des transports publics autant parce qu'ils n'ont pas le permis que par des difficultés financières.

Lors des réunions publiques, de nombreux participants ont souhaité plus de TAD en journée afin de pouvoir mieux se déplacer.

Le bureau a donc décidé de réfléchir sur ce que nous pourrions entreprendre pour 2015, soit le maintien du service actuel, soit la suppression du service, soit au contraire une extension du service afin d'offrir une mobilité nouvelle et supplémentaire de 6 à 7 allers-retours par jour en journée du lundi au samedi.

Selon nos estimations, la reconduite des services actuels avec les éléments évoqués sur notre participation au réseau SIYONNE et le GVT conduirait à une augmentation du budget d'environ 4,5 %.

La réalisation en régie du TAD actuel permet de contenir considérablement son coût. La suppression du TAD en 2015 nous permettrait d'économiser environ 5 800 € et nous conduirait à une augmentation du budget aux environs de 3,7 % et se traduirait par le licenciement de nos deux contrats aidés.

Enfin, pour répondre aux demandes d'un TAD du lundi au samedi, matins et après-midis, pour toutes les communes concernées, cela conduirait à une dépense supplémentaire de 12 600 €, la création de deux emplois aidés nouveaux, l'augmentation du budget s'établirait vers les 6,5 %. C'est-à-dire 42 000 €.

Nous allons rencontrer cette semaine le STIF concernant notre TAD, cependant les subventions annoncées ne sont pas à la hauteur des dépenses que le STIF nous oblige par ailleurs. Nous ne l'avons pas pris en considération dans notre budget, car qui dit subvention du STIF, dit obligation d'acheter des valideurs, et que chaque véhicule équipé d'un valideur coûte entre 8 000 € et 10 000 € hors taxes, d'investissement plus les frais de fonctionnement, ce qui amène les dépenses rien pour équiper les véhicules à plus 30 000 €. Nous ne saurions donc plus à 42 000 € mais à près de 72 000 € d'augmentation de la participation des communes. Cela reste donc à négocier, et nous verrons bien où vont nous mener les discussions avec le STIF.

Enfin, comme vous le savez, les résultats des enquêtes démographiques étant réalisées régulièrement, certaines communes connaîtront comme tous les ans des écarts différents, en plus ou en moins, sur l'évolution de leur cotisation.

Je n'oublierai pas les projets en cours qui sont en cours d'analyse par le STIF mais à ce jour aucun calendrier de réalisation n'est annoncé.

*Monsieur SENOBLE :*

Concernant le TAD, il ne devait pas être agréé et subventionné, par le STIF ? Nous ne devons pas arrêter les régies ?

*Monsieur ALBOUY :*

C'est justement la discussion que nous allons avoir cette semaine. Le problème, c'est qu'aujourd'hui, nous avons fait les calculs, et uniquement sur les trois premiers trimestres 2014, sachant que chaque commune est desservie deux demi-journées par semaine, on est à 678 voyages sur les trois premiers trimestres, et cela nous a coûté concrètement 3 600 €. Nous avons récupéré 630 € de recettes, ce qui nous amène donc à un peu moins de 3 000 € de coût pour tous ces voyages. Voilà, ce que cela a coûté au SITCOME pour la réalisation des courses de transport à la demande. Le fait d'avoir l'accord du STIF nous oblige d'emporter dans les véhicules l'appareillage pour les validations des titres de transport...

*Monsieur SENOBLE :*

...Si notre TAD est subventionné par le STIF, comme les lignes de bus, ce n'est pas le STIF qui prend tout cela à sa charge ? Les véhicules nous appartiennent, mais si demain nous devons racheter des véhicules, du matériel, etc., cela ne sera plus le même coût.

*Monsieur ALBOUY :*

Sur les 12 000 € que j'ai annoncés, concernant la mise en place d'un TAD plus régulier multiplié par quatre, nous le ferions avec deux véhicules nouveaux. Nous louerions ces véhicules, peut-être des ZOE électriques. La moyenne du TAD en France, est d'environ 1,4 usager par course. Aujourd'hui, il n'est pas forcément nécessaire d'avoir des neuf places. Ces ZOE nous permettraient de transporter au

moins trois personnes, sauf si le STIF nous oblige à installer des valideurs qui prennent au moins une place à côté du conducteur.

Nous sommes aujourd'hui, sur des tarifs qui correspondent à ceux du STIF. Le STIF, ne participe pas aux coûts d'investissement ou de fonctionnement ; il verse une subvention calculée en fonction des recettes estimées. La participation du STIF sur le TAD approcherait plutôt les 10 %, contrairement au réseau SiYonne, où là, il participe à hauteur de 82 %. Et de fait, ces 10 % ne sont pas à la hauteur des investissements qu'ils nous exigent. J'ai donc écrit à Monsieur Huchon, le président du STIF, afin de lui demander s'il n'existait pas des solutions plus simples, notamment avec le système des contrôleurs de bus qui utilisent des Smartphones. Nous avons également d'autres solutions, qui nous permettent de travailler en régie, car le personnel que nous avons, nous l'utilisons en premier lieu sur ce service, puis nous les réaffectons en fonction des besoins, que ce soit pour la tenue du kiosque, de la gare routière, d'une présence dans les bus afin d'aider à la bonne installation des usagers, ou de tout autre service. Nous avons également la possibilité d'embaucher du personnel en contrat aidé, ce qui nous coûte très peu cher, et qui n'est très certainement pas le cas des entreprises privées qui se doivent d'embaucher du personnel qualifié, avec des salaires chargés.

En multipliant par quatre les services, c'est-à-dire trois à quatre allers-retours par demi-journée, tous les jours du lundi au samedi ; ce n'est que 12 000 € de plus à mettre au budget. Je peux vous certifier que si vous faites faire ces services par les Cars Moreau ou Procars, le coût ne sera absolument pas le même ; bien plus élevé bien sûr. Qui dit TAD, dit clientèle potentielle, sur laquelle il faut mettre des moyens en face, parce que si une commande est déclenchée, nous devons avoir les moyens de pouvoir y répondre. Compte tenu des conventions collectives dans les transports, les conducteurs doivent avoir leur planning deux mois à l'avance. Les entreprises sont donc obligées, quoi qu'il arrive, commande ou pas commande, de bloquer du personnel. L'entreprise de transport est donc dans l'obligation de payer du personnel, que le transport à la demande ai été commandé ou non. Vous devez avoir les véhicules, les véhicules de réserve, et tout le matériel embarqué qui va avec, comme les valideurs.

*Monsieur SENOBLE :*

Oui mais cela, c'est dans l'optique où nous restons avec notre matériel. Aujourd'hui, quelqu'un qui est titulaire de la carte IMAGIN'R, un étudiant par exemple, il doit payer le TAD.

*Monsieur ALBOUY :*

Oui, c'est bien pour cela que je souhaite que le STIF subventionne notre TAD, mais ce que je souhaite, compte tenu des finances du syndicat, c'est que nous continuions à travailler en régie, car économiquement c'est la solution la plus économique pour le SITCOME, tout en permettant aux usagers de pouvoir utiliser leur carte NAVIGO ou IMAGIN'R.

*Monsieur SENOBLE :*

Il y en a combien, des syndicats qui travaillent en régie ?

*Monsieur ALBOUY :*

Pas beaucoup, c'est certain. Nous sommes peut-être même les seuls, en Île-de-France.

*Monsieur SENOBLE :*

Nous avons nos collègues de Château-Landon qui font du TAD, ils font comment, eux ?

*Monsieur ALBOUY :*

Ils ont un transporteur, qui leur facture plein pot leur TAD. Le STIF, de toute façon, ne veut pas de régie. Ils veulent travailler directement avec des transporteurs. Il faut savoir qu'en plus des valideurs, il faut également tout le système de Wifi, permettant de transférer tous les soirs au STIF les informations de validation. Tous les soirs, les bus passent devant la borne et envoient par Wifi les informations sur des serveurs reliés au STIF. Tout cet investissement et cet équipement pour trois courses par jour, maximum, ne pourront jamais être amortis par les recettes. J'ai donc contacté la société INTERVAL, afin de voir s'il était possible d'utiliser leur borne et leur système de télétransmission électronique. Cela reste possible moyennant finances, rien aujourd'hui n'étant gratuit.

Ce que je voudrais faire entendre au STIF, c'est que les collectivités peuvent transporter des usagers, mais il ne faut pas que les exigences en matière d'investissement ou même de règles et de contraintes n'empêchent ces mêmes collectivités de pouvoir le faire, car n'ayant pas les budgets financiers correspondants suffisants. Aujourd'hui le coût moyen d'une heure d'un conducteur est de 12,25 €,

avec notre régie, le kilomètre revient à 0,23 €. Les entreprises privées de transport public ne peuvent pas concurrencer ces tarifs.

*Monsieur SENOBLE :*

Eh bien, dit nous à combien ils sont, nous n'avons pas les éléments pour pouvoir comparer ...

*Monsieur ALBOUY :*

Cela dépend bien évidemment des services que tu leur demandes d'effectuer. Si pour faire ton TAD, tu as besoin de trois véhicules, de deux conducteurs en sachant qu'il faut un véhicule de réserve,...

*Monsieur SENOBLE :*

... il nous faudrait une étude comparative... Tu nous abreuves de chiffres...

*Monsieur ALBOUY :*

Les chiffres du SITCOME sont transparents, je peux vous les communiquer. Après, nous pouvons solliciter des transporteurs privés, pour savoir combien cela nous coûterait pour faire effectuer notre TAD par une entreprise de transport.

*Monsieur SENOBLE :*

Il serait bien que l'on puisse faire chiffrer par plusieurs entreprises de transport notre TAD, et ensuite nous pourrions juger en notre âme et conscience.

*Monsieur CLERC :*

Les véhicules sont-ils propriétés du SITCOME ?

*Monsieur ALBOUY :*

Oui.

*Monsieur CLERC :*

Et les futurs véhicules électriques seraient-ils en leasing ?

*Monsieur ALBOUY :*

Oui, cela nous coûterait 200 € par mois et par véhicule, soit 2400 € à l'année, avec l'avantage que nous pouvons nous en séparer rapidement, en résiliant le contrat de location. Je pense que si, par rapport à la discussion que nous aurons avec le STIF jeudi, il y a bien à un moment donné, où ils nous annonceront qu'ils veulent que nous fassions faire notre TAD par une entreprise privée. Et donc, il nous faudra faire un appel d'offre organisé, comme a été obligé de faire la communauté de communes du bocage gâtinais.

*Monsieur BERNARD :*

Les critères du STIF sont bien plus complexes, ce qui amènera un coup bien plus important que celui que nous supportons aujourd'hui.

*Monsieur CLERC :*

Il est certain que la prestation ne sera pas la même.

*Monsieur SENOBLE :*

Oui, peut-être, mais je demande à voir... On prépare un budget, on regarde le plus, on regarde le moins, et après on choisit...

*Monsieur ALBOUY :*

On peut déjà faire faire un chiffrage par la société INTERVAL, car INTERVAL pourrait parfaitement effectuer le service.

*Monsieur CLERC :*

Sur le même principe ?

*Monsieur ALBOUY :*

Oui, bien sûr, sur le même principe, que nous puissions comparer des éléments identiques...

*Monsieur SENOBLE :*

... Oui des choses identiques...

*Monsieur ALBOUY :*

Il faudrait que l'on puisse comparer le TAD que l'on offre aujourd'hui, avec celui que l'on pourrait offrir demain...

*Monsieur SENOBLE :*

Ce que tu veux offrir demain, c'est du TAD tous les jours pour toutes les communes ?

*Monsieur ALBOUY :*

Oui, du lundi au samedi. Dans toutes les réunions publiques, les gens qui consomment déjà du TAD, ont tous demandé à ce qu'ils puissent avoir des services tous les jours de la semaine, matin et après-midi.

*Monsieur SENOBLE :*

C'est sûr, aujourd'hui, ce n'est pas très adapté aux besoins de la population, à raison de deux demi-journées par semaine.

*Monsieur ALBOUY :*

Il faudrait que nous arrivions à ce que les usagers, mêmes ceux qui possèdent des moyens personnels de se transporter, utilisent le TAD de manière régulière. Je voudrais que le STIF, prennent en charge les frais d'investissement et de fonctionnement liés à leurs exigences d'équipement. On ne peut décemment pas obliger des collectivités à investir dans du matériel qui ne sera d'aucune utilité pour la collectivité.

Nous pourrions prévoir quatre lignes, la première pour les villes de Laval en Brie, Forges, La Grande Paroisse. La deuxième ligne pour les villes de Saint Germain Laval, Cannes écluse et les Bordes et Varennes sur Seine, la troisième ligne concernerait les communes de Misy sur Yonne, Barbey, Marolles sur Seine, et enfin la quatrième ligne avec les villes de La Brosse Montceaux, Montmachoux, et Esmans, avec des départs en boucle de huit heures le matin jusqu'à 20 heures le soir.

Certains ont demandé à ce que nous supprimions notre service de transport à la demande. Concrètement, sur l'ensemble du budget du SITCOME, nous ne ferions qu'une économie de 6 000 €. Je ne suis pas sûr, que politiquement bien sûr, ce soit la meilleure solution à adopter, ne serait-ce, déjà, que pour les clients qui l'utilisent.

Deuxièmement, nous avons la solution du maintien de notre TAD actuel. Il faut savoir que le STIF à la volonté de maintenir les services de transport à la demande, mais qu'en plus il voudrait le voir se développer.

Le fait d'offrir du TAD du lundi au samedi développerait la mobilité. Au cours des différentes réunions publiques que nous avons eues pendant la semaine de la mobilité, nous avons entendu le même discours dans toutes les communes : « nos adolescents ne peuvent pas aller au Bréau le samedi, le fait de n'avoir que deux demi-journées par semaine ce n'est pas suffisant, nous voulons des services tous les jours... ». J'ai donc rappelé aux administrés présents, que nous avons fait l'effort à une époque, de mettre en place des services de bus le samedi mais et vous vous en souviendrez, nous n'avons pas obtenu les résultats escomptés et nous avons été obligés de supprimer grande partie de ces services. Avec le TAD, le véhicule ne démarre que s'il y a commande. Et cela change considérablement la façon de voir et d'appréhender le transport public. C'est une solution très pratique pour le STIF qui n'est pas obligé d'engager des moyens lourds de personnel et de matériel.

Le problème du TAD, c'est que le STIF ne compense pas de la même manière le TAD que les services de bus réguliers. Souvenez-vous, lorsque nous avons proposé la refonte des lignes C, F et L, le STIF avait décidé de purement et simplement supprimer la commune de Laval en Brie.

J'avais bien entendu, grandement contesté cet état, et la réponse du STIF a été de nous dire : « faites donc du TAD ». Ainsi, afin que le STIF économise 3 km par jour, pris en charge à 80 %, il nous demandait de mettre en place du transport à la demande, à hauteur de 30 km par jour et surtout pris en charge à peine 10 %. C'est certain, pour eux c'était une grande économie ; pour nous une grande dépense. Notre système de vérification de prises des billets, est sûr. Le service est fait et correctement fait, le service est payé par l'utilisateur, nous savons exactement qui utilise le service...

*Madame JEZEQUEL :*

...Nous ne pourrions pas imaginer n'avoir qu'un seul valideur pour tout l'ensemble de la régie, et valider en une seule fois sur l'ensemble de la journée ?

*Monsieur ALBOUY :*

Non, cela n'est pas possible car vous n'aurez jamais le valideur, à tous les endroits à la fois.

*Madame JEZEQUEL :*

Le valideur est là pour préciser que Monsieur « untel » a validé son titre de transport, ou bien pour dire que quelque chose a été validé ?

*Monsieur ALBOUY :*

Il faut que la personne qui soit titulaire de son passe le valide.

*Madame JEZEQUEL :*

N'y a-t-il aucun moyen d'avoir un badge commun pour le transport à la demande, qui annoncerait que le SITCOME a validé tant de titres dans la journée ?

*Monsieur ALBOUY :*

Non, car, en plus vous pourriez valider 100 fois un titre, et plus aucun contrôle ne serait valable.

*Madame JEZEQUEL :*

Nous pourrions conserver les tickets « T » et relever les numéros des cartes NAVIGO ?

*Monsieur ALBOUY :*

Non, il faut les valider. Si vous ne faites que relever des numéros, vous n'avez pas la preuve que l'usager était bien dans le véhicule. La seule preuve existentielle est la validation. Vous pourriez être un transporteur malhonnête et annoncer des validations que vous n'avez pas effectuées.

*Monsieur SENOBLE :*

Là, cela devient trop compliqué et laisserai la porte ouverte à de la fraude.

*Monsieur ALBOUY :*

Il est formellement interdit de tracer une carte, parce que par la même, vous traceriez un individu, et cela est interdit. Vous ne pouvez donc pas relever les numéros des cartes NAVIGO. C'est interdit par la CNIL.

Si nous savons exactement qui utilise le transport à la demande puisque les usagers utilisent une carte personnalisée, ils le font de leur propre responsabilité, puisqu'ils signent un bon de transport et qu'ils acceptent donc en signant le bon, le suivi de leurs trajets.

*Monsieur CLERC :*

Comment s'effectue la commande du TAD ? Par téléphone ? Est-ce que l'on ne pourrait pas utiliser les moyens informatiques comme Internet ? Avec incrémentation d'un numéro qui permettrait la reconnaissance de l'individu ?

*Madame JEZEQUEL :*

Pour les personnes âgées, c'est impensable...

*Monsieur ALBOUY :*

Aujourd'hui, les trois quarts de nos clients sont des personnes âgées. Nous avons même été obligés de mettre en place des cartes prépayées car même le prélèvement informatique est un frein au développement de notre TAD.

Suite à la réunion que nous allons avoir avec le STIF, nous serons très certainement amenés à nous revoir avant le vote du budget. En effet, le budget nous le construisons ensemble, en fonction des considérations de chacun. Si on décide de faire, il faudra le faire à moindre coût. Nous savons parfaitement tous, vous et vos maires, qu'il y a de moins en moins d'argent dans les caisses des communes. La discussion avec le STIF se portera donc sur sa participation. Je suis en train d'essayer de récupérer les informations de la communauté de communes du bocage gâtinais qui met en place du TAD. A priori, nous serions sur un coût dépassant des dizaines de milliers d'euros et sur un service qui concerne bien moins de communes que pour nous.

*Monsieur BERNARD :*

Pour les services que la CCBG a commandé en transport à la demande, il leur resterait à leur charge un peu plus de 35 000 € de résiduel.

*Monsieur ALBOUY :*

Ce qui est encore énorme, car nous sommes loin d'avoir un tel résiduel sur notre TAD et nous ne savons pas sur quelle période ce résiduel a été établi.

Je vais donc proposer au STIF de trouver la solution la plus pratique et la plus économique. Concrètement, cette réunion avec le STIF va nous permettre de voir quelle est leur état d'esprit, et je reviendrai vers vous très certainement afin de vous proposer une nouvelle réunion.

Nous avons plein de projets en cours, que ce soit la refonte du réseau sud, ou bien la mise en place du cadencement au quart d'heure ; ils y réfléchissent mais ne se positionnent pas rapidement. Par contre pour le TAD, si nous prenons la décision de le faire, cela peut être mis en œuvre très rapidement, dans la semaine.

Dès que le budget aura été voté, vous pourrez ainsi communiquer sur cette mise en place du TAD, si nous en prenons la décision. Beaucoup d'usagers peuvent avoir besoin du TAD, des jeunes qui veulent se déplacer pour occuper leurs soirées, des personnes âgées qui veulent se soigner, et que vous soyez parents ou enfants, vous serez bien plus rassurés si ces personnes sont transportées avec nos véhicules. Si nous devons vraiment avoir l'obligation de nous équiper de valideurs pourquoi pas

faire du TAD tôt le matin pour emmener les actifs à la gare. Un TAD, cela peut être très régulier, tous les jours, à la même heure.

Y aurait-il d'autres propositions, qui nous permettraient d'affiner le budget ?

*Monsieur SENOBLE :*

Il serait bien de nous faire un bilan sur l'Emplet'Express, les vélos, les courses à domicile, etc....

*Monsieur ALBOUY :*

Pour le service de provisions, j'ai les chiffres. Nous vous les communiquerons avec le compte rendu.

*Monsieur SENOBLE :*

Oui, mais si cela ne concerne que 3, 4 ou 5 personnes, il n'est peut-être pas utile de maintenir le service ?

*Monsieur ALBOUY :*

Je suis ouvert à toutes les propositions. Il suffit d'en discuter. Pour l'Emplet'Express, c'est une ligne qui explose...

*Monsieur SENOBLE :*

Non, mais je ne parlais pas de l'Emplet, je parlais des vélos...

*Monsieur ALBOUY :*

Les vélos, ça ne coûte rien. Ce sont les agents qui font les contrats ; les vélos ont été achetés.

*Monsieur SENOBLE :*

Cela peut justifier que nous ayons du personnel...

*Monsieur ALBOUY :*

Nous avons la gestion de la gare routière, qui nous rapporte presque 70 000€ de recettes annuelles. Et cela couvre le personnel qui y est affecté, pour la faire fonctionner. Ce n'est donc pas quelque chose qui coûte aujourd'hui. En 2006, cela n'était pas le cas mais aujourd'hui, cela rapporte.

Les agents peuvent donc faire signer aux clients les contrats des vélos sans que cela coûte au SITCOME. De plus, il faut savoir que la recette annuelle pour la location des vélos et des vélos box rapporte au SITCOME 1 500 €.

La plupart des vélos sont loués à l'année. Lorsque vous achetez un vélo, vous devez le payer en une seule fois ; la location, ils peuvent la payer en plusieurs fois.

Les bilans, nous allons vous les fournir avec le compte rendu.

Je reste à votre disposition ainsi que les membres du bureau, si vous aviez de plus amples questions. N'hésitez pas à revenir vers nous s'il y a des choses qui vous viennent et même si le débat d'orientations budgétaires est terminé.

*Monsieur DALIBON :*

Il serait bien que vous nous indiquiez sur quelle solution vous voulez que le bureau travail, concernant le transport à la demande.

*Monsieur SENOBLE :*

Tant que je n'ai pas le chiffrage des trois solutions, ma religion n'est pas faite. Je ne peux pas dire quelle est la solution la meilleure.

*Monsieur DALIBON :*

Tu veux un comparatif financier ? Nous te l'avons annoncé...

*Monsieur ALBOUY :*

...Je comprends ce que veut Romain. Il veut d'abord connaître la position du STIF, soit ils nous mettent des bâtons dans les roues, soit ils nous facilitent la mise en place de notre TAD. Pourquoi nous faisons du TAD aujourd'hui, c'est parce que depuis 2005, seul le STIF était habilité à mettre en place du TAD. Il est écrit dans leur délibération, que toutes les collectivités qui avaient mis du TAD, précédemment, se devaient de se rapprocher du STIF, pour le faire agréé par lui, mais pouvait continuer à le faire fonctionner. Le SITCOME a mis en place son TAD en septembre 2005, soit un mois avant la prise de la délibération par le STIF. Toutefois, aujourd'hui, le STIF souhaite que les réseaux de TAD soient agréés. Dans cette obligation qui est faite par le STIF, il est quand même normal sur un budget de 9 milliards d'euros, que le STIF puisse subventionner quelques valideurs. L'intérêt du STIF, est tout de même de financer du TAD qui ne revient pas cher à être réalisé. Cela fera bientôt 10 ans que nous effectuons notre TAD en régie, avec des coûts très faibles, et le STIF pourrait quand même essayer de nous financer nos valideurs, en sachant que c'est eux qui nous obligeraient à les mettre en place. Notre discussion tournera donc sur le fait que nous sommes d'accord pour installer des valideurs, mais à leur charge et non à la nôtre.

*Monsieur DALIBON :*

Si nous n'avons retenu aucune des trois solutions ce soir et je le comprends, il faut qu'on prenne une date avant le vote du budget primitif qui aura lieu le jeudi 12 février, et même avant la commission finances qui aura lieu le 29 janvier, par rapport aux problèmes financiers que nous pourrions rencontrer, en sachant que nous devons payer INTERVAL pour le 1<sup>er</sup> janvier, et pour une grosse somme puisque nous devons leur verser plus de 75 000 €.

*Monsieur ALBOUY :*

Très bien, nous allons donc nous revoir avant cette date du 29 janvier. Le jeudi 15 janvier vous conviendrait-il ? Non, alors nous pourrions nous retrouver le mardi 20 janvier, et à l'ordre du jour nous parlerons du TAD. Nous aurons eu notre réunion avec le STIF, et nous en saurons un peu plus sur leur position. Nous vous proposons donc de vous communiquer tous les éléments concernant soit la suppression des services du TAD, soit le maintien des services actuels, soit la multiplication par quatre des services rendus actuellement. Le mardi 20 janvier, à 19 heures, cela vous convient-il ?

Nous allons préparer les différents chiffrages, que les services soient effectués en régie, ou bien qu'ils soient effectués par notre transporteur INTERVAL.

Nous allons donc demander à pouvoir augmenter les services, et nous agrémenterons le budget ou non d'une subvention qui pourra être attribuée ou non par le STIF. Nous avons donc trois solutions, nous faisons nous-mêmes avec le STIF, nous faisons nous-mêmes sans le STIF ou enfin nous faisons avec un transporteur et le STIF.

Êtes-vous tous d'accord ?

Oui.

Je vous propose donc maintenant, de terminer cette réunion avec la dégustation des bûches de Noël.

<b>Questions diverses</b>
---------------------------

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

*La séance est levée, et donc close à 21h00.*

-----ooo000ooo-----