

L'an deux mil seize, le 15 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.

Sont Présents :

Barbey : M. Jean Luc BAILLET

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

Cannes-Ecluse : M. Florent DEMONT et M. Philippe SMORAG

Esmans : M. Jean-Jacques BERNARD et M. Maurice SANSOVINI

Forges : M. Arnaud BILLARD

La Grande Paroisse : M. Antonio AGUILAR

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

Misy sur Yonne : Mme Sylvie DESORMES et Mme Guylène AURORE

Montereau Fault-Yonne : M. Jean-Marie ALBOUY et M. Hermann BRUNN

Montmachoux : M. Bernard CRETON et M. Patrick JACQUES

Saint Germain Laval : Mme Michèle CHEVAL et M. Jean TYCHENSKY

Absents excusés :

Barbey : M. Eric BOURBIGOT ; *Forges* : M. Romain SENOBLE ; *La Grande Paroisse* : Mme Roselyne TRUKAN ; *Laval en Brie* : Mme Christiane MASSON et M. Jacques VARY ; *Varenes-sur-Seine* : Mme Catherine GAUTHIER et Mme Sylvie GADEAU.

Absents excusés ayant donné pouvoir :

Forges : M. Damien BUZZI a donné pouvoir à M. Arnaud BILLARD

Invités :

Mme Sandrine SCHMITT (Directrice SITCOME).

Tout en faisant l'appel, le président distribue à chaque commune représentée une enveloppe contenant une clé USB sur laquelle ont été enregistrés tous les supports de communication de chaque commune permettant la promotion du service de transport à la demande et l'édition du guide horaire par commune.

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

-----ooo000ooo-----

Monsieur ALBOUY présente l'ordre du jour :

- ✓ Compte rendu du comité syndical du 25 octobre 2016.
- ✓ Autorisation donnée au Président d'engager des dépenses d'investissement avant le vote du BP. 2017 sur les deux dossiers comptables « SITCOME » et « Carte SiYonne ».
- ✓ Modification des statuts.
- ✓ Mise en place du RIFSEEP (document remis sur table).
- ✓ Calendrier réunions 2017
- ✓ Compte rendu des services de TAD depuis le 24 mai 2016 (documents remis sur table)
- ✓ Coût du TAD le samedi permettant la réservation 1 heure avant la prise en charge (document remis sur table).
- ✓ Débat d'orientations budgétaires
- ✓ Questions diverses.

-----ooo000ooo-----

Compte rendu du comité syndical du 25 octobre 2016

Monsieur ALBOUY :

Y a-t-il des remarques concernant ce compte rendu explicite ? Non, pas de remarques... Qui est contre, qui s'abstient ? ... Ce compte rendu est donc adopté.

Autorisation donnée au Président d'engager des dépenses d'investissement avant le vote du BP. 2017 sur les deux dossiers comptables « SITCOME » et « Carte SiYonne ».

Monsieur ALBOUY :

Comme vous le savez, il est proposé d'autoriser le président à engager, liquider ou mandater des dépenses d'investissement dès le début de l'année 2017, jusqu'à l'adoption du budget primitif 2017, dans la limite de 25 % des crédits ouverts au budget de l'exercice 2016, non compris les crédits afférents au remboursement de la dette. Les montants proposés sont les suivants : pour le budget SITCOME au chapitre 20 : 1 525 € et au chapitre 21 : 25 375 €. Pour le budget SiYonne, nous vous proposons au chapitre 21 la somme de 25 925 €.

Y a-t-il des questions ? ... Qui est contre, qui s'abstient ? ... Cette autorisation est donc adoptée

Modification des statuts

Monsieur ALBOUY :

Comme vous le savez, depuis quelques mois, nous avons entrepris des négociations avec quelques communes. Tout d'abord, les communes de la CCBG, et parmi elles, les communes qui n'ont pas souhaité nous rejoindre sont les communes de Diant, Blennes, Thourry Ferrottes, Noisy Rudignon et Voulx. En 2017, ces communes vont se retrouver sans transport à la demande. Nous avons également redémarré les discussions, très anciennes, avec la commune de Villeneuve la Guyard. Egalement pour la 16^e année consécutive, la commune de Salins a demandé à adhérer au SITCOME, elle sera couplée avec la commune de Courcelles en Bassée ; et enfin, parmi les nombreuses communes que nous contactons depuis plus de 16 ans, la commune d'Echouboulains. Le bureau s'est donc déplacé auprès de cette commune, afin de leur présenter notre service de transport à la demande.

Nous avons lancé avant l'été la procédure de modification des statuts, et à ce propos nous sommes d'ailleurs réunis extraordinairement à la mi-juillet concernant l'adhésion des communes de la CCBG, de Salins et de Courcelles en Bassée. Il s'avère que vous n'avez pas été destinataires de cette modification des statuts, du fait que certaines communes de la CCBG adhèrent au syndicat des transports de Nemours, le STILL. En effet, la ligne régulière numéro 19, rattache les communes qu'elle dessert au syndicat des transports de Nemours. Nous avons donc été rencontrer début septembre la présidente de ce syndicat, Madame LACROUTE, en lui expliquant que nous avions échangé sur tous les aspects techniques et financiers de la mise en place de transport à la demande sur les communes de la CCBG que nous étions confrontés au problème, de ne pouvoir offrir ces services aux communes, tant que le syndicat des transports de Nemours n'aura pas permis à ces communes de quitter ce syndicat. Les communes qui veulent adhérer au SITCOME doivent donc se désengager du STILL, en en faisant la demande officielle et attendre que toutes les entités soient d'accord.

Madame Valérie LACROUTE m'avait indiqué qu'elle n'était pas hostile au départ de ces communes. Nous sommes, par rapport à ces départs de communes au STILL sur des rapports financiers très faibles, la ligne 19 n'étant pas une ligne stratégique pour ce syndicat, et le départ des communes intéressées ne risque pas de mettre en péril ce syndicat. Toutefois, les démarches administratives doivent être émises des communes et non du STILL.

Depuis cette date, aucune démarche dans ce sens n'a été accomplie.

J'ai donc réécrit à chacune des communes concernées, afin de leur indiquer les démarches à effectuer leur permettant de pouvoir adhérer au SITCOME.

Il y a tout de même une inquiétude pour la commune de Voulx de maintenir cette ligne 19 qui notamment transporte des scolaires.

J'ai donc rappelé au maire de Voulx, cette semaine en réunion publique, que les lignes régulières sont déterminées par le STIF, que la participation des syndicats intercommunaux, quand elle existe, tant mieux, mais que lorsqu'elle n'existe pas, ce n'est pas cette participation qui remet en cause l'existence de ces lignes régulières, surtout à vocation scolaire. Nous sommes donc sur du service public obligatoire qui ne peut être remis en cause.

Vous l'aurez compris, nous sommes en stand-by par rapport à l'adhésion des communes de la CCBG

...

J'ai proposé aux communes qui désireraient maintenir un service de transport à la demande de conventionner avec le SITCOME, permettant de mettre en place ce service le plus rapidement possible et dans l'attente de solutionner ce problème administratif d'adhésion, sachant que cette procédure risque d'être longue. Aussi, si ces communes étaient prêtes à conventionner, sur des mêmes montants, nous serions prêts à discuter. Nous restons donc dans l'attente...

Pour la commune de Villeneuve La Guyard, nous restons également dans l'attente de leur prise de décision au sein de leur conseil municipal ; cela fait maintenant près de 16 ans que nous leur proposons nos services et que nous restons dans l'attente d'une prise de décision de leur part...

... Rires dans la salle...

Nous avons également Salins et Courcelles en Bassée, communes qui ont effectué toutes les démarches permettant leur adhésion au SITCOME, depuis le début de l'été.

Enfin, est arrivée EchouBoulains, qui se trouve au nord de Forges, et qui, si vous l'acceptez nous permettrait de compléter la ligne de Forges ; les quelques kilomètres complémentaires en bout de cette ligne étant financièrement complètement supportés par le montant de l'adhésion de cette commune. Il y a donc un réel intérêt pour les habitants d'Echouboulains, et aucune charge financière supplémentaire pour le SITCOME.

Nous contenterions également la commune de Salins, qui désirait être reliée par le TAD à la commune de Laval en brie, et qui permettrait avec l'adhésion de la commune d'Echouboulains de relier les communes de Courcelles en Bassée et Salins à la commune de Laval en brie. Également, la participation financière de l'adhésion des communes de Courcelles en Bassée et Salins financerait entièrement le service de transport à la demande proposé.



Comme vous pouvez le constater sur les cartes que nous vous proposons, nous aurions donc 2 lignes de transport à la demande, une qui desservirait les communes de Courcelles en Bassée, Salins, Laval en brie et une 2^e qui desservirait les communes d'Echouboulains et de Forges ; nous aurions ainsi le maintien des services proposés pour la commune de Laval en brie et de Forges, qui formaient la ligne 2 de notre TAD SiYonne, services qui ne seront pas altérés, pour ces deux communes adhérentes.

L'adhésion de la commune d'Echouboulains nous rapporterait environ 6000 €. Leur comité municipal s'est réuni hier, et à l'unanimité, ils ont voté leur adhésion au SITCOME.

Je vous propose donc de modifier nos statuts avec l'adhésion des 3 communes les plus déterminées et les plus volontaires, en leur proposant dans un premier temps uniquement du transport à la demande ; communes qui sont Courcelles en Bassée, Echouboulains et Salins.

Les débats sont ouverts...

Monsieur AGUILAR :

La commune de Salins a donc délibéré ? C'est définitif ?

Monsieur ALBOUY :

Oui, ils ne nous avaient pas communiqué leur délibération mais ils avaient bien délibéré au début du mois de juillet.

Monsieur BILLARD :

Je crois savoir que la commune d'Echouboulains est très mal desservie...

Monsieur ALBOUY :

Oui, effectivement, ils n'ont absolument pas de transport public ; à peine une desserte scolaire.

Lorsque nous avons été les voir il y a quelques années, pour le même prix nous leur proposons des dessertes de TAD que 2 demi-journées par semaine ; aujourd'hui, nous leur proposons du transport à la demande du lundi au samedi, tôt le matin jusqu'à tard le soir, et la proposition est autrement plus attrayante...

Monsieur AGUILAR :

La cotisation s'élève à combien pour Salins et Courcelles en Bassée ?

Madame FLORENCE :

... elle est fonction du nombre d'habitants...

Monsieur ALBOUY :

Pour Salins, elle s'élèvera à environ 12 000 € et pour Courcelles en Bassée elle s'élèvera à environ 3000 €.

Madame DESORMES :

A combien s'élève la part par habitant ?

Monsieur ALBOUY :

Aux alentours de 11 € par habitant.

...

Nous avons déjà statué pour Salins et Courcelles en Bassée, il nous reste à statuer pour Echouboulains.

...

Qui est contre ? Qui s'abstient ? ...

Leur adhésion est donc adoptée au sein du SITCOME à l'unanimité. Ces 3 communes vont pouvoir vous remercier de leur adhésion au sein du syndicat.

Nous voulions également vous proposer de modifier notre adresse. Aujourd'hui, nous sommes domiciliés rue Léo Lagrange, et nous pensons que nous domicilier Place Pierre Sémard serait plus représentatif de notre emplacement géographique, au centre de la gare routière.

Nous attendons le retour de la mairie afin que celle-ci nous communique une copie de l'arrêté qui aura été pris pour créer le numéro 11, numéro qui nous sera attribué au sein de cette place.

Monsieur BERNARD :

Les travaux qui sont envisagés dans le projet de refonte de la gare ne vont-ils pas faire évoluer les adresses des bâtiments ?

Monsieur ALBOUY :

Non, il n'est pas question d'une refonte des domiciliations, et dorénavant avec les travaux que nous avons effectués, nous avons toutes nos entrées sur la place.

Y a-t-il des objections ? ... Non, cette décision est donc adoptée à l'unanimité.

Mise en place du RIFSEEP

Monsieur ALBOUY :

Nous avons une nouvelle réforme, une de plus, sur le calcul et le paiement des primes du personnel. Cela n'engendrera aucune augmentation des primes pour les agents.

Monsieur DALIBON :

La délibération qui est proposée par le centre de gestion comporte plus de 14 pages. Ceci complique énormément la mise en place de ce régime indemnitaire qui regroupe toutes les primes en 2 primes distinctes : le CIA et l'IFSE.

L'indemnité de fonction, de suggestions et d'expertise (l'IFSE) regroupera les primes anciennement distribuées mensuellement comme l'IAT ou l'IFTS. L'IFSE a pour vocation de prendre en considération l'ensemble de la carrière professionnelle de l'agent en tenant compte de sa progression comme de l'accroissement de ses responsabilités. Elle doit aussi tenir compte des efforts produits par l'agent pour se perfectionner dans son métier.

Le complément indemnitaire annuel (CIA) , versée semestriellement ou annuellement, tiendra compte de l'engagement professionnel et de la manière de servir du fonctionnaire.

Cela ne change rien au montant de la rémunération des agents. Il faut juste recalculer le montant exact afin de correspondre aux primes versées ultérieurement aux agents fonctionnaires titulaires.

Monsieur BERNARD :

Egalement pour ceux qui ont le 13^e mois, cette prime est à réintégrer car elle est maintenue.

Monsieur ALBOUY :

Oui, même si cela n'est pas notre cas. Nous avons 5 fonctionnaires.

Monsieur DEMONT :

Est-ce que vous l'avez fait passer au CAP du centre de gestion ?

Monsieur ALBOUY :

Non, mais n'est-ce pas automatique ?

Monsieur PAVIOT :

Non, si vous ne l'avez pas passé avant au centre de gestion, votre délibération sera retoquée...

Madame CHEVAL :

Mais nous pouvons nommer Monsieur le Président en tant que CAP du syndicat, et autoriser le président à mettre en place ces primes.

Monsieur BERNARD :

Nous vous proposons donc que de nommer le Président en tant que CAP du syndicat...

Qui est contre ? Qui s'abstient ? ... Le président est donc nommé et autorisé à mettre en place ces primes...

Calendrier des réunions 2017

Monsieur ALBOUY :

Vous l'avez reçu avec votre convocation.

Ainsi, vous pouvez bloquer vos agendas.

Nous le joindrons en pièce annexe au compte rendu effectué.

Coût du TAD le samedi permettant la réservation 1 heure avant la prise en charge (document remis sur table).

Monsieur ALBOUY :

Nous avons été sollicités pour faire fonctionner le TAD du samedi comme les autres jours. En effet, du lundi au vendredi, vous pouvez réserver jusqu'à une heure avant votre service de transport à la demande. Pour le samedi, vous devez appeler la veille au soir soit le vendredi soir jusqu'à 19 heures pour réserver votre transport à la demande du samedi. Nous vous avons donc préparé, comme convenu lors du dernier comité syndical, le chiffrage de cette demande concernant le samedi.

Le document qui vient de vous être remis sera annexé au compte rendu.

Pour pouvoir effectuer ce service, nous aurions besoin de 2 agents de 6 heures à 20 heures afin de pouvoir effectuer les réservations, et nous avons aujourd'hui 5 lignes de transport à la demande, en sachant que le samedi nous offrons du transport à la demande jusqu'à 2 heures du matin ; ce qui engendrerait 7488 heures de travail supplémentaire pour pouvoir réserver une heure à l'avance son transport à la demande le samedi. Cela impliquerait une dépense supplémentaire de plus de 76 000 € annuels...

Nous constatons que l'impact de ce samedi ouvert comme une journée de semaine serait de l'ordre de plus de 11 % sur les cotisations communales.

Qu'en pensez-vous ? ...

Personnellement, je serais plutôt favorable, mais est-ce que nous sommes prêts à supporter une telle charge supplémentaire ?

Monsieur PAVIOT :

Est-ce que nous avons beaucoup de demandes pour le samedi ?

Monsieur ALBOUY :

Oui, nous en avons, mais le service est organisé en fonction des demandes le vendredi soir.

Madame DESORMES :

Et pourquoi de 5 heures à 6 heures du matin ?

Monsieur DALIBON :

Parce que les services, comme les autres jours de la semaine, commencent à 5 heures du matin.

Madame DESORMES :

Mais pourquoi, si tôt ? Nous n'avons pas besoin de TAD dès 5 heures du matin le samedi... Je ne me rappelle plus des horaires...

Monsieur DALIBON :

Par ce que nous offrons du transport à la demande, le même avec les mêmes horaires, du lundi au samedi. Seulement, les agents fonctionnent le samedi par astreintes, et le fait de connaître le vendredi soir les réservations faites permet aux agents de pouvoir organiser la journée du samedi.

Madame DESORMES :

Pourtant, vous ne devez pas avoir de clients le samedi matin dès 5 heures...

Monsieur DALIBON :

Comme je vous l'explique, l'offre de TAD du samedi est le même que les autres jours de la semaine. Nous l'avons défini ainsi, et certains nombres de nos administrés, surtout dans le commerce, travaillent le samedi. Nous sommes donc sollicités dès 5 heures du matin le samedi pour transporter ces usagers, car je vous le rappelle, le TAD est un complément des lignes régulières, et particulièrement prisé par ces usagers qui travaillent les samedis, et qui n'ont pas de services de bus le samedi sur vos communes.

Monsieur ALBOUY :

Vous pouvez constater que ce n'est pas ce créneau horaire qui charge financièrement le service. En effet, ce créneau horaire n'atteint même pas les 6 % de la masse globale.

Monsieur BERNARD :

Est-il nécessaire d'avoir des agents sur toute la journée, sur toutes les lignes ? Avons-nous des clients sur tous les créneaux horaires ?

Monsieur DALIBON :

Non, mais nous avons une cinquantaine de réservations, à toutes heures et sur toutes les lignes.

Le service fonctionne normalement, toute la journée sur tous les créneaux horaires et pour toutes les lignes. La seule différence, est que vous devez réserver la veille au soir pour le lendemain. Cela n'empêche aucunement les services d'être rendus, mais permet aux agents de pouvoir s'organiser et de cumuler les services sur plusieurs lignes. Le problème ne se pose donc pas en ces termes.

En effet, si vous permettez la réservation du service une heure avant le départ de la course, vous êtes obligés d'avoir des agents sur le terrain dans l'heure et à toutes les heures afin de pouvoir effectuer le service, et ce pour toutes les lignes. Pour exemple, en appliquant le système de réservation la veille, si nous enregistrons une réservation de TAD à 5 heures puis une autre réservation à 10 heures le matin, nous ne paierons que le temps de travail effectif réellement effectué par l'agent conducteur, alors que lorsque nous proposons une réservation jusqu'à une heure à l'avance, l'agent doit être présent sur l'ensemble du créneau horaire proposé, et sera indemnisé en fonction, ceci par lignes, sans oublier les 2 agents qui doivent être présents au kiosque, pour pouvoir recevoir les réservations et organiser les transports.

Monsieur ALBOUY :

Pour résumer, nous connaissons le vendredi soir les services à effectuer pour le samedi. Nous pouvons donc monopoliser un nombre restreint d'agents. Si vous ouvrez les services en permettant une réservation une heure à l'avance, vous êtes obligés de monopoliser l'ensemble des agents.

...

Je souhaitais que l'on puisse en débattre, puisque cela était une question d'un conseiller

...

Madame DESORMES :

Par contre, dans la journée, je ne comprends pas, pourquoi cela coûte si cher, par rapport à une journée normale...

Monsieur PAVIOT :

Vous faites travailler les agents en plus de leur travail hebdomadaire...

Madame DESORMES :

Oui, cela fait des 25 % et des 50 % en plus...

Monsieur ALBOUY :

...Vous pouvez constater que cela génère des embauches supplémentaires...

Madame DESORMES :

Mais cela commence à être connu, est-ce que vous avez des augmentations de toutes les communes ?

Monsieur ALBOUY :

Nous allons vous faire passer les résultats, puisse que cela fait partie de l'ordre du jour...

Madame DESORMES :

Et est-ce que vous savez quels sont les âges ? Est-ce que ce sont plutôt des jeunes ?

Monsieur ALBOUY :

Pour l'instant, je ne peux vous répondre avec exactitude. Mais je sais que nous sommes en train de préparer des statistiques qui nous permettront également de savoir quelles tranches d'âges sont concernées dans l'utilisation des services de TAD. Je peux tout de même vous dire que nous avons vraiment toutes les tranches d'âges qui utilisent nos services.

Madame DESORMES :

Admettons, Misy serait OK pour faire cela le samedi... Il faudrait que tout le monde accepte ou il suffit qu'une seule commune le demande ?

Monsieur BERNARD :

...Parfait, nous acceptons que la commune de Misy prenne en charge dans sa globalité les 76 000 €...

Madame DESORMES :

...Admettons qu'on en ait besoin énormément sur une commune, est-ce qu'on ne peut pas avoir ce service, pour la commune, et voir avec la mairie, pour connaître le nombre de personnes qui en auraient besoin ?

Monsieur ALBOUY :

En qualité de Président, il faut qu'il y ait une unité dans les décisions qui sont prises sur l'ensemble du syndicat. Si nous commençons à nous répartir les modes de calcul, les modes de fonctionnement, en fonction de l'argent que chaque commune a à disposition, il n'y aura plus d'unité.

Nous mutualisons les coûts, et nous ne voulons surtout pas devenir un syndicat à la carte, où chaque service serait facturé à la commune en fonction de ses exigences.

Aussi, soit nous décidons tous ensemble de mettre en place un service, et les coûts seront mutualisés, soit nous ne proposons pas le service.

Je vous propose de ne pas délibérer ce soir, sur cette mise en place de réservation une heure à l'avance le samedi. Nous avons les chiffres, si jamais, vous décidiez de le mettre en place dans le courant de l'année prochaine, nous pourrions toujours y faire référence. Si nos habitants nous sollicitent afin de mettre en place ce service, nous savons combien cela coûte et il sera toujours temps de mettre en place ce service.

<p>Compte rendu des services de TAD depuis le 24 mai 2016 (documents remis sur table)</p>
--

Monsieur ALBOUY :

Nous vous avons préparé un état qui reprend du 24 mai à fin novembre les résultats du service de transport à la demande. Le premier tableau compare par commune et par mois le nombre de transports effectués. Nous constatons une évolution exponentielle des services. Nous constatons que les communes les plus utilisatrices sont les communes de la Grande Paroisse, Misy, Marolles et surtout La Brosse Montceaux qui à elle seule cumule sur 6 mois plus de 1730 transports.

Nous avons distribué le guide horaire en premier dans les communes qui sollicitaient le moins le service. Il s'avère que ceci a été efficace puisque toutes les communes ont vu la demande des services se multiplier. Si nous prenons pour exemple la commune de Forges, toutes ces dernières années les services rendus se rapprochaient du nombre zéro, et l'on constate au mois d'octobre après la distribution du guide horaire, que nous avons pour octobre 16 TAD et pour novembre 12 TAD sur la commune de Forges.

Avec ce guide horaire nous partons de chez soi, et nous avons tous les horaires de tous les transports publics au départ de la commune.

Nous savons également comment utiliser le service, et comment le payer... Vous pouvez utiliser votre carte de transport ou un ticket T, ou encore payer par prélèvements trimestriels, ce qui facilite grandement l'utilisation du service. Toutes les interrogations ont été soulevées avec le guide horaire, toutes les informations ont été communiquées, et il ne subsiste plus de doutes ou d'interrogations pour les usagers quant à l'utilisation de ce service.

Là où cela est incroyable, c'est à La Brosse Montceaux... Les résultats sont exemplaires...

Madame FLORENCE :

... Bravo pour la mise en place de ce service...

Monsieur BERNARD :

...Qu'est-ce qui justifie une telle ampleur ?

Monsieur ALBOUY :

Tout simplement, ce sont certainement des familles qui utilisent le service...

Ensuite, nous vous présentons un comparatif TAD\courses, où nous constatons que nous avons bien souvent plus d'un usager dans le véhicule pour une même course.

Vous avez également un tableau qui vous donne par mois le nombre de kilomètres parcourus. Les chiffres sont en augmentation constante.

Ceci est important, car nous avons mis en place ces services sans pourtant augmenter les cotisations sur l'année 2016, car nous avons limité les dépenses. Et vu que cela fonctionne très bien, nous serons dans l'obligation pour l'année 2017 d'augmenter un peu les dépenses estimées. Vous le savez, pour que les véhicules roulent, nous avons besoin de gasoil et si nous n'avons plus de sous dans les caisses, nous ne pourrions pas remplir les réservoirs.

Enfin, vous avez un tableau qui reprend les nouveaux adhérents par communes, et l'on voit que chaque mois apporte de nouveaux clients. Nous constatons que nous avons depuis le mois de mai 240 nouveaux clients qui sont venus adhérer en demandant de manière spécifique cette carte SiYonne qui permet d'utiliser les services de TAD.

Enfin, nous avons voulu savoir d'où venaient les extérieurs, et principalement si le TAD est utilisé pour des raisons familiales, ou pour aller travailler au Centre Commercial du Bréau.

C'est tout de même unique de faire en 3 semaines ce que nous faisons sur une année.

Les services du département se sont déplacés, et étaient particulièrement impressionnés des résultats obtenus en si peu de temps. Nous sommes les seuls sur toute l'Île-de-France à obtenir de tels résultats. D'ailleurs, nous sommes les seuls sur toute l'Île-de-France à obtenir le maximum de la subvention accordée par le conseil départemental.

Monsieur PAVIOT :

Nous pourrions faire l'objet d'articles dans « rail transport » ou d'autres journaux spécifiques du transport public.

Monsieur ALBOUY :

Je vais vous relater une petite anecdote : je suis allé à la fête de la pomme à Marolles et j'y ai rencontré un habitant de La Grande Paroisse, qui est fleuriste. Il me dit : « c'est bien vous Monsieur ALBOUY ? ... Écoutez, vraiment merci, c'est formidable, depuis que j'ai eu mon accident de voiture, je ne peux plus conduire, et grâce au TAD, je peux aller ouvrir mon magasin de fleurs tous les matins » ... J'ai été dans un autre endroit, où également, j'ai été interpellé par un Monsieur qui m'a confirmé qu'il était enchanté de notre offre de services de transport à la demande.

Nous constatons que nous avons une augmentation constante de l'utilisation des services, c'est donc qu'il y a un réel besoin et que nous y avons apporté une réponse. Il ne faut pas oublier que nous n'avons commencé à offrir ces services que depuis la fin du mois de mai.

Lorsque nous avons mis l'Emplet Express en route, Alain DEMELUN s'en souvient encore, c'était très compliqué. Tout le monde nous disait que ce service ne prendrait pas et qu'il ne servait à rien de le mettre en place. Il s'avère qu'aujourd'hui la ligne « Emplet Express » est la 2^e ligne du réseau, et que nous transportons plus de 450 000 voyageurs par an sur cette ligne.

Jamais nous n'aurions imaginé un tel engouement.

Pour la ligne A, aujourd'hui nous transportons 900 000 voyageurs par an, c'est énorme...

Lorsque nous avons mis le réseau en place il y a 15 ans, nous transportions 600 000 personnes par an sur tout le réseau ; et à démographie constante...

Madame DESORMES :

C'est peut-être dû au fait qu'il y a beaucoup moins de travail dans la région qu'avant, et que les gens sont obligés d'aller travailler sur Paris.

Jean-Marie ALBOUY :

Nous n'avons qu'un tiers des voyageurs sur le réseau qui sont concernés par des correspondances bus train. Pour 60 % des usagers de notre réseau, ce n'est que de l'utilisation du bus pour se rendre dans les quartiers de notre région. Il y a du transport scolaire bien sûr, mais cela reste exceptionnel.

Les usagers des réseaux de bus en Île-de-France, sont pour moitié des scolaires et pour l'autre moitié des actifs qui se rendent sur leur lieu de travail, et un solde de 10 % pour les transports en journée.

Nous, nous avons 30 % de transports en journée, ce qui fait la force du réseau.

Nous avons ces résultats sur la ligne A, en journée, mais depuis la mise en place du TAD, nous constatons un engouement pour également les horaires en journée, sur vos communes du secteur rural.

Nulle part ailleurs que chez nous, il n'y a du transport à la demande qui propose un départ une heure à l'avance, sur toutes les communes rurales et avec des dessertes toute la journée du lundi au samedi de 5 heures du matin à 21 heures le soir sans oublier les soirées des vendredis et samedi soir jusqu'à 2 heures du matin ; et avec de l'attractivité, puisque nous avons mis en place des trajets courts qui ne dépassent pas des temps que l'on pourrait mettre en utilisant son véhicule personnel.

Pour chacune de nos lignes de TAD, nous nous sommes engagés à ce que le point de départ de la ligne ne dépasse pas la demie heure à l'arrivée de la ligne. C'est unique dans toute l'Île-de-France. Nous sommes cités en exemple et nous sommes une référence en la matière.

C'est très bien.

Grâce aux résultats constatés et l'adhésion des nouvelles communes pour 2017, nous allons solliciter le STIF afin que ce dernier augmente la subvention qu'il nous octroie, proportionnellement aux services rendus réellement.

Nous n'aurons rien de plus par le Conseil Départemental puisque nous sommes déjà au plafond. Nous allons également solliciter l'État qui met en place une nouvelle aide sociale de contrats ruraux. On y réfère 6 axes sur lesquels il faut présenter une action. Et sur les 6 axes, il y a un axe transport.

Nous allons donc solliciter l'État - la CCPM est en charge de ce dossier - afin de pouvoir percevoir quelque financement supplémentaire pour le SITCOME.

Débat d'orientations budgétaires

Monsieur ALBOUY :

Notre syndicat a une taille qui nous oblige à ouvrir un débat d'orientations budgétaires.

Nous sommes confrontés à des contraintes financières des communes, qui reçoivent des dotations de l'état de plus en plus restreintes et nous avons, en termes d'offres de prestations de services à nos usagers un niveau de qualité supérieure, quasiment identique sur l'ensemble du territoire, en complétant les services de lignes régulières par du TAD, avec une offre de services identique pour chaque commune, rurale ou non.

Nous avons également éliminé toutes les dessertes qui pouvaient l'être, afin de faire des économies sur notre participation au coût du réseau.

Il nous reste le service de location de vélos, qui ne coûte rien puisque c'est l'agent à l'accueil du kiosque qui s'occupe d'effectuer les locations.

Il nous reste donc 2 points à voir : notre participation au coût du réseau, avec les éventuelles modifications des lignes principales du réseau et l'ajustement des dépenses estimées sur le coût des services de transport à la demande, proportionnellement à la réalisation des services effectués constatés.

L'usage qui a été fait, exponentiel, du service a largement dépassé ce que nous pouvions prévoir. Ni le STIF, ni le Conseil Départemental, ni nous-mêmes qui effectuons du TAD depuis 10 ans, n'avons pensé que cela marcherait aussi bien.

Notre objectif, pour le budget 2017, est de rester raisonnable, tout en estimant correctement les dépenses qui vous seront présentées afin de faire fonctionner les services tels que nous les proposons depuis le mois de mai 2016.

Je n'ai pas encore l'ensemble des chiffres, mais nous tendons plutôt vers une augmentation globale de nos cotisations qui pourraient être de l'ordre d'environ 35 000 € pouvant aller jusqu'à 50 000 €.

Enfin, nous sommes toujours dans l'attente des dossiers déposés sur le cadencement de la ligne A et de l'augmentation des services sur la ligne B et l'Emplet, depuis 3 ans, et dont nous espérons un financement à 100 % par le STIF du cadencement sur la ligne A et d'une participation sur les lignes B et Emplet qui reste encore à définir.

Nous aurions dû signer le CT3, dès le 1^{er} janvier 2017 mais le STIF ayant pris énormément de retard, ce CT3 sera proposé dans le courant de l'année avec une mise en place rétroactive au 1^{er} janvier.

Du fait, nous avons certaines velléités avec l'agent référent sur notre réseau qui considère que certaines économies pourraient être faites sur des lignes que nous avons mises en place il y a 3 ans. Il propose ainsi de supprimer des dessertes de lignes régulières sur certaines communes (Forges, Saint Germain Laval ou Laval pour ne pas les citer) que nous remplacerions par du TAD.

Nous avons déjà fait l'effort de remplacer certains horaires de lignes régulières par du TAD, et il souhaiterait maintenant que nous remplacions des lignes entières régulières par du TAD, hormis les dessertes scolaires.

Nous irons donc, lors de la négociation du contrat CT3, discuter des prises en charge du STIF. Comme vous le savez, le financement qu'ils apportent sur les lignes régulières n'a aucune commune mesure avec la participation qu'ils apportent sur les services de transport à la demande. À nous donc, de négocier ces suppressions de manière à ce qu'elles couvrent les dépenses qui seront engendrées sur la mise en place des améliorations de la ligne B et de la ligne Emplet.

Ce qu'il faut, c'est que l'offre de transport que nous mettrons en place soit améliorée pour l'ensemble de nos administrés, sans que cela nous coûte forcément beaucoup plus cher.

Et si, en compensation de l'augmentation de dessertes sur les lignes les plus importantes du réseau que le STIF financerait en très grande partie, il nous demande de mettre en place du TAD, je suis partant.

Si à offre financière égale, nous avons plus de services de transport à offrir à nos administrés, nous aurons gagné notre pari.

Nous sommes cette année dans une année de pérennisation de notre système, et il n'est pas envisageable d'augmenter de manière inconsidérée le budget 2017.

Nous avons également, en espérant que cela ne nous coûte pas trop d'argent, à mettre en place la maison de la mobilité. J'ai réuni, grâce à mes casquettes différentes l'AREP (le service des techniques de la SNCF), le SITCOME, la direction et les services de la ville de Montereau et la direction et les services de la CCPM.

Cela fait 10 ans que nous sommes en études, au niveau de la gare. Notre propre étude, financée entièrement par le STIF, n'a pas abouti, car à l'époque, la CC2F souhaitait absolument un parking de 400 places pour les voitures et avait déposé un nouveau dossier qui intégrait la refonte de la gare routière et la mise en place d'un nouveau parking. Après un certain nombre d'études qui ont été faites successivement, nous avons un dossier qui prend forme, intégrant le parking et la gare.

Le dernier projet, beaucoup plus ambitieux, a modifié les participations du STIF. Sa participation a été revue à la baisse, passant de 80 % à 70 % sur certaines lignes budgétaires. Il s'avère que ce dernier projet, augmente considérablement la part à prendre en charge pour chacune des collectivités en parties prenantes.

Nous en étions restés à devoir trouver 1,5 millions d'euros, puis pour financer le dernier projet, nous en sommes à devoir trouver près de 5 ou 6 millions d'euros. Nous avons donc laissé en suspens ce dossier pendant près d'un an. Toutefois, la CCPM a sollicité des subventions État, et afin de pouvoir percevoir ces subventions, nous devons entamer les travaux d'ici la fin de l'année 2017 sous peine de perdre ces subventions. Nous avons ainsi, obtenu 1 million d'euros pour pouvoir commencer notre parking. Au regard de cet aspect, nous ne pouvons plus retarder le processus.

De plus, Monsieur JEGO a harcelé pendant des années la SNCF afin que ceux-ci fassent les travaux dans la gare de Montereau. C'est parti, le début des travaux est lancé, et nous ne pouvons plus faire marche arrière. Les travaux de mise en accessibilité de la gare commenceront donc dès début 2018.

Le nouveau tunnel sera ouvert mi-2019, entre mars et juin 2019.

Nous allons donc nous retrouver avec un tunnel qui aura changé place, et qui se situera juste devant l'entrée de la gare routière. Nous aurons donc une confrontation des piétons et des bus entrant, pour le moins chaotique. Nous ne devons donc pas perdre de temps.

Si le dossier présenté n'est pas admissible par les collectivités, chacune n'ayant pas les financements à apporter pour financer le projet, il faudra revenir à un projet plus utile pour les usagers.

Il ne faut tout de même pas oublier que si nous n'entamons pas les travaux d'ici la fin de l'année 2017, nous perdrons les subventions octroyées sans possibilité de les percevoir à des dates ultérieures.

Nous devons donc nous assurer que nos travaux seront concomitants avec ceux de la gare.

Également, le cabinet de la SNCF a pris en compte les demandes et exigences de chacun, tout en oubliant de vérifier que les travaux prévus soient bien effectués sur des terrains appartenant aux collectivités. Notre chargé d'études, il y a 10 ans, nous rappelait régulièrement que nous devions être propriétaires des terrains sur lesquels nous envisagions des travaux, parce que souvent le fait que les collectivités ne soient pas propriétaires bloquait complètement les dossiers.

Pour exemple, le pôle d'échange des taxis se retrouve sur le terrain de 2 maisons... Personne ne s'est assuré que les propriétaires étaient prêts à vendre... Et même s'ils l'étaient il y a 2 ans, aujourd'hui ils ne le sont plus et ont même annoncé qu'ils partiraient en procédure si besoin.

Vous le comprendrez aisément, nous nous retrouvons donc dans l'obligation de remanier le projet. J'ai donc demandé ce matin, au cabinet d'études, de revoir le programme, de s'assurer que nous aurons la propriété des terrains sur lesquels nous envisageons de construire. Je leur ai demandé également de reprendre le projet de manière à ce qu'il corresponde à la réalité de nos besoins et surtout, qu'il rentre dans les enveloppes budgétaires que nous avons réciproquement.

Nous avons rencontré le STIF il y a 2 mois, avec Monsieur JEGO et Monsieur CHERON, qui était prêt à mettre 7 millions sur la table. Toutefois, nous ne pouvons mettre les 4 ou 5 millions restants, et le projet devra être revu à la baisse.

En tout état de cause, cela fait près de 10 ans que nous sommes sur le projet de la gare. Nous ne pouvons plus tergiverser, et si nous voulons percevoir les subventions qui nous sont octroyées pour 2017, nous devons engager les travaux d'ici la fin de l'année prochaine.

L'utilisation de la gare de Montereau ne fait qu'augmenter d'année en année. Nous avons 5000 personnes qui transitent sur la gare par jour. Nous avons beaucoup de correspondance bus-bus. Nous

aurons encore plus de correspondance bus-bus dans les prochaines années, puisque les services tendent à se développer, entre Provins et Montereau, entre Melun et Montereau, ou encore entre La Ferté-sous-Jouarre et Montereau.

Si le parc Napoléon voit ouvrir ses portes d'ici 3 à 5 ans, nous devons également prévoir de le desservir en bus, et nous devons penser à redimensionner notre gare routière en fonction de l'arrivée de gens nouveaux.

Nous ne pouvons pas, bien évidemment, maintenir des services et une gare routière qui serait complètement déconnectée de la gare SNCF.

Pour le SITCOME, j'ai limité la participation financière à celle qui lui est propre, c'est-à-dire le projet de la maison de la mobilité. D'ailleurs, dans le projet de la CCPM, le financement du STIF passait de 80 % à 0%, sans savoir pourquoi nous avons été oubliés. Il va donc falloir que nous allions récupérer les aides qui nous ont été retirées. Nous avons fait travailler quelques architectes locaux afin de voir quel serait l'impact financier de cette maison de la mobilité pour le syndicat. Nous avons revu, ce matin avec Michel, ces architectes et nous avons demandé à ce que nous soit présenter des projets beaucoup plus légers répondant aux besoins de la maison de la mobilité, comprenant une salle d'attente, la Wifi, de quoi acheter des billets, et aussi des services supplémentaires comme la poste ou des guichets automatiques et enfin des toilettes publiques indispensables.

Les agents passent leur temps à ramasser la « merde ». Les gens défèquent tout autour du kiosque et sur le parking du SITCOME. Tout cela nécessite quand même quelques équipements, et c'est sur cela que nous allons travailler.

Avez-vous des souhaits supplémentaires, à apporter à ce débat d'orientations budgétaires, et pour lesquels il faudrait trouver des financements ?

...

Non

...

Nous augmenterons les cotisations des communes le moins possible, tout en respectant un budget sincère et véritable, de manière à faire fonctionner les services correctement.

Questions diverses.

Avez-vous des questions diverses ? ...

Non... Aucune...

Alors, je vous propose de lever la séance, et de partager la bûche de Noël.
Joyeux Noël à tous, et passez d'excellentes fêtes de fin d'année.

*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-----