

Les membres du Comité Syndical se sont réunis à la mairie de Montereau, en salle des conseils, ce mercredi 10 novembre 2010, à 19 heures, sous la présidence de Monsieur Jean-Marie Albouy-Guidicelli.

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

Etaient présents :

Monsieur Bourbigot Eric (Barbey), Madame Florence Marie-Thérèse et Monsieur Demelun Alain (La Brosse-Montceaux), Messieurs Blanchard Daniel et Smorag Philippe (Cannes-Ecluse), Messieurs Bernard Jean- Jacques et Girault Jean-Luc (Esmans), Messieurs Simonot Gilles et Senoble Romain (Forges), Monsieur Lefier René (La Grande Paroisse), Messieurs Dalibon Michel et Paviot Jean-pierre (Marolles-sur-Seine), Monsieur Chaumont Léon (Misy sur Yonne), Messieurs Abouy-Guidicelli Jean-Marie et Brun Hermann (Montereau Fault-Yonne), Messieurs Martinez Jean-Claude et Madelenat François (Saint Germain Laval) et Monsieur Ruiz José (Varenes sur Seine).

Absents représentés ayant donné pouvoir :

Monsieur Baillet Jean-Luc ayant donné pouvoir à Monsieur Bourbigot Eric (Barbey).

Absents excusés ou non représentés :

Monsieur Even Jean-Luc (La Grande Paroisse), Messieurs Bezanger Philippe et Richard Matthieu (Laval en Brie), Monsieur Bellini Claude (Misy sur Yonne), Madame Gauthier Clotilde (Varenes-sur-Seine).

Invités présents :

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

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

ORDRE DU JOUR

- Approbation du rapport du comité syndical du 15/06/2010.
- Budget supplémentaire 2010 « SITCOME ».
- Décisions modificatives 2010 Budget annexe « Carte SIYONNE ».
- Revalorisation des tarifs « droits de stationnement » de la gare routière pour l'exercice 2011.
- Charte de fonctionnement de la gare routière.
- Convention T2
- Questions diverses.

-----ooo000ooo-----

Approbation du rapport du comité syndical du 15/06/2010
--

Monsieur DALIBON :

J'ai deux corrections à apporter à ce rapport. Pour l'affectation d'excédent 2009, (2emé ligne, page 3) il faut lire « 'cette somme sera affectée sur 2010 en recettes et non en dépenses », et également il faut inverser les noms et prénoms de Monsieur Célestin MARTIAL, Célestin étant le prénom de Monsieur MARTIAL.

Monsieur DEMELUN :

Il manque un T en page 4 sur SITCOME écrit en majuscule, dans le chapitre « mise en place du transport à la demande...

Monsieur DALIBON :

Effectivement, il y a trois fautes, celle -ci, en page 6, Monsieur Alifond : Nous avons étudié avec un é et non ez, et en bas de cette même page, 7ème avant dernière ligne, les « hall-pieds » s'écrit « hauts le pied ».

Monsieur RUIZ :

Je voudrais également faire une modification, page 8, car on entend souvent les termes de « site propre », termes que je n'ai pas prononcés.

Monsieur DALIBON :

On enlève donc le mot « site », pour laisser « que le transport soit géré en propre par l'intermédiaire du TAD ».

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Ce compte rendu n'appelant plus aucune remarque, et après ces différentes modifications apportées, le rapport du comité syndical du 15/06/10 est adopté à l'unanimité.

Budget supplémentaire 2010 « SITCOME »

Monsieur DALIBON :

Ce budget reprend pour l'essentiel l'excédent 2009 et les restes à réaliser. En page 5, le résultat de fonctionnement reporté pour la somme de 130 676.41€, l'excédent d'investissement pour la somme de 1 760,62 €, et les restes à réaliser pour les sommes de 49 534,66€ en dépenses et 40 500€ en recettes, écritures principalement passées dans le cadre des études du Pôle PDU. Nous avons également des répartitions sur différents chapitres, et il est intéressant de regarder en page 10, où vous retrouvez tout le détail de ce que nous vous proposons au vote. Si on reprend le chapitre 011, vous avez des réductions sur les fournitures de bureau, car par rapport à 2009, nous avons un peu moins de besoin, car c'était la première année de démarrage dans nos propres locaux. J'ai ajusté l'eau et l'électricité pour les mêmes raisons, et j'ai rajouté au 611, la somme de 86 000€, qui ne correspondent à rien. Il faut que j'affecte l'excédent de l'année dernière, soit environ 130 K€, et je ne peux mettre que 40 K€ en dépenses imprévues soit au maximum 7,5% du budget de fonctionnement. Je préfère faire dans la transparence, plutôt que de mettre un petit peu sur chaque ligne. Je vous rappelle que dans le compte 611, on retrouve les contrats de prestation, principalement avec l'entreprise. Avec la restructuration, on va respecter le budget initial, et nous aurons donc un excédent de 86 000€ sur cette ligne, plus les 44 000€ de dépenses imprévues. J'ai également réimputé la cotisation pour assurance du personnel du compte 616 au compte 6455, et déduit les loyers du 2ème semestre au 6132, car à la suite des petits travaux de réfection faits par les opérateurs, nos bureaux étaient prêts fin juin à être installés dans la maison que nous avions achetée l'année dernière.

Monsieur SENOBLE :

Donc, on met les sommes en 611 et dépenses imprévues, mais on ne les dépensera pas.

Monsieur DALIBON :

Non, on ne les dépensera pas. Ces excédents ne sont pas démesurés, car cela correspond à trois, quatre mois de trésorerie, et il faut nous garder une marge de sécurité en attendant le vote du budget primitif de l'année suivante, et de payer l'entreprise. Nous avons cette marge depuis des années, et même lorsque René faisait les budgets, il conservait la même échelle de grandeur.

Monsieur SENOBLE :

C'est très confortable comme marge de manœuvre.

Monsieur DALIBON :

Non, c'est normal. Sur 700 000€, 130 000€ de réserve, cela représente 20%, soit à peine deux mois et demi de trésorerie.

Monsieur LEFIER :

Nous ne percevons la recette annuelle qu'au mois de mai, et il nous faut bien payer toutes les charges, pendant ce délai.

Monsieur DALIBON :

Oui, 130 000€, ce n'est pas confortable, c'est ce dont nous avons besoin. Heureusement que l'entreprise est toujours en retard pour nous facturer, car sinon, nous ne nous en sortirions pas en trésorerie.

Monsieur SENOBLE :

Il n'y a pas que pour ça qu'ils sont toujours en retard...

Rires dans la salle

Monsieur DALIBON :

Quand aux recettes de fonctionnement, nous avons sous-estimé les recettes du locataire de la maison, et j'ai réévalué cette recette de 1 400€.

Monsieur MADELENAT :

Peut-on avoir des informations sur ce locataire ?

Monsieur DALIBON :

C'est un particulier qui travaille pour la SNCF, et lorsque la SNCF nous a vendu la maison, une des conditions était de garder le locataire. La maison est donc occupée aujourd'hui, moitié par nos services administratifs, et moitié par ce locataire, pour une superficie d'environ 50 à 60 mètres² chacun. Il verse un loyer modéré de 175€ par mois.

Quand à la section investissement, elle s'équilibre à zéro, car on augmente de 19 500€ les installations générales et agencements, de 6 500€ le mobilier, et on baisse de la même somme, soit 26 000€ le compte 21318. Dans le tableau, il ya une erreur de paramétrage, et la somme qui apparaît en 21318 doit être remontée en opération d'équipement. En recettes, vous retrouvez l'affectation du résultat, en 1068, pour 7 274, 04. Ce qui nous donne donc un budget d'investissement équilibré à la somme de 49 534,66€.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Plus de question, nous passons au vote. Le budget est adopté à l'unanimité.

Décisions modificatives 2010 Budget annexe « SIYONNE »

Monsieur DALIBON :

Pour la carte SiYonne, qui est un petit budget, nous avons trois décisions modificatives en investissement. Tout d'abord, le véhicule du TAD, ayant couté moins cher que prévu, nous avons déduit 4 400€ de ce compte Matériel de transport,

Monsieur SENOBLE :

On n'a pas eu de budget pour ça...

Monsieur DALIBON :

Pour la carte SiYonne, nous ne faisons qu'un budget unique, il n'y a pas de budget supplémentaire. Ce sont des décisions modificatives qui vous sont présentées. J'ai également repris 2 100€ sur les dépenses imprévues, et les 6 500€ en 21351, sont les travaux d'électricité et autres petits travaux, permettant de réhabiliter la salle de réunion, que nous pourrons très certainement utiliser dès le début de l'année prochaine.

Monsieur BERNARD :

Pourquoi certains travaux sont affectés dans le budget SiYonne et d'autres dans le budget général ? Pourquoi tous les travaux ne sont-ils pas tous imputés dans le budget général ? On parle de quoi ? Nous allons avoir des investissements qui ne seront pas regroupés, et qui vont ressortir dans tous les budgets. Nous n'aurons pas une vue exhaustive des investissements que nous aurons supportés financièrement, car ils vont être dispatchés dans les différents budgets.

Monsieur DALIBON :

Ce sont des travaux d'électricité qui doivent être faits, pour permettre d'être aux normes, dans notre future salle de réunion. Le budget de la Carte SiYonne est un budget commercial, qui regroupe les services de régie : le transport à la demande, les vélos et les courses à domicile. Et j'ai affecté ces dépenses d'investissement dans ce budget de carte SiYonne, pour les travaux qui concernent uniquement la salle de réunion, car elle servira également de vestiaires aux opérateurs. Nous nous devons de bien faire la distinction entre les deux budgets, et de bien identifier les dépenses, selon les budgets, car par exemple, les deux véhicules qui servent pour les courses à domicile, et le transport à la demande doivent bien être imputés comptablement dans le budget les concernant. Effectivement, tout est discutable, quand une collectivité a deux budgets, tout peut se réimputer selon certains critères d'imputation. Nous avons, de plus, de l'argent en investissement sur ce budget, il fallait le dépenser, et tous les ans, nous aurons de l'argent sur ce budget, puisque l'on va réaliser des amortissements de ces investissements, qui engendreront des recettes d'investissement, et qu'il faudra réinvestir en dépenses.

Monsieur BERNARD :

Nous allons donc avoir des investissements dans des budgets différents, pour un même bâtiment.

Monsieur DALIBON :

Non, nous avons fait la découpe, car il y a bien deux bâtiments. Vous pourrez vous en rendre compte lorsque nous ferons notre prochaine réunion

Monsieur BERNARD :

Donc, nous avons acheté deux bâtiments, qui sont bien imputés dans les bons budgets.

Monsieur DALIBON :

Oui, nous avons bien acheté deux bâtiments, la maison et des locaux techniques de la SNCF, pour 135 000€ et 30 000€. Mais nous avons payé la totalité en une fois, et cette écriture a été imputée sur le budget général. Et nous avons également un accord verbal pour participer aux frais de déménagement de leurs bureaux pour la somme d'environ 20 000 €, mais qui n'est apparue nulle part de manière écrite avec la SNCF car entre le moment de la négociation, et la signature chez le notaire, Jean-Marie avait renégocié la valeur de l'acquisition à 165 000€ au lieu de 185 000€ ; cette somme n'a jamais été réclamée, et elle est restée en compte dans les budgets. Ce rabe d'argent nous sert donc à financer les petits travaux d'aménagement.

Monsieur BERNARD :

Et rabattre les 30 000€ sur le budget SiYonne ?

Monsieur DALIBON :

Oui, bien sur, nous pouvons parfaitement les ré-imputer en 2011.

Monsieur SENOBLE :

Au lieu d'utiliser l'argent de la négociation commerciale à faire des travaux, il faudrait peut-être mieux bloquer cette somme pour le jour où l'on aura besoin de changer de véhicule.

Monsieur DALIBON :

Non, car pour l'instant, nos véhicules sont neufs, il n'y a pas de besoin de les changer, et je n'ai pas assez d'argent sur le budget principal, alors qu'il y en a dans le budget SiYonne.

Monsieur MADELENAT :

Concernant le locataire, il va rester en location, qu'en est-il ?

Monsieur DALIBON :

Si notre contrat Pôle PDU aboutit, nous aurons besoin de toute la maison, et dans ce cas-là, il nous faudra reloger à prestations égales, ce locataire, et compléter à notre charge le montant de son loyer.

Monsieur MADELENAT :

Mais nous allons le garder à vie ?

Monsieur DALIBON :

Non, à son départ à la retraite, nous n'avons plus d'obligation. Ce monsieur a environ 55 ans, et est près de la retraite.

Monsieur GIRAULT :

Vous ne l'avez pas évoqué et vous ne nous en avez pas parlé au moment de l'achat.

Monsieur DALIBON :

Si...

Madame FLORENCE :

Si, nous en avons parlé dès le début...

Monsieur MADELENAT :

Oui, et nous avons évoqué le montant très faible du loyer.

Monsieur DALIBON :

Et nous ne pouvons faire évoluer ce moment, qu'avec l'inflation de l'indexe sur les loyers.

Monsieur MADELENAT :

Et que loue t-il exactement ?

Monsieur DALIBON :

Il utilise la moitié de la maison, et il a un petit garage aussi.

Monsieur MARTINEZ :

Et sur les caténaires ?

Monsieur DALIBON :

Explique-toi !

Monsieur MARTINEZ :

Nous n'allons pas avoir des frais sur les caténaires à bouger ?

Monsieur DALIBON :

Il est vrai que je vous avais parlé des caténaires, pour le cas où nous aurions à faire des gros travaux sur les deux bâtiments et sur les toitures. J'ai donc fait venir des professionnels de la SNCF, afin de voir avec eux comment nous pouvions nous organiser pour la réfection des toitures. Et ils m'ont assuré qu'il n'y avait absolument aucune coupure de caténaires à faire ; nous avons signé une convention avec l'entreprise et la SNCF, sur laquelle l'entreprise s'engageait à respecter les différentes obligations de sécurité. L'entreprise a fait les travaux de rénovation de la toiture, et nous avons eu une facture de 1400€. Il n'y a donc eu aucun frais et il n'y aura aucun frais de déplacement de caténaires. Par contre, il nous faudra très certainement mettre des barreaux aux fenêtres, car la SNCF ne veut absolument pas que nous puissions accéder par nos locaux aux quais. Nous avons bouché la porte, et déplacé celle-ci sur notre entrée, et il faudra condamner les fenêtres.

Monsieur BERNARD :

En parlant des travaux, cela a du être évoqué en conseil syndical, et aurait fait parti des arrêtés. Et ainsi une dépense aurait été prévue, et on apprend que la dépense sur les caténaires ne va pas être utilisée, on se retrouve donc avec une non dépense.

Monsieur DALIBON :

Non, aucune dépense n'avait été budgétisée, et nous n'aurions pas engagé ces dépenses, sans l'accord de tous les élus.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Vu le montant des sommes qui ont été évoquées et rapportées, cela aurait presque doublé le prix de l'acquisition de la maison. Et dans ce cas là, nous n'aurions pas acheté la maison.

Monsieur MARTINEZ :

Ma question n'était pas innocente, car cela avait été évoqué...

Monsieur SENOBLE :

Nous ne risquons pas d'avoir à déplacer ces caténaires un jour ou l'autre ?

Monsieur DALIBON :

Non, les travaux sont faits. On n'y reviendra pas.

Madame FLORENCE :

J'ai entendu dire que les caténaires passaient au dessus de la maison.

Monsieur DALIBON :

Non, ces caténaires passent à trois ou quatre mètres, mais par contre si nous voulions installer un échafaudage très large, nous ne pourrions pas le faire.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Nous n'avons aucuns travaux à faire sur ce coté de la maison. Tout ce qui devait être fait l'a été, nous avons refait la toiture de notre future salle de réunion. Nous devons également protéger l'accès aux quais qui sont contre la maison, en mettant un grillage à hauteur d'homme entre les deux bâtiments, ainsi que des grilles aux fenêtres de la future salle de réunion.

Monsieur DALIBON :

Pour l'instant, la SNCF ne s'est pas manifestée. Dès lors, nous entamerons immédiatement les travaux. Il nous faudra même surement le faire, avant qu'ils nous le demandent, car si nous installons dans la salle de réunion des tables et des chaises, il faut éviter que n'importe qui puisse y rentrer par effraction.

Monsieur SENOBLE :

On peut quand même s'interroger sur la multiplicité des logements des différentes intercommunalités de la région.

Monsieur DALIBON :

C'est vrai, Romain, mais si tu prends le SIRMOTOM, ils vont s'installer sur le lieu de leur activité. C'est pareil pour le SITCOME, qui doit être à la gare, car comme tu le sais, des problèmes à la gare, il y en a tous les jours, et c'est le secteur névralgique de départ des bus. Le jour où nous déciderons d'avoir un accueil décent pour tous les acteurs de la mobilité de notre région, et nous l'espérons, avec la mise en place du Pôle PDU et la maison de la mobilité pour tous les gens qui attendent leurs trains ou leurs bus, cela apparaîtra quand même beaucoup plus cohérent que cet accueil soit sur place, à la gare. Nous avons une petite idée de ce que sera la maison de la mobilité, en regardant la projection qui a été faite sur le kiosque. Et cela ne peut se faire qu'à la gare. Et si on compare avec ce que nous

coutait la rue Edouard Branly, nous atteignons 40 000 € rien que pour les locaux. Ce qui veut dire qu'en quatre ans, on a récupéré l'intégralité de notre investissement. Par contre, il faut comparer le coût et les travaux qui ont été annoncés pour l'achat du tribunal, et qui n'ont pas de commune mesure avec l'achat immobilier et le coût des travaux qui sont faits au SITCOME.

Monsieur SENOBLE :

Oui, mais moi, je trouve désolant que ce soit toujours le même qui paye, et en tant que contribuable, c'est inadmissible d'acheter des biens partout. Alors qu'on a la possibilité de réunir tous les organismes dans un même lieu.

Monsieur RUIZ :

Je pense qu'il y a effectivement gaspillage des deniers publics. La CC2F a acheté le tribunal, et a décidé de louer à des particuliers une partie du tribunal. Quand à l'argument de dire que les administratifs ont besoin d'être prêts de la gare, c'est un argument que je conteste de A à Z. Il ne nous appartient pas de nous mettre devant les usagers en colère qui ont leurs transports en retard. Il est donc dommage que la Communauté de Communes et le SITCOME n'est pas réussi à se mettre d'accord sur à priori quelque chose qui peut sembler assez facile, et sans tenir compte de la bourse des particuliers. Je voudrais également poser une question sur la forme des documents budgétaires. Serait-il possible d'avoir ces documents budgétaires sous la forme de tableau qui reprendraient l'exercice N-1, et le budget primitif, pour la présentation du budget supplémentaire, un peu comme le font la plupart des collectivités publiques, avec des tableaux sous forme Excel. Les documents officiels, qui doivent bien sûr être présentés, pourraient être complétés de ces tableaux, qui nous permettraient de suivre plus facilement l'évolution des dépenses de nos budgets, en nous permettant de pouvoir comparer l'exercice antérieur, un peu comme le fait la CC2F.

Et enfin, nous aimerions bien avoir un topo sur la décision que nous avons prise lors du dernier comité syndical, sur la restructuration. Il nous a été annoncé que cela correspondrait à une diminution du trafic de 30%, mais que certains coûts fixes, ne pouvaient permettre de laisser penser que nous aurions une réduction du coût du réseau proportionnelle. En attendant, nous n'avons eu aucun retour de satisfaction ou d'insatisfaction, et sommes nous surs des retombées budgétaires que va engendrer cette restructuration ?

Monsieur DALIBON :

Pour répondre à ta demande sur une présentation du budget différente de celle officielle, tu as toutes les informations de l'exercice antérieur dans le budget primitif, comme tous les budgets de toutes les collectivités. Vous pouvez donc retrouver toutes les informations de l'exercice N-1.

Monsieur SENOBLE :

Ce que dit José, c'est que nous voulons avoir des documents, pas forcément officiels, qui reprendraient tous les budgets.

Monsieur RUIZ :

Effectivement, qui a la mémoire des chiffres du budget N-1, lorsque l'on parle des budgets supplémentaires ? Aussi, serait-il possible d'avoir des documents qui feraient référence en même temps aux budgets N-1 et N ? Entendez bien qu'il s'agirait de documents annexés, et non de documents officiels.

Monsieur DALIBON :

Nous vous présenterons donc dorénavant en plus des documents officiels, des tableaux qui reprendront les chiffres de l'année antérieure, et de l'année en cours, avec le budget primitif et le budget supplémentaire.

Monsieur RUIZ :

D'autant plus que je suis persuadé que ce n'est pas un travail supplémentaire.

Monsieur DALIBON :

Non, car je suis obligé de les faire, pour pouvoir présenter les budgets de l'année N. Les documents ne sont pas présentables en l'état, car je travaille dessus, mais je peux parfaitement vous donner un exemplaire, car les chiffres que j'avance ne sont pas tirés d'un chapeau. Je travaille dessus et c'est un document de travail que tu veux ?

Monsieur RUIZ :

Oui, tout à fait. Et j'aimerais aussi que l'on prenne quelques minutes pour revenir sur l'impact de la restructuration, et quelles en ont été les conséquences pour le syndicat.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Cela fait partie du sujet sur la mise en place de la convention T2, et si tu le veux bien, nous en reparlons tout de suite après.

Monsieur DALIBON :

Sur les tableaux que tu désires, est-ce uniquement sur l'année N-1, ou veux-tu d'autres années antérieures ?

Monsieur RUIZ :

L'année N-1 suffira, il ne faut pas exagérer. Je sais comment vous travaillez, je sais que le document que je demande existe déjà, il suffit de nous le reproduire en comité.

Monsieur DALIBON :

Très bien.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Concernant ta question, nous en reparlons dans quelques instants puisque cela concerne la convention T2.

Sur le fait, que vous vouliez que l'on aille au tribunal, et sur le fait que c'est toujours le contribuable qui paie, j'entends bien, mais le principe de la maison de la mobilité n'est pas de loger les administratifs du syndicat. C'est réellement un pôle d'échange et une structure plus accueillante que ne l'est aujourd'hui le kiosque, pour nos concitoyens, qui sont parfois dans l'attente d'une correspondance, ou d'un train sous la pluie, la neige ou la chaleur.

Par ailleurs, il n'y a pas aujourd'hui la possibilité d'acheter tous les titres de transport à la gare SNCF. Vous devez pour certains, aller aux gares de Melun ou Fontainebleau, selon le titre que vous désirez acheter. Cette maison serait une centrale de mobilité, où les usagers retrouveraient un certain nombre d'informations, et un confort d'accueil qu'ils n'ont pas aujourd'hui, une salle d'attente d'au moins 300 m², des toilettes publics, des automates de la poste ou bancaire par exemple.

La maison n'est pas destinée qu'à accueillir les services administratifs. Dans le mandat précédent, où nous avons réfléchi à l'utilité de l'achat de cette maison,, c'était en 2006-2007, il était prévu d'y installer aussi les conducteurs qui sont en attente durant les heures creuses, et de personnel pour renseigner le public et répondre aux réclamations téléphoniques. Le kiosque n'étant pas très étendu, lorsqu'il y a trois ou quatre personnes dedans, que ce soient des conducteurs, des opérateurs, ou le public, cela devient très vite envahi ; d'où la nécessité d'avoir la maison et de rassembler tous nos agents, tous nos services.

Je vous rappelle que le loyer était devenu très cher au SIRMOTOM, et que nous n'avions de personnel propre au SITCOME, au SIRMOTOM ! Nous avons des documents partout, une gestion administrative excentrée des forces vives du syndicat. Il va de soi qu'en journée, il existe des créneaux horaires où la présence d'un agent d'accueil n'est pas en permanence nécessaire et que dans un seul bâtiment nous pourrions mettre en place un fonctionnement plus rationnel.

Il me paraît difficile de juger à posteriori des décisions qui ont été prises bien avant l'achat du tribunal par la CC2F. Lorsque le SITCOME a pris la décision de rationaliser, d'implanter le syndicat et de regrouper tout au même endroit, il y a quatre ans, la CC2F était loin d'avoir pris la décision d'acheter le tribunal, d'autant que le tribunal exerçait toujours son activité et que personne ne pouvait imaginer qu'il l'arrête.

Monsieur SENOBLE :

Oui, là on est d'accord...

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Et puis en plus de la rationalisation, Michel l'a rappelé, le loyer de l'hôtel de l'intercommunalité coûtait tout de même 40 000€, pour n'avoir aucun usager, ou salarié de l'entreprise ou du SITCOME qui pouvait y être accueilli, seulement 3 réunions par an. Cette économie qui a été faite n'a pas été traduite par des diminutions de cotisations, car cela correspondait aussi à la titularisation d'un certain nombre du personnel, qui était embauché en CAE au SITCOME, et qui a été titularisé en 2008, à l'issue des deux ans de contrats aidés. Nous avons fait le tour de communes, pour savoir ce qu'il était préférable de faire, et la commune de Varennes...

Monsieur RUIZ :

...Ce n'est pas toujours à la commune de Varennes d'être citée en exemple, ce n'est pas La commune de Varennes qui prend les décisions au SITCOME, et n'étant pas Maire à cette époque, je ne peux

confirmer, surtout que les intercommunalités de notre région sont un des sujets de prédilection sensible à Varennes.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Je voulais prendre l'exemple de Varennes, mais j'aurais pu prendre une autre ville de l'intercommunalité. C'était un exemple, mais un grand nombre d'élus de la commune de Varennes que j'avais rencontré désiraient que l'on pérennise les emplois au SITCOME, car nous avons formé le personnel depuis 2 ans, et il le méritait bien...

Notre préoccupation de l'époque était de pérenniser les postes existants. Et comme nous avons quitté l'intercommunalité, la recette nette nous a permis de réduire le nombre de contrats précaires que nous avions.

Il est important que de temps en temps, on fasse un petit retour en arrière, car nous sommes une équipe nouvelle, et vous n'avez pas tous l'historique du syndicat en tête. Cela peut vous aider à comprendre les décisions qui sont prises lors de nos derniers comités.

Monsieur SENOBLE :

Je veux quand même revenir sur l'utilité de cette maison de la mobilité. Si c'est pour dire que c'est pour les gens qui attendent le train, dans des conditions de détente et de confort agréable, est-ce au SITCOME de se substituer à la SNCF ? De plus, par expérience, les gens qui prennent le train, n'ont pas le temps d'attendre car ils n'ont qu'une envie, c'est de monter dans le train le plus vite possible, et d'en ressortir également le plus vite possible. Donc, si c'est pour accueillir en journée, et je ne sais combien d'individus, qui baguenaudent, qui attendent leur train, on peut se poser la question de son utilité. Je sais bien qu'on en a déjà parlé, entre autre pour accueillir les conducteurs, mais il serait temps de savoir en réalité à combien de gens va servir cette maison de la mobilité parce que en temps qu'usager de la gare de Montereau, j'attends qu'il y ait une gare digne de ce nom, et un bus qui m'emmène le matin, et un autre qui me ramène le soir, ce que je n'ai pas actuellement. Voilà ce que j'attends aujourd'hui à la gare de Montereau ; maintenant, la maison de la mobilité, ce n'est pas ma priorité.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

D'accord Romain, mais la maison de la mobilité n'a pas vocation à pallier les insuffisances de la gare SNCF. Les usagers qui nous occupent sont les utilisateurs des bus,...

Monsieur SENOBLE :

...c'est parfois les mêmes...

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

... mais c'est parfois pas les mêmes. Chacun perçoit la gare en fonction de ses besoins, c'est clair que si je m'adresse à quelques personnes dans la rue, certains ne prennent jamais le train, d'autres jamais le bus. Nous devons regarder tous les besoins qui sont recensés à la gare, quelle que soit l'heure dans la journée. J'ai les études CODRA, sur les besoins de cette gare, et 60% des utilisateurs de cette gare, sont des scolaires, qui attendent leurs correspondances, au pôle d'échange qui est la gare. Vous verrez qu'à certaines heures, indépendantes des arrivées et départs des trains, ce sont des dizaines, voir des centaines d'adolescents qui attendent leur bus. Alors, on peut estimer que tout cela n'est pas utile, mais cela a très bien été recensé par l'étude CODRA, que je pourrais vous refournir, pour ceux qui ne l'ont pas, et que cela répond à ces besoins là, tout simplement. On rend tout de même un service public, et l'on se doit d'être à l'écoute de tous, et non pas que d'une seule catégorie de personnes, pas que des actifs du matin, et du soir. Il y a également beaucoup d'usagers qui ne prennent que des bus, et qui doivent attendre leurs correspondances, au froid, sous la pluie, dans le vent, etc..., à la gare, par ce qu'aucune infrastructure n'est présente pour les accueillir.

Monsieur DALIBON :

Bien évidemment, la taille de la maison de la mobilité sera dimensionnée au regard des études qui seront faites.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Et je vous le rappelle, cette maison de la mobilité fait partie de notre contrat de Pôle PDU.

Monsieur SENOBLE :

Oui, alors c'est pareil, on entend constamment parler de ce contrat de Pôle PDU, mais qui y est associé ? Y a-t il des membres de ce comité ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Ces membres ont été élus, lors d'un ancien mandat, bien sur, certains membres de notre comité en font partie, mais si tu désires en faire partie, il faut que tu nous le fasses savoir.

Monsieur SENOBLE :

Oui, parce qu'il y a des commissions qui se font, et après on nous annonce « on a pris telle décision » et on ne nous demande pas notre avis.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Non, Romain, Toutes les décisions qui sont prises au SITCOME le sont avec tous les membres élus du SITCOME, pour chaque commune, et indépendamment du nombre d'habitants par commune.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Nous allons voter pour ces décisions modificatives. Avec une abstention (M. Bernard), ces décisions sont votées à la majorité.

<p>Revalorisation des tarifs « droits de stationnement » de la gare routière pour l'exercice 2011</p>
--

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Nous avons décidé pour 2010 d'un droit de passage à 0,70cts.

Monsieur DALIBON :

Que vous retrouvez dans les recettes de fonctionnement, à hauteur de 40 000€.

Monsieur SENOBLE :

Et ça correspond à quoi ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Chaque véhicule qui rentre dans la gare routière, doit verser un « droit de passage », et nous avons 42569 passages pour Interval, Véolia 7669, Procars 4666, Cars Moreau 2392 passages, Ecole de Police 536 passages, et transport des sablons 448, ce qui correspond à un total général de passages de 58280 passages en gare sur une année. C'est un tarif qui est déterminé par les élus du SITCOME, car le syndicat a trouvé normal que les transporteurs participent un peu financièrement au fonctionnement de la gare routière, s'ils en ont l'utilité. Les opérateurs SiYonne participent à la régulation et renseignent les conducteurs, et les usagers afin que les transporteurs puissent avoir leurs usagers dans leur bus. Le STIF a décidé, il y a un an, d'écrire un schéma directeur des gares routières, et d'y indiquer des critères de références afin de nous permettre d'évaluer les services rendus, et de les chiffrer. Dans les critères, nous devons fournir des toilettes, une salle de repos pour les conducteurs, et du personnel pour la régulation en gare. Le nombre de passages aussi a son importance, et il y a plusieurs tarifications, avec des grilles minima et maxima en fonction du nombre de critères de services qui sont rendus. Il nous est difficile de dire que le kiosque est une salle d'attente, mais nous mettons à leur disposition des toilettes, et nous avons du personnel pour la régulation. Notre grille nous permet donc de facturer jusqu'à un euro le passage, ce que je vous propose de refacturer aux entreprises. Je sais que cela va faire grincer des dents certaines entreprises, mais nous avons le droit de le faire.

Monsieur GIRAULT :

Et pourquoi ne faisons nous pas payer aussi les taxis ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

C'était une décision d'un ancien comité, car les taxis paient déjà une chère patente, et de lourdes charges, et nous ne voulions pas les étouffer.

Monsieur ALIFOND :

Nous avons tous de lourdes charges, et vous nous imposez une augmentation de près de 40%, c'est énorme et difficilement supportable financièrement. De plus, le STIF ne veut pas prendre en charge, justement cette charge, et nous devons supporter seuls cette dépense.

Monsieur MARTIAL :

Nous supportons déjà un lourd déficit, et votre décision d'augmentation de plus de 40% le passage en gare, aggrave encore la situation. Avec la mise en place du contrat T2, dont nous allons parler tout à l'heure, le STIF est en train de tout épilucher minutieusement. Ils ont décidé de nous appliquer une marge de 4,5%, qui est faible, au regard des risques encourus par la société, et des déficits qu'elle supporte.

Monsieur SENOBLE :

Tout d'abord, je tenais à signaler qu'il est inadmissible que les représentants de la société Interval prennent la parole sans y avoir été invité, car lorsqu'une personne prend la parole alors qu'elle n'est pas élue, il y a suspension de séance. Ensuite, ce qui me gêne sur le fond, c'est qu'on discute entres nous, de facturation, et que les intéressés soient autour de la table, et qu'en plus, ils se permettent de prendre la parole pour dire qu'ils ne sont pas d'accord. C'est la première fois que voit cela dans une instance.

Monsieur BERNARD :

Il a tout de même un problème de fond. Nous avons un prestataire de service qui fournit un service de transport, qui a répondu à un appel d'offre initial. A coté de cela, nous avons une tarification qui concerne un service que la collectivité demande au transporteur. Nous avons donc deux choses différentes, d'un coté un prestataire de service qui rend son service, et de l'autre une société qui utilise les services de la collectivité. Si vous ne voulez pas bénéficier des structures de cette collectivité, vous ne le faites pas.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Systématiquement, nous invitons les prestataires, car nous en avons besoin, pour nous donner des informations techniques, sur les dossiers qui nous préoccupent, et on travaille forcément avec eux. Il est vrai que depuis 15 ans, on travaille ensemble, et que leurs interventions ne sont pas toujours formelles, et il est vrai que cela apparaîtra dans le compte rendu.

Monsieur SENOBLE :

Quand un élu est directement concerné par une affaire, il quitte la séance, alors je ne vois pas pourquoi on leur laisse la parole.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Le président s'adresse directement aux deux intervenants de la société Interval.

Messieurs, je suis d'accord avec Monsieur SENOBLE, et je vous prie de ne plus interrompre la séance, sauf si je vous en fais expressément la demande.

Donc si j'ai bien retenu, l'augmentation de cette cotisation de passage en gare se monterait à 43%. Aussi, pour la valeur de 1 euro, à partir du 01/01/2011, qui est pour ? Une abstention (Monsieur RUIZ). La délibération est prise à la majorité.

Charte de fonctionnement de la gare routière

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Suite aux différents mails envoyés par Romain SENOBLE, concernant les problèmes à la gare routière, et dû au nombre de véhicules qui se retrouvent en même temps à la gare, aux heures de pointe, et d'arrivées des trains, j'ai donc demandé aux opérateurs de me faire un point précis de la situation. Il se trouve qu'à l'heure la plus fréquentée, nous avons en l'espace d'un quart d'heure, 17 bus en gare, dont 14 sont près à partir à l'arrivée du train de 18h30, tous en même temps. Nous nous retrouvons donc avec plus de bus que de quais. En plus, nous avons des conducteurs qui ne facilitent pas forcément le travail aux opérateurs, en refusant de bouger de quelques centimètres afin de désengorger la gare, ne démarrent qu'à l'heure dite et qui ne jouent pas le jeu de la collaboration avec les opérateurs afin de faciliter la gestion de la gare. Aussi, je vous propose de faire le point avec l'ensemble des transporteurs, car il n'y a pas qu'Interval qui soit à la gare à cette heure là. Il existe un règlement intérieur de la gare routière, qui date de décembre 2001, validé par la sous-préfecture de Provins, qui rappelle un certain nombre d'obligation des transporteurs, et entre autre les comportements de leurs conducteurs. Peut-être que certains transporteurs l'ont un peu oublié, car une des obligations des transporteurs est aussi de prévenir les opérateurs, lorsque l'on rajoute des bus, car certains transporteurs ne préviennent pas, et les opérateurs, se retrouvent à gérer des bus sans information. Pour ceux qui le souhaitent, je désirerais constituer une commission avec des membres du syndicat et les transporteurs, afin qu'on écrive une charte de fonctionnement de cette gare routière avec la certitude que chaque conducteur ait bien pris connaissance du document. Si certains conducteurs ne voulaient pas respecter les consignes, il sera appliqué des pénalités aux transporteurs perçues par le SITCOME. Il serait bien que la commission se réunisse rapidement sous quinze jours, afin de nous

permettre de voter au prochain comité syndical de décembre cette charte qui pourrait être mise en place dès le début de l'année prochaine.

Monsieur MARTINEZ :

On nous avait dit qu'en mettant du personnel à la gare, nous n'aurions plus de problème de gestion de la gare routière ; hors, il s'avère que l'on se retrouve exactement avec les mêmes problèmes. On nous explique qu'on n'a pas la possibilité de faire attendre les chauffeurs, alors qu'on nous a expliqué également que nous savions exactement quels allaient être les retards des trains. C'est tout de même un monde.

Monsieur SENOBLE :

On veut bien entendre que les trains ont du retard, et que les correspondances seront assurées. Ceci dit quand on voit la congestion, à la descente des trains, dans les tunnels de la gare de Montereau, que vous avez des usagers qui sont encore dans le tunnel, que les agents d'Interval voient que les usagers ne sont pas tous sortis, et que le bus démarre quand même, sans attendre, c'est intolérable ! Intolérable ! Et que l'on vous réponde que du fait du départ du bus sans vous, vous pouvez prendre le bus garanti, 1 heure après, c'est inadmissible ! Là franchement, on se fout de la gueule du monde !

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Monsieur ALIFOND veut prendre la parole. Monsieur ALIFOND, je vous en prie.

Monsieur ALIFOND :

Nous avons à la gare du personnel avec les opérateurs et les conducteurs. Cette charte serait un excellent moyen de support de travail, qui serait un document partagé, entre les élus et les acteurs de la gare. Il faudrait aussi que nous puissions avoir une information dynamique sur les quais de façon à ce que les conducteurs, sachent quel est le quai sur lequel ils doivent stationner. C'est un ensemble d'actions qui doit être mis en œuvre.

Monsieur MARTINEZ :

Les opérateurs doivent informer les chauffeurs de bus des retards de train, et des gens encore bloqués dans le tunnel. Nous aimerions une volonté de management, permettant que les problèmes en gare soient résolus.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Nous avons une gare très congestionnée. L'action de régulation des opérateurs, est de réussir une opération d'intermodalité entre le départ des bus, et l'arrivée des usagers. Si nous avons des retards de train, cela peut encore plus bloquer le départ des bus, et ralentir le décongestionnement de la gare.

Monsieur SENOBLE :

Nous savons parfaitement que si le train a 1 quart d'heure de retard, tant pis, le bus sera parti. Mais entre un quart d'heure et trois ou quatre minutes, il faut faire la part des choses. De toute façon, les trains sont régulièrement en retard de trois ou quatre minutes. Un train qui met 55 minutes pour arriver de Paris, c'est du rêve, ça marche que sur l'informatique.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

J'ai rencontré sur la ligne G, dans le bus, des usagers qui demandaient à ce que le départ du bus soit décalé, car effectivement, ils n'avaient qu'une ou deux minutes pour prendre leur bus, lors des retards de trains, et certains souhaitaient que l'on retarde le départ du bus. C'est toujours difficile de décaler le départ des bus, pour un ou deux usagers, car quand le train est à l'heure, les autres usagers qui sont dans le bus, ne veulent pas attendre 10 minutes, le départ de ce bus.

Si les trains sont régulièrement en retard de trois ou quatre minutes, il faut peut-être prendre la décision de décaler ces départs. On reprendrait les fiches horaires, et on décale tous les départs de trois ou quatre minutes.

Monsieur RUIZ :

Il ne faut pas oublier les usagers qui sont encore dans le tunnel, et qui ne voient que les feux arrières des bus, qui sont partis sans les attendre. On sait pertinemment que cela bloque dans le tunnel, et il faut décaler le départ des bus du laps de temps qu'il faut pour sortir du tunnel. Il est insupportable de voir les bus partir pendant que les derniers sortent de la gare. Il faut calculer le laps de temps qu'il faut pour sortir, et le stipuler dans la charte de fonctionnement, pour obliger les conducteurs à attendre la sortie de tous. Les autres usagers qui sont dans le bus, pourront parfaitement comprendre que l'on attend les derniers sortis pour partir. C'est aussi un problème de civilité.

Monsieur SENOBLE :

Il faudrait que sur certains trains, ceux de 17h30 et de 18h30, le départ soit décalé. Combien de temps met un bus pour sortir de la gare ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Je donne la parole à notre chef-opérateur, Pierre.

Monsieur DIASONAMA :

Monsieur le Président, merci de me donner la parole. Je voulais apporter des précisions quant aux demandes et aux questionnements de Monsieur le Maire de Varennes.

Nous avons des problèmes à la gare, à heures fixes, tous les jours. Je profite du fait de vous avoir présents, ce soir, pour vous expliquer que le problème de gestion de la gare ne vient pas d'un mauvais management des équipes, mais bien de l'implantation et du manque d'informations dynamiques de cette gare. Nous avons à gérer beaucoup de facteurs, comme la modification des horaires d'arrivée de trains, et du fait que les bus soient bloqués en gare, en attendant l'arrivée des trains en retard. Nous sommes donc parfois obligés de faire partir les premiers bus, pour permettre aux suivants de débloquer la situation de la gare.

L'équipe a été traitée d'incompétente ; je vous signale que j'ai quand même un master en droit social et gestion du personnel, et je voudrais que vous compreniez à quoi nous sommes confrontés tous les jours. D'un côté, nous avons l'information du retard des trains, et donc nous allons informer les conducteurs concernés des différentes situations. Mais nous avons également les usagers, qui prennent certains bus, afin de réussir leurs correspondances. Enfin, nous avons à faire avec le centre d'exploitation d'Interval, et dont le responsable ne peut pas toujours autoriser le décalage du départ du bus, au regard des autres points de dessertes de la ligne, et de la fiche de route du conducteur. Nous devons réagir dans l'urgence, nous avons généralement 1 ou 2 minutes pour intervenir, sur les 18 bus, avec seulement six quais, qui se présentent en l'espace d'un quart d'heure, aux deux heures de pointe. Ceux qui se présentent les premiers, ne sont pas forcément ceux qui repartent les premiers, quand tout va bien au niveau des horaires d'arrivée des trains. Nous pouvons avoir sur un même quai, quatre départs de bus. Pour ceux qui pratiquent la gare, 2 bus au maximum, peuvent stationner à quai et nous ne pouvons pas toujours intervenir sur l'emplacement que prendra le conducteur pour stationner en gare. Nous avons en plus, plus de 6000 piétons qui se retrouvent éparpillés sur les quais, en attente de départ. Nous n'avons à déplorer que trois accidents corporels, depuis 4 ans, ce qui est vraiment très peu, vu la structure de la gare. Aussi, je me rapproche de vous, et vous demande humblement de bien vouloir nous fournir des outils professionnels qui puissent nous permettre de faire correctement notre travail, dans des conditions de sécurité optimales, avec une réfection de cette gare, qui date de plus de quinze ans, et qui a été construite, alors qu'il n'y avait à l'époque qu'un trafic très réduit. Nous aimerions aussi que vous portiez votre effort sur une mise en place d'une gestion dynamique d'information, afin de permettre le meilleur emplacement possible pour les différents bus qui stationnent en gare.

Monsieur MARTINEZ :

On ne vous a jamais traité d'incompétent et c'est à nous, élus, de vous fournir les outils vous permettant de pouvoir gérer cette gare.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Aussi, je voudrais que l'on revienne sur l'élection des différents élus qui se proposeraient pour participer à cette commission. Nous ferons ensuite un suivi de cette commission, pour voir comment cette charte est mise en place et appliquée. Je note que Messieurs SENOBLE, MARTINEZ, GIRAULT, DALIBON, BLANCHARD, LEFIER et moi-même constitueront cette commission.

Convention T2

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Vous avez reçu un condensé proposé par le STIF, et le mieux est peut-être d'en faire un résumé. Les conventions T2 permettent au STIF de reprendre en main la gestion de l'ensemble des réseaux d'Ile de France et de se doter d'un outil qui leur permet d'analyser tous les réseaux de la même manière à l'aide de requêtes ; c'est également une modification institutionnelle. Premièrement, l'autorité

organisatrice des réseaux était le STIF, et les transporteurs sollicitaient des droits de ligne, ensuite ils avaient le monopole sur ces lignes ; l'objectif étant d'ouvrir ces marchés en 2016, et donc de 2011 à 2016, passer par un cap intermédiaire. Deuxièmement, c'est de conclure des contrats directement avec l'entreprise, car c'était le transporteur qui envoyait les dossiers techniques au STIF, conjointement avec les collectivités et le Conseil Général, qui localement proposaient les changements sur le réseau. Dès lors, la rémunération se faisait sur les comptages. A partir de 2011, c'est le STIF qui reprend la maîtrise de toutes les décisions et institue, pour les collectivités qui le souhaitent une convention de partenariat ; c'est ce que nous devons négocier avec le STIF, le Conseil Général et les entreprises. Le STIF va imposer sa marque sur tout le réseau d'Ile de France, et nous allons avoir des bus, qui auront tous un fond « vif argent ». Même si nous pourrions y mettre notre griffe du réseau, il faudra que les bus soient tous identifiables STIF. Les négociations se feront dorénavant entre le STIF et le transporteur, avec l'aide des requêtes. Elles sont établies sur des bases 2008, réactualisées des différents avenants apportés sur le réseau jusqu'à aujourd'hui. Donc, c'est la garantie pour le syndicat d'une non fluctuation de notre participation, à service constant. Dans le cadre de comité de suivi, qui sera supervisé par le STIF, une fois par an, il sera étudié la participation du syndicat, qui est arrêtée à 274 000€, pour 2011. Toutes les dépenses sont décortiquées, et nous seront présentées avec une close de confidentialité. Si le syndicat fait des demandes de modification du réseau, elles seront étudiées par le STIF, qui décidera si oui ou non, il les intègre dans le réseau. Si les recettes deviennent plus importantes, il n'y aura pas de baisse des cotisations, mais l'excédent sera réinjecté en service dans le réseau. Nous sommes dans la phase 4, soit la dernière à être mise en place. La demande du STIF est de savoir si nous voulons continuer à participer ou non. Si c'est non, bien sur, ils réduiront d'autorité l'offre du montant correspondant aux montants de nos cotisations. Le STIF nous demande de nous positionner avant la fin de l'année, car ils entérineront la décision au mois de février 2011. Le Conseil Général a déjà proposé des modifications, sur cette convention, que nous propose de signer le STIF.

Monsieur SENOBLE :

En cas de demande de changement d'offre, cela se passe comment ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Il suffira de constituer des dossiers argumentés, et de demander une réunion. En tout premier lieu, il y aura discussions et il sera étudié le bien fondé de la demande. Si tel est le cas, notre interlocuteur au STIF, se chargera pour nous de chiffrer, à l'aide des requêtes, la dépense. Ensuite, soit, elle ne dépasse pas les 2% du coût du réseau, et ils l'intégreront dans notre schéma, soit elle les dépasse, et ils nous indiqueront quelle sera notre part à supporter.

Monsieur SENOBLE :

Tout va devenir transparent, et en plus, il va y avoir plus de contrôle ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Monsieur MARTIAL va pouvoir nous répondre, car effectivement, ils ont une clause sur les contrôles avec des pénalités bien spécifiques.

Monsieur GIRAULT :

Vous rendez-vous compte du professionnalisme du transport qui va nous être demandé ? Nous allons avoir des spécialistes du transport, avec des professionnels du STIF, les transporteurs, le Conseil Général qui savent de quoi ils parlent, et en face, nous, élus.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Aujourd'hui, nous avons le STIF qui pilote, qui contrôle, qui regarde tout ce qui se passe sur tout le réseau. Demain, nous serons l'autorité de proximité sur notre TAD. Mais si à long terme, nous reprenons l'autorité sur le réseau, ce sera à nous d'aller faire les contrôles, de chiffrer nos éventuelles modifications de ligne, et là nous aurons besoin de professionnels du transport. Mais nous n'en sommes pas là, loin de là ; aussi, préparons notre convention pour la mise en place de cette convention T2. Je propose donc à Monsieur MARTIAL, de nous expliquer quelles sont leurs obligations par rapport à ce contrat T2.

Monsieur MARTIAL :

Nous avons toujours eu une présence très forte à nos côtés du Conseil Général, pour auditer tous nos comptes. Et avec la mise en place du contrat T2, il y a une forte augmentation sur les obligations de l'entreprise qui sont définies par le STIF. Les contrôles sur le réseau que nous devons effectuer sont alourdis, et également les pénalités, qui sont redéfinies à la hausse. Nous avons également des obligations de résultat qui sont à la hausse. Pour simplifier, sur les contrats de type T1, nous étions

rétribués par rapport aux validations ; sur le contrat T2, ce sont les charges de mise en place du réseau qui sont retenues.

Monsieur RUIZ :

Nous retrouvons une parenté très forte de cette mise en place du contrat T2, par rapport aux normes ISO en cours. Et si nous avons des réunions régulières avec le STIF, nous nous retrouvons donc dans une position plus facile. Le travail des élus autour de cette table est d'arriver à apprécier quels sont nos besoins et quelles sont les réponses que l'on souhaite y voir apporter. Le STIF devient notre principal interlocuteur, et cela peut apporter de la qualité au service public rendu. Cela peut être un saut qualitatif sur la manière de gérer le réseau. Pour en revenir à la restructuration qui a été faite en septembre, où l'on nous avait annoncé une baisse de 30% du service, mais qui ne serait pas proportionnelle à une équivalente baisse financière. Où en est-on d'un point de vue financier ? Et avons-nous eu des retombées, des réclamations des usagers sur cette restructuration, sur les communes de l'intercommunalité ? Je vous rappelle que ce point devait être abordé lors de la proposition des budgets supplémentaires, par rapport à toutes les difficultés que nous avons eues pour nous mettre d'accord sur cette restructuration. Nous avons demandé à avoir un point sur ce sujet sensible, et nous ne l'avons pas, que ce soit sur l'aspect financier ou qualitatif.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Sur la perception des réclamations, on transporte environ 5 900 personnes par jour, et les quelques bus qui ont été supprimés tôt le matin, concernaient moins d'une centaine de personnes. Et nous n'avons pas eu d'échos de mécontentement. Et sur la ligne B, qui concerne Cannes Ecluse et Varennes, et qui a été celle qui a subi le plus de modifications, nous n'avons pas eu de remontées non plus, quelles soient positives ou négatives. Nous n'avons pas eu, à ma connaissance, de réclamations sur cette restructuration.

Monsieur SMORAG :

Les bus qui ont été supprimés, avaient une faible charge, et nous n'avons pas eu non plus, de remontées d'insatisfaction.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Effectivement, nous avons presque doublé le trafic de la ligne B, suite à l'ouverture du Bréau, mais contrairement à ce que l'on pensait, au lieu d'avoir une forte demande, nous avons eu les mêmes usagers, qui se sont répartis sur les bus.

Monsieur RUIZ :

Il est très important que l'on sache ce genre de choses. Je lis dans la presse qu'il est programmé une ligne en site propre, mais à priori, on constate qu'il n'y a pas aujourd'hui une demande qui ferait que l'on a tout intérêt à envoyer une ligne du Bréau à Surville ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Aujourd'hui, la ligne excédentaire est la A, puisqu'elle concentre 80 % des usagers et les 20% restant se répartissent sur toutes les autres lignes. Mais il est certain qu'il n'est pas utile de mettre une ligne régulière, pour amener les gens dans un quartier où il n'y a que quatre maisons, et aucun commerce. Le besoin sur la ligne B est faible, mais il existe. On met également, en parallèle, en place du TAD sur les communes rurales, et on va voir comment cela évolue.

Monsieur RUIZ :

Donc, il serait intéressant d'avoir un topo sur les mécontentements concernant la restructuration, et d'en avoir les retombées financières et de recevoir un point par les communes des réclamations qui ont été faites, car 30% du trafic, quand même, cela a touché quelques personnes. Il serait bien qu'à un prochain comité, chaque commune nous fasse part des remontés qu'elles ont eues, et de savoir quel impact financier cela a eu réellement. Est-ce que les prévisions que nous avons faites étaient bonnes ? Est-ce que le TAD qui a été mis en place dans certaines communes répond ou pas aux besoins ? C'est vraiment problématique, car les services sont-ils utilisés ? Comment cela se passe-t-il dans les autres communes ?

Madame FLORENCE :

Vous avez raison, car je ne sais ce qui se passe dans ma commune. Et au prochain conseil qui ne saurait tarder, je ne saurais pas leur faire un exposé de ce qui est proposé.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Sur le TAD, nous sommes en train de préparer la campagne d'information. Sur toutes les communes concernées, nous allons organiser des réunions, surtout avec les personnes âgées, dans chaque

commune. Nous allons également distribuer, toujours pour chaque commune rurale, les informations relatives à ce nouveau service, dans les boîtes aux lettres pour en informer tous vos habitants, mais également pour promouvoir nos cartes SiYonne, et tous nos services liés.

Monsieur SENOBLE :

A coté de ça, les horaires ne correspondent pas à la demande car, et je parle de Forges et Laval, si les gens n'utilisent pas les bus, c'est parce que les horaires ne correspondent pas à leur besoins. Moi-même, n'ayant pas de bus le matin, je ne prends pas le bus le soir. On ne dit pas qu'il faut mettre plus de bus, mais qu'on les mette à des heures où il y a de la demande. En journée, ça ne sert à rien, il n'y a personne.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Pour les communes qui sont à faible population, il faut savoir qui sont les usagers utilisateurs, les questionner directement et savoir quels sont les trains qu'ils utilisent, en sachant qu'on ne peut pas couvrir tous les trains car même si tu prends souvent le même train le matin, avec les RTT, les gens ne prennent pas tous les soirs le même train pour rentrer.

Monsieur RUIZ :

Pour les vélos, on pourrait développer la publicité sur le gardiennage, dans le garage à vélo, du kiosque car certains, sachant qu'ils peuvent laisser leurs vélos en toute sécurité, à la gare, adhéreraient à ce service.

Monsieur BERNARD :

Effectivement...car personnellement, ma fille utilisait son vélo pour aller à la gare, jusqu'à ce qu'un soir elle rentre sans la selle...

Rires dans la salle...

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Il y a effectivement à la gare deux garages à vélos ; le premier au Kiosque, le deuxième appartenant à « vélos Sud ». Et d'ailleurs, une des 2 clientes du gardiennage est une habitante de Varennes.

Monsieur MARTIAL veut compléter les réponses déjà apportées...

Monsieur MARTIAL :

Nous n'avons pas fait de retour sur la restructuration, car nous n'en n'avons pas eu. Les courses qui ont été supprimées ne suscitaient pas de réclamation. Nous avons fait l'effort de conserver toutes les courses qui pouvaient poser des problèmes, si on les supprimait. Lors de l'analyse de toutes les courses, lignes par lignes, avec le STIF, le Conseil Général, et vos représentants, nous avons tous bien fait attention à ne pas supprimer des trajets qui auraient pu susciter des problèmes pour les usagers.

Monsieur DALIBON :

Célestin a tout dit. Avant, en considérant les différents avenants qui ont été signés avant le vote du budget, nous avons un déficit de 454 000€, hors Emplet Express, à partager pour moitié entre le SITCOME et le Conseil Général. Après l'ensemble de la restructuration des lignes, on a un déficit annuel estimé à 330 400€. Cette réduction pour l'année 2010 ne concerne que les quatre derniers mois de l'année. Pour l'année 2011, nous avons un déficit de 274 000€, c'est-à-dire 330 400€ divisé par deux, et 110 000€ pour l'Emplet Express.

Monsieur RUIZ :

Il est dommage que cela arrive en fin de séance, car nous avons eu des débats mouvementés, et entre autre sur les débats budgétaires. Il était important de connaître les résultats de cette restructuration. En tout cas, démonstration a été faite que le déficit pouvait être baissé réellement, et que cela est quelque chose d'important, car nous avons une satisfaction identique du public. Ce qui prouve que ceux de certains d'entre nous, qui sont intervenus pour souligner les problèmes de gestion de ce syndicat, n'avaient pas tout à fait tort.

Monsieur DALIBON :

Tout à fait...

Grands éclats de rire dans la salle...

... Je n'ai pas fini ma phrase, dans le sens où cela fait diminuer considérablement le déficit, mais toutes les lignes que l'on a rajouté au fil des années, émanaient quand même de la volonté des élus, surtout dans les petites communes, et que c'est à vos demandes, et surtout sans se préoccuper de la fréquentation, que nous avons mis en place ces trajets.

Monsieur RUIZ :

Il est normal que tu te défendes des reproches qui vous sont faits, mais je voulais juste rappeler, que lors des budgets, nous vous avons dit que cette affaire coutait trop cher, et que l'on ne pouvait se permettre de continuer à augmenter les cotisations, comme cela était le cas, cette année.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Michel ne voulait pas dire que le syndicat était mal géré, mais que nous vous avons écouté, pris en compte vos demandes, et qu'on y avait porté une telle attention, qu'on avait mis en place les avenants permettant de satisfaire vos demandes.

Monsieur RUIZ :

C'est donc la faute des communes.

Monsieur DALIBON :

Cela n'a pas été fait sans grincements de dents, car si l'on prend l'exemple de la commune de La Brosse Montceaux, ils n'ont plus aucun trafic le samedi. Pour Marolles, sur les trois trajets que nous avons, il ne nous en reste plus qu'un, le samedi.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

En réalité, on a peut-être été un peu laxiste, car voulant faire plaisir à trop de monde. D'ailleurs certaines communes étaient contre toute suppression. Mais je dois vous rappeler que toutes ces décisions ont été prises à l'époque à l'unanimité des élus du SITCOME, en toute connaissance de cause. Qui souhaite participer à cette commission ? Nous aurons donc M. MARTINEZ, M. RUIZ, M. GIRAULT et les membres du bureau, bien sur, comme d'habitude, qui constitueront cette commission.

Questions diverses

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Il a été sollicité par la ville de Montereau de mettre en place du TAD en direction du cinéma. J'aurais voulu qu'on puisse le proposer pour l'ensemble des communes du syndicat. Aussi, souhaitez-vous que l'on étudie la mise en place d'une desserte les vendredis et samedis soirs, dans le cadre du TAD, que l'on fait déjà pour les soirées SiYonne ? En sachant que les soirées SiYonne sont déterminées par les spectacles proposés dans vos communes, alors que le cinéma serait mis en place toutes les semaines. Nous ferions l'étude en interne.

Monsieur SENOBLE :

Tu veux savoir si on veut mettre du TAD pour le cinéma ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

C'est le résultat de l'étude qui le déterminerait.

Monsieur PAVIOT :

Quel est le résultat des soirées SiYonne ? Avons-nous beaucoup de commandes ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Pas beaucoup...

Rires dans la salle...

Nous ne communiquons certainement pas assez sur ce service, auprès des personnes âgées. Mais nous pourrions demander aux opérateurs de nous préparer une étude sur les horaires ?

Monsieur SENOBLE :

Avant de faire faire ce travail, il faut peut-être savoir combien de personnes sont intéressées ?

Monsieur SMORAG :

Nous devrions, en même temps que l'on distribue la pub sur le TAD, questionner les gens sur ce TAD.

Monsieur SENOBLE :

Personnellement, je préférerais savoir ce qui se passe sur le nouveau TAD, avant de mettre en place une étude pour en mettre un autre.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

J'ai eu une discussion avec le directeur des cinémas, et il propose pour ceux qui prendraient le Cinébus, d'offrir des places à tarifs réduits. De ce fait, le transport que les gens paient pour prendre le bus, serait déduit du montant de leur place.

Monsieur SENOBLE :

Justement, pendant qu'on parle du Centre Commercial de Varennes, Monsieur Weiss, il contribue quand aux charges du syndicat ? Si on ne fait pas le forcing, et si on ne le prend pas d'assaut, Monsieur Weiss, il ne va pas s'affoler pour nous...

Monsieur BERNARD :

De la même manière que nous faisons payer les transporteurs pour leurs passages en gare, il faut faire attention, car peut-on faire payer les passages en bus, dans les centres commerciaux, en sachant qu'ils supportent également beaucoup de charges ?

Rires dans la salle...

Monsieur PAVIOT :

Où en est-on des réclamations faites par rapport aux horaires des Cars Moreau sur les fiches horaires ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Nous avons reçu une réponse de la société, mais elle n'est absolument pas recevable. Nous allons donc revoir avec les entreprises ce sujet.

Monsieur SMORAG :

Où en est-on des réclamations sur la ligne B, pour les arrêts de Grande Plaine et Prairie ?

Monsieur BLANCHARD :

Il s'avère que ces deux arrêts ne sont pas toujours desservis, alors que le bus passe systématiquement devant. Par complaisance, certains chauffeurs s'arrêtent quand même, à la demande des usagers, et pas d'autres. Nous avons fait plusieurs mails de demande de desserte quotidienne de ces deux arrêts.

Monsieur ALIFOND :

Il me semble qu'il a été répondu à cette question.

Monsieur SMORAG :

Non, car nous avons encore une demande sur deux qui concerne ces points d'arrêts.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Nous allons revoir ce point, et nous vous donnerons réponse.

La séance est close à 21h50.

-----ooo000ooo-----