

Les membres du Comité Syndical se sont réunis à la mairie de Montereau, en salle des conseils, ce mardi 23 février 2010, sous la présidence de Monsieur Jean-Marie Albouy-Guidicelli.

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

Etaient présents :

Messieurs Baillet Jean-Luc et Bourbigot Eric (Barbey), Monsieur Demelun Alain (La Brosse-Montceaux), Monsieur Smorag Philippe (Cannes-Ecluse), Messieurs Bernard Jean-Jacques et Pellé André (Esmans), Messieurs Simonot Gilles et Senoble Romain (Forges), Madame Martinet-Contant Danièle (La Grande Paroisse), Monsieur Bezanger Philippe (Laval en Brie), Messieurs Dalibon Michel et Paviot Jean-Pierre (Marolles-sur-Seine), Monsieur Albouy-Guidicelli (Montereau-Fault-Yonne), Monsieur Martinez Jean-Claude et Madame Cheval Michèle (Saint-Germain-Laval) et Monsieur Ruiz José (Varennnes-sur-Seine).

Absents excusés :

Madame Florence Marie-Thérèse (La Brosse-Montceaux), Monsieur Blanchard Daniel (Cannes-Ecluse), Monsieur Even Jean-Luc (La Grande Paroisse), Monsieur Richard Matthieu (Laval-en-Brie), Monsieur Chaumont Léon (Misy-sur-Yonne),

Invités :

Messieurs Alifond Christian, Martial Celestin et Lefrere Régis (Interval) ; Madame Sandrine Schmitt (Sitcome).

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

ORDRE DU JOUR

- Débat d'orientations budgétaires.
- Questions diverses.

-----ooo000ooo-----

Débat d'orientations budgétaires

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Le budget de l'année 2010 a été l'objet d'un travail préalable important de tous les élus volontaires. En effet, afin que nous puissions présenter un budget le plus consensuel possible, le bureau a souhaité au préalable du débat d'orientations budgétaires du SITCOME que des commissions de travail préparatoires se réunissent.

Ainsi, les 5 réunions des commissions et les 3 réunions de bureau spécifiques à la préparation du budget annuel ont permis de façonner un budget stable par rapport à 2009 tout en mettant en œuvre les actions décidées par le comité. Les engagements contractuels et notamment la desserte nouvelle du centre commercial du Bréau sont les seuls éléments qui influent notre participation.

Statut quo sur les clés de répartition.

Ainsi, comme il avait été promis l'an dernier au moment du vote du budget, une commission des clefs de répartition a été organisée afin d'étudier un nouveau calcul des cotisations communales.

Par le passé les clefs avaient déjà été modifiées afin de pouvoir accueillir les nouvelles communes et d'ajuster avec équité les charges d'exploitation et de fonctionnement du réseau et celles du syndicat.

Les différents scénarii étudiés ont démontré qu'une modification des clefs de répartition était un exercice périlleux et que la majorité des communes, notamment les communes rurales, n'avaient rien à gagner.

Après deux réunions de travail de la commission et une réunion de comité, il s'avère d'après les échanges que nous avons pu avoir que le statu quo était pour l'heure préférable pour la grande majorité des communes.

Réajustement du nombre d'habitants

Comme tous les ans, des communes perdent des habitants, d'autres en gagnent.

Ces changements vont influencer sur le montant des cotisations en modifiant la part contributive communale. Les pourcentages peuvent être trompeurs, la valeur absolue étant souvent faible.

Desserte du Centre Commercial du Bréau

Comme nous l'avons décidé le 5 novembre 2010 en approuvant l'avenant N°3, la desserte du centre commercial du Bréau sera réalisée dans un premier temps par la déviation de la ligne Emplet'express et de la ligne B.

L'avenant n°3 ainsi que l'actualisation des coûts annuels du réseau impactent le budget 2010 d'une participation supplémentaire du SITCOME au déficit du réseau SIYONNE de 46 700 € soit une augmentation de 15 %.

Pour autant, ce pourcentage se répartit différemment entre chaque commune et n'impacte pas toutes les communes de la même manière. En effet, il est à souligner qu'avec le mécanisme des clefs de répartition, la contribution de la ville de Montereau s'élève à 29 469 € sur les 46 700 € supplémentaires soit 63% de l'augmentation contractuelle, les 37% restants étant répartis sur les 11 autres communes du syndicat.

Il est à noter que la création de la desserte du Bréau va favoriser d'une manière significative le développement du TAD comme nous l'avons envisagé et va permettre d'initier la structuration du réseau autour d'une ligne vertébrale (ligne A dès lors que le barreau routier prévu sera réalisé pour un passage via Marais de saule) et en heures creuses des lignes courtes qui relieront les communes rurales vers des points d'échanges secondaires tel le centre commercial du Bréau.

Peu à peu, nous réalisons un nouveau réseau SIYONNE qui permettra à tous les habitants de nos communes d'avoir une offre de mobilité soutenue.

Développement du TAD

Comme nous avons pu le constater avec le développement de l'offre sur la ligne A en 2008, les clients empruntent le transport public plus aisément lorsqu'ils ont plus de fréquences, d'amplitude et souplesse au niveau des horaires.

Conformément à nos orientations de mandat, lors du conseil syndical qui s'est réuni le 5 novembre 2009, nous avons convenu d'un nouveau TAD qui ne se limiterait plus à un complément de desserte à la demi-journée (un retour le midi vers le village et un aller en début d'après-midi) mais permettrait de créer des allers-retours plus nombreux deux demi-journées par semaine.

Cette nouvelle organisation va se mettre en place de manière progressive sur le mois de mars et sera promue à travers une campagne d'information et de porte à porte.

Compte tenu de la qualité de l'offre proposée, nous envisageons de nous doter d'un nouveau véhicule 9 places afin de faire face à l'afflux de nouveaux clients et au développement du service sur d'autres créneaux horaires supplémentaires dès septembre 2010.

Ce TAD va offrir aux habitants des communes rurales une desserte similaire aux lignes urbaines. Enfin, les tarifs TAD adoptés sont très avantageux et le type de véhicule utilisé permettra une convivialité déjà appréciée avec l'Emplet'express.

Informers nos concitoyens

Les missions du SITCOME sont d'organiser la mobilité de nos concitoyens et de les informer des services publics mis en œuvre.

Comme nous avons déjà pu le faire à d'autres occasions, une commission communication a été mise en place afin d'étudier dans un premier temps les opérations d'information à la population utiles à nos concitoyens, de les chiffrer puis dans le cadre d'une deuxième réunion de les sélectionner au vu de leurs intérêts et de l'enveloppe budgétaire possible.

Ainsi, nous sommes partis d'un budget prévisionnel de 52 770 € HT pour atteindre un montant total d'opération de 31 055 € HT, soit une diminution de 41 % par rapport à ce qui était envisagé.

Au vu de la somme des services proposés, de la mise en place d'un nouveau TAD en correspondance avec les autres lignes du réseau, de la desserte du Bréau par les lignes B et Emplet'express en correspondance avec les autres lignes du réseau, il nous a semblé indispensable que nous puissions

promouvoir toute cette offre de mobilité auprès de la population dès le mois de mars à travers un nouveau guide horaire.

Le Guide horaire a toujours suscité beaucoup d'intérêt et fut à chaque édition un bon instrument de promotion de la mobilité sur notre territoire. Il comprendrait tous les horaires SIYONNE, les horaires des TAD, les informations utiles, les services de la carte SIYONNE, les horaires des autres transporteurs en correspondance en gare routière (d'où l'augmentation apportée au droit de passage de la gare routière qui dégage pour 2010 une augmentation de 4000 € pour un montant total de 43 000 € de recettes) et les horaires SNCF.

Afin de ne pas gaspiller les guides horaires, il est proposé de mener une campagne d'information sur son existence.

Dans le même esprit, il a été envisagé de disposer dans des endroits à fortes fréquentations (type centre commercial, multiplexe de cinéma...) des présentoirs SIYONNE qui permettront tout d'abord d'identifier ces lieux comme lieux desservis par SIYONNE mais aussi de pouvoir proposer aux personnes intéressées les documents utiles (guide horaires, fiches horaires, prospectus).

Comme tous les ans, le SITCOME communiquera à la Foire de la St Parfait où passent plus de 40.000 personnes sur trois jours avec cette année, une mise en valeur de notre nouveau réseau, du TAD et en fonction de l'avancée du pôle PDU, des schémas retenus.

Enfin, comme tous les ans, notre semestriel à diffusion annuelle présentera en septembre ou octobre les nouveautés du réseau et les services proposés à nos concitoyens.

Aucune augmentation du budget du SITCOME 2010 (hors exploitation réseau SIYONNE)

Compte tenu des sujets évoqués ci-dessus qui constituent les actions 2010 du SITCOME et améliorent la mobilité de nos concitoyens par de nouveaux services, principalement réalisés en régie par notre personnel, et avec le souci permanent du bureau et de la directrice, nous nous efforcerons de réaliser nos missions et de mener à bien nos projets sans augmenter notre budget de fonctionnement.

Parmi les points à noter, la rationalisation de nos coûts continuent puisqu'il convient de signaler que notre bureau provisoire situé 63 bis avenue de gaulle sera libéré et que le siège du SITCOME sera installé de manière définitive dans notre propriété place Pierre Semard qui deviendra prochainement la Maison de Mobilité. Il est à noter que l'emprunt sur 7 ans que nous avons contracté pour l'acquisition de la maison de la mobilité représente un remboursement annuel de 14.300 € (intérêts + capital) alors que notre sous-loyer à l'hôtel de l'intercommunalité se serait élevé à plus de 35 000 €/an. Nous aurions eu une participation totale facturée à plus de 120 000€, et pour 2009, la plus-value effectuée nous avait permis de titulariser cinq opérateurs SIYONNE et d'embaucher de manière contractuelle notre directrice.

De nouvelles voies pour 2010 - Développement des lignes C et G

Cette année, nous souhaitons pouvoir étudier le développement des lignes de Saint Germain Laval et la Grande Paroisse.

Pour Saint Germain Laval, une étude déjà réalisée devra être actualisée et envisagerait de couper la ligne en deux pour améliorer les temps de parcours. Cette étude devra prendre en compte aussi la desserte du nouveau quartier Saint Jean situé vers le collège Paul Eluard.

Pour La Grande Paroisse, il s'agit d'offrir une desserte proche de ce qui est réalisée pour les communes de même taille. En effet, La Grande Paroisse est aujourd'hui pénalisée avec les clefs de répartition même si son adhésion avait permis à l'époque de lui faire faire des économies sur son budget. Le débat des clefs de répartition n'ayant pu lui rendre justice, il nous apparaît plus opportun d'essayer d'améliorer l'offre aux habitants.

Proposition d'adhésion de nouvelles communes

Compte tenu des démarches déjà entreprises avec de nombreuses communes l'an dernier, nous allons pouvoir finaliser rapidement des propositions pour un certain nombre d'entre elles. Il pourrait être envisagé, pour commencer, de mettre en place le TAD dans ces nouvelles communes avec une montée en puissance et des dessertes gare en heures de pointe. Ces propositions doivent être motivées par un partenariat gagnant/gagnant ; pour elles profiter de notre dynamisme et notre technicité, pour nous d'élargir notre périmètre d'action, de diminuer l'usage inutile de la voiture, d'apporter des ressources nouvelles au SITCOME.

Finalisation de l'étude Pôle PDU

Nous allons prochainement atteindre la fin de la phase 2 qui va confirmer les schémas retenus d'aménagement de notre gare routière, de l'augmentation des places de stationnement et de la création

de notre maison de la mobilité (agence NAVIGO, espace d'attente, toilettes publiques, information trafic...).

Les travaux pourront être réalisés à partir de 2011.

Création de la commission Opportunité de l'offre

Comme il a été annoncé en 2009, nous allons créer cette année une nouvelle commission de travail qui aura pour mission, commune par commune, de décortiquer les résultats des comptages réalisés par le STIF et de veiller à maintenir une offre de transport utile.

Tous les services n'enregistrant pas de clientèle pourront être remplacés par du TAD réalisé en régie. La commission sera aidée par l'entreprise, qui nous fera part de sa billetterie, et en comparant avec les comptages du STIF, ligne par ligne et pour tous les horaires, chaque équipe pourra juger de l'opportunité d'un maintien ou non de certaines dessertes peu fréquentées.

Monsieur MARTINEZ :

Avez-vous comptabilisé une augmentation de la fréquentation, sur la ligne qui va au Bréau, et avez-vous mis les moyens nécessaires pour pouvoir transporter tout le monde ?

Monsieur ALIFOND :

Oui, sensiblement d'environ 20%. Nous avons mis un bus pendant les fêtes de Noël et pour les soldes, et nous l'avons maintenu ensuite le samedi à la place du minibus.

Monsieur MARTINEZ :

Savons-nous de quelles communes viennent ses clients ?

Monsieur ALIFOND :

De Montereau et des communes avoisinantes. Nous ne savons pas exactement, il faudrait faire une enquête spécifique.

Monsieur SENOBLE :

Nous prenons 7,5% d'augmentation sur nos cotisations. Nous ne pouvons comparer Emplet Express avec le TAD. Les jeunes ne prendront pas le TAD, et avec les ruptures de charges, les personnes âgées ne prendront pas Emplet, alors est-ce que le TAD, doit être maintenu ? Quand aux charges d'exploitation, il est appréciable qu'il n'y ait pas d'augmentation mais, il serait encore mieux, de baisser ces charges du montant de l'augmentation du déficit. Les vélos ne servent à rien, il faut les vendre. Et c'est à un CCAS de prendre en charge les personnes âgées, de faire le TAD, d'aller chercher leurs courses, et de les emmener voir des spectacles, et non à un syndicat des transports. Et il faut se servir de la commission sur l'offre, pour faire la même chose sur tous les services.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Le TAD d'aujourd'hui n'est pas adapté à la demande. Un aller retour dans la journée, n'intéresse personne. C'est pour cela que nous vous proposons de le modifier, afin qu'il devienne plus attractif. Nous vous proposons par deux demi-journées, des allers-retours à la demi-heure. Pour les spectacles, le TAD est payé par la personne. Sur le dernier TAD que j'ai contrôlé, ils étaient 4 clients soit une recette de 12€. Aussi, si nous arrêtons le TAD, cela ne diminuera pas vos charges pour autant. Car les salariés sont payés, qu'il fasse du TAD, du contrôle en bus ou de l'accueil au kiosque. C'est plus par manque d'informations, que par déni que les services fonctionnent au ralenti. Lors du spectacle de Cannes-Ecluses, avec une forte promotion faite par le responsable du spectacle, nous avons eu 24 clients. Quand aux vélos, nous pouvons en garder trois ou quatre qui sont utilisés par des clients réguliers, et vendre les autres en occasion, mais cela ne fera pas non plus baisser vos charges de manière substantielle.

Monsieur SENOBLE :

Et pour le TAD, si cela n'est pas transcendant, que fait-on ?

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Le TAD, va nous permettre de remplacer les trajets bus vraiment très déficitaires que vous voudrez supprimés dans vos communes, et ainsi de maintenir le service, tout en faisant des économies. Il n'y a donc pas lieu de le supprimer. Et s'il n'y a pas de clients, sur le trajet supprimé, le véhicule ne bouge pas, et là nous faisons une réelle économie. Il faut donc faire une étude très poussée, sur tous les trajets, ligne par ligne, avec toutes les équipes, pour toutes les communes et réorganiser le réseau, de manière à le rendre rentable. Si nous décidons de remanier le réseau, à partir de septembre, nous pouvons mettre en place les avenants de modification, et les compenser par le TAD. Et nous aurons ainsi l'impact financier dès 2011. On a construit le réseau au fur et à mesure, en augmentant petit à petit le nombre des trajets par ligne. Aussi, aujourd'hui on doit tout revoir, afin d'assainir ce réseau.

Monsieur SENOBLE :

De toute façon, Transdev est racheté par Véolia.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Non, ils fusionnent. Mais il est vrai que cela diminue la concurrence.

Monsieur MARTINEZ :

Nous sommes quand même un service public, et nous allons leur faire payer les courses, qu'ils prenaient au préalable gratuitement avec leurs cartes orange.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Mais nous allons faire conventionner notre TAD, par le STIF, et les clients pourront se servir du TAD, de remplacement, avec les titres de transport qui sont à la disposition des usagers. Et nous continuerons à recevoir les recettes, directement du STIF, sur notre régie. Il faut faire cette étude très sérieusement, avec vos maires, car vous êtes ceux qui sont les plus à même de savoir, quels besoins ont vos habitants.

Monsieur RUIZ :

Nous ne savons pas très bien d'où viennent les utilisateurs d'Emplet. Mais nous ne pouvons avoir de doute, cette ligne devenant une ligne monterelaise, étant donné la grosse publicité faite sur « Quoi de neuf », ils ne peuvent venir que de Montereau exclusivement. Même si avec la réunion que nous avons eu hier, nous allons vers de nouvelles modalités, en attendant la ligne ne va plus à Varennes, et les Varennois sont privés de transport, sans même qu'on est daigné en faire la demande à la ville de Varennes, avant sa suppression. Ce prospectus, qui a du coûter cher au syndicat, montre bien que la ligne Eplet a été remaniée afin qu'elle aille plus vite, dans le centre de Montereau, et là il n'y a plus d'inter modalité.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

C'est la ville de Montereau qui a payé, comme nous n'avions plus de budget communication.

Monsieur RUIZ :

C'est très normal, puisque cela ne concerne que Montereau.

Monsieur BEZANGER :

Il est pénible de voir la ville de Montereau constamment critiquée, au regard de tout ce qu'elle paie.

Monsieur RUIZ :

Ce que je veux dire, c'est qu'il est dommage qu'un comité décide de supprimer des lignes sur une commune, sans même l'avertir. Le bureau nous propose de développer de manière très importante le TAD. Et donc, il va bien falloir transporter les usagers. Donc il va falloir investir. Aussi, que l'on ne dise pas que le TAD ne coûte rien au syndicat. Aujourd'hui, on me supprime des bus, que l'on me propose de remplacer par du TAD. Quand aux frais de communication, ils sont trop élevés par rapport à la taille du syndicat. Nous avons un réalisé de 19000€ pour 2009, qui est bien en dessous des 32000€ proposés pour 2010.

Monsieur DALIBON :

Effectivement, nous avons respecté le budget, mais pendant les 6 derniers mois de l'année, nous n'avons pas pu faire de communication, faute de moyens. Et la plus grosse partie de ces 32000€ concerne surtout la gazette et un guide horaire. La commission de « communication » a pris garde de ne faire aucune dépense qui ne soit indispensable. Et puis rappelez-vous que si nous ne faisons pas un peu de communication sur nos services en régie, nous n'aurons plus aucun service à fournir aux usagers.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Nous avons manqué de tact, et d'explications en amont, auprès des habitants de Varennes, et je m'en suis excusé. En attendant, le budget voté en 2009, pour 19000€, était complètement insuffisant, et ne nous a permis aucune communication sur le syndicat pendant 6 mois. Ce qui n'est pas viable. Si le TAD prend de l'ampleur, il faudra effectivement développer l'investissement, mais on en discutera avant pour savoir si vous êtes d'accord. Nous ferons la synthèse en fin d'année, soit cela a fonctionné ; nous avons eu du service, et on le développera encore plus, soit nous vendrons le véhicule et les services seront supprimés. Nous l'avons déjà fait sur des mandats précédents.

Monsieur SENOBLE :

Si le syndicat présente une compensation de la suppression d'une ligne journalière, que deux fois par semaine, ce n'est plus le même service.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Il faut bien distinguer le TAD offert, en complément des lignes régulières des communes, avec le TAD, qui sera mis en place, en remplacement des lignes fixes supprimées.

Monsieur RUIZ :

Il ne faut pas nous dire que cela ne nous coûtera rien.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Les économies que vous allez faire seront mesurables, pour les lignes qui seront supprimées et remplacées par du TAD. Nous n'avons pas les mêmes coûts de revient que la société de transport. Le TAD, qui est inscrit dans le budget 2010, n'implique aucune dépense supplémentaire par rapport à 2009. Nous faisons cette année avec les mêmes moyens. Pour 2011, nous discuterons des améliorations à apporter par rapport à ces services et nous étudierons s'il est rentable pour le syndicat d'investir. Nous sommes dans une phase de test, donc à coût constant.

Monsieur BERNARD :

Nous avons les frais de communication qui double d'une année sur l'autre, et cela ne peut être admis. Et quand l'on regarde les horaires de TAD, on se rend compte qu'il y a des petits beugs.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Nous vous proposons un exemple de dépliant, en sachant que nous vous proposerons de corriger, en accord avec vos conseils, ces horaires, ainsi que l'implantation d'arrêts de bus virtuels, pour ceux qui habitent trop loin des arrêts classiques, afin de ne proposer que des horaires qui vous conviennent parfaitement.

Monsieur BERNARD :

Donc l'augmentation des 46 700€ correspond à la mise en place d'Emplet ?

Monsieur DALIBON :

Nous retrouvons également la mise en place des avenants que nous avons décidés en 2009, et une réactualisation des coûts dus à un calcul établi par le Conseil Général, en fonction des critères du département.

Monsieur BERNARD :

Nos cotisations depuis 2001, sont en perpétuelle augmentation. Nous ne pourrions pas éternellement augmenter la fiscalité de nos administrés, en fonction d'augmentation ponctuelle du service de transport, et il faut que l'augmentation constante stagne.

Monsieur DALIBON :

Il faut vous souvenir que la participation du conseil Général est passée, de 80 à 50%.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

C'est le résultat des décisions prises en commun, sur l'ensemble du réseau par le syndicat. En 1995, le réseau était en faillite. Nous avons une utilisation du réseau en constante augmentation, avec pourtant une démographie fixe. Une des premières questions posées lors d'achat de biens immobiliers dans vos communes, c'est quels sont les moyens de transport qu'offre la commune. Et cela fait augmenter la valeur de vos maisons de plus de 15%. Il est important que l'offre ne soit pas uniquement sur du scolaire ; on a travaillé tous ensembles pour avoir des lignes régulières, et la fréquentation est en perpétuelle hausse. On ne peut dire que l'on veut du service supplémentaire, puis après refuser de le payer. Le fait de la mutualisation des charges, fait que Montereau prend à sa charge toutes les modifications de vos lignes à hauteur de plus de 50%.

Monsieur SENOBLE :

Nous ne pouvons pas élaborer chaque budget, chacun de son côté, sans savoir quelles conséquences cela aura sur la fiscalité communale.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Si vous voulez que nous laissons le réseau en l'état, sans ne plus toucher à rien, nous le ferons. C'est vous qui décidez de l'avenir du réseau. Toutes les améliorations vous ont été proposées, et vous les avez votés selon vos convictions. Le TAD, est certainement la solution, pour développer, ou redistribuer le réseau à moindre coût. Nous avons encore une inconnue, qui est la transformation de nos contrats avec le Stif, sous la forme des contrats T2. Le STIF peut parfaitement financer l'intégralité du réseau, en reprenant entièrement la main. Et les communes n'auront plus aucun pouvoir de décision sur leurs dessertes, sauf celles qui le souhaitent, à les financer entièrement seules.

Monsieur RUIZ :

Le Conseil Général s'est engagé à financer les modifications sur la ligne B, en améliorant les dessertes sur Varennes.

Monsieur ALBOUY-GUIDICELLI :

Verbalement, car j'ai reçu un mail, hier, qui me dit le contraire, et qu'il ne financera pas les 50% de l'augmentation, mais que éventuellement, il en couvrira une petite partie.

N'ayant plus aucune question sur ce débat, je le considère comme clos, et comme ce débat est le seul point à l'ordre de ce jour, la séance est close.

La séance est close à 19h45.

-----ooo000ooo-----