

L'an deux mil dix-sept, le 13 juin, 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. Jean-Marie ALBOUY-GUIDICELLI, 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. Romain SENOBLE et M. Damien BUZZI
La Grande Paroisse : Mme Roselyne TRUKAN
Laval en Brie : M. Patrick CHON
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
Montmachoux : M. Bernard CRETON et M. Patrick JACQUES
Saint Germain Laval : Mme Florence BONHOMME et Mme Michèle CHEVAL
Varennes-sur-Seine : M. Gilles LEMAUUR

Absents excusés :

Barbey : M. Eric BOURBIGOT ; *La Grande Paroisse* : M. Antonio AGUILAR ; *Montereau- Fault-Yonne* : M. Lachen CHKIF ; *Varennes-sur-Seine* : Mme Catherine GAUTHIER.

XXXXXXXXXXXX

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

XXXXXXXXXXXX

Monsieur ALBOUY :

Chers collègues, Mesdemoiselles, Mesdames, Messieurs, nous allons pouvoir débiter nos travaux.

Rapport du comité syndical du 21 Février 2017
--

Monsieur ALBOUY :

Vous avez à l'ordre du jour le rapport du comité syndical du 21 Février 2017.

Y a-t-il des remarques ? ...

Monsieur SENOBLE :

Oui, je m'étais abstenu pour le prêt des véhicules au personnel...

Monsieur ALBOUY :

Oui, c'est vrai, page 4, nous allons préciser « abstention de Romain SENOBLE ».

Nous modifions donc en conséquence le compte rendu.

Y a-t-il d'autres remarques ? ...

Pas d'autres remarques, je vous remercie.

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

C'est donc adopté à l'unanimité

Compte de gestion 2016 du budget principal du SITCOME

Monsieur ALBOUY :

Comme vous le savez, le compte de gestion est le compte rendu des opérations comptables réalisées par le trésor public.

Vous avez les documents qui sont joints, ils ont été étudiés par la commission de finances présidée par l'honorable Michel DALIBON.

Y a-t-il des remarques particulières sur ce compte de gestion ? ...

Pas de remarques ? ...

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

Il est donc adopté à l'unanimité.

Compte de gestion 2016 du budget annexe « Carte SIYONNE »

Monsieur ALBOUY :

Nous avons également le compte de gestion du budget « cartes siyonne ».

Y a-t-il des questions, des remarques ?...

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

C'est donc adopté à l'unanimité.

Compte administratif 2016 du budget principal SITCOME

Monsieur ALBOUY :

Il s'agit là du compte rendu réalisé par notre syndicat de l'ensemble des opérations comptables qu'il a réalisé l'année dernière, et il se trouve qu'il est similaire au compte de gestion.

Les comptes sont donc sincères, Sandrine et Michel l'ont préparé avec beaucoup de sérieux de rigueur et ce compte administratif représente l'ensemble des opérations menées par le syndicat.

Monsieur ALBOUY quitte la salle

Monsieur DALIBON :

Ce compte administratif a été également présenté et analysé à la commission finances.

Est ce qu'il y a des observations sur l'ensemble des délibérations, en sachant que vous avez un condensé sur la 1^{ère} et la 2^{ème} page des dépenses de fonctionnement et d'investissement du rapport de l'exercice précédent ?...

Il fait apparaitre un excédent de 219 378,17 euros, nous avons l'année précédente 207 119, 85 euros, donc on a augmenté un petit peu la marge de manoeuvres.

Est-ce que vous avez sur certains chapitres des questions ? ...

Qui est pour, qui est contre ?...

C'est donc adopté à l'unanimité

Compte administratif 2016 du budget annexe « Carte SIYONNE »

Monsieur DALIBON :

Vous avez le même tableau sur la 2^{ème} page avec un excédent global cumulé de 58 100, 22 € ; c'est en partie dû au fait que les véhicules nous ont coûté moins cher que prévu.

Des questions, des observations ?...

Qui est contre ?...

C'est donc adopté à l'unanimité.

Retour de Monsieur ALBOUY

Monsieur ALBOUY :

Je remercie Michel DALIBON pour son intervention.

Affectation du résultat 2016 du budget principal SITCOME

Monsieur ALBOUY :

Michel DALIBON va vous les présenter.

M. DALIBON :

Cela découle du tableau que vous aviez précédemment ; l'excédent du budget était de 230 075,14 euros, auquel il faut imputer les sommes nécessaires pour que la section d'investissement soit égale à 0, le déficit de la section d'investissement sera affecté à l'article 1068 pour la somme de 10 696,97 euros. On reprendra le résultat au budget supplémentaire en fonctionnement pour 219 378,17 euros.

Monsieur ALBOUY :

Très bien, il est à noter dans le compte rendu que Monsieur Jean-Pierre PAVIOT nous a rejoint à 19h10.

Jean-Pierre, je te remercie de ta présence.

Y a-t-il des questions ? ...

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

C'est donc adopté à l'unanimité.

Décisions modificatives

Monsieur ALBOUY :

Décisions modificatives ; il s'agit là d'un réajustement budgétaire entre l'article 2051 et l'article 1641, vous en avez parlé en commission finances.

Y a-t-il des questions ? ... Des remarques ?...

Qui s'abstient, qui est contre ?

C'est donc adopté à l'unanimité.

Géo localisation des véhicules

Monsieur ALBOUY :

Comme vous le savez en notre qualité de transporteur, nous nous devons de signaler et d'être au fait de l'emplacement de nos véhicules pour pouvoir notamment répondre lorsque des usagers qui attendent le TAD s'inquiètent éventuellement de quelques retards.

Cela a été réfléchi par le bureau ; pour l'équipement de nos véhicules, l'installation d'un GPS nous permettrait autant sur l'ordinateur que sur nos téléphones de pouvoir savoir où sont précisément nos véhicules. Nous pourrions donner les renseignements à la clientèle et nous permettrait de pouvoir étudier les éventuelles rationalisations possibles des déplacements, des trajets qui sont effectués par nos équipes.

Nous avons lors de la foire de la Saint Parfait rencontré une entreprise Seine-et- Marnaise, qui était située pas très loin de notre stand, qui nous a présenté leur système ayant la particularité d'être à la fois moderne, souple et puis assez peu cher par rapport à d'autres offres proposées par ORANGE par exemple, que nous avons déjà rencontré.

Il nous semblait plus qu'utile de pouvoir ainsi tracer nos véhicules et de donner ces renseignements, sachant que le réseau de bus lui-même serait équipé prochainement d'un système, qui lui est beaucoup plus perfectionné - nous ne sommes plus dans la dimension de notre TAD, et ce qui dit plus perfectionné dit aussi beaucoup plus cher.

Financièrement, il s'agit d'une dépense pour l'équipement de nos 7 véhicules de 840 euros HT par an, puisque c'est un abonnement de 10 euros par mois et par véhicule.

Y a-t-il des questions ?...

Conformément à la loi, par ailleurs dès que nous serons équipés, si vous l'acceptez bien sûr et avant même que nous équipions les véhicules, l'ensemble du personnel sera mis au courant de cet équipement conformément à la loi. Cet équipement sera déclaré à la CNIL.

Tout sera fait correctement et légalement.

Y a-t-il des questions ?...

Des remarques ?...

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

C'est donc adopté à l'unanimité.

Très bien, il est à noter dans le compte rendu que Monsieur Maurice SANSOVINI nous a rejoint à 19h20.

Demande de subvention dans le cadre d'un contrat de ruralité pour le financement de la maison de la mobilité et l'achat de 2 véhicules

Monsieur ALBOUY :

Comme vous le savez, nous allons enfin arriver à la concrétisation de ce projet, qui a débuté dans sa réflexion il y a une dizaine d'années. Nous avons eu encore récemment une réunion avec le syndicat des transports Ile-de-France, sur les investissements qui sont prévus sur le pôle gare. Vous avez bien sûr, ceux de la SNCF, que je vous ai déjà présentés et qui avancent conformément au calendrier qui nous a été donné. La ville de Montereau a reçu il y a maintenant à peu près un mois, les permis de construire ; nous même étant voisins directs de la SNCF, nous avons reçu pour avis ces permis de construire et donc les travaux qui concernent la gare SNCF, c'est-à-dire la remise à niveau des quais, la création d'un nouveau tunnel sur la partie droite du bâtiment qui sera de 4 m de large au lieu des 2 m actuel, l'équipement de l'ensemble des quais et de l'ascenseur pour pouvoir apporter aux personnes à mobilité réduite la possibilité de pouvoir emprunter la gare sans difficulté. Tout cela sera mis en œuvre à partir de décembre 2017 ou janvier 2018 avec à peu près au maximum 18 mois de travaux puisque la SNCF a inscrit 'juin 2019' pour la livraison des travaux, mais peut être que si tout se passe correctement, la gare pourra être livrée aux environs de mars.

Sachant aussi que la SNCF envisage, bien entendu, d'autant plus que nous ne sommes pas confrontés à un voisinage très important, contrairement à des gares qui sont incurvées dans des villes, de faire le maximum des travaux la nuit pour les faire avancer.

Vous avez un pôle PDU sur lequel nous travaillons maintenant depuis une dizaine d'années.

Ce pôle PDU comprend la création d'un parking de 450 places et du réaménagement du parking actuel, qui pourra donc gagner 40 places, ce qui fait 490 places supplémentaires. C'est en cours.

Aujourd'hui, on est confronté, (parce que comme vous le savez, nous habitons dans un pays où nous essayons d'anticiper), aux obligations puisqu'il s'agit pour la CCPM de mener une étude d'impact sur la loi de l'eau, de vérifier si le parking qui est en zone inondable serait inondé et mener une étude pour vérifier si la partie inondable serait inondée...

On a déjà la réponse mais il faut quand même mener une étude.

Sachant qu'il n'y aura pas d'habitants puisqu'on n'est pas censé accueillir de camping-cars, mais enfin, bon ceci-dit, il faut mener une étude, alors menons une étude.

Compte tenu de ces études en cours, on peut estimer maintenant que les travaux de la création de ce parking se feront à partir de début 2018, plus précisément au printemps 2018 ; il s'agit d'un parking, ce ne sont pas non plus des travaux qui durent énormément de temps, on aura une livraison du parking à mon avis septembre 2018 si tout se passe bien.

Ensuite, deuxième partie du pôle gare ; c'est la gare routière.

Nous avons revu avec le syndicat des transports d'Ile de France, la chargée de mission gare routière et puis le transporteur Interval (puisque c'est celui qui intervient à 80 % de l'usage de la gare), l'organisation terrestre de la gare routière avec quand même, la volonté à la fois :

-Premièrement, de maintenir les coups, de ne pas dépenser d'argent inutile, et on a fait retirer un certain nombre de travaux qui avaient été prévus initialement, comme dans le cadre de refaire le carrefour entre la rue du Châtelet et l'Avenue du Général de Gaulle, qui est impeccable.

-Deuxièmement, on essaie de faire une gare qui soit quand même un temps soit peu plus grande qu'aujourd'hui, mais quand même condensée pour éviter d'avoir une gare qui s'étale et que les usagers soient à 200 ou 300 m de l'arrivée de la gare SCNF ou de la Maison de la Mobilité. Cette gare nous permettra d'accueillir une quinzaine de quais, sachant qu'aujourd'hui nous sommes à 11 quais,

avec en fait que 5 quais doubles et des bus qui sont obligés de partager le même quai, et un grand quai pour le bus articulé.

Donc on aura plus de quais, et en tout cas un espace supplémentaire pour permettre aux bus d'attendre. Souvent, aujourd'hui, ils attendent dans la rue des Prés Rebours, ce qui crée quand même beaucoup de problèmes.

Demain, nous aurons une gare qui sera entièrement automatisée par son système d'information et de gestion des quais ; ce qui permettra ainsi au bus qui rentre de savoir à quel endroit il peut se diriger, de permettre ainsi au système informatique de savoir quand est ce que les bus rentrent, à quel quai ils doivent être affectés, et de communiquer cette information sur tous les panneaux d'informations clientèle ; ceci permettant une gestion extrêmement dynamique de la gare.

Moi, je me suis en tout cas à titre personnel, refusé d'avoir une gare qui prend trop d'espace totalement inutile parce que très concrètement aujourd'hui, vous avez le créneau de 18h30, où vous avez effectivement tous les bus qui sont présents sur un créneau de 10 minutes dans la journée.

Nous n'allons pas non plus concevoir une gare pour ces 10 minutes, alors qu'en plus demain il suffit qu'il y ait un changement d'horaires de train pour que le problème de 18h30 soit totalement différent.

Ainsi, le système informatique des quais supplémentaires sera en capacité d'accueillir et de rendre un service tout à fait correct, la plupart des quais seront en plus coté gare SNCF ; les usagers qui quitteront le tunnel de la gare pourront accéder, sans traverser, directement à leurs bus qui seront garés tout le long du quai principal.

On est en train de redessiner un tout petit peu cette gare routière mais, sur le principe on est à peu près tous d'accord.

-Le troisième volet, c'était la Maison de la Mobilité, c'est-à-dire transformer ce kiosque de la gare routière, qui somme toute a rendu bien des services depuis 1996, mais qui aujourd'hui manifestement est trop petit pour répondre aux besoins de la clientèle. Vous avez dans le cadre des changements de correspondances, des correspondances train-bus ou des correspondances bus-bus, et vous avez un certain nombre d'usagers qui sont dans l'obligation de patienter en gare.

Aujourd'hui, vous n'avez aucun endroit, à part le kiosque, -enfin un ou deux fauteuils qui permettent d'accueillir les gens-, et l'on constate que quand il fait beau, ils attendent dehors mais quand il ne fait pas beau, tout le monde se planque dans le tunnel de la SNCF...

On a d'ailleurs des vidéos assez démonstratives là-dessus, sachant que ce tunnel actuel sera fermé définitivement à la clientèle, puisqu'il deviendra un tunnel technique, et que la gare SNCF elle-même sera équipée de portiques, pour pouvoir y pénétrer comme c'est le cas à la gare de Fontainebleau et à la gare de Melun. Cela veut dire qu'il n'y aura plus aucun espace pour accueillir correctement les usagers.

La volonté qui était la nôtre depuis maintenant très longtemps, c'était de créer cette Maison de la Mobilité, qui sera d'abord bien sûr un espace d'information, d'accueil, où il y aura un espace d'attente qui soit suffisamment grand pour accueillir au moins 80 à 100 personnes, -c'est le nombre de personnes qui attendent en gare notamment sur le créneau de 17h00 à 19h00-, où il y aura à l'intérieur du WI FI, des prises pour pouvoir recharger son téléphone -puisque maintenant ça fait partie des items qualitatifs exigés par le STIF-, où il y aura les panneaux d'informations sur la circulation et l'arrivée des trains, où on aura notre écran vidéo quand nos bus seront équipés de GPS, qui permettront aussi aux gens de savoir à quel endroit sont les bus et quel est leur délai d'attente, de pouvoir éventuellement avoir, de quoi se rafraîchir au niveau de la boisson, d'avoir des toilettes publiques, -parce que vous savez que nous n'avons pas de toilettes publiques-, et de pouvoir bénéficier des services du SITCOME qui sont notamment la location de vélos et ultérieurement, si les services se développent avec le STIF, la location de voitures électriques, donc une maison qui soit suffisamment grande pour accueillir tout cela.

Ce projet, nous le portons depuis quelques années sans subvention et puis, il s'avère qu'en faisant la promotion de cette Maison de la Mobilité auprès de l'ensemble des autorités, nous avons eu d'abord une subvention qui a été votée par la communauté de communes, via le contrat de ruralité, d'un montant de 326 800 euros.

Puis, nous avons aussi obtenu l'aide du Syndicat des Transport Ile de France que nous avons quelque peu arrachée, (il était prévu que le STIF nous aide sur cette Maison de la Mobilité il y a quelques années), et que malheureusement, ces aides ont été supprimées, le projet n'ayant pas été sorti de terre.

Souhaitant le faire et ayant à l'esprit que nous allions disposer de ces aides, nous avons quand même réussi à obtenir le delta jusqu'au pourcentage qui nous est obligatoire, puisque comme vous le savez les projets ne peuvent plus être financés à 100% par les partenaires. Ainsi, nous avons obtenu durement 285 000 euros supplémentaires.

Nous avons déjà délibéré sur ce sujet, puisque nous avons lancé une consultation d'architecte, il y a quelques semaines. Nous avons eu 2 propositions de service d'architecte, une de Montereau et l'autre de Pontault-Combault, que nous avons rencontré avec Michel et avec lesquels nous avons échangé sur ce que nous souhaitons comme services à l'intérieur de cette Maison de la Mobilité, et puis un peu sur l'architecture, pour que ce soit quelque chose qui s'intègre dans le paysage ; il ne s'agit pas de faire quelque chose de laid dans cet équipement.

Donc voilà, où nous en sommes, aujourd'hui sur l'aide qui nous sera apportée via le contrat de ruralité ; cette aide a été acceptée par l'état et nous sommes en attente de la notification des subventions par les services de l'Etat et par le STIF. L'aide va passer en commission d'investissement le 21 juin, c'est l'assurance qui m'a été faite par la responsable et donc ce sera la première opération du pôle PDU qui sera financée par le syndicat des transports Ile-de-France.

Une fois que nous aurons obtenu les aides, et les retours d'architectes sur les propositions des futurs bâtiments, qui seront rediscutées ici avec l'ensemble des élus pour qu'on puisse choisir le projet le plus approprié, puis le projet concrètement approuvé avec les appels d'offres, le chantier pourra démarrer en 2018 avec une livraison en 2018. Nous sommes sur une extension du bâtiment, je rappelle que l'objectif c'était en fait de créer une extension de l'espace actuel pour pouvoir accueillir les usagers.

Il a été jugé plus utile avec les architectes de ne pas bricoler au niveau de cet espace de salle de réunion mais de tout raser parce que finalement économiquement et architecturalement, c'est plus intéressant de tout raser, parce que ce bâtiment dans lequel on est soutenue par un mur porteur qu'on ne pourra pas toucher. Cela ne tient pas sur grand-chose, et les architectes ont considérés que cela n'était quand même pas très aisé et qu'il valait mieux détruire cela et créer un grand espace, une nouvelle salle de réunion qui sera beaucoup plus grande et pour laquelle on a réussi à se faire subventionner car ce sera une salle de réunion que l'on partagera en salle d'accueil bis ou en salle d'exposition.

Cela nous tenait à cœur depuis maintenant quasiment 3 mandats, 3 équipes, où vous serez les heureux chanceux qui vont inaugurer cette Maison de la Mobilité et qui sera un vrai service supplémentaire qu'on va apporter et qui je pense servira de modèle. Il y a beaucoup d'endroits où il n'y a pas ce type d'équipement parce que, souvent la gare SNCF est de plein pied, donc en fait c'est un peu la gare SNCF qui sert ce service-là ; pour nous, cela n'est pas le cas.

Nous serons un vrai espace de service, il faut quand même avoir à l'idée que beaucoup de nos usagers bus (et je pense qu'à l'avenir ce sera encore plus, puisqu'il y aura une création d'un Seine-et-Marne Express, qui va relier Provins-Montereau incessamment sous peu et dans les cartons toujours, un Seine-et-Marne Express Nemours-Montereau) viendront ici à la gare de Montereau, pas forcément pour prendre le train, mais qui viendront chercher des correspondances avec d'autres bus pour pouvoir aller après, soit sur leur lieu de travail, soit sur leur lieu de formation, ou encore sur leur lieu de loisirs tout simplement. Nous aurons dans la maison de la mobilité des clients qui n'ont pas vocation à aller en gare SNCF et qui ont donc besoin d'avoir un lieu d'attente et des toilettes publiques qui soient dignes et en capacité d'accueillir tous ces gens.

Y a-t-il des questions sur ce dossier que vous connaissez maintenant ?...

Je tiens également à vous remémorer les calendriers.

Il y deux demandes différentes pour être dans les clous, on s'est bien mis d'accord avec nos partenaires. Donc il y a d'abord une première demande de subvention dans le cadre d'un contrat de ruralité, et il s'agit là donc d'obtenir une aide de 326 800 euros.

Monsieur DALIBON :

Plus 87 050€ et 20 000€

Monsieur ALBOUY :

Oui, il y a 2 subventions pour la maison : 326 800 euros et 87 050 euros, déjà acquises, il ne manque plus qu'à les récupérer le jour où l'on fera les travaux.

Et 20 000 euros pour l'achat de 2 véhicules supplémentaires liés au TAD, que nous allons mettre en place.

Qui s'abstient, qui est contre cette demande de subvention ? ...

C'est donc adopté à l'unanimité.

Demande de subvention auprès du STIF pour le financement de la maison de la mobilité

Deuxième demande, il s'agit d'une demande auprès du STIF pour obtenir les 285 000 euros que j'ai vraiment été chercher avec le couteau entre les dents...

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

C'est donc adopté à l'unanimité.

Demande de subvention auprès du Conseil Départemental pour le financement de locaux sociaux

Enfin, il s'agit d'avoir une subvention supplémentaire de 17 410 euros toujours pour le projet de la Maison de la Mobilité.

Comme vous pouvez le constater, nous avons été chercher l'argent là où on a pu le trouver...

Qui s'abstient, qui est contre pour cette demande de subvention ?...

C'est donc adopté à l'unanimité.

Autorisation donnée au Président de signer la convention CT3

Comme vous le savez, les transporteurs ont eu à signer des conventions T3, (T3 c'est le nom de code, avant c'était T2) ; c'est normalement la dernière convention qu'on devrait signer avec les transporteurs et le STIF puisque les conventions T3 et la politique actuelle votée par le STIF, devraient déboucher à partir de 2020 – 2021 à des systèmes d'appels d'offres en Grande Couronne.

Mais comme vous le savez, il y a encore quelques batailles des transporteurs, parce que les transporteurs de la Grande Couronne qui sont principalement des transporteurs privés, se plaignent bien sûr d'être mis en concurrence avec des transporteurs publics, comme la RATP qui eux-mêmes détiennent des réseaux de Petites Couronnes qui ne sont pas soumis à des appels d'offres.

Donc, forcément, il y a une concurrence un peu déloyale, je ne sais pas où cela nous mènera, mais le STIF mène cette politique qui comprend notamment par exemple, l'achat des dépôts, afin que le STIF en prenne possession, et correspondant au même principe d'acheter les véhicules eux-mêmes pour être propriétaires des véhicules.

Ainsi, ils n'auraient plus qu'à changer de prestataires et le matériel appartiendrait au STIF.

Tout cela est assez complexe, ils y consacrent beaucoup d'argent malheureusement, c'est beaucoup d'argent qu'ils ne consacrent pas à autre chose, et notamment au développement des lignes mais c'est leur souhait politique, je ne suis pas là pour critiquer.

La convention T3 reprend les bases de la convention T2 et le projet d'extension des services de la ligne A et d'Emplet Express qui était prévu au 2 novembre 2017 sera pris en charge à 100% par le STIF, mais de cela, j'en reparlerai après.

Y a-t-il des questions sur cette convention T3 qui est la suite du partenariat au réseau SIYONNE ?

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

C'est donc adopté à l'unanimité.

Nous devons rajouter une prise de délibération à l'ordre du jour.

Le budget prévoit le versement de la somme de 2000 € que nous versons depuis le début de la création de l'Amicale du personnel.

Etes-vous d'accord pour que nous la rajoutions à l'ordre du jour ? ...

Qui est contre qu'on rajoute ce sujet à l'ordre du jour ? ...

Qui s'abstient ?...

C'est donc adopté à l'unanimité.

Nous rajoutons ce sujet à l'ordre du jour, et je vous en remercie.

Versement de la subvention à l'amicale du personnel

Aussi, et à la demande du Trésor Public, qui a été faite jeudi dernier, et après l'envoi des convocations, il faut prendre une délibération pour le versement de la subvention à l'Amicale du personnel, c'est juste une formalité puisque nous percevons déjà cette subvention, que celle-ci a déjà été prévue dans le budget. Le trésor public souhaiterait qu'il y ait une délibération qui puisse officialiser le versement de cette subvention.

Y a-t-il des questions ?...

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

C'est donc adopté à l'unanimité

Questions diverses

Monsieur ALBOUY :

Sur le réseau de bus, suite aux nombreuses discussions avec le syndicat des transports Ile-de-France sur le dossier, pour la ligne A et l'Emplet Express, on a obtenu enfin les services que nous avons sollicités depuis maintenant très longtemps puisque cela fait 5 ans qu'on en discute et qu'il y a eu beaucoup d'aller retour avec le syndicat des transports d'Ile- de-France.

Au fur et à mesure que j'ai pu rencontrer des cadres du syndicat des transports Ile-de-France qui nous faisaient leur publicité sur les ambitions actuelles du conseil d'administration, je faisais quand même référence à mes dossiers parce que c'est un peu en inadéquation entre ce qu'ils disaient et la réalité du terrain et notamment ces derniers mois avec le blocage sur la ligne principale A.

Le point d'achoppement était une rotation du samedi après-midi, alors que j'avais un cadre en réunion publique qui nous expliquait que le STIF allait renforcer l'offre du samedi après-midi.

Je n'ai pas bien compris pourquoi le chargé de mission bloquait le dossier pour une rotation, car il était plus intéressant pour l'économie du réseau de maintenir la desserte plutôt que de laisser le bus en gare patienter. Ensuite, le deuxième ultimatum de l'agent, après 5 ans de discussions, était de savoir si le deuxième bus articulé était vraiment nécessaire ?

Et, nous n'avons pas changé d'agent ; cela fait quand même 5 ans qu'il est dans le dossier.

J'ai assisté à une réunion à Trans'Cité à Versailles, où le chargé des investissements et le directeur des relations institutionnelles nous expliquaient que justement le STIF avait la volonté maintenant d'améliorer le confort des usagers, qu'ils envisageaient même de faire des bus à étages dans certaines lignes où il y avait trop de monde.

J'avoue, que je ne comprenais pas bien, leurs propos et leurs attitudes devant les dossiers déposés qui ne correspondaient pas. C'est exactement ce qui nous arrive sur la ligne A... Ils bloquent les dossiers, alors que cela fait 5 ans que nous attendons, pour pas grand-chose.

C'est assez compliqué, et j'en ai déduit que l'information ne redescendait pas jusqu'au chargé de mission.

Toutefois, nous avons réussi à obtenir que ces dossiers passent au Conseil d'Administration du mois d'octobre. Les dossiers sont enfin validés, parce qu'il n'y a aucun dossier qui passe au Conseil d'Administration qui n'ait pas été instruit favorablement.

Il faudra être très réactif auprès des entreprises, puisqu'on doit passer au Conseil d'Administration fin octobre pour une mise en place le 02 novembre.

Ce qui est très pratique pour acheter des véhicules supplémentaires, mais ça c'est le STIF, vous savez, il nous avait accordé le TAD en avril pour une mise en place le 02 mai, en espérant qu'en 15 jours on trouve 3 véhicules de 9 places.

C'est tout de même un dossier important, qui vient d'être validé par le STIF, sur la ligne A qui est quand même la ligne principale du réseau ; je vous rappelle qu'aujourd'hui on est à 900 000 usagers, c'est-à-dire la moitié des usagers du réseau sont sur la ligne A.

Nous sommes sur des conditions de voyages qui sont extrêmement pénibles sur beaucoup de créneaux horaires. Vous avez des gens qui ont la tête dans le pare-brise, vous avez aussi beaucoup d'usagers qui ne valident pas, parce qu'ils passent par la porte de derrière, parce qu'ils n'ont pas toujours la possibilité de passer par la porte de devant, et donc ce service supplémentaire qui est en effet un cadencement au quart d'heure aux heures de pointe et un cadencement toutes les 20 minutes en heures creuses, va augmenter l'offre quasiment de 30 %, c'est quand même considérable, en semaine.

Puis, il y a un renfort d'offres le samedi et le dimanche, on est vraiment sur une vraie évolution qui je l'espère d'abord, améliorera les qualités d'accueil de nos usagers, permettra à tout le monde de

valider, ce qui permettra de montrer que les usagers existent bien, d'améliorer peut-être aussi les contrôles et donc d'avoir un vrai service supplémentaire.

Il en est de même sur l'Emplet Express, où il y a des renforts d'offres qui étaient demandés depuis très longtemps, où on pourra emmener les gens qui travaillent sur le secteur du Bréau plus facilement, d'améliorer aussi le confort des usagers, parce qu'on est sur une offre pour l'Emplet Express, aujourd'hui 2^{ème} ligne du réseau en heures creuses, et il est plus que nécessaire d'élargir un peu l'amplitude horaire pour commencer un peu plus tôt et répondre à d'autres besoins.

Il y en a pour 650 000 euros, et comme il est toujours difficile de négocier avec le STIF, ce dernier a mis dans la balance la transformation des lignes F et L (c'est-à-dire Forges et Laval-en-Brie) en considérant que sur les créneaux des actifs le matin et le soir, et compte-tenu du nombre de clients qui utilisent la ligne, ces 2 lignes de bus puissent être basculées en transport à la demande... ; et donc, représentant beaucoup moins que 650 000 euros.

C'était cela où on n'avancé pas... J'ai donc accepté ce deal et ce sera effectif pour janvier 2018, ce qui nous permettra en même temps de desservir des trains supplémentaires pour les habitants de la ligne F et de la ligne L, parce qu'on renforcera en même temps le service de transport à la demande pour assurer encore plus de trains.

Donc, les usagers ne seront pas perdants ; là où il y a des horaires de bus, ils auront du TAD aux mêmes horaires, et ils auront des trajets supplémentaires.

Cela n'a pas été simple à négocier mais on a quand même obtenu cela du STIF ; c'est quand même plutôt favorable.

Monsieur SENOBLE :

Moi, ce que je ferais remarquer, c'est que le STIF se venge parce qu'on l'avait violé pour obtenir ce qu'on a obtenu sur la ligne F et L. Je trouve ça inadmissible, c'est du chantage ni plus ni moins, je le dis comme je le pense ; du coup passer une ligne régulière en transport à la demande pour moi c'est de la régression.

Je le dis aussi, et je souhaite du coup que nous ayons une offre plus importante en transport à la demande que de ce que nous avons actuellement en ligne régulière.

Et je le veux !!!!

Monsieur ALBOUY :

Et tu l'auras...

Monsieur BUZZI :

... Il faut que ce soit cadré. Dans la mesure où Echouboulains va se greffer petit à petit et que ça va renforcer

Monsieur CHON :

... Echouboulains ça y est, c'est fait ?

Monsieur ALBOUY :

C'est fait, oui, et...

Monsieur SENOBLE :

...Je veillerai à ce que j'ai des horaires supplémentaires...

Monsieur ALBOUY :

Tu les auras, je viens de les annoncer, et effectivement, Salins, Courcelles-en-Bassée et Echouboulains nous rejoignent, c'est validé ;seulement comme on est sur des changements d'horaires de transport à la demande, on attend le STIF.

Leur adhésion est acceptée et tout a été fait en bonne et due forme donc ...

Monsieur CHON :

Une autre question pour le TAD aussi, des usagers demandent pourquoi il ne va pas à Surville ?

Monsieur ALBOUY :

Parce que ce n'est pas le principe...

Monsieur CHON :

... Le TAD en général il va à Montereau, au Bréau...

Monsieur ALBOUY :

... Il va là où il a été prévu qu'il aille tout simplement...

Monsieur CHON :

...Pour les gens qui veulent aller à Carrefour ?...

Monsieur ALBOUY :

Mais ils peuvent aller à Carrefour, parce que tous les TAD sont en correspondance à la place Lepesme, c'est là où il y a la ligne principale et le Ticket T, il permet de faire des correspondances pendant 1h30 donc en fait avec le même ticket ils prennent le TAD, ils arrivent à la place Lepesme et ils enchaînent sur la ligne A avec le même ticket...

Monsieur CHON :

... Oui, mais le problème, c'est que ce sont des mamies !!!

Monsieur ALBOUY :

Après le TAD, comme il a été conçu, il est fait pour que les lignes de TAD ne dépassent pas entre les 2 extrémités 30 min, pour pouvoir faire un aller retour et donc apporter dans vos communes un service toutes les heures.

Monsieur SENOBLE :

Ce que dit Patrick c'est vrai aussi, parce que les gens de Forges et Laval ont plus tendance quand même à aller faire leurs courses à Carrefour, que d'aller au Leclerc. En termes de distance, je veux dire, il faudrait peut-être quand même regarder si cela rallonge de beaucoup.

Parce que pour des personnes âgées, de dire descendre à Montereau pour remonter, redescendre, remonter....

Monsieur ALBOUY :

...Je ne parlais pas forcément de vos communes.

Mais sur vos communes à vous, effectivement la ligne TAD peut très bien passer par Carrefour, ce n'est pas gênant bien sûr. Nous allons faire la modification de ligne, mais le principe, voilà c'était ce principe là. Il y a un an et demi avant qu'on fasse le changement que nous avons fait, on était à 80 usagers TAD par mois sur les 5 lignes, aujourd'hui on est à 1600 usagers par mois sur les 5 lignes, c'est considérable et ça monte encore ; on est le seul système de TAD aujourd'hui en Ile- de-France qui fonctionne aussi bien. On fonctionne tellement bien d'ailleurs que le service transport du département qui nous aide est venu vérifier la réalité des chiffres qu'on a donné, parce qu'on est les seuls aujourd'hui bénéficiaire des subventions du département à atteindre le plafond, nous sommes les seuls qui sommes plafonnés, donc on marche à plein...

Monsieur JACQUES :

...C'est un bon système...

Monsieur ALBOUY :

...Oui, c'est un très bon système.

Sur des communes qui nous avaient sollicité pour entrer, aujourd'hui, on est un peu en situation de stand-by ; ils se sont aperçus, et je vous parle des communes de Thoury-Ferottes, Noisy-Rudignon, Voulx, Diant, Blennes, en fin de compte que seul Voulx est adhérent au STIL, les autres ne sont pas adhérentes, elles ont des conventions avec le STIL, uniquement, et à force de remuer, ils se sont rendu compte qu'il n'y avait pas d'adhésion.

Elles ont toutefois une ligne de bus desservie par le STIL.

Le STIL a fait des propositions ou va faire des propositions de TAD mais sur un TAD beaucoup plus léger puisqu'on est sur une rotation toutes les 2 heures avec des réservations exclusivement par les Smartphones, entre 9h00 et 17h00, donc comme je le disais à Isoline, la Maire de Diant, on est sur des services totalement différents.

Nous, on assure toutes les heures, on assure des trains le matin et des trains le soir, on a du service TAD le vendredi soir jusqu'à 1h00 du matin, le samedi jusqu'à 1h00 du matin, on est sur des réservations 1h00 à l'avance, on est pas du tout sur le même système.

Après chaque commune verra midi à sa porte, mais je sens que le STIL essaie quand même de raccrocher ces communes, afin d'éviter de les perdre.

Monsieur JACQUES : ?

Ce TAD, c'est pour desservir vers quelles directions ?

Monsieur ALBOUY :

Au mieux, le Bréau.

Je reste très dubitatif, sachant qu'ils attendent aussi que le STIF justement, crée les transports à la demande, puisqu'il y a une volonté du STIF de créer des services de transports à la demande.

Dans le cadre des échanges que j'ai eu avec eux, il m'a été demandé ce qu'il en était du SITCOME, et je leur ai juste demandé si le STIF souhaitait récupérer notre service de TAD.

-Premièrement : de nous prévenir un peu à l'avance, parce qu'on a quand même quelques agents, à la fois en CDD de droit privé mais aussi fonctionnaires, et que si on devait se séparer du personnel, il serait bien qu'on le sache un peu en avance pour le prévenir.

-Deuxièmement, je ne voyais strictement aucun inconvénient à ce que le STIF reprenne le système de TAD à la seule condition que l'offre de transport qui est la nôtre soit maintenue, parce que, si c'est pour faire moins bien et que ça leur coûte plus cher, (parce qu'ils ne sous-traitent qu'avec des entreprises privées), si c'est pour faire plus cher que la régie et moins bien que le syndicat intercommunal local, je ne vois pas trop l'intérêt du STIF.

Enfin, pour l'instant, je pense qu'ils n'en sont pas là, ils marchent un peu sur des œufs mais c'est vrai que du coup notre système de TAD est aujourd'hui un modèle du TAD francilien et que notamment le service transport du département, dès qu'on parle de TAD, oriente en permanence les élus vers le syndicat des transports de Montereau pour dire « Regardez ce qui se passe là-bas parce que ça marche très bien ».

1600 usagers par mois, vous vous rendez compte, on faisait 900 à l'année, c'est tout simplement assez incroyable.

Donc voilà, le TAD sera renforcé.

J'en profite d'ailleurs puisque j'ai vu une délibération concernant le TAD où des élus de Saint-Germain-Laval avaient voté contre, cela n'est pas bien sympathique pour Echouboulains, Salins et Courcelles-en-Bassée avec des questions qui me paraissaient un peu étrange.

En effet, l'arrivée de Salins, Courcelles et Echouboulains n'affecte en rien la qualité de service du TAD actuel et au contraire, les améliore. Pour les habitants de Forges, cela ne change rien, hormis bien sûr qu'à partir de janvier, ils auront des dessertes supplémentaires.

Pour les habitants de Laval-en-Brie, je dirais qu'avec un service qui sera amélioré parce que, au lieu de passer par Forges, ils vont pouvoir aller directement sur Montereau, ou passer par Carrefour et aller à Montereau ; ils vont donc gagner du temps de trajet et pour Salins et Courcelles-en-Bassée, ils n'avaient rien du tout, donc ils sont bien sûr contents d'avoir ce système et c'est notamment la commune de Salins qui a sollicité le passage via Laval-en-Brie pour pouvoir, par rapport au centre de loisirs que vous avez en commun, rendre service aux habitants des 2 communes.

Donc, en fait notre offre de TAD répond à toutes les demandes des élus, et le service des autres communes ne sera pas altéré.

C'est important de le préciser.

Y-a-t-il des questions diverses ?

Non pas de questions diverses.

Avant de nous quitter, je vous rappelle, puisque nous ne nous reverrons pas ensemble avant la rentrée, que nous aurons la semaine européenne des transports au mois de septembre ; qu'il s'agit pour nous d'une semaine importante puisque nous allons fêter les 30 ans du syndicat qui a été créé au mois de mars 1987 et qu'il est prévu, bien sûr, comme d'habitude les mêmes manifestations vis-à-vis du public.

On aura sûrement quelques animations dans les bus sur lesquels on est en train de définir le plan d'action ; il est prévu, peut-être pas en septembre mais plus en octobre une soirée festive qui réunira l'ensemble des élus du syndicat intercommunal depuis 1987 ; on l'avait fait déjà pour les 20 ans, tous

les élus seront contactés, tout le personnel d'Interval y compris ceux qui sont là depuis l'origine du syndicat, seront invités.

Nous inviterons aussi tous les partenaires actuels, tous ceux qui ont agi à un moment donné sur le dossier, que ce soit du personnel de Transdev, tous les chargés de mission qui nous ont aidés et tous ceux qui nous ont aidés au Département, à la Région et au STIF.

Il est prévu que cette soirée se tienne en toute logique dans les ateliers d'Interval qui seront transformés à l'occasion en espérant qu'il n'y ait pas trop d'odeurs de fioul.

Ce sera pour nous l'occasion dans la gazette SIYONNE qui sera distribuée dans les boîtes aux lettres, de refaire un point sur le TAD, de refaire le point sur les changements de la ligne A et de l'Emplet Express qui auront lieu au mois de novembre, donc quasiment 6 semaines après, de faire aussi un point (puisque j'espère qu'on aura d'ici là un point précis du pôle gare et notamment des esquisses) sur notre projet de refonte de la future Maison de la Mobilité.

Il est prévu que l'on fasse un livre de nos 30 ans, mais comme c'est moi qui tient la plume, ce n'est pas toujours évident en terme de temps ; on a sorti toutes nos archives, j'ai une maîtrise parfaite de tout ce qui s'est passé, en tout cas depuis 1995, mais entre 1987 et 1995 on a aussi quelques éléments sur l'entreprise.

Fêter ces 30 ans dignement, 30 années de politique transport, c'est considérable, j'espère que vous mesurez, y compris et surtout pour les nouveaux élus car pour les anciens, Alain DEMEULUN et Michel DALIBON ont été élus ensemble depuis 1995 et pour Alain, peut-être même encore plus tôt.

En 1995, je vous rappelle quand même qu'on était à 600 000 usagers à l'année et on est maintenant à 1 800 000 ; pour autant sur un territoire dont la population n'a pas progressé ou très peu.

On a une progression de l'utilisation des transports en commun et des bus considérable. On est passé de 6 bus à 29 véhicules + les véhicules du transport à la demande, donc on est à 35 véhicules ; tous ces projets ont transformé l'entreprise INTERVAL puisqu'ils ont quand même considérablement embauché grâce à ce projet industriel.

Le syndicat intercommunal lui aussi s'est modernisé puisqu'en 1995, nous n'avions pas de salarié, nous ne faisons pas de service direct à la population puisque tout passait, à travers le réseau et je vous rappelle même pour ceux qui ne s'en souviennent plus, que le syndicat à l'époque était divisé en deux, on avait 4 communes urbaines qui finançaient leur réseau et 4 communes rurales qui étaient La Brosse Montceaux, Misy-sur-Yonne, Marolles-sur-Seine et Esmans, qui finançaient leurs lignes de marchés intégralement, et pour qui l'intervention du syndicat était quasiment nul ; c'était juste des répartitions financières.

Au fur et à mesure du temps qui est passé, nous avons développé l'offre de transport de nos usagers. Sur la ligne principale, c'est une ligne qui transporte comme je vous l'ai dit tout à l'heure 900 000 personnes, on démarre à 4h30 du matin et on finit à 23h30. Vous pouvez vérifier, à Meaux, à Fontainebleau, à Melun et même dans les grandes villes de la Grande Couronne, il n'y a aucun service similaire, on a considérablement amélioré l'offre de transport pour l'ensemble des usagers et on est aujourd'hui un syndicat très à la pointe, que j'ai de nouveau revendiqué publiquement auprès du STIF.

Le STIF étant aujourd'hui une administration omnipotente mais pas toujours forcément efficace, notamment en Grande Couronne ; Il faudrait qu'il fasse confiance aux syndicats qui sont de la Grande Couronne pour pouvoir enfin respecter ce qui a été inscrit dans la loi ; c'est-à-dire, que le STIF délègue à des autorités organisatrices de proximité, l'organisation des réseaux de transports locaux et que l'on ne soit plus dépendant d'un chargé de mission du STIF, qui en fonction de sa charge de travail fait avancer les dossiers plus ou moins bien ; je ne critique pas le nôtre parce qu'il paraît qu'il y en a des pires ; il paraît que le nôtre est bien, mais tout cela est très compliqué.

Quand vous voyez que le projet que nous avons sur la ligne A, c'est 5 ans de négociations, moi ça fait 22 ans que je suis élu, je n'ai jamais vu ça.

Les projets, auparavant, étaient réglés avec le transporteur et le département autour de la table... et tout était réglé en l'espace de 6 mois. On faisait les changements extrêmement rapidement, quand il y avait des besoins de changement d'horaires, on décidait des changements d'horaires et on le faisait quasiment dans les 15 jours, maintenant il n'y a aucun changement d'horaires possible sans respecter un délai de 2 mois et encore tout ça quand on a eu les validations...

Tout est devenu très long, complexe, compliqué.

Quand on fait confiance aux élus locaux, les élus locaux s'organisent, parce que c'est vrai que pour les syndicats comme le nôtre, ils ne sont pas tous organisés de cette manière là, mais quand il y a les acteurs locaux qui prennent les dossiers à bras le corps c'est quand même dommage de ne pas leur faire confiance, donc régulièrement quand je les vois, je leur dis, « le jour où le STIF arrêtera de

penser que les transporteurs sont des escrocs et que les élus sont des incompetents et bien, nous avancerons bien plus vite ».

Aujourd'hui, vous voyez on a signé un CT 3 ; le CT 3 c'est 3 500 000€ de dépenses ou peut-être 4 000 000€ maintenant, donc on est sur un contrat de 4 000 000 € ; si le STIF nous disait : vous avez 4 000 000€ pour organiser votre réseau, vous êtes libre de faire toutes évolutions, à partir du moment où vous vous maintenez dans l'enveloppe qui vous est octroyée (ou sinon, le reste, c'est à votre charge) ; on fait une réunion tous les ans pour voir où on en est, je pense qu'on s'organiserait très bien et cela supprimerait toutes ces lourdeurs, toutes ces frustrations.

Quand je rencontre l'ensemble des élus franciliens, ils ont tous une dent contre le STIF, mais ce n'est pas lié au Conseil d'Administration actuel, je pense que ce n'est même pas lié forcément aux élus qui sont dépassés par les événements mais c'est tout simplement que la structure est extrêmement compliquée.

Quand vous voyez, par exemple, sur notre dossier de réseau de transport, ou sur le dossier de la Maison de la Mobilité, vous avez le chargé de mission qui s'occupe des lignes régulières, vous avez le chargé de mission du TAD, vous avez le chargé de mission des vélos, vous avez le chargé de mission de la gare routière et dès qu'on fait un changement et que ce changement transforme l'ensemble des compétences et bien, déjà d'avoir tous les chargés de mission, le même jour, à la même heure dans la même salle de réunion, c'est déjà un exploit ; qu'ils se mettent tous d'accord, c'est encore plus un exploit, et quand ils se mettent tous d'accord, vous avez à peu près une chance sur deux que dans les 3 mois qui viennent qu'il y en a un qui change de poste, qu'il y ait un nouveau qui reprenne tout depuis le départ, ce qui a été notre cas pour la gare routière, nous avons changé 6 fois de chargé de mission quand même en 10 ans ; et à chaque fois, vous expliquant que le travail fait par son prédécesseur n'était pas de grande qualité mais qu'on allait reprendre tout à zéro.

C'est vraiment extrêmement compliqué et j'espère qu'on puisse être entendu.

Valérie PECRESSE, la Présidente du STIF et la Présidente de la Région sera demain, je vous le dis, à 16h45 en gare de Montereau, et elle sera là pendant une heure, donc 16h45 il y a un point presse où elle évoquera le point Pôle PDU et puis à 17h00 pendant une heure elle fera une distribution pour les usagers parisiens qui rentrent de bonne heure.

Par ailleurs pour votre information puisque nous parlons de la SNCF, normalement tous les trains de la ligne R, seront renouvelés en décembre 2017.

Merci beaucoup.

Bonnes vacances à tous.

La séance est close à 20h50.