

L'an deux mil quinze, le 20 janvier, à dix neuf heures, le Comité Syndical du SITCOME, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, au SITCOME, dans la salle des réunions, sous la présidence de M. ALBOUY-GUIDICELLI Jean-Marie, Président.

Monsieur ALBOUY :

Chers collègues, bonjour.

Tout d'abord, je tenais à vous souhaiter de vive voix, même si vous allez recevoir mes vœux par courrier, une très bonne nouvelle année et à chacun, satisfactions personnelles, santé, bonheur, un peu d'argent...

Mme FLORENCE

...beaucoup d'argent...

Monsieur ALBOUY :

..., oui, beaucoup d'argent et que 2015 apporte au syndicat la réalisation d'un certain nombre de projets. Nous avons aujourd'hui rendez-vous sur un projet important, si vous l'acceptez, qui risque de révolutionner la vie de nos concitoyens.

Nous allons faire l'appel...

Sont présents :

M. VILLETTE Daniel (Barbey)

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

M. DEMONT Florent et M. PENOT Francis (Cannes-Ecluse)

M. SANSOVINI Maurice (Esmans)

Mme LAVAUX Claire et M. SENOBLE Romain (Forges)

Mme TRUKAN Roselyne et M. AGUILAR Antonio (La Grande Paroisse)

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

Mme AURORE Guylène (Misy sur Yonne)

M. ALBOUY-GUIDICELLI Jean-Marie (Montereau Fault-Yonne)

Mme LAUERT-PIVERT ET M. JACQUES Patrick (Montmachoux)

Mme CHEVAL Michèle et Mme BONHOMME Florence (Saint Germain Laval).

Absents excusés :

M. BOURBIGOT Eric (Barbey)

M. BERNARD Jean-Jacques (Esmans)

Mme MASSON Christiane et Mme GARCIA Aurore (Laval en Brie)

Mme DESORMES Sylvie (Misy sur Yonne)

M. CHKIF Lahcen (Montereau Fault-Yonne)

Mme GAUTHIER Catherine et M. RUIZ José (Varenes-sur-Seine).

Invités :

M. SAMBRAS Denis (Trésorier Général)

Mme SCHMITT Sandrine (Directrice SITCOME).

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

-----ooo000ooo-----

ORDRE DU JOUR

- ✓ Rapport du comité syndical du 16/12//2014
- ✓ Décisions à prendre sur les services annexes au Réseau de Transport
 - Transport à la demande (suppression, maintien du service actuel ou développement)
 - Livraison de courses à domicile (maintien du service actuel ou suppression)
 - Location des vélos (maintien du service actuel ou suppression)
- ✓ Proposition et étude de renforcement du TAD « SiYonne », 6 jours sur 7, dans le cadre d'une convention avec le STIF.
- ✓ Questions diverses.

-----ooo000ooo-----

Rapport du Comité Syndical du 16/12/2014

Monsieur ALBOUY :

Chacun l'a lu, y a-t-il des corrections ? Avez-vous des remarques particulières à faire sur ce rapport du débat d'orientations budgétaires ? ... Non, aucune. Qui est contre, qui s'abstient ? Puisqu'il n'y a pas de corrections, ce compte rendu est donc adopté à l'unanimité.

<p>Décisions à prendre sur les services annexes au Réseau de Transport : Transport à la demande (suppression, maintien du service actuel ou développement)</p>

<p>Livraison de courses à domicile (maintien du service actuel ou suppression) Location des vélos (maintien du service actuel ou suppression)</p>
--

Monsieur ALBOUY :

Je vous propose que nous nous penchions tout d'abord sur le service de livraison de courses à domicile. Nous l'avions évoqué lors du dernier débat d'orientations budgétaires, puisque nous nous devons de vérifier si ce que nous mettons en place a une utilité ou non, pour la population et notamment l'intérêt que cela peut représenter pour vous ; il était donc important de connaître le coût de ce service pour la collectivité et puis l'intérêt pour les usagers.

Quant au service de location des vélos, notre service a évolué au fur et à mesure, nous avons commencé par de la location de vélos en gare et en collaboration avec deux ou trois commerçants, sur deux ou trois emplacements dans la ville de Montereau. Nous nous sommes rendus compte que seule la location de vélos en gare trouvait des clients, et nous nous sommes donc concentrés uniquement sur la gare. Vous pourrez constater sur le document depuis 2 009 l'évolution de ces services. Vous constaterez que depuis cette année, nous avons également le service des vélos box puisque nous en avons récupéré la gestion. C'est un service qui est rendu aujourd'hui, qui ne coûte pas, les vélos ont été achetés en 2 008, avec un système de cardan, et les seuls frais que nous pouvons avoir dessus sont de changer les ampoules ou de réparer les roues crevées. Les opérateurs se chargent de les attribuer aux clients qui en font la demande. Ce service en intégrant la recette des vélos box nous a rapporté en 2 014 la somme de 1 721 €.

Monsieur PAVIOT :

Combien ça coûte pour louer un vélo ?

Monsieur ALBOUY :

Ce n'est pas très cher...

Monsieur DALIBON :

Quel est le tarif à l'année ?

Monsieur ALBOUY :

120[€] à l'année, 30 € au trimestre, un euro à la journée, et la gratuité par demi-journée pour ceux qui ont la carte SiYonne. Nous avons 3 ou 4 locations à l'année, et quelques locations à la journée, surtout pendant la période estivale. Le fait de supprimer le service ne changera rien sauf à recevoir suite à la vente des vélos une recette ponctuelle.

Monsieur SENOBLE :

Nous devrions peut-être nous poser la question, et se demander si, à terme, nous ne devrions pas ne pas en racheter quand même.

Monsieur ALBOUY :

Non, nous n'en rachèterons pas. Nous avons, éventuellement, émis hypothèse d'acheter des vélos électriques, mais nous ne le ferons pas.

Souhaitez-vous que nous maintenions ce service ?

...

Oui, le service sera maintenu.

Nous avons ensuite le service de courses de livraison à domicile. On peut s'interroger sur l'intérêt de maintenir ce service, en sachant que tous les habitants, lorsque vous consultez le tableau, n'utilisent ce service que sur 3 communes : Montereau, Cannes écluse et Varennes sur Seine.

Aujourd'hui, nous sommes sur un service qui fonctionne en fin d'après-midi, le lundi après-midi pour le magasin de Carrefour Marquet en ville basse de Montereau, et le mardi pour le magasin de Carrefour Surville. Les gens payent deux euros la course, car nous avons envisagé ainsi l'incitation du transport à la demande en libérant les usagers du port de leurs courses lourdes dans les transports en commun. En général, nous ramenons aux usagers des packs d'eau, des conserves, mais n'ayant pas de véhicules réfrigérés, nous ne transportons ni des surgelés ni des produits frais. De plus, les commerçants chez qui nous rendons le service n'ont aucun engagement financier. Vous constaterez sur les chiffres annuels un ralentissement du nombre de courses. Il s'avère que la plupart de nos clients sont des personnes âgées, et ce ne sont pas ceux qui notamment, utilisent le transport à la demande, font leurs courses et transportent dans nos véhicules leurs courses.

Nous voulons privilégier le transport à la demande et ce service monopolise un véhicule et deux agents, pour un laps de temps d'environ deux heures par jour. Comme vous pouvez le constater sur le graphique ce service de courses à domicile tend à diminuer d'une année sur l'autre.

Monsieur PAVIOT :

De plus, la commune la plus concernée est celle de Montereau.

Monsieur ALBOUY :

Oui, mais il faut voir que ce service coûte bien plus qu'il ne rapporte. Je voulais donc vous entendre sur l'éventuelle suppression de ce service...

Monsieur SENOBLE :

Si nous développons le transport à la demande, il vaut mieux mettre les agents sur le transport à la demande.

Monsieur ALBOUY :

C'est également ce que je pense, et je vous propose d'envisager de supprimer le service lors de la mise en place de notre service développé de transport à la demande en septembre de cette année.

Monsieur PAVIOT :

Effectivement, nous pourrions supprimer le service, lorsque notre transport à la demande se développera.

Monsieur ALBOUY :

Bien sûr, nous avertirons les commerçants, et sauf à recevoir de l'argent de leur part, que nous supprimerons le service. Nous pourrions prévenir le service du bel âge de Montereau, afin que, s'ils le désirent, ils reprennent en charge ce service à la personne.

Il faut se rendre compte que sur ce service nous avons beaucoup d'abus, j'en ai été témoin, car dans le contrat, les courses à livrer doivent être des courses à la semaine, et il s'avère que pour un seul et même client, nous avons parfois jusqu'à deux chariots à livrer. On se retrouve ainsi, à livrer chez une personne seule 22 pack d'eau, 5 sacs de litière, et autres produits encombrants et lourds, qui correspondent plus aux courses d'un mois, pas forcément pour des personnes dans le besoin et pas forcément pour des personnes ayant des difficultés pour se déplacer. Nous avons une estimation du coût de ce service sur une année. À raison de deux heures et de 30 km effectués par semaine entre le lundi soir et le mardi soir, nous avons estimé la charge financière en temps de 2 352 € et en kilomètres de 331 €. Nous avons donc une charge de 2 683 €, à laquelle il faut retrancher la recette des 389 €. Nous avons donc une charge nette d'environ 2 300 €.

Je vous propose donc de réanalyser la situation au mois de septembre, lorsque que nous mettrons en place notre transport à la demande et éventuellement de dissoudre ce service, du syndicat.

Enfin, nous vous proposons de revenir sur le sujet du transport à la demande et son renforcement.

Proposition et étude de renforcement du TAD « SiYonne », 6 jours sur 7, dans le cadre d'une convention avec le STIF.

Monsieur ALBOUY :

Comme je vous l'avais annoncé lors de notre dernier comité syndical, nous avons rencontré le STIF. J'ai également participé, à une réunion des transporteurs franciliens de TRANS'CITE, où je suis intervenu, auprès de la directrice du STIF, Mme MOUGARD. Il s'avère que j'avais structuré mon intervention, en expliquant qu'à la fois le STIF nous aide, nous accompagne sur les réseaux de grande couronne. -Que même si on doit se poser beaucoup de questions sur le Grand Paris parce que le Grand Paris engage beaucoup d'investissements et des frais de fonctionnement du STIF dans le cadre des grands projets, il restera à la grande couronne très peu de financements de nos projets, et pour le sud 77 encore moins-. Et en même temps, j'ai un peu attaqué le STIF, en expliquant premièrement que nous étions un peu les oubliés des grands investissements, deuxièmement que nous avions des problèmes avec un STIF très administratif, de gestion très soviétique où tout se décide à Paris, où tout se discute entre le STIF et les transporteurs et sans travailler forcément en collaboration avec les élus locaux, qu'il en découlait beaucoup de frustration de la part des collectivités, autorités organisatrices de proximité et bien des dossiers laissés en suspens. J'ai également saisi Madame MOUGARD, sur deux sujets : des stickers à apposer sur les bus qui n'étaient pas conforme alors que préconisés par le STIF, et décalant ainsi le versement d'une subvention de plus d'un an et demi au transporteur, pour la somme de plus d'un million d'euros. Mais également sur une problématique très transport, de laisser partir des bus qui partent de la gare vide simplement parce que le transporteur doit arriver à l'horaire indiqué sur la fiche horaire de l'arrêt afin de ne pas avoir à supporter des pénalités de retard. Il serait plus utile que le bus attende les usagers suite au retard des trains, permettant ainsi aux bus de transporter les usagers ; et que nous nous retrouvons ainsi avec des transporteurs qui préfèrent rouler à vide, pour ne pas être amendés plutôt que de jouer leur rôle et transporter leurs clients.

J'avais structuré mes propos afin d'abord d'attaquer le STIF, puis de leur dire qu'ils faisaient également des choses formidables. Le journaliste qui nous interviewait, pensant que j'allais dépasser le créneau horaire qui m'était attribué, m'a sanctionné et ne m'a permis que d'exprimer des griefs. Ceci n'étant pas très sympathique, j'ai écrit à Madame MOUGARD que je n'avais rien contre elle et que tout cela n'était qu'un simple malentendu.

Entre-temps, nous avons cette fameuse réunion au STIF, sur la proposition de nos services de transport à la demande. La veille au soir, j'ai été contacté et il m'a été demandé de me présenter un peu plus tôt afin de rencontrer une personne éminente du STIF, le directeur de l'exploitation, le numéro deux du STIF. Il avait bien évidemment entre les mains les notes prises par Madame

MOUGARD, seule intervention pour laquelle elle avait pris des notes et qui avait été applaudie par le public. Le directeur m'a donc dit tout l'amour et l'affection qu'ils avaient pour le SITCOME, qu'ils avaient ressorti tous les dossiers, que ce n'était pas 1 million d'euros mais plutôt 700 000 €, etc.... Surprenant ! La voie s'est ouverte, le tapis rouge s'est déroulé, et nous avons été extrêmement bien reçus par les agents sur notre dossier de TAD ; tout était formidable, ils attendaient notre dossier et ils allaient tout passer cette année. Nous avons plusieurs problèmes de thématique que nous avons soulevés, le premier étant l'achat des valideurs. Nous pouvions ainsi équiper nos véhicules de valideurs mobiles, appareils qu'utilisent les contrôleurs. Ce sont le plus souvent des iPhones qui permettent de contrôler et valider les titres de transport. Ensuite, je leur ai rappelé que nous travaillons en régie puisque beaucoup moins cher, et nous nous entendons dire que travailler en régie c'est très bien. Puis la découpe des véhicules spécifiques au STIF, là encore, nous ferons comme nous le voudrions, nous n'aurons pas d'obligation de découpe spécifique sur les véhicules. En enfin, au sujet des tarifs et de notre carte SiYonne, c'est également très bien et nous pouvons maintenir notre propre tarification... Et comme vous le savez, il faut battre le fer pendant qu'il est chaud...

Je suis d'ailleurs réinvité à aller négocier le cadencement de la ligne A et l'amélioration des dessertes de l'Emplet'Express et de la ligne B... Et j'ai cru comprendre que sur le cadencement de la ligne A, nous aurions peut-être un financement à 100 %.

Nous avons donc préparé des documents afin de vous présenter plusieurs hypothèses. L'objectif, c'est d'uniformiser. À travers toutes nos réunions publiques, il a été demandé à ce que les horaires soient réguliers, et non pas une demi-journée par ci par là.

Nous avons donc travaillé sur des grilles horaires, et sur plusieurs lignes. Du lundi au samedi, du TAD qui ne soit pas en concurrence avec les bus, et j'ai fait rajouter pour ceux qui n'ont pas de bus, des allers tôt le matin pour arriver en gare et le soir pour rentrer.

Le principe étant, que les gens paieront soit avec notre système de carnet de 10 voyages spécifiques aux TAD de Montereau, soit avec leur carte IMAGIN'R, soit avec leur carte NAVIGO.

Monsieur SENOBLE :

Ou avec un ticket T...

Monsieur ALBOUY :

Le problème avec les tickets T, c'est que les petits valideurs ne les valident pas. Et ainsi nous pourrions les prendre si nous le voulons, mais nous ne toucherons pas de subventions correspondantes. Nous étions, tout d'abord, partis sur quatre lignes, puis nous avons refait 5 lignes de desserte, en séparant la commune de la Grande Paroisse des communes de Forges et de Saint Germain Laval. Nous maintenons ainsi des temps de trajet extrêmement courts pour relier les différents points stratégiques du Bréau et de la ville de Montereau, ainsi qu'à l'intérieur des communes comme par exemple la desserte des Emmaüs.

Nous avons donc cinq lignes de TAD, du lundi au samedi, de huit heures du matin à plus de 20 heures le soir mais également le vendredi et le samedi soir jusqu'à plus d'une heure du matin.

Sur le document que nous venons de vous distribuer, vous retrouverez les sept hypothèses que nous vous proposons.

La première : maintient le TAD proposé en 2014 sur 2015. Nous constatons le coût du TAD tel qu'il est proposé pour l'instant. Si nous maintenons les services tels quels, il apparaît un solde net à notre charge de 3 800 €.

L'hypothèse 2 : suppression des services du TAD, puisque nous l'avons évoqué, est également présenté. Il ressort que l'économie sur le budget global de fonctionnement pour 2015 serait d'environ 0,6 %, soit 8 500 €.

La troisième hypothèse propose la refonte entière de la desserte TAD. Nous vous proposons cinq nouvelles lignes de transport à la demande avec des dessertes sur toutes les communes à raison d'une moyenne de 20 rotations par jour et par commune, du lundi au jeudi de 8 heures à 20 heures et le vendredi et le samedi de 8 heures à plus d'une heure du matin. Nous proposons également la desserte pour Paris des trains directs le matin à 6h10 et 7h10 et le soir à 17h48 et 18h48. Les dessertes effectuées utiliseraient trois petits véhicules électriques de 3 places comme la petite Zoé, que nous vous proposons de louer. L'estimation de la charge nette serait de moins de 26 000 €.

La quatrième hypothèse reprend les éléments de la troisième, auxquels nous associons le subventionnement par le STIF ainsi que l'obligation d'avoir du matériel embarqué. La charge nette serait dans ce cas de moins de 18 000 €.

La cinquième hypothèse et la sixième hypothèse diffèrent dans le choix des véhicules. Aujourd'hui, la moyenne des usagers transportés en transport à la demande est de 1,3 par course effectuée. Pour les clients qui veulent utiliser la carte IMAGIN'R ou la carte NAVIGO, on peut supposer qu'à un certain créneau horaire, il y ait de l'engouement, ce qui peut impliquer que nous ayons à transporter plus de deux ou trois personnes. Dans un petit véhicule comme la Zoé, cela peut poser des problèmes. Nous avons donc émis l'hypothèse de louer des véhicules neuf places, thermiques, comme celui que nous avons déjà. Pour ces hypothèses, nous aurions une estimation de la charge pour le SITCOME de 43 000 €, et si nous sommes subventionnés par le STIF elle devrait s'élever à hauteur d'un peu plus de 28 000 €.

Enfin, la septième hypothèse, intègre une option supplémentaire qui n'est de ne pas louer les véhicules mais de les acheter.

Monsieur SENOBLE :

Ce service, que tu mets en place en septembre, tu le fais tourner avec trois véhicules ?

Monsieur ALBOUY :

Non, avec cinq véhicules, un par ligne.

Monsieur PAVIOT :

Parce que nous en avons déjà deux, c'est cela ?

Monsieur ALBOUY :

Oui, exactement. Nous avons deux solutions, soit on loue les trois véhicules supplémentaires soit on les achète.

Monsieur SENOBLE :

Les deux que nous utilisons, actuellement, nous en sommes propriétaires ?

Monsieur ALBOUY :

Oui. Ensuite, toujours sur la consultation du document distribué, vous avez la refonte entière de la desserte pour les cinq nouvelles lignes. Nous ne vous avons pas communiqué les horaires, mais nous pourrions vous les faire parvenir par mail si vous les désirez.

Nous avons donc créé une première ligne spécifique pour la Grande Paroisse. La deuxième ligne dessert Laval et Forges, Montereau et Varennes. Et nous avons mis en option, les dessertes de Courcelles en Bassée et de Salins, sans forcément avec l'adhésion des communes concernées mais plutôt avec un partenariat, sauf à vouloir faire adhérer ces communes. C'est une option technique pour nous, nous permettant de calculer des horaires.

Monsieur SENOBLE :

Pour Courcelles et Salins, ils n'auront pas les horaires tôt le matin puisque à Forges nous les avons ?

Monsieur ALBOUY :

Non, effectivement, cela ne serait qu'en journée. La troisième ligne desservirait Saint Germain Laval, Cannes-Ecluse et Varennes. Nous desservirons Tréchy et Croix de chute, puisqu'il y a très peu de desserte de bus sur les lignes régulières pour ces arrêts. Vous pourrez constater que pour chaque ligne, nous emmenons les usagers vers le centre-ville de Montereau, l'hôpital, et vers le centre commercial du Bréau. La quatrième ligne desservira Barbey, Misy et Marolles et ce, jusqu'à Varennes sur Seine. Enfin la dernière desservira La Brosse Montceaux, Montmachoux, Esmans et reviendra sur Varennes et Montereau. En sachant, que pour cette ligne nous desservirons les trains de 6h10, 7h10, 17h48 et 18h48 ; cela permettra de relancer le réseau sud, et de tester le nombre de clients potentiels pour la mise en place de lignes régulières.

Monsieur PAVIOT :

Est-ce que les gens pourront faire une correspondance avec les bus ?

Monsieur ALBOUY :

Oui, tout à fait. Vous avez également des projections budgétaires, concernant la participation des communes pour chaque hypothèse évoquée.

Sur ces nouveaux tableaux, vous retrouverez l'impact financier de chaque hypothèse, avec le montant de la participation des communes et le pourcentage correspondant, l'augmentation en euros des cotisations, la part en euros de l'impact de la multiplication des offres de transport à la demande et la part en pourcentage de l'augmentation par communes entre la cotisation 2014 et la cotisation 2015. Très important, vous retrouverez également l'impact du nombre d'habitants entre 2014 et 2015, puisque celui-ci évolue en proportion sur le montant de votre cotisation. La règle de déversement utilisée sur les frais de l'administration générale est proportionnelle au nombre d'habitants de chaque commune. Ainsi, les frais que vous supportez pour le transport à la demande, dans la même mesure, est proportionnelle au nombre de vos habitants.

En l'occurrence, Montereau paye 50 % du TAD. Et ainsi les évolutions de la population affectent forcément le montant de vos cotisations. Quand vous avez une perte d'habitants, vous avez votre cotisation qui baisse ; si toutes les communes ont leur nombre d'habitants qui grimpent dans les mêmes proportions, les cotisations restent à peu près au même niveau pour tout le monde, et pour les communes qui voient leur nombre d'habitants augmenter, elles voient également leur part augmenter. Un autre élément important : vous constaterez, dans le premier tableau concernant le maintien du TAD, c'est-à-dire si l'on ne fait rien et que l'on maintient les services de TAD tel que proposé aujourd'hui, que le budget est la photographie des cotisations qu'il vous faudra payer pour 2015. Ainsi, sans rien faire, nos cotisations, de toute façon, vont augmenter.

Ensuite, il faut comparer la valeur absolue en euros et le pourcentage, car le pourcentage peut paraître très élevé alors que la valeur absolue restera modeste. Si nous prenons la commune de La Brosse Montceaux, son pourcentage d'augmentation est de 7,59 % correspondant à 984,46 €, alors que pour la ville de Montereau, nous avons un pourcentage de 4,63 % d'augmentation correspondant à la somme de 15 532,10 €.

Si vous prenez le tableau concernant la suppression du TAD, vous constaterez que vos cotisations augmenteront tout de même et que l'impact de la suppression du TAD est vraiment très minime. En supprimant tous les services, vous ne gagnerez que 100 ou 200 € sur le montant global de votre cotisation, à part pour Montereau bien sûr.

Je vous propose ensuite que nous passions directement aux véhicules de neuf places, avec les trois derniers tableaux qui correspondent à la cinquième, sixième et septième hypothèse.

Vous trouverez l'hypothèse numéro six, avec des véhicules neuf places loués et subventionnés par le STIF et l'hypothèse numéro 7 où les véhicules sont proposés à l'achat.

On constatera en achetant les véhicules dans la septième hypothèse que l'impact du TAD ne serait que de 3 %, cela coûte donc moins cher de les acheter que de les louer.

Monsieur SENOBLE :

Lorsque nous allons lancer l'appel d'offres pour l'achat des véhicules, ne devons-nous pas stipuler le type de véhicule plutôt qu'une marque bien précise, afin de pouvoir faire jouer la concurrence ?

Monsieur ALBOUY :

Oui, bien sûr, nous ne spécifierons pas de caractéristiques bien précises d'un véhicule plutôt que d'un autre. Ainsi, nous aurons des réponses à l'appel d'offres qui ne seront pas faussées.

Je vous laisse réfléchir quelques instants...

Monsieur SENOBLE :

Nous voyons bien le montant de la subvention du STIF, mais la subvention du Conseil Général n'apparaît pas. Qu'en est-il ?

Monsieur ALBOUY :

Le Conseil Général donne très peu d'argent, entre 25 et 50 pour cent de ce que donne le STIF, soit sur la dernière hypothèse entre 6 000€ et 12 000 €, mais ils exigent en contrepartie que tous les véhicules soient repeints aux couleurs du Conseil Général dans leur intégralité, et cela à notre charge. Cela coûterait donc plus cher au SITCOME de les faire repeindre en orange, plutôt que de percevoir le montant de leurs subventions.

Monsieur SENOBLE :

Mais, nous allons tout de même les peindre nos véhicules ?

Monsieur ALBOUY :

Non, nous les achèterons blanc et nous y apposerons un revêtement comme nous l'avons fait pour les deux véhicules que nous avons déjà. Et nous apposerons sur les véhicules le logo du STIF.

Monsieur SENOBLE :

Ne peut-on pas exiger du Conseil Général de ne mettre sur les véhicules que leur logo ?

Monsieur ALBOUY :

Ils ont un cahier des charges, qui impose tout, pour tous les TAD, et leurs véhicules sont tous orange. Je représente le SITCOME, l'ensemble est financé par le SITCOME à 90 %, et à 100 % des couleurs du Conseil Général...

Monsieur SENOBLE :

Ce que je demande, c'est à combien se monte la subvention, de chiffrer combien nous coûterait une peinture orange sur les véhicules et de le comparer avec le montant de la subvention...

Monsieur ALBOUY :

Une peinture sur un véhicule coûte entre 2 000€ et 2 500 €, il faut refaire les cinq véhicules, ce qui implique une dépense entre 10 000 et 12 500 €.

Monsieur SENOBLE :

L'idée serait de leur dire que leurs subventions ne seraient perçues que pour repeindre les véhicules à leur couleur, et que si tel est le cas, de leur dire que nous nous passerons de leurs subventions.

Monsieur ALBOUY :

Pas de problème, nous ferons la demande en espérant que le montant de leurs subventions sera au moins à la hauteur de leurs exigences.

Enfin, je vous ai fait une copie du mail transféré par Monsieur Célestin MARTIAL, directeur du développement et du marketing chez TRANSDEV. Il nous a chiffré l'hypothèse avec cinq circuits fonctionnant chaque matin et après midi, du lundi au samedi, avec une hypothèse de taux de déclenchement de 80 % des courses, représentant 17 000 heures de conduite et une mise à disposition de 11 conducteurs en ETP, et plus de 400 000 km. Les cinq circuits fonctionnant en soirée les vendredis et samedi soir ne sont pas chiffrés. Pour le projet envisagé, et hors offre de soirée du vendredi et samedi, il en ressortirait un coût annuel de fonctionnement de l'ordre de 800 000 € hors taxes.

Avec les bases définies telles que, en reprenant le calcul et en comparant la facturation du SITCOME avec celle du transporteur INTERVAL, le SITCOME pourrait facturer la somme de 246 600 € hors taxes.

Monsieur SENOBLE :

Nous avons un autre critère à prendre en compte, aujourd'hui, nous n'utilisons que des contrats aidés. Qu'advient-il lorsque nous ne pourrons plus faire appel à ce genre de contrat.

Monsieur ALBOUY :

Cela fait plus de 22 ans que Pôle Emploi propose des contrats aidés. Il paraîtrait surprenant que d'un coup, nous ne puissions plus faire appel à des contrats aidés.

Monsieur SENOBLE :

Non, je parlais, pour le coup, des agents en contrat aidé ; nous allons peut-être les garder, s'ils font l'affaire ?

Monsieur ALBOUY :

Nous pouvons travailler avec des personnes âgées, en fin de carrière, avant leur fin de droit à la retraite, ou bien avec des jeunes de moins de 25 ans et des contrats avenir qui seront renouvelables deux fois, d'une période d'un an et permettant aux jeunes d'avoir un contrat d'une période de trois ans.

Nous pouvons avoir un engouement, également de certaines lignes, qui se transformeraient en lignes régulières, et je pense surtout à la ligne de La Brosse Montceaux et Esmans. Nous pouvons également avoir des financements sur le TAD qui pourraient se revoir, vu les élections départementales, régionales. Le TAD ne concerne que les départements de la grande couronne et le STIF n'aide que ceux qui sont volontaires dans la démarche. La LOTI (loi d'orientation transport intérieur) de 1982 impose aux collectivités de proposer des transports publics à ses habitants saufs en Île-de-France où le STIF n'a pas cette obligation.

Lorsque l'on prend l'exemple de la ligne A nous sommes à plus de 800 000 validations, aujourd'hui ; validations qui se sont accrues au fur et à mesure du développement de la ligne et ce contrairement à la ligne B où le nombre des usagers ne s'est pas développé mais étalé sur les différentes dessertes. À nous de savoir couper court lorsque les dessertes sont inutiles, et d'ailleurs nous l'avons prouvé en nous y appliquant.

Souhaitez-vous que nous préparions le budget et avec quelle hypothèse ?

Monsieur SANSOVINI :

Le TAD ne sera pas accessible aux personnes à mobilité réduite ? Est-ce que les véhicules seront équipés ?

Monsieur ALBOUY :

Non, pour INTERVAL, le STIF les oblige ; nous, le STIF ne nous oblige pas. Il y a déjà un service qui existe, pour ces personnes, le PAM, qui est un service qui fonctionne 365 jours par an. De plus, nous ne transportons pas de personnes à mobilité réduite et nous perdrons tout l'arrière du véhicule afin de l'équiper, ce qui nous ferait perdre deux ou trois places. Nous pouvons prendre les personnes qui se déplacent, nous avons des tabourets qui permettent aux personnes âgées de pouvoir monter dans le véhicule. Nous sommes, en effet, du transport de proximité et nous n'avons pas comme dans les bus, un autocollant qui empêche les usagers de parler au conducteur. Souvent, le chauffeur de TAD est la seule personne avec qui les personnes âgées pourront discuter, car les agents sont très conviviaux.

Voulez-vous que nous votions pour chaque hypothèse ?

...

... Non, vous voulez voter pour la septième hypothèse, qui reprend l'achat de véhicules neuf places subventionnés par le STIF ?

...

Madame CHEVAL :

Personnellement, je ne veux pas voter ce soir ; en effet, je veux soumettre le projet à mon conseil municipal...

Monsieur ALBOUY :

...Je veux juste connaître les hypothèses pour lesquelles vous voudriez que nous travaillions afin de pouvoir vous proposer un budget correspondant...

Monsieur SENOBLE :

...En tant que délégué du syndicat intercommunal, vous avez le pouvoir de vote et de décision pour votre commune..., sinon il ne sert à rien de venir en comité syndical...

Madame CHEVAL :

...C'est très difficile, cela fait quand même une augmentation importante...

Michel DALIBON :

Nous ne voulons pas que notre budget soit refoulé lors de son vote, et nous vous demandons donc de nous indiquer sur quelle hypothèse nous devons travailler... Nous ne pourrions pas vous faire plusieurs simulations de budget, et on ne peut pas attendre le vote du budget, parce qu'après il sera trop tard, nous ne serons plus dans les délais. Et puis, les communes ont besoin de connaître relativement tôt le montant de leur cotisation afin de pouvoir établir leur propre budget.

Monsieur ALBOUY :

Nous allons donc voter...

Nous avons 5 abstentions, 2 pour la commune de Saint Germain Laval, 2 pour la commune de Cannes-écluse et 1 pour la commune de la Grande Paroisse.

Qui est contre ? Personne... Qui est pour ? Les autres...

Nous établirons donc le budget sur l'hypothèse numéro 7 et nous aurons donc eu un débat d'orientations budgétaires en deux étapes. Pour ceux qui le désirent, nous vous ferons passer le budget avec la fiche horaire.

Monsieur SENOBLE :

Michel, tu as chiffré le TAD sur une année complète alors que la mise en place est prévue pour début septembre, est-ce bien cela ?

Monsieur DALIBON :

Oui, exactement. Car si nous chiffrons le service sur une année entière, l'année prochaine vous ne subirez pas une deuxième augmentation. Et cela redonnera de la trésorerie au syndicat qui n'en a plus.

Questions diverses

Monsieur ALBOUY :

Chers collègues, en questions diverses, nous vous proposons de partager une galette des rois.

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

La séance est levée, et donc close à 21h15.

-----ooo000ooo-----