



**Syndicat
Intercommunal
d'Études
des Mobilités
Urbaines
Marne-la-Vallée**

RAPPORT D'ORIENTATIONS BUDGETAIRE (ROB)

2022

Présenté lors du Comité Syndical du 8 mars dernier le Rapport d'Orientations Budgétaire (ROB) présente notamment les grandes orientations budgétaires de l'exercice, les engagements pluriannuels envisagés, la structure de la dette, ou encore l'évolution des effectifs et des rémunérations.

Le ROB comporte notamment :

- des données sur le contexte budgétaire international, l'environnement économique national, les orientations budgétaires de l'Etat concernant les collectivités locales etc.,
- une analyse de la situation financière de la collectivité,
- les perspectives pour l'année concernée,

CONTEXTE GENERAL (LEGISLATIF, FINANCIER, TERRITORIAL)

A l'échelle nationale, après deux années de crise liée à la pandémie de COVID-19 ayant contribué à désorganiser l'économie, une reprise semble s'amorcer dans la zone Euro et sur le territoire national.

Au cours du quatrième trimestre 2021, le PIB a augmenté de 0,3% dans la zone euro et de 0,4% dans l'UE par rapport au trimestre précédent (source Eurostat, 31 janvier 2022).

Le PIB progresse de +0,7 % au quatrième trimestre 2021. En moyenne en 2021, il rebondit de +7,0 % (après -8,0 % en 2020), d'après les chiffres de l'Insee publiés le 28 janvier 2022.

Les dernières estimations de la Banque de France, mises à jour le 20 décembre 2021, indiquent que la croissance du PIB en France atteindrait 6,7 % en 2021 en moyenne annuelle, puis encore 3,6 % en 2022 et 2,2 % en 2023, avant un retour à 1,4 % en 2024.

Selon les Perspectives économiques de l'OCDE, publiées le 1er décembre 2021, la reprise économique va se poursuivre mais les déséquilibres et les risques vont s'aggraver. La croissance économique mondiale devrait atteindre 5,6 % en 2021 et 4,5 % en 2022, avant de revenir à 3,2 % en 2023, soit des taux proches de ceux observés avant la pandémie.

Cette reprise économique s'est accompagnée d'une inflation importante sur l'année 2021 puisqu'en décembre 2021, le taux d'inflation dans la zone euro s'est élevé à 5 % sur un an, du jamais vu depuis 1997. La forte hausse des tarifs de l'énergie explique en partie cette hausse. En 2022, la Banque Centrale Européenne (BCE) anticipe une hausse des prix de l'ordre de 3,2% sur l'ensemble de la zone Euro tandis que l'INSEE estime qu'elle resterait supérieure à 2,5 % en France au premier semestre 2022. Le contexte géopolitique international (crise en Ukraine) pourrait avoir une incidence sur ces perspectives de croissance et d'inflation.

A une échelle plus locale, la crise sanitaire a impacté les recettes des collectivités membres.

La crise sanitaire liée au COVID-19 a généré des dépenses exceptionnelles pour les collectivités locales, principalement enregistrées en « autres dépenses de fonctionnement » (+ 14,9 % pour l'ensemble des budgets principaux des collectivités locales en 2020). Elle a par ailleurs fait baisser certaines dépenses courantes liées à l'activité des collectivités, comme les achats et charges externes (- 3,3 %). La crise sanitaire a aussi affecté certaines recettes liées à l'activité économique. En compensation, les subventions reçues et les participations ont augmenté de + 7,2 %.

En sommant les budgets principaux et les budgets annexes de l'ensemble des collectivités locales (y compris syndicats), et en neutralisant les flux internes entre les différents budgets (remboursements de personnels, prise en charge des déficits des budgets annexes, subventions de fonctionnement ou d'investissement entre différents niveaux de collectivités, etc.), on obtient un compte consolidé de l'ensemble des collectivités locales.

Selon ce compte consolidé, les dépenses de fonctionnement ont en fait diminué de - 0,2 % en 2020 (au lieu de + 0,2 % pour les seuls budgets principaux non consolidés des collectivités locales, hors syndicats), et les recettes de fonctionnement de - 1,8 % (contre - 1,6 %) ; l'investissement baisse de - 7,6 % (contre - 6,2 % dans le compte non consolidé). L'ensemble des budgets consolidés dégage toujours un besoin de financement (- 0,5 Md€) mais, contrairement aux seuls budgets principaux des collectivités hors syndicats, cette situation est en amélioration par rapport à 2019 (- 0,8 Md€).

Les dépenses liées à l'activité économique (culture, sport, transports, etc.) sont celles qui ont le plus souffert de la crise sanitaire ; celles qui ont progressé de manière exceptionnelle (santé, hygiène, développement économique) sont aussi liées à la crise sanitaire et aux mesures de soutien de l'économie qui en ont résulté.

En matière de transports et de mobilités, la crise sanitaire a fortement dégradé les recettes issues de la vente des titres de transport sur les différents réseaux de transport collectifs, y compris franciliens. Le recours au télétravail, la défiance vis-à-vis des modes collectifs, la montée en puissance du vélo etc. peuvent expliquer une baisse importante de la fréquentation et donc des recettes qui y sont liées. Ces recettes tarifaires représentent pourtant, en année normale, entre 30 et 40% des ressources d'Ile-de-France Mobilités (4Mds d'€ environ sur un total de 10,5 Mds d'€).

L'autorité organisatrice anticipe actuellement une perte de 730 millions d'euros en 2022 par rapport aux prévisions établies avant la crise. Pour 2021, IDFM a obtenu une avance remboursable de 1,1 milliard d'€ de la part de l'Etat pour permettre le paiement des contrats des exploitants en limitant l'impact sur le rythme des investissements. Pour rappel, pour les pertes de 2020, IDFM avait obtenu de l'Etat 1,16 milliard d'euros d'avance remboursable et 151 millions d'euros de subventions.

Ile-de-France Mobilités prévoit que le versement mobilité ne retrouvera son niveau d'avant-crise qu'en 2024, et qu'il rapportera ensuite moins que prévu. Même chose pour les ventes de billets, l'effet du télétravail étant à long terme estimé à 5 % des recettes tarifaires.

SITUATION DU SIEMU EN 2022

Le SIEMU est composé de 3 collectivités au 1er janvier 2022 :

- ⇒ **La Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire** : 20 communes comptabilisant 109 135 habitants, 20 délégués en comité syndical, 5 membres en bureau
- ⇒ **Val d'Europe Agglomération** : 10 communes totalisant 51 869 habitants, 15 délégués en comité syndical, 4 membres en bureau
- ⇒ **La Communauté de Communes du Val Briard** : 1 seule commune, 1 132 habitants, 1 délégué, 1 membre en bureau,

Les populations légales millésimées 2019 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2022. Elles sont calculées conformément aux concepts définis dans le décret n° 2003-485 du 5 juin 2003 relatif au recensement de la population, modifié par le décret n° 2019-1302 du 5 décembre 2019.

Les principales missions du SIEMU (à distinguer des attributions qui lui sont confiées dans la Convention Partenariale, qui ne concernent qu'un pan, certes majeur, de son activité) sont :

- Le suivi du fonctionnement, de l'organisation et de la qualité des services réguliers de transport public de personnes et du transport à la demande au travers de la Convention Partenariale signée avec Ile-de-France Mobilités sur le réseau de Marne-la-Vallée,

- L'élaboration d'études, leur pilotage et le suivi de leur mise en œuvre en matière de développement du réseau de transport sur le ressort territorial du Syndicat dans le cadre de la Convention Partenariale et en lien avec l'Autorité Organisatrice,
- La mise en place d'une stratégie d'information des usagers et de conduite d'actions de communication et de promotion du réseau de transport sur le ressort territorial du Syndicat,
- L'élaboration, l'animation, la coordination et le suivi de la mise en œuvre du Plan Local des Mobilités tous modes confondus,
- La réalisation d'études, la mobilisation de son expertise et de son ingénierie au service des intercommunalités adhérentes et des tiers qui le demandent en matière de mobilités dans le ressort territorial du Syndicat,
- La création et l'animation d'un observatoire des mobilités dans le ressort territorial du Syndicat,
- La mise en place d'actions ou d'initiatives en faveur du management de la mobilité,

BILAN DU COMPTE ADMINISTRATIF 2021

En 2021, les principales actions menées ont été les suivantes :

VOLET ETUDES ET OUTILS

o Contribution au développement de l'offre bus sur le territoire du SIEMU

Depuis le 1er janvier 2021, un contrat de délégation de service public confié par Ile-de-France Mobilités à Transdev pour l'exploitation des lignes régulières et du TàD de Marne-la-Vallée s'est substitué à l'ancien CT3 à l'issue d'une phase de mise en concurrence. Ce contrat, signé pour une durée de 5 ans (jusqu'au 31/12/25) s'accompagne d'une Convention Partenariale revue définissant le rôle du Syndicat, tant dans l'adaptation du réseau aux besoins locaux que dans son financement.

Le début de l'année 2021 a été consacré à la prise en compte de ces changements contractuels à leurs répercussions en matière de gouvernance. Dès le printemps, les équipes du SIEMU ont œuvré pour engager une concertation étroite les partenaires locaux pour partager, et adapter dans la mesure du possible, la proposition d'optimisation du réseau (variante) soumise par Transdev Marne-la-Vallée dans son offre à Ile-de-France Mobilités. Ces dispositions ont été mises en œuvre dans le courant de l'été comme prévu tout en prenant en considération les contraintes locales.

Dans le même temps, le service de Transport à la Demande a été intégré au contrat de DSP et Ile-de-France Mobilités en est devenu l'autorité organisatrice (AO). En conséquence, le Syndicat, jusque-là en charge de son organisation en tant qu'AO de Proximité (AOP) a mis un terme au marché qui le liait à Transdev. Le Transport à la Demande bénéficie désormais de la labellisation d'Ile-de-France Mobilités qui se traduit notamment par un accès au service via la plate-forme de réservation régionale.

A la rentrée 2021, le Syndicat est par ailleurs revenu vers ses membres pour convenir d'une actualisation des priorités en matière de développement de l'offre de transport afin de solliciter la mise à l'étude, avant la fin de l'année, des premiers projets concernés.

En parallèle, le Syndicat, en lien avec les gestionnaires de voirie et maîtres d'ouvrage, a veillé tout au long de l'année à la réalisation des points d'arrêts nécessaires au bon maillage du réseau ainsi qu'aux aménagements en faveur de la performance des lignes de bus.

Enfin, le SIEMU a continué d'œuvrer pour étudier, affiner, partager et accompagner les adaptations d'offre ponctuelles ou plus durables des lignes de bus que ce soit à l'occasion de travaux, de modification de schémas viaires ou pour des besoins ponctuels (épreuves du BAC et du Brevet, rentrée scolaire etc.). S'agissant des courses spécifiquement adaptées pour ces événements ponctuels (épreuves du BAC et du Brevet, rentrée scolaire), au regard d'un bilan faisant apparaître une fréquentation très faible et compte-tenu d'une réduction de la période estivale d'allègement des dessertes (passage de 8 à 5 semaines autorisant une reprise des courses à vocation scolaire dès les jours de pré-rentrée), les élus du Syndicat ont convenu de leur suppression dès 2022.

o Participation à l'amélioration de la Qualité de Service rendue sur le réseau de bus grâce à la mise en place de nouveaux process

Parmi les neuf attributions confiées au Syndicat par Ile-de-France Mobilités au travers de la Convention Partenariale (Cf. ci-dessus), un large nombre concerne la qualité de service rendue, dans son ensemble, sur le réseau de Marne-la-Vallée.

Le Syndicat a initié le montage de plusieurs procédés, permettant de réunir les différents partenaires du Syndicat et ainsi parvenir à des schémas d'action sur les thèmes suivants :

- L'accessibilité des points d'arrêts aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) : Un travail est mis en place entre le Syndicat, l'opérateur et les gestionnaires des points d'arrêts afin d'évaluer l'avancement des lignes devant être déclarées accessibles, et identifier les potentiels travaux de voirie à entreprendre. Un suivi trimestriel sera réalisé ainsi que la recherche d'une coordination optimale entre Syndicat, Agglomérations et Communes qui devrait aboutir à l'élaboration d'un process qui sera précisé en 2022.
- La qualité des points d'arrêts et de leur mobilier sur le réseau de Marne-la-Vallée : Un point régulier, trimestriel lui aussi, entre le Syndicat et l'opérateur est prévu afin d'identifier les dégradations aux points d'arrêts. Il s'ensuit des échanges avec les différents gestionnaires afin d'engager dans les meilleurs délais une remise en état.
- Les points durs de circulation, affectant la vitesse commerciale des lignes du réseau de Marne-la-Vallée : Un point régulier entre le Syndicat et l'opérateur est mis en place afin de partager les différents aménagements existants pénalisant la vitesse commerciale, ainsi qu'anticiper les projets de nouvelles voiries, parfois sous-dimensionnés par les maîtres d'ouvrage.

Par ailleurs, des échanges ont été engagés avec l'EPA afin d'échanger plus régulièrement sur les livraisons de logements et de voiries dans le cadre du développement urbain et économique des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée. L'objectif est d'anticiper correctement le renfort de l'offre bus et de sensibiliser les aménageurs à la prise en compte des transports en commun dans les nouvelles entités urbaines.

o **Elaboration du nouveau Plan Local des Mobilités (PLM)**

L'élaboration du nouveau PLM a démarré en novembre 2020 par une première phase de lancement au cours de laquelle le bureau d'études a pu prendre connaissance des enjeux du territoire et des données disponibles.

La phase 1 de diagnostic a été lancée en avril 2021 avec la tenue d'un comité de lancement qui a également permis d'initier une large démarche de concertation auprès des partenaires et du grand public. Le diagnostic a été définitivement approuvé à l'automne 2021 et a permis d'aboutir à la définition d'orientations stratégiques permettant de guider l'élaboration du plan d'actions en phase 2.

Cette seconde phase a démarré en novembre dernier et doit s'achever en juin 2022. Elle a fait et fera l'objet d'une concertation importante auprès des partenaires et de la population.

L'approbation définitive du PLM est prévue pour fin 2022 – début 2023 pour une mise en œuvre étalée sur la période 2023-2027.

o **Lancement d'une réflexion sur l'avenir du portail des mobilités (POM)**

Afin d'améliorer la qualité de l'information sur le territoire, le Syndicat met à disposition un Portail des Mobilités (POM). L'outil est consultable sur le lien suivant <https://pom.mobilite-sit.fr/autour-de-moi>

Sur la base d'un bilan des forces et faiblesses du portail actuel, le Syndicat a engagé en 2021 une réflexion visant à faire évoluer favorablement cet outil au terme d'une première année de mise en ligne auprès du grand public.

L'objectif est d'identifier les axes d'amélioration intrinsèques mais aussi d'inscrire ce service dans un environnement en pleine mutation et de prendre en considération les modalités d'usage de ce type d'outil en matière de fonctionnalités et de support.

o **Renouvellement des outils de communication institutionnelle du Syndicat**

La mise à jour des statuts du Syndicat s'est accompagnée d'un changement dans sa dénomination visant à rendre plus explicite son rôle, d'une part, dans le pilotage du réseau de transport collectif local notamment (vis-à-vis de l'autorité organisatrice des mobilités francilienne, Ile-de-France Mobilités) et, d'autre part, en matière d'appui auprès des Agglomérations qui en sont membres en mettant en avant l'expertise qu'il met à leur disposition dans l'étude des mobilités urbaines de tout type.

Ce changement de nom a été l'occasion pour le Syndicat de renouveler plus largement son identité à commencer par son logo qui se veut le reflet de la mosaïque de localités qui le constitue avec des zones urbaines denses et des zones à dominante rurale.

Le Syndicat a commencé à décliner ce nouveau logo à l'automne 2021.

Par ailleurs, dans le cadre de l'activité-accessoire du Directeur Général des Services auprès de l'Agglomération de Marne et Gondoire :

o **Démarrage de l'étude de pôle Serris – Montévrain – Val d'Europe**

Après avoir sollicité l'accompagnement d'Ile-de-France Mobilités pour la conduite d'une étude de pôle visant à porter un regard global sur les possibilités de faire évoluer l'infrastructure et l'organisation des flux autour du pôle, cette étude a été lancée à l'été 2021.

La Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire (CAMG) et Val d'Europe Agglomération (VEA) ont décidé de porter conjointement cette étude de pôle, la CAMG assurant le rôle de chef de file.

Elle a ainsi désigné le bureau d'étude Explain pour l'appuyer dans cette réflexion qui devrait permettre d'aboutir d'ici fin 2022 aux rendus suivants :

- Schéma d'aménagement du pôle de la gare de Val d'Europe
- Estimation des investissements à réaliser pour chaque action du projet
- Définition des maîtrises d'ouvrage de chacune des actions
- Répartition des financements pour chacune des actions
- Calendrier prévisionnel de réalisation du projet

Fin 2021, le diagnostic était en cours de finalisation pour une présentation aux partenaires début 2022.

o Engagement des études de faisabilité sur le projet de création d'une passerelle dédiée aux modes actifs entre les communes de Ferrières-en-Brie et de Bussy-Saint-Georges au-dessus de l'autoroute A4

L'absence d'infrastructure dédiée aux modes actifs pour assurer le franchissement de l'autoroute A4 entre les communes de Ferrières-en-Brie et de Bussy-Saint-Georges rend les parcours des usagers de ces modes dangereux et peu attractifs. C'est pour sécuriser ces cheminements et encourager à la pratique, vertueuse, de la marche à pied, du vélo et des autres modes individuels alternatifs à l'automobile que les acteurs locaux ont sollicité depuis de longues années la construction d'une passerelle dédiée pour assurer ce lien entre les deux communes.

Cette mobilisation a abouti début 2021 à la signature d'une convention avec l'Etat visant à lancer les études pré-opérationnelles relatives à cet ouvrage. Cet accord porte également sur le financement d'une partie des études par l'Etat via l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (30% de la dépense subventionnable) et le Fonds Mobilités Actives (appel à projets 2020). Des financements complémentaires ont été acquis auprès de la Région Ile-de-France pour la conduite des études confiées à la SANEF et seront sollicités pour la réalisation des travaux.

L'Agglomération Marne et Gondoire, au travers du Directeur Général des Services du Syndicat dans la cadre de son activité accessoire, a assuré à compter de la rentrée 2021 le suivi technique, financier et administratif du projet.

Les premiers éléments issus de ces études ont été partagés dans le courant du mois d'Octobre lors d'un point d'avancement avec les élus. Ce dernier a constitué un point d'étape essentiel du projet dans la mesure où il a permis d'arrêter la solution technique retenue (implantation et type d'ouvrage) et le calendrier prévisionnel jusqu'à sa mise en service. En outre, la CAMG a confirmé qu'en tant que maître d'ouvrage, elle porterait l'intégralité de l'investissement sur son budget et qu'elle se chargera de trouver des co-financeurs, sécurisant ainsi le plan de financement et ouvrant la voie à la poursuite des études.

VOLET JURIDIQUE

L'année 2021 a été marquée par une modification des statuts du Syndicat. Ces derniers ont été entérinés lors du Comité Syndical du 24 Mars 2021 puis approuvés par l'arrêté préfectoral n° 2021/DRCL/BLI/n°38 du 20 juillet 2021 comme suit :

- **Modification de la dénomination du Syndicat** : passage de « Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et des communes environnantes » à « Syndicat Intercommunal d'Etudes des Mobilités Urbaines de Marne-la-Vallée » soit SIEMU Marne-la-Vallée. Ce changement de dénomination se justifiait notamment par les évolutions territoriales rendant judicieuse la mise à jour du nom du Syndicat.
- **Modification de l'objet statutaire du Syndicat** visant à rendre plus lisible son champ d'intervention, à expliciter ses actions actuelles et potentielles et à autoriser ce dernier à conclure des conventions avec des tiers (Cf. point portant sur la signature de la Convention Partenariale),
- **Modification du nombre et de la répartition des sièges au sein du comité syndical** visant à tenir compte de l'adhésion des communes d'Esbly, de Montry et de Saint-Germain-sur-Morin au sein de Val d'Europe Agglomération,
- **Amélioration rédactionnelle** sur les articles 6 (correction d'une coquille), 16 (suppression de la référence à une date d'extinction du Syndicat) et 17 (actualisation de la nomination de l'autorité organisatrice de la mobilité)

L'approbation de ces statuts a permis la signature de la Convention Partenariale concernant le réseau de bus de Marne-la-Vallée par le Syndicat.

VOLET GESTION COMPTABLE ET BUDGETAIRE

O Conduite des démarches visant à mettre en place la signature électronique des mandats et titres

Le protocole mis en place permet, grâce à l'usage d'un parapheur électronique, la dématérialisation complète des pièces comptables (titres, bordereaux, mandats, justificatifs) à destination du portail de la DGFIP (Direction Générale des Finances Publiques).

Pour rappel, en 2021, le Syndicat a émis plus de 400 mandats et près de 40 titres. Avec une chaîne comptable et financière réorganisée, modernisée et sécurisée le Syndicat participe à un paiement accéléré de ses fournisseurs.

O Poursuite de l'étude juridique et financière afin de réajuster la contribution offre de Transport du SIEMU.

Le mode de calcul des contributions des membres du SIEMU a été revu en 2019 à la suite d'un audit financier réalisé par CALIA CONSEIL pour le compte du Syndicat. Le choix des critères a été guidé par trois objectifs :

- Définir des critères correspondant à des données réelles, actualisées et facilement calculables chaque année,
- Tenir compte de la richesse fiscale des collectivités membres,
- Choisir des critères et des pondérations permettant de contenir l'évolution des contributions entre l'ancien et le nouveau mode de calcul,

En revanche, le calcul des contributions « fonctionnement » et « PDU » à l'habitant paraissait pertinent et pouvait être conservé.

Toutefois la poursuite de l'étude financière en 2021, augmenté de la maîtrise des charges de fonctionnement général et de personnel a permis de baisser les cotisations « fonctionnement » et « PDU » de 0,50€/par habitant, tout en maintenant le service.

VOLET RESSOURCES HUMAINES

o Elaboration des Lignes Directrices de Gestion

L'une des innovations de la loi n°2019-828 du 6 août 2019 dite « de transformation de la fonction publique » consiste en l'obligation pour toutes les collectivités territoriales de définir des lignes directrices de gestion (LDG).

Afin de se mettre en conformité, les services du Syndicat ont élaboré des LDG permettant de formaliser la politique RH de la collectivité, de favoriser certaines orientations, de les afficher et d'anticiper les impacts prévisibles ou potentiels des mesures envisagées.

Vue d'ensemble du Compte Administratif 2021 :

Le résultat d'exécution du budget 2021 fait apparaître un excédent de 458 989.29€ composé comme suit :

- un excédent de fonctionnement de 397 845.13€
- un excédent d'investissement de 61 144.16€

En fonctionnement :

Les raisons de l'excédent sont liées :

Tout d'abord à **un contexte pandémique qui s'est traduit par la réalisation de certaines économies** notamment en matière de charges courantes de fonctionnement, à l'image des autres collectivités (Cf. présentation du contexte général) : carburant, impressions, fournitures administratives, formation (substitution par des webinaires le plus souvent gratuits et sans frais de mission) etc.

Dans le même registre, **des provisions pour travaux ou renouvellement de matériels budgétées en 2021 n'ont finalement pas été nécessaires** sur l'exercice.

En outre, sur le volet Ressources Humaines, il est à noter que le poste de Directeur Général des Services n'a pas été pourvu pendant un semestre et que le recrutement d'un chargé de mission supplémentaire nécessaire au « Pôle Etudes » a été différé dans l'attente de l'approbation du Plan d'actions du PLM et des démarches engagées avec nos partenaires (suivi QS, points durs, accessibilité, collecte de données etc.). L'avancement de ces actions nécessitera courant 2022 ou début 2023 un ETP supplémentaire au sein du pôle Etudes (Cf. ci-après).

Dans ce contexte, **plusieurs études ont dû être reportées** : étude d'opportunité sur la mise en place d'un système de récupération de la TVA, renouvellement du Portail des Mobilités etc.

Par ailleurs, **le service Transport à la Demande enregistre un excédent de 41 061,82€ sur l'article prestation de service. Ce montant s'explique, d'une part, par le report en 2022 des études liées à la restructuration du service, et d'autre part, par une restitution financière des impacts liés au COVID-19 en faveur du Syndicat.**

S'agissant de ce dernier point, il avait été convenu en 2020 que les factures afférentes au service de Transport à la Demande soient honorées en intégralité par le Syndicat et que des remboursements soient opérés par Transdev pour tenir compte d'une réduction de l'offre proposée. Ces remboursements devaient être diminués des surcoûts supportés par le transporteur pour faire face notamment aux impératifs de nettoyage et d'équipement des véhicules. A l'issue de négociations avec l'exploitant, le Syndicat a obtenu un relèvement des remboursements opérés par Transdev.

En investissement :

L'excédent constaté correspond à des dépenses initialement programmées pour faire face à des besoins en ameublement, matériel informatique, logiciels etc.

Il convient de noter que les dépenses relatives à l'élaboration du Plan Local des Mobilités (appui par le groupement mené par le bureau d'études Transitec et l'agence de concertation Palabréo – 89 052€) et celles prévues pour la réalisation du site Internet du SIEMU (9 216€) ont été imputées dans leur totalité dans les Restes A Réaliser (RAR) 2021.

		DEPENSES	RECETTES	Total
RESULTAT CUMULE	Section de fonctionnement	2 647 467,69 €	3 045 312,82 €	397 845,13 €
	Section d'investissement	332 393,74 €	393 537,90 €	61 144,16 €
	Total cumulé	2 979 861,43 €	3 438 850,72 €	458 989, 29 €

PRINCIPAUX ELEMENTS A PRENDRE EN COMPTE DANS LA REFLEXION POUR L'EXERCICE BUDGETAIRE 2022

Les perspectives 2022 ont été élaborées en tenant compte des principes suivants :

- La réduction des dépenses non-essentiels,
- L'optimisation du fonctionnement des services,
- La recherche systématique de subventions,
- Le maintien voire le développement d'une capacité d'action et d'appui de la part du Syndicat auprès de ses partenaires,

Plus précisément, la mise en œuvre de ces principes pour la construction du budget 2022 se fait de la manière suivante :

- **Une recherche systématique de maîtrise des dépenses**

Dès mi-2021, le SIEMU a procédé à une renégociation systématique des contrats et prestations externalisées sujets à renouvellement ou à une relance (forfaits téléphoniques, location de matériel, location de véhicules, production des cartes de vœux...) aboutissant jusque-là à une diminution du tarif de ces prestations soit par un alignement au plus juste des besoins du Syndicat soit après une négociation des tarifs à prestation équivalente.

Cette démarche sera poursuivie en 2022 afin de **dégager des marges de manœuvre pour augmenter la capacité d'action du Syndicat.**

Dans le même temps, **ces efforts ne peuvent pas complètement amortir l'augmentation de certaines dépenses indispensables** au fonctionnement du Syndicat dans un contexte inflationniste (Cf. ci-dessus contexte général) : énergie, assurance, charges de copropriété, licences, logiciels, solutions numériques etc.

- **Une analyse fine des besoins du Syndicat et une adaptation pragmatique et dynamique des dépenses**

L'optimisation du fonctionnement des services doit se traduire par l'adaptation de nos méthodes et pratiques professionnelles ainsi que par la mise à jour de nos besoins. Par exemple, le recours plus fréquent, régulier et vraisemblablement pérenne au télétravail et à la visioconférence nous conduit à supprimer nos lignes téléphoniques pour les postes fixes, réduire notre budget consacré au carburant mais à investir dans le matériel de visio-conférence du Syndicat pour permettre aux agents et à nos partenaires de ne pas perdre en efficacité.

- **Le maintien voire le développement d'une capacité d'action et d'appui de la part du Syndicat auprès de ses partenaires selon les priorités suivantes :**

- *Poursuite de l'élaboration du plan d'actions du Plan Local des Mobilités (PLM), validation des mesures et conduite de l'enquête publique*

L'année 2022 se placera dans la continuité des précédentes (poursuite du travail d'élaboration engagé en 2020/2021) mais sera cruciale dans la mesure où elle sera l'occasion **d'approfondir puis de valider le plan d'actions** qui servira de feuille de route pour la conduite de la politique de Transports et de Mobilités du territoire sur la période 2023-2027. Cette dernière sera portée à la connaissance du public au travers **d'une enquête publique** dont les modalités seront arrêtées en milieu d'année.

Les équipes du SIEMU s'appuieront sur l'expertise du bureau d'études Transitec et sur l'agence de concertation Palabréo ainsi que sur un pool d'experts en matière de transport de marchandises ou en charge de l'évaluation environnementale du projet afin de mener à bien la démarche.

En termes budgétaires, le projet se traduit par la **mobilisation de crédits d'études mais aussi par des moyens consacrés à la communication sur le projet ou à la conduite de l'enquête publique.**

o Renforcement de l'implication du Syndicat dans le suivi de la qualité de service rendue par le réseau de bus et adaptation continue de ce dernier aux évolutions du territoire

Le Syndicat continuera de porter et de **défendre les besoins du territoire en matière de renforcement et de structuration de ses dessertes** auprès de l'Autorité Organisatrice et des opérateurs. Elle expertisera les études lancées confiées aux transporteurs, les complètera par les données locales et assurera un lien permanent avec l'ensemble des acteurs pour veiller en continu à leur conformité par rapport aux attentes.

Au-delà, le Syndicat vise le **renforcement des liens existants avec ses différents partenaires** pour tendre vers une **amélioration de la qualité de service rendue aux habitants** ainsi qu'une meilleure connaissance du territoire, de ses dynamiques et évolutions afin d'adapter l'action du Syndicat mais aussi des autres acteurs de la mobilité. Une attention particulière sera portée à la collecte et à l'analyse de données de différentes natures sur lesquelles s'appuiera le Syndicat pour dégager des priorités d'action.

o Accompagnement d'une étude de restructuration du service de Transport à la Demande

Correspondant à une volonté partagée entre Ile-de-France Mobilités, l'exploitant et le territoire de rendre l'offre plus efficiente, le service de Transport à la Demande fera, courant 2022, l'objet d'une **étude de restructuration basée sur un bilan de fonctionnement et la concertation des acteurs locaux** à qui seront soumises plusieurs hypothèses d'évolution. Cette étude, conduite par l'opérateur, n'aura pas d'incidence en 2022 sur les appels à cotisation, mais **des crédits sont prévus pour recourir à une expertise complémentaire sur ce projet et ses incidences, notamment financières** (nouvelle méthode d'évaluation des contributions et répartition des coûts du service)

o Renouvellement ou mise en œuvre de nouveaux outils numériques destinés à compléter l'offre de service et d'appui du SIEMU envers le grand public et ses partenaires

Parmi les attributions confiées au Syndicat, **l'information-voyageur** constitue un volet important. Le SIEMU œuvre aux côtés du transporteur et d'Ile-de-France Mobilités mais a fait le choix de développer son propre outil, **le Portail des Mobilités**. Après avoir dressé un bilan de son fonctionnement, l'année 2022 sera consacrée à la définition d'un outil optimisé. Le Syndicat aura **recours à une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage** pour l'appuyer dans ce cadrage, cerner les besoins à satisfaire ainsi que les solutions techniques à disposition et les enveloppes budgétaires à y consacrer tant en investissement qu'en fonctionnement ou en coûts d'accompagnement (communication en particulier).

En parallèle de cet outil « grand public », prioritairement pour permettre l'évaluation continue des effets des mesures inscrites dans le plan d'actions du PLM mais aussi afin de compléter sa connaissance fine du territoire, le Syndicat a vocation à se doter d'un **outil « métier », l'Observatoire des Mobilités**. Cet observatoire consistera à collecter, traiter les données de mobilités disponibles et restituer l'évolution des différents paramètres relatifs aux déplacements sur le territoire du Syndicat. Ces analyses pourront constituer un outil d'aide à la décision, un outil de communication auprès du grand public valorisant les actions publiques mises en place en vue d'améliorer les déplacements de chacun, une base de données partagée et utile à l'ensemble des acteurs du territoire dans le cadre des futures études etc.

En termes budgétaires, cette mise en œuvre se traduira par le recours à une **expertise externe** dont les missions seront proches de celles apportées par notre AMO en charge du POM. Le Syndicat prévoit également de **recruter un stagiaire** afin de l'appuyer dans l'établissement d'un benchmark, le recensement des données disponibles auprès des différents partenaires du SIEMU, l'identification des données non disponibles et donc éventuellement à produire par le Syndicat, la mise au point de la stratégie de collecte des données etc.

Enfin, de manière à poursuivre la déclinaison de sa nouvelle identité visuelle et de façon à communiquer auprès du grand public, de clarifier son rôle et ses actions le Syndicat se dotera également en 2022 d'un **nouveau site Internet**.

Comme habituellement, le rapport d'orientation budgétaire est présenté en 4 postes :

1. Le fonctionnement
2. Le Plan Déplacement Urbain (PDU)
3. La participation à l'exploitation du réseau de bus (lignes régulières) dans le cadre de la convention partenariale avec IDFM,
4. La participation à l'exploitation du service de Transport à la Demande (TàD),

[Cotisation « fonctionnement »](#)

Besoins de financement

Les besoins de financement sont constants en termes de postes, les montants ont été ajustés par rapport à 2021.

Dépenses

- **Les charges à caractère général** regroupent les achats courants, les services extérieurs, les impôts et taxes sont en légère augmentation (4%) pour tenir compte d'un contexte général d'inflation que les efforts de gestion peineront à compenser,
- **Les frais de personnel** sont estimés en tenant compte de la consolidation des effectifs : 4 agents titulaires, 2 agents contractuels et 1 poste à pourvoir
- **Les changements obligatoires :**
 - La revalorisation du SMIC de 0,9 % du SMIC brut horaire s'établit à 10,57 €

- L'indemnité inflation
 - La compensation de la hausse de la contribution sociale généralisée (CSG)
 - La réévaluation annuelle de l'indemnité compensatrice CSG
 - La garantie individuelle du pouvoir d'achat (GIPA)
- **Autres charges de gestion courante :**
 - Les indemnités des élus : depuis le 23 juillet 2020, le SIT est composé de 10 vice-Présidents et du Président. Il est proposé de maintenir l'enveloppe à 25 000€ à l'article 6531 au titre des indemnités et 1 000€ à l'article 6533 au titre des cotisations de retraite.

Recettes

Le contexte sanitaire en 2021 a contraint l'activité du Syndicat et ne lui a pas permis d'engager l'ensemble des actions programmées. En outre, le Syndicat a poursuivi en 2021 ses efforts de gestion pour adapter au plus juste ses dépenses.

Cette conjoncture spécifique a permis de dégager un excédent qui permet de proposer, pour l'exercice 2022, une stabilité des cotisations appelées auprès de ses membres par rapport à 2021.

Il convient de noter que, sans mobilisation de cet excédent exceptionnel, l'augmentation de la population constatée entre 2021 et 2022 aurait eu pour effet une augmentation de la cotisation « Fonctionnement » de l'ordre de 2,1% à montant par habitant identique par rapport à 2021 (2,43€). Sur les cotisations globales, la hausse aurait été de 4,6%.

En conséquence, il est proposé de réduire en 2022 la cotisation « fonctionnement » à 2,04€ par habitant au lieu de 2,43€ en 2021 soit une baisse notable de 16% (la population retenue est la population légale municipale pour 2022 communiquée par les collectivités adhérentes au syndicat) qui se traduit par une baisse de cette cotisation à hauteur de 14,3%.

EPCI membre	Population	Cotisation « PDU » 2022	Cotisation « PDU » 2021	Ecart en € 2022/2021	Evolution 2022/2021
CCVB	1 132	2 338	2 768	-430€	-15,5%
CAMG	109 135	225 426	262 605	-37 179€	-14,2%
VEA	51 869	107 139	125 268	-18 129€	-14,5%
TOTAL	162 136	334 904	390 641	-55 737€	-14,3%

Cotisation « PDU »

Besoins de financement

Les besoins de financement sont constants en termes de postes, les montants ont été ajustés par rapport à 2021.

Dépenses :

Comme indiqué ci-dessus, les dépenses envisagées sur l'exercice 2022 visent à faire bénéficier le Syndicat d'appuis externes lui permettant de mobiliser les compétences nécessaires à la définition des stratégies d'action les plus appropriées.

A ce jour, les dépenses identifiées doivent notamment permettre de :

- **Définir les contours d'un Portail des Mobilités** renouvelé issu, d'une part, d'un bilan de son fonctionnement actuel et, d'autre part, d'un contexte ayant évolué depuis la mise en chantier de la première version (cadrage de la Convention Partenariale, démarches entreprises par IDFM pour « muscler » sa propre plateforme d'information multimodale, projet de mise en place d'un outil « métier » indépendant, progrès technologiques etc.),
- **Cerner les besoins à satisfaire par l'Observatoire des Mobilités**, expertiser les solutions techniques à disposition, les modalités de fonctionnement, de mise à jour, de partage d'informations et les enveloppes budgétaires à y consacrer tant en investissement qu'en fonctionnement,
- **Apporter un appui technique et financier sur les modalités de restructuration du service de Transport à la Demande** proposées par l'exploitant, ses conséquences sur l'offre de service et la répartition du coût de ce dernier,
- **Evaluer l'opportunité d'une évolution du fonctionnement comptable du Syndicat** lui permettant de « récupérer » la TVA imputée par ses fournisseurs,

Recettes :

Le contexte sanitaire en 2021 a contraint l'activité du Syndicat et ne lui a pas permis d'engager l'ensemble des actions programmées. En outre, le Syndicat a poursuivi en 2021 ses efforts de gestion pour adapter au plus juste ses dépenses.

Cette conjoncture spécifique a permis de dégager un excédent qui permet de proposer pour l'exercice 2022 une stabilité des cotisations appelées auprès de ses membres par rapport à 2021.

Il convient de noter que, sans mobilisation de cet excédent exceptionnel, l'augmentation de la population constatée entre 2021 et 2022 aurait eu pour effet une augmentation de la cotisation « PDU » de l'ordre de 2,1% à montant par habitant identique par rapport à 2021 (2,46€). Sur les cotisations globales, la hausse aurait été de 4,6%.

En conséquence, il est proposé de réduire en 2022 la cotisation fonctionnement à 2,07€ par habitant au lieu de 2,46€ en 2021 soit une baisse notable de 15,8% (la population retenue est la population légale municipale pour 2022 communiquée par les collectivités adhérentes au syndicat) qui se traduit par une baisse de cette cotisation à hauteur de 14,3%.

EPCI membre	Population	Cotisation « PDU » 2022	Cotisation « PDU » 2021	Ecart en € 2022/2021	Evolution 2022/2021
CCVB	1 132	2 338	2 768	-430€	-15,5%
CAMG	109 135	225 426	262 605	-37 179€	-14,2%
VEA	51 869	107 139	125 268	-18 129€	-14,5%
TOTAL	162 136	334 904	390 641	-55 737€	-14,3%

Cotisation « Offre de transports Réseau de bus »

Besoins de financement

Cette cotisation vise à financer la contribution locale au fonctionnement du réseau de lignes régulières bus fixée dans la Convention Partenariale liant le Syndicat à Ile-de-France Mobilités et courant jusqu'au 31/12/25, terme du contrat de DSP confiant l'exploitation du réseau de bus de Marne-la-Vallée à l'opérateur Transdev ayant pris effet le 1er janvier 2021. Le montant fixé dans la convention est exprimé en €2019 et actualisé chaque année.

Le montant attendu en 2022 est de **1 872 807.22 € soit + 4% par rapport à 2021**, en raison de de l'actualisation 2021/2022.

Répartition territoriale de la cotisation « Offre de transport Réseau de bus »

Pour mémoire, cette répartition se base sur la prise en compte de 3 critères :

1) Une part fixe correspondant à 50% du montant total de la contribution attendue. La proposition de répartition entre les membres est issue de négociations tenues en 2018 pour équilibrer la part de prise en charge entre EPCI membres du Syndicat. Comme les années précédentes, elle est fixée en 2022 de la manière suivante :

EPCI membre	Part fixe par membre
CCVB	1,5%
CAMG	58,0%
VEA	40,5%

2) Une part « Nombre de passage aux arrêts » correspondant à 25% du montant total de la contribution attendue. La proposition de répartition entre les membres est issue d'un calcul de l'offre de transport disponible au 03/01/22 réalisé par le Cabinet Carte Blanche pour le compte du Syndicat. Afin d'assurer neutralité et objectivité de cette analyse, les indicateurs utilisés sont les mêmes que l'année 2021 (nombre de courses par arrêt comptabilisées sur les lignes régulières du réseau un jour normal de semaine) permettant d'évaluer l'évolution de l'offre.

Il ressort de ce calcul une **légère augmentation globale de l'offre de transport entre 2021 et 2022 (+0,6%)** et une répartition de l'offre entre EPCI telle qu'indiquée ci-dessous :

EPCI membre	Nombre de passage aux arrêts 2022	Part fixe par membre
CCVB	240	0,76%
CAMG	20 052	63,59%
VEA	11 240	35,65%

3) Une part calculée selon le potentiel financier corrigé du FPIC correspondant à 25% du montant total de la contribution attendue. La répartition de la contribution faite en fonction de l'écart de potentiel financier net du FPIC entre les membres ressort ainsi en 2022 :

EPCI membre	Potentiel financier agrégé (PFIA) ajusté du FPIC (En €)	PFIA/Hab. DGF pondérée du FPIC (En €)	Pop DGF pondérée FPIC
CCVB	765 925	663,7	1 154
CAMG	118 104 259	664,0	177 856
VEA	66 009 957	851,1	77 554
TOTAL	184 880 141	721	256 564

Montants de cotisation attendus au titre de la cotisation « Offre de transport Réseau de bus »

EPCI membre	Cotisation « Nombre de passage aux arrêts » (En €)	Cotisation PFIA corrigé du FPIC (En €)	Part fixe (En €)	TOTAL (en €)	Ecart en € 2022/2021
CCVB	3 564	1 940	14 046	19 549	1 657
CAMG	297 741	299 094	543 114	1 139 950	52 902
VEA	166 897	167 168	379 243	713 308	44 532
TOTAL	468 202	468 202	936 404	1 872 807	99 092

Grâce aux efforts de gestion opérés par le Syndicat et à la mobilisation de l'excédent dégagé du fait d'une conjoncture particulière sur l'année 2021, cette hausse est intégralement compensée par la baisse des cotisations « Fonctionnement » et « PDU ».

Cotisation Transport à la Demande (TàD)

Besoins de financement

Cette cotisation vise à financer la contribution locale au fonctionnement du service de Transport à la Demande (TàD) fixée dans la Convention Partenariale liant le Syndicat à Ile-de-France Mobilités et courant jusqu'au 31/12/25, terme du contrat de DSP confiant l'exploitation du réseau de bus de Marne-la-Vallée à l'opérateur Transdev ayant pris effet le 1er janvier 2021. Le montant fixé dans la convention est exprimé en €2019 et actualisé chaque année.

Le montant attendu en 2022 est de 224 585 € soit + 5,6% par rapport à 2021.

Répartition territoriale de la cotisation « Transport à la Demande »

Pour mémoire, cette répartition se base sur l'évaluation de l'offre de transport théorique maximale disponible sur chacun des territoires¹ :

EPCI membre	Clé de répartition (inchangée par rapport à 2021)	Contribution TàD 2022 (En €)	Ecart en € 2022/2021
CCVB	1%	2 246	119
CAMG	97%	217 847	11 526
VEA	2%	4 492	238
TOTAL	100%	224 585	11 883

Grâce aux efforts de gestion opérés par le Syndicat et à la mobilisation de l'excédent dégagé du fait d'une conjoncture particulière sur l'année 2021, cette hausse est intégralement compensée par la baisse des cotisations « Fonctionnement » et « PDU ».

Récapitulatif

EPCI membre	Cotisation « Fonctionnement » (En €)	Cotisation PDU (En €)	Cotisation « Offre de transport – Réseau de bus »	Cotisation « TàD »	TOTAL 2022 (En €)	Montant 2021 avant excédent TàD	Ecart en € 2022/2021	Evolution 2022/2021
CCVB	2 308	2 338	19 549	2 246	26 442	25 521	921	3,6%
CAMG	222 556	225 426	1 139 950	217 847	1 805 779	1 815 376	-9 597	-0,5%
VEA	105 575	107 139	713 308	4 492	930 714	922 038	8 676	0,9%
TOTAL	330 639	334 904	1 872 807	224 585	2 762 935	2 762 935	0	0,0%

En section d'investissement, les dépenses envisagées sont les suivantes :

- L'aménagement de la salle de réunion du SIEMU facilitant la conduite de réunion en visio-conférence et offrant des outils modernes et efficaces de présentation et de travail,
- La réalisation du nouveau site Internet du Syndicat,
- Le renouvellement courant du matériel informatique mis à disposition des agents pour l'exécution de leurs missions quotidiennes,

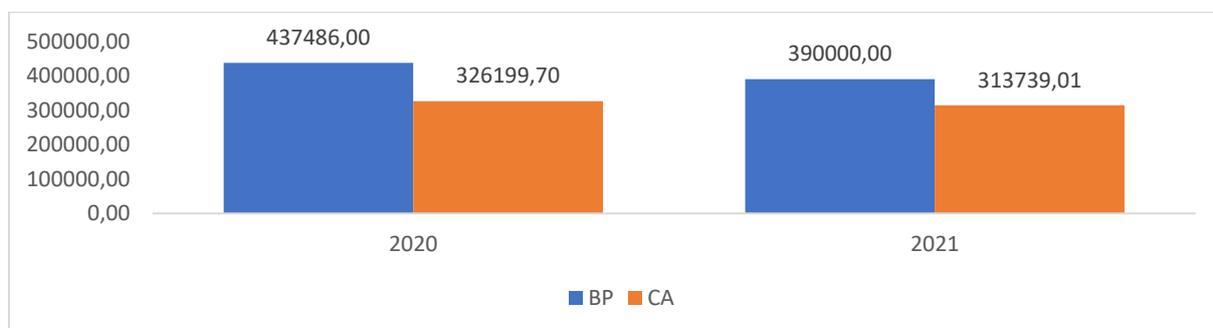
¹ Les données prises en compte proviennent de la fiche de calcul du FPIC. La population retenue est la population de référence pour le calcul du FPIC. Le potentiel financier est celui de l'EPCI et de ses membres. La contribution FPIC est aussi celle de l'EPCI et de ses membres.

- Un avenant au contrat liant le Syndicat au groupement missionné pour la conduite du Plan Local des Mobilités permettant de faire face à des évolutions dans la conduite du projet (réunions supplémentaires, productions complémentaires à celles initialement envisagées etc.)
- La prise en compte de coûts divers liés à la conduite de l'enquête publique du Plan Local des Mobilités (indemnisation de la commission d'enquête par exemple)

En recettes, sur l'année 2022, le Syndicat pourra compter sur le soutien financier apporté par la Région Ile-de-France dans la conduite du Plan Local des Mobilités. S'y ajoutent classiquement les amortissements et le report de l'excédent 2021.

LA MASSE SALARIALE DU SIT

Le volume de la masse salariale 2020-2021



Comme le montre le graphique ci-dessus, le taux de réalisation de la masse salariale avoisine les 100% lors de chaque exercice budgétaire.

La composition des effectifs au 31 Décembre de chaque exercice

	2020	2021
Personnel Titulaire	4	4
Personnel Non Titulaire	2	2
TOTAL	6	6

Les agents (titulaires ou contractuels) du SIEMU exercent des métiers de proximité pour mettre en œuvre les projets votés par les élus.

Au 31 décembre 2021, les effectifs du Syndicat sont de 6 agents dont 4 agents titulaires de la Fonction Publique Territoriale, et 2 agents non titulaires (2 Contrats à Durée Déterminée).

La représentativité par filière des effectifs du Syndicat est globalement stable depuis 2020 :

Filière Professionnelle	2020	2021
Administrative	4	4
Technique	2	2
TOTAL	6	6

Pour information, la répartition homme/femme est la suivante : 4 femmes et 2 hommes.

Structure détaillée de la masse salariale en 2021

La structure détaillée des effectifs prend en compte l'ensemble des différentes filières de la Fonction Publique Territoriale composant les effectifs du SIEMU.

[Caractéristiques de la masse salariale en 2021](#)

En termes d'agents :

- **Personnel Titulaire correspond aux postes de :**
 - o Directeur Général des Services (Filière technique catégorie A)
 - o Responsable PLM et observatoire des mobilités (Filière Administrative catégorie A)
 - o Responsable Secrétariat général-Ressources humaines (Filière Administrative catégorie B)
 - o Adjoint administratif (Filière Administrative catégorie C)

- **Personnel non-titulaire correspond aux postes de :**
 - o Responsable mobilité territoire (Filière Administrative catégorie A)
 - o Chargé de mission mobilité territoire Filière technique catégorie A

Les avantages en nature

Il existe une voiture de fonction mise à disposition du directeur général des services et deux véhicules de service.

Le temps de travail au SIEMU est réparti en 2 cycles : un cycle de 39 H et un cycle de 35H.

Les agents disposent :

- De jours de congés annuels d'une durée égale à 5 fois le nombre de jours travaillés par semaine
- De jours de récupération du temps de travail (RTT)

Les heures supplémentaires

Dans le cadre de la continuité de service et pour permettre l'organisation des instances seuls les agents de catégorie B et C peuvent prétendre au paiement des heures supplémentaires :

	2020	2021
Coût des heures supplémentaires (en€)	150	24

La prévision 2022 en agents

Les charges brutes de personnel et frais assimilés supportés par le Budget primitif 2022 s'élèvent à 390 000€.

Elles correspondent à :

- La rémunération des 6 agents permanents du Syndicat,
- L'indemnité forfaitaire versée au personnel extérieur actuel dans le cadre d'une « activité accessoire » pour assurer la mission de commande publique (Cf. ci-dessous).
- L'indemnité forfaitaire versée au personnel extérieur dans le cadre d'une « activité accessoire » pour assurer la mission de conseiller numérique (Cf. ci-dessous).
- Cotisations sociales (caisses de retraite, URSSAF, ASSEDIC...)
- Médecine du travail,
- Heures supplémentaires,
- Comité National d'Action Sociale pour le Personnel des Collectivités Territoriales,
- Indemnité de Garantie Individuelle du Pouvoir d'Achat (GIPA),
- Compte épargne temps pour conserver les jours de congés ou de RTT non pris et prévision d'une enveloppe financière pour le paiement des jours de CET pour les CDD
- RIFSEEP pour l'ensemble des agents de la collectivité avec l'instauration du CIA (intéressement individuel mis en place lors de l'instauration du RIFSEEP par délibération en 2020)
- Mise en place d'un plan de formation

Il convient de noter que les missions du Syndicat s'exerceront à moyens humains quasi-constants début 2022 (à l'exception du recours à un stagiaire) mais que la dynamique engagée exigera le recours à un chargé de mission supplémentaire en cours d'année ou dès début 2023 pour concrétiser cette action et justifier de l'énergie et des investissements consentis par l'ensemble des partenaires territoriaux, notamment sur le PLM (pilotage et coordination des actions).

Sur le plan des ressources humaines, le budget 2022 tient également compte des éléments suivants :

- Le paiement du CNFPT au titre du 1er Trimestre de l'année 2022 et l'Allocation de retour à l'emploi
- L'inscription de crédits nécessaires pour pourvoir un poste supplémentaire de chargé d'études (Cf. ci-dessus),
- La mutualisation de certaines fonctions supports avec l'Agglomération de Marne et Gondoire :
 - Commande publique : suivi de l'élaboration, de la passation, du contrôle de l'exécution des marchés dans le respect de l'évolution de la réglementation et du code des marchés publics,
 - Fiabilisation et sécurisation de l'architecture informatique et des outils numériques du Syndicat

- En 2020 le SIEMU a travaillé sur son efficience par l'écriture de fiches de poste et la mise en place d'un ensemble d'outils structurants de gestion des ressources humaines. **Le Syndicat poursuivra cet effort en 2022 avec**
 - **L'élaboration d'un Document Unique d'Evaluation des Risques Professionnels (DUERP)**
 - **La création d'un plan et d'un règlement de formation,**
 - **La mise au point d'un plan égalité hommes/femmes,**
 - **La réalisation d'un bilan sur la mise en place du télétravail,**

Certaines de ces démarches nécessiteront un accompagnement au travers de la convention unique du Centre de Gestion 77

Désignation	BP 2020	BP2021	DOB 2022
Charges de personnel	437486€	390 000€	390 000€