

## **RAPPORT**

### **Présentation du Rapport d'Orientations Budgétaires (ROB) 2024**

L'article 107 de la loi NOTRe est venu étoffer les dispositions relatives au Débat d'Orientation Budgétaire (DOB) en accentuant l'information aux conseillers communautaires. Le débat doit désormais s'organiser autour d'un Rapport d'Orientations Budgétaires (ROB) qui 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)** - Situation générale – Projections macroéconomiques 2024<sup>1</sup>

- **Historique et contexte**

Ces quatre dernières années, l'économie mondiale a traversé une succession de chocs inédits depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Comme ses homologues, la France a subi les répercussions de ces désordres.

---

<sup>1</sup> Ces éléments sont basés sur la prise en compte des publications suivantes :

- Projections macroéconomique pour la zone Euro établi par les services de l'Eurosystème - Publications de décembre 2023  
[https://www.ecb.europa.eu/pub/projections/html/ecb.projections202312\\_eurosystemstaff~9a39ab5088.fr.html](https://www.ecb.europa.eu/pub/projections/html/ecb.projections202312_eurosystemstaff~9a39ab5088.fr.html)
- Projections macroéconomiques – Banque de France - Décembre 2023 - Publication du 19/12/23  
[https://www.banque-france.fr/system/files/2023-12/projections\\_macroeconomiques\\_decembre\\_2023.pdf](https://www.banque-france.fr/system/files/2023-12/projections_macroeconomiques_decembre_2023.pdf)
- Perspectives 2023-2024 pour l'économie française – OFCE – Publication du 17/10/23 -  
<https://www.ofce.sciences-po.fr/pdf/pbrief/2023/OFCEpbrief121.pdf>
- Observatoire économique du transport routier - Les coûts du transport routier de voyageurs - Bilan 2023 et perspectives pour 2024 – Publication du Comité National Routier du 14/11/23
- Rapport n°20231207-219 de la séance du Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités du jeudi 7 décembre 2023 portant sur le Budget Primitif 2024 - [https://portail-idfm.cdn.prismic.io/portail-idfm/4ea31243-d686-41a2-b7a8-24b59ce77161\\_Rapport+BP2024.pdf](https://portail-idfm.cdn.prismic.io/portail-idfm/4ea31243-d686-41a2-b7a8-24b59ce77161_Rapport+BP2024.pdf)

Dans un 1<sup>er</sup> temps, la crise de la Covid-19 a imposé à la mi-mars 2020 l'instauration de mesures contraignantes d'endiguement de la pandémie. Ces dernières ont ralenti beaucoup de secteurs et ont eu des conséquences économiques de long terme dont nous constatons encore les effets aujourd'hui : fragilisation de certaines filières, modification du rapport au travail de certains salariés, baisse d'attractivités de plusieurs secteurs économiques etc.

Le rebond amorcé dès fin d'année 2020 (croissance du PIB français de 6,4 % en 2021) s'est accompagné d'une tendance à l'inflation sur le prix des matières premières et des biens manufacturés.

L'invasion de l'Ukraine par la Russie a renforcé les tensions sur le marché de l'énergie portant leurs prix à des niveaux historiques et maintenant les cours sur un plateau haut. L'inflation, qui n'aurait pu être qu'un choc temporaire lié à l'épuisement graduel des répercussions de la pandémie de Covid-19 s'est, au contraire, inscrite dans la durée puisque qu'un choc, géopolitique cette fois, a accentué les tensions, principalement en Europe.

Dernièrement, la réactivation des tensions au Proche-Orient fait de nouveau peser la menace d'une déstabilisation des échanges internationaux et en particulier d'une hausse des produits pétroliers.

- **Le « spectre » d'une récession qui s'éloigne mais une reprise très progressive de la croissance française en 2024 et 2025**

Après une bonne résilience au cours de la plus grande partie de 2022, l'activité économique en France et en Europe traverse deux phases bien distinctes : un net ralentissement à partir de l'hiver 2022 et jusqu'à mi-2023 (perspective de croissance de 0,9% sur l'année 2023<sup>2</sup>), sur fonds de hausse généralisée des prix, puis un lent recul des tensions inflationnistes et une reprise progressive de l'expansion économique en 2024 (perspective de croissance du PIB de de 0,8% à 0,9% en 2024) et surtout en 2025 (1,3% de croissance projetée). Ces perspectives ne doivent néanmoins pas masquer des prix de l'énergie qui demeurent élevés, et surtout une baisse de la demande mondiale adressée à la France.

La croissance du PIB attendue en 2024 puis en 2025 serait alors essentiellement portée par la demande intérieure (consommation des ménages). Celle-ci bénéficierait notamment de l'effet positif sur le pouvoir d'achat du retour de l'inflation vers 2 %, en partie atténuée par le tassement de l'emploi, conséquence, décalée dans le temps, du ralentissement économique passé. La reprise de la demande permettrait également à l'investissement des entreprises de réaccélérer.

**Après avoir atteint son pic début 2023 (6,3% en février 2023), l'inflation totale continuerait de refluer pour s'établir, en moyenne annuelle, d'après l'INSEE, à 4,9% en 2023 (6% anticipés par le SIEMU au moment de l'établissement du BP2023).** Pour mémoire, l'inflation totale annuelle en 2022 était de 5,2%.

Au-delà des soubresauts toujours possibles sur les composantes les plus volatiles, l'inflation baisserait clairement sur 2024 et 2025.

---

<sup>2</sup> Pour rappel, les estimations de la Banque de France parues en décembre 2022 anticipaient que la croissance du PIB en France serait comprise entre -0,3% et +0,8% en 2023

En 2024, en prenant pour hypothèse une accalmie sur les prix des matières premières telle qu'anticipée par les marchés, l'ensemble des composantes de l'inflation se replierait. La contribution principale à l'inflation viendrait alors des prix des services, soutenus par les hausses retardées des salaires et par la poursuite du rétablissement attendu des marges dans certains sous-secteurs des services. Le retour en 2024 à une dynamique de prix mieux maîtrisée pour l'alimentation et l'énergie contribue à réduire significativement l'inflation. **En moyenne annuelle, l'inflation sur l'année 2024 reculerait à 2,5% d'après la Banque de France alors que l'OFCE anticipe un maintien à 3,3% environ.**

En l'absence de nouveau choc sur les matières premières importées, l'inflation totale reviendrait autour de 2 % en 2025.

**Il convient toutefois de noter que ces perspectives, établies en décembre 2023 par la Banque de France, ne peuvent anticiper les développements du conflit en cours au Proche-Orient qui pourrait avoir à nouveau des effets sur les prix de l'énergie faisant augmenter de manière forte le cours de pétrole et du gaz (Eurosystème évoque des augmentations de 57% pour le pétrole et 74% pour le gaz par rapport à une situation de référence sans intensification du conflit). Le cours est actuellement plutôt orienté à la baisse et atteint un niveau proche de celui d'octobre 2021 soit avant la forte hausse connue sur l'année 2022.**

Du côté des salaires et de l'emploi, compte-tenu de la baisse de l'inflation, les salaires réels progresseraient sensiblement en 2024-2025. Alors que la croissance des salaires nominaux devrait rester forte, soutenue par des marchés du travail toujours tendus, elle devrait progressivement ralentir au fil du temps, à mesure que s'estomperont les pressions liées à la compensation de l'inflation et aux augmentations des salaires minimums. **La hausse de la rémunération par tête devrait s'atténuer, revenant de 5,3 % en 2023, autour de 4,5% en 2024 et 3,5% en 2025.**

En parallèle, le taux de chômage serait orienté à la hausse (7,6% en 2024 et 7,8% anticipés en 2025 contre 7,2% à fin 2023) même s'il se maintiendrait à un niveau inférieur à celui de 2019.

- **Focus sur les composantes des coûts d'exploitation du transport public de voyageurs : Salaires, énergie, production de services**

Comme indiqué ci-dessous, **le budget du SIEMU, sections de fonctionnement et d'investissement confondues, est consacré à 60% environ au versement de la contribution locale au fonctionnement du réseau de transport (Lignes régulières et Transport à la Demande) couvrant le territoire en vertu de la Convention Partenariale signée avec Ile-de-France Mobilités adossée au contrat de Délégation de Service Public conclu entre l'autorité organisatrice et Transdev Marne-la-Vallée pour la période courant du 01/01/21 au 31/12/25. Le montant fixé dans la convention est exprimé en €2019 et actualisé chaque année selon une formule d'indexation tenant compte de l'évolution annuelle des salaires, de celle du gazole et des services. Chacun de ces indicateurs pèsent pour une part fixe, précisée dans la formule d'indexation inscrite dans la Convention Partenariale, qui est de respectivement : 68%, 8% et 24%.**

**En conséquence, en parallèle de la situation macroéconomique, il paraît intéressant d'analyser plus précisément les effets du contexte économique sur ces composantes.**

- **Un poste « salaire » qui pèse sur le coût de production de l'offre de transport**

Depuis deux ans au moins, la composante « salaire » du coût de production de l'offre de transport est fortement orientée à la hausse. Sur la seule année 2023, d'après le Comité National Routier, le poste de conducteur aurait augmenté de 12,4%.

En 2023, le SMIC a de nouveau connu deux réévaluations successives, l'une au 1<sup>er</sup> janvier (+1,81%) et l'autre au 1<sup>er</sup> mai (2,22%) pour tenir compte du contexte inflationniste. Ces augmentations se diffusent pour partie au reste de l'échelle des salaires, notamment par le biais des négociations salariales de branche.

A la suite de ces augmentations, un certain nombre de branches pourraient voir leurs minima repasser sous le niveau du SMIC, ce qui les conduirait à devoir intégrer des rattrapages de leurs grilles salariales lors des négociations annuelles obligatoires de 2024. De nombreuses conventions de branche prévoient par ailleurs des « clauses de revoyure » en cas d'inflation plus forte qu'anticipé.

Il convient de noter qu'une hausse du SMIC au 1<sup>er</sup> janvier 2024 a d'ores-et-déjà été mise en œuvre (+1,13%) en vertu du décret paru le 21 décembre 2023.

- **Un prix du gazole toujours sujet à de fortes fluctuations et incertitudes**

**Les entreprises de Transport Routier de Voyageurs ont dû faire face en 2022 et dans une moindre mesure en 2023 à l'inflation généralisée de leurs coûts de production, notamment le gazole.** Ainsi, après une année 2022 marquée par des prix du carburant élevés, l'indice a tendance à diminuer sur les cinq premiers mois de l'année 2023 (- 7,1 % entre décembre 2022 et mai 2023). Il progresse ensuite de + 18,9 % entre mai et septembre 2023 puis se replie de - 3 % en octobre 2023. Finalement, l'indice augmente de + 7,1 % depuis la fin d'année dernière et se situe toujours en 2023 à des niveaux nettement supérieurs à ceux observés en 2020 ou 2021.

**En revanche, selon le CNR, le prix du gazole reste trop fluctuant et incertain pour qu'il y ait un intérêt à retenir une hypothèse d'évolution dans les prévisions 2024.**

- **Services et coûts de structure**

**La progression des prix des services a accéléré mais reste jusqu'ici plus contenue (sous les 4 % ces derniers mois) et principalement tirée par les salaires.**

Les coûts de structure ont augmenté sur l'année 2023 sous l'effet conjugué de l'inflation des coûts des services (+ 3,8 %) et des coûts de l'énergie, hors propulsion des véhicules. **Le CNR retient une hypothèse d'augmentation de + 3,1 % des coûts de structure pour 2024.**

- **Situation d'Ile-de-France Mobilités**

Durant la crise sanitaire, les transports publics franciliens ont continué à fonctionner via le financement d'Ile-de-France Mobilités qui a amorti le choc et couvert les pertes des opérateurs de transports.

L'Etat a attribué en compensation à Ile-de-France Mobilités une avance remboursable de 2 milliards d'€ (800 millions d'€ d'avance remboursable pour l'année 2021 venant s'ajouter aux 1,16 milliards d'€



pour l'année 2020 et aux 151 millions d'€ de subventions 2020) laissant l'autorité organisatrice dans une situation économique très tendue.

Ainsi, si Ile-de-France Mobilités a pu passer l'année 2022, l'autorité organisatrice s'est estimée incapable d'assumer les conséquences de l'inflation dans un contexte où les recettes issues de la vente de titres de transport n'ont pas encore retrouvé leur niveau d'avant-crise (90% du niveau pré-COVID en décembre 2023).

**La crise sanitaire a en effet 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 (IDFM table, dans son BP2024, en fixant le prix d'un forfait Navigo à 86,40€/mois<sup>3</sup>, sur des recettes tarifaires de 4,115 milliards d'€<sup>4</sup> sur un total de 12.7 milliards d'€ de recettes de fonctionnement soit environ 32% de ces dernières).

En 2023, IDFM avait initialement estimé un besoin de financement non-couvert de 950 millions d'€ qui ont finalement pu être apportés par :

- Une hausse du tarif du Passe Navigo de 75,20€ à 84.10€,
- Une recherche d'économie à hauteur de 200 millions d'€ auprès des 2 principaux opérateurs (SNCF et RATP) sans diminution de l'offre de transport<sup>5</sup>,
- Une augmentation de 7.5% (100 millions d'€ au total<sup>6</sup>) de la contribution des collectivités participant au budget d'IDFM<sup>7</sup>,
- Une aide exceptionnelle de l'Etat de 200 millions d'€ (Accord du 6 décembre 2022 entre l'Etat et IDFM),

Ile-de-France Mobilités n'avait alors pas obtenu de la part du gouvernement la possibilité de recourir à une augmentation du taux du Versement Mobilités<sup>8</sup> (50%) appelé auprès des entreprises qui aurait nécessité un vote au Parlement.

Néanmoins, malgré cet accord final, **Ile-de-France Mobilités dénonce depuis de nombreuses années la nécessité de disposer de financements supplémentaires pour faire face à la mise en service d'une offre de transport en forte augmentation dès 2024/2025** : mise en service du Grand Paris Express, d'Eole, prolongements de lignes de métro etc.

---

<sup>3</sup> Soit une hausse de 2.30€ par rapport à 2023 coïncidant avec le montant de l'inflation.

<sup>4</sup> La perception des recettes tarifaires sur les 3 premiers trimestres de l'année 2023 valide l'hypothèse d'un volume de recettes 2023 équivalant à 95% des recettes perçues en 2019. IDFM prévoit un retour en 2026 au volume de recettes de 2019.

<sup>5</sup> Via un avenant au contrat d'exploitation SNCF pour 100 millions d'€ d'économies et la prise en compte des 100 millions de réfections de charge à verser à la RATP pour non-réalisation du service prévu au contrat.

<sup>6</sup> 51M€ de la part de la Région Ile-de-France, 36M€ de la Ville de Paris, 8M€ du département des Hauts-de-Seine, 4M€ de la Seine-Saint-Denis, 3M€ du Val de Marne, 2M€ des Yvelines, et 1M€ chacun pour l'Essonne, le Val d'Oise et la Seine-et-Marne. Cette répartition a été basée sur la répartition de la contribution des collectivités franciliennes au financement d'IDFM inscrit dans les statuts d'IDFM fixés à l'art. R1241-6 du Code des Transports.

<sup>7</sup> Les collectivités participent au budget de fonctionnement d'IDFM à hauteur de 12% environ),

<sup>8</sup> Taxe sur la masse salariale payée par les employeurs franciliens de plus de 11 salariés représentant environ 52.5% des recettes de fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités,

Un courrier du Premier Ministre de février 2020 avait confirmé que le modèle de financement d'Île-de-France Mobilités ne pouvait pas assumer ces charges supplémentaires, et ce dernier s'était engagé à ce que l'État apporte des ressources supplémentaires.

Ce constat avait été confirmé par les rapports successifs de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil général de l'environnement et du développement durable en 2020, de la Cour des Comptes et de l'Institut Montaigne en 2021 et 2022 sur le financement des transports en commun en Île-de-France etc.

C'est dans ce prolongement qu'ont été organisées par l'État et Île-de-France Mobilités début 2023 les assises du financement des transports en commun franciliens.

À la suite de ces assises, l'État a décidé le lancement d'une nouvelle mission des Inspections Générales des Finances et de l'Environnement et du Développement durable pour objectiver le besoin de financement et pour proposer des mesures pour le combler de manière pérenne. Les conclusions de ce nouveau rapport publié en juin 2023 ont confirmé les besoins exprimés par Île-de-France Mobilités et la nécessité de mobiliser de nouvelles ressources en complément des recettes de fonctionnement actuelles.

Les discussions menées avec l'État ont abouti à un **protocole signé le 26 septembre 2023** entre le ministre chargé des transports et la Présidente d'Île-de-France Mobilités portant jusqu'en 2031 visant à maintenir les équilibres de financement actuels des transports en commun franciliens, soit 52,5% des recettes de fonctionnement couvertes par des recettes fiscales votées en loi de finances et 47,5% des recettes de fonctionnement couvertes par les contributions des collectivités locales et des voyageurs, fixées par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

**Le budget primitif 2024 d'Île-de-France Mobilités comprend donc les ressources additionnelles qui sont contenues dans le protocole et qui permettent d'assurer le modèle économique d'Île-de-France Mobilités** sur le long terme :

- L'octroi de ressources nouvelles :
  - L'affectation à Île-de-France Mobilités d'une Taxe Additionnelle Régionale (TAR) à la taxe de séjour de 200% ;
  - Une hausse de 0,25 point des taux du versement mobilité à Paris et dans les départements de petite couronne francilienne<sup>9</sup> ;
- La réduction des dépenses d'Île-de-France Mobilités du fait de la division par deux de la redevance d'exploitation facturée par la Société du Grand Paris à Île-de-France Mobilités ;
- Un ajustement annuel par Île-de-France Mobilités des contributions des collectivités membres<sup>10</sup> et des tarifs par Île-de-France Mobilités,

Le présent budget primitif d'Île-de-France Mobilités pour 2024 inclut donc :

- 200 M€ de produit de la taxe de séjour ;

---

<sup>9</sup> Le texte du projet de loi de finances prévoit de relever le taux de versement mobilité appliqué en zone centrale francilienne de 2,95 % à 3,20 % (Paris et les départements de première couronne - Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne), soit un produit prévisionnel supplémentaire attendu de 400 M€ en année pleine

<sup>10</sup> Les collectivités se sont engagées à augmenter leur contribution statutaire à hauteur de l'inflation +2 points sur la période 2024-2028 et à l'inflation de 2029 à 2031. Pour 2024, cela représente une hausse de 4,6 %.

- Près de 400 M€ de recettes additionnelles du versement mobilité dont le taux sera augmenté par délibération du conseil d'administration dès la promulgation de la loi de finances pour 2024 ;
- 14 M€ de réduction de redevance à destination de la Société du Grand Paris (ce montant étant amené à croître pour atteindre 140 M€ au fur et à mesure de la mise en service des lignes du Grand Paris Express) ;
- Une augmentation des contributions des collectivités membres à inflation + 2 points conformément aux protocoles conclus avec les départements ;
- Une augmentation des tarifs des titres de transport à l'inflation,

**Ainsi le budget de fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités s'établit à 12,7 Md€, soit une augmentation de 7,5% par rapport au budget primitif 2023 et le budget d'investissement dépasse à nouveau 4 Md€, en quasi-stabilité par rapport à 2023.**

**En synthèse,**

- **L'année 2024 devrait voir l'inflation générale ralentir pour s'établir autour de 3% (hors intensification du conflit au Proche-Orient),**
- **La composante énergie de cette inflation pourrait toutefois avoir des effets non-négligeables à la hausse ou à la baisse,**
- **Si l'on examine de plus près les composantes du coût de production de l'offre de transport, on anticipe les tendances suivantes :**
  - **Une augmentation prévisible du niveau des salaires (+4.0% à +5.0%)**
  - **Une grande volatilité des prix des carburants rendant délicates les perspectives fiables sur 2024 même si la tendance semble être à la stabilisation à un niveau élevé,**
  - **Une hausse probable des coûts de fourniture de service tirés par les salaires, l'augmentation des coûts de structure, du matériel roulant etc.**
- **De son côté, Ile-de-France Mobilités estime que l'indexation contractuelle reviendra en 2024 à des niveaux plus raisonnables qu'en 2022 et 2023 du fait du ralentissement de l'inflation sans inscrire de valeur prévisionnelle dans son BP 2024 adopté le 7 décembre dernier.**

#### **SITUATION DU SIEMU EN 2024**

**Au 1<sup>er</sup> janvier 2024, le SIEMU est composé de 3 collectivités regroupant 162 775 habitants<sup>11</sup> (population municipale) :**

- ⇒ **La Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire** : 20 communes comptabilisant 108 417 habitants (population municipale), 20 délégués en comité syndical, 5 membres en bureau,

---

<sup>11</sup> Les populations légales millésimées 2021 entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2024. 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 et authentifiées par le Décret n° 2023-1256 du 26 décembre 2023.

- ⇒ **Val d'Europe Agglomération** : 10 communes totalisant 53 113 habitants (population municipale), 15 délégués en comité syndical, 4 membres en bureau
- ⇒ **La Communauté de Communes du Val Briard** : 1 seule commune, 1 245 habitants (population municipale), 1 délégué, 1 membre en bureau,

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 DE L'ANNE 2023

En 2023, les principales actions menées ont été les suivantes :

### VOLET ETUDES ET OUTILS

- **Etude de renforcement et de restructuration de l'offre de transport collectif sur le territoire du SIEMU**

Depuis le 1<sup>er</sup> 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 Transport à la Demande (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 définissant

les attributions du Syndicat, tant dans l'adaptation du réseau aux besoins locaux que dans son financement.

**Dès le début de l'année 2023, les équipes du SIEMU se sont mobilisées pour mener de front les études de développement de l'offre de transport et la restructuration du service de Transport à la Demande :**

- **Renfort de l'offre bus sur les secteurs en développement situés sur les agglomérations du Val d'Europe et de Marne et Gondoire**

Conformément au programme arrêté conjointement avec les intercommunalités, le SIEMU a entériné en décembre 2022 avec Ile-de-France Mobilités **une feuille de route des études de développement** à conduire sur les lignes de la DSP 10 au cours de l'année 2023. Le calendrier prévoyait alors, outre l'étude de restructuration du service de Transport à la Demande (Cf. ci-dessous), le lancement d'une réflexion sur l'amélioration de la couverture des **ZAC du Pré de Claye, du Couternois et du Prieuré** d'une part, la mise en place de renforts d'offre sur le **secteur de Lamirault** et l'ébauche de premières pistes de desserte pour le **parc d'activité de la Rucherie et le Pôle d'Echange Multimodal Routier situé au niveau du diffuseur du Sycomore** d'autre part.

Les **extensions de desserte rendues nécessaires par les livraisons de logements ou d'activités situées en dehors du périmètre d'attraction des arrêts actuels** sur les ZAC du Val d'Europe ont donné lieu à de multiples scénarii. Il convenait en effet de trouver un équilibre acceptable par tous les partenaires entre amélioration significative de l'offre, synonyme d'attractivité et de fréquentation, et moyens à déployer. En complément des besoins identifiés est venue s'adosser la demande des communes d'Esbly et de ses alentours souhaitant le rétablissement d'une liaison directe en bus entre leur territoire et la gare du Val d'Europe<sup>12</sup>. Les réponses coordonnées à apporter à ces différents besoins ont repoussé le lancement des autres investigations même si des pistes de modifications de la desserte de la ZAC de Lamirault ont été envisagées en fin d'année en lien avec la Communauté d'Agglomération du Paris Vallée de la Marne pour répondre aux demandes des entreprises nouvellement implantées.

Par ailleurs, le SIEMU a assuré la coordination entre l'ensemble des acteurs concernés (EPA, Département de Seine-et-Marne, collectivités) pour **implanter un nouveau point d'arrêt sur la commune de Coupvray** afin d'assurer la couverture du quartier des Trois Ormes par les lignes 19, 57 et 60. Les travaux, achevés fin décembre 2023, ont permis l'arrêt des lignes 57 et 60 dès le 8 janvier 2024 (le 10 février pour la ligne 19).

**En parallèle, le SIEMU n'a eu de cesse de réitérer auprès d'Ile-de-France Mobilités les attentes du territoire vis-à-vis de la mise en place des renforts d'offre entérinés au Printemps 2022 sur les lignes 25, 29 et 44 gelés pour des raisons budgétaires par l'autorité organisatrice.**

**Enfin, le SIEMU est intervenu en continu 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 (tout particulièrement cette année avec la mise en place du Réseau de Chauffage Urbain imposant

---

<sup>12</sup> Cette desserte avait été assurée un temps par une sous-ligne de la ligne 6. Sa suppression a été mise en place en juillet 2021 pour offrir une meilleure lisibilité à cette ligne qui disposait jusque-là de deux terminus. Le choix a été fait de privilégier le terminus le plus judicieux, sur lequel l'offre était la plus importante (offre très faible et uniquement en Heures Creuses vers le Val d'Europe) et qui se révélait le plus fréquenté après comparaison des fréquentations des deux sous-lignes (celle allant à Chessy – Marne-la-Vallée et celle se rendant à Val d'Europe). Cette comparaison avait en effet conclu à un usage de la ligne en direction du Val d'Europe très hétérogène avec des dissymétries importantes entre montées et descentes indiquant que d'autres lignes étaient utilisées ou pourraient être utilisées pour réaliser ce trajet (RER, ligne 19).

d'importantes fermetures de voirie sur les communes de Lagny ou de Saint-Thibault-des-Vignes) ou de modifications de schémas viaires nécessitant des déviations.

- **Amélioration de la performance et de la lisibilité du service de Transport à la Demande**

Après plus d'une année de mise en œuvre de la DSP 10, Ile-de-France Mobilités, **le transporteur et le SIEMU ont pu constater que le service actuel de Transport à la Demande ne donnait pas satisfaction** : le service est globalement très peu utilisé, les moyens (conducteur, véhicule) sont donc mobilisés mais peu efficaces, les trajets sont souvent dédiés à un nombre très limité d'utilisateurs occasionnant des coûts par trajet importants (coût moyen du service hors roulage estimé à 55€/voyage et pouvant aller jusqu'à 150€ pour les motifs les moins utilisés) etc.

Face à ce constat et conscients que certains usages sont réels et à conforter (service de soirée au départ de la gare de Lagny-Thorigny-Pomponne par exemple), Ile-de-France Mobilités, Transdev Marne-la-Vallée et le SIEMU ont engagé fin 2022 une étude de restructuration du TAD.

**Différents scénarii ont été élaborés visant à lever les causes probables de dysfonctionnement** en jouant sur : l'homogénéisation des zones de desserte, la suppression des motifs de déplacements, la suppression de certaines destinations (les moins demandées), la possibilité de mettre en place des dessertes sans réservation pour certains usages (liaison gare => territoire en soirée) tout en veillant au respect des deux principes essentiels :

- La non-concurrence avec le réseau de lignes régulières,
- L'optimisation des moyens mobilisés (pas d'augmentation des moyens financiers ou matériels dédiés au service)

**Le SIEMU a été associé à chaque étape d'avancement et a œuvré pour que les intérêts, besoins et objectifs du territoire soient pris en compte et retranscrits dans les contours du service.**

Le SIEMU et Ile-de-France Mobilités ont toutefois constaté, à la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2023, que la restructuration envisagée ne permettait pas de gains aussi importants qu'escompté sur la lisibilité du service dans la mesure où celui-ci doit « s'insérer » dans les « trous » de desserte des lignes régulières en vertu du principe de non-concurrence avec le réseau de lignes régulières (cf. ci-dessus). Il en

résultait un service qui restait difficile à comprendre et à appréhender par les utilisateurs, une couverture territoriale réduite et un taux d'utilisation à peine amélioré.

Ce constat a poussé Ile-de-France Mobilités et le SIEMU à envisager deux options :

- Celle d'une suppression complète du service de TAD compensé par des renforts ponctuels de lignes régulières,
- Celle d'un maintien partiel du service de TAD pour les usages les plus efficaces et manifestement utiles assorti d'un renfort des lignes régulières permettant de répondre à un plus grand nombre de besoins,

Considérant qu'Ile-de-France Mobilités n'aurait pu satisfaire toutes les demandes liées à la suppression complète du service de TAD, **le SIEMU a demandé l'étude d'une solution associant maintien du TAD et renforcement du réseau de lignes régulières.**

Cette dernière proposition a été entérinée par la CAMG en Bureau Communautaire mi-décembre 2023 et un arbitrage est attendu de la part des autres membres du SIEMU début 2024 pour une mise en œuvre envisagée en avril 2024.

- **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.

Tout au long de l'année 2023, le SIEMU a maintenu un fort engagement en vue de faire progresser la qualité de service sur le réseau. Le Syndicat a ainsi accompagné les collectivités du territoire qui l'ont sollicité dans :

- **La mise en accessibilité des points d'arrêts aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR),**
- **La réparation des points d'arrêt dégradés (mobilier d'attente, quai, etc.),**
- **Le traitement des points durs de circulation**, affectant la vitesse commerciale des lignes du réseau de Marne-la-Vallée. Sur ce volet, l'année 2023 a été marquée par un travail approfondi portant sur les difficultés affectant la ligne 22. A la suite d'une analyse approfondie des temps de parcours par l'exploitant, le SIEMU a fait des propositions visant à réaliser de petits aménagements susceptibles de faciliter la circulation de la ligne sur son itinéraire. Malheureusement, ces suggestions n'ont pas été retenues par Ile-de-France Mobilités et le respect des temps de parcours a provisoirement été atteint par une détente des fréquences de passage en heures de pointe (passage de 10 à 12 minutes entre chaque bus)<sup>13</sup>.
- **L'information-voyageurs** : le Syndicat mène, en lien avec l'opérateur, un suivi précis de la disponibilité des supports d'information-voyageurs. A titre d'exemple, des arrêts sur les communes de Montry et d'Esbly ont été ou seront prochainement équipés de cadres / poteaux permettant l'affichage des fiches-horaires alors qu'ils en étaient dépourvus, ne permettant pas

---

<sup>13</sup> Cet ajustement devrait prendre fin à la livraison des travaux opérés par le CD77 sur le RD231, travaux visant à créer des aménagements améliorant la vitesse commerciale des bus sur cet axe.

aux utilisateurs de connaître les heures de passage des bus. En outre, le SIEMU appuie Transdev Marne-la-Vallée dans le **déploiement de Bornes d'Information-Voyageurs de nouvelle génération** (alimentation solaire ne nécessitant plus de travaux de raccordement) aux points d'arrêt non-équipés totalisant plus de 50 montées par jour en moyenne. Grâce à l'action du SIEMU, la plupart des communes a désormais validé ces implantations qui doivent désormais être réalisées par l'opérateur. L'opérateur doit encore contacter quelques communes (Villeneuve Le Comte, Chalifert, Thorigny-sur-Marne et Jossigny) afin d'ajuster le projet.

En outre, **les échanges se poursuivent avec l'EPA** afin de partager, toutes les 8 semaines environ, des informations sur les livraisons de programmes résidentiels ou d'activités dans le cadre du développement urbain et économique des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée. Ces rencontres sont également l'occasion pour le SIEMU de **communiquer à l'EPA l'avancement des différents projets en cours** pour assurer la meilleure coordination possible. 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. Il en est de même avec le **Conseil Départemental de Seine-et-Marne** dans le but de faciliter l'émergence des projets communs.

Enfin, le SIEMU et **Ile-de-France Mobilités** se réunissent tous les mois en complément des réunions d'avancement des projets (« restructuration TAD, renfort d'offre etc.) pour échanger des informations plus générales, faire part de retours « terrain » etc.

- **Réflexion sur la renumérotation des lignes de bus du territoire**

Île-de-France Mobilités a constaté que l'ensemble de la région Île-de-France repérait les lignes de bus de différentes façons ce qui pose des problèmes de lisibilité, tout particulièrement pour des personnes effectuant des déplacements interbassins, des usagers occasionnels des transports collectifs ou des touristes. L'autorité organisatrice a donc décidé d'apporter plus d'uniformité dans la façon de nommer ces lignes à l'échelle de la Région et de s'assurer de l'absence de doublons de numéros de ligne.

Il s'agit également de tenir compte des spécificités de chaque ligne, de son secteur géographique, et de trouver un système de numérotation suffisamment souple pour intégrer la création de nouvelles lignes, pour améliorer l'expérience voyageurs, notamment en raison du développement de la dématérialisation des titres de transport.

Le SIEMU avait refusé la mise en œuvre de cette refonte au Printemps 2023 considérant que les conditions n'étaient pas réunies (Fort taux d'Offre Non-Réalisée dans un contexte de pénuries de conducteurs notamment) et avait demandé à Ile-de-France Mobilités de la reporter à fin 2023 au plus tôt.

**Après une présentation aux élus du Syndicat des différentes options de renumérotation envisageables, un arbitrage a été rendu début novembre 2023 et cette évolution sera mise en œuvre au 22 avril 2024.**

- **Mise en place d'un nouveau service de micro-mobilité sur le territoire**

Après la publication, à l'été 2022, d'un **Appel à Manifestation d'Intérêt formalisant les attentes du territoire** vis-à-vis d'un système de location de trottinettes et de vélos à assistance électrique en libre-service, et la désignation, en septembre 2022, de l'opérateur TIER Mobility, **une importante phase de concertation a été pilotée par le Syndicat** associant ce dernier, communes et agglomérations. Ces



échanges ont porté sur le mode de fonctionnement du service, l'implantation des aires de stationnement, les termes des conventions d'occupation temporaire du domaine public, le planning de déploiement etc.

**Le service a finalement été déployé en plusieurs vagues entre mars et juillet 2023 sur 10 communes du territoire du SIEMU** concentrées sur le secteur de Marne et Gondoire. Après de nombreux échanges, les conditions d'un déploiement réussi n'ont pas été réunies sur le secteur de Val d'Europe repoussant pour le moment la mise en place du service à l'Est.

Néanmoins, et malgré l'épisode de violences urbaines qui a affecté le service au début de l'été 2023, **le bilan effectué 6 mois après le lancement est très positif**. Les utilisateurs sont nombreux, les abandons de véhicules très limités et aucun accident majeur mettant en cause les véhicules TIER n'a été déploré. En outre, les statistiques fines d'usage du service démontrent, comme escompté, **une forte complémentarité dans le temps et dans l'espace avec le réseau de transport collectif (les 2/3 des trajets sont en effet réalisés à des périodes d'heures creuses où l'offre bus est moins conséquente)**.

**Grâce au suivi du Syndicat visant à maintenir l'implication de l'opérateur, cette offre de mobilité vient s'ajouter à celles déjà existantes et vient enrichir le « cocktail de modes de déplacement »** mis à disposition des habitants, des salariés ou des autres personnes fréquentant le territoire tout en limitant les coûts d'investissement et de fonctionnement directs pour la collectivité.

- **Approbation finale du Plan Local des Mobilités (PLM) de Marne-la-Vallée**

Après avoir lancé en novembre 2020 l'élaboration du nouveau PLM, approuvé le diagnostic à l'automne 2021 et finalisé la mise au point du plan d'action en juin 2022 conformément au planning établi, le Syndicat a parallèlement soumis le dossier aux Personnes Publiques Associées afin de recueillir leurs avis et à l'Autorité Environnementale pour solliciter un examen au cas par cas (procédure jusque-là retenue pour les Plans Locaux de Mobilités). En parallèle, dans le courant de l'été 2022, le Syndicat avait sollicité la nomination par la Préfecture d'une Commission d'Enquête en vue de la mise en place, à l'automne 2022, de l'enquête publique prévue par les textes.

Toutefois, **mi-septembre 2022, au regard des enjeux liés au territoire, la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) a indiqué qu'elle souhaitait que le projet soit soumis à une évaluation environnementale complète retardant donc le lancement de l'enquête publique** le temps d'étudier les compléments demandés, de les formaliser, de les faire valider et de les transmettre aux partenaires.

Ce travail d'approfondissement a pu être conduit fin 2022/début 2023 grâce à la réactivité des équipes du SIEMU et du groupement de bureau d'études. Cette demande a nécessité le lancement d'une nouvelle phase de consultation des Personnes Publiques Associées portant sur un dossier complété de l'évaluation environnementale.

**L'enquête publique portant sur le projet de PLM de Marne-la-Vallée s'est finalement déroulée du 12 juin au 12 juillet 2023.** Celle-ci a permis aux habitants et visiteurs du territoire de s'exprimer et de donner leur avis sur les actions envisagées durant les 5 prochaines années pour améliorer les conditions de déplacement sur les territoires de Marne et Gondoire et du Val d'Europe ainsi que sur la commune de Favières. Une centaine de contributions a ainsi été recueillie.

La Commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Melun, a successivement examiné l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) et le mémoire de réponse du

SIEMU associé, les avis des personnes publiques associées et consultées (PPAC) puis les contributions du public. La commission d'enquête a ensuite sollicité le SIEMU pour apporter dans son mémoire de réponse des précisions requises sur différents points.

**Enfin, la commission d'enquête a remis son rapport au SIEMU avec ses conclusions motivées en date du 22 septembre 2023.** Après une période de relecture par le tribunal administratif, celui-ci est désormais mis à la disposition du public depuis le 7 octobre 2023 (pour une durée d'un an).

**Le rapport de la commission d'enquête fait part d'un avis favorable sans réserve accompagné de plusieurs recommandations.**

Sur la base de ces recommandations et des autres remarques de formes et/ou de précision émises par les Personnes Publiques Associées et Consultées (PPAC), des ajustements au projet de PLM ont été proposés par le SIEMU accompagné du bureau d'études Transitec.

Ces propositions ont fait l'objet d'une présentation aux partenaires du PLM et ont été validées lors du comité technique du 16 novembre 2023, puis lors du comité de pilotage final du 28 novembre 2023.

**Enfin, le Comité Syndical du 12 décembre 2023 a approuvé le Plan Local des Mobilités ouvrant la voie à sa mise en place dès le début de l'année 2024.**

- **Un suivi attentif des documents de planification élaborés sur le territoire**

Dans le cadre de sa **mission d'expertise au service des collectivités membres et de coordination sur les questions des mobilités**, le SIEMU est régulièrement sollicité en tant que **Personne Publique Associée** lors des procédures d'élaboration, de révision ou de modification des documents de planification. Le Syndicat participe alors aux réunions d'information des PPA organisées par les maîtres d'ouvrage et rédige des **avis détaillés sur les différents documents soumis à consultation**.

Ces analyses sont l'occasion pour le SIEMU de vérifier ou de rappeler les normes prescrites par le PDUIF ou le PLD/PLM ainsi que les autres réglementations en vigueur qui doivent être retranscrites dans les documents de planification

**Il relaie également les différents enjeux identifiés localement et relevant directement de ses compétences** et son domaine d'intervention, à savoir les transports et les mobilités sur les territoires de l'Agglomération de Marne et Gondoire, de Val d'Europe Agglomération et de la commune de Favières. Il veille tout particulièrement à la bonne articulation urbanisme/déplacements au regard des projets dont il a connaissance ou encore du profil de chaque commune ou territoire.

En 2023, le SIEMU a ainsi pu apporter un avis détaillé sur 8 documents de planification :

- Révision du PLU de Saint-Germain-sur-Morin,
- Modification du PLU de Ferrières-en-Brie,
- Projet de Révision du PLU de Carnetin,
- Modification n°1 du PLU de Lagny-sur-Marne,
- Révision du PDUIF (participation à la concertation du nouveau Plan de Mobilité Ile-de-France et avis sur les fiches actions)
- Révision du PLU de Bussy-Saint-Georges,
- Modification simplifiée n°1 de Favières,
- Révision du Règlement Local de Publicité Intercommunal (RLPI) de VEA

- **Une orientation nouvelle pour le portail des mobilités (POM) et la mise en place d'un outil inédit pour le SIEMU**

Afin d'améliorer la qualité de l'information sur les transports collectifs mise à la disposition des habitants et salariés sur le territoire, le SIEMU a entrepris en 2019 de concevoir un outil permettant la visualisation de l'offre de transport, le calcul d'itinéraires bus et la mise en avant de services locaux en lien avec la mobilité. Cet outil, destiné au grand public, avait pris le nom de Portail des Mobilités (POM) et était consultable sur Internet (une version offrant des fonctionnalités plus limitées était utilisable sur smartphone).

**Un bilan de fonctionnement réalisé début 2022 avait démontré que l'outil n'avait pas trouvé son public dans un contexte de concurrence de plus en plus forte entre les différentes sources d'information à disposition des utilisateurs** (Appli IDFM, services proposés par Google ou par d'autres acteurs tels que Citymapper). Sur la base de ce bilan, le Syndicat avait engagé en 2022 une démarche visant à faire évoluer favorablement cet outil.

Pour cela, l'équipe du Syndicat a mis au point, avec l'appui d'un Assistant à Maîtrise d'Ouvrage spécialisé, une méthode visant à recenser les services existants similaires, à explorer le champ des possibles, à consulter les élus sur leurs souhaits et les pistes de solution existantes.

**A l'issue de ces réflexions, une évolution de l'outil vers un contenu de type « réseau social » a été actée** ne remettant pas en question l'intérêt de s'adresser au grand public mais en cherchant à en faire évoluer les modalités.

2023 a été consacrée, dans un premier temps, à la finalisation des contours de l'outil à mettre en place, à l'élaboration d'un cahier des charges destiné à se doter d'une expertise pour l'exploiter et au lancement de la solution, lancement que le SIEMU a souhaité faire coïncider avec la Semaine Européenne de la Mobilité.

**Désormais doté de sa page Facebook, le SIEMU dispose d'un outil permettant de délivrer facilement et directement des messages et informations à l'attention du grand public** afin de lui faire connaître l'offre de mobilité disponible sur le territoire, de l'inciter à emprunter les modes alternatifs à l'automobile et de relayer les initiatives prises par ses partenaires dans le champ des mobilités. Cet outil participe donc pleinement à l'intervention du Syndicat dans le champ d'intervention du management de la mobilité.

- **Lancement de l'Observatoire des Mobilités**

De façon à suivre les effets du Plan Local des Mobilités sur les comportements de mobilité d'une part et, d'offrir aux acteurs locaux des données pertinentes, actualisées et territorialisées sur les pratiques de déplacement d'autre part, le SIEMU a estimé indispensable de se doter d'un Observatoire des Mobilités.

L'année 2022 avait été consacrée à un premier calibrage du projet (indicateurs de mise en œuvre du PLM à suivre, ciblage des données pertinentes à collecter, mode de collecte à mettre en place, partenaires à solliciter, outils technologiques disponibles etc.).

**En 2023, le SIEMU s'est doté de l'outil technologique permettant de mettre en place cet observatoire, a récolté un grand nombre de données disponibles en Opendata, produit certaines données manquantes jugées intéressantes, réalisé plusieurs cartographies et mis au point un nouvel outil métier sur cette base pour répondre aux besoins spécifiques de son équipe dans ses missions**

**quotidiennes.** 2024 marquera la mise à disposition de l'observatoire auprès des partenaires et la diffusion des premières données portant sur l'évolution des pratiques !

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

- **Poursuite 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.

Après la validation du diagnostic en février 2022, **l'étude s'est poursuivie par la mise au point de plusieurs scénarii de solutions sur les sujets jugés les plus stratégiques. Ces derniers ont été présentés en février 2023 et ont finalement abouti à la présentation d'un scénario de référence dont les grandes lignes ont été validés en octobre 2023.**

Grâce à une coordination étroite avec l'EPA, le projet présente une articulation très bénéfique entre projet urbain et équipement « transport » au niveau de la future gare routière côté Montévrain. **Surface et configuration spatiale de la gare routière ont ainsi été déterminées conjointement ce qui a permis de ménager un espace d'attente et de reprise qualitatif pour les futurs utilisateurs sans dénaturer le projet urbain et en préservant des capacités d'accueil pour faire face aux futurs renforts d'offre.**

La fin d'année 2023 a été mise à profit pour engager la phase 4 avec les principaux partenaires concernés (CAMG et VEA, EPA et bien sûr Ile-de-France Mobilités) : **affinage des périmètres opérationnels, chiffrage des actions, définition des maîtrises d'ouvrage, approfondissement du planning.**

Le Directeur Général des Services du SIEMU, dans le cadre d'une activité-accessoire qui lui a été confiée par l'Agglomération de Marne et Gondoire, assure le pilotage complet de l'étude, la coordination entre les maîtres d'ouvrage ainsi que les relations avec Ile-de-France Mobilités et les différents partenaires.

- **Validation du 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**

Afin de sécuriser les cheminements en modes actifs et encourager cette pratique, les acteurs locaux ont sollicité depuis de longues années la construction d'une passerelle dédiée au franchissement de l'autoroute A4 entre les communes de Ferrières-en-Brie et de Bussy-Saint-Georges.

Le Directeur Général des Services du Syndicat dans le cadre de son activité accessoire assure, en lien avec les équipes de l'Agglomération de Marne et Gondoire, le suivi technique et administratif du projet.

Après validation de la solution technique retenue (implantation et type d'ouvrage) et le dépôt auprès de l'Etat, en 2022, du Dossier de Demande de Principe, **le travail s'est poursuivi en 2023 par la mise au point de l'Avant-Projet (AVP) puis du Projet (PRO). Ces études ont été conduites par la SANEF**

**dans le cadre d'une convention de mandat de maîtrise d'ouvrage et de financement signée entre cette dernière et la CAMG** fixant les modalités de conduite des études AVP, PRO/DCE puis des travaux qui suivront.

Durant l'été 2023, la CAMG a obtenu la confirmation de la part de l'Etat que les travaux ne seront pas impactés au moment des Jeux Olympiques de Paris 2024 levant ainsi une des principales incertitudes pesant encore sur le calendrier de l'opération. **La consultation visant à désigner l'entreprise qui réalisera les travaux a été lancée au 4<sup>ème</sup> trimestre 2023. Le planning prévisionnel présente un démarrage de chantier en Mars/Avril 2024 et une livraison de la passerelle fin Octobre/début Novembre 2024.**

#### **VOLET GESTION COMPTABLE ET BUDGETAIRE**

- **Validation des dispositions permettant le passage à la nomenclature comptable M57 au 1<sup>er</sup> janvier 2024**

Conformément à la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), le Syndicat devait adopter au 1<sup>er</sup> janvier 2024 le référentiel budgétaire et comptable M57 pour son budget principal jusque-là établi selon le référentiel M14.

Comme le prévoient les textes, le Comité Syndical a donc délibéré en ce sens lors de sa réunion du 14 novembre 2023 et le SIEMU s'est doté par la même occasion et lors de la même instance d'un règlement budgétaire et financier (RBF) adapté au référentiel M57.

- **Mise à jour du tableau des amortissements des immobilisations corporelles et incorporelles du SIEMU**

La maquette du Budget Primitif 2023 approuvée lors du Comité Syndical du 4 avril 2023 faisait apparaître un montant de dotation aux amortissements de 45 343,95€. Dans le cadre de l'émission des écritures d'amortissements, une étude approfondie du tableau des amortissements tenue par le SIEMU a fait apparaître une discordance entre l'état de l'actif constaté par la Trésorerie et les amortissements des immobilisation effectivement réalisés par l'établissement.

Afin de faire coïncider les éléments internes et externes, un nouveau tableau d'amortissement des immobilisation corporelles et incorporelles du SIEMU a été réalisé reprenant les éléments du Trésor Public. Il est apparu que le montant des amortissements à réaliser pour l'exercice 2023 est plus important qu'escompté.

Une décision modificative au Budget Primitif 2023 a donc été soumise aux élus du Syndicat et approuvée le 12 décembre 2023 pour procéder aux virements de crédits nécessaires.

Vue d'ensemble du Compte Administratif 2023 (Prévisionnel – à confirmer après contrôle du Compte Administratif et du compte de gestion par la Trésorerie) :

Le résultat d'exécution du budget 2023 fait apparaître un excédent d'environ **520 760,76€** (contre 388 580,91€ en 2022) composé comme suit :

- Un excédent de fonctionnement de 376 900,28€ (326 202,33€ en fin d'exercice 2022)
- Un excédent d'investissement de 143 860,48€ (62 378,58€ en fin d'exercice 2022)

**Il est toutefois à noter que le taux moyen d'exécution du budget de fonctionnement est de près de 92% ce qui démontre un ajustement au plus juste du budget sollicité aux besoins du Syndicat.**

**En fonctionnement :**

Les raisons de l'excédent sont liées :

Tout d'abord à **la poursuite des efforts de gestion qui se sont traduits par la réalisation de certaines économies** par exemple en matière de fournitures administratives, de carburants, d'assurance, de frais de mission et de formation (priorité donnée à des formations délivrées par le CNFPT et/ou substitution par des webinaires le plus souvent gratuits et sans frais de mission) etc.

Sur le volet Ressources Humaines, il convient d'indiquer que le **poste de Responsable Finances, Secrétariat Général, Ressources Humaines n'a pas été pourvu pendant 8 mois** (intérim assuré par le Directeur Général des Services) mais qu'**un remplacement de l'assistante administrative a été mis en place pour permettre la continuité de la gestion des affaires courantes**. Afin d'appuyer la Responsable PLM et Observatoire dans l'exécution de ces missions, **le Syndicat a procédé, comme prévu, au recrutement d'un chargé de mission supplémentaire à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2023**.

Par ailleurs, la forte charge de travail générée par le lancement du service de free-floating piloté par la Responsable Mobilités Territoire a entraîné le **report du démarrage de la mission d'AMO relative à l'étude de restructuration du service de Transport à la Demande sans incidence sur la conduite de celle-ci** (les réflexions ont été plus longue qu'escompté, repoussant à 2024 les arbitrages sur le scénario à retenir et donc l'étude sur ses conséquences financières).

**En investissement :**

L'excédent constaté correspond à des dépenses initialement programmées pour faire face à des besoins en ameublement, matériel informatique, logiciels mais aussi à la conduite d'études portant sur la mise à jour du diagnostic « Accessibilité » ou la résorption des points durs de circulation qui n'ont pu se concrétiser en 2023.

		RESULTAT 2022	DEPENSES 2023	RECETTES 2023	Total 2023
RESULTAT CUMULE (Prévisionnel)	Section de fonctionnement	326 202,33€	2 857 165,05€	3 234 065,31€	<b>376 900,28€</b>
	Section d'investissement	62 378,58€	91 995,40€	235 855,88€	<b>143 860,48€</b>
	<b>Total cumulé</b>	<b>388 580,91€</b>	<b>2 949 161,45€</b>	<b>3 469 921,21€</b>	<b>520 760,76€</b>

## PRINCIPAUX ELEMENTS A PRENDRE EN COMPTE DANS LA REFLEXION POUR L'EXERCICE BUDGETAIRE 2024

Les perspectives 2024 ont été élaborées en tenant compte des principes suivants :

- Une analyse appuyée de la situation macro-économique décrite en première partie de document permettant de fonder le budget sur des hypothèses les plus solides possible,
- 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 2024 se fait de la manière suivante :

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

Depuis mi-2021, le SIEMU a procédé à une renégociation systématique des contrats et prestations externalisées sujets à renouvellement ou à une relance 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 2024 afin de **dégager des marges de manœuvre pour augmenter la capacité d'action du Syndicat tout en cherchant à gagner en productivité.**

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, 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 se traduit par l'adaptation de nos méthodes et pratiques professionnelles ainsi que par la mise à jour de nos besoins privilégiant les solutions offrant une bonne souplesse de fonctionnement sans rogner sur la robustesse de nos outils. A titre d'exemple, en 2023, la flotte de téléphones mobiles du Syndicat a été renouvelée pour s'adapter à nos besoins en matière de travail nomade. Autre illustration de cette philosophie, la reprise, en interne, de la conception de l'outil-métier du pôle transport collectif suite au changement d'orientation du POM. Plutôt que de confier à un nouveau prestataire extérieur la réalisation d'un outil d'appui aux équipes du Syndicat, celui-ci a été élaboré en interne en partant de la solution informatique acquise pour les besoins de l'Observatoire des Mobilités. Ceci nous permet de disposer d'un outil « sur mesure », évolutif et à moindre coût. En 2024 est prévue une évolution du mode d'hébergement de nos progiciels comptable et RH afin d'en parfaire la robustesse et de permettre une plus grande souplesse d'utilisation au bénéfice de notre productivité.

- **La mise en œuvre d’actions concourant au bien-être, à la sécurité et à la productivité des agents**

Différée du fait des vacances de poste ayant perturbé le fonctionnement du Pôle Administratif, la mise en œuvre des actions inscrites dans le **Document Unique d’Evaluation des Risques Professionnels** réalisé courant 2022, a été engagée dès la fin de l’année 2023 (vérification des installations électriques, modification de l’éclairage des bureaux etc.) et se poursuivra sur 2024 afin de **concrétiser cette démarche vertueuse d’amélioration des conditions d’exercice des missions des agents** du Syndicat. **De différentes natures, souvent peu coûteuses (achat d’équipements de protection individuelle, formation à la protection incendie, renouvellement de mobilier etc.), ces mesures nécessitent néanmoins la mobilisation de crédits de fonctionnement et d’investissement.**

- **Le maintien et le développement de l’expertise du Syndicat**

Depuis quelques années, les réflexions sur la mise en œuvre de la transition écologique ont rapidement fait évoluer l’organisation des déplacements et de la mobilité soutenues par le rythme accéléré des innovations technologiques et numériques, tout ceci dans un environnement réglementaire évolutif. **Les équipes du Syndicat sont donc sans cesse confrontées à la nécessité de mettre à jour leurs compétences et connaissances pour apporter au territoire la meilleure expertise possible.** Cette mise à niveau passe par le recours à des formations dispensées par des experts reconnus. Si, dans une grande majorité des cas, le SIEMU mobilise les ressources offertes par le CNFPT ou l’association AGIR Transport dont il est membre, certaines formations très spécifiques justifient la **mobilisation d’un budget « formation »**. **Dans le même but, le Syndicat dispose d’abonnement aux revues professionnelles « La Gazette des Communes » et « Ville Rail et Transport » et adhère, comme indiqué, à l’association AGIR Transport qui propose assistance, partage de bonnes pratiques et formations.**

- **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 :**

- ***Mise en œuvre du Plan Local des Mobilités (PLM)***

Après avoir œuvré à l’approbation définitive du Plan Local des Mobilités lors du Comité Syndical de décembre 2023, **l’équipe du SIEMU saura pleinement se mobiliser en 2024 pour animer un dispositif d’accompagnement et de suivi des maîtres d’ouvrage** qui reposera notamment, pour son volet « accompagnement », sur la fourniture d’outils méthodologiques, la mobilisation de son expertise interne mais également l’appui d’experts extérieurs, une présence accrue auprès des entreprises et des établissements scolaires pour engager des démarches de management de la mobilité, l’animation de groupes de travail sur des sujets divers (dont le transport de marchandises etc.). En ce qui concerne le « suivi » de la mise en œuvre, le SIEMU se basera essentiellement sur les données issues de son Observatoire (Cf. ci-dessous) ainsi que sur les remontées des maîtres d’ouvrage.

En termes budgétaires, cette nouvelle phase se traduit essentiellement par la mobilisation de crédits affectés à :

- **La conception et la diffusion de documents de communication** utiles lors de rencontres avec les entreprises, les établissements scolaires, les habitants etc. et plus généralement pour tenir



informés les différents partenaires institutionnels et le grand public de **l'avancement de la mise en œuvre du Plan Local des Mobilités,**

- **Le recours ponctuel à des experts** mobilisés par le Syndicat pour prendre part au dispositif d'animation et d'accompagnement de la mise en œuvre du PLM en direction des maîtres d'ouvrage (mise en place, dans le cadre des ateliers thématiques, de sessions de sensibilisation / formation sur des sujets divers),
- **La réalisation d'un diagnostic et la mise en place d'une instance de gouvernance sur le transport de marchandises.** Sera notamment prochainement soumise aux élus du SIEMU l'intégration du territoire dans le **dispositif Interlud+** qui propose un **appui à la mise en place de chartes en faveur d'une logistique urbaine durable.** En contrepartie de cet accompagnement, **le territoire devra s'engager à étudier ce sujet et donc à y consacrer des moyens d'études. Par anticipation, ces derniers ont été inscrits au BP2024.**

Par ailleurs, suite à l'approbation définitive du PLM en décembre 2023 et comme le prévoient les textes<sup>14</sup>, le Syndicat a provisionné au BP2024 **une enveloppe destinée à l'indemnisation de la Commission d'Enquête** ayant veillé, sous l'égide du Tribunal Administratif, au bon déroulé de l'Enquête Publique qui s'est déroulée en Juin/Juillet 2023.

- ***Veille active et actions d'amélioration portant sur la qualité de service rendue par le réseau de bus***

**Le pôle Transports Collectifs du SIEMU s'assure en permanence de l'atteinte par le transporteur Transdev Marne-la-Vallée d'une qualité de service optimale** dans l'intérêt des voyageurs :

- Retards ou courses non-réalisées : recherche systématique des causes de dysfonctionnement remontées au Syndicat (retards, courses non-réalisées), réponse aux réclamations parvenues au SIEMU, mise en place de mesures correctives en lien avec le délégataire,
- Arrêts dégradés ou non-équipés d'information-voyageurs : identification du gestionnaire de l'arrêt, prise de contact, démarches visant à requalifier l'arrêt,
- Arrêts dépourvus de borne d'information-voyageurs : relances régulières du transporteur pour mise en place des équipements dont les emplacements ont été validés par les communes,
- Arrêts non-accessibles : cf. ci-dessous

Par ailleurs, le pôle Transports Collectifs veille à tout moment à **étudier des adaptations ponctuelles du réseau de bus durant les multiples chantiers ou évènements divers** qui impactent le réseau de voirie du territoire. Ces démarches, qui se traduisent par des modifications dans les conditions d'exploitation des lignes (déviation, circulation en alternat, déplacements d'arrêt, évolution des horaires), sont conduites avec le souci de **minimiser autant que possible les impacts pour les utilisateurs.** Concrètement, l'équipe du SIEMU s'attache à :

- Recenser les évènements, chantiers, zones de travaux, organisateurs d'évènements susceptibles de perturber l'exploitation des lignes de bus du réseau,
- Se mettre en relation avec les maîtres d'ouvrages et les partenaires pour connaître les modes opératoires envisagés et cerner les impacts potentiels sur l'exploitation,
- Rechercher des solutions en lien avec l'ensemble des acteurs (entreprises de travaux, collectivités, transporteur, autorité organisatrice) pour minimiser ces impacts,
- Communiquer sur la nature des perturbations en relayant les informations-voyageurs mises au point par l'exploitant,

---

<sup>14</sup> Art. 123-25 du Code de l'Environnement / Art. 5 du décret n°2022-1546 du 8 décembre 2022

En 2024, les **travaux de mise en place du Réseau de Chauffage Urbain** se poursuivront sur les communes de Lagny-sur-Marne et de Bussy-Saint-Georges, sollicitant fortement le Syndicat. Par ailleurs, la **mobilisation d'une partie de la Gare Routière de Bussy-Saint-Georges pour la desserte du site Olympique de Vaires-Torcy** va nécessiter des réorganisations sur lesquelles le SIEMU est et sera mobilisé. Tout au long de l'année, des **chantiers plus ponctuels** nécessiteront également l'intervention des équipes.

En ce qui concerne **l'accessibilité des points d'arrêts**, malgré les très nombreux sujets à traiter par le transporteur dans le courant de l'année 2024 (renforts d'offre bus – cf. ci-dessous, restructuration du service de Transport à la Demande – cf. ci-dessous, renumérotation des lignes du réseau, JOP, etc.), le Syndicat veillera à ce que soient réalisés les essais-bus permettant de diagnostiquer la conformité des arrêts. Selon les cas, de petits travaux permettront de rendre l'arrêt accessible ou des études plus poussées seront nécessaires pour réaliser des aménagements plus conséquents. **La poursuite de la mise en accessibilité des lignes en particulier celles inscrites au SD'AP (Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée) sera une priorité de l'année 2024.**

- ***Défense des intérêts du territoire en faveur d'une adaptation continue du réseau de bus aux développements urbains et économiques***

En 2024, 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. Cette année devrait ainsi voir, d'une part, se concrétiser les études conduites en 2022 et 2023 (Renforcement des lignes 25/29/44, amélioration de la desserte des ZAC du Pré de Claye, du Couternois et du Prieuré, mise en place d'une liaison directe entre Esbly et Val d'Europe, restructuration du service de Transport à la Demande) et, d'autre part, se poursuivre les études sur des secteurs comme le parc de Lamirault ou la ZAC de la Rucherie.

La finalisation de l'étude de restructuration du service de Transport à la Demande se traduira par l'approbation d'un scénario actant d'une profonde refonte des dessertes proposées et du mode de fonctionnement du service. La consistance du service étant prise en compte dans le calcul des contributions versées au SIEMU par ses membres, une analyse des conséquences financières de cette restructuration sera nécessaire avec l'appui d'un expert. **Des crédits sont prévus pour recourir à cette expertise complémentaire** (nouvelle méthode d'évaluation des contributions et répartition des coûts du service).

Par ailleurs, **l'année 2024 sera marquée par le lancement de la consultation visant à désigner l'opérateur qui assurera l'exploitation du réseau de bus de Marne-la-Vallée à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026** soit à l'issue du contrat de DSP actuel s'achevant au 31/12/25. Dans ce cadre, le SIEMU communiquera à Ile-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice en charge de cette consultation, les priorités à inscrire dans les documents de marché en termes de renforts d'offre, d'amélioration de la qualité de service, de reporting etc.

- ***Poursuite de l'exploitation du service de free-floating (Trottinettes électriques et Vélos à Assistance Electrique) comme complément à l'offre de transport collectif***

Comme indiqué ci-dessus, après avoir initié en 2022 le lancement de cette nouvelle offre de mobilité, le Syndicat a accompagné en 2023 le déploiement progressif des engins selon un planning mis au point

avec l'opérateur et les collectivités. Il continuera, en 2024, à assurer une coordination des différents acteurs et participera activement au suivi de l'usage et à la qualité du service rendu par l'opérateur désigné. A ce titre, **une enquête lancée auprès des utilisateurs du service devrait permettre de recueillir des données qualitatives** renseignant collectivités et exploitant sur le profil des clients.

**En 2024, le SIEMU s'attachera également à conduire une concertation sur le devenir du service. En effet, l'autorisation d'exploitation accordée actuellement à TIER Mobility s'achève en septembre 2024. Sous couvert d'un accord de ses membres et d'une définition claire des besoins, le SIEMU se propose donc de lancer, à la fin du 1<sup>er</sup> trimestre 2024, un nouvel Appel à Manifestation d'Intérêt visant à désigner un opérateur susceptible de prendre la suite de TIER ou de reconduire ce dernier.**

- ***Alimentation et premières exploitations de l'Observatoire des Mobilités***

Comme indiqué plus haut, après 18 mois environ de réflexion puis de mise au point de l'Observatoire, 2024 verra son exploitation démarrer pleinement : poursuite de la constitution de cartes thématiques, diffusion de ces dernières, mise à disposition de données, premières évaluations de la mise en place du PLM etc. Pour ce faire, le BP2024 prévoit :

- Le **renouvellement des licences ArcGIS OnLine** souscrites auprès de l'éditeur ESRI permettant l'utilisation de cette solution technologique jugée comme la plus en adéquation avec les besoins du Syndicat à l'issue de l'étude comparative lancée au printemps 2023,
- **L'achat de données** qui peuvent être nécessaires, en complément de celles disponibles en open data, **pour alimenter l'Observatoire des Mobilités** et aider à évaluer la mise en œuvre des mesures inscrites au PLM.

- ***Promotion de l'offre de transport disponible sur le territoire et incitations aux changements de comportements en matière de mobilité***

Au début du 4<sup>ème</sup> trimestre 2023, **le SIEMU s'est doté d'une page Facebook** lui permettant de disposer d'un média adapté au relai d'informations et de messages de sensibilisation à l'attention du grand public. **L'objectif de cet outil est d'inciter au changement des comportements de mobilité** en faveur d'un usage plus raisonné de la voiture individuelle et d'un développement de l'utilisation des modes alternatifs.

Pour exploiter techniquement la page, mettre en forme son contenu, suggérer des messages ou encore soutenir le Syndicat dans la définition d'une stratégie éditoriale, **le SIEMU s'appuie sur l'agence de communication Reactive** désignée en juillet 2023 comme prestataire pour une durée initiale de 2 ans. **Est donc inscrit au BP2024 une enveloppe correspondant à la rémunération forfaitaire du prestataire prévue au marché.**

Afin de disposer de conseils et d'appui dans la mise en place de ce nouvel outil, **le SIEMU a missionné, en tant qu'AMO, le cabinet Carte Blanche** dont la prestation se poursuivra en 2024 par la participation aux réunions trimestrielles prévues au marché signé avec Reactive. **Le BP2024 intègre la rémunération afférente à cet accompagnement.**

En complément, **le BP2024 comprend les crédits nécessaires à la mise en avant (sponsoring, jeux concours) de certains contenus et messages particulièrement importants susceptibles de bénéficier à l'audience de la page et donc à augmenter la portée des conseils ou incitations diffusés par le Syndicat.**

En outre, comme évoqué plus haut, **l'offre de mobilité devrait s'accroître de manière substantielle en 2024** grâce aux renforts d'offre attendus sur plusieurs lignes. Dans le même temps, les dessertes et le mode de fonctionnement du service de Transport à la Demande devrait largement évoluer. Enfin, sous réserve d'une approbation par les différentes parties prenantes, l'offre de free-floating devrait être pérennisée voire développée. Sur l'ensemble de ces sujets, en complément des moyens déployés par les opérateurs, **le Syndicat prévoit un dispositif de communication qui mobilisera un budget dédié à la conception de vecteurs de communication adaptés au territoire**, à leur production et à leur diffusion.

**Enfin, bien que le SIEMU réalise désormais en interne la mise à jour du contenu des sites Web [www.siemu.fr](http://www.siemu.fr) et [www.plm-mlv.fr](http://www.plm-mlv.fr), une enveloppe sera consacrée en 2024 à la mise en place de nouveaux contrats de maintenance technique corrective et évolutive.**

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

1. La cotisation « fonctionnement »
2. La cotisation « Plan de 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 2023.

##### Dépenses

- **Les charges à caractère général (011)** regroupant les achats courants, les services extérieurs, les charges de structure (loyers, énergie, assurances), les impôts et taxes. Les inscriptions budgétaires destinées à couvrir ces charges sont en légère augmentation (+3,4% environ) pour tenir compte d'un contexte général d'inflation que les efforts de gestion peineront à compenser,
- **Les frais de personnel (012)** sont estimés en tenant compte de la situation projetée en matière de ressources humaines sur l'année 2024. **Il est à noter qu'après 3 ans de stabilité cette enveloppe est en hausse du fait du renforcement de l'équipe (recrutement d'un chargé de mission supplémentaire) lui-même justifié par la mise en œuvre du Plan Local des Mobilités et la supervision des outils dont s'est récemment doté le Syndicat (Observatoire des Mobilités et page Facebook notamment). Ce budget comprend également les crédits destinés à la rémunération du Centre de Gestion de la Fonction Publique de Seine-et-Marne qui met à disposition du Syndicat pendant 4 mois environ une Assistance Administrative en intérim dans l'attente du retour de congé parental de l'assistante-titulaire.**

##### Les autres charges de gestion courante (065) qui recouvrent notamment :

- L'hébergement et le droit d'utilisation des noms de domaine des sites Web SIEMU et PLM,
- Les différentes licences d'utilisation des logiciels nécessaires aux missions des personnels du SIEMU,

- Les indemnités des élus : depuis le 23 juillet 2020, le SIEMU est composé de 10 vice-Présidents et du Président. Il est proposé d'ajuster l'enveloppe à 26 000€ (au lieu de 25 000€) à l'article 6531 au titre des indemnités pour tenir compte de l'augmentation du point d'indice et 1 300€ (au lieu de 1 200€) à l'article 6533 au titre des cotisations de retraite.

## Recettes

Comme annoncé début 2023, le Syndicat a poursuivi cette année ses efforts de gestion pour rationaliser ses dépenses.

**Ces efforts ont permis de dégager un excédent de fonctionnement de 40 000€ environ venant s'ajouter aux résultats des années précédentes. (Cf. ci-dessus « Vue d'ensemble du Compte Administratif 2023 »)**

**Dans un contexte d'inflation toujours présent, sans rogner sur sa capacité d'action voire en cherchant à développer ses champs d'intervention tout en préservant les ressources de ses membres, le Syndicat propose, pour l'exercice 2024, une stabilité du montant de la cotisation « Fonctionnement » appelée par habitant par rapport à 2023 soit un montant de 2,03927€/habitant.**

**Ainsi, seul l'effet démographique vient modifier le montant de cotisation appelé par le SIEMU auprès de ses membres et sur des montants très limités (moins de 1 500€ au total).**

EPCI membre	Population municipale 2024	Cotisation "Fonctionnement" 2023	Cotisation "Fonctionnement" 2024	Différence 2024/2023	Evolution 2024/2023
CCVB	1 245	2 419 €	2 539 €	120 €	4,74 %
CAMG	108 417	220 512 €	221 092 €	579 €	0,26 %
VEA	53 113	107 608 €	108 312 €	704 €	0,65 %
<b>TOTAL</b>	<b>162 775</b>	<b>330 539 €</b>	<b>331 943 €</b>	<b>1 403 €</b>	<b>0,42 %</b>

## Cotisation « PDU »

### Besoins de financement

Les besoins de financement sont constants en termes de postes, les montants ont été ajustés par rapport à 2023.

### Dépenses :

Comme indiqué ci-dessus, les dépenses envisagées sur l'exercice 2024 visent à faire bénéficier le Syndicat d'appuis externes lui permettant de mobiliser les compétences nécessaires à la concrétisation des projets du territoire relevant de ses missions.

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

- **Mettre en œuvre le Plan Local des Mobilités** (dispositif de communication, mobilisation d'expertise pour la tenue des ateliers thématiques, réalisation d'un diagnostic et animation d'une instance de gouvernance sur le transport de marchandises, indemnisation de la commission d'enquête)

- **Apporter une expertise sur les impacts de la 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,
- **Exploiter et alimenter l'Observatoire des Mobilités** (Licences d'utilisation du « logiciel-support » et achat de données complémentaires à celles disponibles en open data),
- **Animer la page Facebook du SIEMU pour diffuser des messages de sensibilisation à l'attention des habitants, salariés et autres personnes fréquentant le territoire** (gestion de la page Facebook, rémunération de l'AMO conseillant le SIEMU dans la conduite de cet outil, mise en avant de contenus),
- **Promouvoir les renforts d'offre projetés sur l'année 2024 en complément du dispositif prévu par les opérateurs concernés** (Conception, production et support de supports de communication),
- **Maintenir les sites Web [www.siemu.fr](http://www.siemu.fr) et [www.plm-mlv.fr](http://www.plm-mlv.fr),**

#### Recettes :

De même que pour la cotisation « Fonctionnement », le Syndicat tient à indiquer qu'il a poursuivi cette année ses efforts de gestion pour rationaliser ses dépenses.

**Dans un contexte d'inflation toujours présent, sans rogner sur sa capacité d'action voire en cherchant à développer ses champs d'intervention tout en préservant les ressources de ses membres, le Syndicat propose également, pour l'exercice 2024, une stabilité du montant de la cotisation « PDU » appelée par habitant par rapport à 2023 soit un montant de 2,06557€/habitant.**

**Ainsi, tout comme pour la cotisation « Fonctionnement », seul l'effet démographique vient influencer sur le montant de cotisation appelé par le SIEMU auprès de ses membres et sur des volumes financiers très limités (moins de 1 500€ au total).**

EPCI membre	Population municipale 2024	Cotisation "PDU" 2023	Cotisation "PDU" 2024	Différence 2024/2023	Evolution 2024/2023
CCVB	1 245	2 450 €	2 572 €	122 €	4,73%
CAMG	108 417	223 356 €	223 943 €	587 €	0,26%
VEA	53 113	108 996 €	109 709 €	713 €	0,65%
<b>TOTAL</b>	<b>162 775</b>	<b>334 802 €</b>	<b>336 223 €</b>	<b>1 421 €</b>	<b>0,42%</b>

#### 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 1<sup>er</sup> janvier 2021). Le montant fixé dans la convention est exprimé en €2019 et actualisé chaque année en prenant pour base le montant 2019.

En 2022, le Syndicat a acquitté un montant de participation de 1 886 798,69€. Prenant en compte le contexte d'inflation à l'œuvre au moment de l'établissement du Budget Primitif 2023, l'assemblée délibérante a décidé d'inscrire une enveloppe de 2 000 007 € soit une augmentation de + 6% par rapport à la somme acquittée en 2022. Compte-tenu des données à sa disposition au moment de l'établissement de ce Rapport d'Orientation Budgétaire, cette prospective s'est révélée très légèrement surévaluée puisque la somme à verser devrait se monter à 1 971 943,09€ soit une augmentation de 4,51% par rapport à la participation acquittée en 2022.

**Les perspectives économiques 2024 évoquées plus haut (inflation générale estimée à 3% environ en moyenne annuelle, augmentation prévisible du niveau des salaires de 4 à 5%, hausse des coûts des services tirés par les salaires, forte volatilité du prix des carburants) nous incitent à prévoir une augmentation de la participation locale 2024 au fonctionnement des lignes régulières du réseau de bus du territoire de 4% par rapport à celle due en 2023. La cotisation ressortirait à un montant de 2 050 820,82€. Il convient de noter qu'il s'agit d'une prospective raisonnable visant tout à la fois à minimiser la perspective d'un appel à contribution supplémentaire en cours d'année et à préserver les finances des membres du Syndicat.**

#### **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.

Compte-tenu du montant global de participation (2 050 820,82€), cette « part fixe » représente : **1 025 410,41€.**

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 2024, de la manière suivante :

<b>EPCI membre</b>	<b>Part fixe par membre</b>	<b>Montant « Part Fixe » 2024 (En €)</b>
CCVB	1,5%	15 381
CAMG	58,0%	594 738
VEA	40,5%	415 291
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>1 025 410</b>

- 2) Une part « Nombre de passage aux arrêts » correspondant à 25% du montant total de la contribution attendue.

Compte-tenu du montant global de participation (2 050 820,82€), cette part « Offre de Transport » représente : **512 705,20€.**

La proposition de répartition entre les membres est issue d'un calcul de l'offre de transport disponible au 09/01/24 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 les

années précédentes (nombre de courses par arrêt comptabilisées sur les lignes régulières du réseau un jour normal de semaine) permettant d'évaluer la consistance de l'offre disponible sur chaque territoire et son évolution.

Il ressort de ce calcul une **stabilisation de l'offre de transport entre 2023 et 2024 (+0,1%)** et une répartition de l'offre entre EPCI telle qu'indiquée ci-dessous :

EPCI membre	Nombre de passage aux arrêts 2024	Nombre de passage aux arrêts 2023	Evolution du nombre de passage aux arrêts 2024/2023	Part « Offre de Transport » par membre
CCVB	180	180	-+0%	0,57%
CAMG	20 299	20 238	+0,2%	64,13%
VEA	11 174	11 197	-0,2%	35,30%
<b>TOTAL</b>	<b>31 653</b>	<b>31 615</b>	<b>+0,1%</b>	<b>100%</b>

En termes de répartition de la contribution, ceci se traduit ainsi :

EPCI membre	Part « Offre de Transport » par membre	Montant « Part Offre de Transport » 2024 (En €)
CCVB	0,57%	2 922
CAMG	64,13%	328 798
VEA	35,30%	180 985
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>512 705</b>

- 3) Une part calculée selon le potentiel financier corrigé du FPIC correspondant à 25% du montant total de la contribution attendue.

Compte-tenu du montant global de participation (2 050 820,82€), cette part « Potentiel Financier » représente : 512 705,20€.

La répartition de la contribution faite en fonction de l'écart de potentiel financier net du FPIC entre les membres ressort ainsi en 2024 :

EPCI membre	Potentiel financier agrégé (PFIA) ajusté du FPIC (En €)	PFIA/Hab. DGF pondérée du FPIC (En €)	Contribution PFIA corrigée du FPIC
CCVB	845 699	699,5	2 093
CAMG	127 299 625	701,5	315 072
VEA	79 004 758	976,4	195 540
<b>TOTAL</b>	<b>207 150 082</b>	<b>786</b>	<b>512 705</b>



## SYNTHESE

Montants de cotisation attendus au titre de la cotisation « Offre de transport Réseau de bus » pour 2024 :

EPCI membre	Part fixe	Cotisation relative à « l'Offre de Transport »	Cotisation PFIA corrigé du FPIC (En €)	TOTAL (en €)	Ecart en € BP2024/BP2023	Evolution BP2024/BP2023
CCVB	15 381	2 922	2 093	20 396	563	+2.842%
CAMG	594 738	328 798	315 072	1 238 608	28 891	+2,388%
VEA	415 291	180 985	195 540	791 816	21 359	+2,772%
<b>TOTAL</b>	<b>1 025 410</b>	<b>512 705</b>	<b>512 705</b>	<b>2 050 820</b>	<b>50 813</b>	<b>+2,541%</b>

### 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 1<sup>er</sup> janvier 2021). Le montant fixé dans la convention est exprimé en €2019 et actualisé chaque année en prenant pour base le montant 2019.

En 2022, le Syndicat a acquitté un montant de participation de 226 262,51€. Au BP2023, l'assemblée délibérante a décidé d'inscrire une enveloppe de 239 838,26€ soit une augmentation de + 6% par rapport à la somme acquittée en 2022. Compte-tenu des données à notre disposition au moment de l'établissement de ce Rapport d'Orientation Budgétaire, cette prospective s'est révélée très légèrement surévaluée puisque la somme à verser devrait se monter à 236 472,92€ soit une augmentation de 4,51% par rapport à la participation acquittée en 2022 représentant une légère différence de 3 365€ par rapport au montant inscrit au BP2023.

**Les perspectives économiques 2024 évoquées plus haut nous incitent à prévoir une augmentation de la participation locale 2024 au fonctionnement du service de Transport à la Demande du territoire de 4% par rapport à celle due en 2023. La cotisation ressortirait à un montant de 245 931,84€.**

#### 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 territoires :

EPCI membre	Clé de répartition (inchangée par rapport à 2023)	Contribution TàD 2024 (En €)	Ecart en € BP2024/BP2023	Evolution BP2024/BP2023
CCVB	1%	2 459	61	+2,493%
CAMG	97%	238 554	5 911	+2,478%
VEA	2%	4 918	121	+2,473%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>245 931</b>	<b>6 093</b>	<b>+2,478%</b>

Il convient de noter qu'au moment de la rédaction de ce Rapport d'Orientation Budgétaire, la restructuration du service de TAD n'est pas encore complètement définie et que certaines incertitudes demeurent sur la consistance du service, son organisation et sa répartition précise sur chacun des territoires. Cette incertitude, qui devrait être levée d'ici la mi-février, nous incite à inscrire ici une clé de répartition de la cotisation TAD identique à celle des années précédentes. Celle-ci pourra évoluer en fonction des conclusions finales de l'étude de restructuration sous réserve d'un accord sur une nouvelle répartition de cette contribution.

#### RECAPITULATIF GENERAL :

EPCI membre	Cotisation « Fonctionnement » (En €)	Cotisation PDU (En €)	Cotisation « Offre de transport – Réseau de bus »	Cotisation « TàD »	TOTAL 2024 (En €)	Montants BP 2023	Ecart en € BP2024/BP2023	Evolution BP2023/BP2022
CCVB	2 539	2 572	20 396	2 459	<b>27 966</b>	27 100	867	+3,198%
CAMG	221 092	223 943	1 238 608	238 554	<b>1 922 197</b>	1 886 229	35 967	+1,907%
VEA	108 312	109 709	791 816	4 918	<b>1 014 755</b>	991 858	22 897	+2.309%
<b>TOTAL</b>	<b>331 943 €</b>	<b>336 223 €</b>	<b>2 050 820 €</b>	<b>245 931 €</b>	<b>2 964 918</b>	<b>2 905 187</b>	<b>59 731</b>	<b>+2.056%</b>

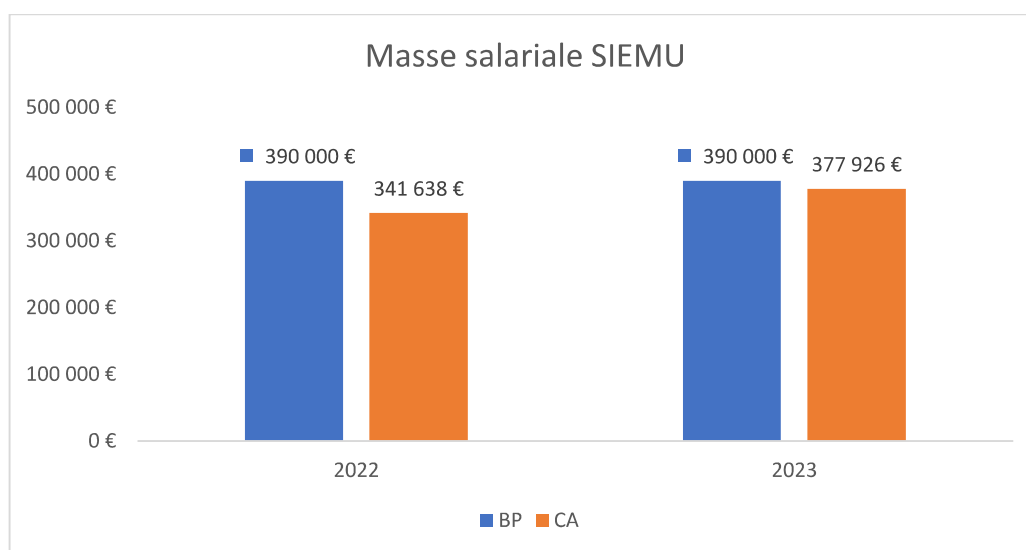
En section d'investissement, les dépenses envisagées sont les suivantes :

- **Au compte C21,**
  - **La réalisation de petits travaux, l'achat de matériel** (meublier, matériel ergonomique, petits travaux intérieurs au Syndicat etc.) permettant d'améliorer les conditions de travail des agents du Syndicat,
  - **Le renouvellement courant du matériel informatique** mis à disposition des agents pour l'exécution de leurs missions quotidiennes,
- **Au compte C20,**
  - **La conduite d'études sur la mise en accessibilité des points d'arrêt du territoire,**
  - **L'élaboration d'un diagnostic fin sur l'organisation du transport de marchandises** sur le territoire dans la perspective de mettre au point une charte portant sur la logistique urbaine en déclinaison du Plan Local des Mobilités,
  - **Le pilotage d'études d'aménagement portant sur les points durs de circulation et/ou le réaménagement de secteurs problématiques pour la desserte, en sécurité, de certains pôles générateurs du territoire,**
- **En recettes,** sur l'année 2024, le Syndicat pourra compter sur le versement du solde des subventions accordées par la Région Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités et l'EPA pour la conduite du Plan Local des Mobilités. S'y ajoutent classiquement les amortissements et le report de l'excédent 2023.

## INFORMATIONS SUR L'EVOLUTION PREVISIONNELLE, L'EXECUTION DES DEPENSES DE PERSONNEL, LES REMUNERATIONS, LES AVANTAGES EN NATURE ET SUR LE TEMPS DE TRAVAIL AU SEIN DU SIEMU

Le décret n° 2016-841 du 24 juin 2016, pris en application de l'article 107 de la loi n° 2015- 991 du 7 août 2015, dite loi NOTRe, précise le contenu du Rapport d'Orientation Budgétaire et indique que celui-ci doit comprendre, pour les communes de plus de 10 000 habitants et pour les EPCI à fiscalité propre de plus de 10 000 habitants et comprenant au moins une commune de plus de 3 500 habitants, des informations sur l'évolution prévisionnelle et l'exécution des dépenses de personnel, sur les rémunérations, sur les avantages en nature et sur le temps de travail. Le SIEMU étant assimilé à ce type de structure, ces éléments sont précisés ci-dessous :

Le volume de la masse salariale 2022-2023



Comme le montre le graphique ci-dessus, le taux de réalisation de la masse salariale est passé de 88% en 2022 à 97% lors du dernier exercice budgétaire.

L'augmentation de la masse salariale pour 2023 tient en partie au remplacement d'un agent en congé maternité, au recrutement d'un nouvel agent intervenu au 1<sup>er</sup> novembre 2023 et à l'augmentation du point d'indice en juillet 2023.

La composition des effectifs au 31 Décembre de chaque exercice :

Effectifs	2022	2023
<b>Personnel Titulaire</b>	4	5 <sup>15</sup>
<b>Personnel Non Titulaire</b>	2	3
<b>TOTAL</b>	6	8

<sup>15</sup> Dont un agent remplaçant

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 2023, les effectifs du Syndicat sont de 8 agents dont 5 agents titulaires de la Fonction Publique Territoriale, et 3 agents non-titulaires (2 Contrats à Durée Déterminée / 1 Contrat à Durée Indéterminée).

La représentativité par filière des effectifs du Syndicat a connu une légère augmentation entre 2022 et 2023 :

Filière Professionnelle	2022	2023
Administrative	4	5 <sup>16</sup>
Technique	2	3
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>8</b>

Pour information, la répartition homme/femme est la suivante : 5 femmes et 3 hommes.

### Structure détaillée de la masse salariale en 2023

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 2023

En termes d'agents :

- **Personnel Titulaire correspond aux postes de :**
  - Directeur Général des Services (Filière technique catégorie A)
  - Responsable PLM et Observatoire des mobilités (Filière Administrative catégorie A)
  - Responsable Finances, Secrétariat général, Ressources humaines (Filière Administrative catégorie B)
  - Adjoint administratif (Filière Administrative catégorie C)
  - Adjoint administratif (Filière Administrative catégorie C) - Remplaçante
  
- **Personnel non-titulaire correspond aux postes de :**
  - Responsable Mobilités Territoire (Filière Administrative catégorie A)
  - Chargée de mission Mobilités Territoire (Filière technique catégorie A)
  - Chargé de mission management de la mobilité et observatoire (Filière technique catégorie A)

---

<sup>16</sup> Dont un agent remplaçant

### 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 39H 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

	2022	2023
Coût des heures supplémentaires (en €)	63.49€	95.81€

### La prévision 2024

Les charges brutes de personnel et frais assimilés supportés par le Budget Primitif 2024 s'élèveront à 440 000€ soit une augmentation de 8.86 % par rapport aux sommes inscrites au BP 2023.

Elles correspondent à :

- La rémunération des 7 agents permanents du Syndicat (Cf. ci-dessous),
- 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),
- Les cotisations sociales obligatoires (caisses de retraite, URSSAF, ASSEDIC...),
- La quote-part relative à la médecine du travail,
- Les heures supplémentaires,
- L'indemnité de Garantie Individuelle du Pouvoir d'Achat (GIPA),
- La prévision d'une enveloppe financière pour le paiement des jours de CET au-delà du 16<sup>ème</sup> jour épargné si les agents en font la demande,
- Le RIFSEEP pour l'ensemble des agents de la collectivité dont l'enveloppe consacrée au CIA (intéressement individuel mis en place lors de l'instauration du RIFSEEP par délibération en 2020)
- La mise en place des titres-restaurants avec une participation forfaitaire employeur à hauteur de 4 500€ annuel en 2024 (Anticipation d'une mise en place au 01/06/2024).

**Il convient de noter que les missions du Syndicat s'exerceront dans des conditions particulières sur une partie de l'année 2024 du fait de la situation suivante :**

- **L'assistante administrative en congé parental à compter du 05 janvier 2024 et jusqu'au 04 juillet 2024 sera remplacée par un agent intérimaire pour une durée de 6 mois. Le montant de ce remplacement par un personnel en intérim sur la période considérée est d'environ 20 000€. La rémunération de l'assistante administrative titulaire n'est prise en compte que pour une période de 6 mois environ courant du 05 juillet 2024 au 31 décembre 2024.**
- **Le coût de l'agent recruté en contrat à durée déterminée sur un poste de catégorie A prend son plein effet en 2024.**

Sur le plan des ressources humaines, le budget 2024 tient également compte des éléments suivants :

- La mutualisation de certaines fonctions supports avec l'Agglomération de Marne et Gondoire :
  - o 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,
  - o Fiabilisation et sécurisation de l'architecture informatique et des outils numériques du Syndicat,

En 2023, le SIEMU a débuté la mise en œuvre effective des mesures préconisées par le Document Unique d'Evaluation des Risques Professionnels. **Le Syndicat poursuivra cet effort de structuration de ses outils RH en 2024 avec la volonté d'avancer sur :**

- **La poursuite de la mise en œuvre des actions inscrites au Document Unique d'Evaluation des Risques Professionnels,**
- **La constitution d'un diagnostic des Risques Psycho-Sociaux annexé au Document Unique d'Evaluation des Risques Professionnels,**
- **La mise en place de la couverture « Prévoyance » avec une prise d'effet au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2026,**
- **La mise en place de titres-restaurants à destination des agents du Syndicat à compter du 1<sup>er</sup> juin 2024 (date prévisionnelle),**

Certaines de ces démarches pourraient nécessiter un accompagnement au travers de la convention unique du Centre de Gestion 77.

Désignation	BP 2022	BP 2023	DOB 2024
Charges de personnel	390 000€	390 000€	440 000€

#### **DELIBERATION**

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales,

**Vu** l'article 107 de la loi nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) modifiant les articles L 2312-1, L3312-1, L 5211-36 du CGCT relatifs au DOB en complétant les dispositions relatives à la forme et au contenu du débat,

**Vu** l'article L.5217-10-4 du CGCT modifiant le délai dans lequel doit se tenir le Débat d'Orientation Budgétaire (DOB) avant le vote du budget primitif,