

**RAPPORT D’ORIENTATIONS BUDGETAIRE (ROB)**

 **2023**

Présenté lors du Comité Syndical du 14 Février 2023 le Rapport d’Orientations Budgétaire (ROB) présente notamment les grandes orientations budgétaires de l’exercice, les engagements pluriannuels envisagés 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 2023[[1]](#footnote-1)

* **Historique et contexte**

En moins de trois ans, 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.

Dans un 1er 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 confinements ont conduit à l’arrêt ou à la mise au ralenti de beaucoup de secteurs et ont provoqué une récession généralisée d’une amplitude atypique au regard des crises économiques précédentes.

Dans un deuxième temps, le relâchement partiel des contraintes a libéré les forces de rebond en fin d’année 2020 et a rendu possible l’amorce d’un rattrapage du terrain perdu. Le PIB français a ainsi crû de 6,8 % en 2021 et celui de la zone euro de 5,2 %. La brusque reprise de l’activité a ainsi attisé les tensions sur les matières premières et les biens intermédiaires. En Chine toutefois, les rebonds successifs du virus fin 2021, couplés à la politique du « Zéro-Covid » menée pour y faire face, ont conduit à des arrêts complets d’activité dans les zones confinées, perturbant alors l’approvisionnement des économies clientes de la Chine et alimentant l’inflation.

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

* **Ralentissement de l’activité économique et augmentation du déficit public en France**

Après une bonne résilience au cours de la plus grande partie de 2022, l’activité économique en France et en Europe devrait traverser deux phases bien distinctes : un net ralentissement à partir de l’hiver 2022 puis un recul des tensions inflationnistes et une reprise progressive de l’expansion économique en 2024 et surtout en 2025.

Les tensions sur les prix internationaux des matières premières, même si elles se sont partiellement relâchées depuis septembre 2022, se sont traduites par une **inflation en augmentation continue sur l’année 2022, qui s’établirait à 6,0 % en moyenne annuelle**.

**En 2023, celle-ci se maintiendrait au même niveau en moyenne, mais son profil en glissement annuel serait très différent, avec un pic au premier semestre 2023 puis une nette décrue ensuite (au voisinage de 4 % en fin d’année)**.

De plus les différentes composantes de l’inflation auraient des évolutions différenciées. La levée de la remise carburants et la hausse, quoique limitée, des tarifs de l’électricité et du gaz pour les ménages en début d’année 2023 pourraient alimenter la composante énergie de l’inflation, de façon cependant plus modérée qu’en 2022. Les hausses des prix de l’alimentation et des produits manufacturés ne se replieraient que progressivement, avec une certaine persistance liée à la diffusion des coûts de production. La hausse des prix des services serait, quant à elle, entretenue par la progression des salaires nominaux.

2023 enregistrerait un ralentissement marqué de l’activité et la croissance du PIB n’atteindrait que + 0,3 %. Une telle projection est entourée d’une incertitude toujours large, notamment liée aux aléas sur les quantités et les prix d’approvisionnement en gaz. La Banque de France retient ainsi de ce fait une fourchette comprise entre - 0,3 % et + 0,8 %. Cela signifie qu’une récession ne peut être exclue, mais qu’elle serait alors limitée et temporaire.

Pour rappel, les estimations de la Banque de France parues en décembre 2021 anticipaient que la croissance du PIB en France atteindrait 3,6 % en 2022 et 2,2 % en 2023.

En 2023, dans un contexte de ralentissement de l’activité, le déficit public remonterait légèrement (de 5,2 à 5,4 % du PIB selon les projections), du fait du ralentissement de la croissance, du moindre dynamisme attendu des recettes fiscales, de la baisse structurelle des prélèvements obligatoires, de la poursuite des mesures de lutte contre l’inflation, en plus de l’impact de l’inflation élevée sur les dépenses de fonctionnement et la charge d’intérêts.

* **Un contexte international flou**

En Chine, le rebond sévère de la pandémie par suite de l’assouplissement de la politique « zéro Covid » pourrait conduire les autorités à remettre en place des contraintes sanitaires, ce qui désorganiserait à nouveau les chaînes de valeur et les échanges mondiaux. Toutefois, la détérioration de la situation macroéconomique chinoise pourrait, en sens inverse, alléger les tensions sur le prix des matières premières.

* **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 bus** 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.**

* **Une tendance à l’augmentation globale du salaire de base**

Les hausses de prix à la consommation se transmettent déjà en partie aux salaires nominaux, qui alimentent eux-mêmes en retour des hausses des prix selon une relation prix-salaires habituelle.

Suivant sa formule de revalorisation automatique en fonction de l’inflation, le SMIC a déjà connu quatre réévaluations successives entre octobre 2021 et août 2022, qui ont conduit à un glissement annuel de 8 % en août 2022, avant de se replier à 5,6 % en novembre 2022. Ces augmentations se diffusent pour partie au reste de l’échelle des salaires, notamment par le biais des négociations salariales de branche. Au quatrième trimestre 2022, les hausses des minima de branche se situent en moyenne autour de 5 % sur un an, alors qu’elles étaient plus proches de 1 % les années précédentes. Après la hausse du salaire minimum d’août 2022 et celle de janvier 2023, un peu inférieure à 2 %, 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 2023. De nombreuses conventions de branche prévoient par ailleurs des « clauses de revoyure » en cas d’inflation plus forte qu’anticipé.

**Dans ce contexte, le salaire nominal moyen par tête, dans un contexte de difficultés de recrutement persistantes, accélérerait nettement. Son glissement annuel atteindrait un pic à 6,4 % au deuxième trimestre 2023 et une augmentation sur l’année de +6,2% (donnée Banque du France du 23/12/22).**

Par ailleurs, dans un contexte de pénurie de conducteurs dans le secteur du transport routier de voyageurs, le marché du travail est tendu. Ceci pourrait se traduire par une revendication d’augmentation salariale importante de la part des personnels de conduite. **Le Comité National Routier (CNR) retient dans ses perspectives pour 2023 une hausse de salaires de + 5 %, prévision prudente compte-tenu du taux d’inflation prévue dans le Projet de Loi de Finances (PLF) pour 2023 (+ 4,3 %, inférieur aux prévisions de la Banque de France, plus proches des 6%) et des projections globales de la Banque de France d’augmentation du salaire moyen par tête (+ 6,2 % - Cf. ci-dessus)**. Les coûts salariaux augmenteraient davantage encore du fait de la fin de certains allègements de cotisations.

Enfin, pourraient s’ajouter les surcoûts de recrutement et de formation liés à la pénurie de conducteurs. Les entreprises de transport routier de voyageurs, à l’image de Transdev Marne-la-Vallée dernièrement, procèdent à des évènements spécifiques innovants de recrutement et développent des formations pour leurs nouveaux conducteurs. L’emploi de ces personnels débutants peut aussi augmenter le taux de sinistralité et donc les coûts d’assurance et d’entretien des
véhicules.

* **De fortes incertitudes sur le cours des matières premières et de l’énergie**

**Les entreprises de Transport Routier de Voyageurs ont aussi dû faire face en 2022 à l’inflation généralisée de leurs coûts de production, notamment le gazole**. Ainsi, pour le gazole professionnel, la hausse mensuelle de + 28 % en mars 2022 constitue un pic historique. **A fin octobre 2022, elle s’élève à + 37 % sur 12 mois. 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 2023.**

* **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, sous l’impulsion de l’indexation du SMIC et des hausses de salaire négociées au niveau des branches d’activité** (cf. *ci-dessus*).

Les coûts de structure ont augmenté sur l’année 2022 sous l’effet conjugué de l’inflation des coûts des services (+ 4 %) et des coûts de l’énergie, hors propulsion des véhicules. Le CNR retient une augmentation pour 2023 de + 4,3 % des coûts de structure, correspondant au taux d'inflation hors tabac retenu dans le cadre du PLF.

Il est enfin intéressant de noter une inflation annuelle importante des prix de véhicules de + 8 % en 2022 risquant de se poursuivre du fait du déséquilibre entre l’offre de véhicules disponibles et la demande. De plus, le décalage très long entre les dates de commande et de livraison d’un véhicule est un facteur de perturbation de prévision des prix.

**En synthèse,**

* **L’année 2023 devrait voir l’inflation générale se maintenir au même niveau qu’en 2022 (6,0%),**
* **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 (+5% à +6,2% selon les organismes)**
	+ **Une grande volatilité des prix des carburants ne permettant pas d’établir des perspectives fiables sur 2023,**
	+ **Une hausse très probable des coûts de fourniture de service (+4,3%) tirés par les salaires, l’augmentation des coûts de structure, du matériel roulant etc.**
* **Le Centre National Routier estime que l’évolution des coûts hors composante gazole pourrait être de 7,3% entre 2022 et 2023,**
* **De son côté, Ile-de-France Mobilités estime que l’indexation contractuelle sera très soutenue du fait de la forte inflation et de l’explosion du coût de l’énergie sans inscrire de valeur prévisionnelle dans son BP 2023.**
* **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 (85% du niveau pré-COVID en décembre 2022).

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 BP2023, en prenant pour hypothèse un forfait Navigo à 90€/mois[[2]](#footnote-2), sur des recettes tarifaires de 3,926 milliards d’€ sur un total de 11,3 milliards d’€ de recettes de fonctionnement soit environ 35% de ces dernières et 95% des recettes tarifaires perçues avant la crise sanitaire pour tenir compte des effets du télétravail et de la baisse de la fréquentation).

Dans le cadre de l’établissement de son budget 2023, IDFM a estimé initialement qu’il lui manquait un total de 950 millions d’€ en prenant pour hypothèses les éléments suivants :

* Pas de baisse de l’offre et retour progressif en 2023 à 100% de l’offre pré-COVID,
* Pas de baisse des investissements,

Un financement par la seule augmentation du titre de transport aurait nécessité une hausse du forfait Navigo à 100€ par mois (au lieu de 75,20€ depuis janvier 2017).

Ile-de-France Mobilités a donc recherché des économies auprès des 2 principaux opérateurs (SNCF et RATP) et est parvenue à trouver 200 millions d’€ d’économies sans diminution de l’offre de transport[[3]](#footnote-3).

Restait 750 millions d’€ à financer soit 7,5% du budget de fonctionnement d’Ile-de-France Mobilités en faisant appel aux 3 sources de financement possible : les collectivités[[4]](#footnote-4) (contribuant au fonctionnement d’IDFM à hauteur de 12%), les entreprises via le Versement Mobilités[[5]](#footnote-5) (50%) et les recettes tarifaires (38%).

Après sollicitation par IDFM, les collectivités contribuant directement au budget d’IDFM ont accepté une augmentation de 7,5% de leur contribution apportant 100 millions d’€ de ressources nouvelles[[6]](#footnote-6).

Après avoir demandé à l’Etat d’appuyer un vote au Parlement augmentant le taux plafond du Versement Mobilités pour lui permettre d’augmenter la contribution des entreprises et face à la volonté de ce dernier de ne pas alourdir la fiscalité sur les acteurs économiques, IDFM a obtenu le 6 décembre l’octroi par l'État d'une aide de 200 millions d'euros.

Cette aide doit permettre à l'autorité organisatrice des mobilités de limiter l'augmentation de l'abonnement mensuel à 12% (Nouveau tarif de 84,10€ à compter du 01/01/23) contre 20% (passage à 90€), un temps évoqué.

**SITUATION DU SIEMU EN 2023**

**Au 1er janvier 2023,** **le SIEMU est composé de 3 collectivités regroupant 162 087 habitants[[7]](#footnote-7) (population municipale)** :

* **La Communauté d’Agglomération de Marne et Gondoire** : 20 communes comptabilisant 108 133 habitants (population municipale), 20 délégués en comité syndical, 5 membres en bureau,
* **Val d’Europe Agglomération** : 10 communes totalisant 52 768 habitants (population municipale), 15 délégués en comité syndical, 4 membres en bureau
* **La Communauté de Communes du Val Briard** : 1 seule commune, 1 186 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 2022**

En 2022, les principales actions menées ont été les suivantes :

VOLET ETUDES ET OUTILS

* **Contribution au développement de l’offre bus sur le territoire du SIEMU**

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

**L’année 2022 a été consacrée à la conduite d’études de restructuration et de développement**. Dès l’automne 2021, les équipes du SIEMU se sont rapprochées des intercommunalités pour définir de manière concertée les projets prioritaires. Ces derniers ont été identifiés en tenant compte, d’une part, de la contribution produite par le Syndicat en amont de la mise en œuvre de la DSP. Celle-ci, fruit d’une réflexion poussée sur les atouts et les faiblesses du réseau, identifiait des pistes de réflexion et hypothèses de modification de desserte fonction du développement urbain et économique projeté courant 2019. D’autre part, les équipes du SIEMU et des intercommunalités ont tenu compte de l’avancement récent de ces projets (livraison des logements, réalisation des infrastructures etc.), de l’offre disponible sur les secteurs en mutation, des besoins identifiés etc.

Ces besoins locaux ont été soumis à Ile-de-France Mobilités qui a retenu la liste suivante :

* **Amélioration de la structuration et de la lisibilité des itinéraires et des horaires des lignes 25 et 29** reliant les secteurs de Lagny-sur-Marne, Saint-Thibault-des-Vignes et Torcy,
* **Renforcement de la ligne 44** permettant d’améliorer la liaison entre le quartier du Sycomore et la gare RER de Bussy-Saint-Georges,
* Mise en place d’une **offre de transport collectif sur le secteur des 3 Ormes** (Coupvray),

Des études fines ont donc été menées par Transdev Marne-la-Vallée, supervisées par Ile-de-France Mobilités, examinées par le SIEMU et régulièrement soumises aux EPCI. **Elles ont abouti au Printemps 2022 à la définition de projets partagés qui doivent désormais être soumis pour approbation au Conseil d’Administration d’Ile-de-France Mobilités** (Pour les 2 premières nécessitant l’ajout de moyens financiers conséquents par l’autorité organisatrice, la desserte des 3 Ormes se faisant à moyens quasi-constants)

Dans le même temps, **le service de Transport à la Demande**, labellisé, intégré au contrat de DSP et désormais sous tutelle d’Ile-de-France Mobilités qui en est devenu l’autorité organisatrice (AO) au 1er janvier 2021, **a fait l’objet d’un diagnostic approfondi**. Celui-ci a confirmé, en relevant un usage et une production kilométrique faibles, une inadaptation entre le service proposé et les besoins locaux. **Ce constat appuie la nécessité d’une restructuration qui devrait prendre forme courant 2023** (Cf. ci-après). Les équipes du SIEMU ont veillé à analyser les résultats de ces investigations, à les relayer à ses membres et à leur soumettre les modalités de travail les plus appropriées pour la suite de l’étude.

**En parallèle, le SIEMU a continué d’œuvrer pour étudier, affiner, partager et accompagner les adaptations d’offre ponctuelles ou plus durables des lignes de bus** que ce soit à l’occasion de travaux, de modifications de schémas viaires ou pour des besoins ponctuels (épreuves du BAC et du Brevet, rentrée scolaire, etc.).

S’agissant des courses spécifiquement adaptées pour ces évènements ponctuels (épreuves du BAC et du Brevet, rentrée scolaire), au regard d’un bilan 2021 faisant apparaître une fréquentation très faible et compte-tenu d’une réduction de la période estivale d’allègement des dessertes (passage de 8 à 5 semaines autorisant une reprise des courses à vocation scolaire dès les jours de pré-rentrée), les élus du Syndicat ont convenu de leur suppression dès 2022. Néanmoins, des ajustements ont été réalisés pour tenir compte de situations très spécifiques (desserte du lycée Van Dongen de Lagny-sur-Marne depuis certaines communes sur quelques jours d’épreuve). Le bilan établi par le transporteur et les équipes du SIEMU à l’issue de la rentrée 2022 a permis d’identifier des marges d’amélioration, quelques optimisations possibles ainsi que des évolutions à étudier ou mettre en œuvre courant 2023.

Par ailleurs, à compter du second trimestre, **l’année 2022 a été marquée par un phénomène inédit de pénurie de conducteurs et de turn-over qui a eu d’importantes répercussions sur la production de l’offre de transport** affectant cette dernière jusqu’à près de 20% en heures de pointe au début de l’été. **L’équipe et les élus du SIEMU ont été particulièrement mobilisés pour suivre les effets de cet épisode, mettre au point avec l’opérateur et l’autorité organisatrice une priorisation de l’offre destinée à préserver les populations les plus captives** des transports collectifs (scolaires, habitants desservis par des lignes à faible fréquence etc.), communiquer sur les causes et les solutions mises en place, veiller à l’application des mesures, répondre aux réclamations provenant des usagers et des élus etc.

A noter enfin que l’année 2022 a permis de répondre à une attente ancienne de la municipalité de Gouvernes consistant en la mise en place d’une desserte adaptée à un début de cours des élèves affectés au collège Léonard de Vinci (Saint—Thibault-des-Vignes) à 9h15 (en plus de la desserte de 8h15).

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

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

Le Syndicat a initié en 2021 le montage de plusieurs procédés, permettant de réunir les différents partenaires du Syndicat et ainsi parvenir à des schémas d’action sur les thèmes suivants :

* **L’accessibilité des points d’arrêts aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)** : l’objectif est d’instaurer un lien efficace entre le Syndicat, l’opérateur et les gestionnaires des points d’arrêts afin d’identifier les potentiels travaux de voirie à entreprendre pour parvenir à rendre accessible les lignes prioritaires qui ne le serait pas encore. La recherche d’une coordination optimale entre Syndicat, Agglomérations et Communes doit être approfondie en 2023.
* **La qualité des points d’arrêts et de leur mobilier** sur le réseau de Marne-la-Vallée : un point régulier entre le Syndicat et l’opérateur est prévu afin d’identifier les dégradations aux points d’arrêts. Il s’ensuit des échanges avec les différents gestionnaires afin d’engager dans les meilleurs délais une remise en état.
* **Les points durs de circulation**, affectant la vitesse commerciale des lignes du réseau de Marne-la-Vallée : un point régulier entre le Syndicat et l’opérateur est mis en place afin de partager les différents aménagements existants pénalisant la vitesse commerciale, ainsi qu’anticiper les projets de nouvelles voiries, parfois sous-dimensionnés par les maîtres d’ouvrage.
* **L’information-voyageurs** : le Syndicat mène, en lien avec l’opérateur, un suivi précis de la disponibilité des supports d’information-voyageurs et appuie par ailleurs 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. Près de 93 nouveaux équipements devraient ainsi être en service prochainement permettant de renseigner les utilisateurs sur le temps d’attente avant le passage des prochains véhicules de leur ligne.

Par ailleurs, **des échanges ont été engagés et suivis avec l’EPA** afin d’échanger toutes les 6 à 8 semaines 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. 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. Des échanges fructueux ont eu lieu en 2022, à poursuivre en 2023. Il en est de même avec le **Conseil Départemental de Seine-et-Marne** dans un but de faciliter et coordonnées les échanges sur des projets communs.

* **Lancement d’un nouveau service de micro-mobilité sur le territoire**

Au printemps 2022, un opérateur a pris contact avec plusieurs communes situées sur le territoire du SIEMU afin de présenter son service de location courte durée de trottinettes électriques et de vélos à assistance électrique en free/semi-floating (sans station physique de type Vélo en Libre-Service – VLS). Il est apparu pertinent de creuser cette opportunité. En effet, **ces services de « free-floating » constituent une offre complémentaire à celles déjà existantes et une solution alternative supplémentaire dans 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.

Afin de pallier certaines dérives constatées lors des premières expériences de déploiements de ce type de service (encombrement de l’espace public, dégradations, recours à des contrats ou statuts précaires, etc.), ces dispositifs sont désormais davantage encadrés et régulés.

Missionné par ses membres**, le SIEMU a pris en mains le dossier et formalisé l’intérêt du territoire mais aussi ses souhaits et besoins par la mise au point et la publication d’un Appel à Manifestation d’Intérêt dès juillet 2022**.

Le Syndicat a ensuite assuré l’analyse des offres des opérateurs intéressés et mis en œuvre une coordination générale sur le projet pour permettre une articulation étroite entre les différentes collectivités concernées et aboutir mi-septembre 2022 à la désignation du candidat retenu par un jury spécialement réuni à cet effet.

Ce nouveau service a été conçu comme un complément à l’offre bus susceptible notamment d’assurer l’offre du dernier/premier kilomètre ou de se substituer à un bus en dehors des plages horaires de fonctionnement du réseau.

Après une **phase de pré-lancement à l’automne utile à la sensibilisation des communes au projet, à la localisation des emplacements de stationnement et à une coordination des phases de déploiement**, le service, encadré par une charte de bonne conduite, constitué, dans un premier temps, de 115 vélos et 175 trottinettes (objectif de 2 000 véhicules et 270 stationnements sur le territoire du SIEMU à terme), devrait être déployé au 1er trimestre 2023.

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

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

La phase 1 a été lancée en avril 2021 et s’est achevée à l’automne 2021 par l’approbation du diagnostic. S’en est suivie la définition d’orientations stratégiques permettant de guider l’élaboration du plan d’actions en phase 2.

Cette seconde phase a démarré en novembre 2021 et s’est achevée en juin 2022 conformément au planning établi. Le SIEMU a ensuite 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). Enfin, dans le courant de l’été, le Syndicat a 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, 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.

L’approbation définitive du PLM, prévue initialement pour fin 2022 – début 2023 devrait donc être repoussée à la fin de l’année 2023.

* **Réflexion sur l’avenir du portail des mobilités (POM)**

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

**Sur la base d’un bilan des forces et faiblesses du portail actuel, le Syndicat a engagé en 2022 une démarche visant à faire évoluer favorablement cet outil.**

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

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. **La nouvelle forme que prendrait le Portail ayant actée à la rentrée 2022, un travail plus approfondi a été engagé à l’automne sur le contenu éditorial du futur outil.**

* **Lancement d’un 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 projette de se doter d’un Observatoire des Mobilités.

**L’année 2022 a 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.) dont la concrétisation aura lieu en 2023.

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

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

Ce changement de nom a été l’occasion pour le Syndicat de renouveler plus largement son identité à commencer, fin 2021, par son logo.

Cette mise à jour s’est poursuivie en 2022 par **la mise au point d’un nouveau site Internet lancé en septembre 2022** apportant plus de visibilité sur les missions conduites, des éléments de compréhension sur les déplacements au sein du territoire, des informations sur les solutions de mobilité existantes, sur l’actualité et les projets en matière de transports etc. Le site permet également de mettre à disposition des partenaires des ressources documentaires utiles : guides, référentiels, notes etc.

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

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

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

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

**Après la validation du diagnostic en février 2022, l’étude s’est poursuivie par la mise au point, durant le premier semestre, de plusieurs scenarii de solution sur les sujets jugés les plus stratégiques** (réalisation d’une nouvelle gare routière, gestion du stationnement de rabattement, dimensionnement de l’accès de la gare RER côté Montévrain).

Une articulation essentielle pour le succès de la démarche a été mise en place avec l’EPA permettant de coordonner projet fonctionnel travaillé par le bureau d’étude Explain et projet urbain imaginé par l’aménageur. Surface et configuration spatiale de la gare routière ont ainsi été déterminées conjointement en vue d’un arbitrage par les élus début 2023. Les échanges ont également progressé sur les autres sujets et seront approfondis en phase 3.

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

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

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

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), l’année 2022 a permis la finalisation du Dossier de Demande de Principe déposé par la SANEF auprès de l’Etat ainsi que la mise au point et la signature d’une convention de mandat de maîtrise d’ouvrage et de financement entre la SANEF et la CAMG** fixant les modalités de conduite des études AVP, PRO/DCE puis des travaux qui suivront.

Au travers de ce document, la CAMG a confirmé qu’en tant que maître d’ouvrage, elle porterait l’intégralité de l’investissement sur son budget et qu’elle confiait le soin à la SANEF de poursuivre les opérations pour son compte.

Une première version de l’AVP devrait être rendue au 1er trimestre 2023.

**VOLET GESTION COMPTABLE ET BUDGETAIRE**

* **Apurement des comptes du Syndicat par reprise de la provision pour risques afférents aux litiges et contentieux**

Par délibération n°10/2018, le Syndicat a constitué une provision, inscrite à l’article 6815, d’un montant de 119 000€, pour faire face aux risques liés au rejet de la requête introductive d’instance intentée au Tribunal Administratif de Paris à l’encontre du CNFPT.

Pour mémoire, cette requête a pour origine la volonté du Syndicat de s’opposer au versement de la contribution demandée par le CNFPT en compensation de la rémunération octroyée par ce dernier à Monsieur SAVARD, ancien directeur du Syndicat dont le poste a été supprimé et qui, comme le prévoient les textes, a été pris en charge par le CNFPT à compter du 1er avril 2012 dans l’attente de son accès à un nouveau poste. En effet, le Syndicat considérait que ni l’intéressé, ni le CNFPT ne remplissaient leurs obligations : la recherche active d’un emploi d’une part, la mise à disposition de moyens permettant d’aider l’agent dans sa démarche d’autre part.

La requête ayant été déboutée malgré les multiples procédures engagées par le Syndicat, il a été procédé aux paiements des contributions dues ainsi qu’à des frais de rejets auprès du Tribunal Administratif pour un montant de 60 000€ sur les exercices 2018/2020.

**Le contentieux avec le CNFPT étant soldé, cette provision est devenue sans objet. Le Syndicat a donc procédé à la reprise du solde de la provision pour un montant de 59 000€.**

**VOLET RESSOURCES HUMAINES**

* **Préparation de l’adoption d’un dispositif de protection sociale complémentaire à l’attention des agents du SIEMU**

L’ordonnance n°2021-174 du 17 février 2021 prévoit la participation financière obligatoire des employeurs publics aux contrats souscrits par les agents en matière de prévoyance (au 01/01/25 au plus tard) ou de couverture Santé (au 01/01/26 au plus tard).

Cette même ordonnance imposait l’organisation, avant le 17 février 2022, d’un débat en Assemblée Délibérante de toutes les collectivités territoriales concernées par la mise en place de ce dispositif.

Avec une quinzaine de jours de retard par rapport à la date fixée, ce débat a eu lieu en Comité Syndical du 8 mars 2022 permettant de prendre connaissance du dispositif, de ses enjeux, des obligations afférentes au Syndicat etc.

Les élus ont également acté de la suite du dispositif consistant à mettre en œuvre :

* Une concertation des agents sur leurs attentes,
* Un questionnement sur les montants de participation à prévoir, la procédure d’adhésion, le niveau de garantie couvert, la modulation selon la structure familiale etc.
* Une évaluation de l’impact sur le budget du Syndicat,
* Le calendrier de déploiement,

Sera également nécessaire la prise en compte de la taille de la structure et le nombre d’agents potentiellement assurables qui plaident pour une participation aux contrats individuels des agents (dispositif dérogatoire) ou le recours à une convention de participation souscrite par le Centre de Gestion mais pas à la souscription d’un contrat au nom du SIEMU dont l’ampleur n’est probablement pas suffisante pour offrir des tarifs mutualisés attractifs,

* **Etablissement et adoption du Document Unique d’Evaluation des Risques Professionnels du Syndicat**

**Poursuivant la mise à niveau progressive de ses documents-cadres en matière de ressources humaines, le SIEMU s’est doté, en 2022, d’un Document Unique d’Evaluation des Risques Professionnels (DUERP).**

Elaboré avec l’appui de Centre de Gestion, ce dispositif recense les risques auxquels sont exposées les différentes catégories de personnel du Syndicat selon leur fonction, évalue la gravité de ce risque, les mesures prises pour le maitriser etc. S’y ajoutent des pistes de réflexion visant à limiter au maximum la survenue d’un accident.

**Ce document a été soumis au Comité Technique du Centre de Gestion lors de sa séance du 8 Novembre dernier et a reçu un avis favorable à l’unanimité des représentants.**

2023 permettra donc de mettre en application les mesures inscrites dans le plan d’action au bénéfice des agents du Syndicat.

* **Démarrage d’une réflexion sur la mise en place d’un Plan de formation du SIEMU**

A ce jour, le Syndicat n’est pas doté de plan de formation, outil pourtant utile pour

* Répondre aux obligations réglementaires,
* Renforcer l’expertise du Syndicat au service de ses membres,
* Adapter l’action du Syndicat par la connaissance des mutations et évolutions permanentes de son environnement (changements réglementaires, technologiques, organisationnels etc.),
* Permettre aux salariés de progresser professionnellement et améliorer leur employabilité pour faciliter leur mobilité interne et externe,
* Accroître la motivation des agents et leur implication par la mise à disposition de connaissances nouvelles,

**Fin 2022, une réflexion interne a été engagée afin d’établir, sur la base d’un état des lieux des perspectives d’évolution de l’environnement du Syndicat, une liste des besoins collectifs et individuels de formation**. A l’issue de de travail, à réaliser en 2023, une priorisation sera établie en tenant compte des compétences à acquérir à court, moyen ou plus long terme, du budget mobilisable etc.

**Vue d’ensemble du Compte Administratif 2022** (*Prévisionnel – à confirmer après contrôle du Compta Administratif et du compte de gestion par la Trésorerie*) :

Le résultat d’exécution du budget 2022 fait apparaitre un excédent de **386 917.71€** (contre 458 989.29€ en fin d’exercice 2021) composé comme suit :

* un excédent de fonctionnement de 324 539,13€ (401 987,85€ en fin d’exercice 2021)
* un excédent d’investissement de 62 378,58€ (159 412,16€ en fin d’exercice 2021)

**En fonctionnement :**

Les raisons de l’excédent sont liées :

Tout d’abord à **des efforts de gestion qui se sont traduits par la réalisation de certaines économies** notamment en matière d’impressions, de fournitures administratives, de formation (substitution par des webinaires le plus souvent gratuits et sans frais de mission) etc.

En outre, sur le volet Ressources Humaines, il est à noter que le **poste de Chargé de mission Mobilités Territoire** n’a pas été pourvu pendant deux mois et que **le recrutement d’un chargé de mission supplémentaire nécessaire au « Pôle Etudes » a été différé** dans l’attente de l’approbation du Plan d’actions du PLM (report nécessité par les remarques de l’Autorité Environnementale).

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**. Par ailleurs, l’étude d’opportunité sur la mise en place d’un système de récupération de la TVA n’a pas été lancée en 2022 faute de réponse du prestataire pressenti.

**En investissement :**

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

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | **DEPENSES** | **REPORT N-1 / Reste à Réaliser 2022** | **RECETTES** | **EXCEDENT N-1** | **Total** |
| RESULTAT CUMULE(Prévisionnel) | Section de fonctionnement | 2 900 663,84€ | 0 | 2 823 215,12€ | 401 987,85€ | **324 539,13€** |
| Section d’investissement | 101 555,29€ | 61 259,98€ | 65 781,69€ | 159 412,16€ | **62 378,58€** |
| Total cumulé | **3 002 219,13€** | **61 259,98€** | **2 888 996,81€** | **561 400,01€** | **386 917,71€** |

PRINCIPAUX ELEMENTS A PRENDRE EN COMPTE DANS LA REFLEXION POUR L’EXERCICE BUDGETAIRE 2023

Les perspectives 2023 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-essentielles,
* 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 2023 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 2023 afin de **dégager des marges de manœuvre pour augmenter la capacité d’action du Syndicat.**

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

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

L’optimisation du fonctionnement des services se traduit par l’adaptation de nos méthodes et pratiques professionnelles ainsi que par la mise à jour de nos besoins. Par exemple, le recours régulier et pérenne au télétravail et à la visioconférence nous conduit à réduire notre budget consacré au carburant mais à **investir dans le matériel nécessaire aux agents du Syndicat pour travailler en situation de mobilité** (téléphones mobiles, ordinateurs portables etc.) pour ne pas perdre en efficacité. Dans un autre domaine, l’évolution continue de la réglementation et le durcissement de certaines mesures environnementales ou juridiques exigent une **montée en compétences des équipes et la mobilisation de crédits indispensables à la formation continue**.

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

Pouvant désormais s’appuyer sur un **Document Unique d’Evaluation des Risques Professionnels** réalisé courant 2022, le Président et la Direction Générale entendent poursuivre et **concrétiser cette démarche vertueuse d’amélioration des conditions d’exercice des missions des agents** du Syndicat en 2023 et la concrétiser par la mise en place de mesures inscrites au plan d’actions. **De différentes natures, souvent peu coûteuses (achat de mobilier, de matériel ergonomique, changement des luminaires etc.), elles nécessitent néanmoins la mobilisation de crédits d’investissement.**

* **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 :**
* ***Finalisation du Plan Local des Mobilités (PLM)***

L’année 2023 devrait permettre l’aboutissement de la démarche, engagée en 2020. Après un décalage du planning dû à la demande de l’Autorité Environnementale de soumettre le projet à une **évaluation environnementale**, ce dernier devrait être arrêté courant février 2023 puis à nouveau soumis à l’avis des Personnes Publiques Associées ainsi qu’à la Mission Régionale d’Autorité environnementale. A l’issue des délais réglementaires d’instruction et de retour d’avis, le projet sera alors porté à la connaissance du public au travers d’**une enquête publique** dont l’organisation sera précisée au Printemps. Sous réserve de l’avis émis par la Commission d’Enquête, le projet pourrait être définitivement approuvé au dernier trimestre 2023.

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

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

* ***Poursuite de l’implication du Syndicat dans le suivi de la qualité de service rendue par le réseau de bus et adaptation continue de ce dernier aux évolutions du territoire***

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

En 2023, les études à suivre seront particulièrement nombreuses et de toute nature (restructuration de l’offre pour couvrir de nouveaux secteurs géographiques, amélioration du fonctionnement de lignes existantes, etc.).

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

Par ailleurs, **la finalisation du PLM permet au Syndicat de libérer des marges de manœuvre financières en crédits d’étude** pour participer plus activement encore à l’amélioration de la qualité du réseau et pour accompagner les collectivités dans leurs projets. Si les utilisateurs sont attachés à la fréquence de passage de leurs lignes et à l’amplitude de leur fonctionnement, directement liées aux moyens financiers, humains et matériels octroyés par Ile-de-France Mobilités, **la régularité et la ponctualité sont également des composantes essentielles de la qualité et de l’attractivité du réseau**. Dans le contexte de développement urbain et économique que connaît le territoire, le parcours des véhicules est régulièrement affecté par des points durs de circulation dégradant fortement les temps de parcours et rendant incertains les horaires affichés. **Afin de contribuer à lever des difficultés aux côtés de l’opérateur, des différents gestionnaires de voirie et de l’autorité organisatrice, dans le cadre de ses attributions en matière d’étude et d’amélioration de la qualité de service, le SIEMU envisage de se doter de capacités d’études techniques** par la désignation d’un bureau d’études capables de réaliser des projets d’aménagement ponctuels en faveur de la fluidité et de la circulation des lignes du réseau de Marne-la-Vallée.

* ***Accompagnement de l’étude de restructuration du service de Transport à la Demande***

Correspondant à une volonté partagée entre Ile-de-France Mobilités, l’exploitant et le territoire de rendre l’offre plus efficiente (augmentation de la fréquentation et du taux de déclenchement des courses notamment), le service de Transport à la Demande fera l’objet, courant 2023, de propositions de restructuration qui porteront sur son mode de fonctionnement, les destinations et plages horaires à couvrir, les motifs de déplacements à favoriser etc. en fonction des besoins remontés par le territoire. **Des crédits sont prévus pour recourir à une expertise complémentaire sur ce projet et ses incidences, notamment financières** (nouvelle méthode d’évaluation des contributions et répartition des coûts du service).

* ***Lancement 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 accompagnera en 2023 le déploiement progressif des engins selon un planning mis au point avec l’opérateur et les collectivités. Il continuera 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.

**Le SIEMU s’attachera en permanence à recueillir, transmettre et rappeler les attentes du territoire, à alerter sur les anomalies, les difficultés et les réclamations des différents interlocuteurs (élus, cadres, partenaires, usagers…).**

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

Après avoir dressé un bilan du fonctionnement du **Portail des Mobilités** et défini les contours de sa nouvelle forme en 2022, le premier semestre de l’année 2023 devrait permettre de **désigner un prestataire à même d’accompagner le Syndicat dans la mise au point et la gestion d’un outil entièrement repensé**, innovant mais poursuivant son rôle d’incitation à l’usage de modes alternatifs à la voiture particulière et plus globalement de management de la mobilité. Le Syndicat poursuivra, pour ce faire, sa collaboration avec l’AMO désigné en 2022 qui participera à la rédaction du cahier des charges du prestataire, à l’analyse des offres et conseillera le SIEMU dans les premiers échanges avec son nouveau partenaire.

**Un dispositif d’accompagnement au lancement de ce nouvel outil sera également à mettre en place nécessitant notamment la mobilisation d’un budget de communication.**

En parallèle de cet outil « grand public », prioritairement pour permettre l’évaluation continue des effets des mesures inscrites dans le plan d’actions du PLM mais aussi afin de compléter sa connaissance fine du territoire, le Syndicat poursuivra en 2023 sa réflexion pour se doter d’un **Observatoire des Mobilités.**

En termes budgétaires, cette mise en œuvre se traduira par le **recours à un outil technologique** mis à disposition par un éditeur spécialisé donc à l’achat de licences d’utilisation. Le Syndicat prévoit également, comme en 2022, de **recruter un stagiaire** afin de l’appuyer dans la mise en place concrète de l’outil : collecte sur le terrain de données manquantes, traitement des données recueillies pour exploitation par le Syndicat et les partenaires du territoire, mise au point de publications (premier rapport de l’observatoire) à destination des élus, des partenaires institutionnels et du grand public : sélection des données pertinentes, mise en forme des informations, rédaction des textes d’interprétation et d’accompagnement etc.

Tout en prévoyant de s’appuyer principalement sur des données existantes, disponibles et librement exploitables pour alimenter son Observatoire, **le Syndicat ne peut exclure d’avoir besoin de recourir à des données dont ne disposent pas ses partenaires et propose donc d’inscrire à son budget une enveloppe mobilisable en cas de besoin de collecte**.

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 2022.

**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 sont en légère augmentation (+3% 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 2023 (Cf. ci-dessous). **Il est à noter que pour la troisième année consécutive cette enveloppe est constante.**

Pour rappel, l**es changements obligatoires** sont les suivants :

* Revalorisation du SMIC du 1ermai 2022 (+ 2,65 %) puis au 1er août 2022 (2,01 %) et enfin du 1er janvier 2023 (+1,81%) le portant à un montant de 1 709,28 euros bruts par mois, soit 1 353 euros nets pour 35 heures hebdomadaires.
* La compensation de la hausse de la contribution sociale généralisée (CSG)
* La réévaluation annuelle de l’indemnité compensatrice CSG
* La garantie individuelle du pouvoir d’achat (GIPA)

 **Les autres charges de gestion courante (065) :**

* Les indemnités des élus : depuis le 23 juillet 2020, le SIEMU est composé de 10 vice-Présidents et du Président. Il est proposé de maintenir l’enveloppe à 25 000€ à l’article 6531 au titre des indemnités et 1 200€ à l’article 6533 au titre des cotisations de retraite.

**Recettes**

Comme annoncé début 2022, le Syndicat a poursuivi cette année ses efforts de gestion pour rationaliser ses dépenses.

**Ces efforts ont permis de dégager un excédent (Cf. ci-dessus « Vue d’ensemble du Compte Administratif 2022) mais celui-ci est logiquement moins élevé que l’année précédente, principalement pour deux raisons :**

* Si l’inflation avait été anticipée, elle l’avait été dans des proportions moindres que constatée grevant donc le résultat,
* **Le Syndicat va absorber, sur son budget général, le surcoût de l’actualisation de la contribution locale à l’offre de transport (différence entre la projection d’augmentation envisagée - +4% par rapport à la participation acquittée en 2021 – et la réalité de l’indexation : +4,78%). Ceci représente un montant total de près de 16 000€ (lignes régulières + TàD).**

**Dans un contexte d’inflation important, sans rogner sur sa capacité d’action voire en cherchant à développer ses champs d’intervention compte-tenu du poids des enjeux de mobilité dans le développement du territoire, le Syndicat propose, pour l’exercice 2023, une stabilité du montant de la cotisation « Fonctionnement » appelée par habitant par rapport à 2022 soit un montant de 2,03927€/habitant**.

**Ainsi seul l’effet démographique pèse sur le montant de cotisation appelé par le SIEMU auprès de ses membres.**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **EPCI membre** | **Population municipale 2023** | **Cotisation "Fonctionnement" 2022** | **Cotisation "Fonctionnement" 2023** | **Différence 2023/2022** | **Evolution 2023/2022** |
| CCVB | 1 186 | 2 308 € | 2 419 € | 111 € | 4,79% |
| CAMG | 108 133 | 222 556 € | 220 512 € | -2 044 €**[[8]](#footnote-8)** | -0,92%**7** |
| VEA | 52 768 | 105 775 € | 107 608 € | 1 833 € | 1,73% |
| **TOTAL** | **162 087** | 330 639 € | **330 539 €** | **-100 €** | **-0,03%** |

Cotisation « PDU »

**Besoins de financement**

Les besoins de financement sont constants en termes de postes, les montants ont été ajustés par rapport à 2022.

**Dépenses** :

Comme indiqué ci-dessus, les dépenses envisagées sur l’exercice 2023 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** :

* **Finaliser le Plan Local des Mobilités** (dispositif de communication, reproduction de documents et frais divers liés à l’enquête publique, indemnisation de la commission d’enquête)
* **Poursuivre l’élaboration du Portail des Mobilités renouvelé** **et désigner un prestataire en charge de sa gestion,**
* **Se doter d’une solution technique support de l’Observatoire des Mobilités**, et envisager la **production/récolte de données** qui seraient indisponibles auprès de nos partenaires,
* **Apporter un appui technique et financier sur les modalités de restructuration du service de Transport à la Demande** proposées par l’exploitant, ses conséquences sur l’offre de service et la répartition du coût de ce dernier,

**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.

**Ces efforts ont permis de dégager un léger excédent (Cf. ci-dessus « Vue d’ensemble du Compte Administratif 2022 et « Cotisation Fonctionnement / Recettes »).**

**Dans un contexte d’inflation important, sans rogner sur sa capacité d’action voire en cherchant à développer ses champs d’intervention compte-tenu du poids des enjeux de mobilité dans le développement du territoire, le Syndicat propose, pour l’exercice 2023, une stabilité du montant de la cotisation « PDU » appelée par habitant par rapport à 2022 soit un montant de 2,06557€/habitant**.

**Ainsi seul l’effet démographique pèse sur le montant de cotisation appelé par le SIEMU auprès de ses membres.**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **EPCI membre** | **Population municipale 2023** | **Cotisation "PDU" 2022** | **Cotisation "PDU" 2023** | **Différence 2023/2022** | **Evolution 2023/2022** |
| CCVB | 1 186 | 2 338 € | 2 450 € | 112 € | 4,78% |
| CAMG | 108 133 | 225 426 € | 223 356 € | -2 070 €[[9]](#footnote-9) | -0,92% |
| VEA | 52 768 | 107 139 € | 108 996 € | 1 857 € | 1,73% |
| **TOTAL** | **162 087** | 334 903 € | **334 802 €** | **-101 €** | **-0,03%** |

Cotisation « Offre de transports Réseau de bus »

Besoins de financement

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

En 2021, le Syndicat a acquitté un montant de participation de 1 800 776,18€. Anticipant la tendance inflationniste déjà à l’œuvre au moment de l’établissement du Budget Primitif 2022, l’assemblée délibérante a décidé d’inscrire une enveloppe de 1 872 807.22 € soit une augmentation de + 4% par rapport à la somme acquittée en 2021. Bien que proche de la réalité, cette prospective se révèle légèrement inférieure à la somme à verser puisque celle-ci se monte à 1 886 798,69€ soit une augmentation de 4,78% par rapport à la participation acquittée en 2021 représentant une différence de près de 14 000€. Ceci est l’effet de l’évolution, en 2022, des indices pris en considération dans le calcul de l’indexation de la contribution. Comme indiqué ci-dessus, le Syndicat absorbera ce surcoût via son budget général.

**Les perspectives économiques 2023 évoquées plus haut (inflation générale estimée à 6,0% environ en moyenne annuelle, augmentation des salaires de 5 à 6%, hausse des coûts des services de 4,3%, forte volatilité du prix des carburants) nous incitent à prévoir une augmentation de la participation locale 2023 au fonctionnement des lignes régulières du réseau de bus du territoire de 6% par rapport à celle due en 2022. La cotisation ressortirait à un montant de 2 000 006,61€. Il convient de noter qu’il s’agit d’une prospective raisonnable visant à préserver les finances des membres du Syndicat mais qui pourrait s’avérer insuffisante en cas de dérapage des coûts, en particulier des carburants.**

**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 (2 000 006,61), cette « part fixe » représente : 1 000 003€.**

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 2023, de la manière suivante :

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **EPCI membre** | **Part fixe par membre** | **Montant « Part Fixe » 2023 (En €)** |
| CCVB | 1,5% | 15 000 |
| CAMG | 58,0% | 580 002 |
| VEA | 40,5% | 405 001 |
| **TOTAL** | **100%** | **1 000 003** |

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

**Compte-tenu du montant global de participation (2 000 006,61), cette part « Offre de Transport » représente : 500 002€.**

**La proposition de répartition entre les membres est issue d’un calcul de l’offre de transport disponible au 03/01/23 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 **légère augmentation globale de l’offre de transport entre 2022 et 2023 (+0,3%)** et une répartition de l’offre entre EPCI telle qu’indiquée ci-dessous :

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **EPCI membre** | **Nombre de passage aux arrêts 2023** | **Nombre de passage aux arrêts 2022** | **Evolution du nombre de passage aux arrêts 2023/2022** | **Part « Offre de Transport » par membre** |
| CCVB | 180 | 240[[10]](#footnote-10) | -25%9 | 0,57% |
| CAMG | 20 238 | 20 052 | +0,9% | 64,01% |
| VEA | 11 197 | 11 240 | -0,4% | 35,42% |
| TOTAL | 31 615 | 31 532 | +0,3% | 100% |

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **EPCI membre** | **Part « Offre de Transport » par membre** | **Montant « Part Offre de Transport » 2023 (En €)** |
| CCVB | 0,57% | 2 850 |
| CAMG | 64,01% | 320 051 |
| VEA | 35,42% | 177 101 |
| **TOTAL** | **100%** | **500 002** |

1. **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 (2 000 006,61), cette part « Potentiel Financier » représente : 500 002€.**

La répartition de la contribution faite en fonction de l’écart de potentiel financier net du FPIC entre les membres ressort ainsi en 2023 :

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **EPCI membre** | **Potentiel financier agrégé (PFIA) ajusté du FPIC (En €)** | **PFIA/Hab. DGF pondérée du FPIC (En €)** | **Pop DGF pondérée FPIC** |
| CCVB | 761 378 | 655,8 | 1 983 |
| CAMG | 118 901 736 | 659,4 | 309 664 |
| VEA | 72 322 530 | 912,4 | 188 355 |
| **TOTAL** | **191 985 644** | **736** | **500 002** |

**SYNTHESE**

**Montants de cotisation attendus au titre de la cotisation « Offre de transport Réseau de bus » pour 2023 :**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **EPCI membre** | **Cotisation « Offre de Transport » (En €)** | **Cotisation PFIA corrigé du FPIC****(En €)** | **Part fixe (En €)** | **TOTAL (en €)** | **Ecart en € BP2023/BP2022** | **Evolution BP2022/BP2023** |
| CCVB | 2 850 | 1 983 | 15 000 | **19 833** | 284 | +6,792% |
| CAMG | 320 051 | 309 664 | 580 002 | **1 209 717** | 69 767 | +6,792% |
| VEA | 177 101 | 188 355 | 405 001 | **770 457** | 57 149 | +6,792% |
| **TOTAL** | **500 002** | **500 002** | **1 000 003** | **2 000 007** | **127 200** | **+6,792%** |

Cotisation Transport à la Demande (TàD)

**Besoins de financement**

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

En 2021, le Syndicat a acquitté un montant de participation de 215 946,8€. L’assemblée délibérante a décidé d’inscrire une enveloppe de 224 584,67€ soit une augmentation de + 4% par rapport à la somme acquittée en 2021. Cette prospective se révèle légèrement inférieure à la somme à acquitter puisque celle-ci se monte à 226 262,51€ soit une augmentation de 4,78% par rapport à la participation acquittée en 2021 représentant une différence de près de 1 700€. Ceci est l’effet de l’évolution, en 2022, des indices pris en considération dans le calcul de l’indexation de la contribution. Comme indiqué ci-dessus, de la même manière que pour les lignes régulières, le Syndicat absorbera ce surcoût via son budget général.

**Les perspectives économiques 2023 évoquées plus haut nous incitent à prévoir une augmentation de la participation locale 2023 au fonctionnement du service de Transport à la Demande du territoire de 6% par rapport à celle due en 2022. La cotisation ressortirait à un montant de 239 838,26€.**

**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 2022)** | **Contribution TàD 2023 (En €)** | **Ecart en € BP2023/BP2022** | **Evolution BP2022/BP2023** |
| CCVB | 1% | 2 398 | 152 | +6,792% |
| CAMG | 97% | 232 643 | 14 796 | +6,792% |
| VEA | 2% | 4 797 | 305 | +6,792% |
| **TOTAL** | **100%** | **239 838** | **15 253** | **+6,792%** |

**RECAPITULATIF GENERAL :**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **EPCI membre** | **Cotisation « Fonctionnement » (En €)** | **Cotisation PDU****(En €)** | **Cotisation « Offre de transport – Réseau de bus »** | **Cotisation « TàD »** | **TOTAL 2023****(En €)** | **Montants BP 2022** | **Ecart en € BP2023/BP2022** | **Evolution BP2023/BP2022** |
| CCVB | 2 419 | 2 450 | 19 833 | 2 398 | **27 100** | 26 441 | 659 | +2,49% |
| CAMG | 220 512 | 223 356 | 1 209 717 | 232 643 | **1 886 229** | 1 805 779 | 80 449 | +4,45% |
| VEA | 107 608 | 108 996 | 770 457 | 4 797 | **991 858** | 930 714 | 61 144 | +6,57% |
| **TOTAL** | **330 539 €** | **334 802 €** | **2 000 007 €** | **239 838 €** | **2 905 187** | **2 762 935** | **142 252** | **+5,15%** |

**En section d’investissement, les dépenses envisagées sont les suivantes :**

* **La réalisation de petits travaux, l’achat de matériel** (mobilier, matériel ergonomique, changement des luminaires 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,
* **Une enveloppe permettant de rémunérer le groupement accompagnant le Syndicat dans la réalisation du Plan Local des Mobilités** pour rémunérer le temps supplémentaire passé pour la réalisation des compléments exigés par l’Autorité Environnementale via son avis de septembre 2022,
* **La réalisation de supports cartographiques de l’offre de transport** disponible sur le territoire,
* **La désignation d’un bureau d’études mobilisable par les équipes du Syndicat pour étudier des projets ponctuels d’aménagement en faveur de la qualité de service du réseau de bus** (points durs de circulation en particulier)
* En recettes, sur l’année 2023, le Syndicat pourra compter sur le soutien financier apporté par la Région Ile-de-France dans la conduite du Plan Local des Mobilités. S’y ajoutent classiquement les amortissements et le report de l’excédent 2022.

 LA MASSE SALARIALE DU SIEMU

Le volume de la masse salariale 2021-2022

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

Il convient de noter que l’augmentation de la masse salariale pour 2022 tient en partie à la revalorisation du point d’indice de 3,5% intervenue au 1er juillet 2022.

La composition des effectifs au 31 Décembre de chaque exercice :

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 2021 | 2022 |
| **Personnel Titulaire** | 4 | 4 |
| **Personnel Non Titulaire** | 2 | 2 |
| **TOTAL** | 6 | 6 |

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

Au 31 décembre 2022, les effectifs du Syndicat sont de 6 agents dont 4 agents titulaires de la Fonction Publique Territoriale, et 2 agents non titulaires (1 Contrat à Durée Déterminée / 1 Contrat à Durée Indéterminée).

La représentativité par filière des effectifs du Syndicat est globalement stable depuis 2021 :

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Filière Professionnelle** | 2021 | 2022 |
| **Administrative** | 4 | 4 |
| **Technique** | 2 | 2 |
| **TOTAL** | 6 | 6 |

Pour information, la répartition homme/femme est la suivante : 5 femmes et 1 homme.

**Structure détaillée de la masse salariale en 2022**

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 2022

**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 Secrétariat général - Comptabilité - Ressources humaines (Filière Administrative catégorie B)
* Adjoint administratif (Filière Administrative catégorie C)
* **Personnel non-titulaire correspond aux postes de :**
* Responsable mobilités territoire (Filière Administrative catégorie A)
* Chargé de mission mobilités territoire (Filière technique catégorie A)

**Les avantages en nature**

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

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

Les agents disposent :

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

**Les heures supplémentaires**

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 2021 | 2022 |
| Coût des heures supplémentaires (en€) | 24 | 63,49 |

La prévision 2023

Les charges brutes de personnel et frais assimilés supportés par le Budget Primitif 2023 se maintiennent à 390 000€.

Elles correspondent à :

* La rémunération des 6 agents permanents du Syndicat (Cf. ci-dessous),
* La rémunération d’un agent venant en remplacement temporaire de l’assistante administrative sur les 3 derniers trimestres de l’année (Cf. ci-dessous),
* La gratification versée au stagiaire à recruter (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,
* Les cotisations au Comité National d’Action Sociale pour le Personnel des Collectivités Territoriales,
* L’indemnité de Garantie Individuelle du Pouvoir d’Achat (GIPA),
* Le compte épargne temps pour conserver les jours de congés ou de RTT non pris et prévision d’une enveloppe financière pour le paiement des jours de CET pour les CDD
* 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)

**Il convient de noter que les missions du Syndicat s’exerceront dans des conditions particulières sur une partie de l’année 2023 du fait de la situation suivante :**

* **La vacance du poste de Responsable Secrétariat Général, Comptabilité, Ressources Humaines depuis le 21 janvier 2023** suite à la demande de mutation de l’agent occupant ce poste depuis de longues années. Après une première tentative de recrutement restée infructueuse, une nouvelle annonce a été publiée début janvier 2023 en vue de pourvoir le poste au plus vite,
* **Le départ en congé maternité de l’assistante administrative à compter de début avril 2023 et jusqu’à la fin de l’année,**

**En conséquence, le Directeur Général des Services exercera par intérim les fonctions de Responsable Secrétariat Général, Comptabilité, Ressources Humaines et une recherche sera effectuée en vue d’un remplacement temporaire de l’assistante administrative, sur la durée de son congé maternité.**

**Par ailleurs, comme indiqué ci-dessus, le Syndicat aura recours à un stagiaire pour l’appuyer dans la mise en place de l’Observatoire des Mobilités.**

**En outre, programmée initialement au 2nd semestre 2022 mais reportée du fait du décalage de l’approbation du Plan Local des Mobilités, l’embauche d’un chargé de mission supplémentaire s’avèrera nécessaire pour suivre la mise en œuvre des actions en appui de la Responsable PLM et assurer l’alimentation et l’exploitation de l’Observatoire des Mobilités aux côtés de cette dernière.**

Sur le plan des ressources humaines, le budget 2023 tient également compte des éléments suivants :

* La mutualisation de certaines fonctions supports avec l’Agglomération de Marne et Gondoire :
	+ Commande publique : suivi de l’élaboration, de la passation, du contrôle de l’exécution des marchés dans le respect de l’évolution de la réglementation et du code des marchés publics,
	+ Fiabilisation et sécurisation de l’architecture informatique et des outils numériques du Syndicat,

En 2022, le SIEMU a élaboré et adopté son Document Unique d’Evaluation des Risques Professionnels, effectué un premier bilan de la mise en place du télétravail et lancé l’élaboration d’un plan de formation. **Le Syndicat poursuivra cet effort de structuration de ses outils RH en 2023 avec la volonté d’avancer sur :**

* **La constitution d’un plan et d’un règlement de formation,**
* **L’actualisation de son bilan sur la mise en place du télétravail,**

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Désignation** | **BP 2021** | **BP 2022** | **DOB 2023** |
| Charges de personnel | 390 000€ | 390 000€ | 390 000€ |

1. Ces éléments sont basés sur la prise en compte des publications suivantes :

	* Projections macroéconomiques – Banque de France - Décembre 2022 - Publication du 17/12/22 -<https://publications.banque-france.fr/projections-macroeconomiques-decembre-2022>
	* Perspectives 2022-2023 pour l'économie française – OFCE – Publication du 12/10/22 - <https://www.ofce.sciences-po.fr/pdf/pbrief/2022/OFCEpbrief110.pdf>
	* Observatoire économique du transport routier - Les coûts du transport routier de voyageurs - Bilan 2022 et perspectives pour 2023 – Publication du Comité National Routier du 14/11/22
	* Rapport n°20221207-217 de la séance du Conseil d’Administration d’Ile-de-France Mobilités du mercredi 7 décembre 2022 portant sur le Budget Primitif 2023 - [https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/c7b70d39-bf88-4dab-bacc-04c57cde6219\_rapport+BP+2023vf.pdf](https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/c7b70d39-bf88-4dab-bacc-04c57cde6219_rapport%2BBP%2B2023vf.pdf) [↑](#footnote-ref-1)
2. L’annonce de l’aide de l’Etat de 200 millions d’€ étant intervenue après la rédaction du rapport accompagnant la délibération du CA du 07/12/22 [↑](#footnote-ref-2)
3. Via un avenant au contrat d’exploitation SNCF pour 100 millions d’€ d’économies et la prise en compte des 100 millions de réfactions de charge à verser à la RATP pour non-réalisation du service prévu au contrat. [↑](#footnote-ref-3)
4. Les collectivités contribuant directement au budget d’IDFM sont : la Région Ile-de-France, la Ville de Paris, les Départements de Petite et de Grande Couronne. [↑](#footnote-ref-4)
5. Taxe sur la masse salariale payée par les employeurs franciliens de plus de 11 salariés [↑](#footnote-ref-5)
6. 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. [↑](#footnote-ref-6)
7. Les populations légales millésimées 2020 entrent en vigueur le 1ᵉʳ janvier 2023. 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° 2022-1702 du 29 décembre 2022. [↑](#footnote-ref-7)
8. Il convient de noter qu’à la suite d’une négligence interne, le chiffre de population pris pour référence en 2022 pour le calcul de la cotisation de la CAMG était erroné ce qui explique la baisse de cotisation 2023 par rapport à 2022. [↑](#footnote-ref-8)
9. Il convient de noter qu’à la suite d’une négligence interne, le chiffre de population pris pour référence en 2022 pour le calcul de la cotisation de la CAMG était erroné ce qui explique la baisse de cotisation 2023 par rapport à 2022. [↑](#footnote-ref-9)
10. Cette baisse conséquente s’explique par la suppression de la desserte de l’arrêt « Saint-Ouen » convenue avec la commune de Favières, l’un des 4 arrêts de la commune desservi par la ligne 32. [↑](#footnote-ref-10)