

**COMITÉ SYNDICAL**

**Date convocation :**

**3 mars 2025**

**Date de la séance :**

**11 mars 2025**

**Les membres en exercice  
sont : 36**

**Quorum : 19**

**Membres présents : 22**

**Membres représentés : 4  
(Pouvoirs)**

**Total votants : 26**

**PROCES VERBAL**

Séance du 11 mars 2025 à 19h00

L'an deux mil Vingt-cinq, le 11 mars, les membres du Comité Syndical du Syndicat Intercommunal d'Études des Mobilités Urbaines (SIEMU) de Marne-la-Vallée se sont réunis au SIAM 13 avenue de la Courtilière 77400 Saint-Thibault-des-Vignes.

**ÉTAT DE PRÉSENCE**

**COMMUNAUTÉ DE  
COMMUNES DU VAL  
BRIARD**

**Présents :**

**COMMUNAUTÉ  
D'AGGLOMÉRATION  
DE MARNE ET  
GONDOIRE**

**Présents :**

Mme CHEVALLIER Sylvia, M. COLAISSEAU Olivier, Mme CROISIER Rébecca (suppléante de M. COMPARET Philippe), M. DA SILVA Manuel, M. DIREZ Laurent (suppléant de Mme. BOUARABA Saïda), M. DJIGO Alioune, Mme DUPRE Isabelle, M. ELOUNDOU Zavier, M. KOLOPP Alain, Mme LEFORT Martine, M. MACLE Claude (suppléant de M. SALVAGGIO Tony), Mme PETITOT Michèle, M. POTTIER Jacques, M. PUCCINELLI Ludovic (suppléant de Mme TORTRAT Nathalie), Mme SMAGIEL Evelyne (suppléante de M. JAHIER Patrick)

**VAL D'EUROPE  
AGGLOMÉRATION**

**Présents :**

M. ARNAUD Serge, M. CHEVALIER Daniel, M. GARROUSTE Michel, M. MARSAUD Cyril, M. PITARI Francesco, M. POUPART Antoine, Mme RESTA Simonetta

**Excusés**

M. AUVRELE Patrick, Mme BONNOT Valérie, Mme BOUARABA Saïda, Mme CAPDEVILA Aurore, M. CHARPENTIER David, M. CHEVALIER Luc, M. COMPARET Philippe, M. FOURNIER Dominique, M. GAILLARD Julien, Mme GBIORCZYK Anne, Mme GENDRE Geneviève, M. JAHIER Patrick, M. JOUDRAIN Patrick, M. MASSON Alain, Mme PERIGAULT Isabelle, M. SALVAGGIO Tony, M. SIMON Laurent, M. TAUPIN-GARDIN Patrick, Mme TORTRAT Nathalie

**Pouvoirs :**

- Pouvoir de Mme Isabelle PERIGAULT à M. Daniel CHEVALIER
- Pouvoir de M. Julien GAILLARD à M. Cyril MARSAUD
- Pouvoir de Mme Anne GBIORCZYK à M. Serge ARNAUD
- Pouvoir de Mme Geneviève GENDRE à M. Olivier COLAISSEAU

## **ORDRE DU JOUR**

|      |   |    |
|------|---|----|
| 1.   | Administration Générale .....   | 2  |
| 1.1. | Approbation du compte rendu du Comité Syndicat du 28 janvier 2025 .....                             | 2  |
| 1.2. | Désignation d'un nouveau représentant de la Communauté de Commune Val Briard au sein du SIEMU ..... | 2  |
| 2.   | Finances .....  | 2  |
|      | Présentation du Rapport d'Orientation Budgétaire (ROB) 2025.....                                    | 2  |
| 3.   | Points d'information.....   | 10 |

*(La séance est ouverte à 19 heures 06, sous la présidence d'Olivier COLAISSEAU.)*

*LE PRÉSIDENT procède à l'appel des présents et annonce les pouvoirs.*

*Le quorum est atteint.*

*M. Alioune DJIGO est désigné Secrétaire de séance.*

## **1. Administration générale**

### **1.1. Approbation du compte rendu du Comité Syndicat du 28 janvier 2025**

*Délibération n° 1 : Approbation du compte rendu du Comité Syndicat du 28 janvier 2025*

*La délibération n° 1 est adoptée à l'unanimité.*

### **1.2. Désignation d'un nouveau représentant de la Communauté de Communes du Val Briard au sein du SIEMU**

*Délibération n° 2 : Désignation d'un nouveau représentant de la Communauté de Communes du Val Briard au sein du SIEMU*

**LE PRÉSIDENT** indique qu'il convient de nommer un nouveau suppléant pour la Communauté de Communes du Val Briard : M. Jean-Pierre BENARD, en remplacement de Mme Valérie GAUTHIER.

*La délibération n° 2 est adoptée à l'unanimité.*

## **2. Finances**

### **Présentation du Rapport d'Orientation Budgétaire (ROB) 2025**

**LE PRÉSIDENT** rappelle que le Rapport d'Orientation Budgétaire a été adressé aux délégués avec la convocation. Il souligne qu'un Rapport d'Orientation Budgétaire présente la situation la plus objective possible du Syndicat au moment où le ROB est rédigé, et qu'il constitue une base de débats et d'échanges entre les délégués, qui permettront ensuite de proposer à l'Assemblée délibérante un Budget pour l'année 2025.

Il propose de passer la partie contexte international dont tous les membres présents ont déjà pris connaissance dans leurs collectivités respectives.

**M. CHAUVIN** propose de faire un focus sur les composantes du coût d'exploitation du transport public de voyageurs qui ont un effet majeur sur le calcul de la contribution du Syndicat au fonctionnement du réseau de bus de Marne-la-Vallée. La formule d'actualisation de la contribution prend en compte un certain nombre de ces indicateurs, notamment les salaires, le carburant et le coût de mise à disposition d'un service. Il rappelle que cette contribution au fonctionnement du réseau représente plus de 60 % du budget total du Syndicat.

**M. CHAUVIN** indique que le poste « Salaire » pèse pour 68 % dans la formule d'actualisation du montant de la convention partenariale. Le Comité National Routier s'appuie notamment sur les données de l'INSEE et les prospectives Banque de France pour estimer que ce poste risque d'augmenter de 1,8 % en moyenne en 2025 dans sa branche. M. CHAUVIN observe qu'il convient de prendre cet élément en considération, ainsi que le coût du gasoil, autre élément important actuellement.

**LE PRÉSIDENT** souligne que le Syndicat hérite de situations décidées et envisagées au tout début de la DSP et qu'il est légitime de s'interroger sur la pertinence de ce critère dans la formule de réévaluation au moment où le parc de bus s'électrifie ou se méthanise rapidement. C'est un élément qu'il conviendra de revoir au moment de la prochaine convention partenariale pour être plus proche de la réalité d'évolution des coûts.

**M. CHAUVIN** indique que le Comité National Routier ne retient pas d'hypothèse particulière, considérant ce coût trop fluctuant et versatile pour être correctement évalué sur une pleine année d'exercice.

Le Comité National Routier retient en outre une augmentation de 3,2 % des coûts indirects de structure, en partie portée par les salaires, mais également le coût de maintenance des véhicules, qui ont une incidence sur le coût de production de l'offre de transport.

**M. CHAUVIN** aborde la situation d'Île-de-France Mobilités, qui a été très impacté par la crise COVID et les baisses de fréquentation qui en ont découlé, affectant les recettes tarifaires qui représentent près de 30 % de son budget de fonctionnement.

Il ajoute qu'Île-de-France Mobilités, ayant lancé un certain nombre de renforts d'offres, notamment la mise en service de nouvelles lignes de métro et le prolongement du Grand Paris Express, a souhaité conforter son assise financière en signant en 2023 un protocole avec l'État lui apportant des ressources complémentaires pour sécuriser ces ressources propres et appeler à une participation accrue de ses membres permanents, notamment les Départements ou la Ville de Paris. Ce protocole permet à Île-de-France Mobilités de disposer d'un budget de l'ordre de près 13 milliards d'euros consacrés aux coûts d'exploitation, en progression de 3,3 % par rapport à 2024. Les recettes tarifaires perçues durant les trois premiers trimestres confortent l'hypothèse d'un retour en 2026 au volume de recettes de 2019.

Concernant plus particulièrement le territoire du SIEMU, il est à noter que le budget alloué à l'acquisition du matériel roulant de surface est en hausse de 18 % dans le BP 2025. M. CHAUVIN ajoute qu'Île-de-France Mobilités a passé des commandes massives et continue d'en prévoir sur le BP 2025.

Sont également à noter 1,75 million d'euros de crédits de paiement au titre du TCSP EVE en 2025, qui correspondent au lancement de la phase avant-projet. Le budget de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités s'établit donc à près de 13 milliards d'euros et le budget d'investissement se stabilise à 4 milliards d'euros pour l'année 2025.

**M. GARROUSTE** observe que l'indice énergétique est basé sur le gasoil et qu'il serait peu judicieux de se baser à nouveau sur un seul type d'énergie compte tenu des évolutions rapides des technologies et des énergies. Il ajoute que s'il est possible de connaître le montant de la dépense aux 100 kilomètres en carburant, il ne peut qu'être constaté qu'aucun constructeur automobile ne communique sur le nombre de kilowatts dépensés par kilomètre.

Il s'interroge donc sur la possibilité de mettre en place un nouvel indicateur énergétique corrélé aux différentes énergies et aux différents véhicules utilisés, ainsi qu'au nombre de kilomètres parcourus, pour constater l'évolution d'année en année.

**LE PRÉSIDENT** répond que remplacer un indice gasoil par un indice électricité ou méthane ne résoudrait effectivement pas le problème. Il conviendra de chercher avec les spécialistes de transport un autre indice ou une sorte d'agrégat d'indices.

**M. CHAUVIN** aborde la situation du SIEMU. Il indique que le Syndicat continue de travailler activement avec Île-de-France Mobilités et l'opérateur pour trouver des modalités de développement de la desserte des ZAC du Pré de Clay, du Couternois, du Prieuré, la liaison entre la commune d'Esbly et le secteur du Val d'Europe qui est venue s'agréger à ces demandes plus anciennes. Ces développements devraient être mis en œuvre à la fin de l'été 2025 et les services mettent tout en œuvre pour que les aménagements nécessaires soient réalisés en temps et en heure, notamment pour les points d'arrêt et l'adaptation de voirie.

M. CHAUVIN indique que le service de bus de soirée évoluera probablement. Il rappelle qu'avait été établi fin 2024 avec Île-de-France Mobilités et Transdev un premier bilan de la restructuration du service de Bus de Soirée. Cette restructuration a atteint sa cible et la fréquentation est en hausse constante depuis avril 2024, mais avec des résultats contrastés selon les territoires.

**LE PRÉSIDENT** souligne que le financement des bus de soirée est supporté à 50 % par le territoire et que ce service n'est donc pas à prendre à la légère. Il estime que l'intérêt du territoire est d'obtenir qu'IDFM développe son réseau de lignes régulières pour n'avoir qu'à intervenir en complément.

**M. POTTIER** observe que l'objectif de transformer les lignes du soir en lignes régulières semble atteignable au regard des résultats.

**LE PRÉSIDENT** insiste sur l'importance de surveiller l'offre de bus de nuit pour s'assurer qu'elle trouve son public.

**M. CHAUVIN** indique que 2024 a été la première année de mise en œuvre réelle du PLM après une phase importante d'élaboration et que l'Observatoire des Mobilités est lui aussi un outil relativement récent, qui permet de mener un certain nombre d'études grâce aux données qui y sont centralisées.

**LE PRÉSIDENT** observe que c'est un bel outil, puissant, que les agglomérations peuvent prendre à leur compte et qui a un véritable potentiel de développement.

**M. CHAUVIN** invite les membres du Comité syndical à consulter les tableaux de bord de l'Observatoire des Mobilités mis à leur disposition sur le site Internet du SIEMU, notamment pour obtenir des données sur la place de la voiture, les aménagements cyclables, ainsi que l'intermodalité et les transports en commun.

Il ajoute que le Syndicat a également mis en place une plateforme open data, comme il en a l'obligation, donnant accès aux données de mobilité produites ou retravaillées par le Syndicat.

**LE PRÉSIDENT** indique que l'intérêt pour un territoire d'avoir un tel outil est de permettre à des initiatives privées de s'appropriier les données pour ensuite proposer des services aux collectivités.

**M. CHAUVIN** propose de passer au Compte administratif. Il indique que le résultat d'exécution du budget 2024 fait apparaître un excédent total cumulé de 700 000 euros. Il convient de noter que le taux d'exécution du budget de fonctionnement est de 88 %, ce qui correspond à une consommation conséquente des moyens alloués. M. CHAUVIN ajoute qu'une partie de l'excédent constaté tient à l'anticipation au BP 2024 de l'augmentation de 4 % de la contribution locale au fonctionnement de lignes régulières, tenant compte d'une inflation encore importante fin 2023-début 2024.

**LE PRÉSIDENT** observe que l'excédent produit par l'exercice 2024 est de l'ordre de 170 000 euros, ce qui démontre la bonne santé financière du SIEMU, mais qui peut également interroger, car un syndicat de transport ne devrait pas thésauriser plus que ce dont il a besoin. Il estime qu'il n'est pas nécessaire que le SIEMU situe son fonds de roulement à un tel niveau.

**M. CHAUVIN** invite les membres du Comité syndical à prendre connaissance des chiffres en sections d'investissement et de fonctionnement.

Il passe aux prospectives en termes d'actions sur 2025 en indiquant que le Syndicat est systématiquement en recherche de subventions et qu'il essaie de maximiser les outils dont il dispose. Il poursuivra également un certain nombre d'actions engagées en 2024, notamment son intervention en suivi du Plan Local des Mobilités, l'animation du dispositif InTerLUD, la veille en matière de qualité de service du réseau de bus.

M. CHAUVIN indique qu'un focus particulier sur l'accessibilité sera mené en 2025. Il rappelle que des tests d'accessibilité avaient été menés fin 2024 sur deux lignes. 12 lignes ont été jugées prioritaires par Ile-de-France Mobilités et 4 sont déjà déclarées accessibles. Il reste un travail conséquent à mener sur la voirie, un sujet majeur, notamment sur l'accessibilité PMR des points d'arrêts de bus.

**LE PRÉSIDENT** observe que les arrêts de bus sont de la responsabilité du gestionnaire de voirie et que le véritable point dur pour la mise en accessibilité est le coût très important que doivent supporter les communes.

**M. CHAUVIN** souligne qu'Île-de-France Mobilités a récemment assoupli sa façon de gérer les subventions pour les mises en accessibilité de points d'arrêt. Il est désormais possible

de déposer des dossiers de demande de subventions à l'échelle d'une commune, il n'est plus nécessaire de les porter sur une ligne entière.

Par ailleurs, le SIEMU ayant désormais une bonne visibilité sur les points durs de circulation bus, M. CHAUVIN indique qu'il convient de mettre l'ensemble des partenaires autour de la table pour les lever progressivement.

Il assure que le Syndicat continuera de défendre les intérêts du territoire vis-à-vis de ses partenaires, particulièrement d'Île-de-France Mobilités. Des développements d'offres ont déjà été réalisés en 2024 et d'autres interviendront au cours des prochains mois.

L'année 2025 sera également marquée par le lancement des négociations avec Île-de-France Mobilités sur la convention partenariale, la version actuelle calée sur la durée de la DSP arrivant à échéance au 31 décembre 2025. Il s'agira d'avoir des échanges avec Île-de-France Mobilités pour défendre au mieux les intérêts du territoire en qualité de service et en contribution financière.

Concernant les autres actions menées en 2025, M. CHAUVIN indique que les études d'AVP du TCSP EVE ont été lancées et que l'exploitation du service de free-floating DOT se poursuivra. Il souligne un point de vigilance à porter sur ce dernier qui a été relancé début février à l'issue du second AMI, car le démarrage a été assez difficile compte tenu des conditions météorologiques peu favorables à l'usage de ces modes de transport. Il espère que le service fonctionnera de nouveau correctement avec le retour des beaux jours. Des campagnes de communication sont prêtes et les communes adhérentes se verront adresser un arrêté type leur permettant de régulariser les emplacements de stationnement dans le cadre du nouveau service.

M. CHAUVIN indique que l'exploitation de l'Observatoire des Mobilités continuera en 2025, ainsi que l'animation de la page Facebook du SIEMU, qui est un outil important de relais d'information et de sensibilisation, un lien direct avec les utilisateurs des solutions de mobilité sur le territoire.

**M. ARNAUD** demande quand seront disponibles les indicateurs de performance 2024.

**LE PRÉSIDENT** répond qu'ils leur seront communiqués prochainement. Il explique que le SIEMU passe par un AMO qui récolte des données en open data et produit des tableaux de suivi.

**M. CHAUVIN** ajoute que la convention partenariale prévoit un Comité de suivi annuel. Un retour a donc été fait fin 2023-début 2024, portant notamment sur les données de fréquentation et sur la vie du réseau.

**LE PRÉSIDENT** souhaite que ces données soient partagées le plus largement possible.

**M. GARROUSTE** demande à disposer d'un relevé mensuel de toutes les communications réalisées par le SIEMU afin d'avoir un seul discours et un seul vocabulaire à utiliser pour communiquer.

**LE PRÉSIDENT** répond que pour un discours unifié, le plus simple est de partager les communications du SIEMU, ce qui permet également de ne pas faire le travail deux fois et

d'être vraiment sûr du contenu. Il ajoute que Rémi ROUZIERS a néanmoins compris qu'il devra réaliser un petit bilan mensuel, au moins trimestriel, de ce qui a été réalisé et des sujets qui ont été abordés.

**LE PRÉSIDENT** aborde ensuite les questions budgétaires, notamment les cotisations appelées auprès des partenaires du SIEMU. La principale cotisation en volume concerne la participation à l'exploitation du réseau de bus, la plus importante en valeur absolue, mais qui, finalement, ne finance pas directement le Syndicat puisqu'elle est intégralement reversée à Ile-de-France Mobilités. Les autres cotisations portent sur le fonctionnement quotidien du SIEMU, la cotisation Fonctionnement et la cotisation Plan de Déplacement Urbain. Dernière cotisation, la participation à l'exploitation du service de Transport à la Demande.

**M. CHAUVIN** indique que la cotisation Fonctionnement a pour objet de couvrir les dépenses de fonctionnement du Syndicat, ce qui relève en matière comptable des charges à caractère général, frais de personnel et charges de gestion courante. Les éléments de contexte ont été pris en compte pour estimer le niveau de dépenses en 2025.

Concernant les recettes, il s'agit d'une cotisation assise sur la démographie des membres du Syndicat, avec un montant par habitant fixé à 2,039 27 euros, que le SIEMU propose de ne pas faire évoluer pour l'année 2025 puisque les frais de fonctionnement ont vocation à plutôt rester stables.

En ce qui concerne la cotisation PDU, même si le fruit de cette cotisation n'est pas fléché sur les études, les dépenses identifiées sont la mise à œuvre du PLM, la communication sur le service de free-floating et l'exploitation de l'Observatoire.

**LE PRÉSIDENT** indique en ce qui concerne les recettes que l'appel de cotisation PDU s'élèvera à 336 000 euros. Il rappelle que l'excédent sur l'exercice 2024 du SIEMU est estimé à près 170 000 euros et qu'il a donc été proposé dans le ROB de réduire l'appel à cotisation PDU de 15 % par rapport à l'année précédente.

Il soumet à l'Assemblée l'idée que cette baisse pourrait être supérieure à ce qui est proposé, car même amputées de 100 000 euros, les ressources seront suffisantes pour que le Syndicat puisse fonctionner et financer ses études.

**M. CHEVALIER Daniel** estime qu'il est effectivement inutile de thésauriser. En revanche, il souligne la nécessité de préciser qu'il s'agit d'une baisse ponctuelle, car il ne faudrait pas avoir de difficultés à remonter le taux de la cotisation si la situation devait l'exiger.

L'Assemblée ayant manifesté son accord à la proposition du **PRÉSIDENT**, ce dernier propose de continuer à développer cette idée lors du Bureau syndical qui sera dédié à l'examen du projet de budget 2025.

**M. CHAUVIN** rappelle que la cotisation Offre de transport Réseau de bus est une contribution appelée par le Syndicat et reversée en intégralité à Île-de-France Mobilités dans le cadre de la convention partenariale. Pour estimer ce niveau de contribution, le



SIEMU propose de partir de la contribution 2024 et de prendre une hypothèse d'augmentation de 2,5 % pour 2025.

Il ajoute que la façon d'appeler ces cotisations repose toujours sur trois volets : pour 50 % de ce montant global, il s'agit d'une répartition fixe négociée entre les membres du Syndicat (1,5 % pour la CCVB, 58 % pour la CAMG et 40,5 % pour Val d'Europe Agglomération). Intervient ensuite une notion de nombre de passages aux arrêts, qui permet de calquer les appels à contribution pour 25 % du montant total sur le service rendu (0,56 % sur la CCVB, 64 % sur la CMG, 35,10 % sur Val d'Europe), puis une dernière composante pour 25 %, calée en fonction du potentiel financier corrigé du FPIC, donc une notion de péréquation fiscale en fonction des ressources de chacun des territoires.

La cotisation Offre de transport Réseau de bus est donc estimée en hausse de 1,8 % par rapport à 2024, de BP à BP.

**LE PRÉSIDENT** propose de passer à la cotisation Transport à la Demande.

**M. CHEVALIER Daniel** observe que la commune de Favières a la particularité géographique d'être plus proche de Tournan, donc du RER E, sur une partie de son territoire et plus proche du RER A sur une autre partie. Il souligne donc un point d'attention à avoir à ce niveau dans l'approche du sujet.

**LE PRÉSIDENT** confirme que Favières est une commune très étendue, mais petite par la population, et qu'il est donc difficile de mettre en place un service efficient.

Concernant la cotisation Transport à la Demande, il indique que les données dont dispose le Syndicat ont pu être affinées de sorte que l'appel à cotisation TàD corresponde plus à la réalité des services, agglomération par agglomération.

**M. CHAUVIN** précise que, concernant l'évaluation du montant de la cotisation TàD, il a été procédé exactement de la même façon que pour la cotisation Offre de Transport Réseau de bus. La contribution potentiellement sollicitée par Île-de-France Mobilités en vertu de la convention partenariale a été évaluée en augmentation de 2,5 %. Il rappelle que concernant la répartition territoriale, le choix avait été fait de caler la contribution de chaque territoire au niveau de service offert. Le SIEMU projette une évolution de cette offre sur différentes communes au 25 août 2025 et a essayé de projeter cette offre de manière différenciée avant le 25 août et après le 25 août pour tenir compte de restructurations à l'étude.

M. CHAUVIN indique que la clé de répartition de la contribution Transport à la Demande peut être évaluée à 80 % du service mis à disposition du territoire de Marne-et-Gondoire, 20 % sur Val d'Europe et 0 % sur la Communauté de Communes du Val Briard. Le service sur la CCVB se poursuivra très vraisemblablement jusqu'à la fin de l'été, une contribution sera donc appelée en conséquence et les chiffres évolueront marginalement en répercussion mécanique sur la CAMG et sur Val d'Europe Agglomération. Il observe que ce mode de calcul augmente de manière conséquente la part de Val d'Europe, mais qu'il amène à une contribution beaucoup plus fidèle au service rendu sur ce territoire.

**M. POTTIER** observe que le TàD a été modifié et révisé début 2024, mais que le coût de fonctionnement reste identique. Il estime que le territoire a perdu en quantité de service et peine donc à comprendre que la somme soit la même.

**M. CHAUVIN** répond qu'en reprenant les kilomètres commerciaux « perdus » et en ajoutant les renforts de lignes régulières qui ont accompagné la restructuration du TàD, le territoire est gagnant de plusieurs dizaines de milliers de kilomètres annuels.

**LE PRÉSIDENT** ajoute qu'il conviendra d'être très attentif, car IdFM semble vouloir fusionner la cotisation TàD et la cotisation Offre de transport Bus régulier, alors que les lignes régulières sont financées à plus de 90% par IdFM alors que le ratio est de 50/50 pour le TàD. Les deux contributions ne sont donc pas complètement fongibles.

**M. POTTIER** observe qu'il y avait un problème de desserte insuffisante avec les lignes régulières et que le fonctionnement en soirée est plutôt satisfaisant.

**LE PRÉSIDENT** rappelle que le SIEMU paie une situation qui a été constatée plusieurs années plus tôt. Il souligne qu'il faudra également prendre en compte le fait que la prochaine DSP sera plus longue, bien évaluer les besoins et les ressources que le Syndicat est prêt à mobiliser. Il ajoute que 2025 est une année importante pour le SIEMU et qu'il faudra beaucoup travailler dans l'intérêt du territoire. C'est une discussion dont le Syndicat doit s'emparer, car il dispose de l'expertise, des données et du recul pour bien se défendre.

**M. ARNAUD** estime qu'il serait intéressant d'étudier l'impact pluriannuel de la baisse de la contribution « PDU ».

**LE PRÉSIDENT** imagine que si une telle baisse était reconduite chaque année, cela épuiserait les ressources et les capacités de fonctionner. Il estime qu'il convient, comme l'a suggéré Daniel CHEVALIER, de présenter la baisse proposée pour 2025 comme répondant à une situation ponctuelle.

**M. CHEVALIER Daniel** observe cependant qu'une étude doit être menée tous les 5 ou 6 ans pour le PLM et que les frais sont en constante augmentation.

**LE PRÉSIDENT** répond que le PLM est effectivement une charge très importante et récurrente, mais qu'il est pluriannuel, laissant tout loisir de voter des augmentations de cotisations.

**M. CHAUVIN** aborde le volet RH. Il invite l'Assemblée à se référer aux informations présentées dans le support concernant la masse salariale, les effectifs, le statut des membres de l'équipe, les filières professionnelles.

Il indique que les charges brutes de personnel et frais assimilés, en augmentation d'un peu moins de 9 % par rapport au BP 2024, permettent de couvrir la rémunération des sept agents permanents du Syndicat, de l'agent qui remplace aujourd'hui l'assistante titulaire, et les indemnités reversées aux personnels extérieurs, notamment dans le cadre des activités accessoires auxquelles le SIEMU a recours auprès de Marne et Gondoire.

M. CHAUVIN note qu'ont été ajoutées les dispositions votées en Comité syndical à l'automne 2024 concernant la mise en place au 1<sup>er</sup> janvier 2025 des titres restaurant et d'une garantie Prévoyance, avec les sommes prévues pour 2025 sur ces deux dispositifs. Au titre de la conduite des Ressources humaines du Syndicat, l'intégralité des mesures jugées nécessaires dans le cadre du Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnels a été mise en œuvre. Un diagnostic des risques psychosociaux a également été constitué avec l'aide du Centre de gestion.

**LE PRÉSIDENT** remercie l'Assemblée de ses contributions et lui demande de prendre acte de la tenue des débats.

*Le Comité syndical prend acte de la tenue des débats.*

### **3. Points d'information**

#### InTerLUD+

**Mme MAUVIGNIER** rappelle que le territoire a adhéré au dispositif InTerLUD+ en partenariat avec le CEREMA et Logistic Low Carbon pour mettre en place une charte de logistique urbaine sur les territoires de Marne et-Gondoire, de Val d'Europe et de la CCVB. Après la désignation d'un bureau d'études, le premier comité de lancement a eu lieu le 4 février 2025, ce qui a permis d'informer les participants sur la démarche, de présenter la méthodologie retenue pour l'étude, de préparer la phase de diagnostic et d'évoquer le calendrier global envisagé.

Mme MAUVIGNIER indique que le Syndicat est en cours de collecte des arrêtés de circulation régissant la circulation des poids lourds sur le territoire, ainsi que l'emplacement des places de livraison. Une douzaine d'entretiens seront menés avec des acteurs de la logistique du territoire entre le 10 mars et le 25 avril 2025 et un travail de terrain sera réalisé par le bureau d'études qui prévoit d'être présent sur le territoire trois matinées sur trois secteurs précis : le centre-ville de Bussy-Saint-Georges, le centre urbain de Val d'Europe et le centre-ville de Lagny où les flux logistiques se concentrent.

Un comité des partenaires se réunira le 6 mai 2025 et un séminaire politique se déroulera le 16 mai 2025. Une seconde phase de concertation suivra pour l'élaboration du plan d'action, avec un premier atelier avant l'été et un second probablement en septembre.

#### PLM

**Mme MAUVIGNIER** rappelle que dans le cadre de l'animation de la démarche et du suivi de la mise en œuvre du PLM, deux rencontres thématiques par an ont été mises en place pour appuyer les maîtres d'ouvrage dans la mise en œuvre des actions inscrites au plan d'action. Deux rencontres ont donc eu lieu en 2024 sur l'accessibilité de l'espace public et sur la résorption des points durs bus, et il a été décidé de mettre en avant en 2025 les

initiatives d'acteurs locaux sur tout ce qui est écomobilité scolaire, car un certain nombre d'initiatives existent sur le territoire.

#### Lignes de covoiturage

**Mme MAUVIGNIER** indique que le Syndicat a eu connaissance en février 2025 de la mise en service de trois lignes de covoiturage en Île-de-France sur le secteur de Saclay. Dans le cadre du travail de veille effectué par le SIEMU sur toutes les opportunités permettant d'améliorer les mobilités sur le territoire, ce dernier s'est interrogé sur les critères qui avaient permis d'établir ces lignes, savoir si certaines avaient été identifiées sur le territoire de Marne-la-Vallée et si un contexte particulier prévalait à la mise en place de ces projets. Elle explique que ce sont des lignes identifiées à l'échelle d'axes avec des arrêts prédéfinis, donc facilement accessibles depuis les axes routiers pour prendre en charge des voyageurs covoitureurs, mais que rien n'est identifié sur le secteur de Marne-la-Vallée et très peu en Seine-et-Marne.

Le Syndicat s'est donc rapproché du Département pour savoir s'il avait connaissance de ces projets et s'il voyait un intérêt à essayer de défendre auprès d'IdFM un certain nombre de lignes, par exemple sur la RD 231 et la RD 471 qui sont des axes assez importants, permettant de rallier des pôles d'emploi sur d'autres secteurs et reliant des communes plus lointaines en Seine-et-Marne.

**M. LE PRÉSIDENT** rappelle que le SIEMU n'est pas qu'un syndicat de bus et qu'il réalise un travail de veille important sur tous les modes de mobilités.

**M. GARROUSTE** demande s'il n'est question que d'équipements ou s'il s'agit également d'une réflexion sur la réalité du covoiturage quotidien. Il explique que les covoitureurs peuvent partir dans un véhicule, mais ne pas revenir avec le même véhicule.

**M. CHEVALIER Daniel** observe qu'il existe en province des parkings de covoiturage à proximité d'autoroutes ou d'entrées d'agglomérations urbaines. Les usagers ne partent pas tous du même point, ils se donnent plutôt rendez-vous aux points de parking.

**M. POUPART** indique que des aires de covoiturage existent en Seine-et-Marne également, notamment sur la 470 et l'ancienne N19.

**M. DIREZ** précise que les lignes de covoiturage sont faites pour partir avec une personne, mais pas forcément pour revenir avec la même.

**M. CHAUVIN** rappelle que le Syndicat n'a aucune garantie que ce dispositif puisse voir le jour sur son territoire. L'objectif est d'interpeller Île-de-France Mobilités sur le sujet, peut-être de faire évoluer son regard sur le territoire du SIEMU de ce point de vue, si possible avec le Département de Seine-et-Marne qui a fait les mêmes constats.

Il ajoute avoir rencontré récemment la SANEF à propos du pôle d'échange multimodal de Bussy-Saint-Georges, qui a fait exactement le même constat. Il constate donc une sorte de concomitance de réflexion, SIEMU, Département de Seine-et-Marne et SANEF qui le laisse espérer une démarche commune vers Île-de-France Mobilités sur le sujet.

**M. CHAUVIN** donne un dernier point d'information à propos d'un courrier adressé à Île-de-France Mobilités, rédigé en collaboration avec la commune de Chessy et interpellant Madame la Présidente sur la possibilité pour un certain nombre de voyageurs du territoire de réaliser des liaisons régionales express au travers du réseau TGV à des tarifs acceptables pour le voyageur du quotidien.

Il indique que ce courrier a été signé par Monsieur le Maire de Chessy, grâce à l'intermédiaire de M. POUPARD, qu'il a été signé par le Président du SIEMU et qu'il sera adressé dès le lendemain à IdFM.

**M. LE PRÉSIDENT** remercie l'Assemblée de sa présence et clôt le Comité syndical.

(La séance est levée à 20 heures 46.)

*Secrétaire de séance,*  
*Alioune Djigo*

1er avril 2025



*Le Président,*  
*Olivier COLAÏSSÉAU*



