

RAPPORT D'ORIENTATION BUDGETAIRE 2025

Présentation du Rapport d'Orientations Budgétaires (ROB) 2025

L'article 107 de la loi NOTRe est venu étoffer les dispositions relatives au Débat d'Orientation Budgétaire (DOB) en accentuant l'information aux conseillers communautaires. Le débat doit désormais s'organiser autour d'un Rapport d'Orientations Budgétaires (ROB) qui présente notamment les grandes orientations budgétaires de l'exercice, les engagements pluriannuels envisagés, la structure de la dette, ou encore l'évolution des effectifs et des rémunérations.

Le ROB comporte notamment :

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

CONTEXTE GENERAL (LEGISLATIF, FINANCIER, TERRITORIAL) - Situation générale – Projections macroéconomiques 2025¹

- **Historique et contexte**

La crise COVID puis l'invasion de l'Ukraine par la Russie ont eu, en France et en Europe, des répercussions importantes sur l'économie en 2022 et 2023 (crise inflationniste). L'extinction des dispositifs de soutien financier hérités de la pandémie, en partie responsables du creusement du déficit public, ajoutée à une instabilité politique à l'échelle nationale engendrent désormais, depuis l'été 2024, un ralentissement économique marqué, des incertitudes (baisse des investissements au sein des entreprises) et des conséquences sociales (report d'embauches et licenciements) que l'on peut craindre importantes.

La crise au Proche-Orient n'a pas eu, en revanche, d'effet majeur sur les échanges internationaux ni sur le cours des produits pétroliers à ce jour.

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

- Projections macroéconomique pour la zone Euro établi par les services de l'Eurosystème - Publications de décembre 2024
https://www.ecb.europa.eu/press/projections/html/ecb.projections202412_eurosystemstaff~71a06224a5.fr.html
- Projections macroéconomiques – Banque de France - Décembre 2024 - Publication du 16/12/24
<https://www.banque-france.fr/fr/publications-et-statistiques/publications/projections-macroeconomiques-decembre-2024>
- Perspectives 2024-2025 pour l'économie française, européenne et mondiale – OFCE
<https://www.ofce.sciences-po.fr/prev/prev2409/>
- Observatoire économique du transport routier - Les coûts du transport routier de voyageurs - Bilan 2024 et perspectives pour 2025 – Publication du Comité National Routier du 18/11/24
- Rapport n°20241211-218 de la séance du Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités du mercredi 11 décembre 2024 portant sur le Budget Primitif 2025 - https://portail-idfm.cdn.prismic.io/portail-idfm/Z1qkdZbqstJ98X_K_RapportBP2025.pdf (Informations investisseurs / Documents budgétaires)

- **Un ralentissement de la croissance en 2025 avant un redressement progressif de l'économie à moyen terme ?**

L'activité économique en France et en Europe a connu en 2024 un lent recul des tensions inflationnistes (2,4% en moyenne annuelle sur cette année) et une reprise progressive de l'expansion économique (perspective de croissance du PIB de 1,1% à la fin de l'année 2024).

Alors que **la croissance** devait progresser en 2025 d'après les prévisions de l'an dernier (1,3% de croissance projetée), elle **devrait finalement rester positive mais diminuer un peu (0,9% en moyenne annuelle d'après la Banque de France, 0,8% d'après l'OFCE)**.

En effet, les dépenses des ménages soutiennent peu la croissance, en raison de la baisse de l'investissement immobilier et d'une consommation faible avec un taux d'épargne toujours élevé. En parallèle, l'investissement des entreprises reculerait malgré la baisse des taux d'intérêt (Cf. ci-dessous), conséquence d'une demande atone, de faillites élevées et de hausses de fiscalité dans un contexte politique incertain. En parallèle, les efforts importants demandés par l'Etat aux collectivités territoriales (poursuite de la baisse des dotations, limitation des subventions telles que le Fonds Vert etc.) ont un effet négatif sur la commande publique et l'activité économique.

D'après la Banque de France, l'économie serait ensuite plus dynamique en 2026 et 2027, sous l'effet notamment d'**une moindre inflation (1,5 à 1,6% envisagé en moyenne annuelle en 2025)** favorisée par le ralentissement de la hausse des prix de l'alimentation, de l'énergie et des biens manufacturés), et du desserrement de la politique monétaire (baisse attendue des taux de la BCE en 2025). L'inflation portant sur le prix des services, soutenus par des hausses de salaires toujours à l'œuvre même si moins dynamiques qu'en 2024, diminuerait de façon moins marquée.

Comme anticipé, **le marché du travail commence à entrer dans une phase transitoire de ralentissement** qui devrait restée concentrée sur l'année 2025. **Le taux de chômage atteindrait un pic inférieur à 8 % (7.8% anticipé) en 2025 et en 2026**, avant de repartir à la baisse en 2027 (7,4% projeté) dans le sillage de la reprise de l'activité.

Selon les derniers indicateurs conjoncturels, le marché du travail montre en effet des signes de fléchissement, après avoir été dynamique depuis la pandémie. Les enquêtes de conjoncture vont également dans le sens d'un moindre dynamisme de l'emploi. Selon la Banque de France, l'emploi total se repliera ainsi à partir du quatrième trimestre 2024 et jusqu'à début 2026. Il serait affecté avec retard par le ralentissement de l'activité.

Le pouvoir d'achat des ménages devrait en conséquence baisser légèrement en 2025 malgré la baisse de l'inflation en raison donc de la contraction de l'emploi, du ralentissement de la croissance des prestations sociales, et des baisses des revenus du patrimoine.

Aux incertitudes internes s'ajoutent les aléas géopolitiques toujours élevés et désormais aussi ceux qui pèsent sur le commerce international (risque de tensions commerciales en cas de hausse des droits de douane aux États-Unis par exemple, dont les effets sont difficiles à chiffrer).

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

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

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

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

Les coûts du transport routier de voyageurs, hors carburant, ont enregistré en 2024 une inflation moyenne annuelle de + 5,4%. Parmi les hausses, citons les coûts du conducteur (salaires et charges : + 8,8 %), les coûts de maintenance (+ 5 %), de structure (+ 2,9 %) ou bien encore ceux de détention de matériel (+ 1,9 %).

Hormis le carburant qui reste orienté à la baisse, le transport routier de voyageurs subit toujours la hausse persistante de ses coûts, mais avec une demande qui reste porteuse sur l'ensemble de son activité. Toutefois, les contraintes budgétaires, prévues dans le Projet de Loi de Finances initial pour 2025² et visant les collectivités territoriales, pourraient fragiliser le marché.

A défaut d'information spécifique, le Comité National Routier prend en compte une hypothèse d'augmentation de + 1,8 % des salaires en 2025.

Les coûts salariaux seraient ainsi, selon le CRV, en hausse de 3,6% à 4,9% en 2025 par rapport à 2024 (en fonction des dispositions retenues dans le Projet de Loi de Finances de la Sécurité Sociale qui sera adopté début 2025)

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

Les entreprises de Transport Routier de Voyageurs ont connu en 2024 une baisse du coût du gazole professionnel (-7,4% de l'indice Gazole professionnel TRV en moyenne annuelle) même si le coût du carburant reste à des niveaux nettement supérieurs à ceux observés en 2020 ou 2021.

En revanche, selon le CNR, le prix du gazole reste trop fluctuant et incertain pour qu'il y ait un intérêt à retenir une hypothèse d'évolution dans les prévisions 2025.

- **Services et coûts de structure**

Le CNR retient une augmentation pour 2025 de + 3,2 % des coûts indirects de structure, correspondant à la prévision calculée par l'Insee d'inflation sous-jacente des services.

² Abandonné depuis la censure du gouvernement de M. BARNIER

En ce qui concerne le coût de maintenance des véhicules, le contexte très incertain sur le marché des matières premières rend difficilement prévisibles les variations futures des prix des pièces et des pneumatiques. Sous ces conditions, le CNR retient une hypothèse minimale d'augmentation de + 1,8 % des coûts d'entretien (hors personnel d'atelier) et de pneumatiques, similaire à la hausse de l'indice des prix à la consommation prévue dans le cadre du Projet de Loi de Finances initial pour 2025³. Les coûts de personnel sédentaire d'atelier évoluent selon les hypothèses de coûts sociaux présentés ci-avant (augmentation des coûts salariaux de 3,6 à 4.9% en 2025).

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

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

Pour rappel, le texte prévoit :

- La mise en place d'une taxe additionnelle régionale (TAR) à la taxe de séjour affectée à Ile-de-France Mobilités⁴,
- Le rehaussement du taux de versement mobilité (hausse de 0,25 point des taux de versement mobilité à Paris et dans les départements de petite couronne francilienne⁵),
- Un effort des collectivités membres d'Ile-de France Mobilités avec une augmentation de leurs contributions plus importante que l'inflation de 2 points ⁶,
- Une augmentation des tarifs des titres de 1 point supérieur à l'inflation (soit 2,8% en 2025),
- La réduction des dépenses d'Île-de-France Mobilités du fait de la division par deux de la redevance d'exploitation facturée par la Société du Grand Paris à Île-de-France Mobilités ;

Le budget primitif 2025 d'Île-de-France Mobilités comprend donc les ressources additionnelles qui sont contenues dans le protocole et qui permettent d'assurer le modèle économique d'Île-de-France Mobilités sur le long terme.

Le budget primitif 2025 comprend ainsi une enveloppe de près de 10,5 Mds qui sera consacrée aux coûts d'exploitation de l'ensemble des réseaux, en progression de 3,3 % par rapport au budget primitif 2024 dans un contexte d'inflation toujours présent et avec un développement de l'offre marqué par l'exploitation des extensions des lignes 14 et 11 du métro, T3b du tramway et du RER E.

³ Abandonné depuis la censure du gouvernement de M. BARNIER

⁴ Les tarifs fixes de la taxe de séjour applicables aux hébergements classés sont « affectés » d'une taxe de 200% directement fléchée vers Ile-de-France Mobilités (A titre d'exemple, pour un hôtel 3 étoiles, la TAR correspond à 3.20€ : 1,60€ de taxe de séjour * 200%)

⁵ La loi de finances 2024 a entériné une hausse du taux de versement mobilité appliqué en zone centrale francilienne de 2,95 % à 3,20 % (Paris et les départements de première couronne - Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne), à compter du 01/02/24 soit un produit prévisionnel supplémentaire attendu de 400 M€ en année pleine,

⁶ Les collectivités se sont engagées à augmenter leur contribution statutaire à hauteur de l'inflation +2 points sur la période 2024-2028 et à l'inflation de 2029 à 2031. Pour 2025, cela représente une hausse de 3,8 % (inflation à 1,8% + 2 points).

Il est intéressant de noter que les recettes tarifaires 2024 perçues durant les trois premiers trimestres confortent l'hypothèse d'un retour en 2026 au volume de recettes de 2019.

En outre, **la prévision des recettes tarifaires tient compte de la révolution de la billettique appliquée au 1^{er} janvier 2025** dont le coût net est estimé à 30 M€ TTC par an, selon la décomposition suivante ;

- -50 M€ de recettes liées à la mise en place de deux tickets à tarif unique (2,5€ pour le réseau ferré et 2€ pour le réseau bus) et à l'extension du passe Navigo Liberté+ étendu à l'ensemble de la région,
- + 20 M€ avec la mise en place du billet unique à 13€ pour se rendre aux aéroports, la suppression du Navigo Jeunes Weekend et le Paris-Visite 1-3 et le passe Navigo Jour toutes zones à 12€.

Par ailleurs, conformément aux termes du protocole financier signé avec l'Etat et aux accords conclus avec les départements, une hausse des tarifs est appliquée pour 2025 à hauteur de l'inflation majoré d'un point, soit + 2,8 % comme indiqué plus haut.

Point de vigilance important pour le territoire, le budget alloué à l'acquisition du matériel roulant de surface est en hausse de près de 18% dans le BP 2025 par rapport au BP 2024 (507,20 millions d'€ inscrits contre 429,95€ au BP 2024).

Enfin, il est programmé 1,75 millions d'€ de crédits de paiement au titre du TCSP EVE (AP de 140 millions d'€ HT votée en 2023).

En résumé, le budget de fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités s'établit à 13,3 Md€, tandis que le budget d'investissement se stabilise à 4 Md€. La section de fonctionnement permet de dégager une épargne suffisante pour maintenir une capacité de désendettement inférieure à 15 ans.

En synthèse générale,

- **L'année 2025 devrait voir l'inflation générale ralentir pour s'établir entre 1,5 et 2%,**
- **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 (+3,5% à +4,9%)**
 - **Une certaine incertitude sur le prix des carburants rendant délicates les perspectives fiables sur 2025 même si la tendance semble être à la stabilisation à un niveau élevé,**
 - **Une hausse probable des coûts de fourniture de service tirés par les salaires, l'augmentation des coûts de structure, du matériel roulant etc.**
- **De son côté, Ile-de-France Mobilités estime que l'indexation contractuelle reviendra en 2025 à des niveaux plus raisonnables qu'en 2023 et 2024 du fait du ralentissement de l'inflation (anticipée à 1,8% dans le BP IDFM) sans inscrire de valeur prévisionnelle dans son rapport budgétaire BP 2025 adopté le 11 décembre dernier.**

SITUATION DU SIEMU EN 2025

Au 1^{er} janvier 2025, le SIEMU est composé de 3 collectivités regroupant 164 955 habitants⁷ (population municipale)⁸ :

- ⇒ **La Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire** : 20 communes comptabilisant 110 064 habitants (population municipale)⁹, 20 délégués titulaires en comité syndical, 6 membres en bureau,
- ⇒ **Val d'Europe Agglomération** : 10 communes totalisant 53 598 habitants (population municipale)¹⁰, 15 délégués titulaires en comité syndical, 4 membres en bureau
- ⇒ **La Communauté de Communes du Val Briard** : 1 seule commune, 1 293 habitants (population municipale)¹¹, 1 délégué titulaire, 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,**

⁷ Les populations légales millésimées 2022 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2025. 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°2024-1276 du 31 décembre 2024.

⁸ En hausse de 1,33% par rapport à 2024

⁹ En hausse de 1.52% par rapport à 2024

¹⁰ En hausse de 0,9% par rapport à 2024

¹¹ En hausse de 3,85% par rapport à 2024

BILAN DE L'ANNE 2024

En 2024, les principales actions menées ont été les suivantes :

VOLET ETUDES ET OUTILS

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

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

Les équipes du SIEMU se sont mobilisées pour mener de front en 2024 les études de développement de l'offre de transport et la restructuration du service de Transport à la Demande :

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

Conformément au programme arrêté conjointement avec les intercommunalités, le SIEMU a entériné en décembre 2022 avec Ile-de-France Mobilités **une feuille de route des études de développement** à conduire sur les lignes de la DSP 10 au cours du contrat. Le calendrier prévoyait alors pour 2024, outre la mise en place de la restructuration du service de Transport à la Demande et des renforts d'offre sur les lignes 2225, 2229 et 2244 (cf. ci-dessous), l'achèvement des études d'amélioration de la couverture des **ZAC du Pré de Claye, du Couternois et du Prieuré** d'une part, la mise en place de renforts d'offre sur le **secteur de Lamirault** et l'ébauche de premières pistes de desserte pour le **parc d'activités de la Rucherie et le Pôle d'Echange Multimodal Routier situé au niveau du diffuseur du Sycomore** d'autre part.

Les **extensions de desserte rendues nécessaires par les livraisons de logements ou d'activités situées en dehors du périmètre d'attraction des arrêts actuels** sur les ZAC du Val d'Europe ont donné lieu à de multiples scénarii. Il convenait en effet de trouver un équilibre acceptable par tous les partenaires entre amélioration significative de l'offre, synonyme d'attractivité et de fréquentation, et moyens à déployer. En complément des besoins identifiés est venue s'adosser la demande des communes d'Esbly et de ses alentours souhaitant le rétablissement d'une liaison directe en bus entre leur territoire et la gare du Val d'Europe¹². **Les réponses coordonnées à apporter à ces différents besoins ont nécessité des temps**

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

d'étude supérieurs à ceux escomptés mais ces dernières ont été approuvées par l'ensemble des parties prenantes au printemps 2024.

Dès mai dernier, le SIEMU a donc œuvré pour mobiliser et coordonner l'ensemble des acteurs, notamment aménageurs et gestionnaires de voirie, pour réaliser les travaux nécessaires à la mise en place de ces renforts d'offre dans un calendrier resserré. Dès le consensus trouvé sur les itinéraires à opérer, les études visant la création de nouveaux points d'arrêts ou le reprofilage d'une voie jusqu'ici non-circulable par les bus ont été lancées sous l'impulsion du Syndicat. L'ensemble de ces travaux devrait être achevé au 1^{er} trimestre 2025 permettant de prévoir des développements d'offre au Printemps 2025.

En parallèle, les échanges engagés fin 2023 avec la Communauté d'Agglomération de Paris – Vallée de la Marne sur **l'amélioration de la desserte de l'extension du parc d'activités de Lamirault située sur la commune de Croissy-Beaubourg** se sont concrétisés. Après accord d'Ile-de-France Mobilités, l'EPA a en effet réalisé 2 nouveaux points d'arrêt au cœur du parc nouvellement aménagé et le tracé de la ligne 2290 a été adapté pour permettre la desserte des entreprises récemment installées. **La mise en place a été réalisée dès le 2 septembre 2024 grâce à la mobilisation des partenaires et à la coordination opérée par le SIEMU.**

Par ailleurs, le Syndicat a assuré la coordination entre l'ensemble des acteurs concernés (Ile-de-France Mobilités, Région Ile-de-France, Département, EPA, communes, exploitant) pour **implanter quatre nouveaux points d'arrêt sur le territoire** afin d'améliorer la couverture, par les lignes existantes, de quartiers nouvellement aménagés :

- Arrêt « La Pointe Jeannette » sur les lignes 2260, 2261 et 2262 du réseau Marne-la-Vallée, ainsi que la ligne 19, mis en service en janvier 2024 afin de desservir la ZAC des Trois Ormes,
- Arrêt « Cent Arpents » sur la ligne 2244 pour le quartier du Sycomore à Bussy-Saint-Georges mis en service en septembre 2024,
- Arrêt « Foiraude » sur la ligne 2262 pour les quartiers des Bonshommes et des Cent Arpents à Coupvray mis en service en novembre (à titre provisoire) puis en décembre 2024 de manière définitive,
- Arrêt « Mail du Promeneur » sur la ligne 2222 pour le quartier du domaine de la Jonchère à Bussy-Saint-Georges en décembre 2024,

Enfin, le SIEMU est intervenu en continu pour étudier, affiner, partager et accompagner les adaptations d'offre ponctuelles ou plus durables des lignes de bus que ce soit à l'occasion de travaux (tout particulièrement avec la mise en place du Réseau de Chauffage Urbain imposant d'importantes fermetures de voirie sur les communes de Lagny-sur-Marne ou de Saint-Thibault-des-Vignes) ou de modifications de schémas viaires nécessitant des déviations.

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

Après plus d'une année de mise en œuvre de la DSP 10, Ile-de-France Mobilités, **le transporteur et le SIEMU ont constaté que le service de Transport à la Demande ne donnait pas satisfaction** : le service était globalement très peu utilisé, les moyens (conducteurs, véhicules) étaient donc mobilisés mais peu efficaces, les trajets souvent dédiés à un nombre très limité d'utilisateurs occasionnant des coûts par trajet importants (coût moyen

du service hors roulage estimé à 55€/voyage et pouvant aller jusqu'à 150€ pour les motifs les moins utilisés) etc.

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

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

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

Le SIEMU a été associé à chaque étape d'avancement et a œuvré pour que les intérêts, besoins et objectifs du territoire soient pris en compte et retranscrits dans les contours du service. Après avoir envisagé une restructuration limitée puis évoqué une suppression complète du service, les partenaires ont abouti à un projet comportant un maintien partiel du service de TAD pour les usages les plus efficaces et manifestement utiles (en soirée) assorti d'un renfort des lignes régulières permettant de répondre à un plus grand nombre de besoins.

Cette dernière proposition a été entérinée par la CAMG en Bureau Communautaire mi-décembre 2023 et par Val d'Europe Agglomération ainsi que par la Communauté de Communes du Val Briard au 1^{er} trimestre 2024.

Le passage à un service de Bus de Soirée organisé en 4 zones (dont une expérimentale au départ de la gare de Val d'Europe) s'est concrétisé le 22 avril 2024.

Un premier bilan du fonctionnement du service a été dressé fin 2024. Il montre des tendances contrastées :

- Une progression de la fréquentation particulièrement marquée sur les gares de Lagny-Thorigny-Pomponne et, dans une moindre mesure, sur celle Bussy-Saint-Georges (en raison principalement d'une concurrence avec les lignes régulières).
- Des évolutions disparates selon les communes de destination au départ des gares de Val d'Europe et de Chessy, avec une augmentation des montées en direction des communes de Villeneuve le Comte et Villeneuve-Saint-Denis mais **très peu de demandes en direction des communes de Jossigny et de Favières**. De même pour

Coupvray (demande importante) contrairement à Chalifert, Lesches et Jablines (faible fréquentation) au départ de Chessy.

Des adaptations seront mises à l'étude début 2025 pour tenir compte de ce bilan :

- Suppression à court terme de la couverture de Favières en vertu du principe d'expérimentation qui conditionnait le maintien du service à une augmentation de la fréquentation, non-constatée,
- Une augmentation de la fréquence de rotation au départ de la gare du Val d'Europe,
- Une évolution du service sur le secteur de Bussy-Saint-Georges et de Ferrières à moyen terme qui pourrait ouvrir la voie à la mise en place du service sur la commune de Collégien dont les lignes ont actuellement une amplitude limitée en soirée,
- Une extension de l'amplitude de fonctionnement au départ de Chessy Marne-la-Vallée.

- **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 du service rendu, dans son ensemble, sur le réseau de Marne-la-Vallée.

Tout au long de l'année 2024, le SIEMU a maintenu un fort engagement en vue de faire progresser la qualité de service sur le réseau. Le Syndicat a ainsi accompagné les collectivités du territoire qui l'ont sollicité dans :

- **La mise en accessibilité des points d'arrêts aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)** : suivi du projet conduit par la commune de Bussy-Saint-Georges sur l'aménagement des arrêts de la ligne 2244, conduite de tests d'accessibilité sur l'ensemble des points d'arrêt des lignes 2225 et 2229 en présence des collectivités concernées, du transporteur et de l'Association des Paralysés de France (APF), etc.
- **La réparation des points d'arrêt dégradés (mobilier d'attente, quai, etc.),**
- **Le traitement des points durs de circulation**, affectant la vitesse commerciale des lignes du réseau de Marne-la-Vallée. Sur ce volet, l'année 2024 a vu l'émergence d'un projet majeur, le démarrage des travaux d'aménagements en faveur des bus sur la RD231 entre Chanteloup-en-Brie et Montévrain visant à améliorer la circulation des bus entre Lagny et le Val d'Europe. Ces travaux ont été réalisés sous maîtrise d'ouvrage du Département de Seine-et-Marne soutenu par Île-de-France Mobilités. En complément, plusieurs sollicitations lancées par le SIEMU ont abouti à des échanges fructueux laissant entrevoir la possibilité d'avancées en 2025 (Cf. ci-après),
- **L'information-voyageurs** : le Syndicat mène, en lien avec l'opérateur, un suivi précis de la disponibilité des supports d'information-voyageurs. Leur absence ou leur dégradation pénalise en effet les clients qui ne peuvent consulter les fiches-horaires donc se renseigner sur les horaires de passage des prochains bus. A noter que ces problématiques sont de plus en plus limitées grâce aux actions conjuguées de l'ensemble des acteurs (Syndicat, transporteur, gestionnaires de mobilier ou d'espaces publics) même si certaines difficultés demeurent. En outre, le SIEMU appuie Transdev Marne-la-Vallée dans le **déploiement de Bornes d'Information-Voyageurs de nouvelle génération** (alimentation solaire ne nécessitant plus de travaux de raccordement) aux points d'arrêt non-équipés totalisant plus de 50 montées par jour en moyenne. Grâce à l'action du SIEMU, la plupart des communes a désormais validé ces implantations qui doivent désormais être réalisées par l'opérateur.

En outre, **les échanges se poursuivent avec l'EPA** afin de partager, toutes les 8 semaines environ, des informations sur les livraisons de programmes résidentiels ou d'activités dans le cadre du développement urbain et économique des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée. Ces rencontres sont également l'occasion pour le SIEMU de **communiquer à l'EPA l'avancement des différents projets en cours pour assurer la meilleure coordination possible. L'objectif est d'anticiper correctement le renfort de l'offre bus et de sensibiliser les aménageurs à la prise en compte des transports en commun dans les nouvelles entités urbaines.**

Il en est de même avec le **Conseil Départemental de Seine-et-Marne** dans le but de faciliter l'émergence des projets communs. Fin 2024, les équipes du SIEMU et du Département ont convenu d'associer la Direction des Routes (via l'Agence Routière Départementale de Melun) à ces échanges afin de gagner en précision et en réactivité dans la transmission des informations.

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

- **Mise en place d'une nouvelle numérotation des lignes de bus du territoire**

Île-de-France Mobilités a décidé d'apporter progressivement plus d'uniformité dans la dénomination des lignes de bus franciliennes, de s'assurer de l'absence de doublons de numéros de ligne et d'améliorer l'expérience-voyageur après avoir fait le constat de problèmes de lisibilité.

Initialement programmée au printemps 2023, reportée à la demande du SIEMU, cette refonte a été mise en œuvre le 22 avril 2024 accompagnée d'un important dispositif de communication construit conjointement avec l'autorité organisatrice et le transporteur puis déployé auprès des voyageurs pour faciliter compréhension et appropriation.

Au regard des faibles remontées reçues par le Syndicat, cette initiative peut être jugée comme satisfaisante et sans conséquence négative sur les voyageurs.

- **Pilotage et relance du service de micro-mobilité**

Déployé en plusieurs vagues entre mars et juillet 2023 sur 10 communes du territoire du SIEMU concentrées sur le secteur de Marne et Gondoire, le service de location de trottinettes électriques et de vélos à assistance électrique a été étroitement suivi par le SIEMU depuis.

Il s'agissait notamment de s'assurer de la concordance entre la qualité du service rendu par l'exploitant TIER Mobility et les exigences du territoire, en particulier en matière d'ordonnancement de l'espace public (respect des zones de stationnement et de circulation, récupération des véhicules abandonnés etc.)

Grâce à l'implication du Syndicat visant à maintenir la qualité de service délivrée par l'opérateur, l'offre a donné satisfaction comme l'atteste le bilan dressé en juin 2024 après 15 mois de mise en place.

TIER Mobility, qui a fusionné avec DOTT au printemps 2024 et qui exploite le service sous ce nouveau nom depuis décembre 2024, a néanmoins émis quelques alertes en amont du renouvellement de l'autorisation d'exploitation.

Attribuée pour un an renouvelable une fois à compter de septembre 2022, cette autorisation devait en effet faire l'objet d'un nouvel Appel à Manifestation d'Intérêt. Cette nouvelle consultation, finalement lancée en octobre 2024, a permis de répondre à plusieurs enjeux : définir les contours d'un service en phase avec les attentes du territoire, en tirant profit de l'expérience de la première période d'exploitation tout en permettant aux opérateurs de trouver un équilibre économique satisfaisant, seule façon de délivrer un service qualitatif aux habitants sans aucune participation financière des collectivités. Le SIEMU s'est donc attaché à trouver ce point d'équilibre en consultant les collectivités concernées et en étant à l'écoute des différents opérateurs. Si les grandes lignes du service sont restées identiques, quelques évolutions ont été inscrites dans le nouvel AML : extension du périmètre au Sud de Thorigny-sur-Marne et à la commune de Ferrières et allongement à 4 ans au total de la durée d'autorisation d'implantation par exemple.

Les offres des opérateurs ont été réceptionnées fin 2024 et un nouvel exploitant a été désigné début 2025.

La période d'interruption du service inhérente à la désignation du nouvel opérateur devrait ainsi, grâce à une prolongation de l'exploitation jusqu'au 31 décembre 2024, être limitée à quelques semaines.

- Mise en œuvre progressive du Plan Local des Mobilités (PLM) de Marne-la-Vallée

A l'issue d'une période d'élaboration et de concertation de près de 3 ans, le Comité Syndical du 12 décembre 2023 a approuvé le Plan Local des Mobilités ouvrant ainsi la voie à sa mise en place dès le début de l'année 2024.

Tout au long de l'année, le Syndicat a poursuivi **deux objectifs : inciter les maîtres d'ouvrage des actions inscrites au PLM à mettre en place ces dernières** dans le planning et selon les modalités prévues, si nécessaire en leur apportant l'appui méthodologique et/ou technique requis et **lancer les mesures qu'il s'est engagé à lui-même conduire.**

S'agissant de son premier axe d'action, en tant que pilote et coordonnateur du Plan, le SIEMU a, à titre d'exemple, émis un guide d'élaboration du volet « mobilité » des PLU à destination des communes, organisé deux rencontres thématiques, l'une sur l'accessibilité des espaces publics, l'autre sur les aménagements dédiés à améliorer la vitesse commerciale des bus, pour apporter aux gestionnaires de voirie des témoignages et une expertise destinée à faciliter leurs interventions dans ces domaines, mis à disposition des partenaires des feuilles de route personnalisées pour faciliter le suivi et la mise en place des actions de chacun, monté et animé un Comité de Suivi annuel.

En tant que maître d'ouvrage, le SIEMU a poursuivi ses différentes missions en faveur d'une amélioration de la desserte bus du territoire (Cf. ci-dessus), mis au point un observatoire des mobilités (Cf. ci-dessous), conçu des tableaux de bord interactifs sur les principaux enjeux du territoire, développé une plate-forme open-data, œuvré pour inscrire le territoire dans le dispositif InTerLUD+ etc.

A noter, fin 2024, le SIEMU a également publié la **première lettre d'information du PLM**, document destiné à tenir informé le grand public, sollicité en phase d'élaboration au travers des multiples sessions de concertation, de l'avancement de la démarche.

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

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

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

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

En 2024, le SIEMU a ainsi pu apporter un avis détaillé sur 5 documents locaux d'urbanisme :

- Révision du PLU de Montévrain
- Révision du PLU de Saint-Thibault-des-Vignes
- Révision du PLU de Lesches
- Modification n°1 du PLU de Thorigny-sur-Marne
- Révision du PLU de Carnetin

Par ailleurs, le SIEMU a participé aux divers temps d'échange et de concertation lors des ateliers organisés par Ile-de-France Mobilités dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France. Pour finir, l'avis délibéré du SIEMU a été sollicité à l'été 2024 en tant que Personne Publique Associée sur le projet de futur Plan des Mobilités en Ile-de-France (PDMIF).

- [Suivi du projet de réalisation du Transport en Commun en Site Propre \(TCSP\) Esbly – Val d'Europe \(EVE\)](#)

Début 2024, le Président du SIEMU a proposé à Val d'Europe Agglomération l'envoi d'un courrier à l'attention d'Ile-de-France Mobilités sollicitant un état d'avancement du projet de TCSP EVE et plus particulièrement la transmission d'informations portant sur la conduite des études d'Avant-Projet et le calendrier général de l'opération. Cette saisine a abouti à la tenue d'une réunion rassemblant l'ensemble des acteurs en juin 2024. Cette rencontre a permis de mettre en lumière les difficultés techniques restant à solutionner mais aussi de disposer d'un planning prévisionnel détaillé de la suite du processus : désignation du maître d'œuvre des études d'AVP, calendrier de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, travaux.

- [Animation de la page Facebook en tant qu'outil d'information et de sensibilisation](#)

Après avoir redéfini sa doctrine en matière d'information du grand public en considérant que sa plus-value en la matière résidait dans la délivrance d'informations et de messages de sensibilisation sur l'usage des transports alternatifs à l'automobile, le Syndicat a décidé de se doter d'une page Facebook, outil le plus à même de répondre à ses objectifs : toucher

directement le grand public, apporter une information différenciante, inciter à des pratiques de déplacement plus vertueuses, se positionner comme relai des bonnes pratiques des acteurs locaux et les valoriser, etc.

2023 ayant été consacrée à la finalisation des contours de l'outil puis à l'élaboration d'un cahier des charges destiné à se doter d'une expertise pour l'exploiter, le lancement a été effectué en septembre 2023, à l'occasion de la Semaine Européenne de la Mobilité.

Courant 2024, le Syndicat, en lien avec son partenaire, l'agence de communication Reactive, a alimenté cette page à raison d'une publication journalière, répondu aux sollicitations adressées par ce canal (demande de précisions, réactions aux publications) et, dans le respect d'une ligne éditoriale stricte, adapté les contenus pour augmenter l'audience de la page. Depuis le lancement, celle-ci a régulièrement augmenté et les collaborations avec les autres acteurs continuent de se nouer pour valoriser les initiatives et les différentes solutions de mobilité à disposition des habitants et citoyens du territoire.

- **Développement et déclinaisons de l'Observatoire des Mobilités**

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

Après un fin 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.) et une investigation poussée sur la solution technologique la plus adaptée à ses besoins et objectifs, **l'observatoire a été progressivement alimenté depuis fin 2023 / début 2024, principalement à partir de données disponibles en Open data et produites en interne.**

Il offre ainsi la possibilité de disposer de données et d'informations jusqu'ici non-disponibles à l'échelle du territoire qui peuvent être utilisées comme aides à la décision par le SIEMU pour ses propres besoins ou, à la demande, par ses partenaires, élus ou techniciens.

Sur la base de cette plate-forme, le Syndicat a décliné plusieurs outils :

- **Un outil-métier** dédié à l'équipe lui permettant de visualiser l'offre de transport disponible sur le territoire, de la « qualifier » (chaque « objet », lignes, arrêt, station disposant d'une fiche de renseignement alimentée par le SIEMU) et de la « croiser » avec d'autres informations telles que les secteurs d'affectation des établissements scolaires, périmètres de ZAC, orthophotoplan, etc.
- **Des tableaux de bord**, élaborés courant 2024 et mis à disposition du grand public via le site Web institutionnel du Syndicat (www.siemu.fr Rubrique Ressources / Publications de l'observatoire des mobilités), agrégeant par thème différentes données-clés sur les grands enjeux du territoire en matière de comportement de mobilité,
- **Une plate-forme Open data** offrant à tous publics l'accès aux données produites par le Syndicat ou retravaillées à partir de données collectées.

- **Initiation d'une politique structurée sur le Management de la mobilité**

L'équipe du SIEMU ayant été renforcée fin 2023 afin de répondre aux objectifs fixés par le PLM en matière de management des mobilités, des actions ont pu être initiées afin de faire connaître l'appui proposé par le SIEMU aux partenaires collectivités, entreprises et établissements scolaires du territoire.

Le SIEMU a ainsi participé à divers événements (vœux des entreprises de Ferrières-en-Brie, événement CAMG à la ZAE Portes de la Forêt, plusieurs cérémonies d'accueil des nouveaux habitants, « Earth Convention de Disney » ...).

Des prises de contacts ont été réalisées en début d'année avec les partenaires du SIEMU habituellement en contact avec le public "entreprises" ou scolaire (CAMG, VEA ou le réseau Mobiscol) afin d'identifier collectivement des pistes d'actions et des enjeux d'accompagnement particuliers sur le territoire.

La promotion du Défi'Moov auprès des communes et des écoles visait également à identifier des établissements potentiellement moteurs sur le développement des mobilités durables.

Par ailleurs, des actions ont été entreprises afin de sensibiliser les différents acteurs et communiquer auprès du public sur les services de mobilités existants. Cela s'est notamment traduit par une **démarche d'accompagnement des collectivités membres à la mise à jour de leur supports et sites Internet** afin d'améliorer la qualité de l'information "Transports et Mobilités" mise à disposition des usagers.

VOLET GESTION COMPTABLE ET BUDGETAIRE

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

La maquette du Budget Primitif 2024 approuvée lors du Comité Syndical du 3 avril 2024 faisait apparaître un montant de dotation aux amortissements de 75 193.63€. Dans le cadre de l'émission des écritures d'amortissements, une étude approfondie du tableau des amortissements tenue par le SIEMU a fait apparaître une discordance entre l'état de l'actif constaté par la Trésorerie et les amortissements des immobilisation effectivement réalisés par l'établissement.

Afin de faire coïncider les éléments internes et externes, un nouveau tableau d'amortissement des immobilisation corporelles et incorporelles du SIEMU a été réalisé reprenant les éléments du Trésor Public. Il est apparu que le montant des amortissements à réaliser pour l'exercice 2024 est plus important qu'escompté.

En matière de produits exceptionnels une dotation avait été prévue à hauteur de 2 625€ afin d'amortir les subventions d'équipement prévues en 2024. Or, un certain nombre de subventions a été perçu à la suite de la validation du budget prévisionnel. Une dotation aux produits exceptionnels complémentaire est donc nécessaire.

Dès lors, une décision modificative au Budget Primitif 2024 a donc été soumise aux élus du Syndicat et approuvée le 15 octobre 2024 pour procéder aux écritures budgétaires nécessaires.

Vue d'ensemble du Compte Administratif 2024 (*Prévisionnel – à confirmer après contrôle du Compte Administratif et du compte de gestion par la Trésorerie*) :

Le résultat d'exécution du budget 2024 fait apparaître un excédent d'environ **703 223.41€** (contre 537 822.55€ en 2023) composé comme suit :

- Un excédent de fonctionnement de 430 664.60€ (382 069.92€ en fin d'exercice 2023)
- Un excédent d'investissement de 272 559.14€ (155 762.73€ en fin d'exercice 2023)

Il est toutefois à noter que le taux moyen d'exécution du budget de fonctionnement est de près de 88% ce qui démontre un bon ajustement global du budget sollicité par rapport aux besoins du Syndicat.

En outre, comme indiqué lors du précédent exercice, la reconstitution progressive des capacités d'autofinancement du Syndicat doit lui permettre d'anticiper, dans les années à venir, le lancement de nouvelles études majeures (étude prospective sur le devenir des comportements et projets de mobilité en 2035 envisagée au Plan Local des Mobilités, évaluation et révision du PLM une fois ce dernier arrivé à son terme etc.) sans solliciter de contribution exceptionnelle de ses membres.

Enfin, l'excédent constaté permet au SIEMU de proposer à ses membres, sans risque, en 2025, une stabilité des demandes de contribution (Cf. ci-dessous) malgré le maintien d'une inflation sous-jacente.

Dans le détail, en fonctionnement, les raisons de l'excédent sont liées :

Tout d'abord à la poursuite des efforts de gestion qui se sont traduits par la réalisation de certaines économies.

Par ailleurs, compte-tenu du déroulement des projets, des accords et partenariats mis en place, **certaines dépenses anticipées n'ont pas été nécessaires** : mobilisation d'experts pour l'animation des Rencontres Thématiques (recours à AGIR Transport), prise en charge des frais d'élaboration et de production de supports de communication sur l'offre de transport (coût supporté par Transdev Marne-la-Vallée), renoncement à certaines actions de formation, report ou bascule vers des formations non-payantes, non-recours à la mission d'AMO relative à l'étude de restructuration du service de Transport à la Demande par exemple.

Enfin, l'actualisation de la contribution locale au fonctionnement des lignes régulières et du service de Transport à la Demande versée à Ile-de-France Mobilités, anticipée au BP 2024 à 4%, a finalement été moins élevée que prévue en raison du ralentissement de la hausse des coûts au dernier semestre de l'année 2024. Cette actualisation a été de **3.28%** (à titre d'information, l'inflation générale s'est établie à 2% en moyenne annuelle en 2024 contre 3,3 à 2,5% anticipé par les prévisionnistes).

En investissement :

L'excédent constaté correspond à des dépenses initialement programmées pour faire face à des besoins en ameublement, matériel informatique, logiciels mais aussi à la conduite d'études portant sur la mise à jour du diagnostic « Accessibilité » ou la résorption des points durs de circulation qui n'ont pu se concrétiser en 2024.

	RESULTAT 2023	DEPENSES 2024	RECETTES 2024	Total 2024
--	------------------	------------------	------------------	------------

RESULTAT CUMULE (Prévisionnel)	Section de fonctionnement	382 069,928 €	2 929 466,47 €	3 360 131,07 €	430 664,60 €
	Section d'investissement	155 752,73 €	45 077,70 €	317 363,84 €	272 559,14 €
	Total cumulé	537 822,65 €	2 974 544,17 €	3 677 767,91 €	703 223,74 €

PRINCIPAUX ELEMENTS A PRENDRE EN COMPTE DANS LA REFLEXION POUR L'EXERCICE BUDGETAIRE 2025

Les perspectives 2025 ont été élaborées en tenant compte des principes suivants :

- Une analyse appuyée de la situation macro-économique décrite en première partie de document permettant de fonder le budget sur des hypothèses les plus solides possible,
- La réduction des dépenses non-essentiels,
- L'optimisation du fonctionnement des services,
- La recherche systématique de subventions,
- Le maintien voire le développement d'une capacité d'action et d'appui de la part du Syndicat auprès de ses partenaires,

Plus précisément, la mise en œuvre de ces principes pour la construction du budget 2025 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.

Cette démarche sera poursuivie en 2025 afin de **dégager des marges de manœuvre pour augmenter la capacité d'action du Syndicat tout en cherchant à gagner en productivité.**

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

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

L'optimisation du fonctionnement des services se traduit par l'adaptation de nos méthodes et pratiques professionnelles ainsi que par la mise à jour de nos besoins privilégiant les solutions offrant une bonne souplesse de fonctionnement sans rogner sur la robustesse de nos outils.

A titre d'exemple, en 2024, la production des tableaux de bord permettant de présenter au grand-public les principales données issues de l'observatoire des mobilités s'est faite en

s'appuyant sur l'outil ArcGIS déployé pour remplacer notre outil interne de visualisation de l'offre de transport. Il en a été de même pour la plate-forme OpenData, outil inédit pour le SIEMU. Ce parti-pris a permis de diversifier et d'optimiser l'usage d'un seul outil au bénéfice de notre productivité et de la maîtrise de nos coûts de fonctionnement. En 2024, s'est également opérée une évolution du mode d'hébergement de nos progiciels comptable et RH afin d'en parfaire la robustesse et de permettre une plus grande souplesse d'utilisation au bénéfice de notre productivité, ceci en limitant au maximum les coûts d'hébergement et de maintenance.

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

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

- Le maintien et le développement de l'expertise du Syndicat

Depuis quelques années, règlementations et innovations en matière d'organisation des mobilités ont évolué rapidement. **Les équipes du Syndicat sont donc sans cesse confrontées à la nécessité de mettre à jour leurs compétences et connaissances pour apporter au territoire la meilleure expertise possible.** Cette mise à niveau passe par le recours à des formations dispensées par des experts reconnus. Si, dans une grande majorité des cas, le SIEMU mobilise les ressources offertes par le CNFPT ou l'association AGIR Transport dont il est membre, certaines formations très spécifiques justifient la **mobilisation d'un budget « formation ».** **Dans le même but, le Syndicat dispose d'abonnements aux revues professionnelles « La Gazette des Communes » et « Ville Rail et Transport » et adhère, comme indiqué, à l'association AGIR Transport qui propose assistance, partage de bonnes pratiques et formations.**

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

- ***Poursuite de la mise en œuvre du Plan Local des Mobilités (PLM)***

Comme indiqué ci-dessus, l'approbation définitive du Plan Local des Mobilités lors du Comité Syndical de décembre 2023, a été immédiatement suivi de sa mise en œuvre progressive. A ce titre, 2025 sera dans la continuité de 2024. **Le SIEMU poursuivra, d'une part, son intervention en suivi et en appui des maîtres d'ouvrage ayant pris des engagements pour la réalisation du plan (montage et animation de Rencontres Thématiques, transmission d'un cahier des charges-type pour la réalisation de PAVE, établissement et communications autour du bilan annuel, etc.) et, d'autre part, continuera de mettre**

en œuvre les actions qui lui reviennent. Sur ce dernier point, l'année à venir sera particulièrement marquée par le lancement de la **démarche InTerLUD+**. Ce processus conduira le territoire à se doter d'une charte de logistique urbaine durable partagée entre acteurs publics et privés et qui permettra la mise en place d'une gouvernance locale sur ce sujet.

En termes budgétaires, ces actions se traduisent essentiellement par la mobilisation de crédits affectés à :

- L'étude qui sera conduite par le bureau d'études Interface Transport, désigné fin 2024 pour appuyer le SIEMU dans la mise au point d'un diagnostic sur le transport de marchandises sur le territoire puis dans l'élaboration d'une charte de logistique urbaine durable concertée.

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

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

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

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

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

En 2025, les **travaux de mise en place du Réseau de Chauffage Urbain** se poursuivront sur les communes de Lagny-sur-Marne, Saint-Thibault-des-Vignes et Bussy-Saint-Georges.

- ***Appui au territoire dans la réalisation des travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt du réseau de bus***

Malgré une année 2024 particulièrement dense en matière d'études et de modification de desserte (renforts d'offre bus d'avril 2024, restructuration du service de Transport à la Demande, renumérotation des lignes du réseau, adaptation de la desserte pour les JOP de Paris 2024, etc.), le Syndicat est parvenu à mobiliser Transdev Marne-la-Vallée et les collectivités concernées par la déclaration d'accessibilité d'une ou plusieurs lignes du réseau afin de réaliser des tests d'accessibilité (essai-bus visant à définir si l'arrêt est accessible ou non) sur les lignes 2225 et 2229.

Selon les cas, de petits travaux permettront de rendre les arrêts accessibles ou des études plus poussées seront nécessaires pour réaliser des aménagements plus conséquents.

Dans ce dernier cas, et afin de ne pas en rester au constat, **le SIEMU a engagé une réflexion pour venir en appui des gestionnaires de voirie le nécessitant pour prendre en charge ces études dans la perspective d'un dépôt de dossiers de demande de subventions et d'aménagement auprès d'Ile-de-France Mobilités.**

Ce dispositif, encore en réflexion, dont la portée ne sera pas limitée aux lignes 2225 ou 2229, devrait être mis en œuvre courant 2025.

Il mobilisera des crédits dédiés à la rémunération des bureaux d'études chargés par le Syndicat de la réalisation des plans d'aménagement / mise en accessibilité.

- ***Résorption des points durs de circulation sur le réseau de bus***

Pour des raisons très diverses allant de la configuration de certains carrefours à la congestion automobile, **la fluidité voire la sécurité de certaines lignes de bus du territoire peut être dégradée.** Ces difficultés, ponctuelles ou touchant des sections de voie, sont remontées par l'exploitant auprès du Syndicat qui s'efforce alors de prendre attache avec les gestionnaires de voirie concernés pour tenter de trouver des solutions pertinentes, durables et, dans la mesure du possible, faciles à mettre en œuvre techniquement et financièrement.

Pour des aménagements conséquents ou lorsque s'ouvre la possibilité de traiter la régularité d'une ligne dans son intégralité, Ile-de-France Mobilités propose un appui technique et financier susceptible d'inciter les gestionnaires de voirie à entreprendre les travaux nécessaires.

Dans plusieurs cas, des études sont néanmoins indispensables pour concevoir un aménagement adéquat. **Dans le même esprit que pour la mise en accessibilité des points d'arrêt, le Syndicat souhaite pouvoir lancer en 2025 un dispositif d'appui qui permettrait de résorber progressivement les points durs de circulation ponctuels** (les études destinées à solutionner des problématiques de congestion par des reprofilages de voirie, l'adjonction de sections de site propre, d'élargissement etc. étant trop coûteuses et complexes pour être conduites par le Syndicat).

Il mobilisera des crédits dédiés à la rémunération des bureaux d'études chargés par le Syndicat de la réalisation des plans d'aménagement.

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

En 2025, le Syndicat continuera de porter et de **défendre les besoins du territoire en matière de renforcement et de structuration de ses dessertes** auprès de l'Autorité Organisatrice et des opérateurs. **Cette année devrait ainsi voir, d'une part, se concrétiser les études conduites sur les ZAC du Val d'Europe** (amélioration de la desserte des ZAC du Pré de Claye, du Couternois et du Prieuré, mise en place d'une liaison directe entre Esbly et Val d'Europe), les premières adaptations du service de Bus de Soirée après son lancement en avril 2024 et la réalisation d'un bilan fin 2024 ainsi que la mise en place du renfort d'offre sur la ligne 2262 (ajout de courses du lundi au samedi et création d'une offre le dimanche).

En parallèle, le SIEMU souhaite que puissent être lancées des études sur la desserte de la ZAC de la Rucherie par exemple.

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

En 2025, le Syndicat engagera avec Ile-de-France Mobilités les négociations sur la rédaction de la future convention partenariale.

- ***Suivi des études d'Avant-Projet du TCSP EVE***

Après avoir désigné son maître d'œuvre pour la réalisation des études d'AVP fin 2024 comme prévu, Ile-de-France Mobilités a lancé de premiers échanges sur différents sujets. Le SIEMU sera associé par Ile-de-France Mobilités tout au long des études et à l'œuvre pour assurer la coordination nécessaire localement.

- ***Relance de l'exploitation du service de free-floating (Trottinettes électriques et Vélos à Assistance Electrique)***

Après avoir initié en 2022 le lancement de cette nouvelle offre de mobilité, le Syndicat a accompagné en 2023 le déploiement progressif des engins et a continué, en 2024, à assurer une coordination des différents acteurs ainsi qu'un suivi de l'usage et de la qualité de service délivrée par l'opérateur (Bilan de juin 2024 notamment). Après avoir relancé l'AMI à l'issue d'une concertation auprès des collectivités concernées et désigné tout début 2025 le nouvel exploitant du service, **les premiers mois seront consacrés à la mise en place du nouveau service** (Extension du périmètre d'exploitation, modification de certaines stations, encadrement des arrêtés d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public etc.).

En parallèle, le SIEMU continuera de suivre l'usage des engins, de veiller à leur bon usage, de solliciter l'opérateur pour assurer sa participation à certains événements locaux et plus généralement, **le Syndicat sera vigilant au respect des engagements pris par l'opérateur dans son offre au bénéfice des utilisateurs et non-utilisateurs du service.**

En termes budgétaires, des crédits sont inscrits pour prendre en charge des frais de reproduction / diffusion de supports de communication.

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

Comme indiqué plus haut, après 18 mois environ de réflexion puis de mise au point, l'Observatoire des Mobilités est devenu pleinement opérationnel en 2024 (constitution et diffusion de cartes thématiques / tableaux de bord, mise à disposition de données en Open Data, premières évaluations de la mise en place du PLM etc.)

L'année à venir sera mise à profit pour parfaire les bases de données, les compléter, mettre en place de nouveaux tableaux de bord le cas échéant. Pour ce faire, le BP 2025 prévoit :

- **Le renouvellement des licences ArcGIS Online** souscrites auprès de l'éditeur ESRI permettant l'utilisation de cette solution technologique jugée comme étant la plus en adéquation avec les besoins du Syndicat,
- **L'achat de données** qui peuvent être nécessaires, en complément de celles disponibles en open data, **pour alimenter l'Observatoire des Mobilités,**

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

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

Pour exploiter techniquement la page, mettre en forme son contenu, suggérer des messages ou encore soutenir le Syndicat dans la définition d'une stratégie éditoriale, **le SIEMU s'appuie sur l'agence de communication Reactive** désignée en juillet 2023 comme prestataire pour une durée initiale de 2 ans.

Est donc inscrit au BP 2025 une enveloppe correspondant à la rémunération forfaitaire du prestataire prévue au marché.

En complément, **le BP 2025 comprend les crédits nécessaires à la mise en avant (sponsoring, jeux concours) de certains contenus et messages particulièrement importants susceptibles de bénéficier à l'audience de la page et donc à augmenter la portée des conseils ou incitations diffusés par le Syndicat.**

En outre, le Syndicat prévoit d'**accentuer son action en matière de management de la mobilité**. Des crédits sont prévus pour assurer la **conception et la reproduction de documents de communication** et d'information qui pourraient s'avérer nécessaire aux interventions des équipes.

Enfin, bien que le SIEMU réalise désormais en interne la mise à jour du contenu des sites Web www.siemu.fr et www.plm-mlv.fr, une enveloppe sera consacrée en 2025 à la rémunération du prestataire en charge de leur maintenance corrective et évolutive.

Comme habituellement, le Rapport d'Orientation Budgétaire (ROB) 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 Ile-de-France Mobilités,
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 2025.

Dépenses

- **Les charges à caractère général (011)** regroupant les achats courants, les services extérieurs, les charges de structure (loyers, énergie, assurances), les impôts et taxes. Les inscriptions budgétaires destinées à couvrir ces charges sont en légère diminution (-2,57% environ) et tiennent compte des efforts de gestion mis en place,
- **Les frais de personnel (012)** sont estimés en tenant compte de la situation projetée en matière de ressources humaines sur l'année 2025. **Il est à noter que cette enveloppe est en légère hausse afin de prendre en compte les éléments relatifs à l'obligation légale de mise en place de la garantie prévoyance à compter du 1^{er} janvier 2025 ainsi que les coûts du dispositif relatif aux titres restaurants validé pour le comité syndical du 15 octobre 2024. L'équipe étant au complet le montant des rémunérations de l'ensemble des agents est pris en compte à plein régime pour l'ensemble de l'exercice à venir, y compris la rémunération de l'assistante administrative remplaçante recrutée en contrat à durée déterminée, à compter du 1^{er} janvier 2025 pour une durée de 6 mois, sur les mêmes bases salariales que l'agent titulaire actuellement en congé parental.**

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

- L'hébergement et le droit d'utilisation des noms de domaine des sites Web SIEMU et PLM,
- Les différentes licences d'utilisation des logiciels nécessaires aux missions des personnels du SIEMU,
- Les indemnités des élus : depuis le 23 juillet 2020, le SIEMU est composé de 10 vice-Présidents et du Président. Il est proposé de conserver l'enveloppe à 26 000€ à l'article 6531 au titre des indemnités de fonction et à 1 300€ à l'article 6533 au titre des cotisations de retraite des élus.

Recettes

Comme annoncé début 2024, le Syndicat a poursuivi cette année ses efforts de gestion pour rationaliser ses dépenses.

Ces efforts ont permis de dégager un excédent de fonctionnement de 48 594.67€ venant s'ajouter au résultat des années précédentes. (Cf. ci-dessus « Vue d'ensemble du Compte Administratif 2024)

Dans un contexte d'inflation toujours présente même si moins prononcée, sans rogner sur sa capacité d'action voire en cherchant à développer ses champs d'intervention tout en préservant les ressources de ses membres, le Syndicat propose, pour l'exercice

2025, une stabilité du montant de la cotisation « Fonctionnement » appelée par habitant par rapport à 2024 soit un montant de 2,03927€/habitant.

Ainsi, seul l'effet démographique vient modifier le montant de cotisation appelé par le SIEMU auprès de ses membres et sur des montants très limités (moins de 4 500€ au total).

EPCI membre	Population municipale 2025	Cotisation "Fonctionnement" 2024	Cotisation "Fonctionnement" 2025	Différence 2025/2024	Evolution 2025/2024
CCVB	1 293	2 539 €	2 637 €	97,88 €	+3,855%
CAMG	110 064	221 092 €	224 450 €	3 358,68 €	+1,519%
VEA	53 598	108 312 €	109 301 €	989,05 €	+0,913%
TOTAL	164 955	331 943 €	336 388 €	4 445,61 €	+1,339%

Cotisation « PDU »

Besoins de financement

Les besoins de financement sont constants en termes de postes, les montants ont été ajustés par rapport à 2024.

Dépenses :

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

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

- **Mettre en œuvre le Plan Local des Mobilités** (dispositif de communication, réalisation d'un diagnostic et animation d'une instance de gouvernance sur le transport de marchandises)
- **Apporter un appui aux gestionnaires de voirie du territoire pour la réalisation de travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt,**
- **Financer un dispositif permettant de résorber progressivement les points durs de circulation pénalisant la régularité du réseau de bus du territoire,**
- **Communiquer sur le service de location de vélos à assistance électrique et de trottinettes électriques en libre-service,**
- **Exploiter et alimenter l'Observatoire des Mobilités** (Licences d'utilisation du « logiciel-support » et achat de données complémentaires à celles disponibles en open data),
- **Animer la page Facebook du SIEMU pour diffuser des messages de sensibilisation à l'attention des habitants, salariés et autres personnes fréquentant le territoire** (gestion de la page Facebook, rémunération de l'AMO conseillant le SIEMU dans la conduite de cet outil, mise en avant de contenus),
- **Maintenir les sites Web www.siemu.fr et www.plm-mlv.fr,**

Recettes :

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

Afin de préserver les ressources de ses membres, le Syndicat propose de diminuer, pour l'exercice 2025, le montant de la cotisation « PDU » appelée par habitant par rapport à 2024 pour l'ajuster à un montant de 1,76175€/habitant.

Ainsi, le SIEMU propose une baisse de plus de 15% (soit plus de 45 000€) des cotisations appelées auprès de ses membres sur la cotisation PDU en 2025 par rapport à 2024.

EPCI membre	Population municipale 2025	Cotisation "PDU" 2024	Cotisation "PDU" 2025	Différence 2025/2024	Evolution 2025/2024
CCVB	1 293	2 572 €	2 277,94 €	-293,70 €	--11,419%
CAMG	110 064	223 943 €	193 904,75 €	-30 038,15 €	-13,413%
VEA	53 598	109 709 €	94 426,03 €	-15 282,59 €	-13,930%
TOTAL	164 955	336 223 €	290 608,72 €	-45 614,43 €	-13,567%

Cotisation « Offre de transports Réseau de bus »

Besoins de financement

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

En 2023, le Syndicat a acquitté un montant de participation de 1 971 943,09 €. Prenant en compte le contexte d'inflation à l'œuvre au moment de l'établissement du Budget Primitif 2024, l'assemblée délibérante a décidé d'inscrire une enveloppe de 2 050 820,82€ soit une augmentation de +4% par rapport à la somme acquittée en 2023. Compte-tenu des données à sa disposition au moment de l'établissement de ce Rapport d'Orientation Budgétaire puis du budget primitif, cette prospective s'est révélée légèrement surévaluée puisque la somme à verser devrait se monter à 2 036 664,09€ en 2024 soit une augmentation de 3,28% par rapport à celle versée en 2023.

Les perspectives économiques 2025 évoquées plus haut (inflation générale estimée entre 1,5% et 2% environ en moyenne annuelle, augmentation prévisible du niveau des salaires de 3,5 à 4,9%, hausse des coûts des services tirés par les salaires, forte incertitude sur le prix des carburants) nous incitent à prévoir une augmentation de la participation locale 2025 au fonctionnement des lignes régulières du réseau de bus du territoire de 2,5% par rapport à celle due en 2024. La cotisation ressortirait à un montant de 2 087 580,68€. Il convient de noter qu'il s'agit d'une prospective raisonnable visant tout à la fois à minimiser la perspective d'un appel à contribution supplémentaire en cours d'année et à préserver les finances des membres du Syndicat.

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

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

- 1) Une part fixe correspondant à 50% du montant total de la contribution attendue.

Compte-tenu du montant global de participation (2 087 580,68€), cette « part fixe » représente :

1 043 790,34 €.

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 2025, de la manière suivante :

EPCI membre	Part fixe par membre	Montant « Part Fixe » 2025 (En €)
CCVB	1,50%	15 656,86 €
CAMG	58,00%	605 398,40 €
VEA	40,50%	422 735,09 €
TOTAL	100%	1 043 790,34 €

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

Compte-tenu du montant global de participation (2 087 580,68€) cette part « Offre de Transport » représente : 521 895,17€.

La proposition de répartition entre les membres est issue d'un calcul de l'offre de transport disponible au 06/01/25 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 **augmentation de l'offre de transport entre 2024 et 2025 (+3.5%)** et une répartition de l'offre entre EPCI telle qu'indiquée ci-dessous :

EPCI membre	Nombre de passage aux arrêts 2025	Nombre de passage aux arrêts 2024	Evolution du nombre de passage aux arrêts 2024/2023	Part « Offre de Transport » par membre
CCVB	180	180	0%	0,56%
CAMG	20 746	20 299	2.2%	64,34%
VEA	11 320	11 174	1.3%	35,10%
TOTAL	32 246	31 653	3.5%	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 » 2025 (En €)
CCVB	0,56%	2 923 €
CAMG	64,34%	335 787 €
VEA	35,10%	183 185 €
TOTAL	100%	521 895,172 €

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

Compte-tenu du montant global de participation (2 087 580,68€), cette part « Potentiel Financier » représente : 521 895,17€.

La répartition de la contribution faite en fonction de l'écart de potentiel financier net du FPIC entre les membres ressort ainsi en 2025 :

EPCI membre	Potentiel financier agrégé (PFIA) ajusté du FPIC (En €)	PFIA/Hab. DGF pondérée du FPIC (En €)	Contribution PFIA corrigée du FPIC
CCVB	976 783	774,0	2 197 €
CAMG	139 703 001	767,3	314 237 €
VEA	91 343 802	1 109,1	205 461 €
TOTAL	232 023 586	873	521 895,172 €

SYNTHESE

Montants de cotisation attendus au titre de la cotisation « Offre de transport Réseau de bus » pour 2025 :

EPCI membre	Part fixe	Cotisation relative à « l'Offre de Transport »	Cotisation PFIA corrigée du FPIC (En €)	TOTAL (en €)	Ecart en € BP2025/BP2024	Evolution BP2025/BP2024
CCVB	15 656,86 €	2 922,61 €	2 197,10 €	20 776,57 €	380 €	+1,862 %
CAMG	605 398,40 €	335 787,35 €	314 236,68 €	1 255 422,43 €	16 815 €	+1,358 %
VEA	422 735,09 €	183 185,21 €	205 461,39 €	811 381,69 €	19 565 €	+2,471 %
TOTAL	1 043 790,34 €	521 895,17 €	521 895,17 €	2 087 580,69 €	36 760 €	+1,792 %

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 1^{er} janvier 2021). Le montant fixé dans la convention est exprimé en €2019 et actualisé chaque année en prenant pour base le montant 2019.

En 2024, le Syndicat a acquitté un montant de participation de 244 234.18€. En 2025, le SIEMU devrait acquitter un montant de 250 340€ soit une augmentation de + 2.5% par rapport à la somme acquittée en 2024.

Compte-tenu des données à notre disposition au moment de l'établissement de ce Rapport d'Orientation Budgétaire et suivant une progression linéaire de 2.5%, la cotisation 2025 a été estimée à 250 340€.

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.

La restructuration du service et sa transformation en bus de soirée a substantiellement fait évoluer la réalité de l'offre disponible sur chacun des EPCI membres du SIEMU. En outre, de premières adaptations devraient être actées dans les semaines précédant l'approbation du présent rapport. Elles iraient dans le sens d'une suppression du service sur la commune de Favières en raison de sa très faible fréquentation. Favières étant la seule commune de la Communauté de Communes du Val Briard à être couverte par le service Bus de Soirée et compte-tenu de la corrélation établie entre contribution financière et niveau de service, il apparaîtrait logique de ne pas appeler de cotisation « Transport à la Demande » auprès de la CCVB.

Dans le même temps, les moyens affectés seraient redéployés sur les autres communes desservies depuis la gare de Val d'Europe à savoir : Jossigny, Villeneuve-Saint-Denis et Villeneuve le Comte.

Au stade du ROB, nous estimons que la clé de répartition de la contribution « Transport à la Demande » mérite d'être affinée mais qu'elle peut être évaluée à ce jour à :

- **Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire : 80%**
- **Val d'Europe Agglomération : 20%**
- **Communauté de Communes du Val Briard : 0%**

Ces éléments seront affinés d'ici à la présentation du Budget Primitif 2025.

EPCI membre	Clé de répartition estimée 2025	Contribution TàD 2024 (En €)	Contribution TàD 2025 (En €)	Ecart en € ROB2025/BP2024	Evolution ROB2025/BP2024
CCVB	0%	2 459 €	0,00 €	-2 459,32 €	-
CAMG	80%	238 554 €	200 272,02 €	-38 281,86 €	-16,047%
VEA	20%	4 919 €	50 068,01 €	+45 149,37 €	+ 917,857%
TOTAL	100%	245 932 €	250 340,03 €	4 408,19 €	+1,792%

RECAPITULATIF GENERAL :

EPCI membre	Cotisation « Fonctionnement » (En €)	Cotisation PDU (En €)	Cotisation « Offre de transport – Réseau de bus »	Cotisation « TàD »	TOTAL 2025 (En €)	Montants BP 2024	Ecart en € BP2025/BP2024	Evolution BP2025/BP2024
CCVB	2 637	2 278	20 777	0	25 691	27 966	-2 275 €	- 8,855%
CAMG	224 450	193 904	1 255 422	200 272	1 874 049	1 922 197	-48 148 €	-2,569%
VEA	109 301	94 426	811 382	50 068	1 065 177	1 014 755	50 422 €	+4,734%
TOTAL	336 388	290 608	2 087 581	250 340	2 964 918	2 964 918	0 €	0,000%

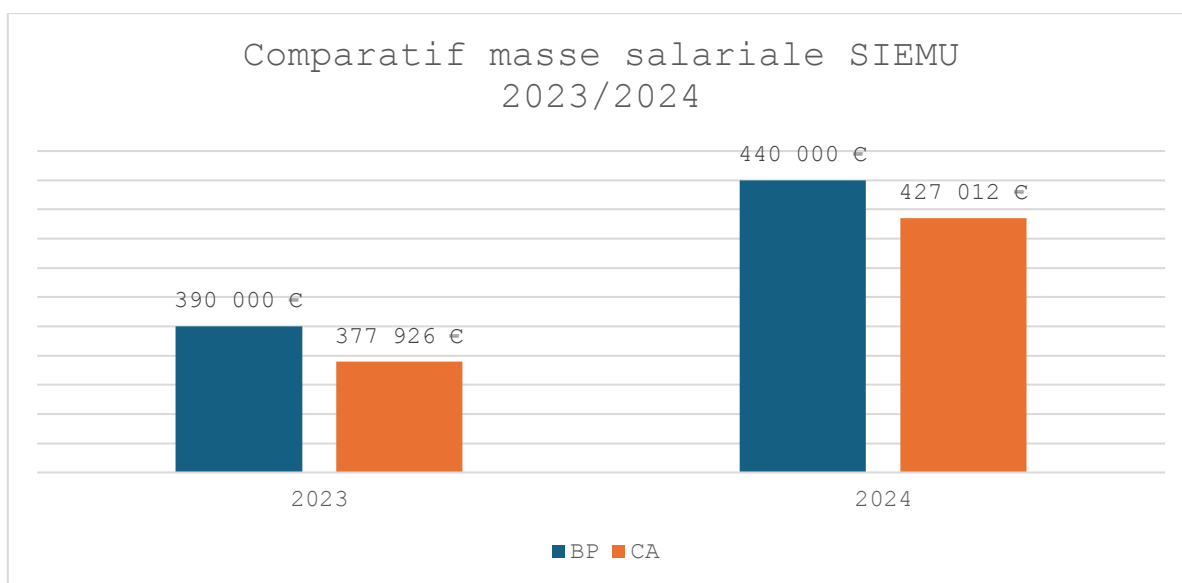
En section d'investissement, les dépenses envisagées sont les suivantes :

- **Au compte C21,**
 - **La réalisation de petits travaux, l'achat de matériel** (mobilier, matériel ergonomique, petits travaux intérieurs au Syndicat etc.) permettant d'améliorer les conditions de travail des agents du Syndicat,
 - **Le renouvellement courant du matériel informatique** mis à disposition des agents pour l'exécution de leurs missions quotidiennes,
- **Au compte C20,**
 - **La conduite d'études sur la mise en accessibilité des points d'arrêt du territoire,**
 - **L'élaboration d'un diagnostic fin sur l'organisation du transport de marchandises** sur le territoire dans la perspective de mettre au point une charte portant sur la logistique urbaine en déclinaison du Plan Local des Mobilités,
 - **Le pilotage d'études d'aménagement portant sur les points durs de circulation et/ou le réaménagement de secteurs problématiques pour la desserte, en sécurité, de certains pôles générateurs du territoire,**
- **En recettes,** sur l'année 2025, **le Syndicat pourra compter sur les subventions issues du dispositif InTerLUD+.** S'y ajoutent classiquement les amortissements et le report de l'excédent 2024.

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

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

Le volume de la masse salariale 2024-2025



Le taux de réalisation de la masse salariale s'est maintenu à 97% en 2024.

L'augmentation de la masse salariale pour 2024 tient en partie poste de Responsable Finances, Secrétariat Général, Ressources Humaines ainsi que le chargé de mission recruté au 1^{er} novembre 2023 qui ont donné leur plein potentiel et ont nécessité une rémunération sur l'année complète.

La composition des effectifs au 31 Décembre de chaque exercice :

Effectifs	2023	2024
-----------	------	------

Personnel Titulaire	5 ¹³	4
Personnel Non Titulaire	3	4
TOTAL	8	8

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 2024, les effectifs du Syndicat sont de 8 agents dont 4 agents titulaires de la Fonction Publique Territoriale, et 4 agents non-titulaires (2 Contrats à Durée Déterminée / 1 Contrat à Durée Indéterminée / 1 agent en contrat d'intérim).

La représentativité par filière des effectifs du Syndicat n'a pas été modifiée entre 2023 et 2024 :

Filière Professionnelle	2023	2024
Administrative	5 ¹⁴	5
Technique	3	3
TOTAL	8	8

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

Structure détaillée de la masse salariale en 2024

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 2024](#)

En termes d'agents :

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

- **Personnel non-titulaire correspond aux postes de :**
 - Responsable Mobilités Territoire (Filière Administrative catégorie A)
 - Chargée de mission Mobilités Territoire (Filière technique catégorie A)

¹³ Dont un agent remplaçant

¹⁴ Dont un agent remplaçant

- Chargé de mission management de la mobilité et observatoire (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 39H et un cycle de 35H.

Les agents disposent :

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

Les heures supplémentaires

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

	2023	2024
Coût des heures supplémentaires (en €)	95.81€	0€

La prévision 2025

Les charges brutes de personnel et frais assimilés supportés par le Budget Primitif 2025 s'élèveront à 479 400€ soit une augmentation de 8.95 % par rapport aux sommes inscrites au BP 2024.

Elles correspondent à :

- La rémunération des 7 agents permanents du Syndicat (Cf. ci-dessous),
- La rémunération de l'agent remplaçante imputée sur l'exercice 2024 en charge de gestion courante,
- 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,
- La prévision d'une enveloppe financière pour le paiement des jours de CET au-delà du 16^{ème} jour épargné si les agents en font la demande,
- Le RIFSEEP pour l'ensemble des agents de la collectivité dont l'enveloppe consacrée au CIA (intéressement individuel mis en place lors de l'instauration du RIFSEEP par délibération en 2020),
- La mise en place des titres-restaurants avec une participation forfaitaire employeur à hauteur de 8 700€ annuel en 2025,

- La mise en place de la garantie prévoyance avec participation employeur à hauteur de 3 700€ en 2025.

Il convient de noter que les missions du Syndicat s'exerceront dans des conditions particulières sur une partie de l'année 2025 du fait de la situation suivante :

- **L'assistante administrative en congé parental jusqu'au 30 juin 2025 sera remplacée par un agent en contrat à durée déterminé de 6 mois à compter du 01 janvier 2025 et jusqu'au 30 juin 2025.**

Sur le plan des ressources humaines, le budget 2025 tient également compte des éléments suivants :

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

En 2024, le SIEMU a poursuivi son effort de structuration des outils RH avec pour résultat :

- La mise en œuvre de l'ensemble des actions inscrites au Document Unique d'Evaluation des Risques Professionnels,
- La constitution d'un diagnostic des Risques Psycho-Sociaux annexé au Document Unique d'Evaluation des Risques Professionnels et la mise en œuvre d'une partie des préconisations
- La mise en place de la couverture « Prévoyance » avec une prise d'effet au plus tard au 1^{er} janvier 2025,
- La mise en place de titres-restaurants à destination des agents du Syndicat à compter du 1^{er} janvier 2025.

Le Syndicat poursuivra cet effort de structuration de ses outils RH en 2025 avec la volonté d'avancer sur :

- La mise en place de la couverture « Santé » avec une prise d'effet au plus tard au 1^{er} janvier 2026,
- La mise en œuvre de l'ensemble des préconisations du diagnostic des Risques Psycho-Sociaux annexé au Document Unique d'Evaluation des Risques Professionnels.

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

Désignation	BP 2023	BP 2024	DOB 2025
Charges de personnel	390 000€	440 000€	479 400€

