

# SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS SOISSONNAIS (SITUS)

8 Rue de la Buerie – 02200 SOISSONS  
EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DES DELIBERATIONS  
DU COMITE SYNDICAL  
Séance du mardi 30 Octobre 2018

L'an deux mille dix-huit, le Mardi 30 octobre 2018 à 18h30 minutes, le Comité Syndical du Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais, régulièrement convoqué par le Président Didier BODA, s'est réuni, dans le lieu habituel de ses séances (Boutique Bus, 8 Rue de la Buerie à SOISSONS).

**Date de la convocation :**

23 Octobre 2018

NOMBRE DE MEMBRES		
Membres en exercice	Membres présents	Qui ont pris part à la délibération
12	11	10

**Ont pris part au vote :** Mme CORDEVANT, M. BEAUDON, M. BODA, M. COUTEAU, M. GAGE, M. HANSE, M. LEFEVRE, M. LEMOINE, M. PAILLETTE, M. TORDEUX.

<b>Demande de Subventions à la Région des Hauts-de-France et à la Communauté d'Agglomération du « Grand Soissons Agglomération » pour la mise en place d'une ligne de TAD directe « Soissons / Roissy »</b>	<b>Rapport</b>
	<b>N°7</b>

Le 18 octobre 2016, Didier Boda, dans le cadre des questions diverses du Comité syndical du SITUS, évoquait pour la première fois, sa proposition de réalisation d'une ligne directe Soissons-Roissy.

Le 13 décembre 2016, en question diverse, le Président du Syndicat (mixte) Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais (SITUS), à titre personnel, avançait l'idée de la création d'une ligne « TAD direct Soissons-Roissy » lors de la tenue du Comité Syndical du SITUS. La copie d'un article du « Vase Communicant » de l'époque, reprenant in extenso ce projet, était joint en annexe au procès-verbal de cette dite réunion. A été également joint un article du journal « L'Union » du 05 décembre 2016.

Le 19 décembre 2017, en Comité Syndical, point n°3 des questions diverses, le Président du S.I.T.U.S réagissait suite à un article paru dans « ACTION » numéro 75 intitulé « Carrefour de l'Emploi » qui soulignait la présence du Groupement d'Employeurs spécialisé en Logistique (G.E.L) situé à Roissy. Il déclarait qu'il était impossible à tout

salarié employé à Roissy de se rendre sur ce site en transport collectif. Il formulait, à nouveau, la proposition de création d'une ligne de TAD direct « Soissons-Roissy ».

Cette proposition ayant retenu toute l'attention du Conseil Régional et de son Président, début 2018, le Vice-Président en charge des transports et des infrastructures de transport, Frank DHERSIN, également Président de "Hauts de France Mobilité", rencontrait le Président du SITUS qui lui livrait, en présence d'autres Élus Régionaux, son projet.

Le 6 février 2018, en question diverse, point n°1, le Président du SITUS informait le Comité Syndical du SITUS qu'il était possible, dans le cadre d'une ligne "TAD direct Soissons-Roissy", d'obtenir un arrêt à Roissy Pôle.

Depuis cette date, le dossier a évolué et a fait l'objet d'une demande d'étude de subventionnement auprès de la Région des Hauts-de-France, par le Président du SITUS, en date du 26 juin 2018, accompagnée du projet intitulé "Soissons-Roissy en TAD : une heure maxi", daté de Janvier 2018.

La demande du SITUS est une prise en charge par la Région des Hauts de France du déficit de fonctionnement estimé à 185.000€, pendant toute la durée de l'expérience fixée à trois ans maximum, à hauteur de 70%; les 30% restant étant sollicité auprès de la Communauté d'Agglomération du "Grand Soissons Agglomération".

Cependant, la première année, il est bon d'ajouter 60.000€ HT de charges d'installation du projet répartis de la même façon.

Le SITUS, quant à lui, prenant à son compte l'investissement en matériel roulant (3 véhicules, voire quatre), matériel roulant renouvelé chaque année, soit une somme de 90.000€ HT minimum la première année et 60.000€ HT minimum la seconde et troisième année. Pour la Région des Hauts de France, la participation financière demandée, la première année, est de 171.500€ et pour le Grand Soissons Agglomération de 73.500 €. Elle sera respectivement de 129.500€ et 55.500€, la deuxième et troisième année.

Le 18 septembre 2018, le Président du Conseil Régional, Xavier BERTRAND et son Vice-président en charge des transports, Franck DHERSIN, dans un courrier cosigné par ces deux Élus, soulevaient trois interrogations, auxquelles le Président du SITUS a répondu, et ajoutaient « *sous réserve que les trois interrogations soient levées, nous vous confirmons notre accord de principe pour l'octroi de la participation sollicitée, de manière forfaitaire.* »

Aussi, ce jour, compte-tenu de l'engagement de la Région des Hauts de France sans que ce projet ne pourrait être réalisé, il est demandé aux membres du Comité Syndical :

- de voter la participation financière du SITUS telle que définie ci-dessus et dans le rapport de Janvier 2018 joint « Soissons-Roissy en TAD : une heure maxi ! », d'accepter

l'inscription du financement de 3 véhicules au moins (minimum 90.000 € HT ) au budget primitif de 2019 ainsi que le renouvellement de ces véhicules aux budgets primitifs de 2020 et 2021, de donner au Président toute latitude afin d'assurer les formalités subséquentes;

- de confirmer la demande de subventions à la Région des Hauts de France telle que définie ci-dessus;

- de faire une demande de subvention à la Communauté d'Agglomération du « Grand Soissons Agglomération » de 73.500 € pour la première année du lancement de l'expérimentation de la ligne "TAD direct Soissons-Roissy" et de 55.500 € pour la seconde et la troisième année de cette dite expérimentation.

*Avis favorable unanime des membres du Bureau Syndical*

<b>DELIBERATION</b>
---------------------

**Les membres du Comité syndical, après délibération décident :**

- d'accepter la participation financière du SITUS telle que définie dans le rapport,

- d'accepter l'inscription du financement de 3 véhicules au moins (minimum 90.000 € HT) au budget primitif de 2019 ainsi que le renouvellement de ces véhicules aux budgets primitifs de 2020 et 2021 (minimum 60.000 € HT/an), et d'autoriser le Président à accomplir toutes les formalités subséquentes s'y rapportant,

- de confirmer la demande de subvention à la Région des Hauts de France à hauteur de 171.500 € la première année et 129.500 € la deuxième et troisième année,

- de solliciter une subvention à la Communauté d'Agglomération du « Grand Soissons Agglomération » de 73.500 € la première année et de 55.500 € la deuxième et troisième année d'expérimentation,

- de donner au Président du SITUS, l'autorisation de faire toutes les démarches liées à la concrétisation de ce projet dans les conditions définies dans le rapport de présentation.

**Vote :**

Pour : 10

Contre : 0

Abstention : 0

N'a pas pris part au vote : 1

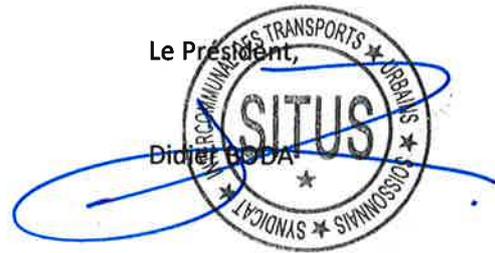
Et ont signé au registre les membres présents

Affiché, 31 Octobre 2018

Pour extrait conforme,

Le Président,

Didier BOUDA



REÇU A LA SOUS-PREFECTURE  
DE SOISSONS  
31 OCT. 2018

## "SOISSONS-ROISSY EN TAD" : UNE HEURE MAXI !

### 1) Présentation du territoire.

Situé dans le sud de l'Aisne, département particulièrement touché par le chômage, le Soissonnais s'est, depuis trente années, totalement désindustrialisé. L'affaiblissement du "Grand Soissons" s'est fait au même rythme que la "perte de vitesse" et la désuétude de ses principales voies de communication (RN 2 pour la route et ligne "Hirson-Laon-Soissons-Crépy en Valois-Paris pour le ferré). Et pourtant, ces deux axes qui forment la colonne vertébrale du département de l'Aisne, passent à proximité du site de Roissy!

Promis depuis très longtemps, la RN 2 n'est toujours pas à deux fois deux voies entre Laon et Paris. Compte-tenu de l'avancement des travaux actuels et des engagements notamment de l'État, non respectés, c'est sûrement au-delà de 2030 que ce doublement arrivera enfin à son terme !

Sa ligne ferrée dont je ne referai pas l'histoire, encore qu'il soit bon de rappeler qu'elle permettait de se rendre, à fière allure, au-delà de la frontière belge, semble, aujourd'hui, menacée dans sa forme actuelle. Les deux raisons principales :

- Le très mauvais état de son infrastructure (150 millions de travaux que la Région des Hauts de France accepte de financer pour moitié à condition que l'État s'engage à la même hauteur);
- L'utilisation d'une partie du sillon de cette dite ligne par le CDG express (+ de 150 trains/jour) dont le départ, est-il bon de le souligner, se fera à partir de la Gare de l'Est.

**Depuis de longue date et c'est très facile de le comprendre, le territoire Soissonnais porte ses regards, en priorité, sur l'Île de France.** Et le site de Roissy, en plein développement, ne peut que l'inciter à renforcer son attirance d'où la demande insistante de pouvoir relier cette plate-forme aéroportuaire mais, ce n'est pas que cela. C'est également la possibilité de se rendre dans le "Grand Paris" de demain, de pouvoir se déplacer dans la France entière, d'avoir une ouverture sur le monde ainsi que de donner un éclairage nouveau à ce territoire du "Grand Soissons" qui en a tant besoin.

### 2) Des liaisons notamment entre Soissons et Roissy ont échoué, pourquoi ?

*Les dessertes par route et par cars étaient vouées à l'échec pour des raisons simples :*

- une offre de transport insuffisante et ne répondant pas notamment aux attentes des salariés travaillant sur le site.
- des trajets dont la durée ne pouvait être concurrentielle à la voiture particulière (temps de parcours double par rapport à un quatre roues).
- une tarification très mal adaptée
- un engagement financier des collectivités locales trop important par rapport à des résultats plus que médiocres.

***Les dessertes "trains + cars" ont été et sont également vouées à l'échec pour des raisons parfois différentes mais tout aussi simples :***

- la rupture de charge (quitter un moyen de locomotion pour en prendre un autre, rien de plus repoussant!). Les explications : perte de temps entre deux correspondances, de plus, pas toujours bien assurées, allongement important du temps de parcours etc...
- une tarification pas très simple à mettre en place.
- une offre de transport mal adaptée et plus précisément par rapport aux horaires de travail des employés de ce site.

Enfin, le projet de desserte directe par le train : "Hirson-Laon-Soissons-Crépy en Valois-Roissy, s'appuyant sur "une virgule à hauteur de Mitry-Mory", présenté par la Communauté d'Agglomération du Soissonnais (C.A.S), semble stagner. Néanmoins, si le projet d'étude annoncé pour 2019 voyait le jour et que celui-ci débouche sur une desserte notamment du site de Roissy, il pourrait satisfaire tant les usagers des trains qu'une grande partie de la population soissonnaise en attente d'une telle liaison. Cependant, il faudrait augmenter le nombre de services journaliers sur l'ensemble de la semaine (7 jours sur 7), plus précisément le matin et le soir.

Dans cette perspective, la mise en place d'une ligne TAD entre Soissons Gare SNCF et Roissy pôle permettrait de développer une clientèle et répondrait à l'attente forte des habitants du territoire Soissonnais.

### **3) Pourquoi proposer une "liaison directe en TAD entre Soissons et Roissy" et de plus, à titre expérimental (3ans) ?**

Tout d'abord, qu'entend-on par ligne TAD ? Une ligne TAD offre, en général, de multiples services mais, qui ne seront réalisés que dans le cas où au moins une personne aura fait une réservation. **Pas de réservation, pas de service !** Il peut être demandé de réserver 24 heures à l'avance, voire au-delà. Dans certains cas, la réservation peut être également effectuée une heure à l'avance (c'est ainsi à Soissons pour le "TAD rural").

Les réservations peuvent être faites par l'intermédiaire d'une Centrale. À Soissons, c'est la Centrale du SITUS "Mobilinfos" qui se charge de l'information, des réservations et de l'ensemble de l'organisation. Ce sont 33 communes rurales qui sont desservies journalièrement (sauf le dimanche) avec 9 A/R - jour de 7h40 à 19h00.

Les services peuvent être assurés en utilisant des petits véhicules de 9 places y compris celle du conducteur (conducteur possédant uniquement le permis B) ou des véhicules plus grands et plus précisément des cars.

Cette première explication démontre, si besoin en était, la souplesse de ce type de transport collectif et surtout son **côté économique**; de plus, le projet proposé est à titre expérimental (3 ans). **Cependant, la volonté affichée est de mettre en place, à terme, une ligne de cars mais, faut-il "la construire progressivement à moindre coût", sans gâchis d'argent public !** La ligne directe permet aussi de répondre aux attentes des usagers et limitent le nombre de kilomètres à parcourir ainsi que le "temps chauffeur".

Enfin, le côté expérimental, offre des garanties que toute étude, en la matière, ne peut donner et qui coûterait cependant fort chère. Que donnerait une enquête auprès "des ménages", sinon des réponses très positives, pour quel résultat ? Dans le cas présent, **l'enjeu est clair : la population adhère au projet et fait en sorte qu'il demeure et se développe ou alors il disparaît.**

Sur quelles données pourrait-on s'appuyer pour justifier ce projet ? Les dernières remontent du temps où "L'Association Roissy-Charles de Gaulle, une chance pour l'emploi en Picardie", créée à l'initiative du Président de Région de l'époque, Charles Baur, avait encore "pignon sur rue" (celle-ci étant disparue depuis plus de 10 ans). D'après ce que je m'en souviens en tant que membre actif de cette dite association, on comptait environ 12.000 personnes picardes travaillant sur et aux alentours du site de Roissy (moins de 500 dans la Somme, environ 1500 dans l'Aisne et 10.000 dans l'Oise. Cela dit, si l'on avait positionné ces personnes sur leur axe de déplacement, il aurait été facile de démontrer que 2/3 de celles-ci se trouvaient sur l'axe "Amiens-Creil-Senlis-Roissy" et 1/3 sur l'axe "Hirson-Laon-Soissons-Crépy en Valois-Dammartin-Roissy". Depuis, et du fait que deux lignes de cars, payées par la Région des Hauts de France, fonctionnent dans l'Oise journellement, à un rythme soutenu, les chiffres de cette époque n'ont plus aucune valeur. **Et prendre comme référence des chiffres dont la fiabilité est fort discutable, n'est pas la bonne solution, d'où cette volonté de s'appuyer sur une expérimentation bien encadrée.**

**4) Le projet que compte mettre en place le SITUS avec notamment une aide financière de la Région des Hauts de France, sur trois années (période expérimentale).**

**- L'offre de transport collectif.**

L'amplitude journalière de ce transport collectif sera assez importante. Pour la première année d'exercice, le premier départ de Soissons se fera vers 3h00, le dernier, aux alentours de 22h00 et le retour de Roissy aura la plage horaire de 4h00 à 23h00 environ. Ce sont 15 à 16 allers/retours, 7 jours sur 7, qui seront mis en place. Un groupe de travail réunissant les intéressés (usagers) et les responsables des entreprises situées sur le site de Roissy sera constitué pour alimenter la réflexion et déterminer les horaires les plus adaptés. Il faudra aussi prendre en considération les données horaires ainsi que les résultats enregistrés par les lignes de cars reliant Roissy et partant notamment de Creil, Crépy en Valois, La Ferté sous Jouarre et Meaux.

**- Les trajets.**

Le départ est prévu sur le parking de la Gare sncf de Soissons et l'arrivée à Roissy-Pôle. Ce dernier point de dépose et de montée est en cours de validation. Il déterminera le kilométrage exact qui avoisinera 75 km soit 150 km environ pour un aller-retour. La durée du trajet direct est estimée entre 50 minutes et une heure dès que la déviation de "Vaumoise-Gondreville" sera effective (fin 2018-début 2019). Il y aura, parfois, des débordements d'horaire dus à des causes à ce jour indéterminées que l'exploitant devra gérer. Ce sera précisé dans le cahier des charges; cahier des charges qui comprendra une clause "PÉNALITÉS".

**- Les véhicules.**

Dans un premier temps, ce sont des véhicules de 9 places (permis B) qui seront mis en circulation avec la volonté d'utiliser des cars pour tous les services où ceux-ci seront rendus

nécessaires et plus économiques. Les premiers véhicules de personnes utilisés pourraient avoir une charge utile maximum de 3T5, confortables notamment surélevés et avec un grand coffre.

Du fait qu'il s'agit d'une expérience sur trois ans, les premiers véhicules ne seront pas aménagés pour les personnes à mobilité réduite. Ils seront cependant conformes à l'arrêté du 23 août 2013. Néanmoins, le SITUS dispose de ce type de véhicules et pourra faire appel à l'un d'entre-deux en cas de besoin.

Il est prévu l'achat de 3 véhicules avec une option pour un quatrième uniquement en cas de besoin. Ces véhicules seraient changés tous les ans avec comme base de reprise : 150.000km et 10.000€ HT par véhicule. La garantie du constructeur retenue est de 2 ans ou 100.000Km. Ces véhicules seraient mis à la disposition de l'exploitant qui aurait pour mission de les entreposer, de bien les entretenir et de les présenter dans un bon état de propreté. Bien évidemment, cet exploitant se chargerait de l'entretien, du renouvellement des pneumatiques, des assurances, de la fourniture du carburant et des vérifications journalières sans oublier celles relatives à la sécurité des voyageurs.

#### **- La tarification.**

Cette tarification doit être simple dans son application. Elle doit distinguer le voyageur habituel de celui qui se déplace de façon ponctuelle. **Il est bon de rappeler que le public visé est la personne en recherche d'emploi ou travaillant sur Roissy, voire en Île de France.**

Pour le travailleur habituel, deux titres de transport seront proposés : la carte hebdomadaire (60€ environ) ou la carte mensuelle (220€ environ). Cette proposition de prix s'appuie sur la tarification SNCF. Il est bon de souligner que **les employeurs ont obligation de prendre en charge les frais de transport de leur personnel à hauteur de 50%. Rien n'interdit également de rechercher des aides complémentaires pour réduire la participation financière des salariés.** Ces titres seront réglés en même temps que la réservation. L'intéressé devra communiquer ses horaires de déplacement à la semaine, au mois ou au "coup par coup" à condition d'en informer la Centrale "Mobilinfos" vingt-quatre heures au moins à l'avance.

Pour le "voyageurs occasionnel", le prix du déplacement sera calculé sur la base du prix kilométrique SNCF, soit environ 15€. Le règlement sera effectué à la réservation. Ce voyageur se verra accepté dans le véhicule avec un bagage cabine et un bagage à main. Toute valise ou sac de plus de 10kg sans pour autant dépasser 23 Kg sera accepté à condition d'avoir réglé préalablement la somme de 10 € par bagage et de l'avoir enregistré, sous peine de refus. Ces dispositions sont prévues afin d'éviter toute sorte d'abus.

**En conclusion, pour mettre toutes les chances de réussite du côté de ce projet de transport collectif, celui-ci doit être attractif (offre importante-durée du trajet calculée au plus juste-tarification réduite pour les salariés), fiable (respect des horaires à 5 minutes près) et des véhicules assez confortables.**

#### **5) L'évaluation des coûts à supporter la première année pour la mise en place du projet.**

##### **En investissement,**

Le SITUS se propose d'acquérir 3 véhicules confortables (90.000€ HT - cartes grises et frais divers inclus) y compris un quatrième en cas de besoin, la première année. Pour les années

suivantes, le prix total du renouvellement des véhicules est estimé à 20.000€ HT / an par unité (valeur de reprise du véhicule déduite).

### **En fonctionnement,**

*Concernant les frais d'installation du projet*, il serait bon :

- de faire appel à un Cabinet d'études dont les missions pourraient être de finaliser ce dit projet sur certains points stratégiques notamment celui du système de réservations en ligne, de mise en place des titres de transport, de **l'animation et de la communication**, de la réalisation du cahier des charges, du déclenchement de la procédure d'appel d'offres, de l'analyse des réponses et enfin d'apporter son aide au lancement du projet (20.000€ HT) sur trois ans. Le suivi de l'expérimentation sera conduit par les services du SITUS.
- de mettre en place un site de réservations et de paiement en ligne (20.000€ HT).
- de développer une large information et d'engager une opération de communication (12.000€ HT)
- "d'habiller les véhicules" et de prévoir notamment une billetterie (8.000€ HT), **soit au total 60.000€ HT, la première année seulement.**

*Concernant les charges annuelles d'exploitation*, sur la base de 15 allers-retours / sur 365 journées, le déclenchement de tous les services se chiffrerait à 75€ HT par service A/R (base 08/01/2018) x 15 x 365 = 410.625€ HT soit 451.687€ TTC. Il est bon de préciser que dans ce cas, l'offre kilométrique totale de 821.250 Km environ aurait été intégralement activée.

Cependant, si l'on applique le taux de déclenchement que nous enregistrons sur Soissons pour 52.000 usagers des TAD/an, c'est à dire **55%**, nous pouvons considérer que le coût de fonctionnement annuel pourrait se situer autour de 225.845€ HT, soit 248.430€ TTC. Toujours en s'appuyant sur des données soissonnaises incontestables, celui du rapport recettes des usagers sur frais de fonctionnement des Transports Urbains Soissonnais (TUS) + Transport A la Demande (TAD), soit 18%, les recettes de la ligne TAD "Soissons-Roissy" pourraient être estimées à 40.652€ HT, soit 44.720€ TTC. Or, précisons-le de suite, **ces recettes voyageurs seront nettement supérieures et au moins égales à 30% des dépenses de fonctionnement, soit 67.755€ HT et 74.530€ TTC.**

En conséquence, le déficit d'exploitation, la première année, peut être évalué à 225.845€ HT (248.430 € TTC), moins les recettes estimées à 67.555€ HT = 158.090€ HT, soit 173.900€ TTC.

A cette somme de 158.090 € HT (173.900 € TTC), il est cependant bon d'ajouter le paiement d'une redevance annuelle pour Roissy Pôle (environ 5.000€) et des augmentations diverses depuis la sortie du projet fin 2016, notamment celle du gasoil (environ 6.200 €). **Le déficit d'exploitation à la date du mois de janvier 2018 peut donc être estimé à 185.000 € TTC (aucune possibilité de récupérer la TVA).**

**Si l'on ajoute à ces 185.000€ TTC de déficit d'exploitation, les 60.000€ HT de frais d'installation du projet, le coût total des dépenses, la première année, devrait être de 245.000€.**

0.3

Compte tenu du fait que le SITUS s'engage à hauteur de 90.000€ HT (achat de 3 véhicules, éventuellement quatre, la première année), et qu'il s'engage également à renouveler son parc la deuxième et la troisième années, **il est demandé à la Région des Hauts de France, une subvention à hauteur de 70% des dépenses totales soit, la première année, 171.500 € et à la Communauté d'Agglomération du Soissonnais, une subvention de l'ordre de 30%, soit 73.500 €.** L'engagement financier s'inscrivant sur trois ans, il est rappelé que la participation des deux collectivités aux charges de fonctionnement **devrait porter sur un déficit d'exploitation de l'ordre de 185.000 € dès la seconde année, soit 129.500€ pour la Région des « Hauts de France » et 55.500€ pour le « Grand Soissons Agglomération », chaque année.** Il faut cependant souligner qu'aucune réévaluation des frais de fonctionnement (185.000€ / an) n'a été envisagée.

#### **6) Un projet pour l'emploi.**

Si ce projet se concrétise, ce sont **quatre emplois à temps complet** qui seront créés sur le Soissonnais, dès le démarrage de celui-ci.

Il n'est pas interdit non plus de penser **que 10 personnes au moins du soissonnais trouveront un emploi la première année** en Île de France notamment sur le site de Roissy, qu'ils pourront pérenniser grâce à ce transport.

**Pôle emploi, dans cette démarche, "peut jouer" un rôle important.**

#### **7) CONCLUSION.**

**Ce projet est, me semble-t-il, la meilleure façon qui soit d'afficher la volonté politique du territoire soissonnais de mettre en place une liaison sur Roissy et de souligner son positionnement naturel par rapport à l'île de France. Il s'agit de renforcer l'image du "Grand Soissons" et de mettre ce dernier en lumière afin de pouvoir établir des échanges dans les deux sens et l'ouvrir au développement économique. Et puis l'extension du transport collectif n'est-il pas l'un des moyens de lutter contre la pollution routière, le réchauffement climatique et préserver ainsi la planète, celle que nous laisserons à nos enfants ?**

Didier BODA  
Président du SITUS  
Vice-Président du CDG 02  
Conseiller Municipal de Soissons