

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS URBAINS THIONVILLE FENSCH

**Procès-verbal de la séance ordinaire du Comité Syndical du 24 novembre 2021 à 19h30, après
convocation légale – 2^{ème} convocation**

Sous la Présidence de M. SCHREIBER Roger

Etaient présents :

BECKER Patrick	MEDVES Jean-François
COLIN Jean-Marie	BALCERZAK Roland
LUCCHINI Marc	BAUR Denis
MELEO Guy	FEUVRIER Alieth
POUGET Clémence	LORENTZ Maurice
RENAUX Patricia	MATHIEU Bertrand
SCHITZ Denis	PARPETTE Jerry
SCHULTZ Laurent	RECH Serge
VEINNANT Bernard	FATTORELLI Viviane
ZIEGLER Damien	GUERMANN Bernard
BEY Michèle	PHILIPPE Lionel
CORAZZA Jean-Luc	SEGURA Olivier
HATRI Aïcha	SCHIVRE Marc
HOLSENBURGER Alexandre	TACCONI Pierre
JURCZAK Serge	

Procurations :

SCHNEIDER Brigitte	a donné procuration à	RENAUX Patricia
ROBINET David	a donné procuration à	PARPETTE Jerry
FRADELLA Cédric	a donné procuration à	SEGURA Olivier
WEIS Mathieu	a donné procuration à	VEINNANT Bernard
PAQUET Michel	a donné procuration à	BALCERZAK Roland
LANGMAR Déborah	a donné procuration à	BAUR Denis
KOWALCZYK Maryline	a donné procuration à	TACCONI Pierre
DEUTSCH André	a donné procuration à	HOLSENBURGER Alexandre
HERGAT Michel	a donné procuration à	FEUVRIER Alieth
PAULY Elsa	a donné procuration à	SCHIVRE Marc
KASPAR-COTRUPI Angèle	a donné procuration à	COLIN Jean-Marie
ACKER Christine	a donné procuration à	LORENTZ Maurice
FREYBURGER Julien	a donné procuration à	SCHREIBER Roger
BERNARDI Alessandro	a donné procuration à	HATRI Aïcha

Absents excusés :

VETZEL Caroline	ZENNER Bernard	BARRILARO Jérémy	GRILLO Marie
ENGELMANN Fabien	DEISS Murielle		

Absents non excusés :

ANDRE René	WATRIN Audrey	TSCHIRSCH Laurent	REBSTOCK-PINNA Alexandra
LOPICO Aurélie	SCHUTZ Sylvie	FERRERO Marc	
ABATE Patrick	BRUSCO Stéphane	HERFELD Marie-Laurence	

La séance débute à 19h32.

Début de la séance :

Membres en exercice :	60
Présents :	30
Procurations :	14
Absents :	16

Pendant le point 10 :

Départ de Monsieur SCHITZ Denis pendant le point 10.

Membres en exercice :	60
Présents :	29
Procurations :	14
Absents :	17

La séance se termine à 21h31.

Assistaient en outre :

AUBURTIN-COLNOT Isabelle, Directrice Générale du SMiTU

ANDRE Cédric, Directeur Adjoint du SMiTU

DIMEL Sébastien, Directeur des Finances du SMiTU

VAUTRELLE Alexandre, Responsable des Affaires Juridique du SMiTU

SCHLIENGER Sylvaine, Responsable de projet PDU et Citézen du SMiTU

DEFAZIO Jérémy, Chargé de Communication et Marketing du SMiTU

PAX Guillaume, Assistant de Direction du SMiTU

SCHMIDT Matthieu, Assistant comptable du SMiTU

Le Président déclare la séance ordinaire du Comité Syndical du SMiTU ouverte à 19h32.
Madame Isabelle AUBURTIN-COLNOT, Directrice Général du SMiTU fait lecture des procurations.

Le Président informe l'assemblée qu'il s'agit d'une deuxième convocation légale car la précédente séance ordinaire du Comité Syndical du SMiTU du 10 novembre 2021 n'avait pas pu avoir lieu, faute de quorum.

DELIBERATION N° 2021/I-63 – DESIGNATION D'UN SECRETAIRE DE SEANCE :

Monsieur Pierre TACCONI, Vice-président en charge des Finances est désigné secrétaire de séance.

Il sera chargé de la rédaction du procès-verbal et compte-rendu de la séance avec l'assistance des agents du SMiTU.

DELIBERATION N°2021/I-64 – ADOPTION DU NOUVEAU PLAN DE TRANSPORT ADAPTE :

Monsieur Bernard VEINNANT présente le point 2 qui concerne la validation du nouveau plan de transport adapté :

« Merci Président, bonsoir Mesdames et Messieurs, chers collègues. Effectivement, le 2^{ème} point concerne le plan de transport adapté. Comme vous le savez, toutes les entreprises de transport sont obligées par la loi d'établir un plan de transport adapté notamment pour faire face aux mouvements sociaux. Un tel plan existait déjà chez Trans Fensch, mais comme le réseau a été modifié, ce plan aujourd'hui n'est plus d'actualité. Et donc la société Keolis Thionville-Fensch à la demande du SMiTU a établie un nouveau plan de transport qui est destiné à garantir un service minimum pour les usagers en cas de grève et d'autre part de mettre en place un plan d'informations de ces usagers sur l'offre qu'on mettra en œuvre lors de ces mouvements sociaux. Il y a 6 niveaux qui ont été définis par Keolis, ces 6 niveaux sont directement corrélés au niveau d'absentéisme qui grossissait au niveau de l'entreprise lors des mouvements sociaux. Je rappelle simplement que lors des mouvements sociaux, la loi impose à l'entreprise de mettre en place un service adapté mais aussi aux personnels des différentes sociétés de se déclarer gréviste et de respecter un délai de 48 heures pour pouvoir permettre à l'entreprise d'établir le plan de transport adapté. Donc, 6 niveaux disais-je, directement corrélés au niveau d'absentéisme observé. En fonction de ce niveau, il y a un niveau de desserte qui est établi sur lequel l'entreprise s'engage.

Donc au 1^{er} niveau, c'est lorsque l'absentéisme ou le nombre de grévistes est inférieur à 15%. Les services à destination des établissements scolaires sont maintenus, les courses commerciales sont effectuées majoritairement et les lignes structurantes S03, S20, S21, S22, S23 passent en horaires vacances. Par contre, le transport PMR ainsi que le transport à la demande sont assurés normalement.

Au niveau 2, c'est lorsque l'effectif d'absents se situe entre 15% et inférieur à 30%. Tous les services sont effectués en horaires vacances, par contre les transports PMR et à la demande restent assurés.

Au niveau 3, c'est lorsque l'effectif d'absents se situe entre 30% et inférieur à 43%. Tous les services sont effectués en horaires vacances, 1 voyage sur 2 est effectué sur la ligne S02, S07 (Uckange-Route de Metz-Thionville), S24 (Thionville Foch-Yutz Arc-en-ciel Aeroparc), le transport PMR est toujours assuré ainsi que le transport à la demande.

Au niveau 4, c'est lorsque l'effectif d'absents se situe entre 43% et inférieur à 74%. Tous les services sont effectués en horaires vacances. La ligne S02 (Thionville Belair – Thionville Hélène Bouchez) est supprimée. La ligne S07 (Uckange-Route de Metz-Thionville Linkling 3) est supprimée. 1 voyage sur 2 est effectué par la ligne S24 (Thionville Foch – Yutz Arc-en-ciel Aeroparc). Le transport PMR est assuré ainsi que le transport à la demande.

Au niveau 5, c'est lorsque l'effectif d'absentéisme est supérieur à 74%. Seules les lignes S20, S21 et S01 sont assurées en horaires vacances. Le transport PMR et le transport à la demande restent assurés.

Au niveau 6, c'est lorsque l'effectif d'absents monte à 100% ou bien lorsque le dépôt est bloqué. La reprise est assurée dès que le dégagement du dépôt aura été effectué par les forces de l'ordre et après constat d'huissier. Le transport PMR et le transport à la demande restent assurés.

Voici les différents niveaux qui sont proposés par Keolis Thionville Fensch. Il y a aussi une petite particularité, c'est qu'une particularité a été mise en œuvre en cas de pandémie.

Ainsi, en cas de pandémie, 3 cas sont possibles.

Le premier cas, c'est quand les établissements scolaires sont ouverts, que les actifs sont appelés à travailler normalement. Les services sont donc assurés normalement.

Le deuxième cas, c'est quand les établissements scolaires sont fermés, que les actifs sont appelés à travailler normalement. Vous avez une ligne complémentaire à vocation scolaire (1 aller-retour par jour) est supprimée, cela concerne les lignes 3, 30, 33, 35, 36 et 37 jusqu'à L71 et les autres lignes circulent normalement.

Le troisième cas, c'est lorsque les établissements scolaires sont fermés et que les actifs sont appelés à travailler en télétravail. Toutes les lignes complémentaires sont supprimées. Seules les lignes principales, S20, S21, S22 et S23 circulent.

Voilà pour ce qui est du plan de transport adapté et bien évidemment, ce plan de transport adapté est lié à un plan de communication qui vise à permettre aux usagers de pouvoir anticiper leur transport durant une période de grève. J'apporte juste une petite précision, je dis grève, mais ces différents plans s'adaptent aussi en cas de perturbations réputées prévisibles. Voici la liste de ce que nous appelons des perturbations prévisibles. C'est donc bien sûr, les mouvements de grèves, lorsqu'il y a des travaux, lorsqu'il y a des incidents techniques à partir du moment où 36 heures se sont écoulées depuis leur survenance, les aléas climatiques également depuis que 36 heures se sont écoulées depuis le déclenchement d'une alerte météorologique et tout évènements portés à la connaissance de l'entreprise de transport par le représentant de l'Etat, l'autorité organisatrice des transports, le gestionnaire de l'infrastructure depuis 36 heures. Voilà ce que je pouvais vous dire sur ce sujet. »

Monsieur Pierre TACCONI demande la parole :

« Tout comme nous l'avons évoqué en Bureau Syndical, je m'inquiète des niveaux auxquels nous définissons la suppression ou le passage en horaires vacances d'un certain nombre de services et de la même façon, comme au Bureau Syndical, je m'abstiendrais de voter sur ce point. »

Madame Michèle BEY demande la parole :

« Je m'inquiète beaucoup sur les services rendus, nous avons énormément de personnes non satisfaites. Je pense que nous n'avons pas tenu la promesse que nous avons faite aux usagers, que tout allait s'améliorer. Nous savions que cela allait être compliqué, mais en tout cas, tous les jours, nous entendons des scolaires qui arrivent en retard, quand ils arrivent bien à l'établissement scolaire et si le bus est passé. Je me dis que nous venons de changer de

prestataire et rien ne change. Je m'inquiète fortement et je rejoins Monsieur Pierre TACCONI lorsqu'il évoque les niveaux qu'on nous propose aujourd'hui, je me dis que nous sommes en train de se baser sur le fait que nous aurons encore et toujours des absents et donc des bus qui n'arriveront pas. Je m'inquiète fortement et je ferais comme Monsieur Pierre TACCONI, je m'abstiendrais sur ce point. »

Monsieur Bernard VEINNANT répond :

« Je peux répondre. Je ne conteste pas, et je reconnais. Je reconnais très volontiers que nous sommes dans une situation aujourd'hui, qui est très difficile. Et je peux vous dire que tous les jours, nous recevons dans les services du SMiTU, des lettres de parents qui s'inquiètent de la dégradation du service qui est assuré par Keolis 3 frontières, pardon, Keolis Thionville – Fensch. Le 24 novembre 2021, nous avons 63 absents sur un effectif total de 197 conducteurs. Quand je dis 63 absents, cela comprend les accidents du travail, les conducteurs qui sont en arrêt maladie, les mi-temps thérapeutiques et éventuellement les grévistes. Vous savez qu'il y a des grèves perlées à certains endroits et notamment chez les sous-traitants. Je n'inclus pas dedans les personnes qui sont en congés, les gens qui sont en formation, les délégués syndicaux qui posent des congés et peuvent participer aux grèves...

Aujourd'hui, nous constatons tous les jours, une quarantaine de courses qui ne sont pas assurées. Bien évidemment, ces courses qui ne sont pas assurées, elles font l'objet, de la part du SMiTU, de pénalités. Depuis plus d'un mois maintenant, la totalité des pénalités qui ont été infligées à Keolis Thionville - Fensch se montent à plus de 310 000 euros. Mais nous ne pouvons pas nous satisfaire de cette situation. Je proposerais lors du prochain Bureau Syndical, une mesure que j'avais déjà proposée mais où je n'avais pas été suivi sur le sujet. Je vais reproposez cette mesure aménagée.

Parce que, ce que nous constatons aujourd'hui, dans les courriers que vous nous transmettez, c'est qu'il n'y a aucune visibilité possible. Les usagers se déplacent aux arrêts de bus et attendent. Ils attendent que le bus ne vienne pas ! Il n'y a aucune prévisibilité possible. C'est insupportable ! Je ne conçois pas que cette situation perdure !

Donc, dans le même temps, nous savons qu'il y a un taux d'absentéisme très élevé, et que nous mettrons du temps à le combler. Je rappelle que Keolis Thionville – Fensch a organisé des formations et des conducteurs devraient arriver rapidement pour renforcer les effectifs. Mais je proposerais à mes collègues du Bureau Syndical, si c'est accepté, de mettre en place une priorisation. Qu'est-ce que cela veut dire, une priorisation ? C'est de dire qu'à un moment donné, plutôt que de laisser aller les choses, ne rien maîtriser, nous définirions avec l'exploitant, un certain nombre d'allègements, et quand je dis allègement, ça ne veut pas dire qu'on ne leur appliquera plus de pénalités. Nous sommes dans le cadre d'un contrat qui STIPULE que tous services non assurés devront faire l'objet de pénalités. Elles seront donc appliquées. Mais au moins, que nous définirions avec eux, en fonction des différentes lignes, en fonction de l'importance de la densité des courses ou des horaires sur ces lignes, un plan de transport qui permettent que l'on puisse afficher 48 heures minimum à l'avance. De manière à ce que les usagers puissent organiser leur transport en parfaite connaissance de cause. A savoir, se reporter le cas échéant sur une autre desserte car il y a des doublons sur certaines lignes ou bien marcher un kilomètre pour devoir prendre le bus ailleurs...

En tous cas, de la prévisibilité pour éviter ce genre de situation où les usagers attendent à l'arrêt que le bus ne passe pas. C'est quelque chose que je proposerai au prochain Bureau Syndical.

Je pense qu'aujourd'hui très honnêtement, tous ces usagers sont excédés, tout le monde en a assez, tout le monde souhaite que les choses aillent mieux.

Je vous ai parlé des 310 000 euros de pénalités, n'importe quelle société ne pourrait pas le supporter. Clairement, à un moment donné, ce n'est plus supportable. Keolis Thionville Fensch met les bouchées doubles pour pouvoir arrêter cette hémorragie. Car c'est une véritable hémorragie. Par contre, pour les abonnés, je pense qu'il doit y avoir une prise en compte des aléas et du manque de prévisibilité dont ils disposent aujourd'hui. Et je proposerai qu'à un moment donné, nous fassions un geste commercial pour ces abonnés. Un geste commercial significatif car nous ne souhaitons pas nous enrichir à grand coup de pénalités, ce n'est pas le but de l'opération. Nous souhaitons simplement un service qui est assuré conformément à ce qui est écrit dans le cahier des charges de la Délégation de Service Public et aussi reconnaître les aléas dont sont victimes nos abonnés. Voilà. »

Monsieur Bernard GUERMANN demande la parole :

« Bernard GUERMANN, Communauté de Communes du Val d'Alzette, j'interviens dans le même sens que Monsieur Bernard VEINNANT, dans le sens où je prends l'exemple de Boulange, pendant une semaine entière, nous n'avons pas eu de bus. Il est vrai que les usagers payent des abonnements, et je vais dans votre sens, et nous leur disons :

« A quoi cela sert de payer un abonnement ? » Car ils emmènent leurs enfants à l'école. C'est tombé à la mauvaise période, autours du 10 novembre, mais cela a perduré toute la semaine, sur la même ligne ! Pour appuyer les dires de Bernard VEINNANT, il faut que ce geste commercial soit vraiment conséquent, il faut que nous communiquions. Il ne faut pas attendre un Bureau Syndical ou même un Comité Syndical, il faut communiquer là-dessus pour que les usagers savent où nous allons. Aujourd'hui, c'est une nébuleuse pour eux le SMiTU, de plus en plus. Et je crois que notre responsabilité d'élus, aujourd'hui, est centrée sur cette problématique. Je crois que nous ne devons pas attendre ! »

Le Président précise :

« Tout ce qu'il vient d'être dit, nous le partageons, nous en avons discuté ce matin entre Vice-Présidents qui étaient présents. Il est vrai que les pistes de travail évoquées par Monsieur Bernard VEINNANT vont être très rapidement abordées, dans les 8 jours à venir dans le cadre d'un Bureau Syndical et des décisions seront prises dans une orientation tel que Monsieur Bernard VEINNANT et vous-même Bernard GUERMANN, vous les avez exprimées. »

Monsieur Serge JURCZAK demande la parole :

« Oui, simplement sur la proposition de Bernard VEINNANT. Effectivement, il faut faire quelque chose en direction des usagers là où les services n'ont pas été rendus. Mais ce n'est pas tout, il faut que nous trouvions une solution à ce problème de transport dans la mesure où les usagers n'attendent pas une réduction de l'abonnement mais bien qu'ils soient transportés. Par ailleurs, tous les retours que j'ai eus, c'est que les bus ne passent pas, les bus sont trop pleins, donc ils ne s'arrêtent pas ou bien les chauffeurs ne s'arrêtent pas aux bons arrêts. Il va falloir régler ces dysfonctionnements à un moment ou à un autre. C'est la seule manière de faire pour que nous puissions continuer à avancer. D'autant plus qu'ici, si nous souhaitons que le transport collectif de demain soit quelque chose d'acquis pour tout le monde, il faut que le système fonctionne. Et c'est sur ce sujet que nous devons plancher et pas autre chose. »

Madame Viviane FATTORELI demande la parole :

« Viviane FATTORELLI, représentante de la CCPHVA. Vous savez que nous sommes dans une situation un peu particulière pour la CCPHVA, puisque nous sommes une intercommunalité à cheval sur deux départements, soit 8 communes. Aujourd'hui deux communes sont rattachées au SMiTRAL, Thil et Villerupt. Et ces deux communes sont très satisfaites des services rendus par le SMiTRAL. Et deux communes sont rattachées au SMiTU, Boulange et Ottange. Nous avons encore deux communes qui ne sont rattachées à aucun Syndicat des transports. Nous avons rencontré d'énormes difficultés et d'ailleurs cela fait des années que cela dure, si bien que j'ai interpellé le Président ROTTNER sur cette problématique.

Nous avons des enfants qui montent à Audun, ils sont déposés à Aumetz et se font dire d'attendre le prochain bus et aucun bus ne vient les chercher. Les enfants restent en carafe dans la nature. J'ai interpellé la Région Grand Est et on nous a apporté des solutions par rapport à cette problématique sachant que la semaine suivante, il y a eu une grève des chauffeurs. Retour de la situation problématique. Le SMiTU a donc absorbé trois Communautés de Communes et je me pose vraiment la question, car nous devons prendre très rapidement décision au niveau de la Communauté de Communes et en sachant que nous ne pouvons être rattachés qu'à une Autorité Organisatrice de la Mobilité. Je me pose beaucoup de questions. Pour l'instant, nous n'avons pas été contacté par le SMiTU pour savoir ce qu'il va se passer. Nous sommes quand même un territoire en pleine expansion démographique, troisième porte d'entrée sur le Luxembourg avec Belval. C'est un axe qui va prendre de plus en plus d'importance et qui en prend déjà beaucoup, avec une aire d'Essesse complètement saturée entre Aumetz et Audun-le-Tiche. Cela m'interpelle à une éventuelle adhésion au SMiTU connaissant déjà les problématiques actuelles. Là, on viendrait encore rajouter une situation chaotique à quelque chose d'instable. Voilà. »

Le Président répond :

« Merci pour votre intervention. Il est vrai que le territoire est un peu compliqué notamment par la présence de deux Syndicats qui s'occupent du transport. Nous avons fait des réunions avec Monsieur Stephan BRUSCO, et nous attendons une réunion pour travailler l'offre avec Monsieur BRUSCO. J'ai également des contacts avec mon collègue du SMiTRAL. A un moment donné, le Sous-préfet pouvait rentrer dans un dispositif où il y aurait deux Syndicats qui s'occupent du transport. Pour l'instant, nous n'avons pas plus d'informations. Mais ce sont les termes qu'il a néanmoins utilisés. On reviendra vous voir très prochainement. »

Monsieur Laurent SCHULTZ demande la parole :

« Bonsoir à tous, merci Monsieur le Président. Je souhaite revenir au dernier Comité Syndical, j'avais mentionné le fait de prévenir les usagers sur les problèmes sur les lignes de bus en utilisant le numérique. A-t-on avancé là-dessus ? Parce qu'aujourd'hui, je sais que beaucoup d'entre vous en mairie utilisent des dispositifs tels que PanneauxPocket ou bien MairiesConnect. Ce sont des outils numériques, alors, bien évidemment que ces logiciels ne peuvent pas s'adapter au SMiTU, mais il existe d'autres solutions numériques. A l'heure du développement numérique et vu ce que les jeunes en font aujourd'hui, je pense qu'il est opportun pour le SMiTU de travailler sur des applications numériques de telle sorte à directement envoyer des notifications sur des lignes bien précises lorsqu'il y a une anomalie ou un dysfonctionnement particulier. Cela permettrait aux usagers des différentes lignes d'anticiper et de prévoir des solutions de rechange, même si c'est en dernier recours car un

réseau de bus qui fonctionne sans problème c'est mieux, même si c'est aujourd'hui compliqué, comme Bernard VEINNANT le fait remarquer. »

Le Président répond :

« Je n'ai pas besoin de rebondir sur ton intervention, car la proposition est très intéressante et cela fera l'objet d'une réflexion que nous aurons au sein du groupe de travail au prochain Bureau Syndical. »

Monsieur Olivier SEGURA demande la parole :

« Monsieur SEGURA de Stuckange. J'aurais voulu savoir comment cela se passe lorsqu'il y a des communes limitrophes à Stuckange, Kuntzig, Bertrange et Guénange qui ne font pas parti du SMiTU et qui bénéficient de nos arrêts de bus ? Il y a Volstroff et Distroff, je crois qu'il y a 12 enfants qui montent dans les bus, 9 à Stuckange, et 5 à Kuntzig. Comment est la répartition par rapport à ces communes ? Je voulais aussi rebondir sur ce qui a été dit tout à l'heure car des enfants à Stuckange, sur le retour, se retrouvent sur le bord de la route parce que les lignes sont complètes. J'ai fait remonter les doléances de la population Stuckangeoise à Cédric ANDRE, à plusieurs reprises, ils ont dû faire appel aux grands-parents pour aller récupérer les enfants en catastrophe car les bus ne passent pas. Et nous avons des usagers qui, après Volstroff montent pour aller ailleurs. Le réseau est saturé par des enfants supplémentaires. Je voulais savoir ce qu'il en était de l'absentéisme, et de l'autre côté, nous voyons des lignes surchargées. Merci. »

Monsieur Bernard VEINNANT répond :

« J'ai bien entendu, mais tu parles de quelles lignes ? Celles de la Région ? Celles du réseau FLUO Grand Est ? Les deux ? Alors aujourd'hui, nous avons des conventions qui ont été signées qui permettent aux enfants de certaines communes d'emprunter soit les lignes FLUO, soit les lignes du SMiTU. C'est une convention qui existe et que nous avons signée avec eux. Alors après, je n'ai pas connaissance de problème particulier, la région de nous dit rien quant à l'utilisation de leurs cars ou autobus. Sur la possibilité de pouvoir utiliser indifféremment un réseau ou l'autre, c'est dans le cadre de conventions, et c'est déjà en place sur un certain nombre de communes. »

Monsieur Olivier SEGURA demande la parole :

« Certes, mais nous sommes au SMiTU, nous, et donc je trouve normal que les enfants de Stuckange disposent d'une place dans le bus ! »

Monsieur Bernard VEINNANT répond :

« Tu sembles dire que ce serait des enfants qui doivent prendre des bus FLUO de la région ? »

Monsieur Olivier SEGURA demande la parole :

« Non, c'est les parents qui déposent les enfants sur nos arrêts de bus. »

Monsieur Bernard VEINNANT répond :

« Cédric ANDRE me dit que le SMiTU a fait la demande pour avoir des éléments auprès des services FLUO de la région mais que nous n'avons pas eu de retour sur ce sujet. Très honnêtement, je n'ai pas entendu parler de ce problème. »

Monsieur Olivier SEGURA demande la parole :

« Ça ne me dérange pas qu'il y a d'autres enfants qui viennent. Ce qui est important, c'est que les usagers adhérents au SMiTU puissent bénéficier d'une place dans le bus. »

Monsieur Bernard VEINNANT répond :

« Dès que Cédric ANDRE et moi avons obtenu les informations, nous te les ferons remonter. »

Monsieur Patrick BECKER demande la parole :

« Je souhaite rebondir sur les propos du Maire de Stuckange. Effectivement, il y a eu quelques problèmes d'enfants laissés sur le bord de la route, et c'était des problèmes inhérents aux chauffeurs. Il y a eu un problème sur le bus et les enfants sont descendus sur des endroits aux bords de la route. Je ne sais pas si c'est de ce cas en particulier dont tu parles ? Il y en a eu plusieurs. Ce sont des enfants qui descendent librement à certains arrêts pour se rendre à d'autres endroits. On ne maîtrise pas la situation, ils descendent à l'arrêt librement. Concernant les enfants d'autres communes qui utilisent notre réseau, nous ne pouvons pas prétendre avoir que des usagers de notre territoire. Nous avons un réseau de transport urbain qui dessert les différentes communes et les usagers peuvent venir d'un territoire autre que celui de Thionville qui utilisent le réseau du SMiTU pour utiliser les transports en communs. »

Monsieur Olivier SEGURA demande la parole :

« Oui, c'est certain, mais nous cotisons quand même sur nos arrêts. Ce qui veut dire que si Stuckange sort du SMiTU, je dis aux parents de déposer les enfants à Yutz et voilà. Ces usagers, ces enfants n'ont pas d'arrêts. »

Monsieur Patrick BECKER répond :

« Si Stuckange quitte le SMiTU, il n'y aura plus d'arrêts à Stuckange. Il faudrait que les usagers de Stuckange se déplacent à Yutz pour pouvoir utiliser le réseau. »

Monsieur Olivier SEGURA demande la parole :

« Cela coûterait moins cher ! »

Monsieur Patrick BECKER répond :

« Je ne sais pas si la population de Stuckange apprécierait d'amener les enfants à Yutz... »

Le Président appelle le Comité Syndical à procéder au vote.

Le point est approuvé avec 10 abstentions : Messieurs TACCONI, GUERMANN, SCHIVRE, SEGURA, PHILIPPE et Mesdames FATTORELLI et BEY, et 3 procurations de Monsieur FRADELLA et Mesdames PAULY et KOWALCZYK, 34 voix pour.

Le Président précise que le Bureau va très rapidement se réunir pour travailler sur les remarques qui viennent d'être exprimées par certains délégués.

DELIBERATION N°2021/I-65 – CONVENTION DE MANDAT DE RECETTES ENTRE LE SMiTU ET LA SOCIETE KEOLIS THIONVILLE-FENSCH DANS LE CADRE D'UNE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC :

Monsieur Pierre TACCONI présente le point 3 qui concerne la convention du mandat de recettes :

« Merci Président, donc le point 3 qui concerne la délibération sur la convention de mandats de recettes entre le SMiTU et Keolis. Pour ce faire, par la convention proposée, le SMiTU mandate la société Keolis Thionville-Fensch pour encaisser, en son nom et pour son compte, toutes les recettes liées à l'utilisation par les usagers du réseau de transport public de voyageurs. Ces recettes comprennent exclusivement les recettes issues de la vente des titres de transport. »

Le Président appelle le Comité Syndical à procéder au vote.
Le point est approuvé à l'unanimité des membres présents.

DELIBERATION N°2021/I-66 – CONVENTION GAMME TARIFAIRE INTERMODALE ET INTEROPERABLE ENTRE LE RESEAU TER ET LE RESEAU CITELINE DU SMiTU :

Monsieur Pierre TACCONI présente le point 4 qui concerne la convention gamme tarifaire intermodale et interopérable entre le réseau TER et le réseau Citéline du SMiTU :

« Là, il s'agit d'une charte d'interopérabilité qui date de 2003. Dans cette démarche, il y a une mise en œuvre depuis 2015 d'une interopérabilité entre les deux réseaux Citéline et SNCF Voyageurs TER. Il convient ainsi de fixer par convention le cadre, les principes et les modalités de mise en œuvre d'une gamme tarifaire intermodale permettant d'utiliser à la fois le réseau TER et le réseau Citéline. »

Le Président appelle le Comité Syndical à procéder au vote.
Le point est approuvé à l'unanimité des membres présents.

DELIBERATION N°2021/I-67 – VALIDATION DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE :

Monsieur Patrick BECKER présente le point 5 qui concerne la validation du schéma directeur cyclable :

« Merci Président, effectivement, c'est un point qui concerne la validation du schéma directeur cyclable qui est un document cadre à long terme sur la politique cyclable et qui contribue à promouvoir l'usage du vélo en développant un réseau d'itinéraire et sécurisé permettant de donner une vraie place aux cyclistes. Ce schéma donne ainsi une cohérence à la

politique de développement du vélo à l'échelle du SMiTU, notamment en prenant en compte les projets vélos communaux et intercommunaux, en reliant les aménagements cyclables déjà réalisés, en définissant les itinéraires cyclables à mettre en œuvre, et en donnant des conseils en matière d'aménagement.

Le schéma directeur cyclable est un document « vivant » qui s'adaptera en fonction de l'évolution du territoire et de la politique cyclable.

Le SMiTU a lancé l'élaboration de son schéma directeur cyclable en avril 2021. Cela a été décidé en Comité Syndical. Il vise à favoriser la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens, en planifiant un réseau cyclable cohérent et des services cyclables efficaces à l'échelle de ce grand territoire. Il devrait aussi contribuer à accroître les pratiques d'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs, dans la perspective de l'arrivée du Citézen à l'horizon 2026, auquel il sera couplé.

La phase de diagnostic, menée entre avril et juin 2021, a consisté à recenser les aménagements cyclables existants, à étudier la cyclabilité, donc le niveau de confort cyclable, de toutes les voiries du territoire et à analyser les pratiques des cyclistes et des non-cyclistes. Il y a une enquête qui a été faite en ligne où toutes les communes ont pu participer, les habitants et les usagers. Elle a permis de mieux identifier les potentiels de développement du vélo sur le territoire.

A partir de juillet 2021, le SMiTU a lancé la phase de scénarios, consistant à définir des préconisations d'itinéraires cyclables pour répondre aux orientations retenues par les élus. Dans ce cadre, le bureau d'études CODRA a élaboré deux scénarios pour le réseau cyclable structurant, dit « réseau armature », visant à apporter une réponse efficace et sécuritaire aux déplacements quotidiens entre les polarités urbaines du territoire. En gros, c'est les axes les plus structurants entre les communes. Des ateliers participatifs avec les collectivités locales et les citoyens ont été organisés en juillet 2021, permettant de compléter, modifier et amender les itinéraires cyclables. Une consultation de l'ensemble des Maires concernés par le schéma a eu lieu mi-septembre.

La dernière phase, l'élaboration d'un plan d'actions a débuté fin septembre 2021. Elle consiste à définir le réseau cyclable définitif, ainsi que les actions d'accompagnement. Cette étape doit aussi permettre de définir les aspects opérationnels du schéma cyclable : chiffrage financier, priorisation, phasage, maîtrise d'ouvrage.

Le schéma directeur cyclable vous est transmis avec ce rapport et vous y trouverez un coût prévisionnel pour l'ensemble du territoire et pour toutes les pistes cyclables qui sont projetées et inscrites dans ce schéma. Il s'élèverait à 20 millions d'euros. Ce n'est pas un schéma que nous allons mettre en œuvre aujourd'hui, mais c'est une estimation du coût de tout ce que nous pourrions faire en termes de pistes cyclables sur ce territoire et ce qui est proposé par ce schéma.

Je vous propose d'approuver ce schéma directeur cyclable, le Bureau Syndical du 19 octobre 2021 a déjà étudié ce schéma et a donné un avis favorable comme la Commission Plan de Déplacement Mobilité qui s'est déroulée le 3 novembre 2021.

Le schéma, vous l'avez eu, si vous avez des questions sur ce schéma, aucun problème, je suis là pour y répondre. »

Madame Clémence POUGET demande la parole :

« Bonsoir, et merci pour cette présentation Monsieur BECKER. Je me félicite que l'on voit un peu autre chose que les bus au sein du SMiTU. Que l'on fasse un peu d'autres modes de transports et notamment le vélo. Je pense que nous arriverons à faire évoluer les choses si on pense multimodal et plusieurs modes de déplacements pour pouvoir accéder au travail ou à l'école. J'ai une question un peu pratique. Si dans ma commune, je décide de faire une piste

cyclable, et si ces pistes cyclables rentrent dans ce plan, est-ce que je peux venir vous voir pour obtenir un financement ? »

Monsieur Patrick BECKER répond :

« Aucun problème Madame POUGET, je vais vous répondre. Vous pouvez venir me voir et me demander un financement pour vos pistes cyclables. Et je vous répondrais que ce n'est pas moi qui vais financer vos pistes cyclables communales. Par contre, vous allez pouvoir obtenir du financement de la part de l'ADEME. Puisque si ce sont des pistes qui sont aujourd'hui projetées dans le schéma directeur, vous allez pouvoir bénéficier des enveloppes prévues par l'ADEME ou la DREAL.

Aujourd'hui la DREAL donne 50 millions d'euros par an sur des fonds de mobilités actives et les appels à projets seront donc financés par la DREAL. Et également sur le programme « A vélo 2 » l'ADEME dédie 25 millions d'euros à ces pistes. Et donc, vous pouvez en bénéficier en tant que commune sur les réalisations communales des pistes cyclables. Si vous réalisez des pistes qui sont en phases avec ce schéma. »

Madame Clémence POUGET demande la parole :

« Vous m'aidez à monter le dossier. Merci beaucoup Monsieur BECKER. »

Monsieur Patrick BECKER répond :

« Aucun problème Madame POUGET. Pour compléter ce que Madame POUGET a dit, effectivement nous parlons de vélos alors que nous sommes dans un Syndicat de transport. Ce schéma permet donc d'obtenir des subventions pour les communes ou les intercommunalités des organes délibérants qui ont la compétence des pistes cyclables, d'avoir un financement dans le cadre de ces deux programmes de la DREAL et de l'ADEME, donc pour avoir des aides de ces organes délibérants. Le schéma a bien été pensé pour rejoindre, en tout cas pour pouvoir réaliser des pistes qui interconnectent des pôles de déplacements ou des pôles stratégiques de mobilité, voir mettre des pôles structurants dans les territoires, comme par exemple, les hôpitaux. Les points importants du territoire doivent pouvoir être reliés par ces pistes et que les gens puissent les emprunter pour aller travailler ou en loisir. Car c'est particulièrement pour du loisir que la population emprunte les pistes cyclables. Vous pouvez le constater dans l'étude si vous lisez le schéma directeur, qui est un beau document que la société CODRA a fait, et que je remercie pour son travail car dans un temps très restreint, ils ont réussi à sortir un document, une étude et un schéma directeur qui est vraiment remarquable. Dedans, vous avez la phase diagnostique qui vous donne des chiffres concernant l'utilisation du vélo qui découle de l'enquête dont je vous ai parlé plus tôt, et vers quels modes de transports la population souhaite s'avancer dans le cadre de la mobilité. Tout cela a amené à avoir des réponses et des orientations qui permettent de dire que les gens veulent des pistes sécurisées pour rejoindre les points importants du territoire. C'est surtout ça le point principal qui ressort de ce schéma. Ce schéma a été conçu dans cette optique. »

Monsieur Bernard GUERMANN demande la parole :

« Cette étude est superbe, mais elle oublie des communes. Je prends l'exemple de Boulange et Ottange qui sont rayées de la carte dans ce schéma. Je trouve que c'est un peu dommage. Parce que c'est sûr que le SMiTU va demander aux communes de participer. Et bien sûr qu'Ottange et Boulange devront participer pour zéro kilomètre. »

Monsieur Patrick BECKER répond :

« Participer à quoi ? Au financement ? C'est le SMiTU aujourd'hui qui finance ce schéma. Le SMiTU ne financera pas vos travaux. »

Monsieur Bernard GUERMANN demande la parole :

« Je poursuis sur mon résonnement. Aujourd'hui, Boulange pourrait être reliée au schéma de Portes de France. Il y a trois kilomètres de piste à faire. Il n'y a pas d'ouvrage majeur à faire. Je pense que nous devons réfléchir à comment relier ces deux villes Ottange, Boulange, au schéma actuel. C'est quand-même dommage de les laisser de côté. »

Monsieur Patrick BECKER répond :

« Oui, je vais juste répondre à Bernard. Sur le schéma, il y a les itinéraires principaux de liaison. Il y a un réseau secondaire de liaison qui se fait sur le territoire entre d'autres pistes qui sont faisables et qui sont présentes dans le schéma. Il y a certaines pistes qui sont présentes dedans. Il n'y a aucune prévision de réalisation puisque les travaux seront faits par les collectivités qui voudront les porter. Ce sera les EPCI qui ont la compétence, ce ne sera pas le SMiTU qui décidera. Le SMiTU a fait cette étude dans le cadre du PDM, le Plan de Développement Mobilité et c'est une action du PDM qui devait définir ce schéma. C'est un outil qui nous permet de dégager des financements pour les pistes cyclables qui seront rattachées au BHNS. L'intérêt du SMiTU, il est là et il est également présent pour les populations du territoire du SMiTU. C'est un outil, ce n'est pas un schéma de réalisation.

Monsieur Roland BALCERZAK demande la parole :

« Ce que je craignais vient de se produire et vient d'être soulevé par Bernard GUERMANN et Clémence POUGET, c'est l'incompréhension la plus totale. Le SMiTU fait une étude, les intercommunalités font des études, le département fait une étude et on fait croire que chacun paye. C'est les populations et les collectivités qui payent. Simplement, le SMiTU donne un outil et une étude pour relier et qui est en phase avec les différents axes de services de bus. Ensuite, il y a le plan de développement des intercommunalités, la Communauté de Communes de Cattenom et Environs décide de financer des pistes à mobilité douce, elle dégage un budget de 12 millions d'euros, elle le fait aux alentours de 2 ou 3 millions d'euros par années et elle va développer son réseau. Mais arrêtons de faire croire que chacun va payer, non ? A la fin, c'est la population qui payera. Ici, nous ne parlons que d'une étude, après, l'impulsion doit être donnée soit par les communes, soit par les intercommunalités. Que les choses soient claires et effectivement, je n'irais pas voir le Président du SMiTU pour qu'il finance les pistes cyclables de ma commune. »

Monsieur Patrick BECKER demande la parole :

« C'est vraiment comme le dit le Maire d'Hettange-Grande. Après, une politique interne à la communauté de Communes, si elle a la compétence piste cyclable, c'est elle qui va projeter ces projets et qui va bénéficier du schéma pour obtenir le financement. Toutes les Communautés de Communes du territoire ont été associées à ce travail pour définir les axes principaux et secondaires qui seraient nécessaire de réaliser. Tout le monde a pu donner son avis et abonder ce document. »

Monsieur Denis BAUR demande la parole :

« Oui, je tiens à compléter ce que vient de dire Monsieur Roland BALCERZAK, et notamment là où j'ai une incompréhension parce que j'ai lu le document et surtout la partie qui concerne mon territoire et je crois que je vais laisser à chacun sa partie et c'est logique à la vue des 120 pages du document. Et en ce qui concerne notre territoire, ce qui me gêne un peu, c'est qu'on me demande de valider un schéma directeur, c'est bien cela ? Alors que le débat au sein de la Communautés de Communes n'a pas encore eu lieu. C'est un travail qui a été fait avec les services, je suppose ? Mais aujourd'hui, les élus de notre territoire n'ont pas encore validé ce schéma. C'est la première réflexion que je fais. »

Le Président répond :

« Je vais me permettre de te répondre, ce qui est peut-être un avantage, quand même, c'est que la Communauté de Communes de Cattenom et Environs a pris, d'après ce que je crois savoir, le même bureau d'études. »

Monsieur Denis BAUR demande la parole :

« Ce que je dis simplement, c'est qu'on nous demande aujourd'hui de donner un avis, d'approuver un schéma directeur alors qu'il doit normalement calquer avec sur celui dont la Communauté de Communes avait discuté avec le SMiTU, alors que ce point n'a pas encore fait l'objet de débats chez nous. Je souhaite terminer sur ces points, car ce sont les mêmes que nous poserons lorsque nous débattrons du schéma au niveau de la Communauté de Communes. Je vois que nous donnons des points d'intérêts, il faut relier les communes entre elles, c'est ce qui ressort de ce document, en desservant les centres-villes, les aires de covoiturage, les pôles d'échanges. Je me pose une question, c'est comment allons-nous pouvoir insérer des pistes cyclables sur notre territoire alors qu'en matière d'aménagements et de voiries, dans la plupart des communes, nous n'allons pas tout casser pour une piste cyclable ? Cet élément-là, je vois mal comment il pourrait se réaliser. Deuxième point, comment travaillons-nous en concertation avec les agriculteurs lorsque le plan de déplacement se fait sur des chemins ruraux ? Est-ce qu'il y a quelque chose dans cette étude ? La question a-t-elle été posée ? Comment faire cohabiter les agriculteurs qui exploitent un chemin rural et les pistes cyclables qui vont venir se greffer sur le chemin rural ? »

Monsieur Patrick BECKER répond :

« Merci Denis pour ton intervention. Effectivement, les différents modes de pistes qui peuvent être réalisés sur le territoire ont été pris en compte dans un tableau final où les chiffrages des différentes liaisons comprennent cinq ou six types de pistes cyclables. Les pistes partagées avec les agriculteurs, avec les automobilistes, les liaisons cyclables autonomes, les voies vertes, ont été ciblées en fonction de l'endroit où le schéma a un parcours. Les conditions de négociations avec le monde agricole, ce ne sont pas des choses qui sont appréhendées aujourd'hui. Il s'agira d'une politique menée par les intercommunalités et le monde agricole. Par exemple, nous sommes déjà en cours de négociations avec l'Arc Mosellan et Portes de France qui ont une liaison en projet et qui aujourd'hui sont en discussions avec le monde agricole pour créer des voies partagées. Autrement, je reviens sur ta première question, la Communauté de Communes pourra élaborer un autre schéma. La Communauté de Communes de Cattenom et Environs a été associée à ce travail. Les éléments que tu as aujourd'hui ont

été intégrés dans ce schéma. Ensuite, j'ai tenu à ce que tous les Maires, tu étais destinataire Denis, afin que tu puisses donner ton avis et peut-être même une indication, une mise à jour ou une modification par rapport à ton territoire et ta commune. Certains Maires ont fait des retours, d'autres pas, les remarques qui ont été faites par les différents Maires et les différentes communes ont été intégrées au schéma. S'il y avait eu des projets à Kanfen, autres que ce qui est déjà inscrit dans le schéma, cela aurait pu être intégré au schéma. »

Monsieur Denis BAUR demande la parole :

« Non, moi, j'étais associé. Je ne dis pas que je ne l'ai pas été, je dis que j'hésite à donner mon avis sur un schéma directeur qui n'a pas fait l'objet de discussions entre les élus, c'est tout. »

Monsieur Patrick BECKER répond :

« Le schéma a été discuté avec vous. Il y a eu beaucoup de réunions, sept ou huit, dont les principaux acteurs ont été associés et invités aux réunions d'élaboration et diagnostiques. J'ai moi-même participé à toutes ces réunions, je n'en ai pas loupé une. Depuis le début de l'opération, du travail de réalisation de ce schéma, cela n'a pas mobilisé foule je dirais. Il y avait peu de présence. Et les gens se sont offusqués lorsque j'ai demandé à ce que les communes soient consultées, en sachant que les communes n'étaient pas censées être consultées puisque les communes n'ont pas la compétence. Nous n'étions pas nombreux à ces réunions. »

Monsieur Alexandre HOLSENBURGER demande la parole :

« Merci. Juste deux mots pour Denis et la CCCE, page 77, je lis :

« Il est important de souligner que le réseau complémentaire est en cours de définition sur la partie de la CCCE située à l'extérieur du SMiTU. Ce réseau n'est donc pas encore présenté dans ce rapport. Ce travail sera présenté dans un second temps permettant l'approbation de ce schéma par le Conseil Communautaire de la CCCE. »

Donc, d'une certaine manière, cela figure déjà dans le rapport. Ce sera bien l'objet d'un second rapport.

Ce que nous pouvons aussi dire, c'est quelle est l'inter-connectivité avec le SMiTRAL par exemple ? Est-ce que cela a été réfléchi ? Il faut bien lancer la machine et si nous n'avons pas de schéma directeur, in fine, les intercommunalités ne pourront pas lancer les travaux d'aménagement et c'est bien l'objet de ce point. Après, je pourrais regarder mon nombril et regarder Florange en disant qu'il n'y a que la ligne du TCSP qui fait partie du rapport, mais je ne le fais pas car je sais que nous faisons partie d'un tout et ce tout, nous devons bien commencer par quelque chose. »

Monsieur Patrick BECKER répond :

« Oui, en effet Alexandre, ta remarque est judicieuse et en tout cas, ce schéma fait partie d'autres schémas qui sont en élaboration. Le département également en a un. Ce travail que nous avons fait au SMiTU va pouvoir intégrer le plan départemental ou bien d'autres structures périphériques qui travaillent aujourd'hui sur leur territoire. Elles vont pouvoir le prendre et le prendront de toutes façons, en tant qu'outil de travail légalement.

Madame Michèle BEY demande la parole :

« Oui, effectivement, c'est un outil que tout le monde va pouvoir s'approprier. D'autant plus que le département pourra financer à condition que la réfection des pistes cyclables ne s'arrête pas à la ville même. Mais où il y a un intérêt communautaire voir élargie. Je trouve que c'est un très bon document, alors bien sûr, je pense qu'il y a des limites à chaque étude, mais en tout cas, cela pourrait servir aux intercommunalités pour obtenir aussi des financements du département, de l'ADEME pour quelque chose où je rejoins Madame la Maire de Yutz, c'est très important de revenir vers autre chose qu'uniquement « le tout-voiture, le tout-bus... ». Je veux dire, qu'à un moment donné, nous puissions avoir des documents comme ça, qui vont permettre aux communes d'avancer sur leurs projets de mobilité. »

Le Président répond :

« Je partage à 100% votre avis. »

Monsieur Laurent SCHULTZ demande la parole :

« Je souhaite rajouter deux choses. La première est une question, y-a-t-il eu une réunion de l'élaboration de ce schéma directeur ? Et pour les futures réunions sur ce sujet, je souhaiterai en faire partie car à Yutz, c'est quelque chose qui nous intéresse. La deuxième, il s'agit de quelque chose que je n'ai pas bien compris. Si nous décidons, une commune ou bien une intercommunalité, de lancer la réalisation d'une piste cyclable qui n'est pas dans le schéma directeur, pourrait-on avoir la prétention d'obtenir une subvention, si oui, à l'ADEME ou bien la DREAL ? Ou bien les subventions actuelles seraient conditionnées à la réalisation de ce schéma directeur ? »

Monsieur Patrick BECKER demande la parole :

« Je vais te répondre Laurent. Les communes pourront essayer d'obtenir une subvention et de monter un dossier, puis tenter de le présenter, mais je pense que ce ne sera pas retenu car elles ne rentrent pas dans le cadre du schéma qui a été étudié et projeté, qui sert de « colonne vertébrale » au projet. C'est un document de référence sur lequel ils s'appuient pour justement attribuer les subventions. »

Monsieur Laurent SCHULTZ demande la parole :

« Où est la subtilité du schéma directeur ? Nous avons, la ville de Yutz, travaillé de façon globale pour qu'un maximum de personnes puissent utiliser ce qui serait demain, au niveau de l'ensemble du territoire et des communes limitrophes à celle de Yutz la « mobilité douce ». Mais nous n'avons pas travaillé sur la ville de Yutz à proprement parler, in fine, à l'intérieur de la commune ou il y a possiblement des aménagements à faire au niveau des pistes cyclables. Aujourd'hui, cela veut dire que si nous ne sommes pas intégrés à ce schéma directeur, je ne souhaite pas être pénalisé. En espérant qu'il évoluera favorablement au fil du temps. »

Monsieur Patrick BECKER répond :

« Comme je l'ai dit tout à l'heure, ce sont les axes principaux qui ont été retenus par ce schéma. Nous n'aurions pas pu retenir toutes les routes de Yutz dans le schéma. Il fallait des

axes principaux qui relient les communes et les pôles principaux. C'est ce qui a été travaillé et acté par le schéma. Après, si la ville de Yutz a un projet sur un axe secondaire, la commune de Yutz ira chercher des subventions au niveau de l'Etat, de l'ADEME, puis ils pourront répondre que la petite ruelle au fond de Yutz n'est pas recevable dans le schéma. Sinon on ne fait pas de schéma, nous ne priorisons rien et voilà. C'est très compliqué pour l'ADEME ou la DREAL de financer certains projets si toutes les communes décident de faire des pistes comme ils le veulent. »

Monsieur Laurent SCHULTZ demande la parole :

« Je suis d'accord, mais au final, il y a eu 8 réunions, et je n'ai pas été invité. »

Monsieur Patrick BECKER répond :

« La ville de Yutz a été invitée. Et je peux te montrer les invitations plus tard, car ce n'est pas à l'Ordre du Jour. »

Monsieur Lionel PHILIPPE demande la parole :

« Bonsoir, Monsieur PHILIPPE de la commune d'Ottange, CCPHVA. J'aurais voulu savoir si ce schéma est évolutif, dans le sens où la CCPHVA, au départ, n'était que Boulange et Ottange, si demain la CCPHVA s'allie au SMiTU pour les transports, est-ce que ce schéma évoluera pour l'ensemble des communes de la CCPHVA ? »

Monsieur Patrick BECKER répond :

« J'ai déjà dit que c'était un schéma « vivant » ».

Le Président répond :

« J'ai eu l'occasion d'analyser, notamment sur la ville de Thionville et puis aujourd'hui, le Maire de Thionville a d'énormes projets de réalisation de pistes cyclables. Il s'appuie sur ce document non pas sur ce tracé, mais pour que les pistes cyclables de la ville de Thionville puissent rejoindre cette armature de pistes cyclables. Excellent travail de notre ami Patrick BECKER et de sa collaboratrice. »

Le Président appelle l'assemblée à passer au vote.

Le point 5 qui concerne l'approbation du schéma directeur cyclable est adopté avec 1 voix contre (Monsieur Bernard GUERMANN) et 43 voix pour.

DELIBERATION N°2021/I-68 – PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT (PPI) CONCERNANT LE SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE :

Monsieur Patrick BECKER présente le point 6 qui concerne le plan pluriannuel d'investissement concernant le schéma directeur cyclable :

« Merci Président, en effet, ce point concerne le schéma directeur cyclable du SMiTU et son financement. Le Syndicat mixte des transports urbains est lauréat à l'appel à projet (AAP) lancé le 14 septembre 2018, intitulé « Vélo et territoires ». Cet appel à projets, opéré par l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) a pour objectif

d'accompagner les territoires afin de leur permettre d'anticiper la mise en œuvre du plan vélo, de mobiliser la dotation de soutien à l'investissement sur des projets d'infrastructures cyclables aboutis et plus globalement de soutenir les territoires dans le cadre de la définition et de la mise en œuvre de leur politique cyclable.

Le SMiTU a été retenu par l'ADEME sur l'Axe 1 : soutenir la construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables via le co-financement d'études.

Il s'agit de la réalisation d'un schéma directeur cyclable à l'échelle du ressort territorial du SMiTU qui permettra de coordonner les actions en faveur du vélo sur les 35 communes.

Dans le cadre de cet appel à projet, un PPI (Plan Pluriannuel d'Investissement) doit être validé par le SMiTU concernant les investissements dépendant de sa maîtrise d'ouvrage.

Il s'agit de l'ensemble des travaux cyclables réalisés à travers le projet Citézen, réalisation de pistes, de bandes cyclables et le stationnement des cycles.

Il est proposé le Plan Pluriannuel d'Investissement suivant : en 2023 la somme de 532 000 euros, en 2024 la somme de 524 000 euros et en 2025 la somme de 42 200 euros hors taxes bien entendu. Ces investissements à hauteur de 1 098 200 € hors taxes sont compris dans le budget du projet Citézen. Il est proposé au Comité Syndical de valider le plan pluriannuel d'investissement du SMiTU concernant le schéma directeur cyclable. Le Bureau Syndical ainsi que la Commission Plan de Déplacement Mobilité ont tous deux donné un avis favorable. »

Le Président précise :

« C'est une obligation dans le cadre de réalisation de Bus à Haut Niveau de Service, il faut l'accompagner de pistes cyclables. C'est une obligation qui s'impose à nous. »

Le Président appelle l'assemblée à procéder au vote.

Le point 6 qui concerne le Plan Pluriannuel d'Investissement concernant le schéma directeur cyclable est approuvé à l'unanimité des membres présents.

DELIBERATION N°2021/I-69 – CONVENTION D'OCCUPATION TEMPORAIRE DU DOMAINE PUBLIC SMiTU ET VILLE DE THIONVILLE :

Monsieur Roland BALCERZAK présente le point 7 qui concerne la convention d'occupation temporaire du domaine public entre le SMiTU et la ville de Thionville :

« Merci Président, je propose de passer les points 7 et 8 ensembles dans la mesure où il s'agit de deux conventions d'occupation à titre gratuit dans le cadre d'une convention avec la ville de Thionville et cela ne pose aucun problème, je ne vois pas quelles questions pourraient être posées. »

Le Président précise :

« Il s'agit bien de conventions d'occupation et comme nous sommes sur le dossier du BHNS, vous constaterez bien qu'à travers ces deux délibérations, il y a des travaux qui vont débiter. Nous mettons un grand coup de turbo concernant la réalisation de ce BHNS. Je tiens néanmoins à préciser que la commune de Yutz a souhaité que le BHNS ne passe pas par l'Avenue des Nations, ce que nous essayons d'intégrer avec un passage plutôt par le sud de la commune. Il y a une étude socio-économique qui doit être réalisée et je me suis entretenu ce

matin avec le Président de la Communauté d'Agglomération Portes de France Thionville qui est très attaché à la mobilité sur son secteur et notamment à travers l'influence qu'il va y avoir sur la gare de Thionville. A savoir, aujourd'hui nous sommes à 3 500 usagers par jours, et d'ici un an, nous risquons de passer à 8 500 usagers par jour. Donc si je parle de la Communauté d'Agglomérations Portes de France Thionville pour qui la mobilité est également un sujet qui intéresse beaucoup Pierre CUNY, il se propose de nous accompagner pour réaliser l'étude socio-économique. Et nous le soutiendrons bien sûr. Je le rencontre début janvier et j'inviterai certainement les représentants de la commune de Yutz, le nouveau DDT qui vient d'arriver sur la Moselle, qui je précise est le service instructeur du préfet dans le cadre de la DUP. Voilà les précisions que je souhaitais apporter sur ce sujet. On va délibérer puis je vous laisse la parole Madame POUGET. »

Le Président appelle l'assemblée à procéder au vote des points 7 et 8.
Le point 7 est approuvé à l'unanimité des membres présents.

DELIBERATION N°2021/I-70 – CONVENTION D'OCCUPATION TEMPORAIRE DU DOMAINE PUBLIC SMiTU ET CAPFT :

Le point 8 qui concerne la convention d'occupation temporaire du domaine public entre le SMiTU et la CAPFT est approuvé à l'unanimité des membres présents.

Madame Clémence POUGET demande la parole :

« Merci beaucoup. Je veux déjà remercier le Président Pierre CUNY pour cette bonne nouvelle, à savoir que le SMiTU va participer avec la Communauté d'Agglomération Portes de France Thionville à l'étude socio-économique pour le nouveau tracé. Merci beaucoup. Je veux juste recontextualiser car dire que la ville de Yutz ne veut pas que le BHNS passe par l'Avenue des Nations, nous pourrions croire qu'il s'agit d'un caprice. Alors que je veux réaffirmer ici, haut et fort que la ville de Yutz et l'ensemble du Conseil Municipal et de la majorité, nous sommes pour le BHNS et nous souhaitons absolument qu'il traverse notre ville. La question de la mobilité, je pense que c'est le sujet central de ce mandat pour l'ensemble des Maires. Si nous ne réussissons pas à régler ces problèmes de mobilité, nous aurons raté notre mandat. Le BHNS fait partie de la solution. Mais ce n'est pas la seule solution. Je vous rappelle, il y a les lignes de train avec le REM, qui a encore été discuté à Pont-à-Mousson pour le livre blanc des mobilités. Il y a la troisième voie qui pourra peut-être un jour être mise en place sur l'A31, nous attendons aussi le tracé de l'A31bis. La mobilité, c'est quelque chose d'important et nous nous battons pour que cela soit le plus cohérent possible et je reprends mon intervention à propos des pistes cyclables. Il faut que nous soyons multimodaux, et je pense que c'est obligatoire pour pouvoir notamment rejoindre la gare de Thionville, nous Yussois. Mais aussi pour pouvoir aller travailler, pas seulement à Metz ou bien à Luxembourg, mais également sur notre territoire. De notre côté, nous sommes heureux de savoir que le Bus à Haut Niveau de Service ira jusqu'à l'hôpital Ambroise Paré sur la zone de Melbourg, et d'avoir à terme, une ouverture sur Illange, Bertrange, Guénange, pour un futur développement du service du BHNS. Il faut penser pour les années futures, pas juste pour aujourd'hui ou demain. Nous, ce que nous souhaitons, c'est que ce BHNS soit le plus efficace et le plus efficient possible pour qu'il y ait un maximum de personnes qui utilisent ces bus. Plus il y aura de monde dans le bus, moins il y aura de monde dans les voitures et moins nos villes seront engorgées. Donc la proposition du nouveau tracé qui passera par les quartiers et les lotissements qui existent déjà, et par la partie de la ville qui pourra être en expansion justement, pour « après demain », plutôt que par l'Avenue des Nations nous parait

plus cohérent. Nous attendons des données chiffrées qui nous permettent de dire si notre position est tenable ou non. Merci pour cette étude que nous attendions avec impatience et qui permettra d'avoir des discussions posées et appuyées avec des faits et non avec des hypothèses imaginées. »

Le Président répond :

« Il n'y aura pas d'hypothèses imaginées. Je prends l'engagement que vous serez associés à l'ensemble des réflexions qu'il y aura sur ce sujet. Par contre, sur l'ensemble de votre discours, je le partage à 100% sur la mobilité. Par contre, il est vrai que si vous étiez à Pont-a-Mousson aujourd'hui, je ne sais pas si vous avez rencontré le Président du Conseil Régional qui était présent. Il aurait été très intéressant d'intervenir auprès de lui. »

DELIBERATION N°2021/I-71 – RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES DE LA CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES - GRAND EST :

Le Président présente le point 9 qui concerne le rapport d'observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes – Grand Est :

« Ce document est déjà rentré dans le domaine public la semaine passée alors qu'il n'aurait pas dû y être. Tout simplement parce qu'à la Chambre Régionale des Comptes, une erreur a été commise. Ils pensaient qu'on avait déjà débattu lors dernier Comité Syndical où nous n'avions malheureusement pas le quorum. Mais ce n'est pas très grave.

Aujourd'hui, j'ouvre le débat par rapport à ce rapport de la Chambre Régionale des Comptes. Je note en l'ayant regardé qu'il y a surtout 7 recommandations de la part de la Chambre. Il y a des points négatifs qu'il faut noter et des points positifs qu'il faut que nous contrôlions. Si vous en avez pris connaissance, je veux bien répondre à vos questions. Il faut savoir que ce rapport couvre la période où 4 Présidents étaient au SMiTU. Le premier était Monsieur MERTZ, le deuxième était Monsieur SLENDZAK, le troisième était Jean-Marie MIZZON. Je suis en exercice depuis trois ans. Je remarque avec beaucoup de satisfaction que depuis que Monsieur MIZZON a pris ce Syndicat, il a commencé à le redresser financièrement et essayé de mettre de côté le versement mobilité majoré fléché pour le projet structurant de BHNS. Les deux Présidents précédents l'ont utilisé à d'autres fins, notamment pour la mise en place d'un réseau pour aller desservir le Luxembourg. Ce qui était complètement illégal, et c'est inscrit dans ce rapport. Et aujourd'hui, ce que nous pouvons dire, c'est que le VM majoré qui est d'un montant d'environ 7 millions d'euros est complètement thésaurisé pour la construction du BHNS. Avez-vous des interventions sur ce rapport ? »

Madame Viviane FATTORELI demande la parole :

« Donc si j'ai bien compris, sur ce VM majoré, 35 millions d'euros sur 42 millions d'euros ont été utilisés à d'autres fins que ce qui était prévu ? »

Monsieur Pierre TACCONI demande la parole :

« Petite précision, à la fin du mandat, le versement mobilité majoré sera entièrement thésaurisé. »

Monsieur Laurent SCHULTZ demande la parole :

« Je vais essayer de faire cours, je ne sais pas par où commencer. A la lecture de ce rapport, nous n'allons pas revenir sur les turpitudes du passé mais, quand bien même, on note dans ce rapport de la Chambre Régionale des Comptes que les manquements, je les note et je les connaissais déjà. C'est surtout par rapport aux services. Je ne vais pas reprendre tout ce qui est indiqué mais pas de définition des responsabilités respectives entre le SMiTU et la Trans Fensch, pas d'objectifs en matière d'éco responsabilités lors de l'élaboration du TCSP, closes financières définies par le COSP non appliquées et non pertinentes. Nous pouvons rajouter à cela les recettes du VT majoré qui avait été fléché pour d'autres opérations que celles prévues pour le BHNS, la contribution des communes sous-évaluée par rapport aux besoins réels de fonctionnement. Vous avez certainement tous pris connaissance de ce rapport. Tout cela m'incitera à penser qu'à travers ce rapport, le SMiTU passe et les élus trépassent. Car beaucoup s'y sont cassé les dents. Maintenant, au-delà de cette tournure humoristique, j'aimerais beaucoup que nous parlions d'avenir. Et je pense que ce rapport note et valide le choix de cette assemblée de passer la SPL en DSP et je m'en réjouis, notamment Keolis. J'aimerais saluer aussi l'effort que chacune des collectivités a fait en votant des contributions plus importantes pour financer le fonctionnement du SMiTU. Parce que tous les ans, les rétributions n'étaient pas suffisantes et le SMiTU devait combler chaque année des parts d'exploitation. Nous avons fait un effort considérable pour soulever ce problème là. Et j'ai bon espoir qu'à l'avenir, ces problèmes de mobilités soient solutionnés, qu'on permet d'améliorer la mobilité au sein de notre territoire. Je rappelle que la question de la mobilité est centrale, surtout si nous souhaitons développer de nouvelles industries dans le Val de Fensch, Europort, la zone Melbourg, l'hôpital Ambroise Paré sur Yutz, le développement de la zone touristique de Basse-Ham, la base nautique, le golf, la piscine, le développement du pôle universitaire de Yutz, le centre hospitalier de Belair, je pense aussi à Cattenom et aux besoins de déplacements des transfrontaliers. Aujourd'hui, le BHNS est indispensable. J'entends bien, je suis pleinement favorable au BHNS, pleinement favorable au développement et à la construction des ouvrages d'art, d'un nouveau dépôt de bus et les investissements pour de nouveaux bus électriques. J'aurais d'ailleurs préféré que ce soit des bus à hydrogène, mais c'est un autre débat. Je me réjouis de l'arrivée du BHNS, cependant, je me pose la question, nous mettons 250 000 000 d'euros sur la table, nous investissons pour la mobilité du territoire en termes de mobilité, est-ce que les services du SMiTU sont assez staffés pour mener à bien ce projet gigantesque qu'est le BHNS. Aujourd'hui, ce rapport montre clairement les manquements qu'il y a eu par le passé, et je vous pose cette question, à vous tous autour de cette table, pensez-vous réellement que les équipes du SMiTU, sans remettre en cause les compétences de chacun et chacune, arrivera à mener à bien ce projet avec le staff présent au SMiTU ? »

Le Président répond :

« Merci pour cette intervention. »

Madame Clémence POUGET demande la parole :

« Je ne souhaite pas revenir sur le staff, mais est-ce que le Comité Syndical est capable de tenir un tel projet ? Nous sommes 30 élus dans la salle, pour ce projet du Citézen, et c'est souvent les mêmes têtes que nous voyons. 30 élus dans la salle, pour un projet d'une importance capitale. J'ai envie de savoir si les élus systématiquement absents sont vraiment

sérieux pour mener à bien ce projet de mobilité très important pour la structuration de notre territoire. »

Le Président répond :

« Je ne sais pas bien quoi répondre à tout ça. Je vais commencer par répondre à votre question sur la technicité pour mener à bien un projet qui se chiffre à 250 000 000 d'euros, je répondrais que non, le personnel du SMiTU n'a pas cette technicité, preuve en est, nous sommes accompagnés par un bureau d'étude dont c'est la spécialité, qui s'appelle EGIS Conseil. D'ailleurs, je précise que ce bureau d'étude est intervenu auprès de la BEI, reconnaissant ses compétences en matière de mobilité, pour s'assurer que ces 100 000 000 d'euros que la BEI nous met à disposition ne sont pas sur un projet qui n'est pas viable. Par contre, nous pouvons aussi voir dans ce rapport de la Chambre Régionale des Comptes, ils ne parlent pas d'un manque de technicité du SMiTU mais elle met l'accent sur le manque de personnel au SMiTU. Et c'est une évidence. Vous êtes comme moi dans une collectivité, j'essaye de recruter des agents depuis deux ans, je ne trouve personne. Donc aujourd'hui, il est vrai que le SMiTU n'est pas assez étoffé en termes de personnel, mais ne manque pas de technicité pour l'ensemble de ses missions. Et nous pouvons également lire dans ce rapport que la Chambre Régionale des Comptes affirme que le SMiTU n'a pas assez effectué de contrôle sur la SPL Trans Fensch. C'est vrai, il y a eu des carences de ce côté-ci. Moi, je ne les ai pas connus, donc j'aurais des difficultés à y répondre. Ce qui est certain, en revanche, c'est que la Chambre Régionale des Comptes devait aussi contrôler la SPL et elle y est allée trois ou quatre fois. Elle a trouvé que c'était tellement une nébuleuse qu'ils ont abandonnée. Ils n'ont pas continué sur ce sujet. Aujourd'hui, il n'y a plus de sujet, tout simplement car nous avons mis en place la Délégation de Service Public. »

Monsieur Alexandre HOLSENBURGER demande la parole :

« Merci Président. Juste un mot pour dire que ce rapport de la Chambre Régionale des Comptes, il ne va pas faire plaisir, et il ne fera jamais plaisir à quiconque le lira. Ceci étant, le rapport le dit bien, toutes ces questions que les nouveaux élus se posent, ceux qui participent assidument à nos échanges, il est vrai que tous les constats qui ont été fait depuis 2014 ont été rattrapés, corrigés et la trajectoire a changée. C'est vrai que, et le rapport le dit très bien en page 3, c'est vrai que la définition du besoin du BHNS a continuellement évoluée. C'est ce qui a fait le tord de notre Syndicat. C'est-à-dire que chacun à voulu tirer la couverture vers soi et je constate, et mes collègues avec un peu plus d'ancienneté, Denis et Maurice pourraient l'attester, depuis le dernier mandat tout s'est apaisé. Et nous allons dans la même direction. Quand nous passons d'un coût de 47 à 250 millions d'euros, ce n'est pas tout à fait le même scénario. Je peux comprendre les réticences de nombreuses personnes et les miennes aussi, car nous avons eu l'impression d'être baladés. C'est vrai qu'aujourd'hui, la trajectoire a été corrigée et c'est ça qu'il faut retenir de ce rapport. Et ce qui a fait le plus de tord à notre institution, c'est que notre Délégué n'assumait pas le risque commercial, c'était le Syndicat qui l'assumait. Aujourd'hui, nous sommes revenus dans un fonctionnement normal, et de Grâce, ne faisons pas de zigzags sur le projet du BHNS, encore un peu plus. Je veux bien entendre les arguments de la ville de Yutz qui pense à demain et après-demain. Je pense aussi que le projet tel que nous l'avons voté mériterait d'être mis en œuvre et nous avons déjà commencé les travaux et il faut absolument continuer en ce sens. Il y a eu beaucoup de négatif, effectivement, nos prédécesseurs ont fait une erreur avec le VT majoré, c'était une erreur que de porter par le SMiTU des lignes transfrontalières. Très vite nous avons compris lors du précédent mandat que cela nous plombait, et nous avons arrêté, bien sûr. Chacun doit

prendre ses responsabilités et le Grand-duché de Luxembourg les a pris. Il assume désormais cette part du transport qui ne peut pas être portée par le SMiTU car nous n'avons pas les financements ad-hoc pour les transfrontaliers. Et c'est aussi pour cela que par le passé, nous avons utilisé ce VT. Et je regrette que les prédécesseurs de notre Président actuel n'aient pas prit les mesures de leurs décisions. Parce que c'est bien le Président qui siégeait deux mandats avant qui a choisi une voie qui ne pouvait que causer notre perte et à l'utilisation du VT autrement que pour son utilité « normale ». »

Le Président répond :

« Merci pour cette intervention. Je ne porterai pas de jugements sur mes prédécesseurs mis à part sur Monsieur Jean-Marie MIZZON qui a commencé par nous remettre sur les rails. Par contre, ce rapport n'est pas si catastrophique quand nous creusons un peu. Notamment pour cette dernière période. Nous avons 7 recommandations de la part de la Chambre Régionale des Comptes. Nous n'allons pas les développer ici mais par contre nous pourrons vous les transmettre en compte-rendu de ce débat. »

Monsieur Serge JURCZAK demande la parole :

« Je souhaite quand même rétablir certaines vérités. Je suis élu au niveau de ce Comité Syndical depuis, non pas le précédent mandat, mais encore celui d'avant. J'ai vécu toute cette période, y compris la décision que nous avons prise en 2012-2013, de créer une Société Publique Locale avec Trans Fensch. Il y avait deux solutions, c'était de passer en DSP, où il y avait un risque potentiel de viabilité de la société Trans Fensch, ou bien de passer en SPL, qui se faisait déjà dans plusieurs autres villes et autres régions. Et c'est ce choix de la SPL qui a été fait. Mais ce choix a été fait dans la mesure où nous avons à prendre en considération la situation de l'emploi dans notre vallée. Et d'une part, ce n'est pas le représentant de Florange qui va me jeter la pierre d'avoir essayé de sauver un maximum d'emplois sur la société Trans Fensch. Et d'autre part, je dirais que le problème de financement de la société en elle-même est venu après. Je rappelle que nous en étions arrivés à des dépenses de presque 25 millions d'euros par ans. Et c'est ici que le VT majoré a été utilisé, non pas pour financer le BHNS mais pour financer le transport pour qu'il se passe dans les meilleures conditions. Alors nous pouvons toujours dire qu'on n'aurait pas dû faire ainsi mais nous étions dans une situation économique et sociale qui ne permettait pas de faire comme nous le voulions. La deuxième réflexion que je peux faire, c'est que la Chambre Régionale des Comptes a fait état d'un achat pour 18 millions d'euros de bus qui ont été payés avec l'argent qui devait être utilisé pour le BHNS. Je rappelle que l'achat des cars était dans le cadre de la nouvelle législation sur le transport d'écoliers. Ceux qui n'étaient pas sur le transport urbain. Je vais prendre l'exemple des scolaires qui vont de Saint-Exupéry vers Fameck en passant par l'autoroute, il n'était alors plus possible d'utiliser des bus mais il fallait bien utiliser des cars. Ensuite, il y a eu aussi, effectivement, des déplacements non pas urbains, mais interurbains, où ça a coïncé. C'est le moment où nous avons créée la SPL. Nous parlions des lignes 300 et 301 qui allaient au Luxembourg. Et là encore, c'était dans le cadre du transport collectif que nous voulions développer y compris pour ceux qui allaient au Luxembourg. Ces lignes étaient déficitaires. Et chaque année, nous avons un déficit d'environ 1 millions d'euros qu'il fallait combler. Tout ceci, mis bout à bout, demande énormément d'argent. Et je dirais, comme l'a déjà fait remarquer notre ami Alexandre HOLSENBURGER, depuis le mandat précédent, nous essayons de travailler tous ensemble, et surtout nous nous efforçons de rétablir la situation économique avec la société Trans Fensch pour diminuer les coûts. Il y a eu aussi recours, les dernières années, aux collectivités territoriales et en particulier aux EPCI afin de mettre la

main à la poche. Mais aussi une diminution intéressante et je dirais même sensible, des coûts qui passent de 26 millions d'euros à 17 millions d'euros. Et comme le disais Pierre TACCONI, le VT majoré, aujourd'hui, il est encore utilisé puisque l'objectif qui a été fixé notamment dans le cadre de la DSP avec Keolis, c'est non pas d'arriver à diminuer le coût au kilomètre qui était de 4,80 euros/kilomètres, d'arriver à un coût par kilomètres de 3,80 euros. Sur 4 millions de kilomètres réalisés par année, le compte est vite fait, c'est 4 millions d'euros d'économisés. Nous travaillons sur ce problème d'aspect financier mais il est certain que si nous n'avons pas pris les dispositions qui sont dites et mises en exergue par la Chambre Régionale des Comptes, aujourd'hui il n'y aurait plus du tout de transport et nous aurions encore plus de chômeurs au niveau du nombre de salariés de la société Trans Fensch qui aurait sans doute disparue. »

Monsieur Laurent SCHULTZ demande la parole :

« Je voulais rebondir sur ce qui a été dit. Je pense que pour gérer un dossier comme celui-ci, la Chambre Régionale des Comptes disait qu'il y a un manque de personnel, c'est évident. Je pense qu'il faut sincèrement se poser la question du manque de personnel. Parce qu'on doit gérer la partie Keolis, où il ne faut pas négliger de les surveiller. Et dans un deuxième temps, certes nous avons un bureau d'étude qui gère le dossier du BHNS mais nous ne pouvons pas confier les clés du camion à un seul bureau d'études et que derrière ça il faut aussi que nous ayons des moyens humains pour contrôler, pour diriger, pour être force de propositions. Ce n'est pas le bureau d'études qui devra les maintenir à termes mais c'est le SMiTU et les collectivités. »

Monsieur Bernard GUERMANN demande la parole :

« Ce rapport, il a un grand intérêt pour un élu comme moi, car je suis un nouvel élu. Et donc, c'est vrai que ce rapport me donne tout l'historique de 2013 jusqu'en 2019. C'est très intéressant parce qu'on voit pourquoi le SMiTU et la Trans Fensch en sont là aujourd'hui. Nous voyons aussi tous les manquements qu'il y a eu. Des choses positives aussi, il y en a dans ce rapport, mais avec une majorité de manquements. Ce que je retiens, quelque part, c'est que le SMiTU aurait pu être riche. Par contre, et nous l'avons évoqué plusieurs fois, il faut aller aussi dans le sens de l'éthique et du personnel. Il faut renforcer cette équipe pour qu'on ne passe pas à côté de manquements qu'il y a eu. C'est sûr que ça va nous obliger à augmenter la masse salariale et je pense que nous allons être gagnants. »

Le Comité Syndical prend acte du rapport définitif de la Chambre Régionale des Comptes.

DELIBERATION N°2021/I-72 – RAPPORT D'ACTIVITE 2020 DU SMiTU :

Le Comité Syndical prend acte du rapport d'activité 2020 du SMiTU.

DELIBERATION N°2021/I-73 – ELECTION DU 3^{ème} VICE-PRESIDENT :

Le Président présente le point 11 qui concerne l'élection du 3^{ème} Vice-Président :

« Considérant l'adhésion par substitution de la Communauté de Commune de Cattenom et environs en lieu et place de la commune d'Hettange-Grande, il y a lieu de procéder à l'élection du troisième Vice-Président. Considérant que cette élection se déroule au scrutin secret uninominal et à la majorité absolue. Je propose le 3^{ème} Vice-Président, qui est

aujourd'hui Roland BALCERZAK, il a fait un excellent travail sur le BHNS, je propose qu'il soit candidat au poste de 3^{ème} Vice-Président et je le soutiendrai.

Y a-t-il un autre candidat ? Non ? Bien, est-ce que vous vous opposez à procéder à un vote à main levée ? Non ? Nous allons donc procéder à un vote à main levée pour élire le candidat Monsieur Roland BALCERZAK au poste de 3^{ème} Vice-Président.

Monsieur Roland BALCERZAK est élu à la majorité absolue, 3^{ème} Vice-Président, et à l'unanimité des membres présents avec 43 voix pour. »

DELIBERATION N°2021/I-74 – ELECTION DE 3 ASSESSEURS :

Le Président présente le point 12 qui concerne l'élection de 3 assesseurs :

« Considérant l'adhésion par substitution de la Communauté de Commune de Cattenom et Environs ainsi que celle de la Communauté de Commune du Pays Haut Val d'Alzette et la réinstallation des élus suivants, Monsieur MAURICE LORENTZ, Monsieur DENIS BAUR et Monsieur BERNARD GUERMANN. Le Comité Syndical est invité à procéder à l'élection de trois assesseurs au scrutin uninominal à bulletin secret. Je lance un appel à candidatures et propose de réélire à main levée Messieurs LORENTZ, BAUR et GUERMANN nouvellement réinstallés. Personne ne se propose candidat ? Nous passons donc au vote à main levée. »

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical, à l'unanimité des membres présents, décide de réélire à main levée Messieurs LORENTZ, BAUR et GUERMANN pour exercer les fonctions d'assesseurs au Bureau Syndical du SMiTU.

DELIBERATION N°2021/I-75 – RECOMPOSITION DES COMMISSIONS TECHNIQUES DU SMiTU :

Madame Isabelle AUBURTIN-COLNOT présente le point 13 qui concerne la recomposition des commissions techniques du SMiTU :

« Il vous est proposé de réinstaller les élus qui faisaient déjà parti des commissions techniques, Monsieur ZENNER et Monsieur LORENTZ pour la Commission Plan de Déplacement Mobilité. Monsieur BALCERZAK, Monsieur PARPETTE et Monsieur PHILLIPE dans la Commission Transport en Commun en Site Propre. Monsieur GUERMANN dans la Commission Travaux et il s'agirait de remplacer Monsieur THOMMES qui ne fait plus parti du Comité Syndical. Et pour la Commission Transport et Réseau, il vous est proposé de réinstaller Monsieur LORENTZ, MATHIEU, GUERMANN, HERGAT et PARPETTE qui faisaient déjà parti de cette Commission.

Il vous est proposé de réinstaller les élus qui en faisaient déjà parti et pour les nouveaux élus qui souhaitent intégrer une Commission de venir à la fin de cette réunion et nous vous installerons au Comité Syndical qui suit. »

Le Président appelle l'assemblée à procéder au vote.

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical, à l'unanimité des membres présents, décide :

- Pour la Commission finances personnel, de réinstaller Monsieur BAUR ;
- Pour la Commission Plan de Déplacements Mobilité, de réinstaller Messieurs ZENNER et LORENTZ ;

- Pour la Commission Transport Commun en site propre, de réinstaller Messieurs BALCERZAK, PARPETTE et PHILIPPE ;
- Pour la Commission Travaux, de réinstaller Monsieur GUERMANN ;
- Pour la Commission Transport et Réseau, de réinstaller Messieurs LORENTZ, MATHIEU, GUERMANN, HERGAT, PARPETTE et Mme LANGMAR.
- Pour la Commission Accessibilité, de réinstaller Mme BLUDZUS.

DELIBERATION N°2021/I-76 – INFORMATION SUR LA COMPOSITION DE LA CAO :

Le Président présente le point 14 qui concerne l'information sur la composition de la Commission d'Appel d'Offre :

« Donc, c'est la même composition sauf que Monsieur Roland BALCERZAK disparaît et est remplacé par Monsieur Serge JURCZAK. »

Le Comité Syndical prend acte de la composition de la Commission d'Appel d'Offre.

DELIBERATION N°2021/I-77 – INFORMATION SUR LA COMPOSITION DU JURY :

Le Président présente le point 15 qui concerne l'information sur la composition du Jury de concours :

« Donc, nous sommes dans la même disposition, sauf que Monsieur BALCERZAK et Monsieur Bernard ZENNER ne peuvent plus y être. Les titulaires aujourd'hui, je propose Monsieur Jean-François MEDVES, Monsieur Alexandre HOLSENBURGER, Monsieur Patrick BECKER, Monsieur Bernard VEINNANT qui en faisait déjà partie, et je rajoute Monsieur Serge JURCZAK en remplacement de Roland BALCERZAK. Concernant les suppléants, je propose Monsieur Marc LUCCHINI et Monsieur Jean-Marie COLIN. »

Le Comité Syndical prend acte de la nouvelle composition du Jury de Concours.

DELIBERATION N°2021/I-78 – INFORMATION SUR LA COMPOSITION DE LA CDSP :

Le Président présente le point 16 qui concerne l'information sur la composition de la CDSP :

« C'est Serge JURCZAK qui remplace Monsieur Roland BALCERZAK. »

Le Comité Syndical prend acte de la nouvelle composition de la CDSP.

DELIBERATION N°2021/I-79 – ELECTION CCSPL :

Le Président présente le point 17 qui concerne l'élection des membres de la Commission Consultative des Services Publics Locaux :

« Considérant que les délégués syndicaux suivants ont été élus pour siéger au sein de la CCSPL, Monsieur HOLSENBURGER, Madame KOWALCZYK, Monsieur GUERMANN et Madame BEY. Considérant l'adhésion par substitution de la Communauté de Communes du Pays Haut Val d'Alzette et l'installation au Comité Syndical du SMiTU de Monsieur GUERMANN. Je propose de procéder à la réélection de Monsieur GUERMANN au sein de la Commission Consultative des Services Publics Locaux. »

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical, à l'unanimité des membres présents, décide de réélire Monsieur GUERMANN pour siéger en tant que membres de la commission consultative des services publics locaux.

Madame Isabelle AUBURTIN-COLNOT demande la parole :

« J'ai eu Madame KOWALCZYK au téléphone cet après-midi qui m'informe de ne plus vouloir siéger au sein de cette Commission. Il faudra donc un ou une volontaire pour la remplacer. »

DELIBERATION N°2021/I-80 – ELECTION ORGANISMES EXTERIEURS :

Le Président présente le point 18 qui concerne la désignation des élus au sein des associations et organismes extérieurs :

« Considérant l'adhésion par substitution de la communauté de communes de Cattenom et Environs et l'installation au comité syndical du SMiTU de Monsieur BAUR et de Monsieur BALCERZAK. Je propose de procéder à la désignation de Monsieur BAUR en tant que suppléant au Comité Lorrain des Partenaires des Transports Publics de Voyageurs, et de Monsieur BALCERZAK en tant que titulaire du Comité de suivi du Plan de Protection de l'Atmosphère des 3 vallées. »

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical, à l'unanimité des membres présents, décide :

- De désigner Monsieur BAUR en tant que suppléant au Comité Lorrain des Partenaires des Transports Publics de Voyageurs,
- De désigner Monsieur BALCERZAK en tant que titulaire du Comité de suivi du Plan de Protection de l'Atmosphère des 3 vallées.

DELIBERATION N°2021/I-81 – ELECTION AU CNAS :

Le Président présente le point 19 qui concerne la désignation d'un élu délégué local comme référent pour le CNAS :

« Considérant l'adhésion par substitution de la communauté de communes de Cattenom et Environs et l'installation au comité syndical du SMiTU de Monsieur BAUR. Je propose de procéder à la désignation de Monsieur BAUR en tant qu' élu représentant au CNAS. »

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical, à l'unanimité des membres présents, décide de désigner Monsieur BAUR en tant qu' élu représentant au CNAS.

DELIBERATION N°2021/I-82 – ELECTION CA SPL TRANS FENSCH :

Le Président présente le point 20 qui concerne l'élection de deux membres au Conseil d'Administration de la SPL Trans Fensch :

« Considérant la délibération du conseil municipal de Stuckange en date du 26 mars 2021 et désignant Monsieur Cédric FRADELLA comme représentant au sein du Comité Syndical du SMiTU en lieu et place de Monsieur Patrick VUILLEMARD ;

Considérant l'adhésion par substitution de la Communauté de Commune de Cattenom et Environs et la réinstallation de Monsieur Maurice LORENTZ. Je propose de réinstaller Monsieur Maurice LORENTZ en tant que membre du Comité Syndical pour siéger au sein du Conseil d'Administration de la SPL Trans Fensch et lance un appel à candidature pour remplacer dans cette instance Monsieur Patrick VUILLEMARD.

Monsieur Olivier SEGURA de la commune de Stuckange se porte volontaire. »

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical, à l'unanimité des membres présents, décide :

- De procéder au vote à main levée ;
- De désigner M. SEGURA Olivier, délégué de la commune de Stuckange, et M. LORENTZ Maurice, délégué de la Communauté de Commune de Cattenom et Environs, représentants permanents au sein du conseil d'administration ;
- D'autoriser les représentants permanents nouvellement réélus du SMiTU au CA désignés à accepter toutes les fonctions dans le cadre de la représentation qui pourrait leur être confiée au sein de la SPL (membre de commissions etc.).

DELIBERATION N°2021/I-83 – COMPOSITION DU COMITE DES PARTENAIRES :

Le Président présente le point 21 qui concerne la composition du Comité des Partenaires :

« Considérant l'adhésion par substitution de la communauté de communes de Cattenom et environs et l'installation au comité syndical du SMiTU de M. Michel HERGAT. Considérant l'adhésion par substitution de la communauté de communes du Pays Haut Val d'Alzette et l'installation au Comité Syndical du SMiTU Monsieur Bernard GUERMANN. Je propose de réinstaller Messieurs HERGAT et GUERMANN en tant que membres titulaires du Comité des Partenaires du SMiTU. »

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical, à l'unanimité des membres présents, décide de réinstaller Messieurs HERGAT et GUERMANN en tant que membres titulaires du comité des partenaires du SMiTU.

**DELIBERATION N°2021/I-84 – DECISIONS PRISES EN VERTU DE LA
DELAGATION PERMANENTE DU PRESIDENT :**

Le Comité Syndical est informé de la décision prise dans le cadre de la délégation permanente accordée par le Comité Syndical :

- Décision n°15-2021 - Contrat de location à durée déterminé d'un parking sis 16 rue d'Alsace à Florange 57190

L'Ordre du Jour étant épuisé, le Président lève la séance à 21h31.

Le secrétaire de séance,



Monsieur Pierre TACCONI,
Vice-Président en charge des Finances.