



Syndicat Mixte
des Transports
Artois-Gohelle

RAPPORT ANNUEL 2018



TADAO

Le réseau de transports en commun
géré par le SMT Artois-Gohelle



2018, une année exceptionnelle

2018 restera sans nul doute comme l'année la plus intense dans l'histoire du SMT Artois-Gohelle.

Son caractère exceptionnel tient au fait qu'il aura fallu un investissement sans faille des équipes engagées. Il fallait réussir à tenir le rythme du calendrier imposé et faire avancer le projet Bulles et ses quelque 280 chantiers, plus complexes les uns que les autres. La rigueur était essentielle dans leur préparation, leur déroulé ou leur réception, tout en continuant à proposer une offre de mobilité la meilleure possible aux usagers du réseau.

Un véritable exploit sportif.

Laurent Duporge
Président du SMTAG





SOMMAIRE

Contexte

Le SMT Artois-Gohelle
Le réseau TADAO
Le projet Bulles

4-7

2018, une année charnière

Premier trimestre	10-17
Deuxième trimestre	18-25
Troisième trimestre	26-31
Quatrième trimestre	32-35
Vers le nouveau réseau 2019	36-37

8-37

Construire ensemble

Un projet exceptionnel pour le territoire
qui ouvre de nouvelles perspectives
de mobilité et plus encore.

38-47

Bilan financier

Quelques chiffres
Les bilans financiers

48-51

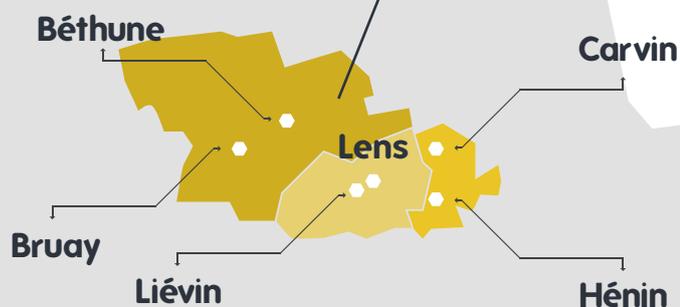
Le contexte «mobilité»

Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle, TADAO, projet Bulles... il n'est pas évident de faire la distinction.

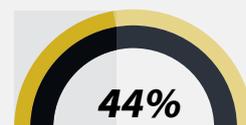
Le Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle (SMTAG) est une collectivité publique composée d'élus issus de trois communautés d'agglomérations : Lens-Liévin (CALL), Hénin-Carvin (CAHC) ainsi que Béthune-Bruay – Artois-Lys romane (CABBALR). Le SMTAG organise et gère la mobilité sur le territoire du bassin minier. TADAO est le nom du réseau de bus du Syndicat mixte des transports. Quant au projet « Bulles », c'est la restructuration complète du réseau TADAO avec entre autres priorités, la création de plusieurs lignes de bus à haut niveau de service.



Syndicat Mixte
des Transports
Artois-Gohelle



● AGGLO BÉTHUNE-BRUAY ● AGGLO LENS-LIÉVIN ● AGGLO HÉNIN-CARVIN



Population du Pas-de-Calais



Nombre d'habitants



Nombre de communes



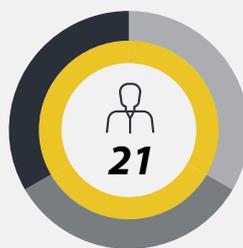
44% de la population du Pas-de-Calais
Dans le département, presque 1 habitant sur 2 réside sur le territoire du SMT Artois-Gohelle.

7^e réseau français de transport en commun
Le territoire compte plus de 650 000 habitants, ce qui en fait le 7^e réseau français en nombre d'habitants.

3 agglomérations et 150 communes
Avec 150 communes concernées, le SMT Artois-Gohelle fait partie des réseaux les plus denses en France.

Le syndicat mixte des transports Artois-Gohelle

Structure publique, régie par le code général de collectivités territoriales, le SMT AG met en place la stratégie et la politique de mobilité avec comme objectif principal l'optimisation de l'offre de transport public locale. Des prérogatives qui en font un acteur important dans le développement du bassin minier.



COMITÉ SYNDICAL

21 élus issus des communes

Administré par un comité syndical composé de sept élus de chaque agglomération, le SMTAG est présidé par Laurent DUPORGE (Lens/Liévin) assisté par deux vice-présidents : Christophe Pilch (Hénin/Carvin) et Daniel Delcroix (Béthune/Bruay)



jusqu'à 1 bus toutes les 8 minutes,



affichage des horaires de passage en temps réel,



nouveaux véhicules propres et ultra modernes,



temps de parcours garantis,



vitesses optimisées,



écrans d'informations dans les bus et sur les quais,



distributeurs de titres de transport sur les quais,



stations entièrement accessibles, etc.

Le réseau en quelques chiffres

Les quelque 500 bus du réseau TADAO parcourent chaque année plus de 12 millions de kilomètres et enregistrent 60 000 validations par jour en moyenne.

18 000 jeunes empruntent le réseau chaque jour de la semaine avec une carte scolaire auxquels s'ajoutent 11 500 abonnés jeunes. Cela représente un peu plus de 30 000 usagers réguliers de moins de 26 ans.

Le périmètre TADAO compte plus de 3 500 points d'arrêt répartis sur les 150 communes. Pas moins de 450 bus et/ou cars sont en service.

En plus des 51 lignes régulières, 212 circuits scolaires viennent compléter l'offre de transport. Ces services sont ouverts à toutes les catégories d'usagers.

Le réseau TADAO

Le SMTAG développe et organise le réseau TADAO dont l'exploitation est réalisée en délégation de service public. L'ensemble des dépôts, matériels et véhicules appartiennent au SMTAG mais les personnels sont sous contrat avec TRANSDEV (DSP 2017-2023)

De même, le projet Bulles (6 lignes de bus à haut niveau de service), comme l'ensemble des projets liés à la mobilité sur le territoire, sont à l'initiative et sous la responsabilité du SMTAG.

Le projet Bulles

Les besoins croissants de mobilité et la nécessité de solutions respectueuses de l'environnement se traduisent dans le Plan de déplacements urbains (PDU) du SMTAG par le développement d'axes structurants dans l'ex-bassin minier.

Si les liaisons TER assurent des déplacements rapides et cadencés de pôle à pôle, il faut aussi organiser le réseau de transport à partir de ces pôles d'échanges de manière tout aussi efficace.

C'est un enjeu majeur du projet Bulles : le développement de six axes structurants qui permettent d'irriguer les principaux pôles d'échanges du territoire que sont Lens, Béthune, Liévin, Hénin-Beaumont, Bruay-La-Buissière, Libercourt... Parallèlement, cette restructuration permet de repenser l'ensemble de l'organisation des lignes régulières.

Ces lignes principales représentent plus de 115km de voies prioritaires. Elles sont réparties sur trente-deux communes. Il a fallu à peu près tout aménager (modification des carrefours, création de couloirs bus et de voies douces, création d'espaces paysagers, changement de mobiliers urbains, refonte des réseaux d'assainissement, enfouissement des câbles aériens, etc.). Ce travail très important a débuté en mai 2017 mais c'est bien en 2018 qu'il a pris toute sa dimension avec plus de 280 chantiers en cours. L'impact de ces travaux n'est pas négligeable. Parmi les effets induits, il faut citer les déviations pour les usagers de la route ; les déviations pour les lignes de bus ; les changements d'habitudes pour les riverains, la perte d'activité possible pour les commerçants et les industriels, etc.

2018, une année charnière

Sans interruption douze mois durant, le SMT Artois-Gohelle s'est trouvé au centre de toutes les actualités ou presque du bassin minier du Pas-de-Calais. Les automobilistes, les riverains, les élus, les usagers du réseau... En un mot, la quasi totalité des habitants ont vu, vécu ou entendu parler au moins une fois des chantiers du projet Bulles.



2015 a servi à poser les bases de la réflexion concernant la réorganisation complète et durable du réseau de bus TADAO sur le périmètre des trois agglomérations concernées : Lens-Liévin, Hénin-Carvin et Béthune-Bruay Artois-Lys.

Les deux années suivantes (2016 et 2017) ont permis de préparer toute la logistique en amont des chantiers, jusqu'à l'obtention de la déclaration d'utilité publique début 2017.

Dès l'été 2017, les premiers travaux d'infrastructure débutaient. Ils ont rapidement donné une idée assez précise de l'étendue du projet global mais on avait encore du mal à imaginer leur ampleur. A ce titre, 2018 doit être considérée comme une année charnière exceptionnelle.

Exceptionnelle... par le nombre de chantiers entrepris (280 au plus fort de l'actualité).

Exceptionnelle... aussi par leur importance et leur taille. Littéralement, plus de 110 km de nouvelles voies dédiées sont créées, des dépôts sont construits ; les systèmes d'exploitation et d'aide aux voyageurs eux aussi sont changés, etc.. Tout cela, dans un tissu urbain parmi les plus denses en France et les plus anciens aussi avec tous les effets induits qu'une telle situation peut produire.

Exceptionnelle... encore par l'adaptation permanente des différents services du Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle qui ont dû faire face à une multitude de défis tout au long de l'année avec en tête un objectif incontournable, le lancement opérationnel du nouveau réseau TADAO début 2019.

Cette montée en cadence progressive n'est pas allée sans poser de questions de tous ordres qu'il fallait prendre en compte. Pas moins de trente-deux communes étaient directement impactées par les travaux. Autant dire des centaines de milliers d'habitants.



Les usagers, les riverains, les commerçants, les PME-PMI, etc., tous ont été concernés à un moment ou à un autre par la logistique en cours des opérations. Il fallait aussi coordonner l'ensemble des entreprises attributaires des différents lots. Face aux questionnements, aux exigences légales, aux impératifs et aux inquiétudes de toutes sortes, le Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle se devait d'être irréprochable.

L'organisation des services a été adaptée afin de parer à toutes les éventualités possibles. Ce travail, souvent invisible, a été déterminant afin de mener le projet à bien dans le respect des délais et des coûts.



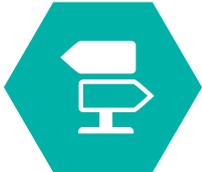
Premier trimestre

La trêve hivernale n'aura été que trop courte. Les travaux liés à la réalisation des aménagements BHNS reprennent très tôt en ce mois de janvier 2018 sur l'ensemble des secteurs de Lens/Liévin, Hénin/Carvin et de Béthune-Bruay.

Plusieurs nouvelles phases ont été programmées tout en rappelant au préalable que tous les commerces resteraient accessibles, en toutes circonstances.



JANVIER



Démolition de l'Office de la jeunesse de Bruay - La Buisnière

Les chantiers du BHNS étaient à l'arrêt durant la période des vacances scolaires mais pas forcément tous ! A Bruay-La-Buisnière, dès le 3 janvier, le jour était venu de commencer à déconstruire l'ancien Office de la jeunesse, à proximité immédiate du nouveau pôle d'échange modulaire de la place de l'Europe.

Rappelons que le bâtiment, situé sur le périmètre « Frondenberg », désaffecté, avait été dépollué depuis plusieurs semaines. L'édifice se trouve précisément sur le parcours de la Bulle 2, en cours d'aménagement, entre le site de la place de l'Europe et la liaison avec la rue de Bourgogne, de l'autre côté de l'Agora.

Cette phase générale de chantier s'est achevée à la fin du mois de mars.

À noter que le secteur de la place Frondenberg a fait l'objet d'une phase importante de travaux jusqu'au début du printemps.



Premiers ports USB dans un bus TADAO

Il faut mettre en avant une petite « nouveauté branchée » à l'intérieur du dernier bus ayant intégré le dépôt TADAO de Béthune. À proximité immédiate des fauteuils, quatre double-port USB sont installés. C'est une première sur le réseau TADAO. Huit personnes auront donc la possibilité simultanément de brancher leur téléphone mobile, i-Pad ou encore tablette.

Ce n'est qu'un début dans la mesure où les prochaines générations de bus en seront équipées. Un service attendu par les usagers.



Zoom : le dispositif d'indemnisation des riverains professionnels

Le SMT AG souhaitait accompagner les professionnels riverains dans cette période délicate des chantiers. Les élus du territoire ont donc décidé de créer une Commission d'Indemnisation Amiable du Préjudice Économique (CIAPE). Cette CIAPE a pour but de préserver l'emploi en compensant des pertes de rentabilité anormales.

La CIAPE a pour rôle :

- d'étudier la recevabilité de la demande,
- d'instruire les demandes d'indemnisation jugées recevables,
- de proposer un montant pour l'indemnisation des préjudices soumis, après accord du commerçant, à la validation du Comité Syndical.

Ses objectifs sont :

- d'assurer un traitement rapide des demandes durant les travaux,
- Limiter les recours contentieux, nécessairement sources de lenteur et de frais pour le requérant,
- Appliquer des conditions juridiques et financières équivalentes pour tous les requérants.

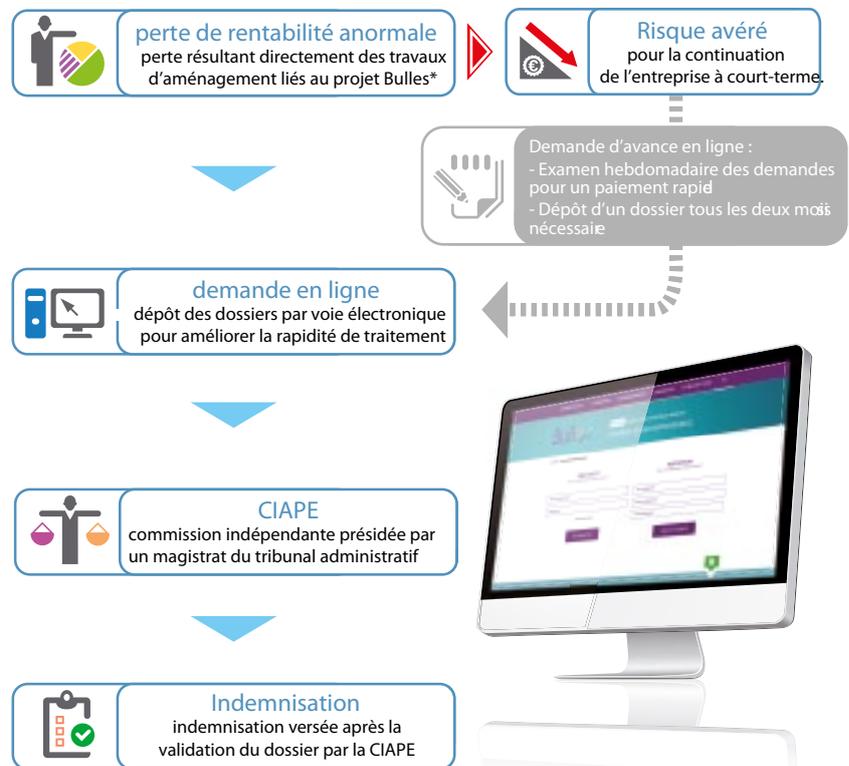
La CIAPE est tenue d'appliquer le droit en vigueur dès lors que l'argent public est engagé. Les dossiers d'indemnisations seront donc traités dans le respect des principes fixés par le conseil d'Etat. La CIAPE se tiendra aux règles de droit et à la jurisprudence des tribunaux administratifs dans ce domaine.

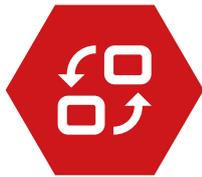
Au cours de l'année 2018, le SMT AG a fait évoluer le dispositif en mettant en place un système d'avances.

Lorsque les conséquences immédiates de travaux engendraient un risque pour la continuation de l'activité d'une entreprise, le SMT AG pouvait faire des avances sur les indemnisations à venir, par décision du Président.

Ce système a permis à bon nombre d'entreprises de ne pas avoir à attendre la décision de la CIAPE qui ne se réunit qu'une fois par trimestre en moyenne.

La commission d'indemnisation a continué à examiner l'ensemble des demandes d'indemnisation des commerçants, en se fondant sur la perte de marge brute de l'exploitation pour définir le montant des indemnisations éventuellement dues.





L'extension de l'intégration tarifaire aux gares de Lillers, Ham-en-Artois et Isbergues

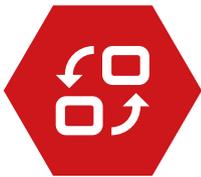
La fusion des communautés de communes Artois-Flandres (CCAF) et Artois-Lys (CCAL) avec la communauté d'agglomération Artois Comm. au 1er janvier 2017 a entraîné une modification du ressort territorial du SMT Artois-Gohelle.

Il est alors apparu utile d'élargir le dispositif d'intégration tarifaire aux gares d'Isbergues, de Lillers et à la halte ferroviaire d'Ham en Artois.

Pour rappel, l'intégration tarifaire permet aux abonnés Tadao de la gamme Tout Public et Jeune de voyager en train entre les gares situées à l'intérieur du périmètre du SMT Artois-Gohelle.

Après des échanges avec la Région Hauts-de-France, l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) en charge du trafic ferroviaire, les abonnés Tadao peuvent utiliser le train pour aller à Lillers, Isbergues et Ham-en-Artois depuis le 1er janvier 2018.

Ce dispositif vaut également pour les usagers du train qui montent à ces gares. Désormais, pour le prix d'un abonnement Tadao, ces personnes peuvent circuler de manière illimitée entre les gares du périmètre du SMT. Cela représente une véritable économie par rapport à un abonnement SNCF classique.



Des chiffres encourageants sur l'intégration tarifaire

Tous les deux ans, la Région Hauts-de-France et le SMT Artois-Gohelle réalisent une enquête pour connaître les types de titre utilisés par les usagers du TER à l'intérieur du périmètre du SMT Artois-Gohelle.

Cette enquête révèle que :

- Que tous trajets confondus, 8,2% des voyageurs du TER utilisent un abonnement Tadao ; c'est 1,2 point de mieux qu'en 2017
- Que pour des trajets entre des gares du périmètre du SMT Artois-Gohelle, le taux de voyageurs utilisant un abonnement Tadao grimpe à 54,5% (46,4% utilisent un abonnement Tadao moins de 26 ans et 8,1% utilisent un abonnement TADAO tout public). C'est une augmentation de 14 points par rapport à 2015

Ces résultats sont encourageants et montrent la pertinence de la stratégie d'acceptation des titres Tadao par la SNCF.

FÉVRIER



Dépôt « Washington »

Début février, 144 salariés TADAO (dont 122 conducteurs) ont commencé à prendre leurs repères dans le nouveau dépôt à l'entrée de la zone d'activités béthunoise. Le déménagement sur l'avenue Washington était attendu. L'ancienne installation à proximité de la gare SNCF était opérationnelle depuis les années 1980. Le bâtiment avait connu plusieurs mues successives.

Au vu de l'ampleur du projet de création des lignes de BHNS, la logistique inhérente à la maintenance des véhicules devait elle aussi changer de dimension. Le bâtiment abritant ce nouveau dépôt est une ancienne installation industrielle qui a été revisitée et remasterisée. Trois autres viendront compléter le dispositif de maintenance et de remisage TADAO (Houdain, Bully-Grenay et Hénin-Beaumont)



Le choix du design

Dans le cadre de l'arrivée du BHNS, l'habillage des bus TADAO a évolué de manière significative. Le SMTAG a souhaité associer le plus grand nombre de personnes au travail de création graphique. Un jeu participatif a donc été mis en place pour le public.

Il était possible pour les participants de choisir les motifs de décoration visibles sur les flancs des bus. Le choix devait se porter sur douze lieux symboliques de notre territoire, à choisir parmi la quarantaine de sites identifiés sur les périmètres des trois communautés d'agglomérations membres. Après réflexion, voici les lieux qui ont été retenus :

- | | |
|--|--|
| 1. Mémorial canadien Vimy (2328 votes) | 7. Stade Bollaert-Delelis (1624) |
| 2. Terrils Loos-en-Gohelle (2175) | 8. Faculté des Sciences, Lens (1513) |
| + Base 11/19 Loos-en-Gohelle (1839) | + Gare de Lens (1390) |
| 3. Anneau de la Mémoire (2092) | 9. Chevalement Fosse 3 Liévin (1368) |
| + Notre-Dame-de-Lorette (1659) | 10. Piscine Art Déco Bruay-la-Buissière (1309) |
| 4. Beffroi de Béthune (1855) | 11. Métaphone Oignies (1284) |
| 5. Musée du Louvre-Lens (1824) | 12. Aréna stade couvert Liévin (963) |
| 6. Château d'Olhain (1781) | |



Cité du 16/3 de Bruay - La Buisnière

Après plusieurs semaines de travaux de désamiantage, les démolitions des maisons de la cité du 16/3 (aussi appelée cité du nouveau Monde) ont également débuté au mois de février. Pour rappel, ce sont trente-six habitations qui étaient concernées (neuf blocs de quatre logements) par cette percée «verte» créée au milieu de l'ancienne cité minière. Un couloir destiné à la circulation de la Bulle 2 avec un arrêt placé sur le parcours, en plein cœur de l'ancienne cité minière.



Début des recrutements chez TADAO

L'arrivée de la nouvelle flotte de bus à haut niveau de service (BHNS) engendre l'embauche d'une centaine de conducteurs. Début 2018, TADAO employait très exactement 289 conducteurs. L'embauche de plus de 20 % de salariés supplémentaires a constitué une grande première dans la vie de l'entreprise. Trois « filières » ont été utilisées :

- **Les intérimaires.** Il s'agit de profils de salariés qui ont déjà une expérience au sein du réseau et qui donnent satisfaction. Grosso modo, 20% des futurs titulaires.
- **Les salariés** des réseaux existants. Le recrutement est évidemment ouvert à tous, y compris donc aux conducteurs des autres sociétés de transport en commun. Eux aussi composeront 20 % des embauchés.
- **Les personnels à former.** 60 % des futurs conducteurs TADAO (la majorité donc) viendront d'autres horizons, y compris via le biais de clauses d'insertion établies par le Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle.

MARS

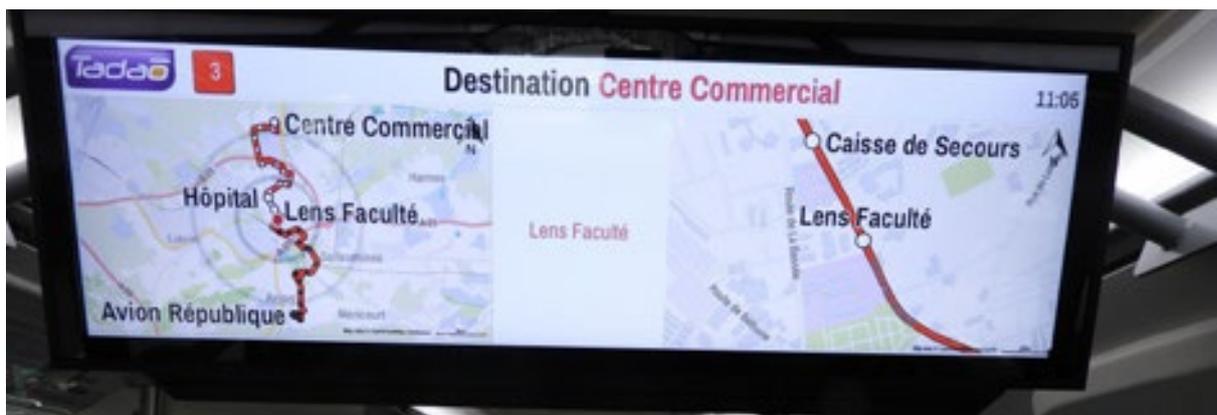


Le nouveau SAEIV commence son déploiement

En ce début du mois de mars 2018, le nouveau système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEIV) est opérationnel. Il équipera progressivement l'ensemble de la flotte TADAO avant le lancement du nouveau réseau en avril 2019.

Dans la pratique, des écrans indiquent aux passagers où ils se trouvent précisément, quel est le prochain arrêt et dans combien de temps ils parviendront à destination. Une voix off vient confirmer l'information. Parallèlement, le nouvel appareil lecteur de la carte d'abonnement lui est en cours d'installation et d'essai.

Pour les conducteurs, le système embarqué apporte de la souplesse. Plus besoin de se repérer sur les anciennes tablettes ; les informations arrivent en direct grâce au GPS embarqué : parcours, horaires, etc.. En cas de déviation ou d'incident, une solution s'affiche immédiatement sur l'écran. Le gain de temps de réaction est considérable.



L'arrivée de la fibre optique

Le choix de la société a été notifié au début du mois de mars 2018. Le réseau déployé va relier tous les points d'arrêt aux dépôts et surtout au poste central de commande TADAO à Grenay.

Le déploiement de la fibre constitue également une opportunité pour d'éventuels utilisateurs «extérieurs». En effet, une fois les fourreaux posés, les opérateurs téléphoniques pourront proposer le passage d'autres fibres. Ce n'est pas la place qui manque dans les fourreaux. Parallèlement, il faut insister sur le fait que le réseau déployé pour le compte du SMTAG est très important. Il s'étire sur le territoire des trente-deux communes directement concernées par le déploiement du BHNS.



Approbation du nouveau Plan de Déplacements Urbains (PDU)

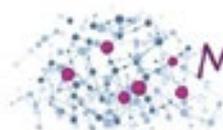
Les élus du conseil syndical ont arrêté le projet de nouveau PDU du SMT Artois-Gohelle le 22 mars.

La mise à jour de l'ancien PDU approuvé en 2015 était rendu nécessaire par la fusion des communautés de communes Artois-Flandres (CCAF) et Artois-Lys (CCAL) avec la communauté d'agglomération Artois Comm.. Cette fusion a entraîné une modification du ressort territorial du SMT Artois-Gohelle.

Le diagnostic du PDU et l'ensemble de la cartographie ont été revus et mis à jour, mais l'ambition du précédent document est restée intacte.

Le reste de l'année a été consacré à la consultation officielle des personnes publiques associées (PPA). La population a également été invitée à se prononcer sur le projet. Une enquête publique s'est tenue du 3 septembre au 5 octobre.

En définitive, c'est une version enrichie que les élus du comité syndical ont définitivement approuvée le 20 décembre.



Mille idées Mobilité !

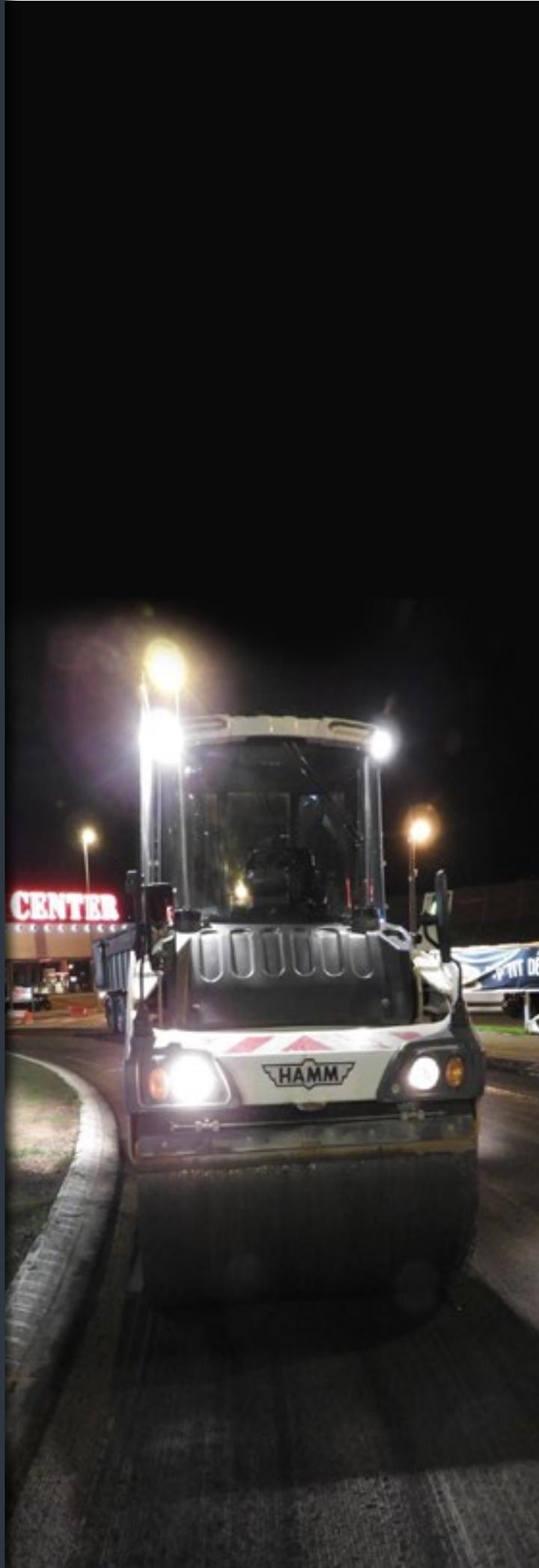


Syndicat Mixte
des Transports
Artois-Gohelle

Faire des transports en commun
une seconde nature !

Deuxième trimestre

Si l'on devait déterminer à quel moment l'intensité des chantiers a été la plus forte, le printemps 2018 pourrait être mis en avant. Quel que soit le territoire, les phases structurantes les plus importantes sont en cours. Difficile d'y échapper lorsqu'on est riverain ou automobiliste voire les deux ! Durant cette période, incontournable, tout est fait pour limiter au maximum les nuisances. Les travaux de nuit se succèdent sur les lieux stratégiques. La circulation est maintenue partout et notamment sur les grands axes qui permettent d'accéder ou de partir des plus grandes villes en particulier (Béthune, Bruay-La Buissonnière, Lens, Hénin-Beaumont, Carvin, Liévin, Avion, etc.)



AVRIL



La place Fronden-berg à Bruay-La-Buissière

Au cours de ce mois d'avril 2018, les pavés manquants ont été installés, la dalle béton de la voie dédiée coulée et les enrobés terminés. Les aménagements paysagers et la pose des mobiliers urbains ont immédiatement suivi. Une touche finale appréciée des Bruaysiens après tout ce qui venait d'être entrepris. Hormis quelques finitions (la construction d'un abri vélos par exemple), l'essentiel du chantier est achevé.

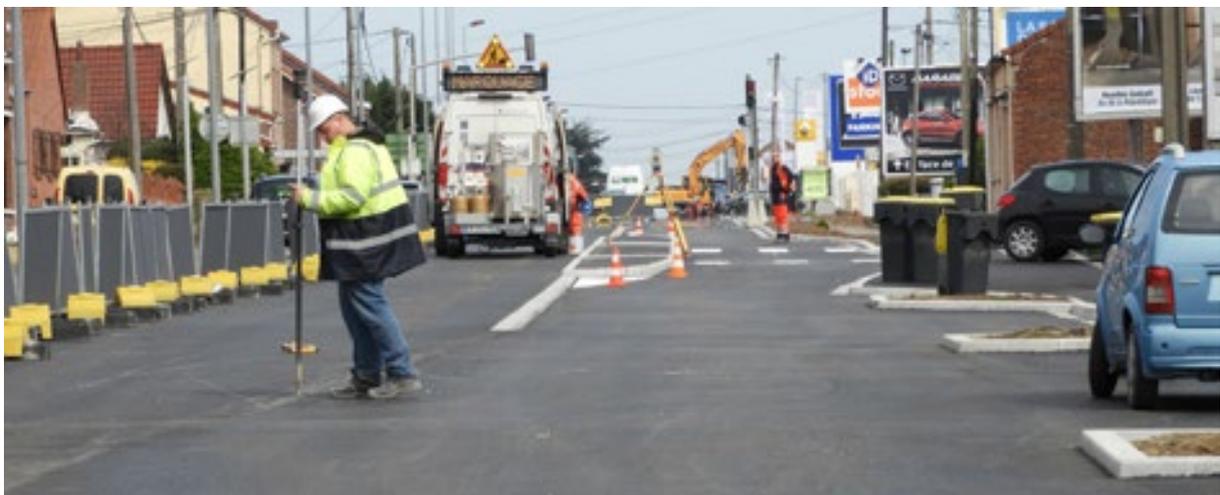


La jonction Bruay-La-Buissière - Haillicourt

Un ancien cavalier minier court de Bruay-La-Buissière, rejoint Haillicourt avant d'atteindre Ruitz (près de la zone d'activités industrielles). Ce tracé a été choisi pour devenir celui de la Bulle 2 (vers Barlin). Les aménagements vont s'étaler sur un semestre. Au menu : création d'un système d'assainissement, création d'une nouvelle voirie avec tout ce que cela implique, insertion d'aménagements paysagers, mise en service de bassins de rétention, etc.

La route de Lille à Loison-sous-Lens

Le chantier général avait débuté à la toute fin du mois d'octobre 2017. Les déviations sont encore en place mais l'accès aux différentes entreprises et notamment les concessions automobiles est désormais plus simple. La seconde phase débute. Vingt-sept semaines seront nécessaires afin de finaliser un chantier difficile, placé sur un axe routier majeur et soumis à un flux très important de véhicules. L'objectif ? Créer une voie de bus dédiée centrale.



Les travaux de nuit se multiplient

- Deux nuits de travaux sont nécessaires pour conditionner le rond-point de l'Épinette à Sallaumines et permettre à la circulation de reprendre son cours le long de l'axe Lens - Hénin-Beaumont.
- Pas si simple non plus de travailler sur le périmètre de l'immense zone commerciale d'Auchan Hénin-Beaumont – Noyelles-Godault. Les travaux boulevard Rufisque et sur le terminus EUROPE ont donc été finalisés durant quatre nuits sur le futur parcours de la B1.
- Rond-point de la Porte Nord à Bruay-La-Buissière. L'application des couches définitives à la fois sur la voie dédiée, au centre du rond-point traversant et sur la chaussée autour du rond-point, a nécessité deux soirées complètes.

Le centre-ville d'Avion

Afin de pouvoir faire le lien entre les quais en construction le long de la rue Lannoy et le périmètre du centre-ville, une phase importante de travaux d'infrastructure a eu lieu en ce mois d'avril 2018.



Le dépôt de Béthune officiellement inauguré

C'est le premier des quatre nouveaux centres de maintenance et de remisage à fonctionner. Il est installé dans une ancienne entreprise de transport remodelée de fond en comble. L'ancien dépôt de Béthune, près de la gare, laisse la place au Pôle d'échange modulaire, opérationnel en 2019.



Choix du constructeur Safran pour le projet de bus à hydrogène

Au terme d'une procédure d'appel d'offres de plusieurs mois, les élus du SMT Artois-



Gohelle ont retenu le constructeur Safran pour la fourniture de six bus à traction électrique dont l'électricité est générée à bord du véhicule grâce à une pile à combustible.

Le véhicule est alimenté par un pack batteries lui-même alimenté en électricité par une pile à combustible. La particularité de la production d'énergie à partir d'une pile à combustible est qu'il n'y a aucun rejet polluant, seule de l'eau est rejetée par ce procédé.

La pile à combustible est fournie par Michelin et le véhicule intègre un stockage de 30,6 kg d'hydrogène, ce qui permet de couvrir une distance d'environ 300 km.



La présentation au public de la nouvelle génération du bus «hybride» 18 m articulé et du nouveau logo TADAO

La cohabitation avec les travaux dure depuis déjà une année sur le bassin minier et les habitants n'associent jusqu'alors le projet Bulles qu'à des désagréments.

Au début du mois de mai 2017 la livraison du tout premier bus à haut niveau de service (BHNS) est effective. Il s'agit des Créalis IVECO articulés 18m, hybrides (diesel + électricité), symboles du renouveau du parc TADAO.

L'opportunité est trop belle d'offrir aux gens un de point de vue différent sur le projet Bulles, novateur. C'est donc dans un esprit festif qu'est organisé le TADAO Horizon Music Live. Une façon originale de redonner le sourire aux habitants du territoire...enfin à 15 000 d'entre-eux, en leur présentant au stade couvert de Liévin le nouveau logo TADAO, les nouveaux BHNS ainsi que la nouvelle livrée TADAO.



Ce concert a été organisé en partenariat avec Horizon radio. L'objectif était d'accueillir un panel d'artistes suffisamment éclectique pour intéresser le plus grand nombre de personnes. Ensuite, il fallait toucher des artistes reconnus sur la scène française et/ou internationale pour susciter l'envie de participer à l'évènement. Il fallait surtout associer l'image du projet Bulles à un évènement festif majeur pour le territoire.

Ce rendez-vous, était aussi l'occasion de basculer vers la seconde phase du plan de communication : évoquer les avantages liés à l'arrivée prochaine des nouvelles lignes Bulles.





Le quartier République, l'avenue Van Pelt et la rue de la Gare à Lens

De nouveaux trottoirs élargis ont été aménagés et « rendus » aux piétons libérant les espaces devant les façades commerciales. Dans la continuité, ce sont les travaux d'infrastructure de la chaussée qui ont été entrepris y compris les liaisons importantes des carrefours de la rue Berthelot ou encore la rue Voltaire, cette perpendiculaire incontournable qui permet d'accéder à la rocade.

La liaison entre le centre-ville d'Avion et le quartier Montgré

La rue Pierre-Semard est achevée le 23 mai. Cet axe avionnais stratégique permet de relier le centre-ville d'Avion au quartier Montgré puis Sallaumines, Lens et Méricourt, dans la continuité avec la rue Voltaire.



Le tracé situé entre Bruay-La-Buissière et Haillicourt

Les mats d'éclairage sont posés et il ne reste plus qu'à réaliser les aménagements paysagers, la signalisation au sol et le conditionnement de la voie douce (piétons, vélos). Sur ce tronçon, toutes les opérations seront terminées dans le courant de l'été.

L'ex-RN en sortie de Lens vers Sallaumines

Les travaux de voirie de la rue de la Gare et de l'avenue Van Pelt achevés, les tronçons de la rue de Varsovie et de la rue de Douai entrent dans une phase opérationnelle. Il s'agit d'aménager plusieurs centaines de mètres « stratégiques » qui constituent le lien entre le secteur Lens et le tronçon de l'ex RN 43, à partir de Sallaumines.

La zone d'activités de Ruitz

Deux stations différentes ont été aménagées ainsi qu'un parking relais. Une voie de cheminement en mode doux a également été matérialisée. Les enrobés ont été appliqués sur toute la longueur de la double voie centrale dédiée pour les bus de la Bulle 2 (ligne Barlin - Bruay-Béthune).





La Porte Nord à Bruay-La-Buissière

Sur le périmètre de la Porte Nord à Bruay-La-Buissière, le dernier chantier important d'infrastructure concerne les travaux de la rue Jean-Joseph Étienne-Lenoir. Plusieurs phases successives ont été programmées entre le mois de mars 2018 et la fin du mois de juillet 2018 au terme duquel les travaux ont été achevés y compris sous la forme de travaux nocturne pour la réalisation des enrobés. Le liaison avec la départementale 188, vers Béthune est ainsi devenue une réalité.

Lens : les grandes manœuvres carrefour Bollaert

Entre le pôle d'échange principal de la gare de Lens et le périmètre du stade Bollaert, le parcours de la B1 traverse le rond-point Bollaert avant de remonter sur le carrefour des Grands Bureaux. Les travaux vont s'étaler sur quatre mois. Durant l'aménagement des carrefours et en particulier celui du rond-point traversant de Bollaert, de la voirie, de la voie dédiée, etc. la circulation des automobilistes sera toujours possible même si des restrictions sont en place.



Béthune : ça tourne bien à la Rotonde



Le chantier d'aménagement dans le secteur d'Auchan La Rotonde se poursuit. Le mois de juin marque une avancée importante avec le retour d'un double sens de circulation rue du Train de Loos ou encore rue Lebas. Il faudra attendre encore deux mois supplémentaires pour que le chantier général s'achève (hors finitions) ainsi que l'installation d'une station, située à l'une des extrémités de l'enseigne commerciale. Un changement radical pour les Béthunois puisque la B2 passait jusque là avenue de Bruay, une départementale très chargée et dangereuse.

Sallaumines : le quartier de l'Épinette retrouve tous ses sens

Entre le pont de Douai, rue de Varsovie et le rond-point de l'Épinette, rue Constant-Darras, il a fallu créer de toutes pièces une voie dédiée centrale, des voiries, des trottoirs élargis, des places de parking, etc.. Fin juin, le plus gros est réalisé.

Aussi, moment très attendu, il était de nouveau possible de circuler dans les deux sens jusqu'au centre-ville de Sallaumines. Le carrefour de la rue Dolet, stratégique, a lui aussi été libéré pour le plus grand soulagement des automobilistes, obligés jusque-là à un détour important par Noyelles-sous-Lens. Parallèlement, le carrefour vers la cité montgré est lui aussi terminé.



Troisième trimestre

Avec l'été 2018, le rythme des chantiers change. Sur les principaux tronçons, les travaux de voirie s'achèvent. Même s'il reste beaucoup à faire (l'aménagement des trottoirs, l'éclairage, les quais et autres stations, etc.) les automobilistes redécouvrent les routes départementales majeures refaites à neuf. Et ça change tout ! Les bus retrouvent petit à petit leur itinéraire habituel. Le plus dur est passé.



JUILLET-AOÛT



Hénin-Beaumont : un jour symbolique pour l'ouvrage d'art Saint-Henriette



C'est le jour de la fête nationale, le 14 juillet, que les équipes de Bouygues et entreprises associées procèdent à la pose des poutres métalliques au-dessus des voies de chemin de fer. L'ouvrage supportera la double voie dédiée bus sur la ligne 1. Plusieurs centaines de mètres cubes de béton ont été injectées au préalable. Les poutres pèsent 80 tonnes au total. Cette phase achevée, les travaux se consacrent à la création progressive de la chaussée (une double voie dédiée bus), doublée d'un cheminement doux ainsi qu'une passerelle pour les cyclistes, la création d'une station et d'un quai, celle d'espaces verts, etc. viendront compléter l'ensemble. La voie dédiée sera définitivement achevée, fin mars, juste avant le lancement commercial du réseau !

Le début d'un grand chantier : le parc de la Renardière à Lens

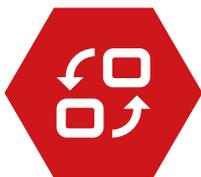
Début des travaux sur le parc de La Renardières à Lens. C'est l'un des derniers grands chantiers d'infrastructure à être lancé. Le chantier est programmé sur neuf mois. Sur le parcours de la Bulle 3 (Avion - Vendin), les bus devront traverser l'axe principale qui traverse le parc d'activités. Il faut tout refaire à neuf, la chaussée en place est défoncée de toutes parts.



Le réseau avant l'heure : il faut le voir pour le croire

Juillet toujours, début de la tournée de présentation des BHNS (bus à haut niveau de service) avec la démo 3D embarquée. Puisque les véhicules hybrides sont désormais livrés mais qu'ils ne sont pas opérationnels, une tournée de présentation du réseau et de son fonctionnement est organisée pour le grand public. A bord, une vidéo 3D explique aux usagers comment les bus circuleront sur leurs voies dédiées. C'est un aspect qui reste flou encore dans l'esprit du public.





Mise en place de la dématérialisation des demandes de titres de transport scolaire

Chaque année le SMT Artois-Gohelle délivre un titre de transport à plus de 20 000 élèves.

Jusqu'à la rentrée scolaire 2017/2018, les familles devaient remettre un dossier de demande auprès de l'établissement scolaire fréquenté pour obtenir le titre de transport de leur enfant. L'établissement transmettait ensuite la demande aux services du SMT Artois-Gohelle qui l'instruisaient.

Au printemps 2018, le SMT Artois-Gohelle s'est doté d'un outil permettant désormais aux familles de faire leur demande de transport directement en ligne.

Il est ainsi possible de faire la demande directement depuis chez soi en s'affranchissant des périodes de fermeture des établissements scolaires.

Pour l'année scolaire 2018-2019, ce sont plus de 20 000 dossiers qui ont été instruits en ligne.



Premiers essais sur le parcours de la Bulle 6

Les travaux d'aménagement du parcours achevés, les premiers essais avec des bus 12 m sont effectués. D'abord avec les bus hybrides Volvo en attendant l'intégration, courant 2019, des six bus à hydrogène.



SEPTEMBRE

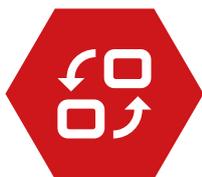


Plusieurs grands axes de circulation libérés

Ainsi, les traversées de Liévin, Sallaumines, Noyelles-sous-Lens, Fouquières-lez-Lens, Montigny-en-Gohelle entre autres, ont constitué des étapes importantes de l'aménagement des nouvelles voiries urbaines. Après – plus ou moins un an d'efforts selon les circonstances – plusieurs axes principaux sont enfin rendus à la circulation après en avoir fini avec l'essentiel des chantiers d'infrastructure.



C'est le cas en particulier pour toute la traversée du centre-ville de Liévin, celle de Sallaumines et la RN 41 jusqu'à Billy-Montigny. En tout, une quinzaine de kilomètres qui étaient à l'origine de toutes les impatiences ! À part un chantier en cours entre Lens et Liévin (qui sera terminé courant novembre), les automobilistes peuvent de nouveau circuler entre Liévin et Billy-Montigny. Reste à terminer les trottoirs, les nouveaux éclairages, les aménagements paysagers, les stations, etc. mais la voirie y compris les voies dédiées au bus, sont finies. Même logique Route de Lille à Loison-sous-Lens qui retrouve la circulation dans les deux sens au tout début du mois d'octobre, le mois de septembre ayant servi à ôter les derniers obstacles.



Basculement sur la carte Pass Pass

Le réseau Tadao a été l'un des premiers réseaux de la Région à être équipé d'un système de billettique. Seulement le système avait ses limites et n'était pas capable de communiquer avec les systèmes des autres réseaux.

Après plusieurs mois de préparation des installations et des véhicules, le nouveau système billettique est progressivement mis en service au cours de l'année 2018.

Le point d'orgue a été la rentrée scolaire de septembre. Le SMT Artois-Gohelle et Tadao ont choisi ce moment pour procéder au remplacement des cartes auprès des usagers.

Aujourd'hui les habitants du périmètre du SMT Artois-Gohelle ont la possibilité d'héberger sur leur carte de transport leurs titres Tadao, mais également des titres de sept autres réseaux de la Région (TER, Calais, Valenciennes, Boulogne, Cambrai, Lille et Arc-en-Ciel).



La journée à 1€

Action phare de la Semaine européenne de la Mobilité, la journée du Transport public a pour objectif de promouvoir le recours aux transports collectifs grâce à des tarifs réduits ou symboliques.

En 2018, la Journée du Transport public avait lieu le samedi 15 septembre 2018. Ce jour-là, il n'en coûtait qu'1 € de se déplacer sur le réseau TADAO. Plus de six mille titres à 1 € ont été vendus.



Un système de gouvernance simplifié et optimisé

Le règlement intérieur du comité syndical fixe les attributions des organes décisionnaires. Les attributions délibératives du bureau ont été supprimées lors du comité syndical du 25 septembre 2018 et réaffectées entre le président du SMTAG et le conseil syndical, selon leur importance.

La mise en place des délégations de compétences (article L.5211-10 du CGCT) revêt une dimension éminemment stratégique dans le processus des prises de décisions.



D'importantes délégations de décision ont été mises en place et progressivement renforcées. Les délégations répondent à l'objectif de faciliter le fonctionnement du Syndicat mixte qui gagne ainsi en réactivité. Elles permettent aussi de décharger l'ordre du jour des comités syndicaux, d'éviter aussi que ces derniers constituent un préalable avant de lancer un projet.

Dans un premier temps, outre un gain de réactivité, le partage des compétences a été construit en reprenant le découpage opéré par l'article L.2122-22 du CGCT qui listait les délégations classiques pouvant être données du conseil municipal au maire (ex : gestion des emprunts, acceptation des dons et legs, passations de marchés, prises de bail, ester en justice, etc.)

Dans un deuxième temps et même si toutes les décisions stratégiques, importantes financièrement, demeurent la responsabilité de l'assemblée délibérante, l'organisation mise en place a permis au président de trancher sur les questions quotidiennes d'administration (exemples : conventions récurrentes occupation du domaine public, transactions immobilières en deçà d'un certain montant (200 00€), etc.

Parallèlement, toujours dans l'optique de gagner en réactivité, une chaîne de délégation allant du président au personnel encadrant a été instaurée afin d'assurer l'absolue régularité des décisions quotidiennes (les signatures d'ordres de service ou d'envois de courriers par exemple, demande d'autorisations d'urbanisme, etc.).

Quatrième trimestre

Ces trois derniers mois de l'année auraient dû être les derniers avant l'inauguration du nouveau réseau initialement prévue le 2 janvier 2019. Plusieurs chantiers ont pris du retard et notamment celui de l'ouvrage d'art Sainte-Henriette placé sur le trajet de la Bulle 1. La question qui se posait était somme toute assez simple : pouvait-on partir avec le tracé de la Bulle 1 incomplet ? La réponse : non. Ces trois mois vont servir à finaliser plusieurs chantiers. L'époque des gros travaux – sauf exception – est terminée et les routes «rendues» aux automobilistes.



OCTOBRE



Au tour de l'aménagement des quais et des stations

Les chantiers se succèdent au SMTAG. Si, au mois de septembre, plusieurs grands axes ont été rendus à la circulation, tout n'est pas fini pour autant. Un autre grand cycle de travaux débute, celui de l'aménagement définitif des 349 quais prévus sur les parcours des bus à haut niveau de service. Après les premiers essais de pose de mobilier effectués au début du mois d'octobre, le feu vert est donné pour la suite et quelle suite ! Au total, ce sont 235 abris qui doivent être aménagés (18 triples, 145 doubles et 72 simples) sur les 115 km de voies dédiées fraîchement achevées.

Dans les faits, 114 sites doivent faire l'objet de travaux. 114 puisqu'il faut imaginer à chaque fois une station d'un côté de la chaussée et de l'autre. Sur ces arrêts, 331 bornes informations voyageurs (BIV) commencent aussi à être installées. Ce travail sera achevé au printemps 2019.



Ils sont tous là !

Les quarante et un bus hybrides articulés IVECO (les 18m), ont été acheminés dans les locaux techniques d'IVECO à Seclin, plus exactement la société SPL (Société Poids lourds – cars et bus). Dans la chronologie des événements, il s'agissait de la dernière étape préalable au transfert définitif des BHNS au Syndicat mixte des transports et TADAO. Au bout du compte, les véhicules, les uns après les autres, rejoindront le dépôt de Grenay, prêts à l'emploi.

À l'issue d'une consultation orchestrée par la Centrale d'Achat du Transport Public (CATP), le SMT Artois-Gohelle a décidé de confier la fabrication de 41 véhicules articulés hybrides diesel/électrique au constructeur IVECO.

Ces nouveaux véhicules seront exploités sur les lignes BHNS BuLLe 1 (Liévin <-> Noyelles-Godault) et BuLLe 2 (Beuvry <-> Barlin / Houdain).

Ils offrent une grande capacité d'accueil de passagers (jusqu'à 157) et disposent d'un aménagement intérieur moderne et lumineux. La livraison de ces véhicules mi-2018 a permis ensuite de former les conducteurs et de démarrer les tests d'exploitation.

Une fois les voies circulables libérées sur les parcours des Bulles 1 et 2, les premiers essais dynamiques sont programmés. C'est la première fois que les riverains découvrent les bus articulés circulant sur les deux parcours principaux du réseau TADAO.



NOVEMBRE / DÉCEMBRE



La route est dégagée Chemin de Noyelles à Hénin-Beaumont

Sur le parcours de la Bulle 1 le tronçon situé entre le rond-point du carrefour des Vaches et le terminal Europe à Noyelles-Godault constituait un sacré pari dans la mesure où les flux d'automobilistes et de poids-lourds sont considérables à cet endroit, entre deux zones commerciales de première importance. Ce mois de novembre constitue l'épilogue de six mois de travaux. Plusieurs nuits successives sont nécessaires pour couler les enrobés définitifs. Parallèlement, tout le tracé dédié le long du teruil des Pommiers est lui aussi achevé, en dehors des axes routiers ; en l'occurrence, il s'agit de plusieurs centaines de mètres gagnés en rognant la base du teruil. Un travail colossal.



Trois mois d'essais supplémentaires avant le lancement du réseau

Décision est prise de s'accorder trois mois supplémentaires afin de peaufiner le réglage des carrefours à feux et laisser le temps à la population, notamment les automobilistes, de s'appropriier les aménagements réalisés. Le lancement opérationnel du réseau est donc programmé au 1^{er} avril 2019.

Organisation des navettes lors de la visite présidentielle de novembre

Le 11 novembre 2018 a marqué le 100^{ème} anniversaire de la fin de la Grande Guerre. Le 8 novembre, le Président de la République s'est rendu à la nécropole nationale de Notre-Dame-de-Lorette. Plusieurs centaines de personnes ont répondu présent au rendez-vous. À cette occasion, le SMT Artois-Gohelle et la préfecture du Pas-de-Calais avaient mis en place un dispositif de navettes pour acheminer les participants depuis la zone de stationnement unique sur la commune de Liévin vers le lieu de la cérémonie.



La traversée de Carvin est devenue une réalité

Les travaux d'infrastructure sur Carvin ont consisté à créer un couloir bus et/ou une voie roulante à travers plusieurs quartiers densément peuplés. C'était particulièrement le cas le long de la très longue rue du Chemin Vert et du Marais, lieu du passage de la Bulle 5. Parallèlement, sur une autre partie de ce parcours, les travaux ont consisté – comme à Bruay-La-Buissière – à requalifier entièrement un ancien cheminement minier. Au bout d'un an d'efforts ou à peu près, les derniers enrobés sont coulés. Ils seront suivis encore de très nombreuses plantations. La circulation peut être rétablie, enfin ! Entre l'arrêt du centre-ville et la rue de Carnin, c'est presque un nouveau quartier qui voit le jour.

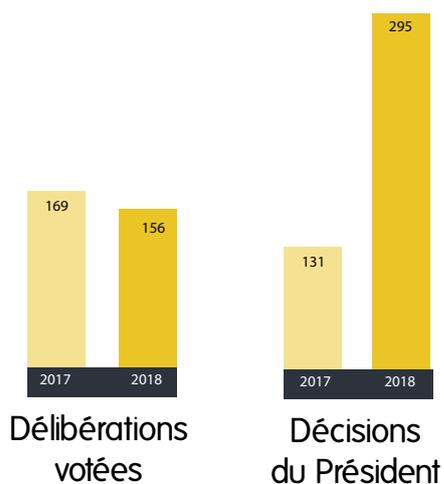


Le comité syndical mis a contribution

Le nombre d'actes de nature délibérative a augmenté substantiellement durant la phase du projet de BHNS : de 180 en 2014 (134 délibérations du comité syndical, cinq délibérations du bureau syndical et 41 décisions du Président) à 450 en 2018 (156 délibérations du comité syndical et 294 Décisions du Président).

Le raccourcissement des délais de décisions induit par le système de délégations en place a donc facilité la conduite de l'administration du SMT Artois-Gohelle.

156 délibérations ont été votées par le comité syndical (169 en 2017). Le Président, sur le fondement des délégations qui lui ont été concédées, a été amené à prendre 295 décisions (131 en 2016).



Vers le nouveau réseau Tadao 2019

Conscient de la nécessité de mettre en cohérence l'ensemble du réseau Tadao avec l'arrivée des nouvelles lignes de BHNS, le SMT Artois-Gohelle a réalisé tout au long de l'année 2019 une série d'études des lignes, secteur par secteur. Ces études devaient conduire à la définition de modifications de certaines lignes dans leur itinéraire, leur fréquence ou encore leur amplitude horaire de fonctionnement.

La volonté du SMT Artois-Gohelle a toujours été de partager le résultat de ces études avec les élus du territoire afin de recueillir leur avis. L'objectif était de confronter les projets d'évolution construits de manière partenariale avec Tadao avec la vision des élus.

Certaines problématiques et certaines pistes d'amélioration se sont exprimées à cette occasion et ont été intégrées au projet de nouveau réseau.

Un effet travaux qui pèse sur les recettes

En 2018, la fréquentation du réseau a enregistré une baisse importante avec 11,5 millions de validations (soit -12,4% par rapport à 2017). C'est la première baisse qu'enregistre le réseau Tadao depuis presque 10 ans.

L'explication tient dans les impacts des travaux des lignes de BHNS qui ont perturbé les principales lignes du réseau.





Le ratio validation / km enregistre lui aussi mécaniquement une baisse de 13,3% pour s'établir à 0,90 en 2018 contre 1,04 en 2017.

Les recettes commerciales de 2018 ont diminué de -5,7 % par rapport à 2017.

Cette baisse globale n'a pas empêché la progression des ventes d'abonnements Jeunes portées par leur prix très attractif (5 €/mois ou 50 €/an pour tous les moins de 26 ans). Les ventes de ces abonnements ont progressé de 5,5% par rapport à 2017. Les plus de 65 ans qui bénéficient d'une tarification identique se sont davantage tournés vers l'abonnement annuel (+ 3,8 % de recettes) que vers les abonnements mensuels (-2,0 % de recettes). Même les ventes d'abonnements tout public se maintiennent (-0,1 % par rapport à 2017). En revanche, les ventes d'abonnements aux demandeurs d'emploi diminuent (-2,1 %).

Des changements intervenus sur le réseau à la rentrée 2018

Le réseau Tadao a connu une cinquantaine d'ajustements de l'offre à la rentrée scolaire 2018. Chaque modification n'a été entérinée qu'après un travail d'étude et de concertation avec les communes, les agglomérations ou les établissements scolaires concernés.

La plupart concerne des adaptations d'horaires. En effet, la phase de chantier qui impactait l'ensemble du réseau Tadao n'était pas propice aux grands changements dans le parcours ou la fréquence des lignes du réseau.

On peut toutefois retenir les modifications suivantes.

Liste des modifications améliorant l'offre :

- Liévin : anticipation du parcours du BHNS avec la suppression du passage par les rues Jean Caron, Michelet, Denfert-Rocherou et Hoche (demi-tour au giratoire Pierre de Coubertin)
- Noeux-les-Mines/Labourse : prolongement de la ligne 24 jusqu'à l'aire de covoiturage aménagée par la communauté d'agglomération sur le parc d'activité Logisterr A26
- Burbure : prolongement d'une ligne Tadao d'Auchel jusqu'au Faubourg

Construire ensemble



En sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité, le Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle (SMTAG) pilote le contrat de délégation de service public pour l'exploitation du réseau de transport en commun sur ton territoire. Il a également la responsabilité des projets de transport en commun en site propre, avec un engagement fort notamment dans le projet de Bus à Haut Niveau de Service.

Pour mener à bien les projets dans les temps impartis, l'organisation du SMTAG a été revue courant 2016 et il a été démontré la nécessité de recruter des agents ayant un niveau de compétence technique proportionnée à la montée de l'activité de la structure. Ainsi, un renforcement des effectifs de la structure a eu lieu tout au long de l'année 2017 pour arriver à son apogée au 1er semestre 2018.

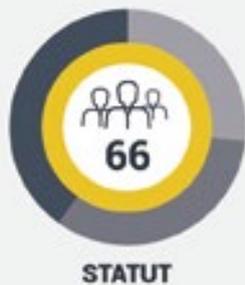
Dans ce cadre, la fonction «Ressources humaines» a pour mission de faire en sorte que l'organisation dispose du personnel nécessaire au bon fonctionnement de ses services.

Au quotidien, elle rassemble plusieurs tâches que l'on pourrait regrouper selon quatre grands axes : le recrutement, qui doit être en adéquation entre les besoins de la structure et les compétences des candidats ; la rémunération du personnel ; la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences et enfin, la gestion des conditions de travail.



Les effectifs

	EMPLOIS PERMANENTS		EMPLOIS NON PERMANENTS	EFFECTIF TOTAL (agents en activité au 31/12/2018)
	Titulaires	Contractuels		
2015	22	8	3	33
2016	22	14	2	38
2017	23	24	20	67
2018	22	26	18	66



- 40% contractuels sur poste permanent
- 33% fonctionnaires
- 27% contractuels sur poste non permanent



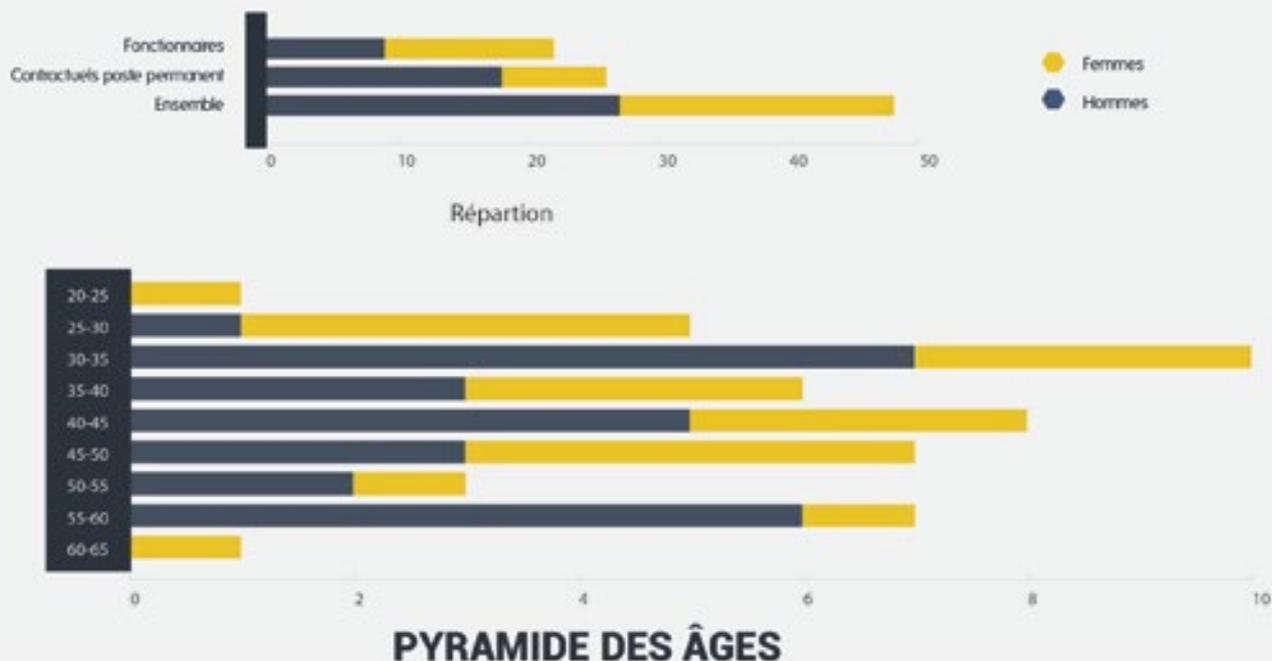
- 50% catégorie A
- 27% catégorie B
- 23% catégorie C

On peut constater que le nombre de titulaires reste stable sur les quatre dernières années. Les postes vacants ont été pourvus essentiellement par des agents contractuels. Ce type de recrutement a permis à la collectivité de pouvoir élargir ses recherches afin de trouver des candidats idoines à la spécificité des profils recherchés, sachant qu'en majorité, les candidatures étaient issues du secteur privé.

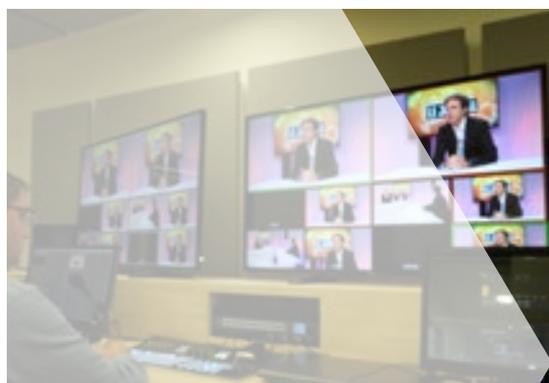
En ce qui concerne la répartition des effectifs et pour l'ensemble des agents occupant un emploi permanent, 52% sont issus de la filière administrative (25 agents) et 48% sont issus de la filière technique (23 agents).

Par ailleurs, 50% des effectifs relèvent de la catégorie A, 27% relèvent de la catégorie B et 23% de la catégorie C.

En termes de parité, sur les emplois permanents, la structure comptabilise 21 femmes (44%) et 27 hommes (56%).



On peut également ajouter que l'âge moyen des agents permanents est de 42 ans (45 ans pour les fonctionnaires et 38 ans pour les contractuels).



COMPÉTENCES

Le Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle a lancé toutes ses forces dans la bataille en 2018. C'est vrai pour les travaux d'infrastructure, le suivi administratif, le lien avec les partenaires financiers, l'achat et la maintenance des bus, etc. Un travail multi-tâches, réalisé par des femmes et des hommes passionnés par leurs missions. Au cours de l'année 2018, au plus fort de la mêlée, un peu moins de soixante-dix personnes ont porté les couleurs du SMTAG. Plusieurs d'entre eux témoignent.





INSTRUIRE

Au sein du service juridique du Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle, deux personnes sont chargées de la gestion spécifique des marchés publics. Parmi elles, Adeline Delchambre qui explique qu'en 2018, un peu plus de quarante marchés ou procédures ont été passés : « c'est beaucoup même si en 2016 et 2017, le nombre était encore plus important puisqu'il fallait lancer les gros chantiers d'infrastructure. »

Comment procède-t-on pour gérer un marché public ?

En fonction des besoins des différents services du SMTAG (pôle grands projets, communication, transports et mobilité, etc.), on établit une procédure adéquate. Cela peut prendre la forme d'un appel d'offres par exemple ou bien encore d'une procédure adaptée. Cette étape effectuée, on passe au lancement officiel du marché en ligne. Une fois les réponses à disposition, on vérifie si tout est conforme aux exigences formulées dans le dossier de consultation des entreprises (CDE). Un rapport d'analyse est ensuite réalisé. Il établit un classement des offres selon des critères de jugement prédéfinis. En fonction du montant estimé du marché, une commission se réunit afin de désigner l'entreprise attributaire.

Que se passe-t-il ensuite ?

Une fois le lauréat désigné un suivi d'exécution du contrat est réalisé pendant toute la durée du marché. Cela nécessite parfois la rédaction d'avenants ou la vérification de bons de commande ou de tout autre document.

On imagine que chaque détail a de l'importance ?

Il faut être très organisé et aimer ça ! Il est important de connaître parfaitement le détail des procédures pour éviter de perdre du temps dans l'instruction. Dans un projet comme celui porté par le Syndicat mixte des transports où les chantiers se succèdent sur une période très courte, le temps est compté. Il faut faire vite et très bien. C'est une expérience irremplaçable.



ÉQUIPER

Pierre Soullart est chargé de mission «transport-exploitation-investissement» pour le compte du SMTAG. En 2018, il a eu entre autres pour mission l'accompagnement de la livraison des quarante-et-un bus hybrides articulés IVECO, symboles de la mise en place du nouveau réseau.

Comment s'est déroulé le processus de livraison des quarante-et-un bus hybrides 18 m ?

Les bus IVECO ont été construits et assemblés à Annonay en Ardèche avant d'être réceptionnés par le SMTAG. Le premier est arrivé fin 2017 mais tous les autres ont été livrés au cours du premier semestre 2018, à raison de 7 ou 8 bus par mois. Une fois chez nous, ils sont devenus la propriété du SMT AG et mis à la disposition de TADAO. Mais cette réception est passée évidemment par des étapes préalables de contrôle. »

Quel était votre rôle dans ce processus de vérification ?

Le SMTAG a travaillé en étroite collaboration avec la centrale d'achat transport-public (CATP). C'est cette dernière qui a établi le cahier des charges général et technique relatif aux bus articulés. La CATP a donc émis des réserves à la réception. Mon rôle était

de les lever une par une. Cela pouvait se traduire par des éclats de peinture, des malfaçons, des décorations pas aux normes, etc. De son côté, un expert motorisation TADAO est venu vérifier les paramètres moteurs et le châssis. Ces contrôles (assez longs) effectués, les bus rejoignaient un stationnement provisoire dans la mesure où les dépôts TADAO (Grenay et Houdain) n'étaient pas encore opérationnels.

Quelles garanties entrent en ligne de compte une fois le bus acquis ?

Deux ans de garantie pièces et main d'œuvre sont prévus avec 100 % « full maintenance ». Une mesure qui doit permettre aux équipes techniques de chez TADAO d'être autonomes et opérationnelles - seules - pour les IVECO. Chaque bus articulé représente un investissement important. Pas question de passer à côté de quelque chose qui ne fonctionne pas.

DIALOGUER



Ils étaient au nombre de seize « ambassadeurs » à arpenter les chantiers, les réunions publiques, à fréquenter toutes les rues concernées de près ou de loin par des travaux. Les ambassadeurs se trouvaient en contact direct avec les riverains. Zora El Yacoubi faisait partie de ce groupe qui avait l'immense avantage de pouvoir remonter les informations directement du terrain auprès du Syndicat mixte des transports.

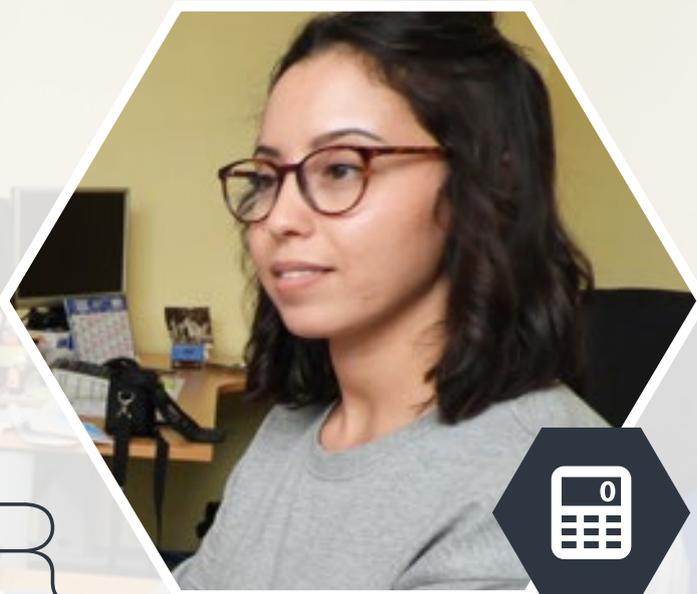
Quelles étaient les questions qui revenaient le plus souvent ?

« La première interrogation concernait systématiquement la durée des travaux. Toute de suite après, on nous demandait si les accès à la maison, au commerce ou au garage allaient être possibles ou pas pendant la durée du chantier. Ensuite, venaient les interrogations relatives à l'organisation de l'enlèvement des ordures ménagères, la mise en place des déviations, les changements d'horaires des lignes de bus et d'arrêts, etc. Il fallait être à l'écoute de tout, ne rien prendre à la légère »

Dans quel état d'esprit se trouvaient vos interlocuteurs ?

« Plutôt curieux, impatients aussi ; parfois en colère mais on sentait que tout le monde avait surtout besoin et envie d'être rassuré, d'obtenir des informations. Pour beaucoup d'entre eux, on sentait la nécessité d'être écoutés. C'était particulièrement le cas pour les commerçants. À partir du moment où nous pouvions leur donner des informations pratiques, ça se passait très bien et c'était souvent le cas puisque nous assistions aux différentes réunions avec les entreprises et que nous étions renseignés aussi auprès du SMTAG. Sur les chantiers, nous étions immédiatement identifiés. Les gens venaient vers nous dès qu'ils nous voyaient. On apprend beaucoup au contact des habitants.»

CHERCHER



Au sein du pôle « Finances », Fatiha Ben Mohamed a pour mission d'aller « chercher » les subventions promises par les différents financeurs du projet « Bulles » : l'État, la Région et le Feder. Un travail très technique qui demande de la minutie et beaucoup de patience.

Comment s'établit la relation de travail entre le SMTAG et les différents partenaires ?

Mon travail intervient une fois les dossiers de demande de subvention envoyés, l'instruction des dossiers terminée et les conventions signées. Je dispose alors du détail des marchés éligibles aux subventions, projet par projet. Pour chaque financeur, je présente un état récapitulatif des dépenses acquittées par le SMTAG, qui est un tableau complété pour chaque marché, présentant les dépenses effectivement engagées et payées, auquel je joins des pièces comptables (les factures) justifiant ces dépenses. »

Cela signifie que les subventions ne sont pas accordées avant le début des chantiers ?

Jamais. Les subventions sont effectivement versées en fonction de l'avancement de la réalisation du projet. À mon échelon, cela se concrétise par l'envoi d'états de dépenses acquittées.

La constitution de ces états demande du temps et de la précision car ils sont examinés dans le moindre détail. Je dois fournir tous les justificatifs nécessaires : les factures, la preuve du paiement par la Trésorerie...

Les montants des sommes débloquées dépendent de la précision de nos informations. Avant qu'une demande d'acompte ne soit bouclée, il peut y avoir de très nombreux allers et retours avec les services instructeurs concernés.

Quel est votre ressenti personnel de votre mission ?

Le master 2 Science Po – management des collectivités territoriales m'avait permis d'avoir des connaissances générales sur les marchés publics, les fonds européens et les finances locales par exemple. Mais ici, au SMTAG, j'ai appris les mécanismes qui sont en place sur le terrain qui plus est dans l'accompagnement d'un grand projet. C'est une expérience irremplaçable.

CONTRÔLER



Nicolas Coppieters remplit plusieurs missions au sein du pôle Grands projets. Il est entre autres chargé des études, du mobilier et des travaux d'accessibilité des quais et des stations du réseau TADAO tout entier.

Pas un quai ni même une station ne peut être aménagé sans votre expertise. En quoi a consisté votre travail durant les travaux ?

Il faut distinguer les quais du réseau TADAO et ceux des nouvelles lignes BHNS. Ce sont deux choses différentes. Dans le premier cas, ma mission consiste à instruire, superviser, orienter, surveiller, valider les travaux d'accessibilité prévus sur les arrêts des différentes lignes du réseau. C'est un travail réalisé en collaboration directe avec les communes concernées. Pour ce qui est des lignes BHNS, il fallait préparer un schéma global d'aménagement des différents quais qui soit cohérent avec l'ensemble des impératifs techniques. On ne construit pas 348 quais ou stations sans un cahier des charges commun. Mon travail a consisté d'abord à écrire ce cahier des charges. Ensuite, à vérifier qu'il soit respecté durant toutes les phases. »

Quel bilan tirez-vous pour l'année 2018 ?

Les aménagements des lignes BHNS étant prioritaires, l'aménagement des stations et des quais l'était aussi. Mon parti-pris a consisté à proposer au préalable un schéma directeur qui puisse être mis en œuvre pour tous types de quais (les simples, les doubles, les triples, etc.). Je l'ai écrit en prenant en compte les caractéristiques techniques des opérateurs concernés (Decaux en particulier pour les lignes BHNS et Urbanéo pour les autres lignes mais aussi les différentes entreprises de BTP en place sur les différents tronçons, les maîtrises d'œuvre, etc.). C'était plus facile ensuite pour se comprendre durant les réunions de chantier. Tous les détails étaient envisagés selon la même logique même si chaque quai est un cas à part. Fin 2018 l'aménagement des abris et des quais avait débuté.

Comment assurer le suivi d'une telle logistique ?

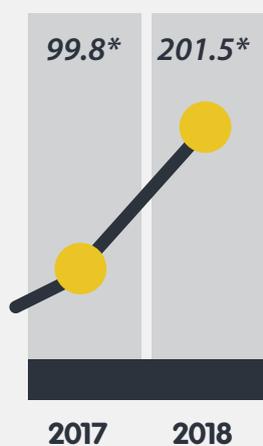
Un inventaire a été dans lequel figurent tous les arrêts du réseau TADAO, quais, abris et stations avec leurs caractéristiques. En dehors de nos propres informations, j'ai pris en compte l'état des lieux actualisé du SDAP (Schéma directeur de l'accessibilité programmé). Pour l'anecdote, aujourd'hui, 917 quais sont conformes en tous points ; trente-cinq ne le sont pas. Rappelons que trois mille arrêts sont actifs sur le périmètre Tadao. Il reste donc du travail !



Bilan financier



PIC DE DÉPENSES D'INVESTISSEMENT



*millions d'euros

2280
MANDATS DE PAIEMENT
EN 2016



4946
MANDATS DE PAIEMENT
EN 2018



76,3 M€ DE BUDGET DE FONCTIONNEMENT

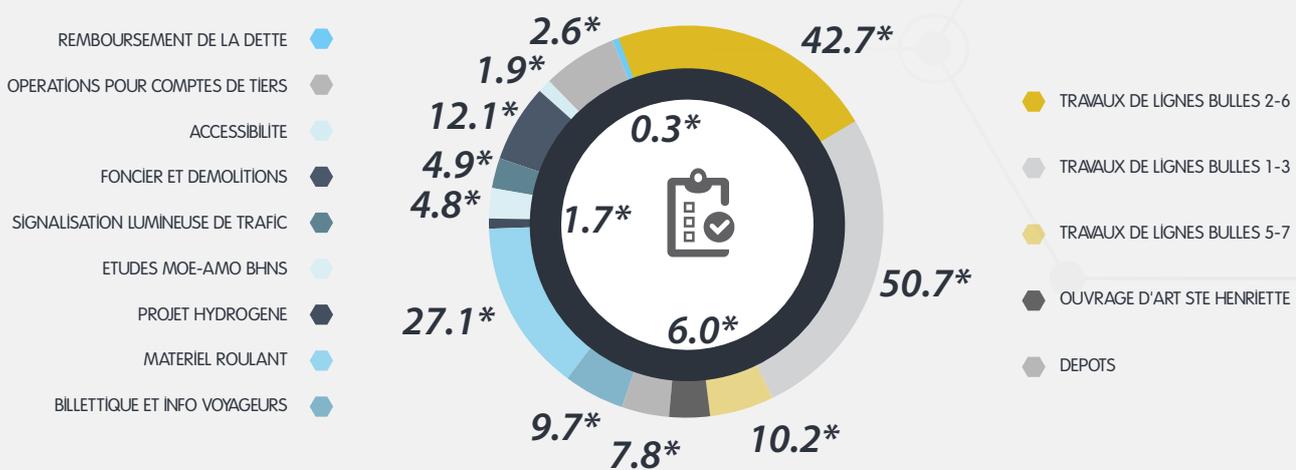
DONT 62,5 M€ VERSÉS AU DÉLÉGATAIRE
TRANSDEV ARTOIS-GOHELLE (RÉSEAU TADAO)



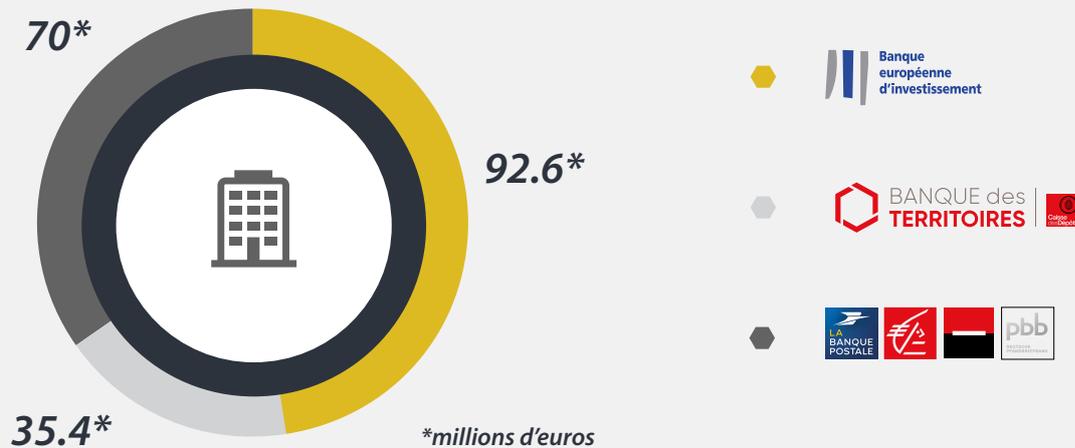
143.1 M€ D'EMPRUNT MOBILISÉ EN 2018



RÉPARTITION DES INVESTISSEMENTS



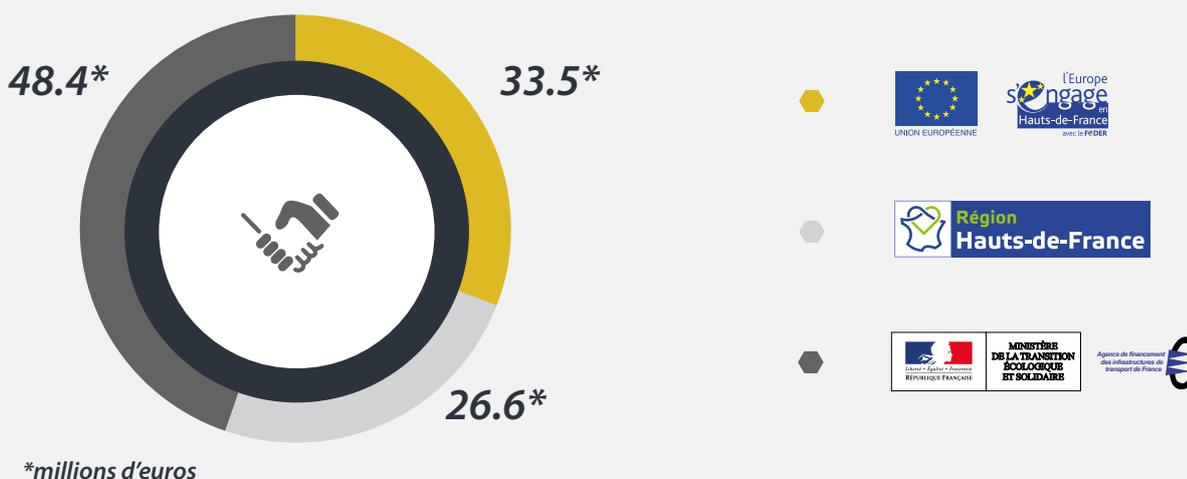
FINANCEMENT BANCAIRE



Le SMTAG a levé 143,1M€ d'emprunts à des taux très compétitifs en 2018, portant l'encours de dette à 197,8M€ au 31/12/2018. Le taux moyen de la dette est de 1,58% et la durée de vie résiduelle de l'encours est longue et s'élève à 24 ans et 2 mois.

- BEI : Une durée d'amortissement de 25 ans, cohérente avec le proje, des conditions de financements les plus attractives du marché et une période de mobilisation longue, sécurisant le financement du projet
- CDC : Le SMTAG a négocié pour optimiser le niveau de marge applicable à l'enveloppe
- Banques : Une durée de 25 ans adaptée au projet et des marges bancaires et une souplesse optimisée

FINANCEMENTS PUBLICS



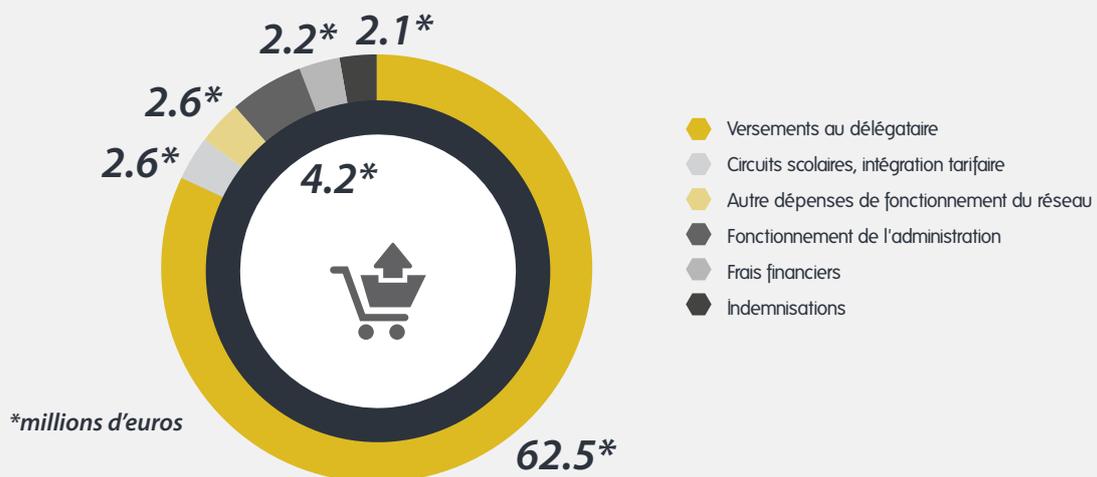
En 2018 ont été signées la plupart des conventions de subventionnement du projet global de Bus à Haut Niveau de Service. Au total, le SMTAG a obtenu la programmation de 108,6 M€ de subventions par les financeurs que sont l'Europe (via le FEDER), la Région Hauts-de-France et l'État.

DETTES

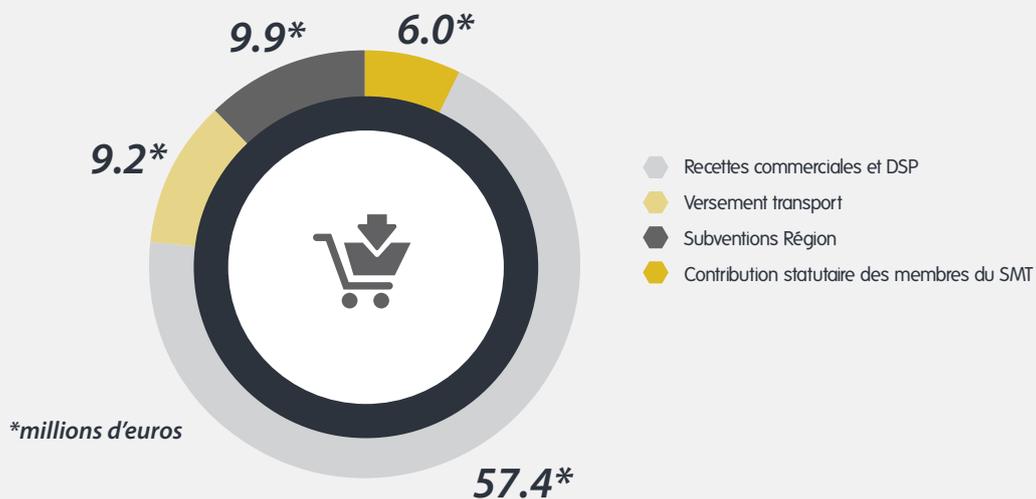
Type	Capital restant d0	Pourcentage d'exposition	Taux moyen annuel
Fixe	154 972 086,50 €	78,44%	1,72%
Variable	12 600 000,00 €	6,38%	0,20%
Livret A	30 000 000,00 €	15,18%	1,44%
Ensemble des risques	197 572 086,50 €	100,00%	1,58%

La dette est majoritairement indexée sur du taux fixe et classée à 100% sur le risque le plus faible possible (1A).

DÉPENSES RÉELLES DE FONCTIONNEMENT



RECETTES RÉELLES DE FONCTIONNEMENT





Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle

39, rue du 14-juillet - CS 70 173 - 62 303 Lens Cedex - ☎ 03 21 08 06 36 - 🌐 smt-artois-gohelle.fr

RAPPORT ANNUEL 2018