



Syndicat Mixte
des Transports
Artois-Gohelle

RAPPORT ANNUEL 2019



TADAO

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



2019, l'année de la mise en service

Après 2018, l'année de tous les chantiers, 2019 restera comme l'année des inaugurations.

Autant de moments clés qui ont résonné comme l'achèvement annoncé et préparé du projet Bulles. Cinq ans d'effort soutenus par les élus du SMTAG qui permettent aujourd'hui aux habitants du Bassin minier d'utiliser un réseau de transport urbain qui coche toutes les cases des nécessités du développement durable et environnemental. Le projet Bulles fait aussi la part belle aux technologies numériques, voire innovantes avec le volet « hydrogène ». C'est un grand pas qui a été franchi.

Un pas seulement.

Laurent Duporge
Président du SMTAG



SOMMAIRE

1

CONTEXTE

**Le SMT Artois-Gohelle
Le réseau TADAO
Le projet Bulles**

4-7

2

L'ANNÉE DES INAUGURATIONS

**Nouveau réseau
Centre de remisage et de maintenance d'Houdain
Bulle 6 : 100 % hydrogène
Abris vélo sécurisés**

8-33

3

RESSOURCES

**Bilan financier
Ressources humaines
Juridique et marchés publics**

34-40

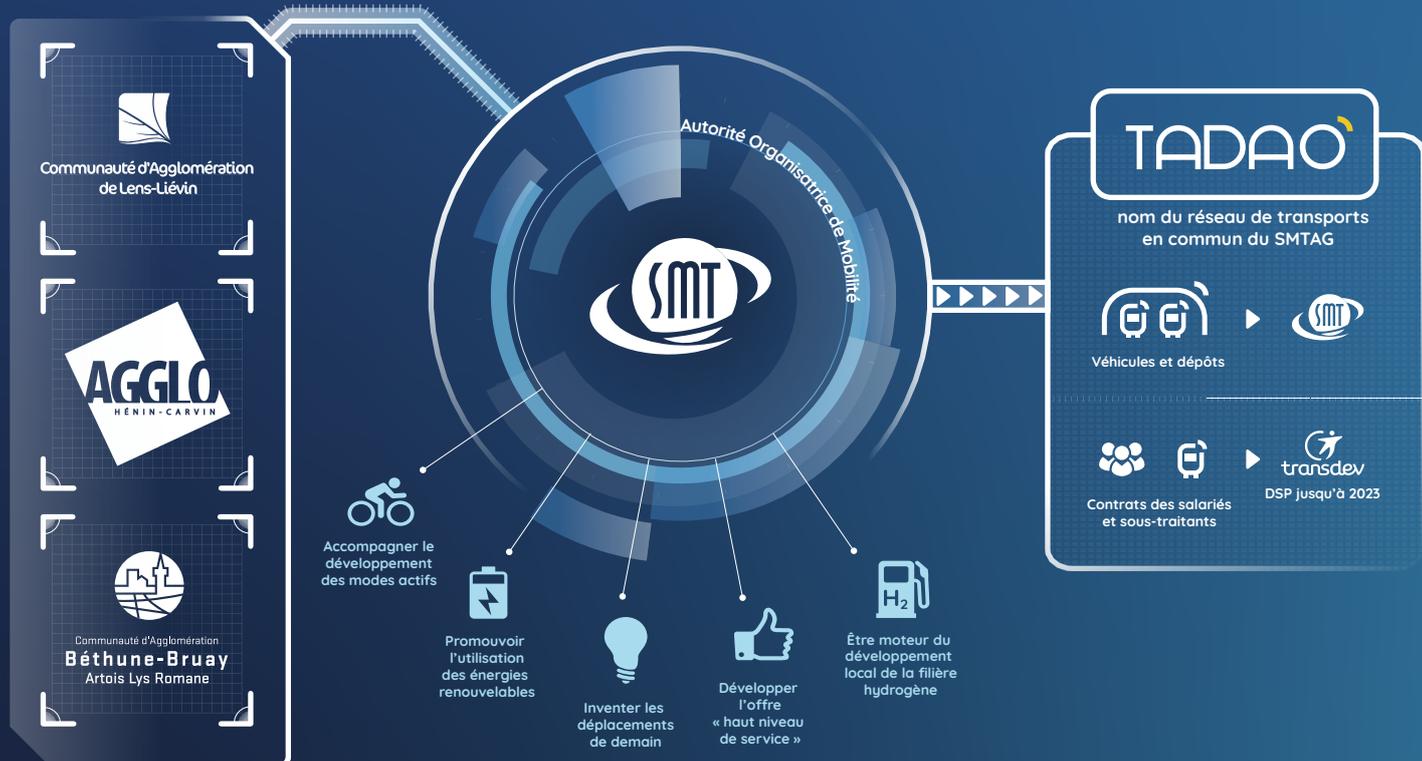
Le contexte «mobilité»

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.





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,



vitesse 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 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 appartient au SMTAG mais les personnels sont sous contrat avec Transdev Artois-Gohelle, filiale du groupe Transdev, dans le cadre d'une délégation de service public démarrée en 2017 pour une durée de 7 ans.

De même, le projet Bulles (7 lignes de bus à haut niveau de service), est à l'initiative et sous la responsabilité du SMTAG comme c'est le cas pour l'ensemble des projets liés à la mobilité sur le territoire.

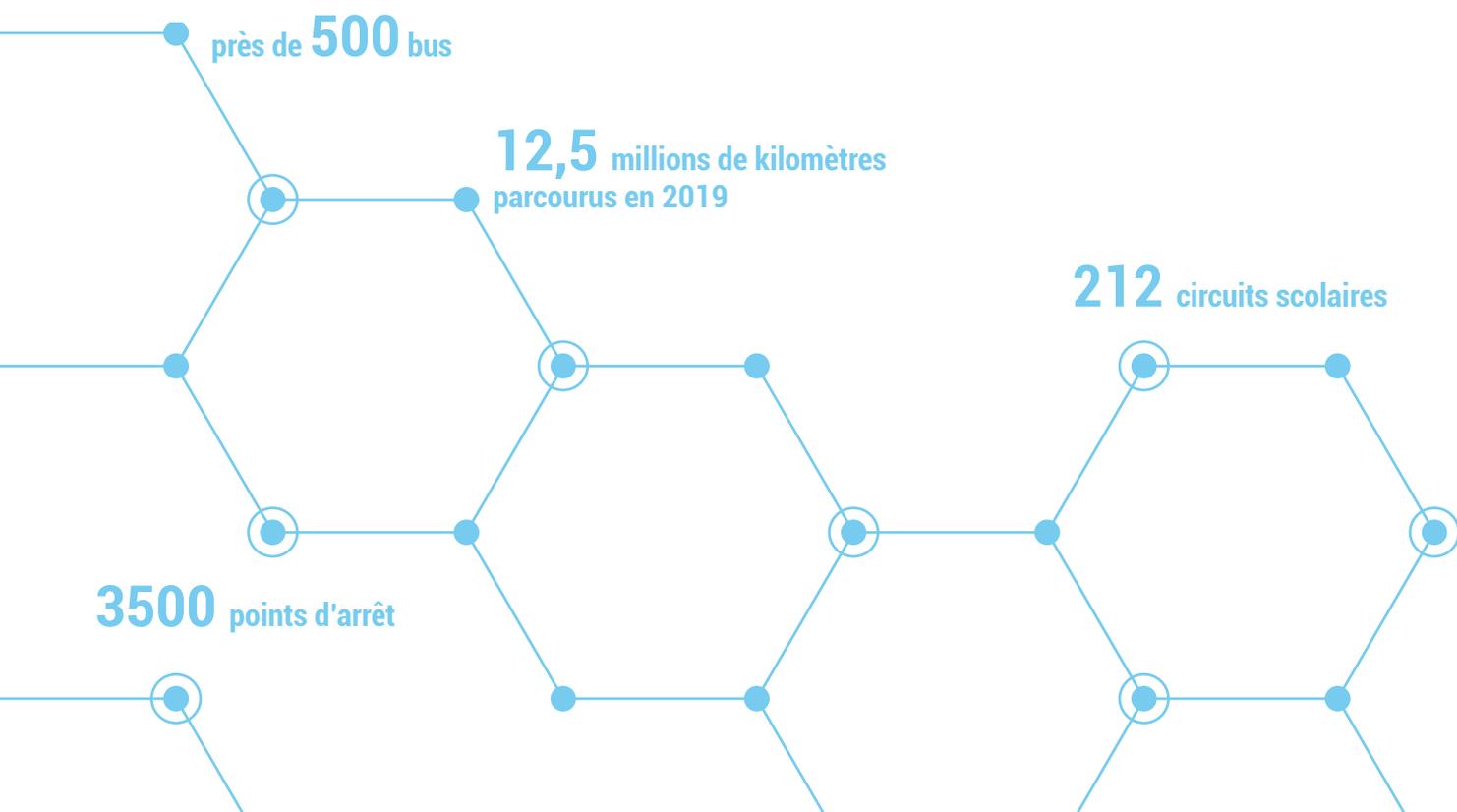
LE RÉSEAU EN QUELQUES CHIFFRES

Les quelques 500 bus du réseau TADAO ont parcouru plus de 12,5 millions de kilomètres en 2019 (année charnière entre l'ancien réseau et le nouveau) et enregistrent 60 000 validations par jour en moyenne.

30 000 jeunes empruntent le réseau chaque jour de la semaine. 18 000 le font avec une carte scolaire auxquels s'ajoutent 12 500 abonnés annuels de moins de 26 ans.

Le périmètre TADAO compte plus de 3 500 points d'arrêt répartis sur les 150 communes.

En plus des 56 lignes régulières, 267 circuits scolaires (219 circuits scolaires Tadao et 48 circuits scolaires sur la Lys Romane) viennent compléter l'offre de transport. Il est important de signaler que ces lignes sont ouvertes à toutes les catégories d'usagers.



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.

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'était 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 a permis de repenser l'ensemble de l'organisation des lignes régulières. L'ensemble du réseau complémentaire a fait l'objet d'études et de concertations poussées afin que ce dernier puisse d'un part rabattre les usagers sur les lignes BHNS et de l'autre répondre aux besoins de déplacements des communes plus rurales : plus de lignes, plus de fréquences, de l'information voyageurs en temps réel sur les quais et dans les bus...

Ces lignes principales représentent plus de 115 km de voies prioritaires pour les bus. 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 au plus fort des travaux.

L'impact de ces travaux n'a pas été 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, etc.



2019, l'année des inaugurations



2018 a marqué l'histoire du SMTAG au vu du nombre incroyablement important de chantiers simultanément engagés, plus de deux cents !

2019 restera comme l'année des inaugurations à commencer par celle du nouveau réseau, le 1er avril. Celle-ci a constitué l'événement de l'année. Tout n'était pas terminé, loin de là, mais les lignes BHNS étaient opérationnelles. Le projet Bulles devenait réalité aux yeux des usagers. Ce n'était qu'un premier pas.

Jusqu'au bout, y compris les jours qui ont précédé l'inauguration officielle, à Lens, les travaux de finition ont été entrepris sur le parcours de lignes de bus à haut niveau de service. Le mot d'ordre était simple : le 1^{er} avril, les Bulles doivent être opérationnelles.



CHRONOLOGIE DES ÉVÉNEMENTS

Janvier

- mise en fonctionnement des DAT et bascule du réseau sur le nouveau système billettique ;
- remise de prix du concours des hydrogénies 2019. Le SMTAG remporte le Prix du Service de Transport aux voyageurs ;
- audit du FEDER pour le financement du projet Bulles ;
- essais dynamiques pour le réglage des carrefours à feu et début de la marche à blanc.

Février

- lancement du programme d'équipement des cars scolaires en tablettes compatibles avec le système SAEIV ;
- début des rétrocessions suite au projet BHNS ;
- calage du règlement d'exploitation du nouveau réseau ;
- réception de 24 bus Volvo 12m hybrides.

Mars

- finalisation des travaux sur les Bulles (et notamment la bulle 1) ;
- emménagement des équipes TADAO dans le centre de maintenance et de remisage d'Houdain ;
- livraison de l'électrolyseur destiné à la station hydrogène d'Houdain ;
- signature de l'arrêté de circulation des lignes de BHNS par le Préfet ;
- essais en charge sur l'ouvrage Sainte-Henriette.

Avril

- **inauguration du nouveau réseau ;**
- démarrage des travaux de l'ouvrage d'art franchissant les voies ferrées à Sallaumines (B1).

Mai

- **inauguration du centre de maintenance et de remisage d'Houdain ;**
- attribution du marché de maintenance et d'exploitation de la signalisation lumineuse tricolore (SLT) ;
- fin de la vérification de service régulier (VSR) du système d'aide à l'exploitation et à l'information « voyageur (SAEIV). Clôture du marché après la réalisation d'une période de 3 mois de « surveillance » et de mises au point.

Juin

- inauguration de la station de production d'hydrogène d'Houdain ;
- attribution des marchés travaux et début des travaux de réhabilitation du centre de maintenance et de remisage de bus d'Hénin-Beaumont ;
- désignation d'un maître d'ouvrage unique avec la CABBALR dans le cadre de la réalisation de travaux sur le Pôle d'Echange Multimodal Sud de Béthune.

Juillet

- fin de la vérification de service régulier (VSR) du nouveau système billettique ;
- lancement de l'étude de circulation sur l'ouvrage d'art de Carvin.

Août

- pose du tablier de l'ouvrage d'art au-dessus voies ferrées à Sallaumines.

Septembre

- premières visites de la station hydrogène par des délégations françaises et étrangères ;
- formation des chauffeurs aux bus à hydrogène.

Octobre

- ouverture à la circulation depuis le pôle d'échange gare vers le rond-point Bollaert à Lens.

Novembre

- lancement de l'exploitation commerciale de la B6 100% Hydrogène ;
- mise en service du premier abri-vélo sécurisé à Béthune.

Décembre

- lancement de l'open paiement, paiement par carte bancaire sans contact directement sur les valideurs, pour une expérimentation de 12 mois ;
- mise en service du deuxième abri-vélo sécurisé à Bully-les-Mines ;
- mise en accessibilité de 854 quais sur environ 6 000, soit près de 15% (203 quais réalisés par les communes ont été subventionnés) ;
- 200 arrêts prioritaires réalisés sur les 1014 identifiés, soit près de 20% selon le schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public (SDAAP).

Plus de détails sur chacun des événements ci-dessus sur nos fils d'actualité :
bulles-tadao.fr et smt-artois-gohelle.fr

Nouveau réseau





PRIORITÉ AUX VOIES DE PASSAGE

Les différentes entreprises présentes sur les chantiers, les maîtrises d'œuvres ont donc consenti les efforts nécessaires afin de respecter la date butoir. Sur le parcours de la Bulle 3 par exemple, il restait des aménagements annexes à entreprendre ou à terminer mais la surface de roulement à travers la zone d'activités de la Renardière, les arrêts et autres impératifs (aménagement des sorties d'entreprises notamment) ont été terminés la veille ou presque !

Idem, sur le parcours de la B1, sur le périmètre Sainte-Henriette où les aménagements secondaires de l'ouvrage d'art étaient loin d'être finis. En revanche, la double voie dédiée, y compris le lien avec la rue des Fusillés, était prête pour le jour J. Du côté de Béthune, le pôle d'échanges multimodal édifié à proximité de la gare SNCF était prêt lui aussi à accueillir les bus articulés de la Bulle 2 et les bus de la Bulle 4 entre autres, mais les abris n'étaient pas encore posés, l'accès définitif pas encore disponible en raison d'autres chantiers « Ville de Béthune » en préparation, etc.

Il faut noter que de l'avance avait par contre été prise sur la billetterie et sur le système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV).



FÉVRIER 2019 - Zone d'activités de la Renardière à Lens



MAI 2019 - Ouvrage d'art Sainte Henriette à Hénin-Beaumont

Au regard de ce qui venait d'être entrepris depuis un peu moins de deux ans sur le terrain, ce n'était finalement pas grand-chose. Le jour J prévu, serait bel et bien le jour J ! La date du 1^{er} avril avait posé question mais pas longtemps. Le Syndicat mixte des transports n'a pas la superstition facile.

Dans les faits, la principale conséquence de l'inauguration du réseau allait être le début de l'exploitation des 41 bus articulés hybrides sur les deux principales lignes TADAO (B1 et B2). Les essais à vide s'étaient multipliés depuis le début de l'année. Ce n'était pas allé sans quelques craintes préalables dans la mesure où les voies dédiées étaient devenues des voies de stationnement en attendant !

Le début du printemps 2019 constituait un test grandeur nature pour le SMTAG. Le choix volontariste de donner la priorité aux bus aux ronds-points et aux carrefours ne s'est pas fait sans contraintes techniques à maîtriser. Des accidents n'allaient-ils pas arriver en cascades ? Les essais étaient encourageants mais rien ne remplace une mise en service.





FORMATION CHAUFFEURS

La mise en place des lignes de BHNS a entraîné un surcroît d'embauche de conducteurs avec une progression de 14% de l'effectif en comparaison à 2018. L'ensemble des acteurs de l'emploi et de l'insertion professionnelle (Pôle Emploi, le Département du Pas-de-Calais, les missions locales, etc.) ont contribué à identifier les candidats intéressés par une formation de conducteur-receveur.

67 nouveaux conducteurs-receveurs ont intégrés les équipes de Tadao au cours de l'année 2019. Les modes de recrutement de ce nouveau personnel sont variés :

- recrutement de conducteurs expérimentés issus du marché de l'emploi ;
- passage de contrats d'intérim ou de CDD en CDI ;
- formation de demandeurs d'emploi.



Les conducteurs déjà présents sur les lignes TADAO ainsi que les nouveaux venus ont tous suivi un cycle de formation destiné à maîtriser la conduite des nouveaux bus articulés (41 au total).

Après la prise en main technique du véhicule, les groupes de conducteurs sont passés aux essais sur les sites dédiés avant de parachever leur formation sur la totalité des lignes de la B1 et de la B2. Si la conduite d'un bus, articulé ou pas, obéit aux mêmes exigences, la capacité à s'imprégner du gabarit d'un bus de 18 m constituait la principale difficulté. Les craintes des uns et des autres ont rapidement disparu une fois constatée l'extrême souplesse de la direction de l'IVECO.

Cette formation a constitué un tour de force pour TADAO car elle a dû s'effectuer sans constituer une gêne pour le service. Il a fallu jongler avec les calendriers mais au 1er avril 2019, un nombre suffisant de conducteurs étaient aptes à démarrer le service.





VILLAGES TADAO

Le Syndicat mixte des transports avait mis sur pied un village d'informations où les usagers et les non-usagers pouvaient venir se renseigner avant de faire le grand saut !

Le « village TADAO » avait pour but de créer l'évènement en mettant en scène de manière spectaculaire les nouveaux services du réseau. Dans une ambiance festive, avec un fond de musique extérieur, les gens ont pu venir découvrir, apprendre et comprendre la multitude des possibilités qui s'offraient à eux sur le réseau.

L'animation se composait de la manière suivante :

- 3 dômes dont le principal pouvant accueillir 50 personnes environ présentait le réseau, un deuxième qui servait de photomaton «spécial Inauguration en partenariat avec le Racing Club de Lens et enfin un troisième pour le spectacle inédit.
- un véhicule du réseau en version 18m,



Cinéma 4DX
Dôme de projection

TOURNÉE INAUGURALE

#2019
UN RÉSEAU
TOUT NEUF

6 AVRIL LIÉVIN PARKING NAUTICAA	13 AVRIL BRUAY-LA-BUISSIÈRE PLACE BODELOT	
20 AVRIL BÉTHUNE GRAND PLACE	27 AVRIL CARVIN PARKING TILLOY NORD	4 MAI HENIN-BEAUMONT PLACE WAGON

ÉVÈNEMENT
100% GRATUIT

PARTENAIRES : **HORIZON**

LES PROJETS BULLES ONT ÉTÉ COFINANÇÉS PAR :

Plus d'info sur tadao.fr

TADAO

SOIRÉE INAUGURALE DU NOUVEAU RÉSEAU



MATCH LENS - LE HAVRE

⊕ SHOWCASE DES MAGIC SYSTEM

⊕ FEU D'ARTIFICE EXCEPTIONNEL

LUNDI 1^{ER} AVRIL

STADE BOLLAERT-DELELIS

TADAO

Un spectacle pour attirer les gens et leur faire découvrir leur nouveau réseau...

Sous le troisième dôme, toutes les 20 minutes et de 10h00 à 18h00 démarrait un spectacle de son et lumière. Le spectacle prenait la forme d'une projection à 360° sur les parois du dôme. Cette animation inédite sur le territoire présentait toutes les caractéristiques d'un spectacle capable à lui seul de drainer un maximum de personne. Un plan de communication spécifique sur cette animation a débuter dès le mois de mars.

L'entrée libre et gratuite a permis d'être au plus près de la population et de s'adresser au plus grand nombre.

Résultat ? presque 7 000 personnes se sont données rendez-vous sous les dômes. Curieusement, les questions, nombreuses, ne portaient déjà plus sur les chantiers mais presque intégralement sur le service ! Le SMTAG craignait des retours difficiles après vingt mois de chantiers. Il n'en a rien été.

La tournée a totalisé 6 dates sur 3 agglomérations ainsi qu'une soirée inaugurale au stade Bollaert-Delelis où 10 000 personnes ont été invitées à voir le match RCL- Le Havre suivi d'un mini concert et d'un feu d'artifice à la hauteur du nouveau réseau.



Ce jour J a constitué bien plus qu'une simple inauguration de sept lignes de bus à haut niveau de service. Le projet « Bulles » est bien plus ambitieux. C'est une réorganisation complète du réseau qui a pris corps le 1er avril.

Sur réseau d'environ 1000 km² et 650 000 habitants concernés, la mise en service du nouveau réseau correspond à la réorganisation complète des lignes existantes. Ce sont en fait quatre ans de réflexions, de chantiers et d'innovations qui ont abouti au début d'une nouvelle ère.

Les statistiques parlent d'elles-mêmes : 41 nouveaux bus + 6 bus à hydrogène, une centaine d'embauches, principalement des conducteurs, 13,7 millions de km/an parcourus, quatre dépôts (deux nouveaux, deux réhabilitations), la mise en service d'un nouveau système d'information voyageur en temps réel, celui d'un système d'aide à l'exploitation, la création d'une nouvelle billettique, la mise en place d'une centaine de kilomètres de fibres optiques, etc. Un plan d'investissements a été établi et respecté de 405 M€ dont 213 M€ rien que pour les travaux d'infrastructure. Il faut savoir mesurer le chemin parcouru.

Cette inauguration a été l'occasion de rappeler que parallèlement aux travaux spécifiques au réseau, les communes concernées par les chantiers ont investi 47 M€ pour accompagner le projet Bulles par des travaux d'aménagement urbains complémentaires.

Le contexte de l'inauguration a servi aussi de prétexte pour expliquer que le SMT AG a bénéficié de 113 M€ de subventions soit 28 % du total des investissements. Les principaux contributeurs : l'État à travers l'Agence de financement des infrastructures de transport (appels à projets Grenelle 2 et 3), l'Union européenne via le FEDER et la Région Hauts-de-France.

Il a aussi bénéficié de la confiance de la BEI (banque européenne d'investissement) qui s'est montrée intéressée par la dimension sociale du projet, sensé améliorer ostensiblement la mobilité sur un territoire dont les statistiques sont parmi les plus mauvaises de la région des Hauts de France. La BEI a donc accepté de s'engager à hauteur de 110 m€ et entraîné par la même occasion, l'offre de financement de plusieurs établissements complémentaires (Banque des Territoires, Crédit Agricole, Caisse d'Épargne, Banque Postale).

L'inauguration du nouveau réseau a constitué un rendez-vous très important tant pour les usagers du réseau que pour les financeurs qui ont contribué à l'avènement de ce projet. Quatre ans d'efforts ont été récompensés ce 30 mars 2019.



**Centre
de maintenance et
de remisage**
P. Miloszyk
Houdain





INAUGURATION DU DÉPÔT P. MILOSZYK 17 MAI

Un peu plus d'un mois après la mise en service du réseau TADAO restructuré, c'était au tour du centre de maintenance et de remisage d'Houdain d'être à son tour inauguré, le vendredi 17 mai.

Après les dépôts de Grenay et de Béthune, celui d'Houdain est devenu ainsi le troisième site opérationnel de la nouvelle organisation souhaitée par le Syndicat mixte des transports Artois Gohelle. Comme le centre de Grenay, celui d'Houdain est une construction neuve qui a bénéficié à la fois d'une approche technique optimisée, novatrice ainsi qu'une attention environnementale marquée.



Il faut distinguer deux choses différentes à propos du site houdinois : le centre de maintenance à proprement parler et la station hydrogène. Cette dernière sera inaugurée un peu plus tard (voir plus loin). Quant au centre lui-même, il est en capacité de remiser une soixantaine de bus (tous types confondus y compris une quinzaine d'articulés et six bus à hydrogène) sans oublier dix minibus, et quinze véhicules de service.

Un parking de quatre-vingt-dix places destiné au personnel et aux visiteurs a également été aménagé. Sur place, comme à Grenay, deux mille mètres carrés ont été dédiés à la maintenance. Deux ateliers principaux ont été construits dont un spécifiquement dédié aux six bus à hydrogène dont la maintenance s'effectue sur place.

Sur place, comme à Grenay, une station lavage et une autre de distribution de carburants sont également disponibles sur place.

Toutes opérations confondues, le budget d'investissement s'est monté à 11, 5M€.

Le site porte le nom de Philippe Miloszyk. Laurent Duporge, président du Syndicat mixte des Transports Artois-Gohelle, a souhaité rendre hommage au maire de Rebreuve-Ranchicourt, décédé quelques mois plus tôt, en 2018. Philippe Miloszyk était élu également au Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle et particulièrement impliqué dans le projet « Bulles ».





INAUGURATIONS

**Lancement
de la Bulle 6
en version
100% hydrogène**





LE PROJET HYDROGÈNE DE LA BULLE 6 VU PAR LAURENT DUPORGE, PRÉSIDENT DU SMTAG

Comment le syndicat mixte des transports Artois-Gohelle en est venu à choisir l'hydrogène pour alimenter une ligne de réseau ?

« C'est l'aboutissement de deux phases successives. Il faut rappeler que la réflexion sur les choix des motorisations de bus a été menée dès 2015 ! à une époque où personne ou presque n'évoquait l'alternative de l'hydrogène. Toute notre flotte roulait au Diesel et nous voulions en finir avec ce monopole. Des élus ont travaillé sur le sujet et ont effectué des visites techniques.

Trois autres choix s'offraient à nous : le gaz, les bus hybrides et le tout électrique. Ce sont les caractéristiques « physiques » de notre réseau qui nous ont poussé à choisir les moteurs hybrides (diesel + électrique). Le gaz nécessitait des aménagements structurels trop importants sur chacun de nos dépôts. Le tout électrique, nous étions confrontés à des problèmes d'autonomie insurmontables avec les 1000 km² du périmètre TADAO. Le choix aurait peut-être été différent si les lignes avaient été plus courtes ou hyper-concentrées.

Choisir l'hybride, c'était répondre à notre souci de développement environnemental et à celui de pouvoir compter sur une fiabilité éprouvée partout où ce choix a été effectué, en France ou ailleurs.

La perspective de l'hydrogène est venue bien plus tard après une rencontre avec Daniel Percheron au conseil régional du Nord-Pas-de-Calais. L'ancien président de l'institution voulait bien nous accorder des subventions mais il souhaitait plus d'audace, une véritable innovation. Il nous a expliqué que l'hydrogène pouvait être le carburant du futur. Nous avons donc décidé d'emprunter ce chemin, pour voir où il menait. »

Pourquoi choisir la bulle 6 comme terrain d'expérimentation « hydrogène » ?

« Les élus et les techniciens ont planché sur tous les scénarios, étudié toutes les caractéristiques. Ils se sont inspirés des projets émergents en Europe, en Allemagne et aux Pays-Bas notamment. Premier enseignement majeur rapidement identifié : la nécessité de se doter d'une filière hydrogène complète. Pas question d'être dépendant de « l'extérieur » pour l'approvisionnement en carburant. C'était du simple bon sens environnemental !

On savait que ce serait plus coûteux mais l'innovation mérite ce type d'investissement. Autre évidence, le choix de la Bulle 6 en raison de son périmètre d'action qui nécessite un seul plein/jour avec des bus de 12 m.

C'est le rôle d'une collectivité publique que de faire des choix et de s'y tenir. Aujourd'hui, nous sommes en avance sur tout le monde, ce n'est pas un hasard, simplement le fruit d'un long cheminement. »



Laurent DUPORGE

Président du Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle

LE PARI DE L'HYDROGÈNE

Lors de l'édition 2019 d'Hydrogénies – les Trophées de l'hydrogène – qui s'était déroulée au mois de février à Dunkerque en présence de tous les spécialistes des énergies nouvelles et durables, le Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle avait été désigné lauréat du Prix du Service de transport aux voyageurs.

Cette récompense valorisait le travail du SMTAG pour le développement d'une ligne de bus 100% hydrogène ainsi que la création d'une station hydrogène. Des projets, à l'époque, en cours de réalisation sur le terrain.

Dix mois plus tard, au mois de novembre 2019, la Bulle 6 était enfin opérationnelle sur le réseau TADAO. Une étape décisive était franchie... Il s'agissait d'une première en France.

Logiquement, le SMTAG était récompensé une deuxième fois à l'occasion du 28ème Palmarès des mobilités organisé par le magazine Ville Rail & Transports. Au cours de la cérémonie qui s'est déroulée à Paris au mois de décembre 2019, les professionnels français du transport de personnes réunis pour l'occasion ont salué les efforts déployés et accordé au SMTAG le prix de l'innovation.

Ces deux distinctions ont valeur d'exemple.

Elles sont les premiers signes d'une reconnaissance du travail accompli jusqu'ici dans le domaine très novateur des énergies renouvelables.

Aujourd'hui, que ce soit sur les rails, dans les airs ou encore sur les routes, les projets « hydrogène » se multiplient, partout dans le monde et ce n'est que le début d'une nouvelle ère industrielle, plus vertueuse que les précédentes.

Le SMTAG prend toute sa part dans cette quête.



Fabrice Sirop, directeur général du SMTAG a reçu deux prix au nom de Laurent Duporge, Président du SMTAG.
À gauche : la remise du Prix du service de transport aux voyageurs d'Hydrogénies - Trophées de l'hydrogène.
À droite : la remise du Prix de l'innovation lors du 28ème Palmarès des mobilités organisé par le magazine Ville Rail & Transports



ZOOM SUR LES ASPECTS TECHNIQUES DE CE PROJET

La ligne

Le secteur de la Bulle 6 a été choisi pour ce qui devait être au départ une simple expérimentation et qui est devenu un véritable projet. Ce choix s'est fait car :

- le planning de construction du dépôt de Houdain se combinait bien avec celui de la mise en service de la ligne (mêmes temporalités) ;
- le site du dépôt disposait du foncier nécessaire pour accueillir un site de recharge en hydrogène ;
- la ligne présente différentes typologies urbaines (dense, diffus, plat, vallonné, etc.) ;
- un taux de motorisation sur le tracé parmi les plus faibles du territoire, d'où l'enjeu d'y amener une solution de transport innovante !

 13,4 km

 25 arrêts

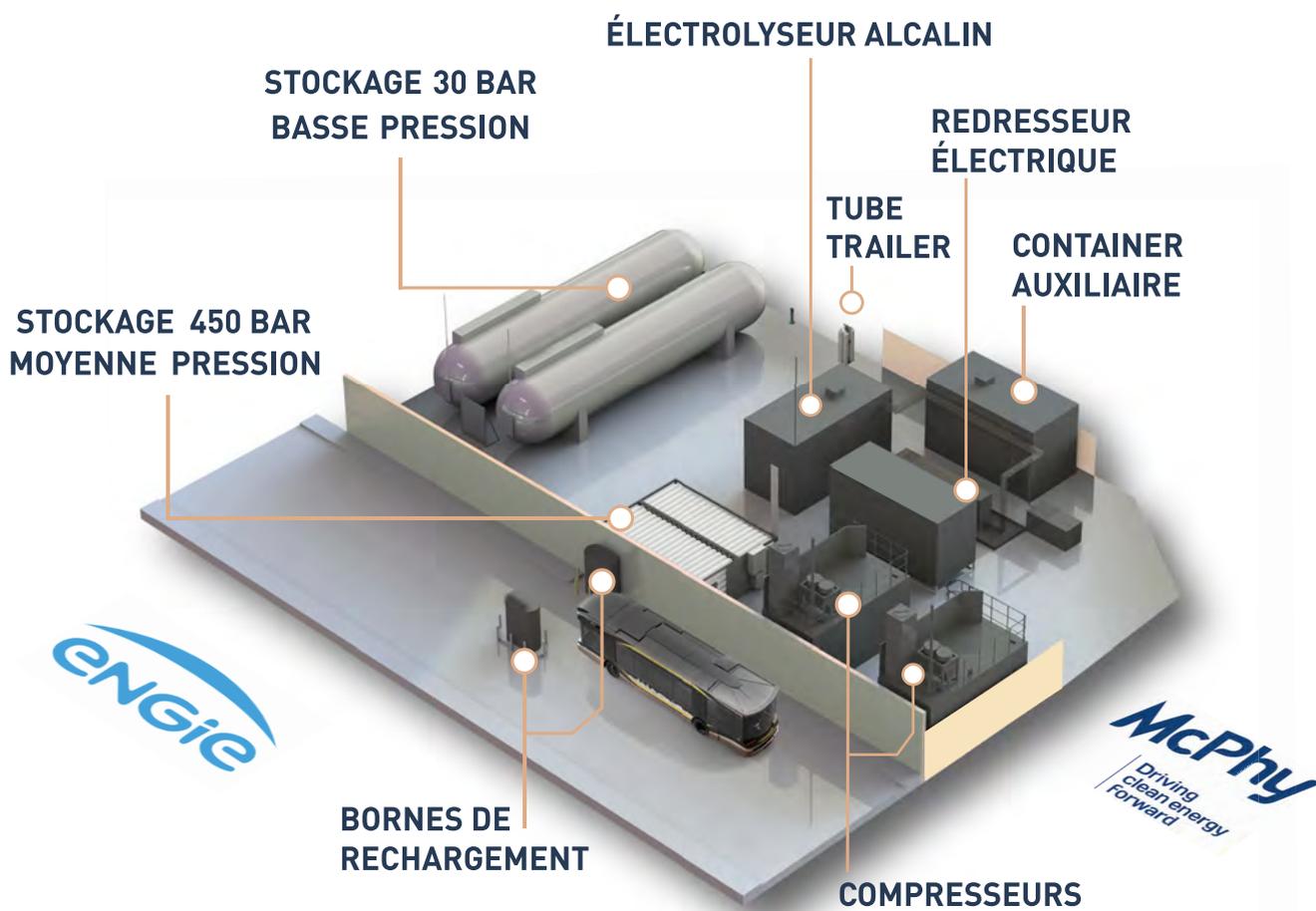
 50 000 habitants desservis



La station

L'expérimentation hydrogène lancée, nous avons pu échanger avec les industriels sur cette technologie.

L'option d'un électrolyseur sur site, au début présenté comme une simple option, a été pour nous un révélateur. Il fallait pousser la démarche de l'expérimentation vers notre propre production de gaz. L'option dans le marché d'avitaillement de la station contenait la production in situ de l'hydrogène avec à la charge de l'industriel la fourniture d'énergie verte labellisée. Cette option, véritable ambition de la transition énergétique, a été retenue lors de la commission d'appel d'offres. Les élus ont souhaité montrer leur implication dans le verdissement de notre parc roulant.

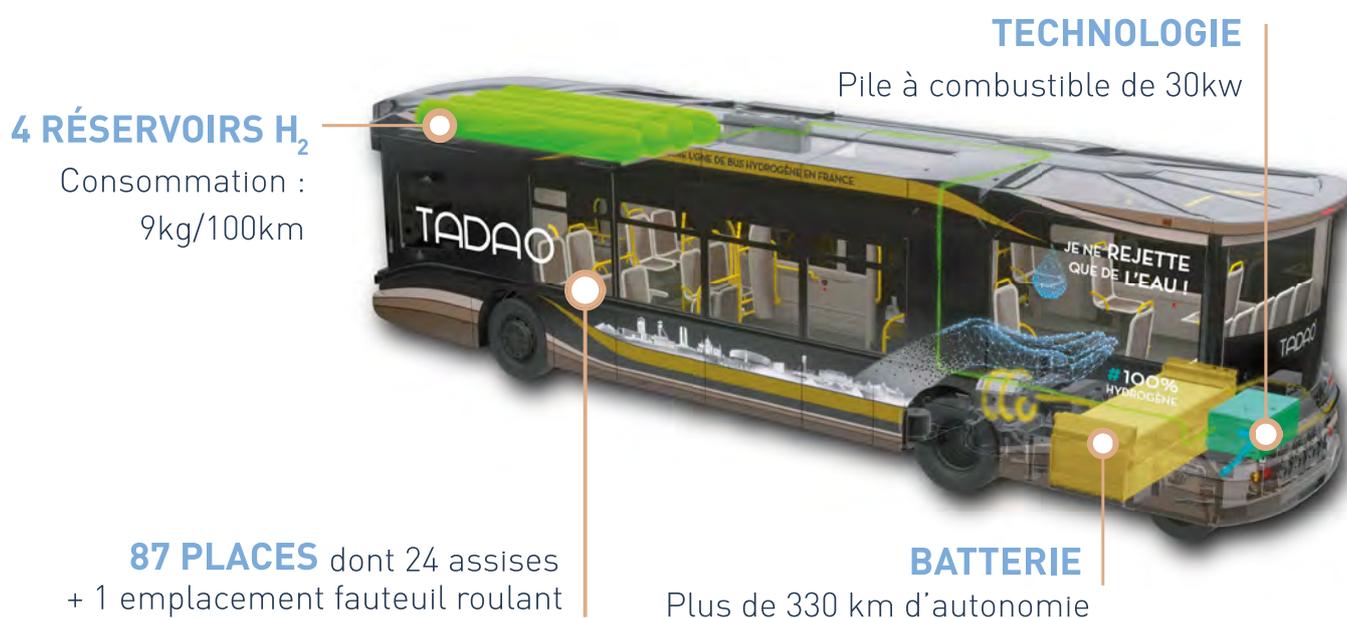


Le bus

Un véhicule choisi :

- pour son autonomie
- pour sa capacité à rouler sur batterie en cas d'avarie sur la partie hydrogène
- pour son design unique.

Notre bus hydrogène est un Businova, fabriqué en France chez SAFRA, dont la pile à combustible est fournie par Symbio, filiale du groupe Michelin.





INAUGURATION

C'est sans doute la plus symbolique des inaugurations qui s'est déroulée le vendredi 21 juin 2019 au dépôt TADAO d'Houdain. Celle, en particulier; de la première station hydrogène en France qui sert exclusivement aux besoins des six bus à hydrogène qui assurent le service sur le tracé de la Bulle 6, entre Auchel et Bruay-la-Buissière. Parallèlement, durant la même matinée, le bus 100 % hydrogène a lui aussi été présenté pour la première fois.

Le Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle s'est résolument engagé sur la voie des nouvelles énergies en matière de transport ne commun. Ce rendez-vous a été suivi de quatre mois durant lesquels toutes sortes d'essais ont été entrepris afin que la mise en service pour le public puisse être effective au début du mois de novembre 2019.

Laurent Duporge, président du Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle, a insisté sur ses challenges à venir devant l'ensemble des partenaires qui ont accompagné le projet. Ces derniers ont tous pu voir l'étendue du chemin parcouru depuis 2015 et le début de la réflexion engagée sur la refonte complète du réseau TADAO.

Du président de Région, à la représentante de l'union européenne, en passant par le sous-préfet et tous les industriels parties prenantes au projet, Laurent Duporge était entouré de tous les acteurs de cette grande première française. Cet évènement n'a pas manqué d'attirer bon nombre de journalistes de la presse nationale qui ont mis en lumière le territoire et son excellence.





Abris vélos **sécurisés**

Outre l'aménagement de bandes ou de pistes cyclables, l'offre et la qualité des infrastructures de stationnement sont essentielles au développement de la pratique du vélo.

C'est pour cela que le SMT Artois-Gohelle a choisi d'implanter des abris sécurisés pour le stationnement des vélos à proximité de gares et de stations de lignes BHNS.



ABRIS-VÉLOS SÉCURISÉS

La majorité des déplacements quotidiens se fait en voiture. Pourtant, une partie de ces déplacements pourrait se faire à vélo. Le domaine de pertinence pour l'utilisation du vélo se situe entre 2 et 5 km, alors qu'environ 80% des déplacements sont inférieurs à 5km.

Le développement de l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens de proximité représente donc un potentiel important.

La mise en oeuvre pure et simple d'infrastructures cyclables, même sécurisées, n'est pas suffisante pour générer un changement de comportement au niveau des modes de déplacements. A cet égard, le plan de déplacements urbains (PDU) identifie parmi les évolutions positives des déplacements sur notre territoire, le développement des modes actifs. Les actions du SMT visent à encourager la création d'un « éco-système vélo », qui ne soit pas limité aux seuls aménagements cyclables.

Afin de favoriser un tel changement de comportement, il faut proposer aux potentiels cyclistes une offre en stationnement attractive. En effet, sans possibilité de stationner en sécurité son vélo, un usager sera dissuadé de circuler, voire de s'équiper d'un vélo.

Pour cela, l'offre et la qualité des infrastructures de stationnement sont essentielles au développement d'une dynamique vélo sur un territoire. Les cyclistes doivent pouvoir trouver facilement un un point d'accroche pour éloigner les risques de vol.

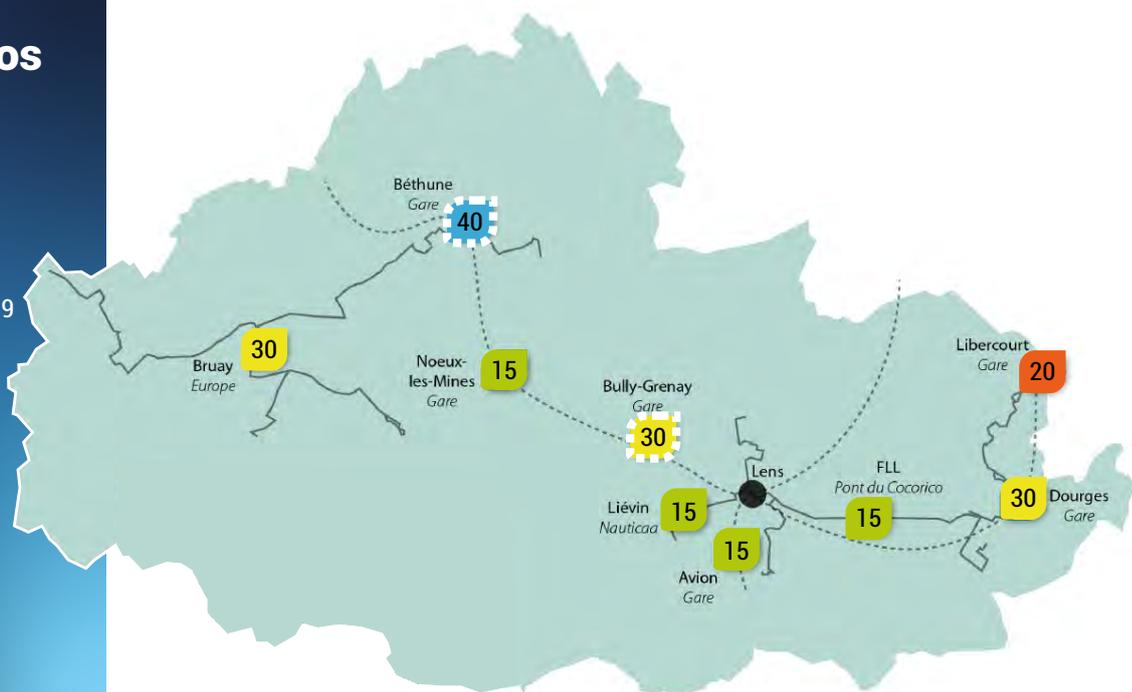
Le SMT Artois-Gohelle a choisi donc d'implanter des abris-vélos sécurisés à proximité des gares et stations majeures du BHNS. Aujourd'hui, ce sont 200 places réparties sur 7 sites qui sont proposés aux cyclistes.

L'accès à ces abris est gratuit et se fait sur simple présentation d'une carte PASS PASS devant le valideur. La carte PASS PASS n'a pas besoin d'être chargée d'un titre en cours de validité.

Tous ces abris sont équipés d'une station de gonflage ainsi que d'un système de vidéosurveillance garantissant de retrouver son vélo à son retour.

Déploiement des abris-vélos

-  abris-vélo
-  abris-vélo qui ont été installés en 2019
-  lignes BHNS
-  réseau TER





Abri-vélo sécurisé de Béthune



Abri-vélo sécurisé de Bully-les-Mines

Ressources

Bilan financier

Répartition des dépenses de fonctionnement*

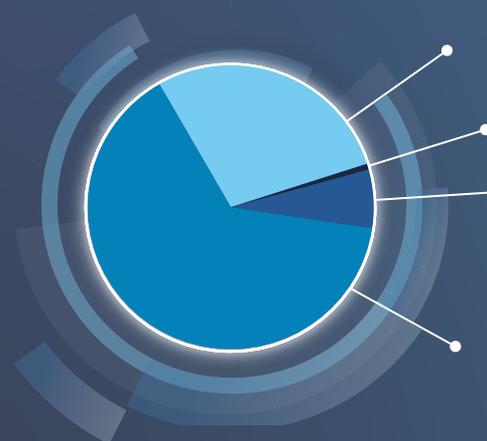


Charges à caractère général - 94 %

Charges de personnel - 3 %

Charges de gestion courante - 3 %

Répartition des recettes de fonctionnement*



Dotations et participations - 28 %

Produits de gestion courante - 1 %

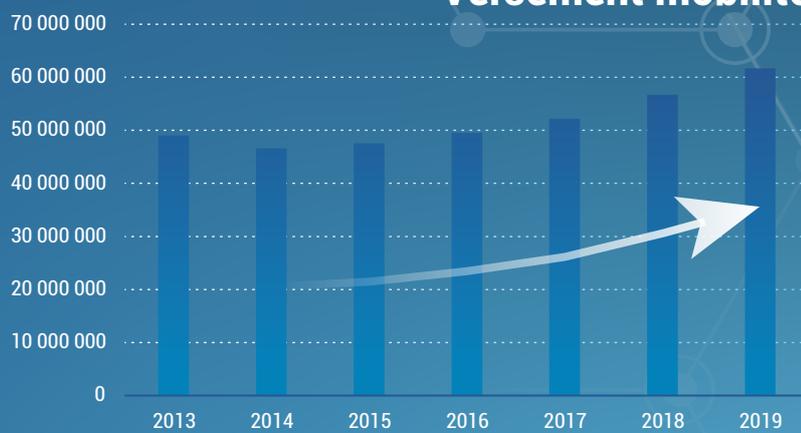
Produits des services - 7 %

Versement mobilité - 64 %

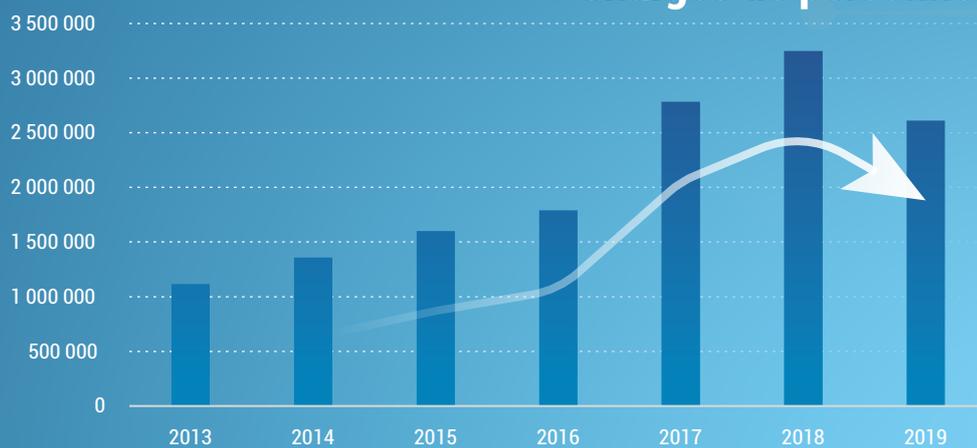
** tous budgets confondus*



Versement mobilité



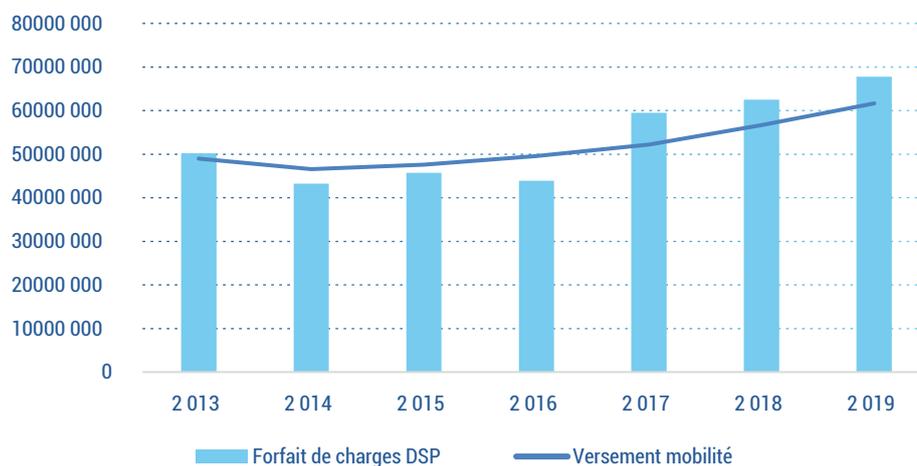
Charges de personnel



Chiffres clefs 2019

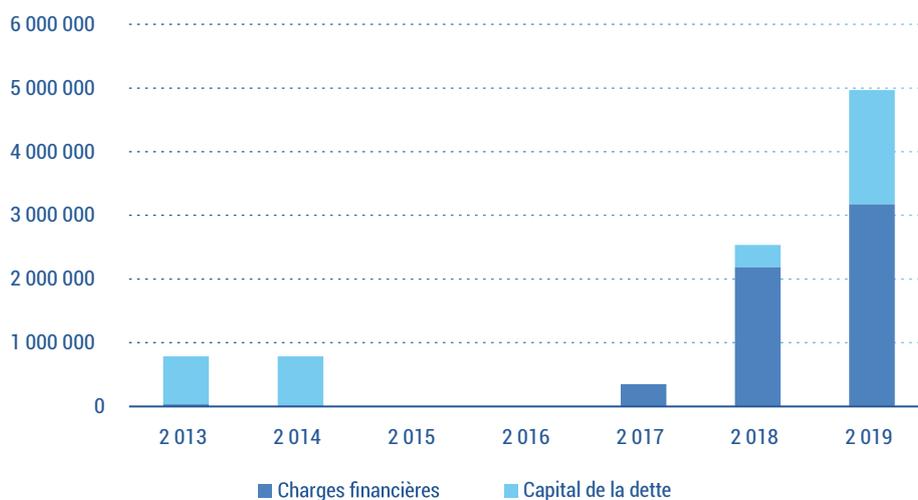
Forfait de charges DSP	67 755 650
Dépenses d'équipement (hors DMOA)	75 936 439
Dépenses de fonctionnement	90 029 164
Recettes de fonctionnement	99 557 838
Versement mobilité	61 691 646
Subventions perçues	32 388 087
Dette	4 971 186 dont K = 1 793 888 et I = 3 177 298

Rapport forfait de charges / Versement mobilité

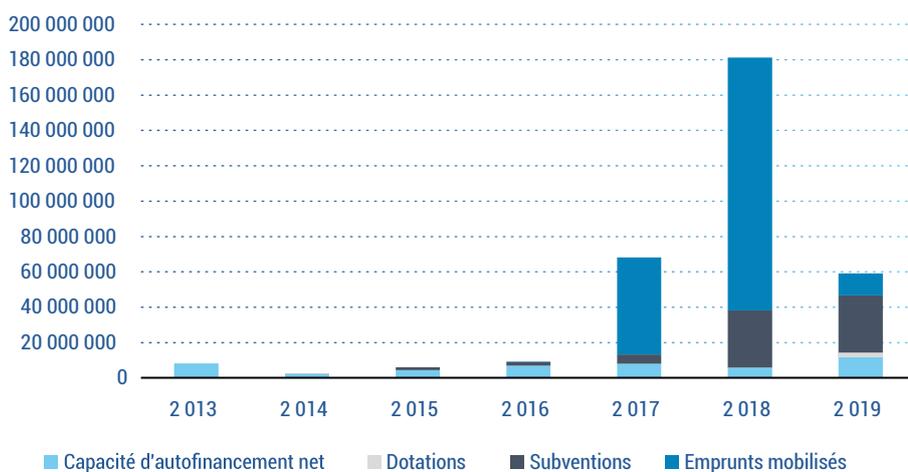


Les travaux du projet Bulles étant terminés, il est désormais nécessaire de rembourser la dette tout en prévoyant les ressources nécessaires aux futurs investissements.

Evolution de l'annuité de la dette



Les ressources pour investir



Ressources humaines

En sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité, le Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle pilote le contrat de délégation de service public pour l'exploitation du réseau de transport en commun sur son territoire mais aussi des projets de transports en commun en site propre, avec un engagement fort notamment dans le projet de Bus à Haut Niveau de Service.

Pour faire face aux projets portés par le SMT-AG, l'organisation a été revue courant de l'année 2016 et il a été démontré la nécessité de recruter des agents ayant un niveau de compétences techniques proportionnées à la montée de l'activité de la structure.

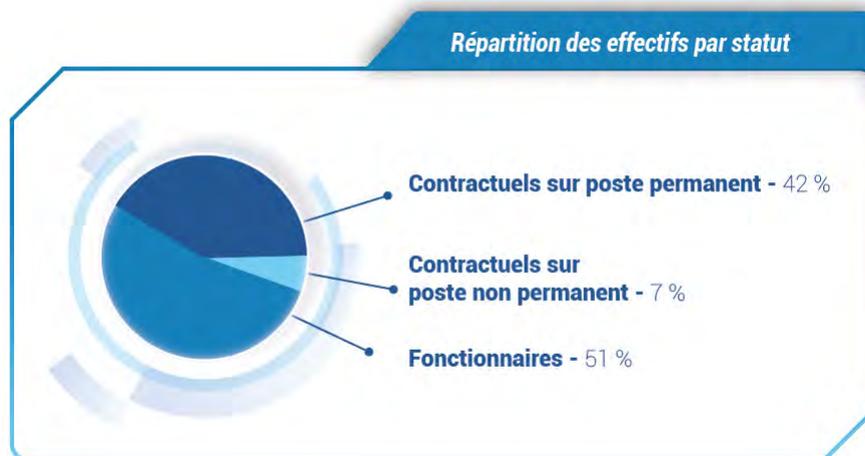
Ainsi, un renforcement quantitatif et qualitatif des effectifs de la structure a eu lieu tout au long de l'année 2017 pour arriver à son apogée courant du 1er semestre 2018.

Suite à la livraison du projet BHNS en 2019, quelques agents titulaires ont sollicité une mutation. En ce qui concerne les agents contractuels, certains ont vu leur contrat non renouvelé, d'autres ont vu leur engagement renouvelé pour une durée déterminée et pour finir, d'autres ont vu leur engagement pérennisé (3 mises en stage en 2019).

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, la fonction Ressources humaines s'attaque à plusieurs tâches que l'on pourrait regrouper selon quatre grands axes que sont : 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 de l'emploi et des compétences et enfin, la gestion des conditions de travail.

	Emplois permanents		Emplois non permanents	Effectif total <i>agent en activité</i>
	Titulaires	Contractuels		
2016	22	14	2	38
2017	23	24	20	67
2018	22	26	18	66
2019	23	19	3	45



On peut constater que le nombre de titulaires reste stable sur les 4 dernières années. Les titulaires représentent 51% des effectifs (23 agents).

Courant 2019, 3 agents contractuels, sur des postes relevant des directions « supports » ont été stagiairisés. En parallèle, 2 agents titulaires ont sollicité une mutation externe.

De plus, il a été mis fin à un certain nombre de contrat à durée déterminée sur des postes non permanents et permanents.

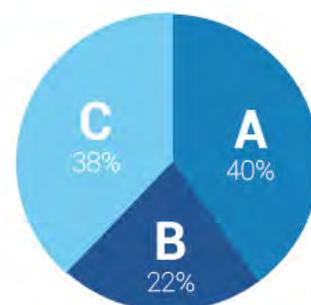
Globalement, les effectifs ont diminué de 21% courant l'année 2019. Cette diminution des effectifs est en lien direct avec la livraison du projet BHNS.

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).

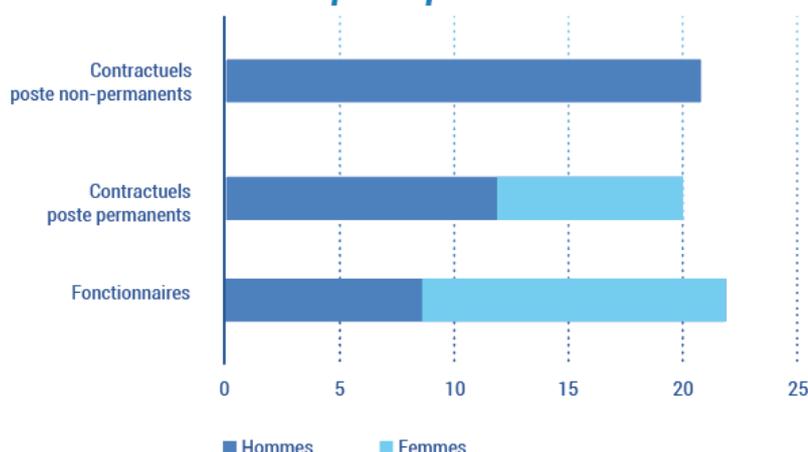
Par ailleurs, 40% des effectifs relèvent de la catégorie A, 22% relèvent de la catégorie B et enfin 38% relèvent de la catégorie C.

En termes de parité, sur les emplois permanents, la structure comptabilise 24 femmes (53%) contre 21 hommes (47%).

Répartition des effectifs par catégorie



Répartition des effectifs par genre et par statut sur poste permanent



Âge moyen des agents sur poste permanent

Fonctionnaires	43 ans
Contractuels	41 ans

Juridique et marchés publics

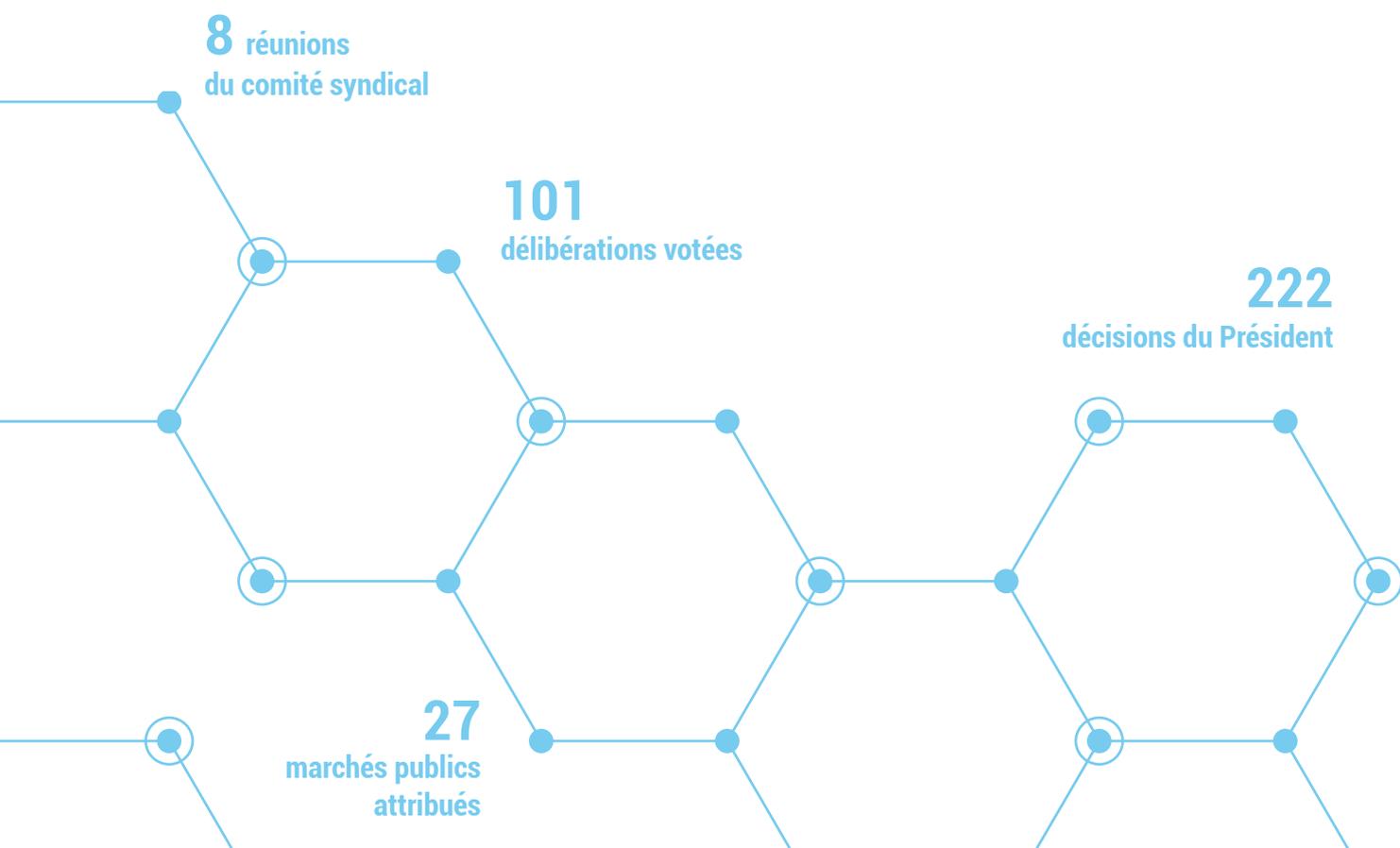
Si le nombre d'actes de nature délibérative avait augmenté durant la phase du projet de BHNS - de 180 en 2014 (134 délibérations du comité syndical, cinq délibérations du bureau syndical et 41 décisions du Président) à 450 en 2018 (156 délibérations du comité syndical et 294 décisions du Président), le nombre d'acte a décru en 2019 pour la première fois depuis le début du projet de BHNS.

En 2019, le Comité Syndical a eu à se réunir à 8 reprises. 101 délibérations ont été votées par le comité syndical (156 en 2018).

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

Le Président, sur le fondement des délégations qui lui ont été concédées, a été amené à prendre 222 décisions (295 en 2018).

En termes de marchés publics, 27 consultations ont pu déboucher sur une attribution durant l'année 2019.





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 2019