

Procès-verbal du comité syndical
d'Artois Mobilités du jeudi 12 octobre 2023

Le **jeudi 12 octobre 2023 à 10h00**, les membres du comité syndical d'Artois Mobilités étaient réunis.

La présidence a été assurée par M. Laurent DUPORGE, président, assisté de M. David THELLIER 1er vice-président.

Titulaire(s) présent(s)

CABBALR (communauté d'agglomération de Béthune-Bruay, Artois Lys romane) :

M. Jean-Marie MACKÉ ; M. Jean-Pierre SANSEN ; M. David THELLIER ; M. Daniel LEFEBVRE (*présent à partir du point 2*)

CAHC (communauté d'agglomération de Hénin-Carvin) : Mme Valérie BIEGALSKI (*départ à partir du point 9*) ; Mme Valérie CUVILLIER ; M. Philippe KEMEL (*présent à partir du point 9*)

CALL (communauté d'agglomération de Lens-Liévin) : M. Pierre CHÉRET ; M. Laurent DUPORGE ; M. Dominique RÉAL ; M. Abdeljalil IDYOUSSEF ; M. Daniel KRUSZKA (*départ à partir du point 9*)

Titulaire(s) absent(s)/excusé(s)

CABBALR : M. Julien DAGBERT ; M. Bruno CHRÉTIEN ; M. Ludovic IDZIAK ;

CAHC ; M. Steeve BRIOIS ; M. Daniel MACIEJASZ ; M. Charly MÉHAIGNERY ; M. Christophe PILCH ;

CALL ; Mme Estelle SZABO ; M. Alain DUBREUCQ

Suppléant(s) présent(s)

CABBALR : M. Gaëtan VERDOUCQ ; M. Jacques SWITALSKI

CAHC : M. Marcello DELLA FRANCA ; Mme Inès TAOURIT (*présente à partir du point 3*)

CALL : Néant

Suppléant(s) absent(s)/excusé(s)

CABBALR : M. Bernard DELETRE ; M. Bertrand LELEU ; Mme Sophie DUBY ; M. Michel DASSONVAL ; Maurice LECOMTE ;

CAHC : Mme Kataline BIGOTTE ; M. Régis DELATTRE ; M. Alain MASSON ; M. Nicolas MOREAUX ; M. Bernard DELIERS ;

CALL : M. Alain BAVAY ; M. Christian CHAMPIRÉ ; Mme Nadine DUCLOY ; M. Joachim GUFFROY ; M. Stéphane SIKORA ; M. Bruno TRONI ; Mme Samia SADOUNE ;

Pouvoirs : Néant

Suppléances : M. Charly MÉHAIGNERY a été suppléé par M. Marcello DELLA FRANCA ; M. Julien DAGBERT a été suppléé par M. Gaëtan VERDOUCQ ; M. Ludovic IDZIAK a été suppléé par M. Jacques SWITALSKI

Secrétaire de séance : M. Pierre CHÉRET

Administration : Paskal BARBELETTE ; Fabrice SIROP ; Stéphanie HUBINET ; Donia CHLEBOWSKI ; Nicolas VERHILLE ; Pierre SOUILLART ; Jean-Christophe ROBIDET ; Olivier PIOT ; Elise POUILLET ; Benoit DESCAMPS

* *
*

ORDRE DU JOUR

1. Relevé des décisions du président prises sur délégation du comité syndical
2. Procès-verbal du comité syndical du 29 juin 2023

Affaires financières

1. Approbation de la décision modificative n°2 – Budget principal M14 et budget annexe M43

Administration Générale

2. Approbation de la convention annuelle 2023 avec l'AULA
3. Approbation de la modification des statuts de Hauts de France Mobilités
4. Assurance statutaire – Renouvellement de l'adhésion au contrat groupe du Centre de gestion de la Fonction Publique Territoriale du Pas-de-Calais
5. Participation de l'Amicale de la CAHC au Noël des enfants des agents d'Artois Mobilités

Commande publique

6. Délégation de service public pour l'exploitation du réseau de transport urbain du Syndicat Mixte Artois Mobilités – Approbation de l'avenant n°8
7. Délégation de service public pour l'exploitation du réseau de transport urbain d'Artois Mobilités - Approbation du choix du Délégué et du contrat de délégation de service public et autorisation à signer le contrat de délégation de service public
8. Lancement du marché n° 23SM11 - « Travaux de génie civil / VRD / énergie / courants faibles dans le cadre d'installation de bornes de recharge électrique de bus sur les dépôts de Grenay et Hénin-Beaumont »

Transports/Mobilité

9. Intégration tarifaire – Approbation de l'avenant n°6 à la convention sur l'acceptation des titres urbains sur le réseau TER du ressort territorial d'Artois Mobilités
10. Approbation de la convention de mandat avec la Société CLEM' et Artois Mobilités dans le cadre du service d'autopartage
11. Approbation de la subvention annuelle à l'ADATEEP

Infrastructures

12. Approbation de la convention de mise à disposition de génie civil à la société NEXLOOP

Patrimoine

13. Approbation de la Cession foncière à la ville de Barlin des reliquats de la parcelle cadastrée AD 283 rue Albert Legrand à Barlin

- **Questions diverses**

M. le président ouvre la séance. Il demande si le relevé des décisions du président ainsi que le procès-verbal suscitent des observations et s'ils peuvent être approuvés en l'état. Personne ne se manifeste.

Le comité syndical :

- **A pris connaissance**, sans formuler d'observation, du relevé des décisions du président (2023/42 à 2023/72) prises sur délégation du comité syndical.
- **A approuvé** le procès-verbal du comité syndical du 29 juin 2023.

1°) Approbation de la décision modificative n°2 – Budget principal M14 et budget annexe M43

M. Laurent DUPORGE : Je donne la parole à Madame HUBINET.

Mme Stéphanie HUBINET : La décision modificative concerne des dépenses à caractère général non prévues au budget primitif. Cette dépense sera équilibrée par le transfert des crédits du chapitre 67 (charges exceptionnelles) au chapitre 011 (charges à caractère général). Par ailleurs, il faut rectifier de quelques centimes l'équilibre entre les recettes et les dépenses de fonctionnement inscrits au budget primitif 2023. Il s'avère qu'un déséquilibre de 88 centimes a été constaté et qu'il convient de corriger.

Concernant la M43, le versement mobilité rentre un peu plus que prévu. Nous devrions terminer l'année au-delà de ce qui était prévu, ce qui devrait nous permettre d'anticiper le quitus 2023 relatif au forfait de charge, issu des index carburant et salaires. C'est pour cela que nous avons besoin de crédits supplémentaires au 011 pour 1 200 000 euros.

M. Laurent DUPORGE : Très bien. Vous avez des commentaires à faire chers collègues là-dessus ? On approuve cette décision modificative ? (*personne ne se manifeste*) Je vous en remercie.

2023/42/CS
Adopté à l'unanimité (13 voix)

&

2023/43/CS
Adopté à l'unanimité (13 voix)

2°) Approbation de la convention annuelle 2023 avec l'AULA

M. Laurent DUPORGE donne la parole à **M. Fabrice SIROP :**

C'est toujours un peu tardif puisque la convention a démarré le 1^{er} janvier, c'est peut-être un peu surprenant pour vous mais je dirais que le socle est le même d'année en année et donc naturellement on va continuer à travailler avec l'AULA, sur l'animation des groupes de travail du PDU (plan de déplacements urbains), sur l'enquête mobilités et sur toute une série de sujets. La nouveauté de cette année, c'est que l'AULA nous a proposé d'associer Artois Mobilités à des études qui ont été commandées par d'autres structures. On a plutôt proposé une amodiation de forme en mettant des sujets directement en lien avec Artois Mobilités, c'est-à-dire des sujets que nous avons commandés et des sujets non

commandés mais sur lesquels Artois Mobilités est intéressé à titre de coacteur. Parmi les sujets intéressants Artois Mobilités à titre de coacteur, il y a par exemple les études sur l'électrification de l'automobile commandé par le Pôle Métropolitain de l'Artois, les études que fait la CABBALR sur les pôles gare d'Isbergues et de Lillers. Ce sont des sujets sur lesquels travaille l'AULA, et sur lesquels Artois Mobilités l'accompagne, qui ne sont pas directement commandés par Artois Mobilités. Le système de gouvernance de l'AULA a été modifié il y a quelque temps. Il y a désormais un bloc d'actions communes. Nous souhaitons maintenir notre participation annuelle à hauteur de 280 200 €. L'objectif est de mutualiser le potentiel d'études de l'AULA avec qui nous collaborons beaucoup. Selon les années et les besoins, nous sollicitons plus ou moins l'AULA. Ces derniers temps, nous avons beaucoup sollicité l'AULA notamment pour le schéma cyclable du PDU.

M. Laurent DUPORGE : Nous avons un très bon partenariat avec eux, ce dont je pense, nous pouvons nous en féliciter. Pas de souci là-dessus ? vous validez la délibération ? (*personne ne se manifeste*)

2023/44/CS
Adopté à l'unanimité (14 voix)

3°) Approbation de la modification des statuts de Hauts de France Mobilités

M. Laurent DUPORGE donne la parole à **M. Fabrice SIROP** : Hauts-de-France Mobilités est l'ancien SMIRT dont Artois Mobilités est membre. Hauts-de-France Mobilités a modifié ses statuts plusieurs fois ces derniers temps. A chaque fois, il faut approuver ces modifications. La modification proposée aujourd'hui leur permettra de se constituer en centrale d'achats.

M. Laurent DUPORGE : Etes-vous d'accord ? (*personne ne se manifeste*) Je vous remercie.

2023/45/CS
Adopté à l'unanimité (15 voix)

4°) Assurance statutaire – Renouvellement de l'adhésion au contrat groupe du Centre de gestion de la Fonction Publique Territoriale du Pas-de-Calais

M. Laurent DUPORGE donne la parole à **M. Fabrice SIROP** : le Centre de Gestion a fait un appel d'offres pour les collectivités adhérentes pour changer de prestataire pour l'assurance statutaire. Le tarif de l'assurance est plus élevé. Le coût annuel de l'assurance statutaire, pour 2024, s'élèvera à environ 27 000 euros auquel il faut ajouter 240€ par agent, soit près de 37 000€ au total.

M. Laurent DUPORGE : Etes-vous d'accord ? (*personne ne se manifeste*) Je vous remercie.

2023/46/CS
Adopté à l'unanimité (15 voix)

5°) Participation de l'Amicale de la CAHC au Noël des enfants des agents d'Artois Mobilités

M. Laurent DUPORGE donne la parole à **M. Fabrice SIROP** :

M. Fabrice SIROP : C'est un marronnier. Il s'agit de la possibilité de verser 50€ par agent à l'amicale de la CAHC pour permettre à celle-ci d'offrir un cadeau aux enfants de moins de 14 ans des agents. Chaque année, la délibération proposée est ajustée en fonction du nombre d'enfants éligibles des agents d'Artois Mobilités. Il y en a 19 cette année, ce qui représente 950€.

M. Laurent DUPORGE : Pas de souci ? (*personne ne se manifeste*) Je vous remercie.

2023/47/CS
Adopté à l'unanimité (15 voix)

6°) Délégation de service public pour l'exploitation du réseau de transport urbain du Syndicat Mixte Artois Mobilités – Approbation de l'avenant n°8

M. Laurent DUPORGE donne la parole à **M. Fabrice SIROP** :

M. Fabrice SIROP : La délégation de service public en cours va prendre fin le 31 décembre 2023. Un avenant 8 vous est proposé. Il s'agit de mettre à jour les kilomètres de référence. Chaque année, les parcours sont modifiés, des circuits scolaires sont ajoutés, les fréquences sont modifiées. Il faut intégrer ces kilomètres au forfait de charges, sinon ces kilomètres seront facturés comme des kilomètres supplémentaires. Il s'agit donc de se recalibrer notamment parce que le comité syndical a approuvé cette année le tarif à 5€ aux titulaires de la CMI. Il y a un engagement en recettes supplémentaires de TADAO qu'il faut donc contractualiser. C'est un avenant très inférieur à ce que l'on a déjà pu connaître auparavant.

M. Laurent DUPORGE : Etes-vous d'accord sur cet avenant qui sera le dernier de cette délégation de service public ? Pas de souci ? (*personne ne se manifeste*) Je vous remercie.

2023/48/CS
Adopté à l'unanimité (15 voix)

7°) Délégation de service public pour l'exploitation du réseau de transport urbain d'Artois Mobilités - Approbation du choix du Délégué et du contrat de délégation de service public et autorisation à signer le contrat de délégation de service public

M. Laurent DUPORGE donne la parole à **M. Fabrice SIROP** :

Nous avons en visioconférence deux représentants de l'AMO qui nous a accompagné, Maître Noël et Monsieur Frizot qui n'ont pas pu être parmi nous aujourd'hui. Je vais faire la présentation de la nouvelle délégation de service public. Maître Noël pourra éventuellement intervenir sur le déroulement de la procédure et nous pourrions répondre à vos questions.

Cette procédure a commencé il y a plus de deux ans. Je rappelle qu'à la demande du Président, ici même, ont été associés les représentants des agglomérations à la définition du programme. Il y eu un arbitrage des présidents d'agglomération sur l'intégration d'une gratuité éventuelle en base dès 2024. En parallèle, nous avons choisi effectivement une AMO qui nous aide à conceptualiser la DSP et il y a eu une mobilisation des équipes d'Artois Mobilités qui ont fait preuve d'un grand professionnalisme.

Un appel à candidatures a été lancé pour lequel il y a eu une seule candidature. On peut le regretter puisque c'est beaucoup moins facile de négocier avec un seul candidat. Dans le domaine des transports, c'est malheureusement fréquent. Les groupes ne s'engagent pas dans des campagnes d'appel à candidature s'ils sentent qu'ils n'ont qu'une faible chance d'être choisis, par exemple lorsque le contrat précédent s'exécute bien avec le titulaire en place, d'autant qu'un engagement dans une candidature leur coûte plusieurs centaines de milliers d'euros. Nous avons donc changé notre méthode de négociation par rapport à une comparaison. On peut dire que finalement l'offre finale est assez améliorée par rapport à la première, notamment sur le plan financier.

Sur le réseau urbain, on a obtenu un certain nombre de choses. Il y a d'abord des modifications sur lesquelles s'est engagé TRANDEV pour une augmentation de la fréquentation. Il y a également de légères modifications. Par exemple, sur les communes d'Hénin-Beaumont et de Courcelles-les-Lens, il y a une redistribution entre la ligne 15 et la ligne 19. La ligne 19 va être coupée en deux pour éviter des lignes trop longues qui font du cabotage. Ce sont plutôt des ajustements.

TRANSDEV a proposé des solutions structurantes. Par exemple, la Bulle 5, qui aujourd'hui fait Lens jusque Carvin/Libercourt qui est ensuite prolongée par la Bulle 7 qui fait Libercourt/Noyelles Godault via la zone d'activités DELTA 3. TRANSDEV propose de la couper en deux et de prendre la ligne 5 qui irait à Hénin-Beaumont plutôt que Carvin. Ce sont des sujets intéressants que l'on a déjà eu l'occasion de présenter. De la même manière, la ligne qui fait Béthune/Barlin via Noeux-les-Mines pourrait être transformée en BHNS. Ces sujets doivent être techniquement étudiés, négociés, envisagés avec les élus concernés de manière concertée. Il ne peut être supprimé un service sans pouvoir proposer autre chose.

Une hypothèse de départ dans cette DSP est la nécessité de l'amélioration de la desserte des zones rurales, appelées dans le jargon des transports les « zones peu denses ». On a renforcé la lisibilité de l'offre sur un certain nombre de zones, notamment les ALLOBUS, et les PROXIBUS pour les personnes à mobilité réduite en modifiant l'amplitude de fonctionnement du service. Aujourd'hui, il y a une période le matin et une autre l'après-midi. A partir de l'année prochaine, il y aura une période qui couvrira le midi. Cela ne remplacera pas les taxis, les ambulances. Ce service est destiné d'abord aux personnes à mobilité réduite qui ont un travail. Ensuite, on accompagne tous les autres. Je rappelle que depuis la loi d'orientation des mobilités (LOM), ce type de service PROXIBUS est ouvert à tous les titulaires d'une CMI invalidité.

Il y a eu un important travail sur les circuits scolaires. Pour votre information, les circuits scolaires nous coûtent cette année près de 15 millions d'euros. On a fait quelques études supplémentaires qui seront exposées à un prochain comité avec le coût par secteur.

Le transport à la demande a été retravaillé, notamment les lignes DUO qui sont le matin et le soir des lignes classiques et le reste de la journée du transport à la demande. C'est essentiellement le contenu de la nouvelle DSP.

Sur les améliorations possibles, il y a la Bulle 8 qui pourrait être créée pour conforter la liaison Béthune/Noeux-les-Mines/Sains-en-Gohelle, Hersin-Coupigny et Barlin. Ce n'est pas une révolution, en revanche, on a travaillé sur toutes les intersections pour optimiser le transport dans le temps et dans la qualité de service.

On a aussi travaillé sur les modes actifs, en particulier sur le service de location Biclo qui va se délocaliser dans chacune des boutiques, c'est-à-dire que vos habitants pourront aller dans chacune des agences commerciales et louer un vélo. La flotte de vélos loués sera diversifiée avec des vélos cargo, des trottinettes... On a une proposition de modification de la gamme tarifaire pour allonger la durée de location.

Concernant l'intermodalité, il y a 11 espaces de stationnement vélo qui sont sécurisés par Artois Mobilités sur les pôles gare notamment, qui viennent en complément de certains équipements municipaux, par exemple à Béthune. On va aller un peu plus loin en prévoyant la possibilité d'embarquer un vélo dans le bus, pour le moment à titre expérimental sur deux lignes, les Bulles 1 et 2. On pourrait embarquer un vélo à la troisième porte, c'est-à-dire au fond du bus. Cela permettrait aux usagers de le mettre en sécurité. La difficulté est que les vélos viennent en concurrence avec les poussettes, les fauteuils roulants. On teste un système qui permet d'embarquer malheureusement pour le moment un seul vélo car comme il y a des haltes sur le BHNS tous les 500m, il est nécessaire de stabiliser le vélo. On va faire cette expérimentation et voir comment cela se vit et s'il y a une vraie demande.

Il y a également des options dans la DSP. D'abord avec la problématique de desserte des zones d'activités, notamment celles de Ruitz et de DELTA 3 où le BHNS passe sur une partie de la zone. L'objectif est de permettre aux travailleurs de faire les derniers kilomètres jusqu'à leur entreprise. Nous travaillons sur un système de location de courte durée de vélos et de trottinettes. Comme par ailleurs, une réflexion est en cours sur le déploiement du vélo. Tous ces éléments peuvent s'intégrer de manière assez évidente dans le schéma. Ce n'est pas encore dans le forfait de charges évoqué, c'est une option à lever qui sera à financer.

Sur la tarification, qui s'adresse à des usagers ayant des difficultés économiques certaines, elle est relativement basse. Aujourd'hui, l'abonnement tout public est à 28€/mois. L'abonnement pour les seniors, les jeunes, la CMI invalidité, les demandeurs d'emploi est à 5€/mois ou 50€/an. La tarification est relativement réduite par rapport à d'autres territoires. Les tarifs resteront relativement faibles, ce qui permet aussi à l'exploitant de jouer sur les recettes.

Sur la précédente DSP, il y avait un engagement de recettes particulièrement surévalué. La nouvelle DSP prévoit un engagement de recettes plus faible, autour de 5,5 millions d'euros, alors que la dernière prévoyait autour de 6 millions d'euros de recettes. Cela représente un manque à gagner pour Artois Mobilités, mais cela était attendu.

La nouvelle DSP comporte plusieurs innovations. Il y a un programme dénommé LEMON auquel Artois Mobilités a déjà participé dans le dernier contrat. Il s'agit du laboratoire d'expérimentation des mobilités. Dans la précédente DSP, Artois Mobilités a participé au programme « à plus dans le bus » à destination des collégiens de 4^{ème} et 3^{ème}. Nous avons commencé par des collèges de la CALL et nous avons élargi cette année à l'ensemble des collèges volontaires du ressort territorial. L'objectif est de favoriser la recherche de stages, de formation qui ne soit pas forcément à proximité de ces collégiens, grâce aux transports en commun. Il s'agit de dédramatiser le fait de prendre le transport en commun pour aller à un stage ou une formation plus adéquate à ce qu'ils souhaiteraient faire.

Nous avons mis en place l'école du bus avec notamment des ateliers protégés pour les personnes qui ont des difficultés de mobilité, soit physiques, soit cognitives. C'est une méthodologie qui nous permet peut-être de réorienter certaines personnes qui sont sur le PROXIBUS destiné spécifiquement aux personnes handicapées vers un mode de transport en commun plus général et donc de libérer de l'espace sur le PROXIBUS.

Des opérations à destination des QPV (quartiers prioritaires de la ville) ont également été menées dans le cadre du programme LEMON. 3 QPV ont été analysés. Des opérations ont été effectuées, comme le forum de Rouvroy sur l'emploi ou la mini boutique TADAO dans le centre Leclerc de Noeux-les-Mines où il y a un vrai sujet d'accès à l'offre.

On propose de poursuivre cette démarche LEMON sur la période qui s'ouvre et avec une somme de 70 000€ dont on suit l'affectation à part.

Le forfait de charge est ce que l'on paie chaque année au délégataire. C'est conséquent, mais beaucoup moins que ce qu'il demandait au début. On est sur une première offre à 79,9 millions. J'appelle votre attention : les chiffres ont été bloqués avec une valeur au mois de juin 2022. Cela veut dire qu'il y aura dès la première année une actualisation avec les différents index qui ont été prévus qui va s'appliquer et nous paierons plus de 80 millions dès l'année prochaine en raison de la hausse du carburant et des salaires. Donc le forfait de charges est de plus de 80 millions. Avec les recettes, pour la première année, on se situe sur un coût net aux alentours de 75 millions à actualiser, sachant que les dépenses sont actualisées mais les recettes ne le sont pas.

Dernier point dans le cadre de cette délégation de service public, une possibilité a été ouverte comme il en a été convenu de mettre en place la gratuité. C'est une décision purement politique. Cela veut dire qu'il faut renoncer à un certain nombre de choses sans doute par ailleurs. Cette possibilité est ouverte chaque année à partir de 2026. Au 1^{er} janvier 2026, vous pouvez décider de passer à la gratuité. Il y a un surcoût, on l'a déjà dit, de l'ordre de 10 millions d'euros par an pour le fonctionnement. Il y a un investissement à faire pour Artois Mobilités de 10 millions pour acheter des bus, démonter le système de billettique, installer des compteurs entre autres. Il y a des questions liées à la TVA également. Dans les 10 millions par an, il y a les 5,5 millions de recettes qui disparaîtront et le surcoût lié à ce que je viens de citer. Nous avons déduit le coût de fonctionnement, par exemple la billettique avec le ramassage de l'argent, l'approvisionnement des distributeurs de titres automatiques en billets. Il y aura là une discussion qui interviendra politiquement. Dans le contrat, il est prévu que la décision soit prise au minimum un an avant sa date d'effet. Cela veut dire que juridiquement, il faudra décider avant le 1^{er} janvier 2025 la gratuité au

1^{er} janvier 2026. Là encore, plus tôt on s'y prend et mieux c'est. On a l'exemple de Dunkerque qui s'y est préparé longtemps et quand ils ont commencé la gratuité, la Communauté d'agglomération s'est retrouvée en difficulté. Le président prendra l'initiative je pense envers les agglomérations et puis la discussion aura lieu dans les agglomérations puisque c'est une décision éminemment politique.

M. Laurent DUPORGE : Merci Monsieur le Directeur Général. Est-ce que les responsables des AMO ont quelque chose à ajouter ?

M. FRIZOT : Juste pour information, TADAO a assumé le fait qu'il n'a pas atteint des objectifs de recettes sur le contrat actuel, indépendamment des négociations qui ont eu lieu sur le COVID 19. Sur le contrat futur, Artois Mobilités obtiendrait près de 6 millions de recettes en fin de DSP. Donc il y a une tendance à l'augmentation des recettes de fréquentation qui est assez significative, mais qui reste relative bien sûr en valeur absolue sur la durée de la DSP.

M. Laurent DUPORGE : Très bien. Mes chers collègues, je vous écoute. Est-ce que cette présentation amène des observations de votre part ? Je tiens à saluer effectivement les équipes d'Artois Mobilités avec l'AMO également qui ont été extrêmement efficaces. J'ai toujours un regret, c'est effectivement de n'avoir qu'une seule offre. On ne peut pas obliger les éventuels prestataires à candidater s'ils ne le souhaitent pas. Même si cela se passe bien avec TRANSDEV, cela permet d'être encore meilleur et de challenger davantage. La relation est bonne, il y a une écoute et un respect de part et d'autre. Les choses se sont plutôt bien passées pour cette dernière délégation de service public. J'espère que ce sera le cas également pour la suivante. Après effectivement, entre les prétentions financières de la première séance de négociation et la dernière, fort heureusement, TRANSDEV est revenu à une plus grande sagesse.

L'offre n'est pas révolutionnaire, on est sur la continuité de ce qui s'est fait. Il y a des améliorations, je pense surtout en direction des personnes à mobilité réduite, des zones rurales, de desserte de zones économiques. Je pense que la grande nouveauté qui est proposée est le choix politique sur la gratuité. Je vais proposer prochainement de se réunir avec les 3 présidents d'agglomération pour que l'on puisse lever ou non cette option de la gratuité. Je pense que plus vite on aura ce débat, plus vite les agglomérations pourront décider de se lancer ou pas dans la gratuité et mieux ce sera. Surtout si la gratuité se met en place au 1^{er} janvier 2026, il faut que cela fonctionne tout de suite. Nous n'avons pas le choix de l'« à peu près ». Ce serait regrettable. Il faut que l'on prenne la décision le plus rapidement possible pour que si on met cela en place au 1^{er} janvier 2026, ce soit tout de suite efficace et opérationnel et que les habitants puissent constater qu'il y a une vraie amélioration et une vraie révolution. On discutera de cela avec les 3 présidents et je suppose qu'ensuite les 3 présidents reviendront devant leurs assemblées pour porter le débat et je pense qu'un vote sera réalisé dans chacune des assemblées puisque ce sont les communautés d'agglomérations qui vont devoir supporter les 10 millions d'euros d'investissement et les 10 millions d'euros de fonctionnement annuels.

M. Gaëtan VERDOUCQ : Juste une question sur le Dunkerquois qui a mis en place la gratuité. Quelle a été l'évolution entre avant et l'après en termes de pourcentage de fréquentation ?

M. Fabrice SIROP : C'est extrêmement compliqué parce qu'il y a plusieurs experts qui se sont penchés sur le sujet. Dunkerque revendique une augmentation de la fréquentation de son réseau de 80%. Ce n'est pas le même réseau qu'Artois Mobilités, c'est un réseau concentré autour d'une ville centre. On ne peut pas franchement comparer. Il y a aussi des sociologues, des spécialistes de la mobilité qui remettent en cause ce chiffre et qui soulignent un effet d'aubaine pour les piétons et les cyclistes qui prennent le bus plutôt que de pédaler et de marcher. Globalement, avec la gratuité, il y a une augmentation de la fréquentation. Les usagers n'hésitent plus à prendre le bus. Il n'y a plus l'obligation de l'abonnement mais il y a des choses très spécifiques à notre territoire, je pense à l'intégration tarifaire. Le train est offert à nos usagers abonnés au réseau TADAO. Si demain il faut le généraliser, cela coûtera plus cher. Cela veut dire aussi qu'il faudra maintenir un système de carte pour que les agents SNCF chargés des contrôles puissent identifier les usagers bénéficiant d'un tarif différentiel. Il y a de nombreux détails techniques qui sont à régler sur lesquels on a déjà avancé mais qui ne sont pas rédhitoires. Dunkerque revendique presque le doublement de sa fréquentation sur la période écoulée.

M. Pierre CHÉRET : On est satisfait de cette présentation concernant la DSP. Je pense que l'on peut être satisfait de ce qui est présenté. Je souhaite faire deux remarques. D'abord, il est évident que depuis le temps que nous en parlons, la gratuité a fait son chemin. Au moins, on a des éléments probants, concrets.

Nous avons formé un groupe de travail dont j'ai été d'ailleurs le rapporteur. C'est un chemin qui mérite beaucoup de respect, de travail parce qu'à mon avis, on ne déclenche pas une évolution aussi importante que la gratuité sans prendre beaucoup de précaution et le temps de réflexion qui sont liés à nos finances publiques ou nos moyens publics que nous pourrions avoir. Nous savons ce qu'il en est pour le moment, les marges de manœuvre ne sont pas toujours les meilleures, sauf que l'on peut quand même faire des choix politiques dans nos agglomérations. Quand on est confronté aujourd'hui à la situation sociale dans laquelle sont nos populations et quand on sait qu'il faut aujourd'hui accompagner le plus possible les gens vers une transformation de leurs habitudes de déplacement et de mobilité, pour leur offrir quelque chose qui leur permettent non pas, que ça leur coûte plus, mais que ça leur coûte beaucoup moins donc la question est fondamentale.

Ensuite, dans les propositions dans le cadre de la DSP, on voit bien que l'on travaille à l'évolution du réseau, et que cette évolution, il faudra la continuer parce que je vois que la première proposition liée à une zone industrielle me paraît très intéressante même si c'est dans le cadre du vélo. Elle pose une démonstration, c'est que l'on peut établir des lieux pour faire en sorte que le dernier kilomètre soit mieux géré pour les gens ou à proximité de chez eux ou de leur lieu de travail. Tout cela n'est quand même pas rien et je trouve qu'il y a des évolutions dans cette proposition intéressantes.

Dernière chose, éminemment politique, vous avez raison, parce qu'il y a des engagements financiers mais on doit tout peser parce qu'on est sur trois agglomérations, c'est-à-dire que les chiffres peuvent être importants, mais il y a des choses que l'on peut regarder et qui peuvent être vues d'un œil plus intéressant. Mon voisin de droite me disait « combien cela va rapporter aux agglomérations ? ». Le fait est que l'on met en meilleure situation les gens pour se déplacer, les économies d'énergies, le pouvoir d'achat, tout ce que cela peut avoir comme conséquences positives sur la situation de nos ménages et des familles sur nos trois agglomérations. Enfin, je pense que c'est aussi l'habitude d'usage qu'il faut gagner parce que changer d'une activité liée à l'automobile et délier à tout ce qui peut être automobile fait qu'il faut que l'on ait la patience de conquérir ces gens-là. Il y a une contradiction, parce que vous avez parlé d'investissements, il faut plus de bus ce qui va de soi, c'est l'objectif puisque si on veut que plus de gens prennent le bus, il va falloir plus de bus, plus de chauffeurs mais on aura gagné de l'autre côté cette capacité à faire en sorte que l'on soit en situation de mieux vivre nos mobilités et que ces dernières fassent moins de dégâts y compris sur notre cadre de vie, notre environnement... il y a tout un ensemble d'enjeux qu'il ne faut pas sous-estimer. Il est évident qu'il faut qu'avant le 1^{er} janvier 2025, il y ait au moins une décision politique, même avant. On ne peut pas décider en deux mois de temps si on bascule ou pas.

Dernière chose, le délégataire a déjà de l'expérience dans la gratuité. C'est une bonne chose. L'équipe d'Artois Mobilités, si j'ai bien compris dans la négociation, a regardé ligne par ligne et a vérifié plein de choses, ce qui nous a amené à faire des économies. Je tire mon chapeau parce que c'est 14 millions d'euros en moins environ, je trouve que c'est du bon boulot. Cela augure qu'il faut avancer dans ce domaine.

M. Laurent DUPORGE : Ce n'est pas vraiment 14 millions. La première fois, on monte toujours les enchères très haut. C'est la règle du jeu de toute négociation. Après cela s'est très bien passé. Sur le débat politique, je pense qu'il faudrait l'avoir au premier semestre 2024 et si on doit effectivement avoir pris une décision à la fin du premier semestre 2024, ce serait parfait. Cela nous permettrait d'avoir du temps pour préparer cela et mettre en place. Il faudra délibérer et se positionner, le premier semestre 2024 pourra être dédié à cela.

M. Jean-Pierre SANSEN : Dans le rapport qu'a fait le Directeur, il évoquait l'école du bus, je veux rapporter la satisfaction des représentants des établissements spécialisés lors des ateliers de l'ADATEEP. Il y avait des représentants d'Artois Mobilités qui étaient présents et moi-même. Ils ont rapporté que l'expérience était très bonne. Il faudrait développer sur les autres établissements. Je voudrais aussi

évoquer le covoiturage qui semble avoir du succès. Vous avez pu ajouter des sommes au niveau du covoiturage. C'est une expérience aussi à développer.

M. Laurent DUPORGE : Alors c'est en dehors de la DSP mais ça a cartonné, le covoiturage.

M. Jacques SWITALSKI : Juste une petite information à porter à connaissance. C'est le Président de la CABBALR qui s'exprime dans la voix du nord du mercredi 27 septembre 2023 et il se dit favorable à la gratuité des transports avec une mise en place progressive comme cela a été le cas à Dunkerque où les transports ont d'abord été gratuits le week-end. Tout cela pour conforter l'aspect politique au premier semestre 2024, il faut battre le fer tant qu'il est chaud.

M. Laurent DUPORGE : Très bien. On a déjà une position d'un président. Il restera les deux autres.

M. Marcello DELLA FRANCA : Ce sont des discussions que l'on a depuis quelques temps. Il faudra déterminer le coût de l'agglomération. J'ai fait un calcul au prorata de 10 millions d'euros. Cela fait 4,3, 3,7 et 2 millions d'euros.

M. Fabrice SIROP : Rappelons que les 10 millions sont répartis selon les règles communes : il y a, à la fois la population, la richesse fiscale, etc. C'est un ordre d'idée si on fait une projection.

M. Laurent DUPORGE : C'est vrai qu'à l'échelle des agglomérations, ce n'est pas non plus une fortune. Je pense que ces éléments-là doivent être pris en considération. Au regard du service apporté à la population, je trouve que c'est une dépense modeste.

Est-ce qu'il y a d'autres observations ? (*personne ne se manifeste*) On peut passer au vote. Qui est contre ? Qui s'abstient ? (*personne ne se manifeste*) Je vous remercie. On pourra procéder à la signature le 6 novembre prochain. Est-ce que l'on invite uniquement les vice-président ou vous voulez venir ?

M. Dominique RÉAL : Je suis voisin, je suis intéressé.

M. Laurent DUPORGE : Ok, on organisera cela. Vous serez invité. Vient qui veut.

2023/49/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

8°) Lancement du marché n° 23SM11 - « Travaux de génie civil / VRD / énergie / courants faibles dans le cadre d'installation de bornes de recharge électrique de bus sur les dépôts de Grenay et Hénin-Beaumont »

M. Fabrice SIROP : Il s'agit d'autoriser par anticipation le Président à attribuer les travaux d'aménagements nécessaires sur les dépôts de Grenay et d'Hénin-Beaumont pour accueillir les bus électriques. On en a parlé ici même, on a commandé 9 bus de marque IVECO et 9 de marque MERCEDES. Les IVECO seront affectés au dépôt de Hénin-Beaumont et les MERCEDES au dépôt de Grenay. Il faut aménager les dépôts pour permettre l'alimentation électrique.

On a quelques difficultés avec ENEDIS sur Hénin-Beaumont parce qu'il semble que l'alimentation de la zone toute entière soit compliquée. On cherche à ne pas perdre trop de temps donc on vous propose cette délibération. Il y a un avant-projet réalisé par un bureau d'études qui s'appelle EGIS. Sur le sujet, on est à un peu plus de 2 millions d'euros de dépenses. C'est considérable mais c'est le prix pour passer à l'électricité. On ne sera pas obligé d'y revenir si on en ajoute d'autres ultérieurement puisqu'on va faire des pré-câblages et dimensionner l'installation pour pouvoir en mettre plus. Dans un premier temps, ce sera dans chaque dépôt pour faire fonctionner 9 bus électriques. On va faire une Bulle électrique, la Bulle 3. Ces bus iront naturellement en renfort sur d'autres secteurs si besoin. On vous propose de donner un accord de principe.

La commission MAPA rendra son avis sur les offres qui seront recueillies. Cela permettra de notifier le marché sans attendre une nouvelle réunion du comité syndical, pour gagner quelques semaines qui seront précieuses à la fin puisqu'on va recevoir les bus l'été prochain ;il faut donc pouvoir les recharger.

M. Laurent DUPORGE : Pas de souci là-dessus, on est d'accord ?

M. Gaëtan VERDOUCQ : Juste une réflexion au niveau de l'énergie actuellement, on est en plein bouleversement. On est tous sollicité dans nos collectivités sur différents sujets, les ENR, la loi APR... Il y a un programme réétudié par EGIS à deux millions d'euros, donc ce sont de gros investissements. On sait que le coût de l'énergie à l'horizon 2030, 2050, la courbe ne cesse d'augmenter. Pourquoi pas s'être orienté vers des bus hydrogènes avec des systèmes photovoltaïques et énergies renouvelables qui permettraient de produire de l'hydrogène. Ce sont des choses vertueuses plutôt que de partir dans l'électrique où on va alourdir notre budget de fonctionnement parce que les coûts vont continuer à augmenter. Est-ce que c'est la bonne décision de partir dans le tout électrique pour les deux dépôts, on a de grandes surfaces où on peut mettre de l'ENR dessus, est-ce que l'on prend une mauvaise direction ? Maintenant que les bus sont achetés, il est difficile de faire marche arrière, mais peut-être au moins produire avec l'ENR pour pouvoir recharger nos bus et diminuer les coûts.

M. Laurent DUPORGE : D'abord, on a collectivement pris la décision. On n'est pas sur une orientation tout électrique. Au contraire, on est sur un mix énergétique. On a fait ce choix d'ailleurs d'avoir un mix énergétique plutôt que d'avoir un seul type de motorisation.

M. Fabrice SIROP : Sur un plan purement technique, le choix qui nous est ouvert n'est pas très large par la réglementation. Soit ce sont des bus électriques, soit ce sont des bus à hydrogène mais 90% des bus à hydrogène qui roulent aujourd'hui sont faits avec l'hydrogène gris. Donc c'est de l'hydrogène produit à partir de gaz et pas d'énergie renouvelable. La réglementation nous pousse vers cela. On le fait dans le cadre d'un mix énergétique. Pour que cela ait un peu de sens sur d'autres installations de faire des investissements de cette ampleur, d'un million par dépôt, il faut acheter les bus. Cela fait deux ans que nous n'avons pas acheté de bus, on les a prolongés au maximum mais il faut les remplacer et cela ne peut pas être fait en une fois. On en achète entre 5 à 7 par an pour renouveler le stock.

Sur les ombrières, l'idée est de couvrir le parking avec des ombrières. On avait travaillé il y a plusieurs années sur le sujet pour faire les dépôts. Cela avait été rejeté compte tenu de la pluviométrie et de l'ensoleillement très modéré chez nous, c'était inutile. On a relancé cette idée il y a un an, on a pris l'attache de la caisse des dépôts qui nous a conseillé de finaliser le projet pour avancer. Nous sommes à ce stade. L'un n'empêche pas l'autre. Rien ne nous empêche de produire de l'électricité le jour et de charger les bus la nuit. Ce n'est pas avec la même électricité, on ne la stocke pas le jour pour la réinjecter la nuit mais pour avoir un bilan vertueux. Nous sommes sur le sujet, ce sont des investissements assez considérables. M. VERDOUCQ, vous avez souligné la variation des prix de l'électricité. Nous n'avons aucune idée de la volatilité du coût des différentes énergies. Ce qui est sûr, c'est que l'on ne peut pas rester sur du gazoil. On a du B100, qui est un carburant qui fonctionne dans les véhicules diesel à base de colza, on a de l'hydrogène et on a encore beaucoup de gazoil et on aura donc un pack de bus électriques qui sont réputés propres. C'est la réglementation qui nous conduit à faire ces investissements pour les bus électriques.

M. Pierre CHÉRET : Brièvement, quand vous dites deux millions d'euros, est-ce que l'on déduit les subventions potentielles, les taux d'intérêts variables, les crédits d'impôts possibles ? Il paraît qu'au niveau gouvernemental, on pousse en ce sens, et à savoir quels sont les effets en bout de chaîne quand il s'agit pour nous d'investir.

M. Fabrice SIROP : L'effet en bout de chaîne, pour nous c'est zero, c'est-à-dire que le financement des bus électriques, c'est zero. Le financement des bus à hydrogène, c'est zero aussi et donc on aura aucune aide à priori. On continue d'en chercher. Les crédits fiscaux, comme nous sommes une collectivité, cela ne nous intéresse peu. C'est donc du net, le net étant le brut.

M. Laurent DUPORGE : Est-ce qu'il y a d'autres observations ? Vous validez ? (*personne ne se manifeste*)
Très bien, merci.

2023/50/CS
Adopté à l'unanimité (15 voix)

9°) Intégration tarifaire – Approbation de l'avenant n°6 à la convention sur l'acceptation des titres urbains sur le réseau TER du ressort territorial d'Artois Mobilités

M. Fabrice SIROP : C'est une délibération habituelle puisque chaque année, il y a une enquête qui permet à la SNCF de déterminer combien des usagers TER voyagent avec un titre TADAO. Il y a un calcul et la SNCF nous propose d'ajuster les différentes cotisations qui étaient les nôtres sur les années antérieures et de fixer celle de 2024. Il nous resterait à payer sur 2022 305 000€. Notre participation au titre de 2024 serait de 1 178 000€ compte tenu de l'augmentation du nombre d'usagers qui prennent le TER avec un titre TADAO, de l'extension que nous avons obtenu de l'intégration tarifaire à la gare d'Ostricourt. La Région nous a renvoyé vers la MEL (Métropole Européenne de Lille) pour discuter de l'intégration tarifaire sur la gare de la Bassée qui est une gare extrêmement fréquentée par nos habitants et donc le Président nous a demandé de prendre l'attache des services de la MEL dans un premier temps pour essayer de dégager un peu l'espace et il y aura ensuite une décision politique. Cela relève pourtant de la compétence de la Région. Mais nous allons devoir prendre le dossier en mains. Cela a un coût mais cela fonctionne bien.

M. Laurent DUPORGE : Pas de souci sur cette intégration tarifaire ? (*personne ne se manifeste*)

2023/51/CS
Adopté à l'unanimité (16 voix)

10°) Approbation de la convention de mandat avec la Société CLEM' et Artois Mobilités dans le cadre du service d'autopartage

M. Fabrice SIROP : La société CLEM' gère l'autopartage qui a été mis en place cet été sur chacun des trois territoires avec des configurations différentes. Il y a des recettes qui sont encaissées par la société CLEM'. Pour qu'ils puissent à la fois les encaisser pour ne pas être gestionnaires de fait de recettes d'argent public, nous devons passer une convention de mandat au terme de laquelle la société CLEM' nous rendra l'argent. C'est l'objet de cette délibération.

On a un retour sur cette expérimentation, mais c'est un retour estival. Cela fonctionne plutôt bien sur Drocourt et Mazingarbe. Sur Gonnehem, cela n'a pas vraiment fonctionné, nous rencontrons des difficultés techniques liées à la faible qualité de la réception du réseau « web ». Nous travaillons actuellement sur une solution technique qui permettra d'améliorer le dispositif. Dans une commune très rurale, la demande est moindre. On en tirera les enseignements, nous irons au bout de l'expérience. Pour le moment, c'est plutôt mieux sur certains secteurs que ce à quoi on s'attendait, mais il faut voir sur la durée.

M. Laurent DUPORGE : Pas de souci ? (*personne ne se manifeste*)

2023/52/CS
Adopté à l'unanimité (16 voix)

11°) Approbation de la subvention annuelle à l'ADATEEP

M. Fabrice SIROP : M. SANSEN ne prendra pas part au vote. L'ADATEEP est une association qui intervient sur la sécurité routière avec qui on a une bonne relation de travail. Nous vous proposons de renouveler la subvention à hauteur de 7 700€ cette année.

M. Laurent DUPORGE : Très bien. Pas de souci ? (*personne ne se manifeste*)

2023/53/CS
Adopté à l'unanimité (15 voix)

12°) Approbation de la convention de mise à disposition de génie civil à la société NEXLOOP

M. Fabrice SIROP : La société NEXLOOP est une filiale de BOUYGUES de génie civil qui demande l'autorisation d'utiliser l'un de nos fourreaux pour mettre quelques mètres de câbles pour mettre des équipements techniques de fibre optique sur la ville de Sallaumines sur 32 mètres linéaires. Nous avons intégré un certain nombre de conditions sur les dates d'intervention et les modalités d'intervention. Nous vous proposons d'approuver cette convention car nous n'avons aucune raison d'empêcher cette entreprise de réaliser les développements de ses réseaux de fibre optique.

M. Laurent DUPORGE : Très bien. Pas de souci ? (*personne ne se manifeste*)

2023/54/CS
Adopté à l'unanimité (16 voix)

13°) Approbation de la Cession foncière à la ville de Barlin des reliquats de la parcelle cadastrée AD 283 rue Albert Legrand à Barlin

M. Fabrice SIROP : Les travaux sont terminés à Barlin, on a pu déterminer précisément la superficie utile au BHNS et ce qui doit être rétrocédé à la ville. On était parti sur un accord de principe de 510 000€, on est à 507 000€. Cela a été présenté à Monsieur le Maire de Barlin qui a donné son accord de principe. Il faut désormais que la ville de Barlin délibère et que l'on puisse réaliser l'acte de cession.

M. Laurent DUPORGE : Très bien. Pas de souci ? (*personne ne se manifeste*)

2023/55/CS
Adopté à l'unanimité (16 voix)

M. Laurent DUPORGE : Des questions diverses ?

M. Gaëtan VERDOUCQ : Une remarque concernant la ville de Beuvry, on a pris la décision d'avoir une coupure de courant nocturne de l'éclairage public de 22h à 6h. Je pense que l'on vous a déjà sollicité. Surtout, ce qui reste allumé, c'est le parking relais qui est géré par Artois Mobilités. Si vous pouviez vous caler en même temps, ce serait bien, en fonction des horaires où les transports des bus s'arrêtent.

M. Fabrice SIROP : C'est toujours assez compliqué car nous avons des points de livraison partout avec ENEDIS mais on va regarder cela.

M. Philippe KEMEL : Bonjour à tous, une demande d'information si elle est possible. Il y a eu une lundi dernier une réunion d'information sur l'organisation par Monsieur le Préfet du réseau de transports de desserte métropole/bassin Minier et bien plus loin, nous devons avoir un compte-rendu de cette réunion.

M. Laurent DUPORGE : La réunion a eu lieu, je n'y suis pas allé, ni Monsieur le Directeur Général.

M. Fabrice SIROP : C'est la suite du *world forum* qui a eu lieu à Arras le mois dernier et au cours duquel M. DUPORGE est intervenu. On avait eu une présentation de la société du Grand Paris qui est devenue la société des Grands Projets qui peut maintenant intervenir en dehors de l'Ile-de-France sur les grands projets. Donc le Président avait rappelé que nous étions intéressés par de nombreux sujets mais que nous voulons devenir acteurs et pas sujets. Le Conseil Régional a pris une délibération il y a peu qui passait en commission transports où la rédaction était assez ambiguë. Certains conseillers s'en sont émus et la présidence a répondu qu'il y aurait une réunion qui va être organisée. La réunion a eu lieu effectivement

ce lundi, nous avons été invités sur une adresse « fantôme » du Président L. DUPORGE, qui existait mais dont on ne se servait pas pour cela, une semaine avant. Je ne sais pas qui était invité, les communautés d'agglomération devaient être invitées mais je n'ai vu personne de l'agglomération de Béthune-Bruay. J'ignore s'ils ont été invités, pourtant ils sont dans le bassin de mobilité et sont concernés par le maintien et l'amélioration des liaisons ferroviaires existantes. La communauté d'agglomération de Maubeuge Val de Sambre qui n'est pas dans le même bassin de mobilité y était mais pas la CABBALR. Cela fait partie des choses qui seront à régler. Il y avait Monsieur le Préfet de Région, le Président de Région en visioconférence, le Vice-président Franck DHERSIN, le nouveau sénateur, la nouvelle directrice de SNCF Réseau et la société du Grand Paris.

Ces représentants ont choisi de confier à la SGP le sujet du SERM. Ils ont expliqué les enjeux, la méthode etc... Nous n'avons pas reçu les documents qui ont été transmis à cette occasion. On a fait un compte-rendu de ce qui s'est dit et des interventions de chacun. Nous entrons dans une nouvelle phase. Il n'est pas question de faire table rase des études qui avaient été préalablement faites par la SNCF dont nous n'avons jamais été destinataires. Ils vont venir rencontrer les territoires. J'imagine que chacun dans votre agglomération, vous allez être sollicité par la société des grands projets dans les prochaines semaines pour qu'ils vous expliquent leur vision. Nous avons discuté avec eux en aparté, c'est un projet d'infrastructures mais pas seulement, c'est aussi un projet de service qui ne se résume pas à la construction d'un barreau dans 15 ans, c'est aussi le maintien d'une activité ferroviaire sur le territoire aujourd'hui, demain et après demain. Ils ont une démarche plus consultative que ce qu'a fait la SNCF jusqu'à présent. Elle nous a simplement présenté l'état de l'art. La démarche est assez différente. On verra si les fruits tiennent les promesses des fleurs. Pour l'instant, cela va dans le bon sens. On est revenu autour de la table, nous collectivités territoriales, ce qui n'était pas le cas jusqu'à maintenant puisqu'il n'y avait que l'Etat, la Région, la MEL et la SNCF. Désormais, les autorités organisatrices de la mobilité et les agglomérations sont de nouveau autour de la table.

M. Philippe KEMEL : Merci pour ces informations. Est-ce que nous, assemblée, nous comptons nous emparer du sujet ?

M. Laurent DUPORGE : Le Directeur l'a précisé, nous revenons autour de la table donc effectivement, nous nous emparons déjà du sujet.

M. Philippe KEMEL : Quand je dis nous nous emparons du sujet, peut-être un groupe de travail ici au sein de l'assemblée.

M. Laurent DUPORGE : S'ils viennent vous voir dans les agglomérations, ils peuvent aussi venir chez nous au comité syndical et ensuite, on peut évidemment y travailler.

M. Philippe KEMEL : Pour notre population, il faut que l'on s'empare de la question.

M. Laurent DUPORGE : Comme le Directeur Général l'a dit, c'est un projet d'infrastructures, un projet de service et c'est un projet urbain aussi. C'est ce qu'a compris la société des grands projets. Cette vision est également extrêmement intéressante donc nous avons forcément des choses à dire.

M. Fabrice SIROP : Juste un petit mot complémentaire, sur le même sujet, nous avons passé un marché l'année dernière avec la société TTK qui est une entreprise spécialiste des études notamment ferroviaires, à qui on a demandé brièvement deux choses : dans un premier jet, comment améliorer le fonctionnement actuel, et sur la gare ferroviaire d'Hénin-Beaumont, si elle est vraiment adaptée à cela. Il ne vous a pas échappé que nous avons demandé également à l'AULA une étude sur le milieu urbain autour de la gare d'Hénin-Beaumont. Vous savez tous, en particulier les élus de la CAHC, qu'il y a un projet de modification des circulations dans le centre-ville. Ce serait dommage que si la gare doit être appelée à croître et à s'embellir, cela ne soit pas intégré. Nous aurons des éléments extérieurs, on ne comprend pas toujours les logiques, mais nous aurons aussi quelques éléments qui permettront d'alimenter la discussion avec la société des Grands Projets.

M. Pierre CHÉRET : Même ordre d'idée que M. le Maire de Carvin : je pense que si on arrive à avoir aussi une discussion collective entre nous parce que les enjeux de cette desserte, ce n'est pas simplement une modernité nouvelle, se déplacer plus vite vers la MEL. Il y a d'autres enjeux derrière. Il y a des désaturations d'axes ferroviaires à travailler. Il y a des problématiques que ces enjeux-là bouleversent non pas simplement le rond autour de la gare d'Hénin-Beaumont mais aussi tout l'espace du bassin minier. On a aujourd'hui des bases de zones industrielles qui se remplissent, on a des connexions à opérer par exemple avec la nouvelle usine de batteries etc, et avec de nouvelles formes de trafic de fret etc, et puis la zone industrielle de Dourges, qui n'est pas en pleine charge. Mais si elle est en pleine charge, cela va poser d'autres problèmes parce que si nous avons plus de camions à Dourges pour qu'ils prennent le train, il y a tout un ensemble d'enchevêtrements de problématiques qui montre bien que ce projet-là a de l'intérêt même si on peut déjà pousser à ce qu'au niveau de l'Etat, on ait des engagements pour améliorer ce qui existe déjà. Si on n'a pas de moyens et de marge de manœuvre, on ne peut pas changer les choses. Or, il me semble bien qu'au niveau national, le ministre des transports n'a cessé de répéter que le fret ferroviaire et le ferroviaire en général redeviennent l'axe de réflexion majeur pour la politique des transports, sautons à pieds joints dessus et disons qu'il faut faire ci et cela. Il faut nous donner les possibilités d'améliorer les flux sur notre bassin parce qu'on est sur ces enjeux d'évolution en termes de trafic.

M. Fabrice SIROP : Le fret a été évoqué assez brièvement et souvent, l'angle de M. Bertrand, c'est plutôt la desserte de Dunkerque. Donc nous essayons d'exister et de faire valoir un autre point de vue et pas forcément contre Dunkerque mais en tout cas complémentaire. Il y a de la place pour tout le monde. Après ce sont des chiffres qui sont monstrueux en termes d'investissements. On a parlé de 9 milliards d'investissement sur le projet de SERM Lillois. Je rappelle quand même que l'Etat a dégagé 700 millions cette année pour l'ensemble des SERM donc Monsieur Bertrand est dans son rôle que de dire que le compte n'y est pas. Tout cela est assez évanescent. Il y a beaucoup d'enjeux, on essaye de les appréhender tous.

M. Laurent DUPORGE : Très bien. Pas d'autre observation ? (personne ne se manifeste).

Le Président lève la séance.

* *
*

*Toutes les pièces annexées aux délibérations, objet du présent procès-verbal, sont disponibles
au pôle juridique d'Artois Mobilités*