

Procès-verbal du comité syndical
d'Artois Mobilités du jeudi 21 décembre 2023

Le **jeudi 21 décembre 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 Messieurs Christophe PILCH, deuxième vice-président, et Alain DUBREUCQ, troisième vice-président.

Titulaire(s) présent(s)

CABBALR (communauté d'agglomération de Béthune-Bruay, Artois Lys romane) :
M. Jean-Pierre SANSEN ;

CAHC (communauté d'agglomération de Hénin-Carvin) : Mme Valérie CUVILLIER ; M. Charly MÉHAIGNERY ; M. Christophe PILCH ;

CALL (communauté d'agglomération de Lens-Liévin) : M. Pierre CHÉRET ; M. Alain DUBREUCQ ;
M. Laurent DUPORGE ; M. Dominique RÉAL ; M. Abdeljalil IDYOUSSEF ;

Titulaire(s) absent(s) / excusé(s)

CABBALR : M. Julien DAGBERT ; M. Bruno CHRÉTIEN ; M. Ludovic IDZIAK ; M. Daniel LEFEBVRE ; M. Jean-Marie MACKE ; M. David THELLIER ;

CAHC : M. Steeve BRIOIS ; M. Daniel MACIEJASZ ; Mme Valérie BIEGALSKI ;

CALL ; Mme Estelle SZABO ; M. Daniel KRUSZKA

Suppléant(s) présent(s)

CABBALR : M. Gaëtan VERDOUCQ

CAHC : M. Marcello DELLA FRANCA ; M. Alain MASSON ;

CALL : Mme Nadine DUCLOY ;

Suppléant(s) absent(s) / excusé(s)

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

CAHC : Mme Kataline BIGOTTE ; M. Régis DELATTRE ;
M. Nicolas MOREAUX ; M. Bernard DELIERS ; Mme Inès TAOURIT

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

Pouvoirs : Mme Valérie BIEGALSKI a donné pouvoir à M. Christophe PILCH.

Suppléances : M. Julien DAGBERT a été suppléé par M. Gaëtan VERDOUCQ ; M. Daniel KRUSZKA représenté par Mme Nadine DUCLOIS ; M. Daniel MACIEJASZ représenté par M. Marcello DELLA FRANCA ; M. Philippe KEMEL représenté par M. Alain MASSON.

Secrétaire de séance : M. Pierre CHÉRET

Administration : Paskal BARBELETTE ; Fabrice SIROP ; Stéphanie HUBINET ; Nicolas VERHILLE ; Nathan DELGUSTE ; William CLEMENT ; Quentin DENOYELLE ; 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 12 octobre 2023

Point d'information : Présentation des résultats de l'EMC² par le CEREMA

Affaires financières

1. Décision Modificative n°3 – Budget annexe M43
2. Ouverture de crédits provisoires 2024
3. Approbation de la liste des fondations et associations exonérées de Versement Mobilité à compter du 1^{er} janvier 2024 pour une durée de 4 ans

Administration Générale

4. Participation à la protection sociale complémentaire – Volets « Complémentaire santé » et « Prévoyance »
5. Mise à jour du tableau des effectifs

Commande publique

6. Attribution du marché n°23SM12 « Prestations topographiques ou foncières »
7. Aménagement d'une station-service au dépôt de Béthune-Washington – Modification du programme et ajustement de l'enveloppe prévisionnelle
8. Mise à jour du guide de la commande publique

Transports/Mobilité

9. DSP 2024-2029 - Approbation de la nouvelle gamme tarifaire TADAO
10. Approbation de la convention de mandat d'encaissement et de reversement des recettes entre Artois Mobilités et Transdev Artois Gohelle
11. Adoption du règlement des transports scolaires et du nouveau montant de l'allocation accordées aux élèves dans le cadre du transport scolaire
12. Bilan et perspective de l'expérimentation de l'accompagnement à la pratique du covoiturage et approbation de la convention relative à l'attribution d'une aide financière aux covoitureurs par Artois Mobilités pour 2024
13. Lancement de l'appel à projets sur le développement de la pratique cyclable - 2024
14. Approbation de la charte de logistique urbaine durable résultant de la mise en œuvre du programme InTerLUD sur l'agglomération Hénin-Carvin
15. Approbation du principe de conclusion des conventions relatives à la prévention de la délinquance dans les transports publics entre les villes souhaitant mettre en œuvre un dispositif de prévention de la délinquance, Artois Mobilités et la société Transdev Artois Gohelle
16. Approbation de la convention relative à la mise en place d'une navette en accès libre entre la gare SNCF et le centre de la ville de Béthune
17. Approbation de la cession de véhicules de service mis à disposition du délégataire

- **Questions diverses**

* *
*

M. le président ouvre la séance. Il mentionne les pouvoirs. 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 (2023/72 à 2023/93) prises sur délégation du comité syndical.
- **A approuvé** le procès-verbal du comité syndical du 12 octobre 2023.

M. Laurent DUPORGE : On va commencer par la présentation des résultats de l'enquête Mobilités engagée par Artois Mobilités et le CEREMA par Monsieur Rabaud, à qui je donne la parole.

(Un document est projeté, annexé au PV)

M. Mathieu RABAUD : Merci Monsieur le Président. Bonjour à toutes et à tous, je vais vous présenter rapidement les premiers résultats de l'enquête mobilités certifiée CEREMA réalisée par Artois Mobilités. C'est une enquête qui a été réalisée au début de cette année 2023, entre janvier et mai. C'est la deuxième enquête sur votre territoire de ce type. La première enquête a été réalisée en 2005 et en 2006 en deux fois, sur le territoire qui correspond à la CABBALR aujourd'hui, et sur le territoire qui correspond aux agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin.

On a interrogé 6800 ménages, soit environ 11000 personnes sur les déplacements qu'elles avaient réalisés la veille du jour où elles ont été interrogées sur leurs déplacements du mardi au vendredi. Il y a aussi un volet sur les déplacements du week-end qui ne vous sera pas présenté aujourd'hui. Au total, on a recensé environ 34 000 déplacements, avec tous les modes de transports possibles et imaginables pour tous motifs de déplacements.

Vous pouvez voir une carte qui vous présente le découpage en zones sur lesquelles je vais vous présenter quelques chiffres aujourd'hui. Il est possible d'avoir les résultats plus détaillés qui vous seront présentés dans d'autres documents par la suite.

Tout d'abord, quelques éléments sur les habitants et leurs véhicules à disposition. Il y a 636 000 habitants sur le territoire. Il y a 2,34 personnes par ménage et la population est plutôt jeune puisqu'il y a à peu près un tiers de la population qui a moins de 24 ans. On a fait un focus sur le télétravail comme c'est quelque chose d'assez nouveau. Au sein de la population active, il y a environ 16% des personnes qui déclarent pratiquer du télétravail, dont 9% une à plusieurs fois par semaine. Cela donne une idée du développement de cette pratique parmi les habitants. Autre élément important, c'est le taux de personnes qui ne se sont pas déplacées sur le jour où elles ont été enquêtées. Il y a environ 17% de la population de plus de 5 ans (en âge), l'enquête commençant à l'âge de 5 ans et plus, qui ne se sont pas déplacées la veille. Cela ne veut pas dire que ces personnes ne sortent jamais, mais la veille elle ne sont pas sorties parce que ce sont des personnes âgées qui n'avaient pas de courses à faire, parce que c'est un actif qui télétravaillait ce jour-là, qui était malade ou pour d'autres raisons.

En termes d'équipements de véhicules, il y a environ 333 000 véhicules mis à disposition des habitants, soit 1,24 voitures par ménage. J'ai indiqué en dessous en évolution pour la CABBALR, pour la CALL et la CAHC, les évolutions de ce taux d'équipement en voiture par ménage, entre 2005/2006 et l'enquête réalisée en 2023. Comme vous pouvez le voir, ce sont des taux qui sont à la hausse dans les deux cas : près de 5% de voiture en plus par ménage. Je vous ai indiqué aussi le taux d'équipements de Valenciennes à 1,16% qui a fait une enquête en 2019, qui la seule enquête assez récente dans la région, ce qui correspond à peu près au même taux que la CALL et la CAHC, la CABBALR étant un peu au-dessus.

Sur les équipements en vélos, inférieurs aux équipements en voiture, il y a 296 000 vélos, nombre en baisse par rapport à 2005-2006.

On en vient au cœur du sujet, la question des déplacements réalisés par les habitants du territoire. Un jour moyen de semaine, du lundi au vendredi, en dehors des vacances scolaires, il y a un peu moins de 2 millions de déplacements réalisés par les habitants avec 96% de ces déplacements qui sont réalisés en interne au territoire d'Artois Mobilités. 11% des déplacements sont faits en échange entre le ressort territorial d'Artois Mobilités et l'extérieur vers Lille, Valenciennes, Arras etc. 2% des déplacements sont totalement externes au territoire.

Vous avez ici les résultats par les différentes zones que je vous ai présenté tout à l'heure ; la Lys-Romane ressort du lot par le taux de déplacements et d'échanges plus élevé que pour les autres, signe que sur ce secteur, il y a plus de personnes qui vont sortir du territoire pour réaliser leurs activités.

Je vous ai indiqué ici les rappels par rapport aux enquêtes précédentes qui étaient un peu différentes, pour voir la proportion des déplacements internes sur l'angle des déplacements internes d'échanges où les évolutions sont assez contrastées. Sur la CABBALR, il y a une concentration des déplacements qui augmentent avec des déplacements qui se font plus sur le territoire alors que sur la CALL et la CAHC, à l'inverse, il y a de plus en plus de déplacements en lien avec l'externe.

Dans la suite du diaporama, on va s'intéresser aux déplacements internes et d'échanges, soit 98% des déplacements des habitants du territoire, correspondant à 1 908 000 déplacements. Cela représente 3,2 déplacements par jour et par personne de plus de 5 ans, qui est un taux relativement stable en fonction des différents secteurs qui varient entre 3 et 3,4. Ce que l'on constate, c'est que cela représente une baisse assez importante du nombre de déplacements par jour et par personne par rapport aux années 2005-2006 où le taux était plutôt à 3,9 entre 4,1. C'est une baisse constatée partout.

M. Charly MEHAIGNERY : Juste une question, les 5 ans et plus correspondent à quoi ?

M. Mathieu RABAUD : Ce sont les personnes de plus de 5 ans, c'est l'âge des personnes enquêtées.

Je reprends, c'est donc une baisse assez conséquente du nombre de déplacements par jour et par personne qui a plusieurs causes : les suites du COVID-19, l'augmentation du taux d'immobilité de manière générale, le télétravail etc... Ce n'est pas une spécificité de votre territoire, cela se retrouve sur d'autres nombreuses enquêtes que l'on réalise partout en France.

Sur les motifs de déplacements, sur les raisons pour lesquelles les gens se déplacent : il y a peu d'écart entre les territoires. Le domicile des personnes est la plaque tournante des déplacements. 84% des déplacements ont pour origine ou destination le domicile. Si on exclut le fait de rentrer à son domicile, on peut voir les principales activités réalisées au cours d'une journée. Ce qui justifie la plus grande part des déplacements, c'est de réaliser des accompagnements. 22% des activités réalisées en dehors du domicile sont : accompagner quelqu'un. Par exemple, un enfant à l'école, une personne âgée au médecin etc. Cela est plus important que la part des déplacements vouée aux achats (20%) et le travail n'arrive qu'en troisième position avec 18% des déplacements.

Sur les distances parcourues, les habitants du territoire font une distance en moyenne de 4,5km, sachant que cette distance moyenne est modulée suivant le mode de transport. En voiture/conducteur, un déplacement fait en moyenne 6km, à pieds, seulement 650m. Cette moyenne cache de grandes disparités. En voiture, les déplacements font 20,50km. Il y a énormément de déplacements très courts en voiture. On est environ à un déplacement sur deux qui fait moins de 3km. C'est quelque chose que l'on constate dans de nombreux territoires.

En termes de distance en fonction du motif de déplacement, le domicile/travail est de manière assez classique une distance assez importante, 9,2km en moyenne sur votre territoire. C'est un peu moins que les études supérieures à 10,9km, ce qui est normal puisqu'il y a plus de personnes qui travaillent que d'étudiants. Les

déplacements les plus courts sont les déplacements domicile/école et domicile/accompagnement, à 2,7km en moyenne.

On voit sur le graphique par rapport aux différents secteurs des variations qui sont assez importantes mais pour lesquelles je n'ai pas le loisir aujourd'hui de pouvoir entrer dans les détails.

Sur les parts modales, c'est-à-dire la répartition des déplacements en fonction du mode avec lequel ils sont réalisés, le premier mode de déplacements sur le territoire comme partout en France, c'est la voiture. Le taux varie suivant les agglomérations. Sur votre ressort territorial, 67% des déplacements ont lieu en voiture, dont 50% en voiture/conducteur et 17% en voiture/passager avec des taux qui varient suivant les territoires. Le deuxième mode de déplacements est la marche à pied, qui compte pour 24% des déplacements. Vient ensuite le réseau TADAO, donc les transports collectifs urbains avec un peu moins de 4% des déplacements sur le territoire avec de grandes variations suivant les secteurs selon les dessertes. Le vélo représente 1,2% des déplacements et les deux-roues motorisées représentent 0,5% des déplacements.

Si on compare avec Valenciennes, l'usage de la voiture, conducteur comme passager est plus important sur votre territoire qu'à Valenciennes, l'usage de la marche et des transports collectifs urbains y est moindre. En termes d'évolution, la voiture/conducteur progresse alors que la voiture/passager diminue. La marche est plutôt en baisse, surtout sur la CALL et la CAHC, comme les deux-roues motorisées et le vélo. Le transport collectif urbain, double quasiment sa part modale à 3,8%.

Sur le taux d'occupation des voitures, en moyenne, durant les déplacements recensés, il y a 1,44 personne par véhicule, conducteur compris. Ce taux moyen est très variable en fonction du motif. Quand ce sont des accompagnements, c'est 1,92. Parfois on accompagne par exemple une personne à la gare et le conducteur rentre seul. Le domicile/travail habituel est le motif avec le taux d'occupation des véhicules le plus faible, à 1,03, malgré le covoiturage et les aides attribuées. Ce n'est pas spécifique à votre territoire. C'est pareil partout.

Pour comparer avec l'enquête précédente, le taux d'occupation des voitures est en baisse. Il y a de moins en moins de passagers par véhicule, on est à peu près sur les mêmes chiffres qu'à Valenciennes.

J'en ai terminé. Une petite synthèse rapide pour vous rappeler les principaux points saillants présentés. En moyenne, les habitants de plus de 5 ans du territoire font 3,2 déplacements par jour. Chaque ménage dispose de 1,24 véhicules en moyenne. Les principaux modes de déplacements sont la voiture avec 2/3 des déplacements réalisés. Ensuite, la marche avec un petit 1/4 des déplacements et les transports collectifs urbains à 4% des déplacements en forte hausse.

En termes de motifs de déplacements, le domicile a un rôle prépondérant avec 84% des déplacements qui y sont reliés. Ensuite l'accompagnement, très important avec 22% des déplacements puis les achats et enfin le travail qui ne justifie que 18% des déplacements réalisés sur le territoire.

Vous aurez accès à davantage d'éléments par la suite. Je rends la parole au Président.

M. Laurent DUPORGE : Merci Monsieur RABAUD. Monsieur le Directeur Général souhaite apporter une conclusion.

M. Fabrice SIROP : Juste une précision. Chacune des communes se verra notifier les chiffres globaux de cette enquête. Ce ne seront pas des chiffres à l'échelle communale parce que l'on a été amené à faire des regroupements pour permettre la signification statistique de l'enquête. Donc on a parfois 4 ou 5 communes qui sont rassemblées mais on a aussi des grosses communes qui sont coupées en deux. Donc vous aurez ces éléments, communes comme agglomérations, et cela permettra d'affiner à l'échelle d'un territoire. Il y a des disparités. Cela permettra de voir ce qui a été fait pour que par exemple, la part modale du vélo soit plus importante. Les résultats sont en train d'être peaufinés par un traitement statistique par le CEREMA qui dans le cadre de sa mission, nous accompagne tout au long de cette enquête et qui a aussi validé les résultats

statistiques pour vérifier que les sondeurs ont bien accompli leur mission. Voilà ce que je peux dire en guise de conclusion, Monsieur le Président.

M. Laurent DUPORGE : Très bien. Mes chers collègues, est-ce que vous avez des compléments d'informations à solliciter auprès de Monsieur Rabaud ?

M. Pierre CHÉRET : Tout d'abord, c'est une étude très intéressante. Vous avez raison Monsieur le Directeur, de vouloir prendre le temps pour aller plus loin. Il y a des confirmations, des contradictions et des infirmités. On voit bien qu'on a développé une activité avec la co-mobilité mais au bout du compte, on voit bien que malgré tous ces efforts, on est rattrapé par une pratique qui s'installe toujours. Donc, il va falloir que l'on y regarde de plus près. Deuxième chose, je pense qu'il y a quelque chose qui n'apparaît peut-être pas suffisamment mais qui est montré, ce sont les déplacements de proximité, qui s'associent aux déplacements domicile/travail et domicile/études supérieures et qui génèrent des habitudes.

Par exemple, si on rencontre des bouchons le matin et le soir sur l'A21, avant d'arriver sur l'A21, un parent emmène son enfant à l'école, ce qui fait que les déplacements domicile/travail et les déplacements de proximité se conjuguent pour créer des bouchons sur l'A21. Je trouve que c'est intéressant. On voit bien alors que l'on se bat pour qu'il y ait un changement de mentalité concernant l'usage de la voiture, on multiplie les réflexions sur ce sujet alors qu'au bout du compte, il y a des augmentations. Il y a quelque chose à travailler. La réponse est qu'il n'y a pas de potion magique. Il y a aussi parfois des politiques à mener pour pouvoir faire en sorte que cela évolue puisque l'usage de la voiture, ce sont les dégâts sur l'environnement, sur les dépenses d'énergie, les choses sur lesquelles on sait très bien aujourd'hui que les enjeux ne sont pas que territorialisés et qui sont liés au dérèglement climatique ou des choses comme ça. C'est intéressant, c'est précis, on espère avoir les autres précisions dont parlait le Directeur par rapport où on est, nous, et ce que cela veut dire.

M. Laurent DUPORGE : Merci Pierre. Monsieur RABAUD.

M. Mathieu RABAUD : Oui, on peut entrer beaucoup plus dans le détail de l'enchaînement des déplacements et des motifs, de voir les gens qui partent directement au travail, les gens qui font des arrêts intermédiaires pour déposer leurs enfants. Tous ces éléments sont disponibles dans l'enquête. Il suffit de les traiter par Artois Mobilités avec l'AULA pour étudier directement la base de données et faire les traitements qui peuvent vous intéresser. Après effectivement, par rapport à ce que vous dites, sur la deuxième partie, oui, il y a énormément d'enjeux, d'énergie pour les personnes, environnemental, de temps perdu dans la congestion... Vous avez les données de l'INSEE qui sont publiées régulièrement qui ne s'intéressent qu'au domicile/travail à partir du recensement de la population. Avec cette enquête, l'avantage est que vous avez tous les motifs de déplacements, y compris les déplacements des personnes âgées, une population qui est en augmentation même si votre territoire est relativement jeune, avec beaucoup d'enjeux sur les questions de déplacements. Vous avez une mine d'informations pour asseoir vos politiques publiques par la suite.

M. Alain MASSON : On s'aperçoit que l'usage de la voiture est prégnant. Ça, on le savait. Est-ce qu'il ne manque pas une question à la fin de votre étude sur ce que vous attendriez comme mode alternatif pour abandonner votre voiture pour utiliser plus les autres moyens ?

M. Mathieu RABAUD : Cette question a été posée dans plusieurs enquêtes. Les réponses sont toujours les mêmes, les habitants souhaitent plus de fréquence, plus de bus qui s'arrêtent devant chez eux. Même si les habitants ont déjà les bus qui s'arrêtent devant chez eux, ils ne connaissent pas l'offre. Ce type de question n'est pas vraiment utilisable dans ce type d'enquête. Nous avons enquêté 11 000 personnes qui ont décrit leurs déplacements, c'est ce que l'on appelle une enquête quantitative. On cherche à récupérer des faits, comment les personnes se sont déplacées, si l'enfant était malade la veille, ces éléments sont pris en compte. Les éléments d'opinion sont posés dans le cadre d'enquêtes qualitatives, les enquêteurs sont formés différemment. Faire parler les personnes sur leur situation, c'est un autre protocole d'enquête. On a posé dans l'enquête réalisée des questions sur l'image des modes de déplacement du type la voiture, c'est la liberté pour les personnes, c'est rapide, le vélo c'est dangereux, c'est écologique etc. ce sont des éléments qui vont pouvoir être traités pour avoir une petite accroche dessus.

M. Laurent DUPORGE : Très bien. Charly.

M. Charly MEHAIGNERY : Au niveau des éléments comparatifs, on se compare à Valenciennes. Est-ce qu'il y a d'autres territoires comparables? Parce que Valenciennes est une ville ethnocentrée. Notre territoire est particulier parce que nous n'avons pas de ville centre. Je ne suis pas persuadé que ce soit de bons éléments. Est-ce qu'il existerait dans ce même type d'enquête des territoires qui ressemblent un peu plus au nôtre auquel on pourrait au moins se baser parce qu'un même type d'enquête selon que l'on se trouve à Lille ou Paris, on n'aura pas forcément les mêmes données. C'est ma première question. Je voudrais vous féliciter du travail accompli dans le cadre de cette enquête dont les éléments sont importants.

M. Mathieu RABAUD : Avant de choisir Valenciennes pour se comparer, j'ai présenté aux équipes d'Artois Mobilités une trentaine d'agglomérations qui ont fait des enquêtes depuis 4/5 ans. Ces enquêtes EMC² sont réalisées dans de nombreux territoires en France avec la méthodologie du CEREMA avec des données comparables dans le temps et dans l'espace. On n'a pas vraiment trouvé de territoire comparable car votre territoire est fortement atypique. Après réflexion, on n'a pas trouvé d'autre territoire qui ressemblait au vôtre, donc on a choisi un territoire voisin qui a réalisé une enquête assez récente. Vous avez dans les documents transmis des éléments de comparaison avec 2005/2006 sur le même territoire mais cela fait très longtemps. Ce n'est pas forcément évident pour faire les analyses linéaires de comparaison. De nombreux territoires ont fait des enquêtes, vous pouvez voir la carte sur le site du CEREMA si vous le souhaitez, et pourquoi pas aller chercher pour faire des comparaisons si d'autres territoires vous semblent pertinents.

M. Jean-Pierre SANSEN : L'année dernière, au niveau de la rocade de Bruay, Aix-Noulette, la circulation était perturbée par rapport à une enquête qui a été réalisée. Les conducteurs étaient arrêtés, il me semble que c'était l'Etat qui réalisait cette enquête. A-t-on des résultats de cette enquête et peut-on apporter notre contribution aux différentes enquêtes réalisées ?

M. Fabrice SIROP : L'enquête « cordon » est effectivement faite par l'Etat et a été réalisée sur le territoire de la CABBALR, de manière non coordonnée. Les résultats devraient être disponibles à la fin de l'année prochaine, voire 2025. L'enquête « cordon » sur la CAHC et la CALL devrait intervenir en 2025, car en 2024, ils n'ont pas les forces de police nécessaires pour faire l'enquête avec la mobilisation pour les Jeux Olympiques. Donc l'enquête aura lieu en 2025 et les résultats sortiront au mieux fin 2026 voire 2027. On devrait disposer dans le courant de l'année prochaine des résultats pour la CABBALR, même si la méthodologie de l'enquête « cordon » n'est pas la même que celle de l'enquête EMC². Je rappelle que l'on a fait une en 2005/2006. A l'époque, il avait été décidé ici-même de ne pas en faire une avant le projet de BHNS puisque le coût financier est élevé pour ensuite tout modifier après le projet. On a eu la mise en place du service et puis le COVID-19 et là, on a décidé qu'il fallait attendre un peu avant de la relancer. Voilà ce que je peux vous dire sur l'enquête « cordon ».

M. Gaëtan VERDOUCQ : Sur la réflexion, sur la mobilité, les gens prennent plus leur voiture que les transports en commun, je pense qu'il y a deux catégories de personnes. Il y a une catégorie de personnes qui n'ont pas de véhicule et qui dépendent forcément des transports en commun et pour les autres y compris moi-même, la semaine dernière, j'avais une commission à la CABBALR à l'antenne de Béthune. J'ai regardé comment prendre les transports en commun, le délai annoncé était d'une heure 15 minutes, pour aller entre Beuvry et Béthune. En voiture cela prend 10 minutes. J'ai pris la voiture. Pour venir aujourd'hui au comité syndical, on a tous pris notre voiture. Donc je pense que c'est l'offre et la demande, également les délais entre un lieu et un autre, en fonction du temps de trajet. A partir du moment où c'est 3, 4, 5 fois plus long que la voiture, on prendra toujours la voiture.

M. Fabrice SIROP : Entre Beuvry et Béthune, il y a la Bulle 2, avec une desserte toutes les 10 minutes ou les 15 minutes en heure creuse. La cadence est régulière. Cette ligne passe au pied de la CABBALR. Sur le reste, nous allons vérifier avec M. GEHIN si c'est l'application qui dysfonctionne, car cela est possible aussi. On a du travail pour vendre les transports publics. On parle du bus, on parle aussi du train puisqu'il y a l'intégration tarifaire. Il y a un vrai travail à continuer. On est tous d'accord ici sur ce sujet.

M. Laurent DUPORGE : Bien. Chers collègues, merci Monsieur RABAUD de votre présence, c'est vrai que le travail est de grande qualité. Chaque commune sera destinataire d'un rapport complet, qui fait combien de pages ?

M. Fabrice SIROP : On va essayer d'être le plus précis possible sans être ennuyant et beaucoup trop précis car si on met trop de choses, on ne sait plus en tirer les conséquences. Je rappelle une nouvelle fois qu'il y aura des regroupements donc ne vous attendez pas, à Rely ou à Bois-Bernard par exemple, à avoir un résultat d'enquête sans une autre commune située à proximité. Il y aura des regroupements géographiques. Au plus fin, il y a 68 zones d'enquêtes. Les grandes communes sont découpées en deux ou trois. Si une des communes veut vraiment travailler sur tel ou tel aspect, nous sommes naturellement à sa disposition pour creuser.

M. Laurent DUPORGE : Très bien. Merci M. RABAUD. Bon retour à Lille en train. Il y en a parmi nous qui montrent l'exemple.

1°) Approbation de la décision modificative n°3 –Budget annexe M43

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

Mme Stéphanie HUBINET : Bonjour à toutes et tous. Il s'agit la décision modificative n°3 pour notre budget annexe M43. Afin de pouvoir équilibrer le budget au niveau des investissements, il s'agit juste d'un transfert de crédits de fonctionnement en investissements pour clore certaines dépenses sur l'année 2023 à hauteur de 1 million d'euros de la section fonctionnement à la section investissement.

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

2023/56/CS
Adopté à l'unanimité (13 voix)

2°) Ouverture de crédits provisoires 2024

M. Laurent DUPORGE donne la parole à Mme HUBINET.

Mme Stéphanie HUBINET : Pour nous permettre de commencer l'année 2024, il nous faut ouvrir des crédits provisoires pour l'investissement, sachant que le budget sera voté avant le 15 avril 2024 ; donc en section de fonctionnement, cela ne pose aucun souci. Nous sommes dans l'obligation d'ouvrir les crédits provisoires en investissement à hauteur de 25% des crédits ouverts au budget primitif précédent. Nous vous proposons donc de les ouvrir pour pouvoir travailler au premier trimestre 2024.

M. Laurent DUPORGE : On le voit dans toutes les communes. Pas de souci ? C'est traditionnel, on y va ? Approbation validée.

2023/57/CS
Adopté à l'unanimité (13 voix)

3°) Approbation de la liste des fondations et associations exonérées de Versement Mobilité à compter du 1^{er} janvier 2024 pour une durée de 4 ans

Le président donne la parole à M. Fabrice SIROP.

M. Fabrice SIROP : C'est un débat que l'on a régulièrement. On vous propose de reconduire la liste de ceux qui étaient déjà bénéficiaires d'une exonération. On n'a pas eu de nouvelle demande depuis. On propose simplement de valider cette liste sous réserve effectivement que ces fondations et associations nous fournissent les éléments permettant de démontrer que les conditions sont toujours remplies.

M. Laurent DUPORGE : Cela concerne des associations comme l'APEI, l'APF etc. La liste est donnée. On vous propose effectivement de ne pas modifier la liste existante sur laquelle il n'y a pas eu d'ajout. On est d'accord ? (personne ne se manifeste). Très bien, je vous remercie.
On connaît le montant des exonérations ?

M. Fabrice SIROP : Non, Monsieur le Président parce qu'à partir du moment où on nous demande une exonération, on a aucune idée de la masse salariale etc. C'est réglementé et les principaux comme l'APEI, l'APH sont exonérés de droit sans contestation.

M. Laurent DUPORGE : Très bien. Pas de souci mes chers collègues ? (personne ne se manifeste). Je vous remercie.

2023/58/CS
Adopté à l'unanimité (13 voix)

4°) Participation à la protection sociale complémentaire – Volets « Complémentaire santé » et « Prévoyance »

Le président donne la parole à Mme Stéphanie HUBINET.

Mme Stéphanie HUBINET : Il s'agit d'une délibération ressources humaines, mesure prise en faveur des agents d'Artois Mobilités. La protection sociale est composée de deux volets. Un volet complémentaire santé et le volet prévoyance. Concernant la complémentaire santé, on vous propose une revalorisation de la prise en charge participation employeur en faveur des agents qui était jusqu'à présent de 30€ et qui passerait à 40€ brut par agent et 20€ par ayant droit à la place de 15€ par ayant droit aujourd'hui. Sur le volet prévoyance, afin de pouvoir permettre à l'ensemble des agents d'adhérer à une prévoyance, il a été décidé de proposer une prise en charge complète par Artois Mobilités de la prévoyance qui correspond à un taux du traitement de l'agent. C'est une mesure avantageuse pour les agents d'Artois Mobilités.

M. Laurent DUPORGE : Mesdames, Messieurs, vous êtes d'accord, on accorde aux agents ces avantages ? Ils ne sont pas nombreux, on peut être plus généreux. Pas de souci ?

2023/59/CS
Adopté à l'unanimité (13 voix)

5°) Mise à jour du tableau des effectifs

Le président donne la parole à Mme Stéphanie HUBINET.

Mme Stéphanie HUBINET : Il s'agit de la mise à jour du tableau des effectifs pour la fin d'année 2023, comme chaque année, qui fait suite à une obtention de concours, un avancement de grade etc, sachant qu'il n'y a ni création, ni suppression de poste, nous sommes à effectif constant.

M. Fabrice SIROP : On aura un tableau des effectifs joint au compte administratif qui sera à jour.

M. Laurent DUPORGE : Pas de souci là-dessus ? (personne ne se manifeste)

2023/60/CS
Adopté à l'unanimité (13 voix)

6°) Attribution du marché n°23SM12 « Prestations topographiques ou foncières »

M. Laurent DUPORGE : M. DUBREUCQ, comment s'est passé la CAO ?

M. Alain DUBREUCQ : La CAO s'est bien passée.

Le président donne la parole à M. Fabrice SIROP.

M. Fabrice SIROP : On a eu plusieurs candidatures sur ce marché de prestations topographiques, qui nous sert encore beaucoup parce qu'on a de nombreux petits aménagements, par exemple des quais. On a deux secteurs pour éviter la dispersion parce qu'on a un grand territoire de 1000KM², donc un secteur CABBALR et un secteur CALL/CAHC. Trois offres ont été reçues pour le lot CALL/CAHC, quatre pour le lot CABBALR. Du côté CALL/CAHC, c'est une société qui est basée à Blendecques, INGEO, qui a remporté le marché, et du côté CABBALR, c'est une entreprise de Béthune, BOGAERT, qui a été retenue par la CAO. Les montants ne sont pas connus dans la mesure où le marché est à la demande puisque c'est un marché à bon de commande.

M. Laurent DUPORGE : M. DUBREUCQ, vous confirmez ? (*M. DUBREUCQ acquiesce*) C'est bon.

2023/61/CS
Adopté à l'unanimité (13 voix)

7°) Aménagement d'une station-service au dépôt de Béthune-Washington – Modification du programme et ajustement de l'enveloppe prévisionnelle

Le président donne la parole à M. Fabrice SIROP.

M. Fabrice SIROP : C'est un sujet qui est un serpent de mer à Artois Mobilités. C'est la création d'une station-service dans le dépôt de bus de Béthune. Au départ, on n'avait pas prévu cette station-service quand on a relooké le bâtiment vieillissant que nous avons acheté il y a 10 ou 15 ans parce qu'il y a une station-service AS 24 à proximité. C'est compliqué de travailler avec AS 24 et on va créer notre propre outil. Il y a un facteur de complexité, on a évolué en termes de motorisation - on en a déjà parlé avec M. VERDOUCQ - il y a une partie du parc qui roule avec du B100 ; c'est un biocarburant de colza.

On a demandé à notre maître d'œuvre de modifier son projet pour faire une cuve de gazole et une cuve de B100. La rémunération du maître d'œuvre était basée sur une demande qui n'était pas totalement la même. Finalement on leur a demandé de reprendre leurs études et donc il y a une légère modification de l'enveloppe de maîtrise d'œuvre qui est liée à l'évolution des frais de travaux. Comme on dépasse le pourcentage de l'enveloppe initiale, on vous demande de valider la modification du projet, c'est-à-dire l'ajout de cette cuve de biocarburant pour que l'on puisse demander au maître d'œuvre de travailler sur ce sujet qui a été validé ici même. On ajoute des choses et cela modifie en conséquence la rémunération du maître d'œuvre.

M. Gaëtan VERDOUCQ : C'est un peu dommage parce que la station AS 24 est basée sur le dépôt donc à quelques mètres des bus. C'est un investissement de 600 000€, donc un investissement important. Sur le parc de Béthune, combien en nombre de bus roulent au diesel par rapport au reste et quelles va être l'évolution projetée par Artois Mobilités sur le remplacement de sa flotte puisqu'on s'oriente plus vers des bus qui vont rouler au gaz, à l'hydrogène ou à autre chose. C'est dommage qu'il n'y ait pas eu d'accord trouvé, cela m'interpelle, surtout qu'AS 24 est sur place et on va faire une station à quelques mètres. Quelle est la rentabilité de construire une station plutôt que de travailler avec des stations essence déjà implantées ?

M. Fabrice SIROP : Dans un premier temps, il ne s'agit pas simplement de faire une cuve gazoil. On ajoute une cuve de B100. La deuxième chose, c'est que de travailler avec AS 24, qui est notre locataire, qui est notre locataire et avec lequel nous avons eu des difficultés dans la gestion du bail et est extrêmement difficile. Troisièmement, une étude a été faite. Compte tenu des coûts facturés par AS 24 et ce que l'on peut avoir dans le cadre des marchés nationaux TRANSDEV, on va amortir l'investissement en moins de 5 ans.. Donc effectivement, on a un retour sur investissement qui est relativement rapide, cela nous permet de créer une station pour du B100 qui est un biocarburant qui n'est pas parfait, c'est une niche, mais cela permet d'éviter

un certain nombre de rejets dans l'atmosphère. Tous les éléments sont réunis pour que l'on puisse se lancer sur ce sujet.

M. Laurent DUPORGE : Très bien. Les problèmes d'eau ont été réglés ?

M. Fabrice SIROP : Je croise les doigts, jusqu'ici, tout va bien. Sur cette zone, il y aura un travail à faire avec la CABBALR. On s'aperçoit que le pluvial n'est pas branché. On renvoie sur rien. C'est l'un des problèmes que l'on a avec AS 24 dont la plateforme a été noyée par des reflux d'eau pluviale. On n'a pas une idée très précise du réseau puisque ce n'est pas nous qui l'exploitons mais on a engagé des démarches. En revanche sur l'eau potable, dans le dépôt, on a fait tout ce qu'il était possible de faire, on a changé de nombreux dispositifs. Cette dernière année, nous n'avons pas eu de problème.

M. Laurent DUPORGE : Très bien. Pas de souci sur cette délibération ? On est d'accord ? (personne ne se manifeste).

2023/62/CS
Adopté à l'unanimité (13 voix)

8°) Mise à jour du guide de la commande publique

Le président donne la parole à M. Fabrice SIROP.

M. Fabrice SIROP : Le guide de la commande publique est quelque chose qui est dans notre collectivité qui vulgarise ce que nous dit la réglementation. En l'espèce, on vous propose simplement non pas de revoir la complétude du document mais de le mettre à jour notamment sur les seuils à partir duquel on déclenche une consultation sur telle ou telle forme.

M. Laurent DUPORGE : Pas de souci, on est d'accord ? (personne ne se manifeste) Je vous remercie.

2023/63/CS
Adopté à l'unanimité (13 voix)

9°) DSP 2024-2029 - Approbation de la nouvelle gamme tarifaire TADAO

Le président donne la parole à M. Fabrice SIROP.

M. Fabrice SIROP : Vous n'êtes pas sans savoir que nous avons une nouvelle DSP au 1^{er} janvier 2024. Dans cette DSP, on avait modifié la grille tarifaire pour les locations de vélo, donc quelque chose de relativement marginal en termes de volume puisque cela doit représenté entre 25 000 et 30 000€ de recettes sur le total de 6 millions d'euros.

Néanmoins, il faut que l'on puisse se baser sur ce point. On a été saisi aussi avec le Président il y a quelques mois par une demande de familles monoparentales isolées, qui souhaitaient que l'on puisse leur accorder une gratuité. On ne peut pas leur accorder une gratuité à elles seules, en revanche on peut voter un tarif qui serait un tarif parent isolé. Cela concernerait les bénéficiaires de l'allocation de soutien familial. C'est un document produit par la CAF, qui est incontestable et qui permet à un certain nombre de parents isolés d'avoir un tarif réduit aussi. On a eu le cas avec le Président d'une maman de 4 enfants qui les élève seule. Les enfants avaient l'abonnement à 5€ et la maman a 29€. Elle nous expliquait que pour elle, c'était extrêmement compliqué.

On le comprend, on en a discuté la semaine dernière au bureau syndical, donc il vous est proposé, dans le cadre de l'adoption de la nouvelle grille tarifaire, de créer ce nouveau tarif spécial. Cela fait beaucoup de tarifs sociaux, les moins de 26 ans, les plus de 75 ans, les chômeurs, les titulaires de l'allocation de soutien familial, les titulaires de la CMI. Cela fait beaucoup de catégories de personnes qui ont un tarif réduit mais

le but des transports publics, c'est qu'ils soient pris et qu'il y ait des usagers. Cela peut aussi aller dans le sens d'une meilleure appropriation par certains publics du transport collectif.

M. Laurent DUPORGE : Des personnes qui sont malheureusement souvent peu mobiles ou ont du mal à accéder à cette mobilité. Je pense que l'on peut accéder à cette demande, qui devrait d'ailleurs restée transitoire puisque la gratuité, un jour ou l'autre, se mettra en place. On est d'accord mes chers collègues ? (personne ne se manifeste) Très bien, je vous remercie pour elles.

2023/64/CS

Adopté à l'unanimité (13 voix)

10°) Approbation de la convention de mandat d'encaissement et de reversement des recettes entre Artois Mobilités et Transdev Artois Gohelle

M. Fabrice SIROP : La règle en matière de finances publiques, c'est que chaque fois qu'un tiers perçoit de l'argent public, il faut qu'il soit régisseur de recettes. Naturellement, on ne peut pas demander aux 400 conducteurs de bus de TADAO d'être régisseur de recettes. Déjà, dans le précédent mandat, on avait confié un mandat global de collecte à TADAO qui nous le rend tous les mois. A l'époque la chambre régionale des comptes nous avait alerté sur le fait qu'il ne fallait pas procéder ainsi. La loi depuis a été modifiée dans le sens que nous préconisions et donc on vous propose de reconduire la mesure. Cette fois, on a une base légale extrêmement forte ..

M. Laurent DUPORGE : Pas de problème là-dessus mes chers collègues ? (personne ne se manifeste).

2023/65/CS

Adopté à l'unanimité (13 voix)

11°) Adoption du règlement des transports scolaires et du nouveau montant de l'allocation accordées aux élèves dans le cadre du transport scolaire

Le président donne la parole à M. Fabrice SIROP.

M. Fabrice SIROP : On a un règlement des transports scolaires qui date de 2003/2004 à l'époque où le transport scolaire a été transféré à Artois Mobilités, (qui ne s'appelait pas ainsi à l'époque), par le département. C'est un peu disparate, cela fait référence à des données imprécises. On a une commune, Bruay-la-Buissière qui, dans la presse, a annoncé qu'elle demandait la prise en charge par Artois Mobilités du transport qu'elle organise. Dans notre règlement, c'est clair, on gère les collégiens et les lycéens gratuitement, les regroupements pédagogiques intercommunaux (RPI), mais on ne fait pas de transport scolaire intra-municipal. On a souhaité revoir le règlement et proposé une réécriture de ce texte. Ce sera la même chose mais plus précise. On mettra en annexe les zones de chalandise des différents collèges et lycées pour que ce soit clair pour chacun. On n'a pas pu les transférer par lien internet parce que c'est un volume extrêmement important, mais si vous voulez la zone de tel ou tel établissement, n'hésitez pas à me le faire savoir. On en a profité pour revaloriser une aide individuelle au transport qui concerne les externes et plus souvent les demi-pensionnaires qui n'ont pas de possibilité de transport entre leur lieu de résidence et l'établissement scolaire qu'ils fréquentent. Quelquefois, ce sont des établissements spécialisés. On verse une aide pour permettre à ces élèves d'indemniser leurs parents qui conduisent le demi-pensionnaire à l'établissement. Donc c'est versé une fois sur la semaine. Jusqu'à aujourd'hui, l'aide est fixée à 10,40 cents/km. C'est un tarif qui a été fixé en 2009. On vous propose de l'actualiser à 15cents/km.

M. Jean-Pierre SANSEN : Après la prise en charge du transport scolaire par Artois Mobilités, à partir de quel kilométrage les enfants peuvent-ils être pris en charge ?

M. Fabrice SIROP : C'est 3 km autour de l'établissement, c'est ce que faisait le Département, c'est ce que la Région continue de faire dans certains endroits qui ne sont pas couverts par une AOM structurée. Il y a effectivement quelques cas d'exceptions pour les enfants qui ont des problèmes par exemple de mobilité. Globalement on s'y tient. On se base là-dessus. Si vous votez la gratuité d'ici deux ans, c'est un problème que nous n'aurons plus à ce niveau-là. On aura en revanche le problème de savoir combien on aura d'enfants dans les circuits scolaires puisqu'ils ne seront pas encartés.

M. Jean-Pierre SANSEN : Justement, est-ce que l'on pourrait dès leur plus jeune âge, leur apprendre à prendre les transports en commun. 3km, c'est rigide parce que l'enfant qui est à 3,2km n'est pas pris en charge.

M. Fabrice SIROP : Celui qui est à 3,2km est pris en charge, c'est celui qui est à 2,9km qui ne l'est pas. Ce que l'on dit aux familles, c'est que si elles veulent que leurs enfants prennent l'arrêt, elles prennent un abonnement à 5€ et on a effectivement un certain nombre d'enfants avec ce type d'abonnement parce qu'ils ont un usage autre. 3km, ce n'est pas non plus énorme. Rappelez-vous que quand vous étiez vous-même enfant, vous alliez en vélo à l'école.

M. Pierre CHÉRET : Cette distance de 3km, c'était un temps où on avait une organisation avec les bus tels qu'on les a vécus avant et puis aujourd'hui, si on veut faciliter l'éducation à prendre un bus, il faut lever parfois des barrières.

M. Laurent DUPORGE : M. SIROP nous dit que cela représente un nombre d'élève assez considérable. Et donc la solution passe par le passage à la gratuité. Ecoutez, Messieurs, œuvrez pour que la gratuité se fasse le plus rapidement possible et toutes ces affaires que nous sommes en train d'approuver n'auront plus lieu d'être. On est d'accord sur cette délibération qui à mon avis ne va pas durer trop longtemps ? (personne ne se manifeste).

2023/66/CS

Adopté à l'unanimité (13 voix)

12°) Bilan et perspective de l'expérimentation de l'accompagnement à la pratique du covoiturage et approbation de la convention relative à l'attribution d'une aide financière aux covoitureurs par Artois Mobilités pour 2024

Le président donne la parole à M. Fabrice SIROP.

M. Fabrice SIROP : Mathieu RABAUD en a dit un mot tout à l'heure. L'expérimentation KLAXIT s'est étendue à l'ensemble de notre périmètre. Ce n'est plus une expérimentation aujourd'hui puisqu'on a des territoires qui sont dans le top 5 du covoiturage au niveau national, dans le registre national du covoiturage. C'est une expérience qui marche très bien. On vous propose de la renouveler aux mêmes conditions, on verra l'année prochaine si cela fonctionne toujours bien et s'il faut modifier les conditions. On va mettre un peu plus d'argent parce qu'on s'aperçoit qu'il y a un effet boule de neige et que ça marche bien.

Je vous rappelle simplement qu'on ne subventionne que les déplacements depuis et à l'intérieur de notre périmètre. On a entamé avec Hauts-de-France Mobilités des discussions sur une éventuelle régionalisation du soutien au covoiturage. La Région n'y est pas favorable, la Métropole Européenne de Lille non plus même avec une répartition du coût sur chacun des territoires. On va relancer la MEL pour essayer de rencontrer le Président ou le Vice-président en charge des transports pour échanger sur le sujet. Hier, j'ai rencontré des agents de la Communauté Urbaine d'Arras plus intéressés par l'éventualité d'une mise en commun de ce genre de dispositifs. Ils vont même jusqu'à envisager que l'on puisse partager l'intégration tarifaire avec eux. On travaille avec d'autres territoires et on espère que cela aura un effet déclencheur parce que c'est extrêmement compliqué d'obtenir quelque chose de la Région, ou même d'avoir des informations de la MEL donc il faut avancer. On vous propose de le faire avec ceux qui veulent avancer en même temps que nous et donc de reconduire KLAXIT désormais BLABLA CAR DAILY sur les mêmes bases que cette année.

M. Laurent DUPORGE : Très bien. On est d'accord là-dessus ? (personne ne se manifeste) Je vous remercie.

2023/67/CS
Adopté à l'unanimité (13 voix)

13°) Lancement de l'appel à projets sur le développement de la pratique cyclable – 2024

Le président donne la parole à M. Fabrice SIROP.

M. Fabrice SIROP : L'ADEME a lancé différents appels à projets. Evidemment il y en a qui portent sur le vélo. Je vous rassure, ils n'ont toujours pas lancé d'appels à projet pour financer les bus électriques ou à hydrogène mais sur le vélo, il y a quelques sous. On avait répondu bien entendu sur quelques sujets et on veut notamment porter une enveloppe financière qui pourrait accompagner les porteurs de projets pour notamment réaliser des remises en selle ou pour entretenir son vélo. On vous propose de lancer cet appel à projet que l'on subventionnerait à hauteur de 50% des projets dans la limite d'une enveloppe globale de 60 000€. En dehors de cet appel à projets, on a mis aussi en place avec l'ADEME un programme pour aller dans 3 quartiers de politique de la ville. C'est l'idée de prêter des vélos à certains habitants en travaillant avec les bailleurs sociaux pour une sensibilisation et voir l'usage qui en est fait.

M. Laurent DUPORGE : Mes chers collègues, on est d'accord ? (personne ne se manifeste) Je vous remercie.

2023/68/CS
Adopté à l'unanimité (13 voix)

14°) Approbation de la charte de logistique urbaine durable résultant de la mise en œuvre du programme InTerLUD sur l'agglomération Hénin-Carvin

Le président donne la parole à M. Fabrice SIROP.

M. Fabrice SIROP : INTERLUD est un programme porté par le CEREMA qui vise à travailler sur la mobilité de livraison. Il s'agit de la problématique des derniers kilomètres. On a engagé une phase notamment sur la CALL et la CAHC avec INTERLUD. Il y a INTERLUD plus ensuite. La CABBALR a semble-t-il, manifesté son souhait d'intégrer le programme. On vous propose de continuer cette affaire-là, sachant que nous en payons une partie. On verra en matière de résultats, ce que nous pouvons en conclure de manière réellement opérationnelle. C'est une démarche intéressante, qui a en tout cas intéressé la CALL et la CABBALR.

M. Pierre CHÉRET : Je voudrais simplement indiquer que la question du fret est concomitante à celle de l'usage de la voiture et on voit bien que le défilé de camions en permanence, on se doute bien que le succès de certaines zones industrielles - c'est tant mieux - a amené aussi ce flot de camions, de camionnettes qui sont surabondantes. Je pense que ça ne dépend pas que de l'agglomération ou des pôles métropolitains mais on doit donner notre avis sur ces enjeux là parce que si on est au bout de la ligne Hendaye/Calais, les camions prévoient de pouvoir s'arrêter dans le bassin minier soit à Dourges, soit ailleurs. Mais en tout cas, il nous faut des zones terminales qui soient plus, je dirais, « chalandisées », ou pouvoir être créées. Je rappelle ici que nous avons les triages dans les gares dans les villes mêmes, dans les centres-villes, ce qui posait déjà des problèmes. Tout cela a disparu et donc les camions sortent à la plateforme de Dourges, ce qui ajoute des problématiques d'ailleurs et donc tout ça, il faut y regarder de près parce que je trouve que, on peut associer aussi à notre volonté de voir que l'usage de la voiture se réduise mais en même temps, il faut aussi que les camions ne dégradent pas tout ce que l'on fait par ailleurs. Il y a un enjeu énorme.

M. Fabrice SIROP : Sur ce sujet, j'ai travaillé il y a 30 ans sur cette problématique et on n'avait pas trouvé de solution directement opératoire parce que dès qu'il y a rupture de charge, qui paie ? Qui est responsable ? Ce sont des sujets extrêmement compliqués mais ce n'est pas parce que c'est compliqué qu'il ne faut pas s'y intéresser.

M. Pierre CHÉRET : Il faut aussi faire évoluer les tailles des wagons, des wagons qui transportent aujourd'hui des camions. Ce sont des questions qui ont été prises en compte et qui n'existaient pas avant.

M. Laurent DUPORGE : On est d'accord là-dessus ? (personne ne se manifeste).

2023/69/CS
Adopté à l'unanimité (13 voix)

15°) Approbation du principe de conclusion des conventions relatives à la prévention de la délinquance dans les transports publics entre les villes souhaitant mettre en œuvre un dispositif de prévention de la délinquance, Artois Mobilités et la société Transdev Artois Gohelle

Le président donne la parole à M. Fabrice SIROP.

M. Fabrice SIROP : Comme nous avons une nouvelle délégation de service public, il s'agit d'ajuster le corpus juridique et donc de re-signer ces conventions avec les différentes communes qui disposent d'une police municipale qui en ont manifesté le souhait.

2023/70/CS
Adopté à l'unanimité (13 voix)

16°) Approbation de la convention relative à la mise en place d'une navette en accès libre entre la gare SNCF et le centre de la ville de Béthune

Le président donne la parole à M. Fabrice SIROP.

M. Fabrice SIROP : C'est une navette qui a été mise en place lors de la création du nouveau réseau. On avait supprimé à l'époque la ligne circulaire autour de Béthune et donc la mairie nous avait demandé d'installer cette navette entre la zone Clémenceau et la gare. Ce n'est pas très loin, il y a quelques kilomètres. Cela nous convenait parce qu'il y a de nombreux usagers, scolaires ou non, qui arrivaient en train et qui terminaient le trajet à pieds. La ville nous compense la perte de recettes. On fait des sondages pour mesurer combien d'usagers prennent cette navette et on calcule une perte de recettes sur la base de notre tarification et la ville nous la compense. La navette est gratuite pour l'utilisateur. La convention qui fonctionne bien se termine en fin d'année 2023. On propose de la renouveler, elle permet d'assurer un service et qui nous permet de ne pas perdre d'argent.

M. Laurent DUPORGE : Des choses à ajouter mes collègues de la CABBALR ? On accorde, on renouvèle ? (personne ne se manifeste) Très bien.

2023/71/CS
Adopté à l'unanimité (13 voix)

17°) Approbation de la cession de véhicules de service mis à disposition du délégataire

M. Fabrice SIROP : C'est assez anecdotique. Il y a des véhicules hors bus mis à disposition de TADAO dans le cadre non pas de la DSP qui expire mais de la précédente. On a proposé à TADAO de les racheter pour que la responsabilité du délégataire soit pleine et entière et la nôtre déchargée. Cela nous permettra aussi de peigner en partie notre inventaire. Les véhicules seront rachetés au prix de l'argus. Ce sont des vieux véhicules.

M. Laurent DUPORGE : Pas de souci ? (personne ne se manifeste) Des questions diverses ?

2023/72/CS
Adopté à l'unanimité (13 voix)

M. Gaëtan VERDOUCQ : Juste une question, pour savoir si cela été remonté. J'avais été sollicité par le directeur de l'école IME de Béthune pour l'installation d'un arrêt à proximité de cette école. Est-ce que cela a été remonté au sein des services d'Artois Mobilités. Il avait sollicité le bureau du président de la CABBALR de Béthune, il a eu un retour comme quoi ils sont chargés. Je voulais savoir si cette information était bien arrivée dans vos services.

(A ce stade, Artois Mobilités n'a pas été saisi directement par l'école IME de Béthune. Une réflexion a été engagée par son délégué Transdev Artois-Gohelle et est en cours de discussions.)

M. Fabrice SIROP : Je vais vérifier.

M. Jean-Pierre SANSEN : On en avait parlé lors de la charte handicap, quand il y avait un représentant d'Artois Mobilités qui était présent. Effectivement, le chef d'établissement avait souhaité un arrêt parce que c'était très dangereux par rapport au fait de la distance par rapport aux élèves et les parents.

M. Fabrice SIROP : Il faut que vous sachiez que Béthune a une réflexion sur son plan de circulation donc on est en train de travailler avec eux parce qu'ils ne veulent plus que l'on prenne telle rue.

M. Gaëtan VERDOUCQ : C'est à Beuvry.

M. Fabrice SIROP : D'accord, au temps pour moi. Je vais vérifier.

M. Laurent DUPORGE : D'autres questions diverses ? (personne ne se manifeste). Je vous souhaite un joyeux Noël et de bonnes fêtes de fin d'année. Rendez-vous en 2024, merci de votre présence.
Le Président lève la séance.

* *
*

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