

**Procès-verbal du comité syndical
d'Artois Mobilités du mercredi 3 juillet 2025**

Le **jeudi 3 juillet 2025 à 14h30**, les membres du comité syndical d'Artois Mobilités étaient réunis.

Faisant suite à l'absence de quorum constaté lors de la réunion du 17 juin 2025, régulièrement convoquée le 11/06/2025, la présente séance s'est tenue sans condition de quorum.

La présidence a été assurée par M. **Laurent DUPORGE**, président, assisté Messieurs Christophe PILCH, 2^e vice-président et Alain DUBREUCQ, 3^e vice-président.

Titulaire(s) présent(s)

CABBALR (communauté d'agglomération de Béthune-Bruay, Artois Lys romane) : M. Daniel LEFEBVRE ; *CAHC (communauté d'agglomération de Hénin-Carvin)* : M. Christophe PILCH
CALL (communauté d'agglomération de Lens-Liévin) : M. Alain DUBREUCQ ; M. Laurent DUPORGE ; M. Abdeljalil IDYOUSSEF ; M. Daniel KRUSZKA.

Titulaire(s) absent(s) / excusé(s)

CABBALR : M. Bruno CHRÉTIEN ; M. Julien DAGBERT ; Ludovic IDZIAK ; M. Jean-Marie MACKE ; M. Jean-Pierre SANSEN ; M. David THELLIER
CAHC : ; M. Steeve BRIOIS ; Mme Valérie BIEGALSKI ; Mme Valérie CUVILLIER ; M. Daniel MACIEJASZ ; M. Charly MÉHAIGNERY ; M. Philippe KEMEL
CALL : M. Pierre CHÉRET ; Mme Martine CHWICKO.

Suppléant(s) présent(s)

CABBALR : M. Gaëtan VERDOUCQ
CAHC :
CALL :

Suppléant(s) absent(s) / excusé(s)

CABBALR : M. Bernard DELETRE ; Mme Sophie DUBY ; M. Michel DASSONVAL ; M. Maurice LECOMTE ; M. Bertrand LELEU ; M. Jacques SWITALSKI ;
CAHC : Mme Kataline BIGOTTE ; M. Marcello DELLA FRANCA ; M. Bernard DELIERS M. Régis DELATTRE ; M. Alain MASSON ; M. Christopher SCZUREK ; Mme Inès TAOURIT
CALL : M. Alain BAVAY ; M. Laurent DUCAMP ; Mme Nadine DUCLOY ; M. Joachim GUFFROY ; Mme Samia SADOUNE ; M. Stéphane SIKORA ; M. Bruno TRONI

Suppléances : M. Pierre CHERET a donné pouvoir à M. Abdeljalil IDYOUSSEF ; M. Charly MEHAIGNERY a donné pouvoir à M. Christophe PILCH ; M. Julien DAGBERT a été suppléé par M. Gaetan VERDOUCK.

Secrétaire de séance : M. Daniel LEFEBVRE

Administration : Paskal BARBELETTE ; Quentin DENOYELLE ; Benoît DESCAMPS ; Stéphanie HUBINET ;
Fabrice SIROP

- Relevé des décisions du président prises sur délégation du comité syndical
- Procès-verbal du comité syndical du 4 avril 2025

Point d'information

- Point d'étape relatif à la fréquentation à la suite de l'installation des premières cellules compteuses dans les véhicules

Administration générale

1. Modification du tableau des effectifs
2. Mise à jour des instances : **(Point reporté)**
 - a. Election d'un membre du bureau syndical (*remplacement E. Szabo*)
 - b. Election d'un membre au sein de la CCSPL (*remplacement D. Real*)
 - c. Election d'un membre au sein du comité des partenaires (*remplacement D. Real*)
 - d. Désignation d'un représentant d'Artois Mobilités au sein du CNAS (*remplacement D. Real*)
3. Comité des partenaires – Modification du règlement intérieur et de la composition (*suite LDF 2025*)

Affaires financières

4. Décision modificative n°1- Budget principal M57 et budget annexe M43
5. Mise à jour de la liste des fondations et associations exonérées de versement mobilité jusqu'au 31 décembre 2027

Commande Publique

6. Attribution du marché 25SM02 « Accord-cadre pour la fourniture, installation, entretien de mobiliers urbains ».

Transports/Mobilité

7. Approbation de la convention relative au financement du transport scolaire des lycéens sur le ressort territorial d'Artois Mobilités avec la Région Hauts-de-France pour la période de septembre 2024 à décembre 2024
8. Approbation d'une convention relative à la délivrance des abonnements scolaires réglementés entre Artois Mobilités et SNCF Voyageurs
9. Approbation de l'avenant n°8 à la convention Intégration Tarifaire

Questions diverses

10. Présentation du rapport d'activités 2024 du délégataire de service public de transport urbain
11. Présentation du rapport d'activités 2024 d'Artois Mobilités

Monsieur le Président : Mes chers collègues, merci pour votre présence à cette séance du comité syndical. Celle-ci aurait dû se tenir il y a 15 jours mais le quorum n'a pas été atteint. D'abord, le relevé des décisions du Président. Y-a-t-il des observations ? Merci.

Le comité syndical :

- **Prend connaissance**, sans formuler d'observation, du relevé des décisions du président (2025/05/DP à 2025/19/DP) prises sur délégation du comité syndical.

Monsieur le Président : Ensuite, le procès-verbal du comité syndical de la séance du 4 avril dernier. Pas d'objection ? Très bien.

Le comité syndical :

- **Approuve** le procès-verbal du comité syndical du 4 avril 2025.

Monsieur le Président : Nous en venons à l'ordre du jour. Le point relatif à la composition des instances est reporté. Nous attendrons d'avoir les désignations des agglomérations.

1°) Modification du tableau des effectifs

Monsieur le Président : donne la parole à Monsieur SIROP pour la présentation de ce point.

Monsieur SIROP : On aura sans doute l'occasion de vous présenter d'ici à la fin de l'année une refonte de l'organigramme afin de tenir compte de départs à la retraite notamment. L'objet de la délibération ici a trait aux mouvements liés aux avancements de grade et à une nomination à la suite de l'obtention d'un concours (transformation de poste).

Une autre modification porte sur la vacance d'un poste pour faire suite à la démission d'un agent contractuel en contrat à durée déterminée.

A DÉCIDÉ d'adopter le tableau des effectifs modifié.

2025/25/CS

Adopté à l'unanimité (9 voix)

2°) Mise à jour des instances : *La mise à jour des instances est reportée au comité syndical du 9 octobre 2025.*

4°) Décision modificative n°1- Budget principal M57 et budget annexe M43

Monsieur le Président demande aux membres du comité syndical d'examiner ce point inscrit à l'ordre du jour avant celui concernant le comité des partenaires, et donne la parole à Monsieur SIROP pour la présentation de ce point.

Monsieur Fabrice SIROP : Ce sont des mouvements d'ordre. Cela permet de régulariser un certain nombre de points. D'abord une cession faite au profit de la CABBALR dans le cadre d'une restructuration de terrains, liée au BHNS à Béthune, et ensuite sur l'ancien siège à Hénin-Beaumont. Ce

ne sont que des régularisations d'écritures comptables. C'est un constat de moins-value et de régularisation d'opérations qui date de plusieurs années.

Monsieur le Président : Pas de problème ? Ce sont effectivement des opérations financières et comptables qui n'emportent pas de conséquences.

Le comité syndical :

A APPROUVÉ la décision modificative n°1 de l'exercice 2025 du budget principal M57, tant en dépenses qu'en recettes, conformément au document annexé à la délibération et **A VOTE** les crédits au niveau des chapitres budgétaires et des chapitres globalisés.

2025/26/CS

Adopté à l'unanimité (9 voix)

&

A APPROUVÉ la décision modificative n°1 de l'exercice 2025 du budget principal M57, tant en dépenses qu'en recettes, conformément au document annexé à la délibération et **A VOTE** les crédits au niveau des chapitres budgétaires et des chapitres globalisés.

2025/27/CS

Adopté à l'unanimité (9 voix)

3°) Comité des partenaires – Modification du règlement intérieur et de la composition

Monsieur le Président donne la parole à Monsieur SIROP pour la présentation de ce point.

Monsieur Fabrice SIROP : Sujet « O combien important » dirait M. Dubreucq. Le législateur trouvait que le Comité des Partenaires était beaucoup trop simple et a souhaité ajouter de la complexité en augmentant la part des représentants des employeurs. On se retrouve donc avec un comité des partenaires dans lequel on doit rajouter de nombreux représentants des employeurs si on veut garder un peu de représentation des usagers, et des associations locales. On a considéré, en réunissant les plus hautes instances juridiques du syndicat mixte, c'est-à-dire Paskal Barbelette et moi-même, que les 5 représentants d'Artois Mobilités, en tant qu'élus locaux, avaient la qualité d'employeurs publics. Par ailleurs, on propose d'abonder le nombre de représentants du MEDEF.

Il ne s'agit pas de la première modification du comité : en 2021, il a fallu désigner des habitants tirés au sort, qui viennent de temps en temps. Il s'agit des habitants tirés au sort par des communes que nous avons-nous même tirées au sort.

Ce sont des habitants de Linghem et de Nœux-les-Mines pour la CABBALR, de Servins et de Lens pour la CALL, et de Noyelles-Godault et de Oignies pour la CAHC qui sont régulièrement convoqués cette modification, résultant de la loi Climat et Résilience.

Ensuite, la loi relative aux SERM a modifié la composition, car on a dû mettre des organisations de représentants des organisations professionnelles d'employeurs et d'organisations syndicales de salariés ainsi que des représentants des associations présentes sur le territoire. Débrouillez-vous avec ça...

On a réuni ce comité environ une fois par an. On ne peut pas dire que ce soit une franche réussite en termes de fréquentation, car il y a peu de présents mais il y a des échanges, qui sont souvent constructifs et qui permettent de mieux expliquer nos actions.

Et puis donc, la loi de finances pour 2025 opère une nouvelle modification. Les parlementaires devaient trouver ça beaucoup trop clair et on est désormais tenu de réunir ce comité deux fois par an. On arrivait à le faire une fois avec le rapport annuel pour alimenter la réunion. La seconde réunion devra être alimentée par autre chose, mais la loi a tout prévu... Surtout, cette loi modifie - comme je vous l'expliquais - la composition de l'instance en prévoyant que les représentants des employeurs doivent détenir 50% des sièges. Naturellement, l'esprit de la loi est de dire que comme les employeurs payent à travers le versement mobilité le service de transport, il faut qu'ils puissent avoir leur mot à dire sur les orientations stratégiques des AOM.

La répartition, telle qu'on vous la propose, vous la consulterez dans le dossier. Dans notre proposition, le MEDEF a 9 sièges. Il en avait un auparavant et il ne venait jamais ... On a des représentants des chambres de commerce, de la CPME, de l'U2P, et on a souhaité que les hôpitaux de l'Artois puissent être représentés, car c'est un gros employeur local.

Pour le reste, on a des représentants d'associations d'usagers. Il s'agit donc d'un aéropage très vaste.

Monsieur le Président : On aurait combien de membres au total ?

Monsieur Fabrice SIROP : Aujourd'hui, avec la composition qu'on vous propose, on aurait 53 membres. Mais en vrai, on aura parmi les présents plus d'agents de TADAO et d'Artois Mobilités que de membres du Comité. Il faut saluer les membres qui se déplacent avec de bonnes intentions et qui souhaitent faire avancer les choses. Je n'ai pas souvenir qu'un représentant du MEDEF soit déjà venu... Paskal me dit qu'il est venu une fois. Dont acte.

Monsieur le Président : Je propose d'approuver cette composition. C'est Alain DUBREUCQ qui préside cette instance ?

Monsieur Fabrice SIROP : C'est effectivement M. DUBREUCQ, qui la préside, sur votre délégation. Il réussit bien à canaliser et relancer les débats au sein de cette assemblée.

Monsieur Président : Il faut effectivement remercier Alain. Pas de souci sur cette délibération ? Très bien

Le comité syndical :

A REITERÉ la composition des membres élus appelés à siéger au sein du comité des partenaires telle que définie précédemment par le Comité syndical :

Titulaires	Suppléants
	Monsieur Pierre CHÉRET
Monsieur Charly MÉHAIGNERY	Madame Valérie CUVILLIER
Monsieur Daniel MACIEZJASZ	Madame Valérie BIEGALSKI
Monsieur Jean-Pierre SANSEN	Monsieur Julien DAGBERT
Monsieur Jean-Marie MACKÉ	Monsieur Ludovic IDZIAK

A APPROUVÉ le règlement intérieur modifié du Comité des Partenaires, **A DESIGNÉ** la composition du Comité des Partenaires :

Représentants des employeurs	
Collège des élus désignés par le comité syndical d'Artois Mobilités parmi ses membres – <i>Employeurs publics</i>	5 sièges
Chambre de Commerce et d'Industrie - <i>Employeurs privés</i>	1 siège
Chambre des Métiers et de l'Artisanat - - <i>Employeurs privés</i>	1 siège

Hôpitaux Publics de l'Artois	1 siège
Représentants des employeurs et organisation professionnelle d'employeurs	
Mouvement des entreprises de France (MEDEF) - <i>Employeurs privés</i>	9 sièges
CPME Hauts-de-France - <i>Employeurs privés</i>	5 sièges
Union des entreprises de proximité (U2P) - <i>Employeurs privés</i>	5 sièges
Organisation professionnelle de salariés	
Confédération française démocratique du travail (CFDT)	1 siège
Confédération générale du travail (CGT)	1 siège
Confédération générale du travail – Force ouvrière (CGT-FO)	1 siège
Confédération française de l'encadrement – Confédération générale des cadres (CFE-CGC)	1 siège
Confédération française des travailleurs chrétiens (CFTC)	1 siège
Associations du territoire de consommateurs et d'usagers	
FNAUT (<i>Fédération nationale des associations d'usagers des transports</i>)	1 siège
APF (<i>Association des paralysés de France</i>)	1 siège
Union des voyageurs du Nord	1 siège
UFC- <i>Que Choisir</i>	1 siège
CLCV Hauts-de-France	1 siège
UDAF Pas-de-Calais	1 siège
PEEP (<i>Fédération des parents d'élèves de l'enseignement public</i>)	1 siège
FCPE (<i>Fédération des conseils de parents d'élèves des écoles publiques</i>)	1 siège
CROUS de Lens	1 siège
CROUS de Béthune	1 siège
CROUS de Lille	1 siège
ADAV Lens (<i>Association Droit Au vélo</i>)	1 siège
UROC (<i>Union régionale des consommateurs</i>)	1 siège
Chlorophylle Environnement	1 siège
Association Droit au travail	1 siège
Habitants du territoires tirés au sort	
2 habitants CAHC	2 siège
2 habitants CALL	2 siège
2 habitants CABBALR	2 siège

Le comité des partenaires est donc composé de **53 membres dont 27 représentants d'employeurs.**

A PRECISÉ que le délégataire du réseau de transport public urbain TADAO peut être invité au comité des partenaires, sans voix délibérative.

2024/35/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

5°) Mise à jour de la liste des fondations et associations exonérées de versement mobilité jusqu'au 31 décembre 2027

Monsieur le Président donne la parole à Monsieur SIROP pour la présentation de ce point.

Monsieur Fabrice SIROP : Il s'agit ici de remplacer dans la liste une association qui a mis la clé sous la porte par celle qui a repris ses activités. C'est l'ASSAD qui a disparu. Son personnel a été repris par l'association Afe'ctive. On a regardé si cette association remplissait les critères de la loi pour pouvoir bénéficier de l'exonération. C'est le cas de celle-ci. On profite de cette délibération pour rappeler la liste des structures qui bénéficient d'une exonération. Il y aura un réexamen de la situation de chacune d'entre-elles lors du prochain mandat.

Monsieur Président : On est d'accord sur cette exonération ? Merci.

Le comité syndical :

A ACCORDÉ, conformément aux dispositions de l'article L.2333-64 du code général des collectivités territoriales, une exonération de versement mobilités à l'association Afe'ctive (SIRET 931 322 572 000 21), **A RAPPELLÉ**, qu'une exonération de versement mobilité est accordée au bénéfice des associations et fondations dans la liste annexée à la présente délibération, dans la mesure où elles remplissent les conditions précitées, jusqu'au 31 décembre 2027, **A PRÉCISÉ** que cette liste pourra être complétée au fur et à mesure des demandes formulées par les fondations ou associations, chaque nouvelle exonération accordée faisant l'objet d'une délibération du comité syndical, et **A AUTORISÉ** le président à procéder à toutes les formalités relatives au versement mobilité (VM), à son recouvrement et à son exonération.

2025/28/CS

Adopté à l'unanimité (9 voix)

6°) Attribution du marché 25SM02 « Accord-cadre pour la fourniture, installation, entretien de mobiliers urbains »

Monsieur le Président donne la parole à Monsieur Fabrice SIROP pour la présentation de ce point.

Monsieur Fabrice SIROP : Il s'agit du marché pour les abris bus essentiellement et le panneauage avec les totems. On n'a eu qu'une réponse : la Société Urbanéo, sortante. On ne va pas se mentir : on travaille bien avec eux et ils ont fait une belle offre. La commission d'appel d'offres – son président pourra en dire un mot – a décidé, malgré le fait qu'elle ait été la seule candidate, de lui attribuer le marché. Les services travaillent bien avec cette Société.

Monsieur le Président : Alain, un commentaire sur ce marché ? Quelles sont les conditions financières ? Ils sont dans les clous ?

Monsieur Alain DUBREUCQ : Ce marché est passé devant la commission d'appel d'offres et les offres pour les deux lots sont conformes aux estimations financières et performantes techniquement. L'entreprise est locale, basée à Libercourt, et même si ça ne rentre pas en ligne de compte pour le choix, c'est à souligner.

Monsieur Fabrice SIROP : C'est un marché à bon de commande donc on ne sait pas exactement quels seront les montants mais les services ont fait une estimation des besoins et des coûts associés. Les offres sont bonnes financièrement.

Monsieur Gaetan VERDOUCK : Comme sur les abris-bus il y a de la publicité, je pensais que c'était le titulaire qui avait la charge de la maintenance comme par exemple à Beuvry lorsqu'on a eu des vitres cassées.

Monsieur Fabrice SIROP : Il y a deux modèles : le modèle dit « BHNS » qui avait été attribué à l'époque à JC Decaux, qui assure l'entretien et la maintenance. Il y a les autres abris-bus, qui ne sont pas publicitaires qui sont achetés par Artois Mobilités. Ce sont ceux-là qui sont l'objet du marché. Ceux qui sont gérés par Decaux restent dans le champ de compétence de Decaux pour quelques années encore. La question est importante parce qu'à l'époque on s'est penché sur le sujet : on a identifié plusieurs modèles économiques différents : le comité syndical a choisi le modèle Decaux avec des abris-bus financés par la publicité sans portage financier.

Monsieur Gaetan VERDOUCK : Quelle est la proportion ? On est du 20% Decaux et 80% pour le reste ?

Monsieur Fabrice SIROP : Pas exactement. Je pourrais mettre les chiffres exacts au compte-rendu¹.

Monsieur le Président : C'est quoi le taux de dégradation ?

Monsieur Fabrice SIROP : C'est très variable. On voit qu'il y a des flambées sur certaines communes à certain moment, mais toutes les semaines on constate une ou deux dégradations. C'est comme les dégradations de bus : on a vu les lancers de pierre sur les bus à Carvin il y a quelques temps, et ça s'est tassé. Pareil à Béthune, où on a vu des incidents et on ne sait pas trop bien ce qui s'est passé. En fait on ne peut pas donner de chiffres.

En revanche, il y a un endroit à Hénin-Beaumont où l'abri a brûlé deux fois et où on a décidé de ne pas en remettre avec l'accord de Monsieur le Maire. De même, aux abords de lycées, on peut être amené à installer un abri en métal, comme ça on ne nous le casse plus. Ça brûle moins bien.

Monsieur le Président : Très bien. Nous sommes d'accord ? Merci !

Le comité syndical :

A AUTORISÉ le président d'Artois Mobilités ou son représentant à signer le lot n°1 et 2 de l'accord-cadre n° 25SM02 - « Accord-cadre pour la fourniture, installation, entretien de mobiliers urbains » avec : La société Urbanéo sise ZI parc à Stock – 62820 Libercourt et à procéder à la notification et à prendre toutes mesures utiles relatives à l'exécution de ce marché.

2025/29/CS

Adopté à l'unanimité (9 voix)

7°) Approbation de la convention relative au financement du transport scolaire des lycéens sur le ressort territorial d'Artois Mobilités avec la Région Hauts-de-France pour la période de septembre 2024 à décembre 2024

Monsieur le Président donne la parole à Monsieur Fabrice SIROP pour la présentation de ce point.

Monsieur Fabrice SIROP : Vous savez que la Région a décidé d'arrêter de financer le transport des lycéens. Il reste qu'elle doit encore nous financer au titre du transport des lycéens de septembre à décembre 2024 et c'est précisément l'objet de cette convention. Elle vise à permettre à la Région de nous payer sa quote-part pour l'année dernière.

Monsieur Alain DUBREUCQ : Ça fait un gros trou dans les finances.

Monsieur Fabrice SIROP : Oui ça fait un gros trou, 2.1 M€ en moins.

Monsieur Alain DUBREUCQ : Il faudra écrire au Président Bertrand.

Monsieur Fabrice SIROP : Alors Monsieur le Président l'a déjà fait et on en dira un mot après concernant la convention sur l'intégration tarifaire au sujet de laquelle on a de grosses inquiétudes sur les intentions de la Région.

Monsieur le Président : Donc, nous allons prendre les derniers versements de la Région pour le transport des lycéens. D'accord ?

¹ La majorité des points d'arrêts du réseau est équipée de totem.

Nombre d'abris total : 746 u

Nombre d'abris Decaux : 350 u soit 46,92%

Nombre d'abris « autres » : 396 u soit 53,08%

Le comité syndical :

A APPROUVÉ la convention relative au financement du transport scolaire des lycéens sur le ressort territorial d'Artois Mobilités de septembre 2024 à décembre 2024, **A AUTORISÉ** le président d'Artois Mobilités à signer cette convention et tout document relatif à l'exécution de la présente délibération, **A PRÉCISÉ** que le coût de prise en charge du transport scolaire des lycéens est estimé à 4 200 784,28 € pour une année entière et que le montant de la participation maximum du conseil régional Hauts-de-France s'élève à 840 156,86 € (soit 50% du coût total de prise en charge du transport scolaire des lycéens qui est estimé à 1 680 313,72 € pour 4 mois).

2025/30/CS

Adopté à l'unanimité (9 voix)

8°) Approbation d'une convention relative à la délivrance des abonnements scolaires réglementés entre Artois Mobilités et SNCF Voyageurs

Monsieur le Président donne la parole à Monsieur Fabrice SIROP pour la présentation de ce point.

Monsieur Fabrice SIROP : Lorsque les enfants sont bien desservis par le train et mal desservis par le bus, on a un accord avec la Région pour prendre en charge le transport en commun. Ce sont des abonnements SNCF pris en charge par Artois Mobilités. Cela représente 30k€ par an à peu près.

A APPROUVÉ la convention relative à la délivrance des abonnements scolaires réglementés entre Artois Mobilités et SNCF Voyageurs, **A AUTORISÉ** le président d'Artois Mobilités à signer cette convention et tout document relatif à l'exécution de la présente délibération, et **A PRÉCISÉ** qu'Artois Mobilités prend en charge le coût des ASR délivrés dans le cadre de cette convention.

2025/31/CS

Adopté à l'unanimité (9 voix)

9°) Approbation de l'avenant n°8 à la convention Intégration Tarifaire

Monsieur le Président donne la parole à Monsieur Fabrice SIROP pour la présentation de ce point.

Monsieur Fabrice SIROP : L'intégration tarifaire est le mécanisme qui permet aux abonnés TADAO de prendre le train à l'intérieur de notre périmètre gratuitement dans chacune des 31 gares sans avoir de billet TER. Chaque année, la SNCF réalise une enquête via l'une de ses filiales qui s'appelle Kysio afin de déterminer le pourcentage d'usagers TADAO qui circule sur les TER de notre territoire. C'est étonnant car il existe une billettique : les gens valident et on devrait pouvoir avoir les résultats via la billettique mais on ne sait pas, et il y a enquête. A partir de cette enquête, la SNCF détermine un manque à gagner quelle facture en deux parties entre la Région et Artois Mobilités, à 50%. La Région et l'AO payent à la SNCF la compensation de l'intégration tarifaire. En 2023, le coût pour Artois Mobilités s'élève à presque 1,2 M€, et un peu moins en 2024 (autour d'1M€ / 1,1M€).

La Région a écrit au Président qu'elle est en cours de réflexion sur la maîtrise de ses coûts de fonctionnement et qu'elle envisage de supprimer ce qui n'est pas obligatoire. Notre convention arrive en échéance en décembre et la Région souhaite délibérer en octobre avec une rencontre cet été pour nous concerter. Connaissant le fonctionnement de la Région, cela laisse entendre qu'elle aurait déjà pris sa décision.

C'est un sujet extrêmement important parce qu'on passe à la gratuité au 1^{er} janvier, mais dans notre schéma, nous avons intégré la possibilité de continuer l'intégration tarifaire. Si d'aventure la Région arrêta sa participation ou décidait de la diminuer, cela voudrait dire que la nôtre devra mécaniquement augmenter.

On aurait peut-être les moyens de le faire si la Région supprimait 5% ou 10% peut-être, mais si c'était plus, voire si c'était un désengagement total comme ils l'ont fait sur la gratuité du transport des lycéens, ce serait une autre paire de manchettes. On risquerait de se retrouver avec un service amoindri. Et gratuité ou pas gratuité, il aurait fallu que l'on trouve l'argent, et on ne l'a pas. On en saura plus sur leur attitude la semaine prochaine : s'agit-il d'une diminution de leur quote-part ou autre ? D'après les informations qui nous reviennent, ce qui leur coûte cher c'est surtout l'intégration tarifaire de la MEL. On n'a pas de chance, car toutes les AOM seront traitées de la même manière, les conventions étant échues au 31 décembre.

Monsieur Christophe PILCH : Sur le reliquat de 124 000 € de 2024, ils vont nous le rembourser ?

Monsieur Fabrice SIROP : Oui bien sûr on va déduire ce reliquat de notre participation 2025. C'est la suite qui interroge. J'aurai dû le préciser. Notre participation augmente chaque année. De plus en plus d'usagers prennent le train avec les abonnements TADAO. Cela s'est tassé l'an dernier mais on ne sait pas trop pourquoi. C'est peut-être lié à la période d'enquête, on ne sait pas.

Ça, c'était la première partie de l'évolution du dispositif que nous supposons des intentions de la Région.

La seconde évolution que la Région envisage est de ne plus accepter la facturation de la SNCF sur la base du service théorique, mais sur la base du service réel rendu. Cela devrait faire baisser la facture puisqu'il y a plein de trains annulés. Ils veulent aussi tenir compte de ce qu'elle paye déjà à la SNCF, car elle verse déjà une contribution pour compenser les coûts qui ne sont pas facturés aux usagers. Tout cela est donc assez opaque encore.

Il s'agit ici de régler 2025, et sur 2026, nous aurons l'occasion d'en reparler d'ici la fin de l'année.

Il faut signaler que nous avons eu un appel de la MEL – qui ne nous appelle jamais d'habitude – afin de nous proposer une action conjointe.

Monsieur le Président : Tout cela ne sent pas très bon. Il faudra en reparler, peut-être dès le mois de septembre.

Monsieur Fabrice SIROP : Ce sujet n'est pas simple. Les conseillers régionaux auxquels j'ai pu parler de ce sujet n'en sont pas informés, quand bien même ils appartiennent à la commission transport. Imaginons que la Région retire sa participation, cela voudra dire soit que les agglomérations membres devraient abonder leur participation d'1M€, soit que nous renoncerions au dispositif. Je ne vois pas comment on peut demander aux usagers, alors qu'on passe à la gratuité, de payer un abonnement pour utiliser le service, car en gros on supporterait le poids de la décision de la Région.

Monsieur le Président : On a déjà supporté le poids de la décision concernant l'arrêt de la subvention pour le transport des lycéens.

Monsieur Fabrice SIROP : Oui, et on a dû renoncer au projet de VLS, ce qui nous est bien assez reproché.

Monsieur le Président : On aura donc cette question à élucider.

Monsieur Fabrice SIROP : La bonne nouvelle, c'est qu'après, il ne restera plus grand-chose à nous retirer...

Monsieur Alain DUBREUCQ : Il faut être positif quand même !

Monsieur le Président : Terminons sur cette note positive. On vous tiendra au courant des discussions avec la Région. On est d'accord sur cet avenant ?

Le comité syndical :

A DÉCIDÉ d'approuver l'avenant n°8 à la convention sur l'acceptation des titres urbains sur le réseau TER du ressort territorial d'Artois Mobilités et **AUTORISÉ** le président à signer tous les actes relatifs à cette convention.

2025/32/CS

Adopté à l'unanimité (9 voix)

10°) Présentation du rapport d'activités 2024 du délégataire de service public de transport urbain

Monsieur le Président donne la parole à Monsieur Fabrice SIROP pour la présentation de ce point.

Monsieur Fabrice SIROP : Le délégataire est absent : Monsieur Géhin est à Cherbourg pour un événement Transcité, dont il est Président. Il n'y donc pas formellement de présentation, mais vous avez tous reçu le document et la synthèse. S'il y a des questions, n'hésitez pas à nous solliciter.

Monsieur Alain DUBREUCQ : Nous avons eu la présentation du rapport à la Commission des services publics locaux, et il faut reconnaître que ce document est très bien fait.

Monsieur Fabrice SIROP : C'est un document très formel.

Monsieur Christophe PILCH : J'avais une question par rapport au rapport : il est question d'une hausse de la fraude. On peut en parler ?

Monsieur le Président : Nous y viendrons un peu plus tard avec la présentation des chiffres de fréquentation issues des cellules compteuses car c'est justement un des points qui suscitent des observations. On est d'accord sur ce rapport ?

Le comité syndical :

A CERTIFIÉ que le rapport annuel du délégataire pour l'année 2024 a été présenté à l'assemblée délibérante d'Artois Mobilités réunie le 17 juin 2024.

2025/33/CS

Adopté à l'unanimité (9 voix)

11°) Présentation du rapport d'activités 2024 d'Artois Mobilités

Monsieur le Président donne la parole à Monsieur Benoît DESCAMPS pour la présentation de ce point.

(Projection)

Monsieur Benoît DESCAMPS : Un des objectifs principaux d'Artois Mobilités est de doubler la fréquentation d'ici 2030 avec le projet de BHNS.

Afin de répondre à cet objectif, en 2024, la gratuité du réseau a été votée à la majorité des élus et une prise en charge a été décidée pour la CAHC et la CALL à compter du 1^{er} janvier dernier.

Pour les modes actifs, au niveau du déploiement du vélo, on a des abris sécurisés et le développement des locations longue-durée. Le projet de VLS a été suspendu – on n'y reviendra pas – faute de financement, lié au retrait de la Région du financement du transport des lycéens.

Pour le développement durable, au niveau du co-voiturage subventionné, on est sur les chiffres de 2024, qui sont de 609k€ pour presque 287 000 trajets covoiturés, mais pour information on est le territoire qui covoiture le plus en France pour la 6^{ème} fois consécutive. La tendance est maintenue sur les premiers

chiffres de 2025. Les gens ont bien compris qu'effectivement, sur le réseau de transport TADAO, on pouvait se faire payer le covoiturage en étant conducteur.

Aujourd'hui, on dispose d'une offre de transport qui couvre tous les besoins de mobilité du territoire.

Monsieur Fabrice SIROP : D'ici la fin de l'année, sur cette histoire de co-voiturage, on aura la capacité de dire d'où viennent les bénéficiaires, par commune.

Monsieur Alain DUBREUCQ : Au niveau du Département, sur l'aire de co-voiturage d'Aix-Noulette, on a dû faire une extension. Ça veut dire qu'il y a un besoin d'équiper le territoire de ce type d'outils.

Monsieur Fabrice SIROP : Pour être précis, ce dispositif ne fonctionne pas forcément à partir des aires de co-voiturage.

Monsieur Alain DUBREUCQ : Bien sûr ! Mais c'est tout de même un outil important.

Monsieur Fabrice SIROP : Forcément, ça profite davantage aux Communes qui sont un peu centrales. Celles qui sont en bordure en bénéficient moins, comme on ne paye pas si le trajet ne se fait pas d'un point de notre territoire vers un autre point de notre territoire. Je pense particulièrement à la CAHC, notamment avec Delta 3. On a essayé de se rapprocher des collectivités d'à côté pour voir s'il n'y avait pas la possibilité de faire un dispositif de co-voiturage commun avec la MEL ou la Communauté Urbaine d'Arras. La MEL a refusé parce qu'une des idées de Madame Aubry était de subventionner la non-utilisation de la voiture, c'est un choix. On avait réussi à convaincre Hauts-de-France Mobilités, mais comme la MEL a dit non, tout le monde a dit non. La CUA reste pour l'instant un peu frileuse. De toute façon, rien ne bougera avant les élections.

Monsieur Benoît DESCAMPS : Sur le volet « innovations et technologie », l'année 2024 a été marquée, en anticipation de la fin des valideurs dans les véhicules, par les premières installations de cellules compteuses dans les véhicules, qui nous permettront de connaître le nombre de personnes qui montent et qui descendent.

Monsieur Fabrice SIROP : Aujourd'hui, environ 50% du parc de véhicule est équipé au 30 juin. Au départ, ce n'était pas forcément lié à la gratuité. On était parti dans ce projet – et on parlera après du taux de fraude, parce qu'on avait l'impression que les Bulles étaient plus fréquentées que ce que nous disaient d'une part les chiffres de la billettique et d'autre part les enquêtes fraudes. Il y avait des heures où on constatait que les Bulles étaient pleines, et on ne retrouvait pas cette information sur le papier. Au départ, l'objectif était d'équiper les lignes Bulle 1, Bulle 2 et Bulle 3. Rappelons que les Bulles 1 et 2 sont assurées avec des articulés, et la Bulle 3 devait être équipée de bus électriques Iveco et Mercedes, qui ne sont pas encore livrés. A ce propos, on a rencontré la semaine dernière le patron de Mercedes qui va faire un gros chèque pour régler des pénalités. Le compteur tourne encore... Ils vont survivre et ils ont provisionné.

Tous les bus sont de fait à équiper de cellules compteuses afin de comparer les montées physiques avec les validations. On a un gros écart là-dessus. Ce marché qui avait pourtant été lancé avant le vote de la gratuité permet d'équiper toute la flotte. On sera prêt. Les données que nous commenterons tout à l'heure sont celles de mars à mai. Par extrapolation, on a réussi à créer une tendance.

Monsieur Gaetan VERDOUCK : Sur la CAHC et la CALL, vous avez vu une évolution ?

Monsieur Fabrice SIROP : Oui, on va en parler après. On a extrapolé les données collectées sur les 50 premiers véhicules équipés sur le reste de la flotte. En gros, on a les Bulles qui représentent un volume très important des validations, et des fréquentations, avec les lignes comme la 12 et la 18. Les circuits scolaires représentent des volumes en termes de fréquentation bien plus faible, comme le TAD. Quand nous avons 100 personnes sur une journée pour l'ensemble du TAD, c'est une très bonne journée. Donc ce n'est pas ça qui change l'équilibre global. Mais la fréquentation sur les lignes principales et les bulles, c'est très intéressant comme indication. Je fais du teasing sur la présentation suivante.

Monsieur Benoît DESCAMPS : Au niveau des projets digitaux, on voit que désormais, la quasi-totalité des utilisateurs numériques de TADAO sont des utilisateurs sur smartphone. On a donc fait un site internet qui est fait avant tout pour cet outil. En revanche, on a purement et simplement supprimé l'application. Le site internet est fait pour le téléphone.

Monsieur Gaetan VERDOUCK : De toute façon, avec Google, on a tout de suite les informations sur les horaires de passage des bus.

Monsieur Benoît DESCAMPS : Ce n'est pas le site internet. Avec l'open-data, Google récupère nos trajets, mais ça reste effectivement un des moyens de trouver l'information.

Ici, on a de la veille technologique et on a fait des essais avec des écrans e-paper (style liseuse *kindle* : ce sont des écrans qui ne nécessitent pas beaucoup d'énergie et qui fonctionnent très longtemps). On a travaillé sur la gestion des données, notamment cartographiques. On a une cellule de veille pour améliorer la collecte des données et la retranscription de l'information sur les bornes d'information voyageur (BIV).

En termes d'accessibilité, on a rendu accessibles 68 quais en 2024. Avant, on avait comme politique de mettre une ligne complète accessible. Désormais, on se concentre commune par commune et on rend accessibles tous les arrêts prioritaires de la Commune. Cela a l'avantage, pour les équipes qui suivent le projet de rester sur le même chantier. On passe d'un arrêt à l'autre et on peut concentrer le travail sur un endroit et une période précise, ce qui n'était pas possible sur une ligne complète où on devait avoir des accords de plusieurs communes, ce qui compliquait les projets.

Monsieur Gaetan VERDOUCK : La volonté d'Artois Mobilités est de rendre accessible l'ensemble des arrêts en montées/descentes sur une commune ou alors ceux où il y a le plus de fréquentation ?

Monsieur Benoît DESCAMPS : Alors on rappelle qu'on a plus de 3500 points d'arrêts. Donc, on traite de manière prioritaire les arrêts les plus fréquentés.

Monsieur Fabrice SIROP : Il y a une classification des arrêts prioritaires qui est définie par la LOM en fonction de leur proximité avec des services publics notamment.

Monsieur Gaetan VERDOUCK : Et puis il faut voir la faisabilité technique.

Monsieur Fabrice SIROP : Tout à fait : derrière, il y a les possibilités ou les impossibilités techniques. A partir de ça, on détermine dans une Commune un certain nombre d'arrêts dits prioritaires. Après, on va voir les Maires qui nous font part de leur vision plus concrète et on se rend compte que certains arrêts ne sont pas prioritaires au titre de la loi mais qu'ils reçoivent beaucoup de gens, qu'ils desservent des équipements qui ne sont pas considérés par la loi comme des POI et qui drainent des usagers. On dit POI pour *point of interest* (c'est la loi française mais ça fait tout de suite plus classe quand c'est en anglais).

Monsieur Gaetan VERDOUCK : J'imagine que le cas échéant, vous pouvez avoir une demande d'un Maire comme quoi il y a une personne qui a besoin d'avoir un quai accessible ? ça peut être étudié au cas par cas ?

Monsieur Fabrice SIROP : Alors ça je n'ai pas de souvenir que nous l'ayons fait mais on essaye vraiment d'être attentif. Déjà, sur les lignes fortes, les points d'arrêt ont déjà été traités. Les lignes à la demi-heure (les lignes 10 à 19) sont déjà bien équipées, même s'il peut rester quelques points d'arrêts non traités ici ou là. Il reste encore énormément d'arrêt.

Monsieur Gaetan VERDOUCK : Et aujourd'hui, une personne en fauteuil peut monter n'importe où même s'il n'y a pas de quai ?

Monsieur Fabrice SIROP : Oui, il y a un système de palettes qui équipe les bus, et les chauffeurs sont censés les sortir. Je parle sous le contrôle de Benoît, qui est l'interlocuteur privilégié des PMR, mais on a beaucoup travaillé sur le sujet et quelques utilisateurs réguliers des palettes nous saisissent dès qu'il y a un souci. On a travaillé avec TADAO car l'ennemi de la palette qui est en dessous du bus, c'est le coussin berlinois. On essaye de ralentir la vitesse mais les bus qui passent trop vite sur les coussins berlinois peuvent dérégler les palettes et TADAO s'est organisé en interne pour pouvoir les réparer sans passer par un chaudronnier extérieur. Le conducteur, avant de prendre son service, doit vérifier qu'elle est bien fonctionnelle, et doit prendre des mesures en fonction de la réserve de véhicules en dépôt si cela n'est pas le cas.

Monsieur Benoît DESCAMPS : Dans ce cas, *a minima*, le PCC (poste central de coordination) est avisé du problème s'il n'y a pas de véhicule de réserve et on essaye de prévenir les usagers PMR pour qu'il prenne le bus suivant.

Monsieur Fabrice SIROP : Donc soit ils prennent le suivant, soit on va envoyer un véhicule type Proxibus.

Monsieur Gaetan VERDOUCK : Un quai de bus c'est 30 k€ à près ?

Monsieur Benoît DESCAMPS : C'est autour de 10 000 € selon l'étendue et la difficulté des travaux. C'est la somme maximum que nous octroyons aux communes qui font les travaux de mise en norme dans le cadre d'un projet voirie.

Monsieur Fabrice SIROP : En réalité, c'est plus compliqué. 10k€, c'est une moyenne : ça dépend de la configuration des lieux : ce sont des travaux d'infrastructures, vous connaissez ça aussi bien que nous ; il n'y a pas deux quais qui se ressemblent. Pour une station qui comprend deux quais, ça fait grosso modo 20 000 €. Ce n'est pas délirant mais il y a toutes les études préalables, je souligne que nous assurons toute la maîtrise d'œuvre en interne.

Monsieur Abdelatif IDYOUSSEF : Sur TADAO, est-ce que vous intégrez de l'IA, et notamment par rapport au site internet ? Est-ce que vous envisagez de mettre en place un agent IA justement pour répondre aux usagers ?

Monsieur Benoît DESCAMPS : Vous me tendez une perche que je saisis avec plaisir. Le 9 octobre prochain, nous organisons le deuxième colloque TADAO qui aura pour thématique justement l'IA, appliquée à la mobilité, et donc y compris la nôtre et ce seront des sujets qui seront abordés en détail avec des experts et nous aurons comme tête d'affiche une ex-secrétaire d'état au numérique, de 2014 à 2017, Axelle Lemaire.

Monsieur Fabrice SIROP : Elle a continué dans la tech après son mandat.

Monsieur le Président : On enchaîne sur l'initiative sociale, Benoît.

Monsieur Benoît DESCAMPS : On a testé des prêts de vélo aux habitants des quartiers prioritaires pour essayer de remettre en selle, sans mauvais jeu de mots, des personnes qui bougeaient peu, en partenariat avec des bailleurs sociaux. On a travaillé sur l'apprentissage de la mobilité avec TADAO qui, grâce à des lunettes 3D, apprend aux jeunes à se déplacer sans forcément aller dans le véhicule. On est attentif à ces publics dits sensibles.

Monsieur Fabrice SIROP : Vous aurez retrouvé ces éléments dans le rapport TADAO également, puisque ce sont des sujets sur lesquels on travaille de concert avec le délégataire.

Monsieur Benoît DESCAMPS : Sur la vie du réseau, 2024 est également la première année de la nouvelle DSP, attribuée à Transdev Artois Gohelle. On a organisé le premier colloque TADAO sur la gratuité et on a déployé les traditionnelles modifications d'offres en septembre, puisque tout ayant été

révolutionné en 2019, on a chaque année des améliorations qui sont faites soit à la demande des communes, soit sur la base de propositions qui sont faites par les services techniques aux élus.

Monsieur Fabrice SIROP : L'an dernier, principalement, on a ajusté les offres sur l'Allobus, le transport à la demande, pour lequel on a désormais, quelques soient les points d'arrêt, au moins 7 aller-retours par jour. C'est un renfort structurel de l'offre, qui doit être connu, car cela améliore considérablement l'offre notamment en milieu rural.

Monsieur Benoît DESCAMPS : La modification significative a été réalisée sur les Communes rurales de la CABBALR où l'Allobus circule désormais de point à point : c'est-à-dire que le véhicule vient vous chercher au point d'arrêt proche de votre domicile et vous dépose sur n'importe quel point d'arrêt des 35 communes desservies par cet Allobus. Il faut le réserver deux heures avant. C'est quasiment un service de taxi et c'est beaucoup mieux qu'une ligne de bus qui a un itinéraire figé. Ce service est plus performant sur ce type de territoire car beaucoup plus flexible.

Monsieur Fabrice SIROP : Il faut souligner également que nous avons mis en place une desserte sur Aire-sur-la-Lys, ce qui était une demande extrêmement forte des Maire ruraux que nous avons pu rencontrer. Ça a pris un peu de temps à monter. On a travaillé avec la CAPSO et sollicité la Région qui comme d'habitude n'a rien dit, et qui, quand on a mis la desserte en service nous a dit qu'elle ne nous avait pas donné son accord.

Monsieur Benoît DESCAMPS : Un petit point sur les finances très rapidement. Nous avons 108 M€ de dépenses, et 119 M€ de recettes, et une épargne nette de 4,2 M€, sans recours à l'emprunt. On a eu la Chambre Régionale des Comptes qui nous reproche d'avoir des finances un peu tendues, mais c'est un choix politique de ne pas faire d'emprunt. On sait qu'il y a des emprunts qui datent du projet de BHNS qui avaient été négociés à de très bons taux et on a choisi de ne pas réemprunter alors que la conjoncture n'était pas favorable sur les taux.

Monsieur Fabrice SIROP : On a choisi de « manger » l'autofinancement plutôt que de maintenir l'autofinancement et de recourir à l'emprunt. Cette année on sera obligé de recourir à un peu d'emprunt. Ce n'est pas illogique dans une collectivité qui dépense 10 à 15M€ d'investissement chaque année qu'il y ait de l'emprunt pour les financer. On ne sait pas faire autrement, et comme il n'y a plus de subvention nulle part pour rien du tout.... On achète des bus électriques qui coûtent deux fois plus cher que des bus diesel, et on touche zéro euro pour ça.

Monsieur Abdelatif IDYOUSSEF : Est-ce que vous touchez le CEE ?

Monsieur Fabrice SIROP : Alors le CEE, à partir de 2025, on le récupérera sur les bus électriques, on ne sait pas encore exactement à quelle hauteur. Jusqu'à maintenant on n'avait pas le droit de la récupérer.

Monsieur Abdelatif IDYOUSSEF : C'est lié au nombre d'habitants ?

Monsieur Fabrice SIROP : oui mais pas seulement. Nous, en tant que syndicat mixte, on a ce que j'appelle le syndrome Vache-qui-rit, pour ceux qui connaissent la publicité. Pour certain on est trop grand, pour d'autres on est trop ceci ou trop cela, mais ça fait qu'on ne rentre que rarement dans les cases définies par la loi ou les services de l'Etat. Sur les CEE, on verra comment ça se passe mais on a signé des conventions cette année.

Monsieur Abdelatif IDYOUSSEF : Et le retrofit sur l'existant, c'est une solution ?

Monsieur Fabrice SIROP : On a eu à une époque – je ne sais pas si le Président se souvient – GRDF qui était venu nous voir pour nous dire « *le gazole, c'est fini, il faut prendre du gaz, on va vous faire votre retrofit, etc* ». Et puis après il y a eu la guerre en Ukraine et avec le prix du gaz ils ne sont pas revenus. Sur l'électrique ça coûte vraiment cher de faire un retrofit. Certaines sociétés le font à titre un peu publicitaire, mais sur des bus qui ont 8 à 10 ans, cela n'a pas beaucoup de sens de faire un retrofit électrique. Il vaut mieux essayer de diversifier les carburants comme on l'a fait avec les biocarburants

notamment et ensuite être intelligent sur les renouvellements. Mais moi je me félicite par exemple, en votre nom à tous, d'avoir décidé lors d'un précédent mandat de ne pas avoir acheter de bus à gaz. Ce n'est pas qu'ils ne marchent pas bien, mais on en est revenu. Demain, je ne sais pas ce qu'il y aura... Il y a deux, trois ans, tout le monde parlait du bus à hydrogène, maintenant tout le monde est extrêmement prudent parce que ça a un coût de revient qui est très important. Il n'y a pas de vérité révélée.

Monsieur Daniel LEFEBFRE : En termes de matériel roulant, on part davantage sur de l'électrique que sur de l'hydrogène ? Parce qu'on a la fabrication d'hydrogène sur place.

Monsieur Fabrice SIROP : Pour l'instant oui. On a acheté 4 bus à hydrogène qui ont été livrés cette année. Ce sont des Solaris. Ça marche plutôt bien mais on est comme je le disais sur des coût de revient très élevés, notamment sur le prix de l'hydrogène, sans parler de celui des bus.

Monsieur Benoît DESCAMPS : Chaque technologie a ses avantages et ses inconvénients. Aujourd'hui sur l'électrique, on atteint des niveaux d'autonomie qui sont tout à fait satisfaisants. Mais si vous achetez 18 bus électriques, l'infrastructure n'est pas capable de vous charger les bus au dépôt. Même en achetant des bornes, il faut augmenter la puissance de chargement et en ce moment on attend qu'ENEDIS nous mette un point à Bois Bernard car il n'y a pas assez d'électrons pour charger les bus.

Monsieur Fabrice SIROP : On aura la capacité théorique de charger 20 bus au dépôt d'Hénin-Beaumont mais on n'en ajoutera pas sur ceux qui vont arriver parce qu'on est déjà à saturation.

Monsieur Gaetan VERDOUCK : Et le développement du photovoltaïque, ce n'est pas quelque-chose que vous regardez, car on dispose quand même de surfaces de parking relativement énormes sur les dépôts. Le photovoltaïque permettrait de produire sur place et de charger les bus. Vous avez regardé ?

Monsieur Fabrice SIROP : Alors, on a déjà travaillé sur le sujet et il y a deux choses. D'abord, le rendement thermique chez nous est extrêmement moyen et les financeurs, notamment la Caisse des Dépôts, nous l'ont fait remarquer. Ensuite, avec les bus électriques, il y a des contraintes qui sont générées par l'Etat en termes de stationnement, et donc tu ne peux pas les parquer sous une structure photovoltaïque. A termes, cela signifie que tu as toute une partie de ton parking qui va être interdit aux électriques et aux hydrogènes pour des raisons de sécurité incendie. On appelle ça dans le milieu la jurisprudence RATP : ça a été créé pour l'Ile de France, mais ça s'applique à tout le monde.

Monsieur Gaetan VERDOUCK : Je dis ça parce qu'avec ENEDIS on avait développé des choses intéressantes qui permettent, sur des sites industriels, d'assurer 10% de la consommation par exemple, et c'est une piste qui pourrait être creusée.

Monsieur Benoît DESCAMPS : L'électricité ne se stocke pas et nos bus sont en journée en exploitation. Mettre en place des batteries pour une redistribution de nuit n'est pas économiquement viable.

Monsieur Fabrice SIROP : L'idée était de produire de l'électricité le jour et de la revendre à ceux qui en ont besoin.

Monsieur Gaetan VERDOUCK : Ça ne marche plus, ça.

Monsieur Fabrice SIROP : Maintenant ils ont des systèmes chez EDF en fonction des heures qui font que d'une minute à l'autre, les prix ne sont plus les mêmes. Quoiqu'il en soit, pour l'instant on n'est pas prêt sur un déploiement de photovoltaïque, ce qui ne veut pas dire que c'est abandonné. De plus, sur les bâtiments, on a fait des toitures végétalisées, donc on ne peut plus faire de photovoltaïque. On garde ce sujet dans un coin de notre tête.

Monsieur le Président : Benoît, on poursuit.

Monsieur Benoît DESCAMPS : On parlait en début de séance du versement mobilité. Cette ressource recouvre près de 70% des recettes d'Artois Mobilités, le reste étant principalement constitué des contributions des agglomérations.

Concernant la tarification, on a eu une petite anticipation de la gratuité, on l'a vu sur les recettes tarifaires qui commençaient déjà à baisser à la fin de 2024 à partir de l'annonce de la prise en charge des abonnements par la CAHC et la CALL. En termes d'investissement, comme le soulignait Fabrice, on a commandé 18 bus électriques, dont certains ont été livrés avec plusieurs mois de retard (la livraison est prévue pour le mois d'août au lieu de juin de l'année dernière).

Monsieur Gaetan VERDOUCK : C'est combien le coût d'un bus ?

Monsieur Fabrice SIROP : C'est entre 550k€ et 600k€ le coût d'un bus électrique, contre 250k€/300k€ pour un bus diesel. Un hydrogène, c'est 650k€.

Monsieur Benoît DESCAMPS : Les 4 bus hydrogènes commandés ont été livrés et sont en service. On a fait le PEM Sud de Béthune qui permet l'ouverture d'un second pôle d'échange.

En termes de ressources humaines, les effectifs sont stables sur Artois Mobilités avec 39 agents. La parité homme/femme est un peu déséquilibrée puisqu'on a 59% d'hommes et on a 24 agents qui bénéficient du télétravail à leur demande. Enfin, on a toujours un protocole de formation et de sensibilisation à la sécurité, et de montée en compétences des collègues.

Monsieur Fabrice SIROP : Pour ceux qui peuvent encore monter.

Monsieur Benoît DESCAMPS : Dernier point, sur le juridique et la commande publique, 5 comités syndicaux ont été organisés en 2024. Cela représente 66 délibérations, pour 84 décisions du président. En termes de marchés publics, nous avons organisé 11 consultations à plus de 40k€ HT.

Monsieur le Président : Merci Benoît. Vous avez des questions sur ce rapport d'activités ?

M. Daniel KRUSZKA : Simplement sur la forme, il faut saluer le parcours de Benoît qui a parfaitement respecté le temps qui lui était imparti.

Monsieur le Président : Alors que nous, non. *(rires)* Très bien !

Le Comité Syndical

A PRIS CONNAISSANCE du rapport annuel d'Artois Mobilités pour l'année 2024.

2024/34/CS
Adopté à l'unanimité (9 voix)

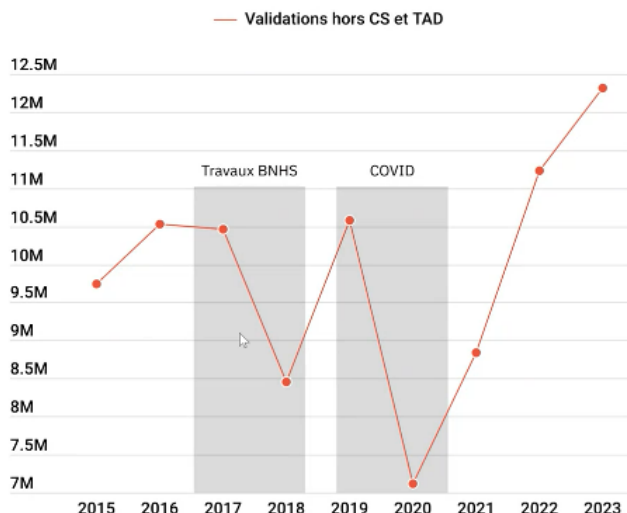
Point d'information

- **Point d'étape relatif à la fréquentation à la suite de l'installation des premières cellules compteuses dans les véhicules**

Monsieur le Président : Nous allons passer à la présentation attendue concernant les premiers éléments sur la fréquentation, en lien avec le remboursement des titres sur les deux agglomérations, qui présage de l'impact de la gratuité, même si elle n'est que partielle. On vérifiera les tendances pour la fois prochaine. Benoît, je te rends la parole.

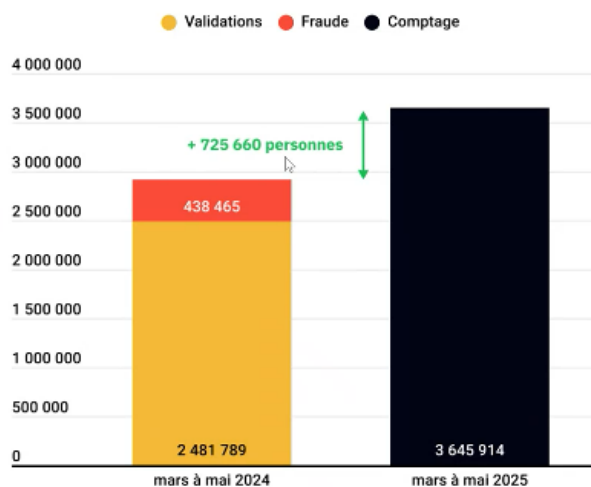
(projection)

Monsieur Benoît DESCAMPS : Concrètement, voici l'évolution du réseau TADAO :



On a deux points d'inflexion. Le premier correspond à la période des travaux du BHNS sur la période 2017/2018. Le second correspond à la période du Covid où on a eu une grande chute des fréquentations. En 2022, nous étions déjà revenus au niveau d'avant crise Covid, et on a une courbe plutôt ascendante. Les améliorations continues du service font que la fréquentation est au rendez-vous aujourd'hui sur le réseau TADAO. L'objectif de doubler la fréquentation d'ici 2030 est tout à fait atteignable selon les courbes de validations que nous avons aujourd'hui.

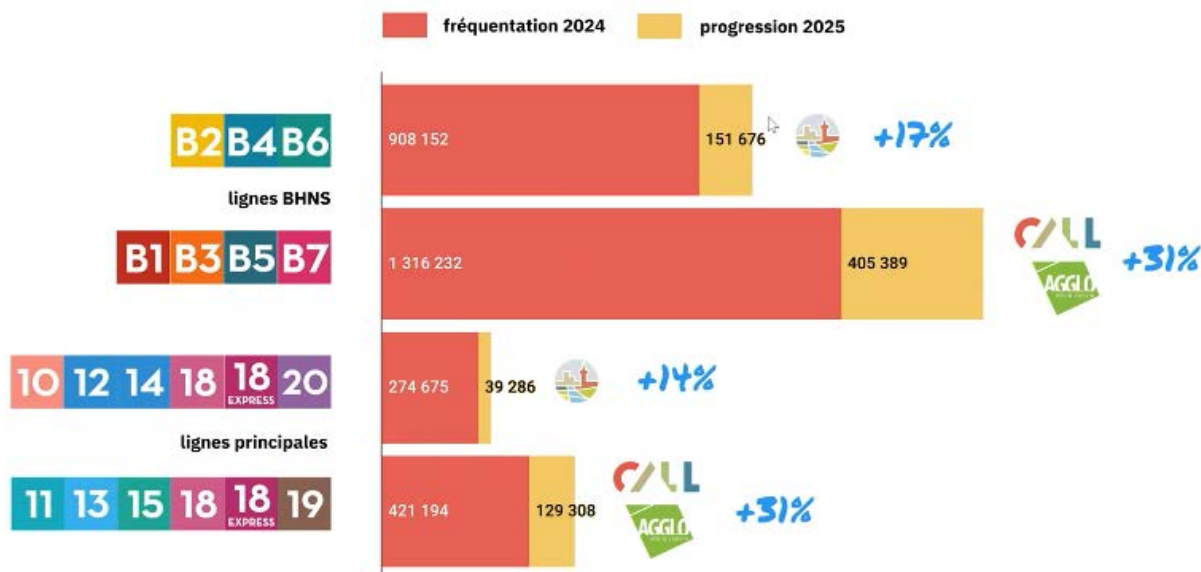
Si on fait un petit point sur les périodes de mars à mai 2024 et mars à mai 2025 :



Monsieur Gaëtan VERDOUCK : Vous avez ça au global, mais est-ce que vous pouvez l'avoir par commune ?

Monsieur Benoît DESCAMPS : Attendez, vous allez un peu vite ! On verra du détail juste après. Vous voyez sur la période de mars à mai 2024 en jaune les validations via la billettique. En 2024, TADAO a mené une étude qui nous a permis de réhausser un taux de fraude moyen par type de ligne : lignes principales, Bulles, etc. On arrive à une augmentation du nombre de fréquentation de presque 450 000 par rapport aux chiffres de la billettique. Cette année de mars à mai, nous avons nos premiers comptages, avec des équipements installés au-dessus de chaque porte qui nous permettent de compter précisément le nombre de personnes. Sur une période d'un an, on a plus de 700 000 personnes en plus, ce qui est très impressionnant. On sent qu'il y a un écart important d'une période sur l'autre.

Si on va plus dans le détail, cette fois-ci par type de ligne, en scindant en fonction des agglomérations qui ont fait le choix du remboursement des titres, avec une “gratuité contraignante” impliquant la réalisation de démarches sur internet, et la CABBALR, on a une première tendance.



On va considérer que sur le côté CABBALR, les +17% sont liés à l’augmentation naturelle du réseau et notamment à l’amélioration importante de l’offre. Par contre, de l’autre côté, sur les Bulles 3-5-7, l’augmentation est de 31%. Donc, on voit que là où il y a une prise en charge des abonnements, la fréquentation a quasiment doublé. L’effet de la prise en charge se traduit sur le nombre de montées qui est réellement plus élevé, de l’ordre d’une quinzaine de points.

Monsieur Fabrice SIROP : Si on mixe tout cela, on voit également qu’il y a une fréquentation beaucoup plus importante du côté est que du côté ouest, qui s’explique simplement par la démographie de chacun des territoires : 280 000 habitants contre 350 000. C’est assez logique. On a traduit tout cela en pourcentage pour avoir une comparaison, mais en prenant des chiffres bruts, on aurait bien sûr pas les mêmes résultats.

Monsieur Benoît DESCAMPS : Globalement, les évolutions de fréquentation étaient auparavant parallèle, et en ayant 15% d’augmentation d’un côté, on s’attendait à avoir 14 ou 15 ou 16% de l’autre. On perçoit ici un écart significatif qui illustre l’effet “gratuité” tangible, malgré les démarches encore nécessaires cette année. Cet écart se vérifie également sur les lignes principales du réseau où on retrouve une augmentation “naturelle” de 14% côté CABBALR, là où on a 31% côté est. Cet écart se retrouve encore malgré les démarches à faire. La gratuité s’adresse au public le plus défavorisé, et on pouvait considérer qu’il existait un frein à la réalisation des démarches. En conséquence, au 1er janvier prochain, on s’attend à avoir encore +15% de fréquentation, mais les expériences de Dunkerque, de Douai notamment laissent présager une augmentation encore plus forte. En tout cas, le premier effet de la prise en charge des abonnements, sur les mois de mars avril mai; c’est une augmentation de 15% de la fréquentation.

Aujourd’hui, les cellules compteuses sont assez fiables (98% de taux de fiabilité), donc les chiffres établissent la montée en charge du réseau, sur les territoires qui remboursent les abonnements.

Monsieur Fabrice SIROP : On va continuer de regarder cela au mois le mois, en fonction des villes et des véhicules. Plus on avance et plus on a de retours. Sur les Bulles, certains de nos chiffres devraient continuer à progresser. Sur les autres lignes, on verra comment ça s’organise.

Mais je tiens à souligner quand même que, même sur la CABBALR, la fréquentation est en hausse, y compris sur des lignes qui n’ont pas été restructurées : sur les Bulles 2-4-6, il n’y a pas de différence

d'offres significative entre 2024 et 2025. Peut-être que chez eux aussi, il y a une anticipation plus ou moins volontaire de la gratuité.

Monsieur Christophe PILCH : C'est une augmentation du nombre des fraudeurs en fin de compte?

Monsieur Fabrice SIROP : Vous dites ça pour plaisanter, mais cela peut être une partie de l'explication.

Monsieur Benoît DESCAMPS : Et pour répondre à la question du fractionnement des statistiques commune par commune, cela ne peut pas encore être fait précisément dès lors que toute la flotte de véhicules n'est pas encore équipée entièrement.

Monsieur Gaëtan VERDOUCK : Ce qu'on ne sait pas aujourd'hui et qui serait intéressant de savoir, c'est la ventilation par catégorie de personnes. Est-ce qu'on a plus d'ouvriers pour aller au boulot par exemple, ou plus d'étudiants, ou plus de jeunes pour leurs loisirs ...

Monsieur Benoît DESCAMPS : Pour ça on fera des enquêtes par la suite. Pour l'instant c'est compliqué.

Monsieur Gaëtan VERDOUCK : Ce serait intéressant de voir qui on touche. Par contre il faut faire attention par rapport aux visages des gens etc.

Monsieur Fabrice SIROP : Ah non. On ne va pas jusque-là, on n'a pas le droit. C'est biométrique mais totalement anonyme.

Monsieur Gaëtan VERDOUCK : Ah oui, donc la cellule reconnaît si c'est un enfant, si c'est un adulte, avec des systèmes qui calculent avec l'IA ? Mais dans les bus, vous avez des caméras de toute façon.

Monsieur Fabrice SIROP : Il n'a pas de recoupement des données collectées par les cellules avec les images de caméras. Ce qu'on saura en revanche, c'est combien on a de PMR en fauteuil, de poussettes etc. On a de l'IA qui travaille. Au niveau de l'âge des gens, un gamin de 15 ans peut être reconnu en fonction de sa taille comme adulte ou comme enfant, donc ça devient un peu compliqué. Comme on aura plus le support de l'abonnement, on perdra un peu de données sur l'utilisation sociale du bus

Monsieur Gaëtan VERDOUCK : En revanche, si vous avez plus de montées le matin à telle heure, ça, vous pouvez le voir quand même

Monsieur Fabrice SIROP : Bien sûr; et ça on regarde : on a vraiment modifié les cadencements, pour tenir compte des heures de pointe. Ce qu'on souhaite, à l'occasion du basculement vers la gratuité, c'est d'avoir une espèce de flotte de réserve. Aujourd'hui on est au taquet, et on sait que pour demain, il faut prendre des dispositions pour ne pas que ça déborde, et avoir un peu de réserve au cas où un phénomène que nous n'aurions pas vu venir se passerait lors des premiers jours de janvier. Mais naturellement, même si ce n'est pas Chat GPT, c'est une IA mathématique qui anticipe par des algorithmes ces affaires-là.

Monsieur Benoît DESCAMPS : On s'appuie effectivement sur une IA pour extrapoler les données.

Monsieur Fabrice SIROP : ... et notamment les origines et destinations des usagers. Car aujourd'hui, on sait où les gens montent parce qu'ils valident, mais on ne sait pas où ils descendent. On a déjà fait des tests. Ça marche bien et on va pouvoir le généraliser pour avoir des données sur les origines / destinations des usagers sur tout le réseau.

Monsieur Benoît DESCAMPS : L'IA va identifier des paramètres biométrique en montée et les corrélés avec d'autres paramètres en descente, et par recoupement, on aura le trajet du voyageur. Encore une fois, sans reconnaissance faciale.

Monsieur Daniel KRUSZKA remercie l'assemblée et quitte la réunion.

Monsieur Christophe PILCH : De la même façon qu'on disait à une époque assez facilement qu'il n'y avait personne dans les bus, on constate – et en tout cas je le constate sur ma commune - aujourd'hui qu'il y a beaucoup plus de monde, beaucoup plus de jeunes sur les quais et dans les bus. Tout cela est à affiner et c'est important de constater qu'il y a un effet gratuité. Et il y a une chose qui s'est mise en place et développée sur le territoire et à laquelle on avait pas forcément pensé, ce sont les sorties des établissements scolaires, car on constate que de plus en plus facilement, les collègues peuvent désormais organiser des sorties scolaires en prenant le bus. Auparavant, on avait des demandes de mises à disposition de véhicules, alors qu'aujourd'hui, pour une sortie au Louvre par exemple les équipes pédagogiques calculent les trajets et prennent les bus du réseau. C'est très positif.

Monsieur le Président : C'est d'ailleurs la même chose avec les écoles primaires qui vont avoir ce réflexe. Je suis d'accord, c'est très positif.

Monsieur Fabrice SIROP : La disparité reste très importante entre les heures creuses et les heures de pointe. On essaie d'adapter le rythme en heures creuse et de renforcer en heures de pointe l'offre. Je dis souvent que quand vous prenez le métro à Paris en heure de pointe, vous n'attendez pas mais vous êtes serrés et si vous le prenez un peu plus tard, vous attendez un peu et vous avez la rame presque pour vous tout seul. C'est la même chose pour nous, et c'est une gymnastique que de programmer l'offre la plus efficiente.

Monsieur Gaëtan VERDOUCK : Vous envisagez avec la gratuité de retirer les éléments de billettique au niveau des arrêts ? Et si oui, dans quelle temporalité ?

Monsieur Fabrice SIROP : Oui, on va regarder, mais on va prendre le temps. Alors dans les bus, ce sera fait rapidement, et en station, on étudie le dispositif de démontage des DAT, sur lesquels on a du courant, de la fibre optique... Il ne s'agit pas que de sortir la meuleuse et de scier.

Monsieur le Président : Bon, on continuera à suivre ces évolutions, et c'est rassurant de constater qu'en termes de fréquentation, on a un effet positif avec la gratuité. Comme toi, Christophe, d'une manière réellement empirique, je constatais que les bus étaient davantage pleins et que plus de gens semblaient attendre en station. Là on a le constat étayé que ça marche. On va regarder au fil de l'eau et mais ce sera intéressant de poursuivre ce travail et d'affiner définitivement au moment de la gratuité totale. Je suis persuadé aujourd'hui que de devoir faire une démarche est très handicapant et que les effets réels ne pourront se constater qu'à partir du 1er janvier prochain.

Monsieur Fabrice SIROP : C'est pour cela qu'il faut faire attention dans la présentation de ces chiffres, quand on parle de gratuité, ce n'est pas ici la vraie gratuité.

Monsieur Gaëtan VERDOUCK : Quel est le coût de la gratuité totale pour les trois agglomérations ?

Monsieur Fabrice SIROP : C'est 10M€ en plus de fonctionnement pour les 3 agglomérations. Nous, au niveau d'Artois Mobilités, on investit un peu d'argent, ce qui a vous conduit au niveau des élus de la CABBALR à voter contre notre budget.

Monsieur Gaëtan VERDOUCK : Et pour la CABBALR, ça fait combien ?

Monsieur Fabrice SIROP : Pour la CABBALR, ça dépend de la répartition statutaire, mais cela représente en gros 4 M€.

Monsieur Gaëtan VERDOUCK : 4 M€, ce n'est quand même pas neutre sur un budget.

Monsieur Fabrice SIROP : Ce n'est pas rien mais et j'entends bien que ce n'est pas de l'argent que l'on peut mettre ailleurs. Il faut essayer de relativiser cette somme par rapport aux 230 M€ qui constituent son budget de fonctionnement. Monsieur Gibson m'a dit lors d'une réunion organisée par la Ville de Béthune, il y a 1 ou 2 semaines, qu'il constatait également qu'il y avait du monde dans les bus, ce que les chiffres confirment et que la CABBALR avait d'ores et déjà provisionné la somme.

Monsieur Benoît DESCAMPS : Et si on remet en perspective ces 10M€ par rapport aux 650 000 habitants du territoire, ça fait environ 15,30€ par habitant.

Monsieur Fabrice SIROP : La contribution des agglomérations va passer à 28M€. Après faudra du service derrière et des gens dans les bus. Et il faudra qu'on soit bon sur la desserte marginale des petits secteurs, car c'est aussi là-dessus que nous serons jugés sur l'offre.

Monsieur Christophe PILCH : La demande de l'amélioration de l'offre, elle est légitime. L'amélioration de l'offre contribuera à pérenniser la hausse de la fréquentation.

Monsieur Fabrice SIROP : La vraie difficulté c'est surtout de ne pas faire de la suroffre. Il vaut mieux commencer avec un renfort bien dimensionné, et dans un second temps, si on se rend compte que c'est un triomphe, on en reparlera. Depuis 2019, on continue une amélioration permanente de l'offre. Il y a eu des ajustements, des améliorations, et on va continuer avec les projets de transformation de la 12 et de la 15 en bulles. Et il y aura des améliorations de fréquences. Tout cela contribue à une offre que nous espérons de plus en plus performante.

Monsieur le Président : Merci. Y-at-il d'autres questions? Très bien. Bonnes vacances et bel été à tous.

* *

*

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