

Procès-verbal du comité syndical d'Artois Mobilités du jeudi 18 décembre 2025

Le **jeudi 18 décembre 2025 à 10h00**, les membres du comité syndical d'Artois Mobilités étaient réunis.

La présidence a été assurée par M. **Laurent DUPORGE**, président, assisté par Monsieur David THELLIER, 1er vice-président, et M. Alain DUBREUCQ, 3ème vice-président

Titulaire(s) présent(s)

CABBALR (communauté d'agglomération de Béthune-Bruay, Artois Lys romane) : M. Jean-Marie MACKE ; M. Bruno CHRÉTIEN ; M. Daniel LEFEBVRE ; M. Jean-Pierre SANSEN ; M. David THELLIER

CAHC (communauté d'agglomération de Hénin-Carvin) : Néant

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

Titulaire(s) absent(s) / excusé(s)

CABBALR : M. Julien DAGBERT ; Ludovic IDZIAK ;

CAHC : M. Steeve BRIOIS ; M. Philippe KEMEL ; Mme Valérie BIEGALSKI ; Mme Valérie CUVILLIER ; M. Charly MÉHAIGNERY ; M. Daniel MACIEJASZ ; M. Christophe PILCH ;

CALL : Mme Martine CHWICKO ; Thibault GHEYSENS ; M. Daniel KRUSZKA.

Suppléant(s) présent(s)

CABBALR : Mme Sophie DUBY ; M. Bertrand LELEU

CAHC : M. Régis DELATTRE ;

CALL : Néant

Suppléant(s) absent(s) / excusé(s)

CABBALR : M. Bernard DELETRE ; M. Michel DASSONVAL ; M. Maurice LECOMTE ; M. Jacques SWITALSKI ; M. Gaëtan VERDOUCQ

CAHC : Mme Kataline BIGOTTE ; M. Alain MASSON ; M. Christopher SCZUREK ; Mme Inès TAOURIT ; M. Bernard DELIERS.

CALL : M. Alain BAVAY ; M. Laurent DUCAMP ; Mme Nadine DUCLOY ; M. Joachim GUFFROY ; Mme Samia SADOUNE ; M. Stéphane SIKORA ; M. Bruno TRONI ; M. Marcello DELLA FRANCA.

Suppléances : M. Régis DELATTRE a suppléé M. Christophe PILCH ; Mme Valérie BIEGALSKI a donné pouvoir à M. Alain DUBREUCQ ; Mme Valérie CUVILLIER a donné pouvoir à M. Pierre CHÉRET ; M. Daniel KRUSZKA a donné pouvoir à M. Laurent DUPORGE ; Mme Martine CHWICKO a donné pouvoir à M. Abdeljalil IDYOUSSEF

Secrétaire de séance : M. Pierre CHERET

Administration : Paskal BARBELETTE ; Nathan DELGUSTE ; Quentin DENOYELLE ; Elise POUILLET ; Benoît DESCAMPS ; Stéphanie HUBINET ; Fabrice SIROP

ORDRE DU JOUR

- Relevé des décisions du président prises sur délégation du comité syndical
- Procès-verbal du comité syndical du 9 octobre 2025

Affaires financières

1. Décision modificative n°3 – Exercice 2025
2. Débat d'orientation budgétaire – Rapport d'orientation budgétaire pour l'exercice 2026
3. Ouverture des crédits provisoires – Exercice 2026

Ressources Humaines

4. Assurance statutaire – Avenant relatif à la tarification du contrat groupe du Centre de gestion de la Fonction Publique Territoriale du Pas-de-Calais.
5. Organigramme, suppression de postes et mise à jour du tableau des emplois et des effectifs

Transports/Mobilité

6. Délégation de service public pour l'exploitation du réseau de transport urbain d'Artois Mobilités 2024-2029 – Approbation de l'avenant n°2
7. Approbation du bilan socio-économique du projet de Bus à Haut Niveau de Service
8. 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 2026
9. Approbation d'une convention relative à l'acceptation des titres urbains sur le réseau TER circulant au sein du ressort territorial d'Artois Mobilités
10. Approbation de l'avenant n°1 à la convention relative aux modalités administratives et financières de prise en charge de voyageurs à l'intérieur du ressort territorial d'Artois Mobilités et délégation de compétence sur les lignes sortantes à moins de 5 kilomètres
11. Modification du règlement du transport scolaire
12. Modification de la grille des amendes pour fraude sur le réseau Tadao

Questions diverses

Monsieur le Président : Bonjour à tous, nous pouvons commencer ce comité syndical. Le relevé des décisions du Président. Y-a-t-il des observations ? Il n'y en a pas. Le procès-verbal appelle-t-il des remarques ? Non ? Ils sont donc validés.

Les pouvoirs. M. Régis DELATTRE représente M. PILCH. Mme BIEGALSKI a donné pouvoir à M. DUBREUCQ. Mme CUVILLIER a donné pouvoir à M. CHÉRET. M. KRUSZKA m'a donné pouvoir et Mme CHWICKO a donné pouvoir à M. IDYOUSSEF. Bonjour à celles et ceux qui sont en visio.

Le comité syndical :

- **Prend connaissance**, sans formuler d'observation, du relevé des décisions du président (2025/65/DP à 2025/85/DP) prises sur délégation du comité syndical.
- **Approuve** le procès-verbal du comité syndical du 9 octobre 2025.

1°) Décision modificative n°3 – Exercice 2025

Monsieur le Président : Nous commençons par la décision modificative n°3 pour l'exercice 2025. Madame HUBINET.

Madame HUBINET, responsable du pôle ressources : Décision modificative n°3 sur les annexes M43. Cette décision modificative doit nous permettre d'équilibrer un titre qui a été émis dernièrement à la demande du trésorier municipal. Comme nous ne sommes pas certains de la recette, on a prévu une provision pour risques et charges en parallèle.

Monsieur le Président : C'est donc une précaution qui est prise. Pas de souci ? La délibération est adoptée ? (*personne ne se manifeste*). Je vous remercie.

Le comité syndical :

1°) A APPROUVÉ la décision modificative n°3 de l'exercice 2025 du budget annexe, tant en dépenses qu'en recettes, conformément au document annexé à la délibération et a **VOTÉ** les crédits au niveau des chapitres budgétaires et des chapitres globalisés.

Adopté à l'unanimité (16 voix)
2025/56/CS

2°) Débat d'orientation budgétaire – Rapport d'orientation budgétaire pour l'exercice 2026

Madame HUBINET : Le débat d'orientation budgétaire est à présenter dans un délai de deux mois avant le vote du budget. Notre compte financier unique qui se substitue au compte de gestion et au compte administratif sera voté le 12 février 2026 et précèdera le vote du budget 2026. C'est pour cela que l'on anticipe cette année ; en général, c'est un peu plus tard.

On est dans les délais pour le budget 2026. Pour rappel, le ROB présente les orientations budgétaires envisagées par la collectivité, les évolutions prévisionnelles des dépenses et des recettes aussi bien en fonctionnement qu'en investissement. On présentera également les engagements pluriannuels, des informations relatives à la structure de la dette et la structure des effectifs.

Concernant la section de fonctionnement pour les dépenses de gestion 2025, sachant que nous sommes en semaine de clôture budgétaire, les chiffres affichés ne sont pas 100% fiables mais ils le sont tout de même à 98%. Il y aura les ultimes ajustements cette semaine.

En matière de dépenses de fonctionnement, les dépenses les plus importantes concernent le forfait de charges de la DSP, qui représente 94% de notre charge de fonctionnement. Viennent ensuite le financement du covoiturage et le coût de l'entretien et de la maintenance du mobilier urbain sur nos sites propres et sur nos carrefours à feux. Ensuite, il y a les charges de personnel d'un montant de 2,5M€, les charges financières sur l'intérêt de la dette et les charges de gestion courante. Concernant 2026, il n'y a pas trop de changement. La plus importante dépense reste le forfait de charges contractuel de délégation de service public, loin devant le financement du covoiturage, l'intégration tarifaire avec la SNCF et l'entretien de la signalisation des carrefours à feux et des sites propres. Viennent ensuite les dépenses du personnel, les charges financières par rapport à la dette et les charges de gestion courante.

Petit focus sur les dépenses de personnel. On maintient la masse salariale. Pour 2025, elle s'élevait à 2 520 000€ ; pour 2026, elle est estimée à 2 540 000€. Concernant les effectifs, au 1^{er} janvier 2026, Artois Mobilités comptera 36 agents dont 27 titulaires et 9 contractuels. Nous n'avons aucun permanent en cours de recrutement. Nous avons 16 agents de catégorie A, 9 agents de catégorie B et 11 agents de catégorie C. Il y a 15 femmes et 21 hommes dans les effectifs.

Concernant les recettes de fonctionnement, la principale recette d'Artois Mobilités est le versement mobilité. On l'avait estimé au budget 2025 à 76 100 000€. La prospective était cohérente puisqu'il sera établi à 76 200 000€. Vient ensuite la participation des agglomérations à hauteur de 18 000 000€ TTC. La participation de la Région pour le financement de la gratuité pour le transport des collégiens, c'est 7.89 M€. Concernant le financement de la gratuité des lycéens, nous avons perçu 840 000€ sachant que c'était la dernière période. Pour rappel, c'est une perte sèche pour Artois Mobilités de 2 100 000€ à partir de l'année 2026.

On a eu une bonne surprise sur les recettes commerciales de l'année 2025 qui ont atteint 7 000 000€. Concernant 2026, on a toujours un versement mobilité qui reste incertain, et on a des tendances qui ne sont pas fiables à 100%. On a un travail vraiment cohérent tout au long de l'année avec l'URSSAF notamment et on estime que notre VM 2026 devrait être à la hauteur de 77 500 000 €. Ensuite, nous aurons la participation des agglomérations membres à hauteur de 28 000 000€, toujours en deux parts. Une part est soumise à la TVA. La contribution augmente de 10 000 000€ afin de financer la gratuité du réseau.

Sur le versement mobilité, il a augmenté significativement en 2023 et 2024, et il commence à stagner sur l'année 2025. Au niveau du VM, la majeure partie vient du secteur privé pour 71% du VM perçu et 29% vient du secteur public. Les données 2025 seront sensiblement identiques ; on attend le versement du mois de décembre pour pouvoir recalibrer la ventilation. Par rapport à la population du territoire, cela représente donc pour l'année 2024 - car on reste en attente de données sur 2025 - pour la CAHC, une recette par habitant de 132€, pour la CALL, de 126€ et de 99,13€ pour la CABBALR.

Sur les épargnes et les ratios de fonctionnement, pour rappel, nous avons des obligations contractuelles vis-à-vis de la BEI. Nous nous sommes engagés à avoir une épargne de gestion supérieure à 5% et une capacité de désendettement qui, depuis 2023, doit être de 16 ans. Sur 2025, on respecte ces ratios. On devrait être à une capacité de désendettement de 14 ans et à une épargne de gestion supérieure à 14%. 2025 a été tendu mais on termine bien l'année.

Un rappel concernant la participation complément de prix : je vous rappelle que l'on a une participation qui est divisée en deux parts. Une part qui arrive sur notre budget principal et il y a un principe de subvention d'équilibre qui est transféré sur notre budget annexe. Donc le montant de la subvention d'équilibre s'est élevé à 10 000 000€ pour cette année et on a également une part qui arrive directement sur notre budget soumis à TVA. La TVA est supportée directement par Artois Mobilités. La part complément de prix 2025 s'est élevée à 4 290 000€ HT.

Au niveau des résultats 2025, comme je vous le disais, c'est cohérent et nous avons réussi à trouver un équilibre. 2026 sera beaucoup plus tendu, tout simplement parce que le versement mobilité commence à stagner. On a la perte sèche des 2 100 000€ de la Région pour le transport des lycéens avec des charges

qui continuent à augmenter et des recettes qui commencent vraiment à stagner. On maîtrise la section de fonctionnement pour le moment mais on a très peu de marge de manœuvre. J'espère que l'on aura de bonnes surprises et pas trop de mauvaises. Voilà pour la section de fonctionnement.

Concernant la section d'investissement, pour l'année 2025, on a dépensé quasiment 21M€ notamment sur l'achat du matériel roulant. On a eu une livraison de 17 bus électriques sur l'année et de 4 bus à hydrogène. Il y a eu l'aménagement du PEM Sud de Béthune et de la station gazole et biocarburant au dépôt de Béthune-Washington. Il y a eu la mise en accessibilité des quais et l'installation des cellules compteuses pour anticiper la gratuité.

Sur 2026, on travaille sur le PPI (plan pluriannuel d'investissement), qui est en cours d'ajustement. La majeure partie de nos investissements s'axera sur l'acquisition du matériel roulant avec de l'achat de bus, sur l'aménagement des quais, sur la transformation de la ligne 12 en Bulle 8 et de la ligne 15 en Bulle 9, et également pour terminer, sur l'électrification du dépôt de Houdain.

Concernant les ressources permettant de financer tous ces investissements, on attend toujours un solde de subventions de la part de la DREAL à hauteur de 17 000 000€ qui devrait être perçu courant du 1^{er} semestre 2026. On est en recherche constante de subventions aussi bien de la Région que de l'Union Européenne ou de l'Etat. On aura probablement un recours à l'emprunt à prévoir, l'enveloppe reste à définir en fonction des arbitrages qui auront lieu sur le PPI en cours d'élaboration.

Un point sur la dette. A l'origine pour le projet, il y avait 228 000 000 € d'emprunt pour répondre au projet de BHNS avec le principal prêteur qui est la BEI à hauteur de 105 000 000€. Le capital restant dû est de 186 000 000€. La dette est en majorité basée sur du taux fixe. Le slide diffusé à l'écran présente la répartition de la dette selon les prêteurs. 43% de la dette est portée par la BEI.

Sur les emprunts en 2025, on a travaillé essentiellement avec la Banque Postale et le Crédit Agricole. Ils nous ont proposé des taux fixes assez intéressants vu la conjoncture et on a pu bénéficier des prêts verts pour l'achat du matériel roulant. Le plan pluriannuel d'investissements est en cours de révision, donc les données ne sont pas définitives mais il s'axera selon les 5 thématiques qui sont l'information système et innovation, l'infrastructure du réseau, le patrimoine bâti et accessibilité, la mobilité dont le matériel roulant (qui constituera principalement nos investissements en 2026) et les acquisitions diverses en foncier qui ne devraient pas être très importantes en 2026.

En matière de stratégie financière, on suit vraiment le tissu économique local pour faire nos projections le plus finement possible sur le versement mobilité, sachant que toutes nos réflexions tiennent compte de certains critères qui sont de ne pas augmenter la participation des agglomérations, de dégager une épargne nette toujours supérieure à 5% pour être en conformité avec les ratios de la BEI et de maintenir une capacité de désendettement conforme aux attentes de la BEI, sachant que pour 2026, cela sera un peu plus tendu. Une négociation sera probablement à prévoir avec la BEI. Il est toujours envisagé de dégager un peu d'épargne nette pour avoir un peu d'autofinancement.

Monsieur Le Président : Très bien. Merci beaucoup. Mes chers collègues, est-ce que vous avez des compléments d'information à demander ?

Monsieur David THELLIER : Ce n'est pas forcément un complément d'information, j'aimerais revenir sur quelques points qu'il me paraît important de soulever.

D'abord sur la capacité d'autofinancement nette, puisque celle-ci est divisée par deux entre 2024 et 2025. Cette capacité d'autofinancement nette a été rendue possible grâce notamment à des recettes exceptionnelles de près de 9 M€. Sur ces 9 M€, il y a je pense 2 320 000€ qui correspondent aux pénalités de retard de livraison de matériel roulant et donc ma question est de savoir à quoi correspondent ces recettes exceptionnelles ? Sur cette CAF nette, la situation, vous l'avez dit, reste fragile et l'année 2026 s'annonce compliquée avec une capacité d'autofinancement qui risque de devenir négative à hauteur de presque 3 400 000€. Donc, cela pourrait s'accroître, se dégrader avec la gratuité qui pourrait venir dégrader la santé financière d'Artois Mobilités.

Un deuxième point qui concerne le forfait de charges : dans les estimations qui sont présentées, il y aurait une augmentation de 520 000€, soit une hausse de 0,5% alors que l'hypothèse de progression de la fréquentation est de 50%. A quoi est dû cette disproportion entre la hausse de la fréquentation et l'impact sur le forfait de charges ?

Troisième point sur lequel j'aimerais m'arrêter quelques instants, c'est l'évolution des relations contractuelles avec la région Hauts-de-France. Les 2 100 000€, on en a fait notre deuil. Cette perte de recettes est compensée par l'abandon de projet de vélos en libre-service, alors que nous nous réjouissons de l'engagement de ce projet. Au-delà de cette perte de 2 100 000€, il y a aussi une dépense supplémentaire qui va être générée à hauteur de 500 000€ qui concerne le renouvellement de la convention d'acceptation des titres urbains sur le réseau ferroviaire des Hauts-de-France.

Quatrième point, l'impact de la TVA de la contribution des agglomérations. Elle passerait de 480 000€ en 2025 à 1 300 000€ en 2026. Si nous n'avons pas cette augmentation en 2026, on aurait pu acheter deux bus électriques ou quatre bus bio-carburables supplémentaires. S'agissant d'une évaluation reposant sur une hypothèse basse de la fréquentation, on se pose la question de savoir si cette contribution au titre de la TVA ne risque pas d'augmenter et de peser sur l'image financière du syndicat.

Avant dernier point sur lequel j'aimerais revenir, c'est l'absence d'écriture du PPI. La CRC a formulé la recommandation d'élaborer un plan pluriannuel d'investissement. J'ai noté qu'il est en construction. En l'absence de PPI clair, de visibilité, sur les dépenses d'investissement projetées au-delà de 2026, cela pourrait peut-être avoir pour effet d'aggraver la situation financière et surtout le poids de la dette. Vous l'avez souligné.

Dernier point sur lequel j'aimerais intervenir, c'est le poids croissant de la dette. En 2025, le syndicat a recouru à l'emprunt à hauteur de 12 000 000€. Vous avez signalé aussi le capital restant dû de la dette de 186 000 000€. Le ratio de désendettement passerait de 2025 à 2026 à 16 à 24 ans. Or, un des engagements auprès de la BEI, qui représente 42% de la dette, est de ne pas dépasser 16 ans de capacité de désendettement. On serait à 24 ans et cela pourrait être un motif d'exigibilité anticipé de remboursement puisque vous avez considéré qu'il nous faudrait très certainement négocier avec la BEI pour éviter d'avoir à rembourser le capital par anticipation.

Or, vous l'aurez compris, même s'il n'y a pas de vote sur le débat d'orientations budgétaire en tant que tel, la CABBALR souhaitait simplement faire part de ses inquiétudes sur la santé financière d'Artois Mobilités et puis émettre quelques réserves notamment sur les perspectives d'investissement. Voilà Monsieur le Président.

Monsieur le Président : Merci David. Est-ce qu'il y a d'autres interventions avant de laisser Monsieur le Directeur répondre aux différentes interrogations. Oui, Jean-Pierre.

Monsieur Jean-Pierre SANSEN : Bonjour à tous, lors de la dernière réunion du conseil communautaire ici même, le président de l'agglomération a signalé que les engagements pris par Artois Mobilités pour l'évolution du transport n'étaient pas encore remplis. Au niveau des communes rurales, c'est toujours le même problème. On est une agglomération avec 100 communes dont 65 communes rurales. Il est difficile de répondre aux besoins de ces communes rurales et aussi par rapport au transport de centre à centre qui prennent beaucoup de temps, c'est le principe du réseau de transport en commun avec des arrêts. Développer peut-être les liaisons expresses pour améliorer la situation de centres à centres, par exemple d'Auchel à Bruay-la-Buissière, de Bruay à Béthune. Il y a une demande forte de l'agglomération pour l'évolution des transports. Le système de transport à la demande a beaucoup de succès et est donc à développer. Le covoiturage - effectivement avec une charge financière importante - est certainement à poursuivre au cours de l'année prochaine.

Monsieur le Président : Merci Jean-Pierre. D'autres interventions ? Non. Monsieur le Directeur, les questions sont nombreuses.

Monsieur Fabrice SIROP : Il y a beaucoup de questions qui sont légitimes. On va essayer de les aborder.

David a soumis notamment - je prends dans le désordre, je répondrai à tout - une augmentation du forfait de charges qui serait inférieure à l'augmentation de la fréquentation attendue. On est bien d'accord : le forfait de charge va augmenter d'une manière assez conséquente mais il faut aussi savoir deux choses. D'abord en 2025, on aura eu un quitus, un solde de la convention relativement important puisque notamment on a dû compenser, dans le cadre de la DSP, le retard de livraison des bus électriques qui ont été remplacés pour l'exploitation par les bus diesel ou hybrides qui n'ont pas le même coût de roulage et sur lesquels on applique un coût marginal par kilomètre plus élevé. C'est le premier point.

Le second point sur la fréquentation. On est, à part en heures de pointe, rarement saturé. C'est-à-dire que l'on a de la disponibilité sur la plupart des transports. Donc on verra comment on en sortira mais globalement, à part sur certaines lignes à certaines heures, on n'a pas besoin de faire du renfort, du doublage, des choses comme cela. L'avenir nous donnera peut-être tort, et peut-être que ce sera un raz-de-marée et que l'on aura une fréquentation qui va exploser la projection la plus optimiste mais à ce stade, on est moyennement inquiet. La hausse de la fréquentation va être pour une grande part absorbée par le dispositif qui est aujourd'hui surcapacitaire.

Les 2 100 000€, parlons-en, une dernière fois j'espère, on en a déjà parlé la dernière fois. On va essayer de faire simple. Aujourd'hui, il nous manque des recettes de fonctionnement, c'est une évidence. Cette somme manque aussi dans notre capacité de financement nette, c'est une autre évidence. A partir du moment où vous avez 100 000 000€ en section de fonctionnement et que l'on vous enlève 2 100 000€, c'est logique que cela fasse un trou. C'est logique aussi que cela dégrade les ratios. Je ne vais pas m'abriter derrière cela constamment mais il faut avoir conscience de cela. Après, comme l'a dit David, c'est une décision extérieure, on en prend acte les uns et les autres, on ne peut que faire cela de toute façon. On n'a pas les mêmes risques que sur les autres 9 000 000€ de compensation des collégiens dans la mesure où cette somme est une compensation qui n'est pas volontaire et lié à un transfert de charges. C'est vraiment quelque chose de contractuel qui n'a, entre nous soit dit, jamais été actualisé, ni par le Département, ni par la Région depuis 2016.

Sur l'intégration tarifaire, il y a une délibération qui va vous être présentée tout à l'heure. Effectivement, à l'instant, on a fait la présentation budgétaire et on a pris les éléments de la Région. J'essaie de ne pas être trop technocratique. Le prix de l'intégration tarifaire est calculé sur un prix au kilomètre. La Région calcule combien lui coûte un kilomètre de train. On applique à ce kilomètre/train un volume de passagers qui est le nôtre et un volume de kilomètres réalisés sur notre ressort territorial. Cela fait un certain nombre d'éléments, mais l'élément majeur qui justifie le passage d'1 100 000 à en 2025 à 1 700 000, c'est que la Région a calculé que son prix du kilomètre/train passait de 17,50 à 33,53. On les a rencontrés en juillet, et on nous avait dit que l'évolution serait de quelques euros du kilomètre/train. En septembre, on n'avait aucune nouvelle. Nous avons appelé nos collègues ; le président a écrit au président de Région plusieurs fois et là, ce lundi, on nous a donné le chemin pour comprendre comment était calculé ce kilomètre/train. On est resté un peu stupéfait puisqu'en fait, ils ont pris tout simplement le volume global de leurs dépenses sans tenir compte des recettes d'exploitation. Donc ils nous font payer le kilomètre/train brut. Naturellement, ce n'est pas acceptable. On a calculé combien cela pourrait faire, cela ferait autour de 22/23€ du kilomètre, ce qui est quand même déjà une hausse par rapport à 17,50 et qui est déjà beaucoup plus compréhensible. On a appelé nos collègues à des niveaux différents pour essayer de voir avec eux, pour exprimer notre stupéfaction par rapport à ces éléments. Les autres AOM concernées ont eu la même réaction que nous. Une fois qu'on a donné le chemin d'accès au calcul, tout le monde est surpris par cette attitude. Il y a d'autres éléments. Par exemple, la Région calcule des frais de commercialisation de nos titres alors que c'est nous qui les portons, qui les délivrons. On a émis des réserves aussi sur les modalités de calcul puisque pour déterminer notre quote-part, pour le trafic SNCF, c'est une enquête de terrain qui est menée par KISIO, qui est une filiale de la SNCF, sur une période très courte. L'enquête 2025 va s'achever cette semaine. Elle a été prolongée parce que la SNCF a eu tellement de train arrêtés cette semaine qu'il n'y a pas assez de passagers contrôlés et contrôlables. On aura les résultats en février 2026. C'est encore un élément dont on n'a pas la maîtrise. Donc il faut savoir que les discussions continuent. Vous allez avoir une délibération que nous allons vous proposer de légèrement modifier pour

tenir compte de ces nouveaux éléments et pour permettre à Monsieur le Président, qui a signé d'ailleurs un courrier à M. Bertrand en ce sens, de faire valoir le bon sens qui est de dire : « *d'accord pour mettre des prix réels mais il faut vraiment que ce soient des prix réels* ». Ensuite, le kilométrage réellement effectué, moi, je ne sais pas comment ils vont le calculer. Tout cela fait qu'on va continuer l'intégration tarifaire en janvier, mais on n'a aucune certitude, et leur projet de convention d'ailleurs ouvrirait la possibilité de discuter du montant de 33,53€ sur la base d'éléments réels. Je pense que l'on n'ira pas sur les 500 000€.

La perte de la TVA sur le budget, c'est effectivement une perte pour nous. Gratuité ou pas gratuité, je l'ai encore réexpliqué la dernière fois, il nous faut absolument une couverture des recettes propres de 10%. On l'a mis en place cette année, cela se traduit par une perte de TVA qui serait bien pire si on était sans la qualité d'assujetti fiscal. Ce serait une perte de TVA de 10% sur la totalité de nos dépenses. Aujourd'hui, on parlait tout à l'heure des bus, quand on achète un bus, on récupère la TVA au trimestre suivant. Si vous achetez un véhicule dans votre commune, vous récupérez la TVA deux ans après avec un abattement. Donc c'est vraiment extrêmement important que l'on garde cette qualité d'assujetti fiscal. Donc cela va se traduire par quelques centaines de milliers d'euros de dépenses supplémentaires versus le risque d'avoir 10 000 000€ de dépenses supplémentaires pour rien. C'est un calcul dont on a parlé plusieurs fois au comité syndical. Ce n'est pas simple à comprendre parce qu'effectivement, c'est extrêmement technique. On a travaillé avec des avocats fiscalistes. On sait qu'il y a un impact, on le savait dès le départ. Cet impact, on l'a calculé dans le coût de la gratuité même si on a déjà mis en place ce mécanisme de compensation avant la mise en place de la gratuité puisque ce sera en 2026 le troisième exercice au cours duquel on met en place ce dispositif. En 2024 et en 2025, il a déjà été mis en place.

Le PPI au-delà de 2026, là encore, c'est une question absolument légitime. D'une part, les recettes de fonctionnement, on l'a souligné, sont extrêmement tendues. D'autre part, on a des difficultés extrêmes à se faire financer ce que l'on fait. Je vais prendre un exemple, pour la première fois l'année prochaine, on va toucher ce que l'on appelle des CEE, des certificats d'économie d'énergie sur l'achat des bus électriques. Cela sera pour la première fois depuis 10 ans que l'on va retoucher quelque chose sur l'achat des bus ! On nous dit qu'il faut arrêter les bus diesel, les moteurs thermiques, biocarburables et passer à l'électrique - l'hydrogène, on a déjà donné - et en fait, cela nous double le coût de revient d'un bus et on a aucune subvention. C'est une contrainte que l'on subit et dont on est obligé de tenir compte. On a un engagement de renouvellement de la flotte via le contrat de DSP. On ne peut pas faire rouler des bus de 17 ans. Un ou deux de temps en temps, s'ils sont en bon état c'est possible mais ce n'est pas prévu contractuellement. On a un engagement de renouvellement.

Sur les autres dépenses en investissement, on s'efforce de faire passer le maximum de choses et donc déjà, sur les transformations des deux lignes qui vont passer en Bulle en 2026, on fera des petits travaux notamment sur les aménagements de carrefours. On commence sur les quais à rentrer dans des gros contingents, c'est-à-dire qu'on a encore quelques communes où il y a quelques quais à faire, et d'autres communes où il y en a plusieurs dizaines. En 2025, le plan d'équipement prévoyait deux communes : Bruay-la-Buissière dont les travaux s'achèvent aujourd'hui, et Hénin-Beaumont où on n'a toujours pas eu l'accord de Monsieur le Maire. On l'aura je pense au cours du premier trimestre 2026 mais je ne suis pas certain que l'on démarre quelque chose immédiatement. En revanche, on redémarrera notre programme 2026 avec un certain nombre de communes, plus petites mais qui seront un peu réparties, et on va poursuivre notre déploiement. C'est quelque chose qui coûte assez cher. Le mobilier urbain, vous en avez dans vos communes, ce ne sont pas des choses qui sont bon marché. Je pense aux mâts d'éclairage, aux abribus... Le plan de renouvellement nous coûte de l'argent. Une fois que l'on aura soldé ces dépenses « obligatoires », on pourra s'interroger effectivement sur le reste.

Le gros projet sur lequel il va falloir que l'on avance, c'est l'utilisation qui sera faite de l'ancienne voie ferrée entre Bruay-la-Buissière et Bully-les-Mines. On va prendre le temps de parler avec toutes les parties concernées, on va essayer de monter un projet qui n'aura pas d'impact en 2026 mais là encore, en fonction du projet, on pourra aller chercher des subventions mais je commence un peu à désespérer pour être tout à fait honnête avec vous. Par exemple, en 2025, on a touché 275 000€ sur le fond vert, fond vert dont on nous garantissait il y a 5 ans que pour le covoiturage, il y aurait 1€ de l'Etat à chaque euro dépensé par nous. On a fait un dossier en 2023 et en 2024, où nous n'avons rien obtenu. En 2025,

on a eu 275 000€, ce qui correspond à 25% de ce que nous avons financé sur l'année. Vous voyez, c'est assez compliqué de monter un PPI lisible, crédible, notamment parce que notre partie technique est l'achat des bus. On n'est pas dans des travaux d'infrastructures de type routière, entretien des canalisations d'eau potable, entretien du réseau d'éclairage public. On est sur quelque chose d'assez particulier.

Le poids croissant de la dette, le ratio de désendettement nous inquiète et c'est pour cela qu'on l'a signalé dès à présent et que l'on a travaillé pour que le budget soit présenté pour répondre aux critères essentiels. Mais il est de notre responsabilité de vous présenter à ce stade des orientations budgétaires qui ne soient pas enjolivées. On va y arriver, je l'espère. La dette n'a pas un poids croissant. Ce qui a changé en 2025, j'espère qu'on pourra le poursuivre en 2026 dans le poids des intérêts de la dette, c'est notamment l'usage de la ligne de trésorerie. On vous a expliqué tout à l'heure, on nous doit 19 000 000€. C'est de la trésorerie négative. Artois Mobilités fonctionne avec une trésorerie négative. Il y a des mois où on est à 0, mais on a une trésorerie négative depuis 2019. Donc effectivement, c'est le même compte 66 sur les intérêts de la dette. Cela baisse moins. Il y a deux ans, on a payé 1 000 000€ parce que les taux d'intérêts étaient élevés, parce que nos utilisations étaient importantes. On y travaille beaucoup pour essayer d'optimiser le fonctionnement. C'est aussi l'enjeu du recouvrement de nos créances.

Les liaisons expresses, cela fait partie des sujets qui sont encore sur la table. J'attends aussi d'ailleurs le rapport que la CABBALR a commandé pour examiner les pistes d'amélioration de l'offre. On a rencontré le bureau d'études il y a 18 mois, on ne l'a pas eu donc on ne va pas refaire ce qu'ils ont fait. On s'en assurera naturellement, mais je suis aussi en attente de ce travail pour pouvoir avancer sur les liaisons expresses. Sur le reste, effectivement, M. SANSEN l'a souligné, le TAD fonctionne plutôt bien, notamment sur la Lys-Romane. Mais ce n'est pas avec le TAD que l'on fait le plus de voyages. Cependant, on va travailler sur le coût du voyage, et on vous le donnera ensuite, combien coûte un voyageur en TAD par rapport à un voyageur du réseau classique. On l'avait fait il y a un an ou deux sur le transport scolaire, c'était évident. On va essayer de retravailler dans cette période où le politique va être en quelque sorte en sommeil jusqu'en juin pour essayer de mettre en place des dispositifs d'optimisation de l'offre.

La capacité d'autofinancement nette qui risque d'être négative, à cause de la gratuité selon ce qu'a dit M. THELLIER. C'est une lecture, puisque nous considérons que les 10 000 000€ compensent la perte de recettes en termes de fonctionnement technique, comptable. La recette, on l'a toujours. Ce que l'on n'a plus, c'est son évolutivité. A partir du moment où on vous a demandé une somme de X pour financer la gratuité, on ne va pas revenir dessus constamment en disant qu'il faut l'augmenter. En revanche, si d'aventure, il y avait des services nouveaux, on en reparlerait. Mais la capacité d'autofinancement qui risque d'être négative, on en a parfaitement conscience. On aussi conscience qu'à une époque donnée, on l'a fait volontairement pour ne pas réemprunter. On a réduit l'épargne parce que cela ne sert à rien d'avoir de la dette, même 1 000 000€ par an qui est souscrit pour avoir une capacité d'autofinancement qui finalement reste large. On a expliqué cela à la chambre régionale des comptes qui a un raisonnement comptable purement annuel. Mais c'est vraiment un signal de vigilance pour nous, qui nous taraude, et une fois encore, au-delà de savoir si on aurait pu développer le vélo en libre-service, les 2 100 000€ de la Région nous manquent en équilibre de la section de fonctionnement, quand bien même ils auraient été annoncés avec des dépenses derrière, parce que ce sont des recettes de fonctionnement qui viennent donc atténuer le poids de la dette dans l'état actuel.

C'est tout ce que je peux vous dire à ce stade Monsieur le Vice-Président.

Monsieur le Président : Merci M. SIROP, M. SANSEN et M. THELLIER.

Monsieur Jean-Pierre SANSEN : On a parlé des transporteurs. Vous aviez une estimation du coût des transports scolaires il y a deux ans. Quand je fais des interventions en collège, je signale que les parents des collégiens ont la chance de ne pas payer de transport scolaire parce que dans d'autres régions, ils paient. Alors je voulais savoir si cela a été mis à jour parce qu'une représentante du Département m'a dit que le montant était supérieur.

Monsieur SIROP : Effectivement, il n'y a pas une moyenne. Ce que l'on avait fait, c'est un travail sur un certain nombre de collégiens type, je ne les ai pas forcément en tête mais je pourrais vous les communiquer. Ce qui est clair, on en a eu des exemples, c'est qu'un collégien qui est résident dans la Lys-Romane et qui est transporté à Isbergues, Lillers par exemple, coûte plus cher qu'un collégien de Béthune qui va dans un autre quartier ou un collégien de la périphérie de Béthune, c'est une évidence mais cela fait partie de la solidarité. On pourra donner deux, trois exemples M. SANSEN. Globalement, plus on est rural, plus cela coûte cher. Quand on est loin de la masse, forcément, le coût unitaire est beaucoup plus important mais ce n'est pas cela qui compte, c'est simplement une illustration. Aujourd'hui, on est sur des secteurs un peu plus grands, je ne parle pas des scolaires mais on a beaucoup de scolaires qui finissent sur des circuits réguliers. Moi, j'en ai de plus de plus. Alors pas forcément des enfants qui vont à l'école le matin sur les retours, ils utilisent le bus de ville. Ce sont des tendances que l'on va essayer de travailler un peu par « psychologie d'usager ».

Monsieur Jean-Pierre SANSEN : J'ai une remarque à faire, le président de l'agglomération a regretté l'absence de Monsieur le Président pour représenter Artois Mobilités aux Assises de la Mobilités de la CABBALR.

Monsieur SIROP : J'ai appelé à titre personnel M. QUINTELIER (DGS de la CABBALR). Le Président lui-même s'est excusé mais on a été invité la semaine d'avant, ce qui est un peu juste.

Monsieur le Président : Un Président n'est pas disponible comme on le souhaite, il a aussi des obligations. Et donc si effectivement, on m'avait sollicité bien en amont, je pense que l'on aurait pu trouver une date en commun mais je ne suis pas à la disposition de tout le monde quand bon le semble à tout le monde. J'ai aussi mes obligations. Je pense qu'on peut le comprendre. Donc j'ai pour habitude quand je demande à quelqu'un de venir de le solliciter, de ne pas lui imposer une date. Cela s'appelle la courtoisie, tout simplement.

M. David THELLIER : J'aimerais juste réagir aux propos du Directeur et revenir rapidement sur l'intervention de Jean-Pierre sur les propositions pour améliorer la création prochainement de lignes expresses ou quelque chose comme cela. C'est une dérogation importante, donc cela fait effectivement quelques temps que vous nous demandez cela et qu'on s'est engagé à produire quelque chose.

Très prochainement, vous aurez des propositions d'amélioration de l'offre de service qui vous seront communiquées. Et puis pour revenir très rapidement sur les quelques points saillants que j'ai soulevés sur ce rapport d'orientations budgétaires et sur les réponses que vous avez apporté.

Sur les quelques orientations qu'on partage. Nous comprenons la complexité du fonctionnement de la TVA, je vais vous dire, ce n'est pas un sujet facile. On le comprend très bien. Nous entendons également le manque de visibilité pour établir un PPI clair. Sur l'intégration tarifaire, il y a des négociations pour ne pas nous imposer des frais du kilomètre qui n'aurait aucun sens.

Je reviens très rapidement sur nos inquiétudes et vous l'avez dit vous-même, Monsieur le Directeur, les difficultés à se faire financer des investissements. Derrière, on peut constater une augmentation potentielle peut-être conséquente des dépenses. Une baisse en parallèle des recettes. J'ai entendu aussi la Directrice des Finances envisager un recours à l'emprunt et il faudrait bien évidemment qu'on discute. Notre crainte, c'est plutôt l'effet ciseaux qui pourrait nous fragiliser et voilà. Il n'y a pas de difficulté de compréhension ou quoi que ce soit. On s'inquiète et on s'interroge là-dessus.

Monsieur le Président : Très bien. Vos inquiétudes sont d'ailleurs largement partagées par moi-même et par l'ensemble des salariés du syndicat mixte et bien évidemment les membres du comité syndical.

Monsieur Pierre CHÉRET : Brièvement, je pense que le rapport qui est proposé, d'abord, montre bien tout l'enjeu qui est celui de faire évoluer l'habitude du transport collectif et la politique qui est dégagée par ce rapport montre bien qu'on y travaille sérieusement.

Oui, il y a une grande prudence à avoir, c'est normal, on est dans une évolution forte et je pense que chacun peut le mesurer. Cette évolution forte, on veut qu'elle soit efficiente, il faut que cela réussisse et le BHNS était une importante étape. Maintenant, on franchit une seconde étape très importante. Je pense que le sérieux qui est mis pour faire en sorte que l'on franchisse ces étapes, on peut le voir au travers des propositions et des orientations qui sont proposées.

Nous, on pense qu'il y a encore beaucoup de choses à faire puisque le BHNS et la gratuité vont provoquer des évolutions de comportement, des besoins et de nos communes. On parle de la ruralité mais on peut parler aussi de ce qu'il va se passer au cœur même des urbanités. Je remarque quand même qu'il y a des évolutions en termes de propositions pour les Bulles. Nous, on en aura moins mais d'autres en auront plus et tant mieux, il faut y regarder. Et puis alors je souligne, j'ai dû faire un vieux rêve parce que du temps où j'étais cheminot, je rêvais de la réouverture de la ligne Bully/Bruay alors je me dis que cela se fera peut-être avec des Bulles. La question, c'est de voir si la démarche de bus express peut-être réfléchi bien sûr. Je pense que la rigueur qui est mise pour gérer tout cela, ça nous va et à mon avis, il faut poursuivre.

Monsieur le Président : Très bien. D'autres observations ? Je ne vais pas ajouter grand-chose. Vous imaginez bien qu'effectivement, on ne va pas vous embarquer dans une aventure, ce qu'on a fait jusqu'à présent. Vous avez pu constater qu'il y a toujours une grande responsabilité, courage et en même temps une prudence dans la gestion de ce syndicat. Je ne connais pas une seule collectivité qui aujourd'hui annonce des discours optimistes. Les temps sont difficiles évidemment. Chaque collectivité est plutôt dans la prudence que l'optimisme. Donc c'est ce que nous ferons au syndicat mais l'expression qui était la tienne David, elle est légitime et c'est aussi important que nous rassurions sur le sérieux du syndicat qui est extrêmement rigoureux dans la gestion et prudent aussi dans ce que nous avons à faire dans les années à venir. Et donc effectivement même s'il y a beaucoup de choses à accomplir, et même si nous en avons déjà accompli beaucoup, je pense même qu'il y a plusieurs évolutions réalisées ici au sein d'Artois Mobilités. Le BHNS, je pense que c'est la principale révolution et nous en accomplissons une seconde avec la gratuité mais il y en a d'autres qui vont venir. Et je partage ce que vous avez exprimé, plus encore la CABBALR que les autres interco, la meilleure desserte des zones rurales est un enjeu même s'il n'y a aucune zone blanche sur l'ensemble du périmètre d'Artois Mobilités ; ce n'est pas forcément le cas ailleurs. Et puis, tu l'as dit en zone urbaine, il y a aussi bien d'autres améliorations à accomplir. Nous le ferons au rythme qui est le nôtre. Je le dis, on parlait des collectivités qui sont toutes prudentes, la Région l'a exprimé plus largement en se désengageant. Plus globalement, on va continuer de se battre sur l'intégration tarifaire en effet. On n'a pas pu mettre en place le vélo libre-service, même si tout est prêt, et en cas de retour d'une situation optimiste, on le mettra en œuvre.

Mais effectivement, je pense que nous aurons un exercice de grande prudence. Je pense que toutes les collectivités aujourd'hui sont plutôt prudentes. Si vous en connaissez quelques-unes qui sont dans une autre dimension, vous me le dites, mais je n'en connais pas beaucoup. Donc merci pour toutes ces interrogations posées, c'est toujours mieux de poser le débat que de ne pas le poser. J'espère effectivement que vous avez confiance. Ce n'est quand même pas la première fois que quelque part, on s'inquiète sur le budget, l'évolution. Jusqu'à présent, vous avez pu constater qu'on a toujours fait preuve de responsabilité. C'est donc que celle-ci s'accroît du fait du contexte et du désendettement de certains. On l'assurera. On l'a toujours assuré, soyez rassuré.

On doit voter que l'on a pris connaissance de ce débat d'orientations budgétaires. Vous en avez bien pris connaissance ? (*personne ne se manifeste*) Oui. Je vous remercie de votre attention. C'est quand la prochaine réunion ? Le 12 février, on se posera sur le budget 2026 en fonction des orientations qui ont été aujourd'hui exposées. Je vous remercie de votre participation, de votre contribution forts intéressantes.

2°) A PRIS ACTE de la tenue du débat d'orientation budgétaire pour l'exercice 2026 et de l'existence du rapport sur la base duquel s'est tenu le débat. Ce rapport est présenté en annexe à la présente délibération.

Adopté à l'unanimité (16 voix)

3°) Ouverture des crédits provisoires – Exercice 2026

Madame Stéphanie HUBINET : On est sur des crédits provisoires. Donc en 2026, pour pouvoir nous permettre avant le vote du budget donc de payer des factures en termes d'investissement, on procède à une ouverture des crédits à hauteur de 25% des crédits prévus sur le budget précédent. C'est une délibération de principe. On la présente tous les ans autant en section de fonctionnement qu'en section d'investissement. C'est une obligation que chaque collectivité est obligée de présenter.

Monsieur le Président : Pas de souci ? (*personne ne se manifeste*)

3°) **A DÉCIDÉ** d'autoriser le président d'Artois Mobilités à engager, liquider et mandater, avant le vote des budgets primitifs 2026, les dépenses d'investissement détaillées ci-dessous (limites par chapitre) :

Chapitre	Budget principal M57	Budget annexe transport M43
20	0.00	270 000
21	1 665	3 467 083
23	0.00	400 250

& A DÉCIDÉ d'approuver ces mesures provisoires jusqu'à l'adoption des budgets primitifs 2026 et a **PRÉCISÉ** que ces crédits seront repris aux budgets primitifs 2026.

Adopté à l'unanimité (15 voix)
2025/58/CS

4°) Assurance statutaire – Avenant relatif à la tarification du contrat groupe du Centre de gestion de la Fonction Publique Territoriale du Pas-de-Calais.

Madame Stéphanie HUBINET : L'assureur revalorise les taux de participation des collectivités. Pour pouvoir signer les avenants qui nous lient au Centre-de-Gestion, on vous présente cette délibération sachant que la collectivité est assurée pour le décès, les longues maladies et la longue durée. Artois Mobilités est rattaché au contrat d'assurance statutaire géré par le centre de gestion du Pas-de-Calais. Ils nous ont fait part d'un taux de sinistralité qui est en croissance constante.

Monsieur le Président : Pas de souci là-dessus ? (*personne ne se manifeste*)

4°) **A APPROUVÉ** les taux et prestations obtenus par le Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale du département du Pas-de-Calais pour le compte d'Artois Mobilités, **A DÉCIDÉ** de continuer d'adhérer au contrat groupe assurance statutaire à compte du 1^{er} janvier 2026, et ceci jusqu'au 31 décembre 2027 sauf dénonciation par l'une ou l'autre des parties dans les délais prévus au contrat (4 mois avant la date d'échéance annuelle fixée au 1^{er} janvier de chaque année), et ceci dans les conditions suivantes :

Garanties	Franchises	Taux en %
Décès		0.28 %
Accident de travail	15 jours en absolu	1.60 %
Longue Maladie/longue durée	Sans franchise	3.11 %
Maternité – adoption		0 %
Maladie ordinaire		0 %
Taux total		4.99 %

Ce taux total sera appliqué pour le calcul de la prime d'assurance à verser, sur la masse salariale assurée composée du traitement de base indiciaire, de l'indemnité de résidence, du supplément familial de traitement et de la nouvelle bonification indiciaire.

A PRIS ACTE que la collectivité, pour couvrir les frais exposés par le Centre de Gestion au titre du présent marché, versera une participation financière comme suit : 1.00 % de la prime d'assurance dans le cadre de la mission de suivi et d'assistance technique. Ce taux applicable annuellement sur la prime d'assurance calculée par la collectivité pourra être éventuellement révisé par délibération du Conseil d'Administration du Centre de Gestion. Cette participation financière vient en sus des taux figurant à l'article 2 de la présente délibération

A PRIS ACTE également qu'afin de garantir la bonne exécution du marché, son suivi et sa continuité, la collectivité adhère obligatoirement à une convention de suivi comprenant :

- L'assistance à l'exécution du marché
- L'assistance juridique et technique
- Le suivi et l'analyse des statistiques, et l'établissement d'un programme de prévention
- L'organisation de réunions d'information continue.

Le coût annuel supporté par la collectivité varie suivant le nombre d'agents figurant au contrat comme suit : le paiement sera donc effectué par les adhérents au contrat groupe ou titulaire du marché d'audit, à savoir la société BACS.

Tarification annuelle	Prix en Euros HT	Prix en Euros TTC
de 1 à 10 agents	150.00	180.00
de 11 à 30 agents	200.00	240.00
de 31 à 50 agents	250.00	300.00
+ de 50 agents	350.00	420.00

Cette convention de suivi intervient en sus des taux figurant aux articles 2 et 3 de la présente délibération.

A AUTORISÉ le Président à signer le bon de commande ainsi que la convention qui interviennent dans le cadre du contrat groupe.

Les taux, "garanties et franchises" souscrites ci avant sont conformes au bon de commande, correspondant aux choix retenus par Artois Mobilités dans le cadre de l'adhésion au contrat groupe auxquels s'ajoutent la participation financière au Centre de Gestion du Pas-de-Calais et la convention de suivi.

ET A RAPPELLÉ que les dépenses engagées seront imputées au budget principal d'Artois Mobilités.

Adopté à l'unanimité (15 voix)
2025/59/CS

5°) Organigramme, suppression de postes et mise à jour du tableau des emplois et des effectifs

Madame Stéphanie HUBINET : Nous avons souhaité modifier l'organigramme : nous avons un départ à la retraite et un autre programmé pour le 31 mars de deux responsables de pôle, donc on revoit la structure de la collectivité.

On a deux pôles, le pôle infrastructures et le pôle patrimoine bâti et accessibilité qui vont fusionner pour devenir le pôle technique. On ne prévoit pas de recrutement dans l'immédiat, c'est un remaniement en interne, nous avons un ingénieur aujourd'hui sur un poste de chargé d'opération qui

a eu son concours et qui va remplacer les deux agents partant à la retraite. C'est pour cela que nous avons souhaité réviser l'organigramme. Ensuite, le pôle innovation et système d'information (PISI) va intégrer le pôle communication car l'agent était seul dans son pôle. Le pôle communication va devenir le pôle communication, innovation et système d'information. Au niveau du tableau des effectifs, on a fait une refonte complète, on a supprimé des postes qui n'avaient plus lieu d'exister, c'est une actualisation complète de la structure.

Monsieur le Président : Ok. Pas de remarque ? (*personne ne se manifeste*) Je vous remercie.

5°) A DÉCIDÉ d'adopter les organigrammes au 1^{er} janvier 2026 et 1^{er} avril 2026 tels que présentés en annexes jointes à la délibération, **A DÉCIDÉ** d'adopter les tableaux des effectifs et des emplois tels que présentés en annexes jointes à la délibération (tableaux au 1^{er} janvier 2026 et 1^{er} avril 2026), **A RAPPELLÉ** que les postes budgétaires suivants sont supprimés :

La filière administrative :

- Suppression d'un poste de gestionnaire comptable
- Suppression d'un poste d'assistant(e) de pôle
- Suppression d'un poste de référent(e) qualité comptable

La filière technique :

- Suppression du poste de responsable de pôle innovation système et station
- Suppression du poste de chargé(e) d'opération système d'information géographique / analyste territorial
- Suppression du poste d'administrateur(trice) systèmes et bases de données
- Suppression du poste de responsable du pôle patrimoine bâti et accessibilité (suite départ à la retraite du 31/12/2025)

& A PRÉCISÉ que les crédits nécessaires sont inscrits au budget de la collectivité (chapitre 012 du budget principal).

Adopté à l'unanimité (15 voix)
2025/60/CS

6°) Délégation de service public pour l'exploitation du réseau de transport urbain d'Artois Mobilités 2024-2029 – Approbation de l'avenant n°2

Monsieur Fabrice SIROP : Vous savez que depuis la précédente DSP avec TRANSDEV, on a l'habitude de conclure un avenant par an.

L'objet principal de cet avenant, c'est de tirer toutes les conséquences de la mise en place de la gratuité qui était prévue dans le contrat qui nous lie à TRANSDEV. Certains éléments étaient déjà prédéfinis. Mais une mise à jour est nécessaire, notamment des annexes qui sont destinées à prévoir le déploiement de la gratuité des services de transport sur le plan financier, juridique et technique.

Il fallait aussi réintégrer en base les modifications apportées par l'avenant n°1 et puis aussi renégocier à la hausse l'engagement de fréquentation du délégataire, notamment au regard de ce qu'on a pu constater encore partiellement à ce jour sur la fréquentation avec les cellules compteuses. On a un peu réévalué l'engagement. Cette modification se traduit par une hausse globale de fréquentation - ce qui est assez normal. Une fois encore, cela nous paraît tout à fait atteignable. En deuxième lieu, on a demandé un certain nombre de modifications de l'offre au délégataire sur le réseau, la modification de certaines lignes, un espacement sur d'autres. Souvent des choses en plus et rarement des choses en moins.

Il va falloir que l'on s'interroge un jour sur les choses en moins, ne serait-ce que pour pouvoir répondre aux questions que vous avez évoquées tout à l'heure.

En troisième lieu, il y a là encore un problème qui était récurrent dans cette DSP qui est la CVAE, qui devait être supprimée en 2024 et dont la suppression est reportée d'année en année. Nous proposons que TRANSDEV ARTOIS-GOHELLE assure le paiement de la CVAE et nous la refacture en toute transparence. J'y trouve un avantage : quand ce sera supprimé, on n'aura pas besoin de délibérer. Et puis on ne paie pas la kyrielle de charges, de structures, de marges qui sont habituelles sur les délégations de service public, même si comme le dit M. Géhin : « *pour la qualité du service, ce n'est pas cher* ».

Ensuite, on a un certain nombre d'ajustements classiques, notamment celui du plan pluriannuel de l'autorité délégante concernant les commandes de véhicules. Pour refaire un point pour ceux qui ne sont pas présents régulièrement, on a commandé il y a maintenant deux ans 18 bus neufs électriques IVECO et MERCEDES. On a été livré des IVECO avec quasiment un an et demi de retard et MERCEDES a commencé à livrer les bus avec quasiment deux ans de retard. Pour répondre à la remarque de M. THELLIER : d'où viennent les pénalités, elles viennent de ce que l'on facture aux fournisseurs le non-respect de leurs engagements.

Il y a aussi les modifications d'approvisionnement en hydrogène. Vous savez que l'on a des bus hydrogène, on a une station hydrogène à Houdain qui était exploitée par GN VERT, filiale de ENGIE. Leur contrat a pris fin en novembre, on a des difficultés avec eux à en sortir car ils n'ont pas respecté leurs engagements. Ils ont laissé l'électrolyseur en panne et aujourd'hui, on a besoin d'hydrogène et on ne le produit plus nous-même. Cela se traduit par un léger surcoût en 2026 qui devrait s'atténuer les années suivantes.

Après, il y a la modification du règlement client.

On a aussi installé des cuves de biocarburant au dépôt de Béthune et des cuves de diesel pour éviter d'aller à la station-service d'à côté qui nous surfacture.

On a aussi des modifications sur les engagements de recettes des vélos. On a encore un service vélo même s'il n'a pas pu se développer.

On a aussi prévu dans cet avenant le développement d'un outil prédictif en intelligence artificielle notamment pour travailler un peu plus toutes ces problématiques d'origine et de destination.

La synthèse financière de l'avenant, c'est une hausse du forfait de charges de 6M€ en valeur 2022 ; je souligne ce point parce que c'est extrêmement important : le contrat a été passé avec des valeurs fixées en 2022 puisque c'est le dernier indice qui était connu à l'époque de l'élaboration du cahier des charges de la DSP. Il y a eu en 2022 et 2023 une inflation cumulée à deux chiffres. L'actualisation est de ce fait plus impactante dans le contrat. Cela ne fait « que » 1,2% de hausse par rapport au contrat de base. Je ne rentre pas dans le détail des ajustements mais si vous avez des questions, je peux y répondre. Globalement, je vous ai présenté ce que contient l'avenant n°2.

Monsieur le Président : C'est relativement complet. Est-ce que vous avez des remarques ? *(personne ne se manifeste)* Qui est contre ? 4 votes contre. Ceux qui sont en visio. Qui est contre ? *(personne ne se manifeste)* Qui s'abstient ? M. SENSEN. Qui est pour ceux qui sont en visio et en présentiel ?

M. Abdeljalil IDYOUSSEF : Je vote pour.

Monsieur le Président : Cette délibération est adoptée.

6°) A APPROUVÉ l'avenant n°2 à la convention d'exploitation déléguée du service public de transport urbain de voyageurs (2024 – 2029), visant à :

- Tirer les conséquences de la décision des élus d'Artois Mobilités, prise lors de la séance du comité syndical du 24 juin 2024, d'activer la clause de réexamen insérée dans le contrat et relative à la gratuité des services de transport à compter du 1^{er} janvier 2026
 - Intégration des Annexes série 5 du contrat
 - Rebasage des stipulations relatives à la gratuité des services de transport en tenant compte des modifications apportées par l'avenant n°1
 - Réévaluation du niveau des engagements de fréquentation du Déléataire
- Optimiser le fonctionnement du réseau et acter de différentes modifications d'offres
- Tirer les conséquences de l'instabilité législative pesant sur le sort de la CVAE
- Ajuster le contrat sur divers points :
 - Ajustement du plan pluriannuel d'investissement de l'Autorité Déléante concernant les commandes de véhicules et, en conséquence, du forfait de charges du Déléataire
 - Modification des conditions d'approvisionnement en hydrogène
 - Modification du règlement client (interdiction des trottinettes électriques)
 - Installation des cuves carburant au dépôt de Béthune
 - Ajustement de l'engagement de recettes du service BICLO
 - Développement d'un module de l'outil IA prédictif en lien avec les cellules de comptage

A AUTORISÉ le président d'Artois Mobilités ou son représentant à signer cet avenant n°2 et à prendre toutes mesures utiles pour son exécution, **A PRÉCISÉ** que cet avenant n°2 engendre une hausse du forfait de charge (2024-229) de 6 019 340 euros HT (valeur juin 2022), soit +1.2 %, par rapport au niveau redéfini par la clause de réexamen, **A PRÉCISÉ** que cet avenant n°2 entraîne une hausse de l'engagement de recettes (2024 - 2030) du Déléataire de 8 254€ HT (valeur juin 2022), soit +18,53 %, par rapport au niveau redéfini par la clause de réexamen et **A PRÉCISÉ** que cet avenant n°2 entraîne une hausse de l'engagement de fréquentation (2024-2029) de 20 884 559 voyages, soit +18,6 %, par rapport au niveau redéfini par la clause de réexamen.

Adopté à la majorité (10 voix)
2025/61/CS

7°) Approbation du bilan socio-économique du projet de Bus à Haut Niveau de Service

Monsieur Fabrice SIROP : Je vais juste faire un mot d'introduction. C'est un document qui nous est imposé par les services de l'Etat et qui est prévu dans les conventions de financement. C'est un rapport de 220 pages. On a demandé à Nathan (DELGUSTE) qui va vous le présenter, je le remercie ainsi que Lowyk (MEURIN) aux finances, Amandine (ZIELINSKI) à la communication, tous ceux qui ont travaillé sur ce dossier et l'AULA également. On l'a présenté au comité des partenaires, on leur a proposé soit la synthèse, soit page par page. Personne n'a souhaité page par page.

Monsieur Nathan DELGUSTE : Avant de commencer, je tiens juste à dire que si vous voulez voir le rapport page par page, on a des exemplaires. Vous pourrez en récupérer un à la fin du comité syndical.

Quelques rappels sur le projet Bulles parce que cela permet de comprendre en quoi il consistait. Donc, c'est bien 7 lignes de BHNS dont 6 aménagées, 115km d'itinéraires dont 33km en site propre, dont des voies unidirectionnelles et multidirectionnelles donc que dans un sens ou dans les deux sens et 194 intersections et systèmes de priorités au feu des bus, 41 bus articulés pour la Bulle 1 et la Bulle 2 et près de 280 chantiers menés entre fin 2017 et avril 2019 et un nouveau système d'information voyageurs aux arrêts et à bord des bus.

Vous voyez une petite carte pour vous rappeler que ce dont on parle ici, ce sont bien les Bulles, donc la Bulle 2 qui dessert l'hôpital de Beuvry, la gare de Béthune et le centre de Bruay-la-Buissière et qui fait un lien entre Barlin et Houdain et la Bulle 6 qui a été prolongée récemment depuis Bruay

jusque Lillers en passant par Auchel. Sur les agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin, il y a les Bulles impaires, donc la principale, la Bulle 1 qui dessert Liévin, Lens et qui termine sa course à Noyelles-Godault et toutes les lignes qui desservent notamment Carvin, Libercourt, Dourges et Avion.

Pourquoi est-ce que l'on a fait ce travail de bilan socio-économique du BHNS ? Il y a plusieurs raisons. On est à 5 ans de la fin de réalisation du projet qui date de 2019 : cela fait plus de 5 ans que le BHNS est mis en service. Maintenant, on a suffisamment de recul pour analyser les conséquences du projet sur le territoire et les habitants. On doit répondre à une obligation dans le cadre de ce type de projet d'infrastructures qui est financé avec de l'argent public d'un certain montant. Stéphanie (HUBINET) l'a évoqué juste avant : on a des subventions de l'Etat qui sont conditionnées à la production de ce rapport.

Que contient ce rapport de 200 pages ? Le rapport est découpé en 7 parties qui répondent à 7 questions. Comme dans tous les processus d'évaluation, on pose des questions et on essaie de comprendre en quoi consiste le projet. C'est la première partie. Vous allez retrouver tous les éléments du projet, comment le projet a été conçu au départ, quels ont été les aménagements réalisés sur le territoire, combien le projet a-t-il coûté. C'est important, pour un projet de cette ampleur. Les impacts sur l'offre et la fréquentation donc à la fois sur les lignes Bulles et aussi sur l'ensemble du réseau TADAO, l'impact sur la mobilité des habitants du territoire dans son ensemble, les conséquences sur l'environnement et les conséquences sur l'aménagement du territoire. Je vous ai mis sur le support des extraits du rapport qui est consultable. Vous avez tous les détails dans le rapport mais concrètement, sur la première partie, on a rappelé les éléments du projet.

Sur le coût en revanche, ce qui a été fait, c'est un travail par le pôle ressources, un travail de reprise de l'ensemble des marchés publics qui ont été réalisés dans le cadre du projet afin d'établir une évaluation du coût final du projet. On s'est aperçu que, par rapport aux chiffres annoncés en 2016, on a une économie de 55 000 000€ qui s'explique notamment par le fait qu'il y a un ouvrage d'art qui n'a pas été réalisé entre Libercourt et Carvin. Il y a une maîtrise d'ouvrage qui a été très forte avec Artois Mobilités qui a recruté beaucoup de personnel, qui a eu recours à des bureaux d'études externes et des économies qui ont été réalisées tout au long du projet ce qui amène à cette enveloppe qui est à la baisse par rapport à ce qui était prévu. C'est notable parce que dans beaucoup de projets de transports, c'est plutôt l'inverse qui se produit.

Sur les impacts du réseau et les lignes Bulles, je vous ai indiqué sur le support les fréquences qui sont vraiment compétitives, notamment sur les Bulles 1 à 3 entre 10 et 12 minutes de fréquence de passage des bus. Rapidement, sur les autres Bulles, la fréquence a été augmentée donc cela se ressent dans la fréquentation puisqu'elle a augmenté sur l'ensemble des Bulles de 49% entre 2017 et 2024. 2017 parce que c'est l'année d'exploitation du réseau avant les travaux. En 2018, on a eu une baisse de la fréquentation durant les travaux et ce n'était pas logique de comparer la fréquentation entre 2018 et 2024.

Sur l'offre du réseau en elle-même, elle a progressé de 18% en termes de kilomètres commerciaux par rapport à 2015 et sur la fréquentation du réseau dans son ensemble, on est à peu près à 12 000 000 de validations sur une année régulière donc on est à 2 000 000 de validations supplémentaires par rapport à 2019.

Sur les effets sur la mobilité des habitants, ce que l'on constate, c'est qu'on a eu une augmentation de l'usage des transports en commun. C'est un travail qui a été fait par l'Agence d'urbanisme (AULA). Ils ont repris les chiffres de l'enquête mobilités 2006 et ils ont comparé avec celle de 2023 donc après le projet de BHNS. Ils ont regardé les résultats spécifiquement le long des lignes Bulles. Ce que l'on constate, c'est que l'usage des transports en commun a fortement progressé sur ces corridors autour des Bulles. On est passé de 1,7% de déplacements en plus en 2006 à 5,9% aujourd'hui et sur la même période, les déplacements en voiture ont baissé. Légèrement mais ils ont baissé quand même. Cette tendance s'inscrit complètement dans les objectifs du PDU, le plan des

déplacements urbains, d'atteindre 7% de part modale du bus à horizon 2030 : on est dans la tendance de l'objectif.

Si on prend l'ensemble du territoire des communes desservies par les lignes Bulles, on voit que les déplacements en voiture ont baissé de 10% et que les déplacements en transports collectifs ont augmenté de 16%. Vous pourrez retrouver le détail dans le rapport. Les lignes desservent les principaux pôles d'échanges du territoire, les gares, les aires de covoiturage, les pistes cyclables qui ont été aménagées dans le cadre du projet notamment le long de la Bulle 2 avec une continuité cyclable, les abris-vélos qui ont été implémentés aussi et les cheminements piétons qui ont été améliorés sur les lignes avec des traversées piétonnes plus sécurisées qu'avant le projet. Vous retrouverez les détails dans le rapport.

Pour terminer, les conséquences sur l'environnement. L'agence d'urbanisme avait fait un travail sur la destination des déplacements évités en voiture qui nous permet d'estimer des niveaux de pollution qui auraient été supérieurs si le projet de BHNS n'avait pas été réalisé. Sur l'aménagement du territoire, on a fait un focus sur les quartiers politiques de la ville quand ils sont desservis par le BHNS et les cités minières. Ce sont des quartiers qui ont bénéficié de nouveaux aménagements, de nouveaux équipements notamment en mobilier urbain qui sont aussi des effets positifs du projet. Les zones d'emploi desservies comme la zone d'activités ou les centres commerciaux et enfin l'ensemble des ouvrages d'art majeurs notamment qui ont été réalisés dans le cadre du projet ce qui inclut le pont à côté du stade Bollaert, l'ouvrage d'art à Sainte Henriette à Hénin-Beaumont, le pont rue Florent Evrard à Bruay-la-Buissière, donc des ouvrages d'art majeurs qui ont été réalisés dans le cadre de ce projet.

Pour terminer, en synthèse, je vous ai remis les principaux éléments du bilan. Le projet de BHNS, c'est un projet d'ampleur inédite sur le territoire avec un budget qui a été tenu, une offre BHNS qui est attractive avec une fréquentation en hausse sur les lignes Bulles, une nouvelle image pour le réseau TADAO et une fréquentation globale qui est en hausse sur le territoire depuis la mise en place du BHNS, un usage croissant des transports collectifs sur l'ensemble du territoire et une baisse des transports en voiture, des conséquences positives sur l'environnement et des effets bénéfiques pour les quartiers et les communes desservies.

Monsieur le Président : Très bien. Merci pour cet exercice de synthèse. Je vous invite à lire avec attention ce rapport qui montre que nous avons eu raison de mener à bien ce projet de BHNS.

Je rappellerai à celles et ceux qui ont eu des doutes qu'à l'époque, je me souviens que j'ai dû avancer masqué pour faire avancer ce BHNS qui suscitait là aussi beaucoup d'inquiétude voire d'opposition. Je me dis que si on n'avait pas fait cela, où en serait-on aujourd'hui. Les sujets de mobilité ont du sens et vous l'avez tous vu, la mobilité fait aujourd'hui partie des 3 priorités de nos administrés. Cela fait partie effectivement des sujets qui sont mis en avant dans le cadre des prochaines municipales. Donc vous imaginez si nous n'avions pas réalisé le BHNS, je pense que l'on serait mis à l'index aujourd'hui. On peut dire aujourd'hui que les résultats sont extrêmement positifs. Alors c'est loin d'un *satisfecit* général : il reste encore beaucoup à faire.

Monsieur Pierre CHÉRET : J'ai vécu la période où vous parliez du tramway. A mon avis, si on avait fait le tramway, on n'aurait pas été en capacité de réaliser toutes les lignes telles qu'elles sont aujourd'hui implantées. On aurait eu beaucoup de dépenses à faire sur quelque chose qui n'aurait peut-être pas satisfait.

Je suis intervenu à l'agglomération la fois passée, j'ai rappelé quand même que tous les jours, quand on voit ce que représente le volume de bus, de personnel, de lignes, le volume qui circule et la problématique de la régularité ou de la régulation, on peut se dire quand même que l'on a un outil qui rend beaucoup de services chaque jour. Je crois que si on était resté figé sur cette question de tramway, on n'aurait pas été.

La deuxième remarque, je pense qu'il y a des évolutions qui sont indiquées, c'est intéressant. Vous savez que j'ai un petit dada, c'est que je vais prendre les zones d'activités, et permettre aux gens de moins prendre la voiture pour honorer des contrats précaires. Prenons le temps de regarder ce qu'on peut faire en termes de desserte et non pas dire, on ne peut pas.

On a de même des choses qui se réalisent, je pense à la zone de Ruitz ou de Delta 3, il y a des choses qui sont en train de se passer parce qu'on a mis en place le réseau où il fallait. C'est un enjeu d'avenir.

Monsieur le Président : Cela fait partie des pistes de réflexion effectivement qu'il faut mener, je suis d'accord, parce que c'est une partie importante, les déplacements qui ont lieu en voiture, qui coûtent de plus en plus cher.

Monsieur Pierre CHÉRET : Pour l'anecdote, on offre aujourd'hui le permis gratuit parce que les jeunes ont du mal à trouver du boulot. Or, je ne dirais pas qu'il faut l'abandonner parce que les jeunes, quand ils peuvent avoir une voiture pour aller à un travail sans bus, c'est nécessaire. Quand on est jeune, on a envie d'autonomie. Il y a des contradictions à gérer. Quel bonheur on va leur donner à prendre les transports collectifs demain ? C'est cela l'enjeu.

Monsieur le Président : Ils l'utilisent énormément.

Monsieur Pierre CHÉRET : En ville, à Paris, les gens n'ont pas de voiture.

Monsieur le Président : Très bien, merci à Nathan. Il n'y a pas d'autres ajouts ? (*personne ne se manifeste*). Je vous remercie.

7°) A APPROUVÉ le bilan socio-économique des lignes de Bus à Haut Niveau de Service et **AUTORISÉ** le président d'Artois Mobilités à transmettre ce bilan aux services de l'Etat.

Adopté à l'unanimité (15 voix)
2025/62/CS

8°) 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 2026

Monsieur Fabrice SIROP : Dans la ligne de ce que vient de dire Monsieur CHÉRET sur la réduction de l'automobilisme et l'autosolisme, on vous présente la possibilité de renouveler la convention qui nous lie à Blablacar Daily, autrefois KLAXIT. En 2026, on est aujourd'hui le premier territoire co-voitureur de France. On a augmenté notre nombre de trajets entre 2024 et 2025 de 42%. Cela commence à nous coûter cher. On travaille là aussi sur la possibilité de revoir à la marge comment cela fonctionne. On interroge aussi les algorithmes de notre exploitant puisque certaines choses sont un peu rapides.

On vous propose de renouveler le dispositif pour l'année prochaine. Si exponentiellement, cela continue à augmenter, on aura un complément au contrat. Sachez simplement que l'on a entrepris des démarches pour vérifier que ce qui nous est facturé ne pourrait pas être facturé autrement. Il y a des fois où l'algorithme calcule les trajets qui ne sont pas bons.

Monsieur le Président : On va être très vigilant. On va poursuivre mais si on s'aperçoit que la progression est trop importante, on réduira la subvention. Ce qui est intéressant, c'est que des habitudes ont été prises. Il faut savoir impulser à un moment donné un dispositif et puis légitimement, ne pas s'en désengager mais effectivement revoir une participation qui est généreuse. En tout cas, les résultats sont là. Pas de souci ? On est d'accord (*personne ne se manifeste*) Je vous remercie.

8°) A APPROUVÉ la convention de partenariat 2026 avec BlaBlaCar Daily (COMUTO SA) relative à l'attribution d'une aide financière aux covoitureurs par Artois Mobilités pour les déplacements à

l'intérieur de son ressort territorial et **a AUTORISÉ** le président d'Artois Mobilités à signer tout document relatif à l'exécution de la présente délibération.

Adopté à l'unanimité (15 voix)
2025/63/CS

9°) Approbation d'une convention relative à l'acceptation des titres urbains sur le réseau TER circulant au sein du ressort territorial d'Artois Mobilités

Monsieur Fabrice SIROP : On en a déjà parlé un peu tout à l'heure à la suite de la question de Monsieur THELLIEZ. On vous propose une légère modification de la délibération puisqu'on vous propose d'ajouter que la décomposition des indicateurs réels qui fondent le montant de la contribution versée à la Région n'a pas été expliqué par les services Régionaux d'une manière satisfaisante. Le comité émet une réserve sur le coût du train/kilomètre entre autres et le Président est invité à poursuivre les négociations pour objectiver ce coût. Le président est autorisé à signer la convention lorsque la Région aura suffisamment justifié les éléments du calcul. On vous propose de libeller la délibération plutôt comme cela. On est désolé c'est tardif, mais d'un côté, on a les éléments depuis lundi. On n'a pas pu faire plus vite.

Monsieur le Président : Très bien. Pas de souci ? (*personne ne se manifeste*) Elle est validée.

9°) A APPROUVE l'avenant n°1 à la convention relative aux modalités administratives et financières de prise en charge de voyageurs à l'intérieur du ressort territorial d'Artois Mobilités et délégation de compétence sur les lignes sortantes à moins de 5 kilomètres, **A AUTORISÉ** le Président d'Artois Mobilités à signer cette convention et tout document relatif à l'exécution de la présente délibération, **A PRÉCISÉ** qu'une formule de révision prévue à l'article 4 de la convention s'applique à la participation régionale fixée à 45 495,34 € annuelle et **A DIT** que les recettes sont ou seront inscrites au budget annexe M43 du ou des exercice(s) considéré(s) au chapitre 74.

Adopté à l'unanimité (15 voix)
2025/64/CS

10°) Approbation de l'avenant n°1 à la convention relative aux modalités administratives et financières de prise en charge de voyageurs à l'intérieur du ressort territorial d'Artois Mobilités et délégation de compétence sur les lignes sortantes à moins de 5 kilomètres

Monsieur Fabrice SIROP : C'est une convention que l'on a avec la Région pour les prises en charge réciproques des jeunes à l'intérieur de notre ressort territorial et de ces jeunes qui vont de notre ressort territorial à un périmètre extérieur. Comme nous allons passer à la gratuité, on a donc essayé avec les services de la Région de trouver une cote un peu mal taillée et donc on vous propose que la partie de participation Régionale soit fixée dans la convention à 45 495,34€ ce qui représente 70%, ce qui correspond aux entrées sur leur périmètre, de 65 000€ environ.

Cela nous permet de continuer de toucher un peu d'argent et cela nous permet d'être fluide au niveau des jeunes qui rentrent sur notre ressort territorial dans le cadre de la convention avec la Région.

Monsieur le Président : Des observations ? Non. (*personne ne se manifeste*) Je vous remercie.

10°) A APPROUVÉ la poursuite de la politique d'intégration tarifaire et le projet de convention relative à l'acceptation des titres urbains sur le réseau TER circulant au sein du ressort territorial d'Artois Mobilités, **A RELEVÉ** que la décomposition des indicateurs « réels » qui fondent le montant de la contribution versée à la Région par Artois Mobilités (et notamment coûts d'exploitation des services ferroviaires KT qui passent de 17,03€ HT à 33,53€ HT) n'a pas été expliquée à ce stade par les services régionaux de manière satisfaisante, **A EMIS** en conséquence une réserve sur le coût du train.kilomètre (KT) tel que prévu par la convention, **A DEMANDÉ** au Président d'Artois Mobilités de poursuivre

toute discussion avec la Région Hauts-de-France et de mener toute action qui permettrait d'objectiver le coût réel de l'intégration tarifaire, notamment par une revalorisation du coût du train.kilomètre (KT) sur la base d'éléments non pris en compte initialement, **A AUTORISÉ** le Président d'Artois Mobilités à signer cette convention et tout document relatif à l'exécution de la présente délibération dès lors que la valorisation du coût du train.kilomètre (KT) aura été revue ou pleinement justifiée par la Région et **A PRÉCISÉ** que sur la base des coûts prévus par le projet soumis par la Région, le montant de la participation prévisionnelle d'Artois Mobilités pour l'année 2026 serait de 1 737 017,36 € HT après prise en charge à 50% de la Région des Hauts-de-France.

Adopté à l'unanimité (15 voix)
2025/65/CS

11°) Modification du règlement du transport scolaire

Monsieur Fabrice SIROP : On est amené à modifier le règlement. Dans le cadre du passage à la gratuité, on peut avoir des impacts sur certains ayants droits donc on organise effectivement la possibilité que l'on puisse payer comme on l'a déjà fait le transport des internes, pas pour les transports en commun ou les circuits scolaires.

On propose qu'elles soient désormais calculées entre le domicile et l'arrêt de transport en commun le plus proche, un peu comme l'a fait la Région. La modification du règlement a aussi pour objet d'ajouter une partie sur les obligations de l'élève transporté. Notamment, il prévoit des avertissements et des sanctions qui pourraient être appliqués en cas de comportement inadapté. Parce que jusqu'à maintenant, on reprenait la carte, on suspendait le titre de transport scolaire mais cela n'existera plus. On a essayé de réorganiser tout cela.

11°) A APPROUVÉ le règlement des transports scolaires tel que présenté en annexe à la présente délibération.

Adopté à l'unanimité (15 voix)
2025/66/CS

12°) Modification de la grille des amendes pour fraude sur le réseau Tadao

Monsieur Fabrice SIROP : La modification tient compte du fait qu'une partie des amendes qui s'appliquait sur le réseau était liée à la fraude. Ces amendes sont vouées à disparaître avec la gratuité. De même, il était peu pertinent de conserver la distinction entre un montant forfaitaire et majoré. On a essayé de les supprimer et de plus laisser qu'un seul montant par amende et ensuite si, c'est payé dans un certain délai, il y a une réduction. En tout état de cause, on a essayé de simplifier cette affaire-là.

Monsieur le Président : Pas d'observations ? (*personne ne se manifeste*) Non.
Des questions diverses ? Prochaine réunion le 12 février. Ce sera la dernière du mandat.

Monsieur Jean-Pierre SANSEN : Je regrette le manque de présents ici encore à cette réunion, même par visio. On ne peut pas communiquer sur des sujets très importants comme cela qui engagent de sommes si importantes. Au lieu de faire des remarques ailleurs, il faut les faire sur place.

Monsieur le Président : Je suis d'accord. J'en excuse un certain nombre car nous sommes tous pris par nos arbres de Noël, les repas de fin d'année. On approche aussi d'une période électorale qui est importante et parfois il vaut mieux face au danger être présent, c'est-à-dire être près des administrés donc on va les excuser en partie mais c'est vrai que les absences sont toujours un peu regrettables. Merci Jean-Pierre. Je vous souhaite de bonnes fêtes de fin d'année. A très bientôt.

* *

*

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