

Procès-verbal du comité syndical d'Artois Mobilités du vendredi 5 avril 2024

Le **vendredi 5 avril 2024 à 10h00**, les membres du comité syndical d'Artois Mobilités étaient réunis.

La présidence a été assurée par M. **Laurent DUPORGE**, président, assisté de Messieurs David THELLIER, premier vice-président, Christophe PILCH, deuxième vice-président et Alain DUBREUCQ, troisième vice-président.

Titulaire(s) présent(s)

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

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

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

Titulaire(s) absent(s) / excusé(s)

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

CAHC : M. Steeve BRIOIS ; Mme Valérie BIEGALSKI ; M. Philippe KEMEL

CALL ; Mme Estelle SZABO ; M. Daniel KRUSZKA

Suppléant(s) présent(s)

CABBALR : NÉANT

CAHC : M. Marcello DELLA FRANCA ; M. Bernard DELIERS

CALL : Mme Nadine DUCLOY ;

Suppléant(s) absent(s) / excusé(s)

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

CAHC : Mme Kataline BIGOTTE ; M. Régis DELATTRE ; M. Nicolas MOREAUX ; Mme Inès TAOURIT ; M. Alain MASSON

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

Pouvoirs : Néant

Suppléances : M. Philippe KEMEL a été suppléé par M. Marcello DELLA FRANCA ; Madame Valérie BIEGALSKI a été suppléée par M. Bernard DELIERS ; M. Daniel KRUSZKA a été suppléé par Madame Nadine DUCLOY

Secrétaire de séance : M. Jean-Pierre SANSEN

Administration : Paskal BARBELETTE ; Quentin DENOYELLE ; Benoît DESCAMPS ; Stéphanie HUBINET ; Lowyk MEURIN ; Fabrice SIROP ; Pierre SOUILLART

ORDRE DU JOUR

- Relevé des décisions du président prises sur délégation du comité syndical
- Procès-verbal du comité syndical du 22 février 2024

Affaires financières

1. Approbation des comptes de gestion de l'exercice 2023 – M14 et M43
2. Approbation des comptes administratifs 2023 – Budgets M14 et M43
3. Affectation des résultats - Exercice 2023 - M14 et M43
4. Budgets primitifs 2024 – Approbation du budget principal M57 et du budget annexe transports M43
5. Vote des autorisations de programme et crédits de paiement (AP/CP) et des autorisations d'engagement et crédits de paiement (AE/CP) – Exercice budgétaire 2024
6. Répartition de la contribution financière des membres d'Artois Mobilités pour l'exercice 2024 avec intégration d'une part « complément de prix »
7. Admission en non-valeur des créances irrécouvrables - Budget M43

Transports/Mobilité

8. Attribution d'une subvention à l'association ADATEEP 62 - Exercice 2024
9. Approbation de la convention relative à un accompagnement dans le cadre du programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable + avec ROZO et l'agglomération de Béthune-Bruay, Artois Lys Romane
10. Approbation de la convention de groupement de commande avec l'agglomération membre dans le cadre du programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable +
11. Avis relatif au plan de protection de l'atmosphère (PPA) des agglomérations de Lille et du Bassin Minier

Commande publique

12. Attribution du marché 24SM02 : « Marché de travaux pour la construction du pôle d'échanges sud à Béthune »
13. Lancement du marché n° 24SM04 - « Travaux de reprise des bordures GLO sur les communes de Liévin et Lens »
14. Marché 17SM60 - « Fourniture de six autobus standards à plancher bas et motorisation électrique à pile à combustible » - Présentation des éléments clés de la transaction relative à l'exécution du contrat à conclure avec le titulaire – Société SAFRA

Politique mobilité

15. Approbation de la planification stratégique d'Artois Mobilités 2024 - 2029

- **Questions diverses**

* * *

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

Le comité syndical :

- **A pris connaissance**, sans formuler d'observation, du relevé des décisions du président (2024/09 à 2024/16) prises sur délégation du comité syndical.
- **A approuvé** le procès-verbal du comité syndical du 22 février 2024.

1. **Approbation des comptes de gestion de l'exercice 2023 – M14 et M43**
&
2. **Approbation des comptes administratifs 2023 – Budgets M14 et M43**

Stéphanie HUBINET, responsable du pôle Ressources: Je vous rappelle que nous avons deux budgets : un budget principal en M14 et un budget annexe en M43 pour les activités assujetties à la TVA. Le budget principal vient abonder le budget annexe. L'année 2023 en M14 s'achève avec un déficit de clôture de 2 536 192 euros et un déficit de clôture en M43 qui s'élève à 22 641 288 euros.

De manière consolidée, les résultats sont les suivants : pour la section de fonctionnement, l'excédent s'élève à 24 139 712 euros et la section d'investissement présente un déficit de 23 508 483 euros. Toutes sections confondues, l'excédent de clôture s'élève à 631 229 euros. Cette année 2023 a été, de manière générale, plus tendue que les années précédentes. L'excédent de clôture est conforme aux prévisions au regard de la situation économique actuelle.

David THELLIER, délégué titulaire CABBALR et 1^{er} vice-président : Est-ce qu'il y a eu des avenants, des reports sur les subventions ?

Fabrice SIROP, Directeur général : On avance. On a eu beaucoup de peine à obtenir les DGD de certaines entreprises. Beaucoup ont tardé. On travaille sur ce sujet depuis plus de 3 ans. Un certain nombre de choses ont été débloquées. Les délais de traitement concernant la Région et le FEDER sont ce qu'ils sont. Pour les subventions de l'État, si on ne met pas en forme au premier trimestre, il n'y a plus de crédits de paiement en fin d'année, donc c'est souvent reporté à l'année suivante. Effectivement, nous nous retrouvons avec un volume de plus de 50 millions d'euros par rapport aux travaux qui ont été payés pour le projet de BHNS. Je rappelle que le BHNS a été mis en service en 2019 et que cette somme ne nous a pas toujours pas été versée, ce qui est gênant puisque cela nous coûte beaucoup d'argent en trésorerie. C'est essentiellement du FEDER. Il faut quand même préciser que la Région est instructrice, elle a un système que vous devez connaître dans vos communes aussi, un système où il y a un service d'instructeurs. Après il y a des contrôles qui se multiplient. On fournit un nombre très important de pièces. On en sort, mais c'est un système très chronophage

Laurent DUPORGE : Combien nous coûte tout cela ?

Fabrice SIROP : Il y a 23 millions d'euros qui doivent arriver dans notre trésorerie. Il faut compter entre 120 et 130€ par jour. Sur une année, c'est très important. Aujourd'hui, le taux est à 3%. Cela va rentrer, au fur et à mesure, on va pouvoir rembourser. Il n'y a pas de pénalités de retard sur une subvention.

Laurent DUPORGE : Qui est vraiment responsable de cette lenteur ? La Région ou l'Europe ?

Fabrice SIROP : L'Europe ne réclame rien puisque l'instruction est effectuée par les États. C'est la Région qui a un système de contrôle extrêmement sévère.

Laurent DUPORGE : Il y a d'autres remarques ? (*personne ne se manifeste*).

Stéphanie HUBINET : Concernant les dépenses, les charges de gestion, la plus importante de nos dépenses, c'est le forfait de charges, pour 87 millions d'euros en 2023, ce qui représente quasiment 94% des charges à caractère général. Ensuite, nous avons des charges d'état général qui évoluent en fonction des années. Les dépenses de personnel sont stables, on peut voir l'évolution depuis 2018 avec les départs successifs de CDD pour le projet de BHNS. Les effectifs sont stables depuis 2020. Il y a très peu de mouvements dans les effectifs.

Concernant les recettes, la plus importante est le versement mobilité. Il y a ensuite les dotations de participation.

Le versement mobilité est plus dynamique, on peut le constater depuis la sortie de crise 2020. Sur les années 2021/2022/2023, cela ne cesse de croître. D'après nos estimations, 2024 devrait stagner, sachant qu'en 2023, il y a eu de grosses revalorisations de salaires dans le secteur privé, qui impactent directement le versement mobilité. Pour l'année 2024, nous estimons la recette à environ 73,5 millions d'euros. Sur les recettes tarifaires, pour 2024, l'engagement est légèrement inférieur. Il avait été surestimé dans le dernier contrat de DSP.

Globalement sur l'évolution des recettes et des dépenses de fonctionnement, on limite l'effet ciseaux mais on constate que les recettes augmentent moins vite que les dépenses, ce qui impacte notre capacité d'autofinancement qui a été faible pour l'année 2023.

Laurent DUPORGE : Des remarques sur le compte administratif ?

David THELLIER : En ce qui concerne les emprunts, à la fois sur les intérêts et le remboursement du capital de la dette, il semble qu'il y ait des différences dans les chiffres entre le compte administratif et les annexes qui sont jointes. Sur l'intérêt de l'emprunt par exemple, on a, en page 13 du compte administratif, 1,24 million et quelques qui sont inscrit ;or, dans les annexes, il n'y a que 694 000€. En M14, M43, c'est la même chose. Dans le remboursement du capital de la dette, il y a des différences. Donc je voudrais savoir pourquoi il y a de telles différences et quels sont les bons chiffres ?

Stéphanie HUBINET : C'est probablement une erreur dans les annexes, les chiffres réels sont bien ceux du compte administratif.

David THELLIER : Sur le forfait de charges, il y a un peu plus de 4 millions sur le quitus. On passe de 76 millions à 87 millions.

Stéphanie HUBINET : Une bonne partie du forfait de charges est calculé sur l'index sur le niveau du carburant et les salaires.

David THELLIER : À quelle dynamique s'attendre sur le forfait de charges ?

Fabrice SIROP : Cela va forcément continuer à augmenter puisque l'inflation est encore très élevée. Aujourd'hui, les index continuent de courir et puis il y a aussi les variations de l'offre. Il n'y a que des choses en plus qui viennent complexifier l'analyse de comparaison d'une année à l'autre. Donc, il y a à la fois les indices, puis la variation du périmètre. On sait distinguer les deux. S'il faut que l'on explique la variation de l'année dernière, c'est possible. Le quitus 2023 était plutôt favorable, on avait anticipé assez fortement les augmentations l'année dernière.

Pierre CHÉRET, délégué titulaire CALL : Tout d'abord, je pense que sur cette question du forfait de charges et l'évolution du versement mobilité subissent l'inflation, on est comme toute institution : l'enjeu est de contenir nos dépenses. Le forfait de charges est déjà à un haut niveau, et on pourrait penser à arriver à le tenir, à ne pas le faire évoluer mais le directeur vient de le dire, il y a l'évolution de l'énergie, l'évolution des dépenses spécifiques à ces catégories, l'inflation etc. Je remarque quand même l'évolution

du versement mobilité, par le fait qu'il y a des masses salariales qui augmentent sur le territoire et parce qu'il y a de l'emploi supplémentaire qui arrive. On ne peut pas dire que c'est négligeable. Cela nous aide quand même à surmonter. Sauf qu'on a pu tous le remarquer récemment, on est ceinturé de plus en plus par les politiques gouvernementales qui ne nous appuient pas et qui ne nous permettent pas d'évoluer face à ces enjeux. Quand on voit en termes d'économie d'énergie, face à la crise énergétique et plus la question du climat, etc., et les évolutions à opérer dans ce domaine, à mon avis, cela ne va pas être simple. Donc, moi, je pense que le fait de voir un bilan comme ça, c'est évident que c'est un bilan que l'on peut considérer comme stable et contenu. Mais en même temps aussi, il faut que l'on applique les enjeux dont on parle souvent, cette nécessité de développer les mobilités et rapidement parce que les situations vont devenir incontenables.

Laurent DUPORGE : Très bien, merci Pierre. Il y a d'autres interventions ? Moi, je vais devoir vous quitter. *(Le président s'absente pendant le vote).*

David THELLIER : Bien. Le président étant donc sorti, il ne peut être juge et partie, je vais vous poser la question rituelle. Y a-t-il des oppositions pour adopter les comptes administratifs ? Des abstentions ? *(Personne ne se manifeste)* Je vous remercie. C'est donc adopté. Vous pouvez faire rentrer le président s'il vous plaît.

Laurent DUPORGE : Je vous remercie pour cette unanimité. Merci de votre confiance parce que c'est le travail de toutes les équipes d'Artois Mobilités. C'est le reflet de leur travail. C'est un exercice effectivement plutôt correct.

2024/08/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

2024/09/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

2024/10/CS

Adopté à l'unanimité (14 voix)

2024/11/CS

Adopté à l'unanimité (14 voix)

3. Affectation des résultats - Exercice 2023 - M14 et M43

Le président donne la parole à **Mme HUBINET** : Puisque le compte administratif a été approuvé, donc, il convient d'approuver l'affectation des résultats sur les deux budgets. En M14, c'est ce que je vous disais précédemment, l'excédent de fonctionnement est de 122 000€ et le déficit d'investissement est de 2 658 000€. Ensuite, les restes à réaliser sont à hauteur de 12 000€ en dépenses et 5 521 000€ liés notamment aux DMOA. Les sommes devraient être versées en 2004.

Fabrice SIROP : C'est un peu la même problématique que pour les subventions. Tant que nous n'avons pas les DGD, on ne peut pas solder les délégations de maîtrise d'ouvrage unique. On va régler tout cela cette année.

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

2024/12/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

4. Budgets primitifs 2024 – Approbation du budget principal M57 et du budget annexe transports M43

Le président donne la parole à Mme HUBINET : Pour rappel, nous avons deux budgets : le budget principal, créé en 2017, et le budget annexe assujéti à la TVA en M43. La nomenclature M14 a été remplacée par la M57 depuis le 1^{er} janvier 2024. Pour l'année 2024, conformément au débat d'orientations budgétaires, il n'y a pas eu de grandes modifications depuis. La section de fonctionnement devrait équilibrer le budget principal à 16 522 000€, sachant que la majeure partie des dépenses de la section de fonctionnement du budget principal vient alimenter le budget annexe avec le versement d'une subvention de plus de 12 000 000€. La section d'investissement s'équilibre à 5 580 000€, correspondant au solde des recettes des opérations pour compte de tiers..

Le budget global pour le budget principal est de 22 104 000€. Concernant le budget annexe, le plus important, la section d'exploitation doit s'équilibrer à 117 440 000€ et la section d'investissement qui s'équilibre à 91 000 000€ notamment avec de gros projets d'investissement prévus sur l'année 2024, soit un budget total de 209 000 000€.

En consolidé, nous avons un système de flux réciproques où l'on se refacture notamment les charges de personnel et les subventions entre les deux budgets. Au budget consolidé, en section de fonctionnement, on est à 131 000 000€ et en section d'investissement à 97 000 000€, soit un budget total de 228 000 000€ pour l'année 2024.

Nous avons un endettement assez fort, avec un capital restant dû au 1^{er} janvier 2024 de 189 000 000€ sachant que nous avons nos emprunts principalement sur du taux fixe à hauteur de 80%, ce qui nous permet d'être plutôt bien placé au niveau des risques. Nous avons très peu de taux variables, ce qui a une incidence assez forte sur les intérêts pour notre dette à long terme.

Les dépenses de fonctionnement sur le budget principal sont à 12 615 000€ qui vont alimenter le budget annexe, la subvention d'équilibre. Ensuite, nous avons les charges salariales qui s'élèvent à 2 500 000€ et les charges financières, donc 1 350 000€ prévu pour l'année 2024. Donc 14 000 000€ de recettes de fonctionnement.

Cette année, nous proposons un nouveau système pour la participation des agglomérations de 18 000 000€, ventilée en deux parties : 14 000 000€ qui viennent alimenter le budget principal. C'est la participation classique, et 4 000 000€ qui viennent directement alimenter le budget annexe, soumis à la TVA, c'est le complément de prix. Nous avons réalisé ce montage pour répondre à la doctrine fiscale qui recommande un ratio de recettes sur dépenses supérieur à 10%. Je vous l'expliquerai lorsque sera abordée la délibération sur la participation des agglomérations.

Au niveau du budget annexe, en dépenses d'exploitation, 92 000 000€ sont prévus en dépenses à caractère général dont 85 000 000€ prévus pour le forfait de charges. Ensuite il y a 2 400 000€ qui sont les salaires reversés au budget principal, 3 950 000€ de charges financières, ce qui est considérable, 7 800 000€ d'amortissements et 9 700 000€ sont les virements de la section d'exploitation à la section d'investissement. Les recettes d'exploitation du versement mobilité sont estimées à 73 500 000€. Des subventions et participations, notamment de la Région pour le transport des lycéens, auquel est ajoutée la participation des agglomérations, ce qui fait un total de 26 000 000€. 4 700 000€ de recettes de reprises de provisions sur les années précédentes et 5 700 000€ de produits et services qui correspondent aux recettes tarifaires du contrat de DSP.

Les dépenses d'investissement sont estimées à 12 420 000€. J'y reviendrai dans la prochaine délibération, notamment avec les autorisations de programme et les crédits de paiement prévus pour l'année 2024.

Les recettes d'investissement avec les amortissements pour 7 800 000€, le virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement pour 9 700 000€ et les subventions prévues à hauteur de 7 000 000€.

Vous pouvez voir le détail par chapitres de dépenses en budget consolidé, c'est-à-dire budget principal et budget annexe cumulés. On arrive à un équilibre à hauteur de 131 000 000€ en section d'exploitation et en section d'investissement, de 97 000 000€.

En globalité, il y a des contraintes liées à la Banque européenne d'investissement (BEI) qui nous imposait, par rapport aux emprunts contractés, une épargne de gestion supérieure à 5% et une capacité de désendettement qui devait être inférieure à 22 ans jusqu'en 2022 et 16 ans depuis 2023. Le budget primitif 2024, est conforme aux ratios imposés par le BEI, sachant qu'il n'est pas prévu d'emprunt sur l'année 2024.

Laurent DUPORGE : Chers collègues, je vous écoute. Des observations ?

David THELLIER : Le recours à l'emprunt, c'est lié, je suppose, à notre autofinancement qui est en baisse. Est-ce que cela ne vous inquiète pas ? On était en autofinancement à 10 000 000€ en 2020, à 7 000 000€ en 2021, 8 000 000 en 2022 et en 2023 en déficit dans notre capacité d'autofinancement. Vous disiez que l'on aurait peut-être besoin d'avoir recours à l'emprunt. Comment envisagez-vous les années à venir ?

Fabrice SIROP : Effectivement, personne ne peut se réjouir d'avoir une capacité d'autofinancement qui se contraint. Sur l'exercice 2023, c'est la première fois où l'on a une capacité d'autofinancement nette qui est négative. On a une prévision pluriannuelle qui montre que cela restera tendu. Le lien avec l'investissement, c'est d'abord que l'on a des investissements contractuels qui sont ceux du renouvellement de la flotte de véhicule. Je le répète, un bus électrique ou à hydrogène, c'est entre 650 000€ et 750 000€ avec des délais de livraison longs. On a d'autres investissements que nous portons qui correspondent à des choix qui ont été faits par le comité syndical. Par exemple, le PEM sud de Béthune est un investissement. Autre exemple, sur le vélo, nous allons lancer l'étude de programmation pour la voie verte entre Bruay-La-Buissière et Bully-les-Mines. S'il y a des investissements, il faudra les inscrire. On a le versement mobilité qui reste notre principale ressource. Vous constatez que le reste de nos recettes vient de la Région ou des agglomérations. On part avec cette donnée d'entrée. On souhaite que le versement mobilité reste dynamique. On suit de très près la délégation de service public. On a imposé des parts fixes dans l'indexation du forfait de charges de la DSP, une clause pour limiter les impacts des hausses de certains indices. Cependant, si demain il y a une nouvelle flambée des prix du carburant, si l'inflation reprend, tout le monde va être impacté. On ne se réjouit pas de ce fait mais nous ne sommes pas dans une situation ingérable. Vous avez vu que nous reprenons les provisions que nous avons réalisées auparavant pour l'augmentation du prix du carburant, des provisions pour des contentieux que nous avons gagnés. On essaie de ne pas se mettre à la faute mais c'est une situation qui est celle de nombreuses collectivités. Nous sommes peu subventionnés. On cherche par exemple des financements sur nos projets liés au vélo. Le plan vert ne prévoit rien. On fait feu de tout bois mais la réalité quelquefois nous rattrape.

Nous ne sommes pas inquiets pour cette année, un peu pour l'année prochaine, on affinera cette inquiétude au fur et à mesure que nous aurons des informations notamment sur l'évolution du versement mobilité. Naturellement, on en rendra compte au comité syndical. Une collectivité qui paie 8 000 000€ ou 10 000 000€ de capital à rembourser par an, mais qui en emprunte 2 ou 3, ce n'est pas une catastrophe. Ce n'est pas souhaitable mais pas catastrophique dans la mesure où c'est de l'emprunt pour faire de l'investissement productif.

David THELLIER : Cela me convient parfaitement. En aucun cas, je ne souhaitais mettre en porte-à-faux qui que ce soit. Je voulais juste avoir votre analyse et je m'aperçois qu'elle rejoint la mienne et celle de la CABBALR.

Laurent DUPORGE : Mes chers collègues, d'autres demandes ? Est-ce que vous validez ces budgets primitifs ? (*Personne ne se manifeste*)

2024/13/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

&

2024/14/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

5. Vote des autorisations de programme et crédits de paiement (AP/CP) et des autorisations d'engagement et crédits de paiement (AE/CP) – Exercice budgétaire 2024

Le président donne la parole à Mme HUBINET : Les autorisations de programme prévues sur les prochaines années concernent les gros projets avec le renouvellement de notre flotte de bus avec l'achat de bus électriques et de bus à hydrogène. Le mobilier urbain et la mise en accessibilité des quais, sont des dépenses d'investissement récurrentes chaque année. Le déploiement du vélo en libre-service est lié au choix effectué ici même en février. Artois Mobilités a une enveloppe de 7 000 000€ prévus pour le déploiement du vélo libre-service. Nous avons également les transformations des lignes 12, 15 et 19 prévues sur les prochaines années et un aménagement au niveau du pont de Carvin-Libercourt. Une étude portée en 2024 sera éventuellement suivie de travaux en 2025 et 2026.

Laurent DUPORGE : Très bien. La liste est dans le dossier. On vote ? (*Personne ne se manifeste*). Je vous remercie.

2024/15/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

6. Répartition de la contribution financière des membres d'Artois Mobilités pour l'exercice 2024 avec intégration d'une part « complément de prix »

Stéphanie HUBINET : La répartition de la contribution financière des agglomérations est de 18 000 000€, conformément à ce qui a été débattu lors du débat d'orientations budgétaires. C'est toujours la même répartition, 1/3 prévu en fonction du nombre de sièges, 1/3 en fonction du nombre de la population et un 1/3 en fonction du potentiel fiscal. La participation globale de la CABBALR est de 7 300 000€, de 6 200 000€ pour la CALL et de 4 300 000€ pour la CAHC. Comme je vous l'ai expliqué plus tôt, il y a 14 000 000€ répartis de manière classique prévus au budget principal et 4 000 000€ répartis en complément de prix pour respecter la doctrine fiscale de 10% du ratio recettes sur dépenses.

Laurent DUPORGE : Très bien. Le calcul est quasi automatique, de toute façon.

David THELLIER : Je souhaite signaler qu'il y a une petite évolution dans la répartition, notamment la CABBALR qui passe de 39% et quelques à plus de 40% tout simplement parce qu'en 2023, il y a eu une augmentation du potentiel fiscal sur le territoire.

Laurent DUPORGE : C'est bien pour le territoire. C'est bien de l'expliquer.

David THELLIER : C'est bien pour Artois Mobilités aussi.

Laurent DUPORGE : Pas de problème sur cette délibération ? (*Personne ne se manifeste*)

2024/16/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

7. Admission en non-valeur des créances irrécouvrables - Budget M43

Le président donne la parole à Mme HUBINET : Notre trésorier nous a demandé de mettre en créance irrécouvrable une créance concernant un dédommagement pour une dégradation du mobilier urbain pour une personne qui est non-solvable à hauteur de 4 291€. C'est un titre de recettes qui a été émis de notre part en 2021. Les deux ans règlementaires sont passés.

Laurent DUPORGE : Pas de souci ? (*Personne ne se manifeste*) Merci.

2024/17/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

8. Attribution d'une subvention à l'association ADATEEP 62 - Exercice 2024

Fabrice SIROP : Il s'agit d'acter le versement de la subvention à l'ADATEEP. C'est une association qui fait de la sensibilisation aux collégiens de notre secteur. On a un partenariat extrêmement poussé et riche avec eux. Simplement, M. SANSEN ne pourra pas participer au vote, il fait partie de l'association.

Laurent DUPORGE : Jean-Pierre SANSEN ne prend pas part au vote. Pas de souci ? (*Personne ne se manifeste*).

2024/18/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

9. Approbation de la convention relative à un accompagnement dans le cadre du programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable + avec ROZO et l'agglomération de Béthune-Bruay, Artois Lys Romane

Fabrice SIROP : ROZO est le nom de la structure qui finance les programmes INTERLUD. Je résume rapidement. La CAHC et la CALL se sont engagées dans un programme qui s'appelle INTERLUD qui vise la gestion des livraisons de marchandises en 2022. À l'époque, la CABBALR n'avait pas voulu suivre. On est passés aujourd'hui au programme LUD +, et la CABBALR qui n'était pas rentrée dans le dispositif, souhaite désormais l'intégrer. Les délibérations 9 et 10 portent sur la convention entre, d'une part, la CABBALR, d'autre part, Artois Mobilités et enfin ROZO qui finance une partie du projet grâce aux certificats d'économie d'énergie.

Il s'agit toujours du même montage qu'avec la CAHC et la CALL. La convention de groupement de commande doit être conclue entre la CABBALR et Artois Mobilités. La CABBALR sera la mandataire du groupement, et Artois Mobilités financera la moitié du coût résiduel, comme cela a été fait avec les autres agglomérations.

Pierre CHÉRET : Je trouve que plus on est de signataires, mieux c'est. Bienvenue à la CABBALR. J'ajoute une chose, c'est la question des derniers kilomètres traîtres qui s'insèrent dans nos communes. C'est un sujet sensible.

Fabrice SIROP : Nous sommes d'accord : c'est un sujet sensible. Nous n'aurons pas toutes les réponses. Cela reste un dispositif d'étude assez théorique au stade où nous en sommes. J'espère que LUD + sera moins théorique et plus opérationnel. J'ai travaillé sur ces problématiques des derniers kilomètres il y a 25 ans, sur un autre territoire. On n'avait pas abouti à l'époque, mais ce n'est pas pour autant qu'il ne faut pas se reposer la question et imaginer, au regard des nouvelles techniques, que l'on peut améliorer les choses. À ce stade, c'est un peu prématuré. On va attendre avec LUD+. J'imagine quand même que les orientations qui s'en dégagent satisfont nos partenaires des agglomérations sinon ils n'auraient pas passé le niveau supérieur. Au stade actuel, on est au rendu du premier niveau qui manque encore un peu de solidité à mon sens. J'espère que le niveau 2 sera plus solide.

Laurent DUPORGE : Bien. Pas de souci là-dessus ? (*Personne ne se manifeste*) Merci.

2024/19/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

&

11. Avis relatif au plan de protection de l'atmosphère (PPA) des agglomérations de Lille et du Bassin Minier

Fabrice SIROP : On nous demande un avis. On a eu effectivement ce document qui vient de la Région. J'imagine que les agglomérations l'ont eu aussi puisqu'enfin on nous demande notre avis sur un certain nombre de sujets au niveau de la région. C'est parfaitement conforme à notre plan de déplacements urbains.

Alain DUBREUCQ, délégué titulaire CALL et 3^e vice-président : Nous l'avons intégré dans le plan climat de l'agglomération. Ce n'était pas obligatoire mais c'était intéressant d'y réfléchir.

Pierre CHÉRET : Il est évoqué les plans de mobilité pour les établissements scolaires. Est-ce que vous avez connaissance de ces plans de mobilité puisqu'on est en charge des transports scolaires sur les trois agglomérations. Est-ce que vous êtes partie prenante des discussions ?

Fabrice SIROP : On aimerait bien. On discute des établissements scolaires uniquement sur les analyses que fait le Département sur la desserte cyclable des collèges. Quand il y a effectivement un collège qui est analysé, on participe aux réunions. Mais ce n'est pas à proprement parler un plan de déplacements.

Jean-Pierre SANSEN, délégué titulaire CABBALR : Une petite réaction parce que récemment, une étude a été faite sur les véhicules thermiques et électriques. On pourrait penser que passer de l'un à l'autre, tout pourrait aller mieux pour l'atmosphère. Or, il reste les particules fines qui ne viennent pas du moteur, mais c'est la voirie et le freinage. Quand on passe cette idée qu'on pourrait améliorer les choses simplement parce que les véhicules seraient d'une catégorie meilleure. Cela ne règlera pas tout parce qu'on aura toujours cette question, on le voit partout sur nos rocade bien saturées, on aura toujours plus de voitures électriques et toujours les particules fines.

Laurent DUPORGE : On va gagner un peu. On aura fait un pas en avant. J'espère que ce ne sera pas après deux pas en arrière. Pas de souci ? (*Personne ne se manifeste*)

12. Attribution du marché 24SM02 : « Marché de travaux pour la construction du pôle d'échanges sud à Béthune »

Le président donne la parole à **Fabrice SIROP** : Le pôle d'échanges nord a été construit pendant les travaux du BHNS. Nous avons confié la maîtrise d'ouvrage à l'agglomération pour bâtir un pôle d'échanges sud à la gare de Béthune. Le terrain qui était destiné a été déclaré impropre après 6 années d'étude pour à la fois la constitution d'un parking pour la CABBALR et de notre gare routière. On nous a proposé un autre terrain pour mener ce projet. Artois Mobilités a récupéré la maîtrise d'ouvrage et en assure la maîtrise d'œuvre également. On a fait un projet qui a été validé par la mairie de Béthune et la CABBALR. On a donc lancé un marché qui a été passé en commission la semaine dernière avec Alain DUBREUCQ. Il vous est proposé d'attribuer ce marché à la société EUROVIA qui a rendu le meilleur dossier technique pour un prix de 1 295 955,86 € HT.

Alain DUBREUCQ : EUROVIA a vraiment remis une copie très intéressante.

Jean-Pierre SANSEN : Où est-ce qu'il sera situé ?

Fabrice SIROP : Il va se trouver en face de la mosquée et de l'ancienne école de musique de l'autre côté de la route. On a intégré un cheminement pour les piétons et une continuité cycliste sur le terrain. On est plus

bas que ce qui était imaginé. Le terrain appartient à la mairie de Béthune qui nous le met à disposition. La question technique qui se posait était celle de la gestion des eaux. Comme il y a des nappes affleurantes, on devait faire un ouvrage plus élevé. On a une réserve sur la gestion des eaux de pluie. Nous avons regardé avec la CABBALR si un système de rejet sur la parcelle située à côté convenait. Il a fallu aussi refaire des mesures avec des piézomètres, mais la CABBALR ne savait plus où ils étaient. Il a fallu attendre la période de février pour avoir des informations. Cela a pris du temps mais l'affaire a été préparée pendant un an. Si vous donnez votre accord, il démarrera cet été et il finira en début d'année prochaine.

Laurent DUPORGE : Très bien. Pas de souci pour l'attribution à EUROVIA ? (*Personne ne se manifeste*)
2024/22/CS
Adopté à l'unanimité (15 voix)

13. Lancement du marché n° 24SM04 - « Travaux de reprise des bordures GLO sur les communes de Liévin et Lens »

Le président donne la parole à Fabrice SIROP : Une bordure de GLO, pour glissière limitative d'obstacle est une bordure qui marque la séparation entre le site propre de bus et les voies dites banalisées. Une bordure fait entre 6 et 8 cm. Du côté CALL/CAHC, le maître d'œuvre est ARTELIA. ARTELIA a décidé de ne pas mettre de longrines en béton sous les bordures. Une simple semelle béton a été prévue. Cela n'a pas tenu. Certaines entreprises n'ont même pas posé de semelles béton dans les conditions normales. Du côté de la CABBALR, le maître d'œuvre est EGIS, et il y a des longrines partout. Sur les Bulles 5 et 7, il y avait aussi des longrines parce que l'entreprise Jean Lefebvre/EUROVIA avait déjà connu le fait que les bordures ne tenaient pas sans longrines. Le maître d'œuvre n'a rien proposé notamment sur l'itinéraire de la Bulle 1. Selon les endroits, nous avons des bordures qui pianotent, qui s'affaissent. On a été progressivement contraints de combler avec de lenrobé. Donc cela fait 3 ans que nous sommes en expertise et l'expert vient enfin de rendre son rapport. Nous sommes d'accord avec son analyse sur la responsabilité du maître d'œuvre qui est totale et engagée. On a donc un interlocuteur unique désigné. Ce qui ne nous satisfait pas, c'est que l'expert a estimé le mètre linéaire à 360€, alors que nous l'avons chiffré à 1 000€. C'est du simple au triple. On sera contraints de continuer les actions juridictionnelles auprès du tribunal administratif pour que, sur ce point, il nous soit donné droit. Nous avons testé, il y a deux ans, 3 tronçons de 30 mètres en réparations avec une longrine. Cela tient bien. Le marché à lancer permettra d'avoir la mise en œuvre de la solution de reprise sur quelques centaines de mètres, sur Lens et Liévin, sur la Bulle 1. Nous aurons ainsi la démonstration que sur une longueur suffisante, cela tient et nous aurons des prix d'entreprises incontestables par l'expert. L'expert a lancé, en 3 ans, plusieurs analyses sur la résistance de la bordure. Il déclare que le responsable est le maître d'œuvre, que celles qui n'ont pas bougé, bougeront. Ces éléments nous conviennent. On vous propose de lancer cette opération non pas sur la totalité du linéaire mais sur un linéaire d'environ 800m. c'est un peu coûteux, et c'est un peu une avance par rapport à ce que l'on va toucher. Si on ne fait rien, il y aura des accidents. On fait un état des lieux régulièrement et l'état des bordures s'aggrave. Du côté de EGIS, on a de temps en temps une bordure abîmée par un camion. Cela est habituel. M. SANSEN peut en témoigner, sur la zone industrielle de Ruitz, on a mis en place les longrines et nous n'avons pas de phénomène de pianotage. C'est aussi ce qui a permis à l'expert de déterminer que le maître d'œuvre s'est trompé.

Laurent DUPORGE : La responsabilité d'ARTELIA est connue et identifiée. Le montant de l'indemnisation ne nous convient pas. Pour nous permettre d'afficher des prix corrects, il faut exiger un niveau d'indemnisation correct. Nous allons faire ce kilomètre de bordures et nous pourrions donner ces éléments à l'expert. J'espère que nous aurons un montant d'indemnisation satisfaisant.

Fabrice SIROP : Je pense que l'expert, c'est un peu tard, mais on pourra donner au juge les éléments des réparations du linéaire de 800m. La suite, c'est avec l'assurance d'Artelia.

Le président donne la parole à Paskal BARBELETTE, responsable du pôle juridique et commande publique : Dans un premier temps, nous allons saisir le tribunal administratif par un référé provision pour pouvoir dégager des fonds sur la base de ce que l'expert a déterminé comme étant indemnisable. On va discuter avec les compagnies d'assurance d'ARTELIA pour trouver un

terrain d'entente. Si on n'en trouve pas, on devra aller au fond devant le tribunal administratif, pour une procédure de plusieurs années afin de déterminer un niveau d'indemnisation correct.

Fabrice SIROP : ARTELIA fera sans doute appel et, ils iront devant le conseil d'État en cassation et la procédure risque de durer 5 ans au moins. Nous ne sommes pas inquiets sur le fond, mais sur les délais de procédures.

Alain DUBREUCQ : La CAO de l'attribution du marché aura lieu le 17 juin.

Fabrice SIROP : On a inversé la procédure pour pouvoir lancer les travaux cet été. D'habitude, la CAO choisit et vous validez. Là, on vous propose de laisser la CAO attribuer le marché, dans la limite de l'enveloppe annoncée.

Laurent DUPORGE : Pas de souci ? (*Personne ne se manifeste*)

2024/23/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

14. Marché 17SM60 - « Fourniture de six autobus standards à plancher bas et motorisation électrique à pile à combustible » - Présentation des éléments-clés de la transaction relative à l'exécution du contrat à conclure avec le titulaire – Société SAFRA

M. Fabrice SIROP : Nous avons acheté des bus à hydrogène il y a plusieurs années. Quand nous avons décidé d'acheter des bus à hydrogène, il y avait deux candidats. SAFRA, qui est française, a fait la meilleure offre. La CAO a attribué le marché à SAFRA pour fournir 6 bus à hydrogène. Ces bus n'existaient que virtuellement, ils devaient être construits et homologués puis livrés. Nous avons eu des problèmes avec la pile à combustible qui sert à transformer l'hydrogène en électricité. Aujourd'hui, c'est réglé. Mais on s'est aperçu progressivement que SAFRA avait quelques difficultés majeures dans la finition de ses bus.

Nous avons refusé de faire une réception globale des bus. Les bus n'ont jamais tous fonctionné. Il y a eu plusieurs campagnes de rappel pour corriger tel ou tel point. Le président les a mis en demeure. SAFRA a fini par nous annoncer qu'ils n'étaient pas en mesure de répondre à toutes nos demandes. Donc, le président a résilié le marché en repartant du montant du marché qui était à 5 000 000€, et nous avons demandé 10 000 000€. On sait très bien que si nous allons devant le juge, nous allons gagner. SAFRA a essayé de gagner du temps. Aller devant le juge, c'est condamner l'entreprise. SAFRA a recapitalisé l'entreprise, il y a 3 ans, avec un nouvel actionnaire. Avant c'était une PME, ils sont passés à une échelle plus industrielle. Ils ont imaginé une deuxième génération de bus à hydrogène qui n'ont pas les défauts de la première. Ils en ont vendu à Dunkerque et à Clermont-Ferrand. Nous attendons de voir en vrai les bus rouler. Sur le papier, cela nous convainc un peu plus. Je rappelle qu'à l'époque, nous étions novices. Il y avait 100 bus à hydrogène dans le monde, tous prototypés. Aujourd'hui, on est plus rassurés. On a eu de nombreuses rencontres sur le sujet. SAFRA nous propose de remplacer les 6 bus par 6 bus de nouvelle génération. Ils vont payer des pénalités, ce qui nous permettra de rentrer un peu l'argent demandé. En échange, ils nous livrent les bus et nous renoncerons à toutes les procédures réciproques. Globalement, dans un an, on aura 6 bus. On ne paiera pas plus que ce qu'on a déjà payé, c'est-à-dire qu'on ne paiera pas le solde. On paiera le sous-traitant qui est Michelin à une hauteur déterminée dans le projet de protocole. On précise aussi, comme nous n'arrivons pas à avoir les factures de Michelin, rien ne sera payé en plus. Donc on va rester avec le même marché si vous en êtes d'accord. C'est une décision qui appartient au président, mais il souhaitait qu'on la partage et expliquer le mécanisme. On a un chemin assez vertueux, on ne tue pas l'entreprise, on aura attendu longuement nos bus à hydrogène, mais on aura 6 bus neufs l'année prochaine et on aura les pénalités qu'ils nous doivent. Ce n'est pas gagnant pour eux parce qu'ils vont devoir nous fournir 6 bus neufs mais c'est moins grave que si nous allons devant le juge.

Jean-Pierre SANSEN : Je vois que la société avait contracté avec Michelin. Est-ce que Michelin fait partie de l'accord ?

Fabrice SIROP : Michelin n'est pas partie au protocole parce qu'il était sous-traitant. En revanche, nous avons pris en compte ses intérêts à la hauteur de la somme qui lui était encore due au titre du marché, c'est-à-dire que l'on a garanti au sous-traitant le paiement de la somme à laquelle il pouvait prétendre au regard du marché. Le sous-traitant n'a pas à être partie au protocole. En revanche, on s'est préoccupé de ses intérêts. Il n'y a pas de risque pour le sous-traitant et pour nous non plus.

Pierre CHÉRET : Je pense qu'on sort par le haut d'une situation complexe qui évite le pire pour l'entreprise et pour nous, quelque chose qui permette une meilleure satisfaction dans les mois à venir même si on est dans un retard évident. Je n'imaginai pas qu'une entreprise de plusieurs centaines de salariés ferme à cause de ce marché.

Fabrice SIROP : Effectivement, il y a 400 salariés. On croit toujours à l'hydrogène, la meilleure preuve, nous en avons acheté 4 de plus. SAFRA nous en livrera donc 6, ce qui fait 10, nous permettant de faire la liaison entre Bruay-La-Buissière et Lillers. On en aura 10 d'ici une bonne année. On a inséré une clause dans le protocole de retour à meilleure fortune pour l'entreprise, c'est-à-dire que, si SAFRA réussit à gagner de l'argent sur les 10 prochaines années, ils nous verseront 180 000€ supplémentaires. Pourquoi ? Parce que nous estimons que nous avons payé la station en entretien. Il faut que notre préjudice soit reconnu. C'est plus sur la forme que le fond, car ce n'est pas cela qui est essentiel pour nous. Ce qui est essentiel, c'est qu'on ne paie plus rien sur le sujet, que SAFRA nous paie les pénalités, que nous ayons 6 bus neufs et accessoirement, c'est plus moral, ce n'est pas juridique, on ne met pas en difficulté l'entreprise. C'est le premier employeur d'Albi. Je suis assez content qu'on en sorte. Je remercie mes équipes pour le travail accompli.

Alain DUBREUCQ : Je pense que, comme M. SIROP l'a dit, c'est le bon sens qui prévaut. Vaut mieux une bonne négociation que mettre fin à une entreprise qui n'y peut rien non plus. On sait que la technologie, c'est difficile à maîtriser.

Laurent DUPORGE : Oui, c'est pragmatique, c'est plein de bon sens et chacun sort par le haut quelque part. On aura enfin des bus qui fonctionnent et qui auront plus fière allure parce qu'il faut avouer que les premiers, le look était particulier, cela détonait par rapport aux autres. Les nouveaux ressemblent plus à des bus classiques. Je pense que même s'ils n'ont pas fonctionné, on a bénéficié des retombées médiatiques puisqu'on était les premiers à mettre en place des bus à hydrogène. On pourra avoir la fierté d'avoir une société française même si elle a connu des difficultés, elle va être sauvée et va pouvoir se développer et donc pouvoir mettre en service des bus à hydrogène en France et dans le monde. Je pense que la transaction est correcte. Finalement chacun s'en sort bien. On attend avec impatience que les nouveaux bus arrivent.

Fabrice SIROP : C'est une information parce que le président a délégation pour signer les transactions. Comme c'est une transaction sur un sujet médiatique, puisqu'il y a eu des articles dans la presse l'été dernier, vous constaterez aussi que ce soit de leur part mais plus de la nôtre, puisque les actions en justice étaient assez agressives, mais de la nôtre, une bonhomie et une bienveillance totale, c'est-à-dire, que nous n'avons jamais dit de mal ni des bus ni de quoi que ce soit. On avait conscience qu'on se lançait dans quelque chose d'assez prototypaire. C'était du développement en allant, et finalement, on en n'a pas dédit et je pense que c'est une bonne méthode.

2024/24/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

15. Approbation de la planification stratégique d'Artois Mobilités 2024 – 2029

Fabrice SIROP : Dans le précédent mandat, on avait établi une feuille de route pour ne pas se trouver entre la jointure de deux mandats pendant quelques mois dans le vide. On n'avait pas anticipé le COVID. On a essayé de faire quelque chose d'un peu plus stratégique cette fois-ci. Nous avons pris les projets de territoire des agglomérations pour voir les orientations des agglomérations et faire coller notre planification stratégique avec ces idées. La CALL est en voie de révision de son plan stratégique. Donc c'est une planification qui va évoluer, qui va s'enrichir. Il y a des projets qui se feront et d'autres qui ne se feront pas, d'autres qui ne sont pas existants aujourd'hui mais qui viendront s'intégrer. C'est vraiment quelque chose qui a été fait sur les

idées des services d'Artois Mobilités avec les agglomérations qui ont mis en évidence leur planification. Il y a toute une partie qui est assez théorique puisqu'elle fait référence à des concepts. On fait référence au PDU. Cette année, nous aurons un bilan de mi-parcours du PDU. Il y a aussi un certain nombre d'exemples, de sujets ou de projets qui sont d'ores et déjà connus, et pour la plupart d'entre eux, déjà adoptés par les agglomérations, et que nous allons développer dans les prochains mois et prochaines années. On a intégré des choses sur le suivi des nouveautés. Ce n'est pas un document fini, achevé, mais un document de base, qui va évoluer et s'enrichir. Je ne vais pas rentrer dans les détails des projets car vous les connaissez, ils sont dans les budgets. Vous avez le document, qui est plutôt un document d'échanges.

Pierre CHÉRET : Une simple réaction. C'est un document qui a l'air simple mais qui a une grande densité. On balaye tout. Je pense que la question qui nous est posée, c'est toujours la même chose. Aujourd'hui, on est dans cette évolution nécessaire de porter une offre par rapport aux enjeux qui sont ceux de passer d'un mode individuel à un mode collectif pour beaucoup de personnes. On sait très bien que le rôle du transport collectif doit prendre plus d'ampleur pour éviter toutes les problématiques liées au climat et à l'énergie, etc. Donc, je pense qu'on est quand même dans cette planification sur un état des lieux d'abord, qui peut nous permettre de faire en sorte que l'on transforme un certain nombre de choses. Parce qu'on parle de développer mais je pense qu'il faut aussi transformer. Je crois que c'est un verbe important dans cet ensemble parce que les présidents d'agglomérations l'ont dit : c'est bien de penser à ce que les gens aillent vers le bus mais il faut aussi que le réseau n'oublie pas qu'il doit se transformer par rapport à ces objectifs-là et il y a du travail. Je vois qu'il y a une énumération de lignes, c'est une énumération de base. On doit y travailler au corps.

Charly MÉHAIGNERY, délégué titulaire CAHC : Puisqu'on parle de planification stratégique, la CAHC a une réflexion engagée sur le SERM avec, au moins pour notre agglomération, deux enjeux : une nouvelle gare à Hénin-Beaumont et une montée en puissance de la gare de Libercourt avec un sujet, à mon avis, qui est à régler avant que le SERM n'arrive, c'est le franchissement du pont entre Carvin et Libercourt. J'en profite pour le signaler car je sais que l'on a un directeur de la société grands projets qui commence à travailler sur le sujet. Je pense qu'il va bientôt demander à nous voir pour que ce sujet soit traité dans les plus brefs délais. Ce serait quand même une bonne chose avant de travailler sur le reste.

Fabrice SIROP : On fait une étude sur le franchissement du pont. L'étude que nous avons menée a été éliminée par le Département parce qu'il y a une fragilité sur le pont qui a été percuté par un camion. On cherche une autre solution. On a éliminé toutes les solutions logiques. Nous allons mettre à l'étude une dernière solution consistant à créer une espèce de flux vert pour le bus à la sortie de Carvin. M. Philippe KEMEL n'était pas contre. Maintenant, il faut que l'on étudie la question. Sur le SERM, un directeur de la Société des Grands Projets (*ex Société du Grand Paris*) souhaite nous rencontrer. Sur la gare d'Hénin-Beaumont, on a lancé une étude avec l'AULA pour déterminer comment cela peut se faire : où peut-on faire du stationnement, etc. C'est bien de mettre des trains réguliers mais il faut permettre aux usagers de le prendre. C'est un projet urbain, un projet d'aménagement, un projet de transports publics. Il ne faut pas se rater. On est en phase avec la CAHC et la CABBALR.

Laurent DUPORGE : Sur le SERM, Daniel. MACIEJASZ et Christophe PILCH étaient présents au comité des partenaires. Je crois que tout le monde a rappelé son adhésion au projet qui va s'appeler désormais le SERM des Hauts-de-France. Le président Xavier BERTRAND l'a résumé parfaitement. C'est vrai que si l'adhésion est totale, chacun est conscient de l'intérêt de ce SERM, il va falloir se pencher sur le financement. On est sur d'importants montants. Je pense qu'il y aura quelques débats là-dessus dès le mois de juin. La réponse du préfet de région n'est pas vraiment une réponse mais on en aura une bientôt, en tout cas quelques éléments de réponse sur le financement.

Pierre CHÉRET : J'ai oublié de l'énumérer dans ce que j'ai dit juste avant. Mais il y a aussi toute cette part liée au développement du fret. Or nous avons des zones industrielles qui se remplissent avec de belles bases logistiques et des camions. Mais c'est de l'emploi. Il y a un travail à faire là-dessus. Tout à l'heure, on a parlé d'INTERLUD avec cette question du dernier kilomètre. Mais je pense qu'il y a des questions de fond qui sont posées parce qu'on ne peut pas d'un côté entendre du côté gouvernemental que l'on va se battre pour le retour du fret et, de l'autre, la SNCF dit qu'il faut 100 milliards et que l'on met que 3 millions pour le réseau. Je pense que les 3 agglomérations ou Artois Mobilités ne doivent pas s'empêcher de dire que dans ce

domaine-là, qu'il nous faut ces outils-là. Quand on parle de plan stratégique, on peut être dans la donnée de dire qu'on le fait pour le SERM. Sur le fret, on n'a pas ce genre de décision. Bien sûr, la question du fret, quand on parle d'un fret qui vient du sud vers le nord, tout ne dépend pas de la CAHC ou la CALL. On est sur l'ordre national, européen dans le domaine du fret. Il y a quand même des choses qui doivent émerger de notre territoire pour montrer qu'il faudrait de nouveaux outils en termes de fret. Parce qu'il y en a déjà mais il en faut beaucoup plus.

Fabrice SIROP : Je précise juste que le SERM porte sur le transport de voyageurs.

Pierre CHÉRET : On peut traiter un axe à un endroit et après les voitures vont dans les axes anciens. Il y a des conjugaisons qui vont se faire et donc cela s'organise.

Fabrice SIROP : Oui, ce que je veux dire, c'est que cela ne pourra pas s'organiser dans le cadre du SERM. Il faudra qu'il y ait quelque chose à côté, même s'il est complémentaire. Dans le cadre du SERM, il y a deux temporalités : l'infrastructure et la desserte du territoire, c'est-à-dire de Béthune à Hénin-Beaumont. Nous lançons avec TTK, notre partenaire, une étude pour proposer à la Région et à la SNCF une amélioration du fonctionnement des heures creuses et du samedi et du dimanche parce qu'il y a des possibilités qui ne coûtent pas très cher et qui ne sont pas mises en œuvre aujourd'hui. On ne parle que des heures de pointe qui sont saturées. Il y a des avancées qui sont à faire en attendant, j'allais dire, le graal absolu. Il ne faut pas s'en priver. Donc je vous informe que nous avons initié sur un stade purement technique au stade où nous en sommes, c'est-à-dire l'analyse des trains, etc., pour ensuite rencontrer la Région qui est le donneur d'ordre de la SNCF.

Laurent DUPORGE : Mes chers collègues, y-a-t-il d'autres sujets ?

Charly MEHAIGNERY : C'est purement personnel, mais je reste convaincu aujourd'hui qu'il faut dissocier le fret du transport de voyageurs, la problématique qui nous concerne est le transport de voyageurs. Et je reste malheureusement convaincu - mais cela n'engage que moi - que la solution portée par la SNCF n'est pas la bonne. Sur l'infrastructure, je reste convaincu que l'on aurait dû partir sur un projet beaucoup plus léger, plus rapide avec un cadencement plus important et une emprise au sol beaucoup plus faible et un coût beaucoup, beaucoup moins important que ce qui est proposé aujourd'hui. C'est dommage que nous n'ayons pas été associés au démarrage et que l'on nous présente un projet comme cela, qui a été pensé, à mon avis, à l'encontre de besoins que nous avons. C'était juste ma réflexion.

Laurent DUPORGE : Oui, une réflexion personnelle, qui peut être discutée. Merci. Mes chers collègues, je vous remercie. Bon appétit et bonne journée.

2024/25/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

* * *

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