

Procès-verbal du comité syndical d'Artois Mobilités du jeudi 10 octobre 2024

Le **jeudi 10 octobre 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, 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. Ludovic IDZIAK ; M. Daniel LEFEBVRE ; M. Jean-Marie MACKÉ ; M. Jean-Pierre SANSEN

CAHC (communauté d'agglomération de Hénin-Carvin) : Mme Valérie BIEGALSKI ; M. Steeve BRIOIS (jusqu'au point 6 inclus) ; Mme Valérie CUVILLIER ; M. Philippe KEMEL ; M. Daniel MACIEJASZ ; M. Christophe PILCH

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

Titulaire(s) absent(s) / excusé(s)

CABBALR : M. Bruno CHRÉTIEN ; M. Julien DAGBERT ; M. David THELLIER

CAHC : M. Charly MÉHAIGNERY

CALL : M. Abdeljalil IDYOUSSEF ; M. Daniel KRUSZKA ; M. Dominique RÉAL ; Mme Estelle SZABO

Suppléant(s) présent(s)

CABBALR : M. Gaëtan VERDOUCQ

CAHC : M. Marcello DELLA FRANCA

CALL : Néant

Suppléant(s) absent(s) / excusé(s)

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

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

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

Pouvoirs : M. David THELLIER a donné pouvoir à M. Jean-Marie MACKÉ

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

Secrétaire de séance : M. Daniel LEFEBVRE

Administration : Paskal BARBELETTE ; Nathan DELGUSTE ; Quentin DENOYELLES ; Benoît DESCAMPS ; Stéphanie HUBINET ; Élise POUILLET ; Fabrice SIROP ; Nicolas VERHILLE

* *
*

ORDRE DU JOUR

- Relevé des décisions du président prises sur délégation du comité syndical (2024/43 à 2024/63)
- Procès-verbal du comité syndical du 25 juin 2024

Point d'information

- Observatoire du PDU

Affaires financières

1. Décision modificative n°2 budget principal M57 et budget annexe M43
2. Contribution financière des membres d'Artois Mobilités - Exercice 2024 - Ventilation de la part « complément de prix »

Instances

3. Modification de la composition du comité des partenaires

Ressources humaines

4. Participation à l'amicale pour le Noël des enfants des agents d'Artois Mobilités

Commande publique

5. Autorisation de signature du marché n°24SM01 : « Mise en œuvre d'un système de cellules de comptage stéréoscopiques dans les véhicules de transport en commun d'Artois Mobilités »

Transports/Mobilité

6. Approbation du rapport d'évaluation intermédiaire du Plan de Déplacements Urbains 2019-2030 d'Artois Mobilités
7. Mise en place d'un système de vélos en libre-service
8. Approbation des règles d'accès au futur pôle d'échange Sud à Béthune
9. Approbation de la convention relative au financement du transport scolaire des lycéens sur le ressort territorial d'Artois Mobilités avec la Région Hauts-de-France pour la période de septembre 2023 à juillet 2024
10. Intégration tarifaire – Approbation de l'avenant n°7 à la convention sur l'acceptation des titres urbains sur le réseau TER du ressort territorial d'Artois Mobilités

- 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 du précédent comité syndical 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 (2024/43 à 2024/63) prises sur délégation du comité syndical.
- **A approuvé** le procès-verbal du comité syndical du 25 juin 2024.

• **Point d'information : Observatoire du PDU**

Laurent DUPORGE : Nous passons donc au point d'information. M. SANSEN souhaite intervenir avant.

Jean-Pierre SANSEN, délégué titulaire CABBALR : Monsieur le Président, merci. Je voudrais rendre hommage au président de l'ADATEEP, Willy DOUCHE, décédé au mois d'août cette année à l'âge de 73 ans, et qui présidait l'association à laquelle je participe. Depuis 1997, il était président de l'ADATEEP. Vous savez que, dans chaque commune, où il y a un collègue, il était intervenant. Il y a une dizaine de bénévoles et j'interviens quand je peux. Willy DOUCHE était malade depuis quelques années et a, jusqu'au bout, tenu à participer et à présider cette association. Il avait même préparé la prérentrée 2024-2025 et je vous ai distribué un document pour la campagne de l'association qui porte sur le respect des personnes dans les transports scolaires et puis le catadioptré qui est offert par le Département. Ce n'est pas un gadget, c'est un élément que l'on distribue à tous les élèves de sixième quand on intervient dans les collèges du Pas-de-Calais. Merci à vous.

Laurent DUPORGE : Merci Jean-Pierre. On fait part de toutes nos condoléances à sa famille et c'est vrai que c'était quelqu'un de très important.

Point d'information, l'observatoire du plan de déplacements urbains, M. SIROP ?

Fabrice SIROP, directeur général d'Artois Mobilités : On va laisser la parole à Mathieu HUGO de l'AULA et à Nathan DELGUSTE d'Artois Mobilités. Quentin DENOYELLE interviendra en pointillés si nécessaire dans cette présentation qui sera courte.

Quentin DENOYELLE, responsable du pôle transport & mobilités : Bonjour à tous. Je vais vous présenter rapidement l'observatoire de la mobilité ou du PDU, c'est la même chose. Juste pour rappeler que cet observatoire s'inscrit dans le cadre du plan de déplacements urbains (PDU) d'Artois Mobilités qui a été adopté en décembre 2018. L'idée, à l'époque, c'était d'avoir une plateforme centralisée des données de mobilités sur le territoire. Il y avait beaucoup de données sur la thématique de la mobilité mais il n'y avait pas de plateforme qui les rassemblait toutes et qui permettait de les suivre dans le temps. C'est l'objectif de l'observatoire. Cet observatoire réunit des données mobilité sur les réseaux de transport en commun évidemment, le réseau TADAO, le réseau TER, les services de covoiturage, le transport ferroviaire des voyageurs donc les TER et les TGV mais aussi d'autres thématiques en lien avec la mobilité, le réseau routier, l'intermodalité au niveau des gares et les modes actifs, marche et vélo. Cet observatoire est accessible à la fois sur le site web artoismobilités.fr et le site web de l'AULA avec laquelle on a cocréé cet observatoire. Concrètement, sur le site web d'Artois Mobilités, vous pouvez vous rendre sur la rubrique Mobilités où il y a une page dédiée à l'observatoire. La page reprend les thématiques du plan de déplacements urbains. Pour chacune des thématiques, vous pouvez cliquer sur le carré correspondant et vous allez basculer sur l'observatoire sur la thématique qui vous intéresse. L'idée est d'avoir une page qui soit accessible et qui soit facile à utiliser lorsque vous voulez rechercher une information précise sur une thématique, vous n'avez plus qu'à cliquer et vous pouvez consulter l'information. Vous pouvez aussi y accéder *via* le site de l'agence d'urbanisme qui a un accès direct technique où vous avez accès aux subdivisions de l'observatoire. Je vais laisser la parole à M. HUGO.

Mathieu HUGO, responsable des études à l'AULA : Bonjour à tous. En effet, l'enjeu était de capitaliser toutes les données que l'on peut recueillir auprès des différents partenaires techniques d'Artois Mobilités et de l'AULA sur les sujets de mobilités et aussi de vous donner à voir les données que l'on peut créer nous-mêmes, parfois en allant sur le terrain, par exemple, pour le recensement des aménagements cyclables ou sur tout autre type de données notamment concernant les cars. La page du site d'Artois Mobilités s'appuie sur un certain nombre d'applications qui permettent d'avoir accès directement aux différents indicateurs et aux différentes données. Donc, on a regroupé les indicateurs dans quelques applications. Il y a une application « indicateurs généraux » où l'on a des filtres Artois Mobilités/EPCI/commune, un focus spécifique sur les Bulles, un focus spécifique sur les gares, une application sur le transport de marchandises et une application sur le trafic routier en sachant qu'en cours de développement, il y aura aussi une application à venir sur les résultats de l'enquête Mobilités certifiée CEREMA qui nous permettront également d'accéder aux différents indicateurs de manière aisée. C'est assez simple, il suffit de cliquer, Le principe étant, en effet, de pouvoir avoir accès à l'ensemble des indicateurs par un simple « clic ». À titre d'exemple, on a intégré les différentes validations sur le réseau d'Artois Mobilités avec une différenciation par ligne. C'est la première étape. La deuxième étape sera de faire le lien pour que l'on ait une interactivité totale sur ces données de transport collectif. Je vais prendre un autre exemple : on a aussi intégré différents éléments qui peuvent vous intéresser, ainsi que vos services, notamment sur l'évolution de l'accidentologie avec la possibilité pour vous de visualiser les données à différentes échelles avec les indicateurs qui se mettent à jour et également de descendre jusqu'à la commune si vous le souhaitez, avec, à chaque fois, une antériorité qui vous permet de voir finalement les zones les plus accidentogènes. Sur cette application générale, on avait aussi renseigné les aires de covoiturage. Là aussi, il y a la possibilité de voir leur localisation et le taux d'occupation. C'est une donnée que l'on aura à cœur de mettre à jour au gré des différentes années. Enfin, par rapport aux sujets d'actualité, et pour vous conforter, si nécessaire, dans vos choix concernant les ZFE (zones à faibles émissions), on a aussi renseigné toutes les données sur le parc automobile immatriculé sur le ressort territorial. Dans le cadre du plan de déplacements urbains, il y a aussi l'enjeu du suivi dynamique qui pouvait avoir lieu autour des Bulles dont on a précisé les niveaux de fréquentation. On a indiqué aussi un certain nombre d'indicateurs qui renvoyaient au lien urbanisme/mobilité, par exemple, tout ce qui est options démographiques avec, là aussi, la possibilité d'avoir des indicateurs à la fois à l'échelle de l'EPCI mais aussi à l'échelle des corridors des différentes Bulles avec les données propres. Je ne vais pas rentrer plus dans le détail, mais il y a aussi des éléments sur la construction de logements, etc., qui sont également intéressants. Autre application : l'application sur les gares. C'est une application importante aussi en termes de délais de décision, notamment dans la perspective du SERM. On y a renseigné, pour chacune des gares du territoire, les données relatives aux fréquentations avec le nombre de trains par jour et aussi les données de fréquentation quotidienne. On y fait notamment des compilations pour avoir un outil qui se mette à jour au gré des nouvelles données, donc, là, on a renseigné les dernières données 2023. Autre sujet important par rapport aux enjeux de mobilité : le trafic routier. L'idée était de recenser toutes les données que les gestionnaires de voirie peuvent nous transmettre, notamment pour les comptages permanents puis donner une vision à l'échelle des différents axes avec la possibilité de sélectionner un poste. Je vais prendre, par exemple, le poste de l'A1 entre Carvin et Seclin. Vous avez la vision d'évolution du trafic, on est en train de récupérer les données 2023 donc c'est actualisé, comme je le disais, au fil de l'eau. Vous avez la possibilité d'isoler le trafic des véhicules légers et, également, si vous le souhaitez, d'avoir une vision aussi sur l'évolution du trafic poids lourds. On peut donc l'utiliser de cette manière, ce qui permet d'avoir à la fois une vision sur le réseau État, mais aussi sur les principales routes départementales. Je ne vais pas rentrer plus dans le détail sauf si vous avez des questions mais voilà un petit panorama des fonctionnalités offertes par l'outil.

Laurent DUPORGE : Très bien. Donc, c'est désormais en ligne et accessible à tout le monde. Madame BIEGALSKI ?

Valérie BIEGALSKI, déléguée titulaire CAHC : Juste une question, est-ce qu'il va y avoir une communication particulière sur le sujet pour diffuser largement ?

Laurent DUPORGE : Je pense que l'idéal serait d'avoir une communication. Monsieur DENOYELLE ?

Quentin DENOYELLE : Une newsletter dédiée sera transmise aux différentes communes dans les semaines qui viennent.

Benoît DECAMPS, responsable du pôle communication : C'est prévu pour le début de la semaine prochaine.

Laurent DUPORGE : Merci. Ceux qui le souhaitent peuvent aussi en faire la communication. Comment avez-vous toutes ces données ?

Mathieu HUGO : Effectivement, la donnée est le nerf de la guerre. C'est de la relance en permanence auprès des différents fournisseurs, du retraitement parce que l'on n'a pas toujours des choses très fiables et c'est aussi du terrain pour créer des données qui n'existent pas.

Laurent DUPORGE : Très bien. Vous avez d'autres questions ? Bravo ! Comme quoi on a raison d'avoir un bon partenariat avec l'AULA. On finance aussi donc c'est tout à fait normal qu'on ait ce retour. Merci à vous et bravo au nom de l'ensemble d'Artois Mobilités et de ses élus et de ses équipes techniques. Mes chers collègues, pas de souci ? (*Personne ne se manifeste*). On passe au point suivant. On va sur les affaires financières. Décision modificative n°2.

1. Décision modificative n°2 budget principal M57 et budget annexe M43

Stéphanie HUBINET, responsable du service ressources : Décision modificative n°2 concernant nos deux nomenclatures comptables puisque nous refacturons d'un budget à l'autre. La décision concerne les deux budgets. Nous avons un besoin de crédits supplémentaires sur la ligne relative aux charges de personnel à hauteur de 50 000€ que l'on retrouve sur les deux nomenclatures ainsi que des opérations d'ordre où il y a des obligations obligatoires d'un point de vue comptable mais sans besoin de crédits supplémentaires proprement dits.

Laurent DUPORGE : Pas de souci là-dessus mes collègues ? (*Personne ne se manifeste*) Elle est validée, merci.

Le comité syndical :

APPROUVE la décision modificative n°2 de l'exercice 2024 du budget principal M57, tant en dépenses qu'en recettes, conformément au document annexé à la présente délibération et **VOTE** les crédits au niveau des chapitres budgétaires et des chapitres globalisés.

2024/45/CS

Adopté à l'unanimité (16 voix)

&

APPROUVE la décision modificative n°2 de l'exercice 2024 du budget annexe M43, tant en dépenses qu'en recettes, conformément au document annexé à la présente délibération et **VOTE** les crédits au niveau des chapitres budgétaires et des chapitres globalisés.

2024/46/CS

Adopté à l'unanimité (16 voix)

2. Contribution financière des membres d'Artois Mobilités - Exercice 2024 - Ventilation de la part « complément de prix »

Laurent DUPORGE donne la parole à **Stéphanie HUBINET** : Une contribution de 18 millions d'euros annuelle conformément à ce qui était prévu lors du vote du budget primitif et la contribution, en avril dernier. Cette contribution est ventilée en deux parts : une part fixe et une part dite « complément de prix ». Deux agglomérations ont validé la part complément de prix estimée à 4 millions d'euros. Cette

délibération ventile cette part « complément de prix » sachant que, dans le document initial que vous avez reçu, il y a une anomalie au niveau des totaux. Pour la CAHC, il est indiqué 2 389 000€ en part fixe, alors qu'elle est de 2 599 000€. Pour la CALL, il est indiqué 4 278 000€ alors qu'il est réellement de 4 068 000€. Cela ne change rien aux totaux. Les totaux sont corrects. 18 000 000€ au total, 14 000 000€ en part fixe et 4 000 000€ en part complément de prix, répartis sur la CALL et la CAHC.

Laurent DUPORGE : Très bien. Des observations ? (*Personne ne se manifeste*). Cette délibération est donc validée.

Le comité syndical :

RAPPELLE comme suit les taux de participation et montants des contributions des membres d'Artois Mobilités :

Membre d'AM	Niveau de participation 2023	Participation 2023	Niveau de participation 2024	Participation 2024
CABBALR	40,50%	7 290 709 €	40,73%	7 331 786 €
CAHC	24,43%	4 396 867 €	24,39%	4 389 531 €
CALL	35,07%	6 312 424 €	34,88%	6 278 683 €
Total	100%	18 000 000 €	100%	18 000 000 €

RAPPELLE que le montant de la participation des membres d'Artois Mobilités doit être ventilé en deux parts :

- Une première part (participation classique), qui alimentera le budget principal d'Artois Mobilités, non soumis à la Taxe sur la Valeur Ajoutée (nomenclature comptable M57). Cette part, est fixée à 14 000 000 d'euros pour l'année 2024.
- Une seconde part, en compensation tarifaire, nommée subvention « complément de prix », qui alimentera le budget annexe transport (nomenclature comptable M43), budget soumis à la Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA). La part de TVA (10% au 1^{er} janvier 2024) sera supportée par Artois Mobilités. La part de compromis de prix est fixée à 4 000 000 d'euros pour l'année 2024.

ET INDIQUE que la participation de la part « complément de prix » se décompose comme suit :

Membre d'AM	Participation 2024	Ventilation de la participation	
		Part "participation classique"	Part "complément de prix"
CABBALR	7 331 786 €	7 331 786 €	- €
CAHC	4 389 531 €	2 599 437 €	1 790 094 €
CALL	6 278 683 €	4 068 777 €	2 209 906 €
Total	18 000 000 €	14 000 000 €	4 000 000 €

2024/47/CS

Adopté à l'unanimité (16 voix)

Laurent DUPORGE : Ensuite, nous passons au comité des partenaires, sa modification.

3. Modification de la composition du comité des partenaires

Fabrice SIROP : La loi a ajouté des partenaires à ce comité des partenaires, donc des représentants des entreprises et des représentants des organisations syndicales. En ce qui concerne les entreprises, on avait déjà dans ce comité des partenaires comme le MEDEF et la CPME. Il n'y a pas lieu de les intégrer puisqu'ils sont déjà membres. Il faut, en revanche, intégrer l'Union des entreprises de proximité dite UPP et les organisations syndicales visées par l'arrêté du 28 juillet 2021, à savoir la CGT, la CFDT, la CGT-FO, la CFE-CGC et la CFTC. Il nous appartiendra de saisir les syndicats pour leur demander quel est leur représentant au comité des partenaires. On les invitera, comme les autres membres, à venir donner une opinion, un avis.

Laurent DUPORGE : On examine quoi dans ce comité des partenaires ?

Fabrice SIROP : On examine les rapports d'activités, les modifications d'offre, les modifications de tarification. C'est un organisme consultatif qui était imaginé, à l'époque, par la LOM.

Laurent DUPORGE : Il se réunit une fois par an ?

Fabrice SIROP : Il se réunit au moins une fois par an, concomitamment à la CCSPL. Il peut se réunir davantage si on le juge nécessaire. Il est souvent présidé par M. DUBREUCQ, par délégation du président d'Artois Mobilités. Cela se passe en général plutôt bien puisque les gens viennent souvent avec des questions qui ne sont pas inutilement polémiques et qui ont pour objectif soit de mieux éclairer les usagers, soit de proposer des choses qui sont des améliorations.

Laurent DUPORGE : Tu confirmes, Alain ?

Alain DUBREUCQ, délégué titulaire CALL et 3^e vice-président : Je confirme tout à fait. Il y a souvent un dialogue très constructif qui permet d'avancer sur un certain nombre de sujets.

Laurent DUPORGE : Pas de souci sur cette composition du comité des partenaires ? Il n'y a pas d'éléments opposés ? (*Personne ne se manifeste*). Très bien. Il est validé.

Le comité syndical :

PROCÈDE à la modification de la composition du comité des partenaires par l'ajout des représentants des organisations professionnelles d'employeurs et organisations syndicales de salariés **ET PRÉCISE** que les représentants des organisations professionnelles d'employeurs et organisations syndicales de salariés sont les suivantes :

- pour les organisations professionnelles d'employeurs (arrêté du 9 février 2024) :
 - le Mouvement des entreprises de France (MEDEF) ;
 - la Confédération des petites et moyennes entreprises (CPME) ;
 - l'Union des entreprises de proximité (U2P).
- pour les organisations syndicales de salariés (arrêté du 28 juillet 2021) :
 - la Confédération française démocratique du travail (CFDT) ;
 - la Confédération générale du travail (CGT) ;
 - la Confédération générale du travail – Force ouvrière (CGT-FO) ;
 - la Confédération française de l'encadrement – Confédération générale des cadres (CFE-CGC) ;
 - la Confédération française des travailleurs chrétiens (CFTC).

2024/48/CS

Adopté à l'unanimité (16 voix)

4. Participation à l'amicale pour le Noël des enfants des agents d'Artois Mobilités

Laurent DUPORGE : Le Noël des enfants d'Artois Mobilités.

Fabrice SIROP : Un marronnier comme on dit dans la presse.

Laurent DUPORGE : 18 enfants. Seulement.

Fabrice SIROP : Oui, seulement, le personnel vieillit, Monsieur le président et les enfants également. Malgré un renouvellement assez constant, ils ne sont pas si nombreux que cela. Il y a une quarantaine d'agents. Cela fait un coût de 900€ versé à l'amicale de la CAHC. Comme d'habitude, on remercie le président Christophe PILCH de la CAHC.

Laurent DUPORGE : Pas de souci sur ce Noël ? (*Personne ne se manifeste*).

Le comité syndical :

DÉCIDE d'attribuer, pour les agents ayant 6 mois de présence au 31 décembre 2024, la somme de 50 € par enfant du personnel ayant jusqu'à 14 ans dans l'année en cours, **PRÉCISE** qu'avec cette somme, les agents peuvent choisir un ou plusieurs jouets sur un catalogue qui leur est fourni **ET RAPPELLE** que la dépense engagée, soit 900 euros, sera imputée au budget 2024 d'Artois Mobilités et fera l'objet d'un versement de subvention complémentaire au profit de l'amicale de la CAHC.

2024/49/CS

Adopté à l'unanimité (16 voix)

5. Autorisation de signature du marché n°24SM01 « Mise en œuvre d'un système de cellules de comptage stéréoscopiques dans les véhicules de transport en commun d'Artois Mobilités »

Laurent DUPORGE : On poursuit avec l'autorisation de signature du marché.

Fabrice SIROP : Cela ressemble à un vieux film de science-fiction des années 70, les cellules compteuses, mais c'est quelque chose de très sérieux puisque comme vous avez voté en juin le principe de la gratuité, et comme on avait un peu anticipé, on pense que la billettique donne une indication qui ne tient pas compte d'une fraude réelle mais simplement de contrôles qui sont effectués temporairement. On s'était dit que l'on irait sur les lignes principales, à savoir les Bulles 1, 2 et 3 pour mettre en place des cellules compteuses, c'est-à-dire, en fait, des cellules qui comptent les usagers quand ils montent dans le bus. Je vous rassure, c'est fait en sorte que toute la réglementation soit respectée, que l'on ne puisse pas identifier les usagers. Comme vous avez décidé de la gratuité, de toute manière, il faudra bien qu'à compter de 2026, on soit en capacité d'équiper la totalité du parc pour vérifier, d'une part, l'effectivité de ce qu'on a mis en place en termes de service, puis d'autre part, de vérifier que notre délégataire, qui nous annonce des chiffres de fréquentation, est fiable. Nos échanges avec le délégataire seront basés là-dessus à partir de 2026 et il donc est important pour nous d'utiliser l'année 2025 pour pouvoir corroborer les deux chiffres et, le cas échéant, renégocier à la hausse l'engagement du délégataire en termes de fréquentation, parce qu'on va pouvoir comparer dès 2025 certains chiffres de fréquentation aux chiffres de la billettique. Ceci mis à part, on a eu 6 candidats au départ, on en a reçus 4 cet été qui sont venus faire leurs propositions. Leur proposition définitive est passée devant la commission d'appel d'offres la semaine dernière. Il était proposé de retenir la société ACOREL qui est une société qui a pignon sur rue. On a eu plusieurs très bonnes offres. Simplement, ACOREL est nettement la moins chère. Le montant du marché est de 2 800 000€ ce qui est relativement considérable. Je rappelle qu'au-delà de nos 200 véhicules, il y a tous les véhicules des sous-traitants. Cela fait plus de 550 véhicules au total qui seront donc équipés de ce système de comptage qui permettra d'avoir des chiffres autres. J'ajoute que l'offre d'ACOREL a ceci d'intéressant : elle est associée à une entreprise d'intelligence artificielle qui s'appelle COGNIDIS, avec laquelle on travaille déjà *via* TADAO, qui

permet aussi d'imaginer des trajets, c'est-à-dire que cela va nous permettre également de savoir où les usagers vont et descendent, le nombre de fois, mais aussi de retracer les voyages.

Laurent DUPORGE : M. DUBREUCQ, comment s'est passée la commission d'appel d'offres ?

Alain DUBREUCQ : La commission qui s'est réunie dernièrement à Sains-en-Gohelle s'est très bien passée. C'est vrai que l'on a eu des offres très concurrentielles, il y en a eu 3 qui étaient en *short list*. Après une analyse très pertinente des services d'Artois Mobilités, on a décidé de choisir un opérateur très performant.

Laurent DUPORGE : Ils vont se mettre en place quand ?

Fabrice SIROP : Dès notification du marché, l'entreprise va se mettre en route. Ils ont un sous-traitant pour le déploiement qui est une entreprise du Pas-de-Calais avec laquelle on a déjà travaillé, l'entreprise Lesot, sise sur Arras. Tout cela va se mettre en place dès cet hiver et cela va continuer progressivement en fonction des différents équipements qui arriveront, notamment des bus et des cars. Pour les cars, c'est beaucoup plus facile quand il y a les vacances scolaires. Cela est donc déjà organisé en termes de planning chez TADAO et à Artois Mobilités. L'objectif est que les derniers le soient à la rentrée 2025.

Laurent DUPORGE : Oui, Gaëtan ?

Gaëtan VERDOUCQ, délégué suppléant CABBALR : C'est un marché sur plusieurs années. Vous envisagez de garder éternellement le système de comptage ? C'est-à-dire, vous allez vérifier 2024, 2025, 2026 et ainsi de suite ? Il y a des coûts de fonctionnement, tout cela est inclus dedans ?

Fabrice SIROP : C'est le coût du déploiement effectivement. Aujourd'hui, on a aussi un coût de fonctionnement dans la DSP avec la billettique. Donc il n'y aura pas de surcoût de fonctionnement par rapport à la billettique. Mais, effectivement, on va le garder plusieurs années. Là c'est un coût de déploiement de matériel. On a donc 2 800 000€ à déboursier pour mettre en place ce dispositif. Cela paraît comme cela assez démesuré, mais il suffit d'aller ailleurs et on voit qu'ailleurs aussi, en plus de la billettique, souvent, on met en place ce type de dispositif. A Montpellier, à Strasbourg, il y a des dispositifs qui existent selon les lignes pour vérifier le comptage. Donc, oui, effectivement, il y aura un coût de fonctionnement derrière. Il y aura sans doute à terme un peu de renouvellement qui ne sera sans doute pas supérieur à celui qu'on assure avec la billettique.

Pierre CHÉRET, délégué titulaire CALL : Tout d'abord, parce que quand nous avons fait l'analyse lors de la commission d'appel d'offres, on a surtout remarqué, monsieur le Directeur général, que l'on avait aussi un outil qui nous permettait d'aller au-delà du comptage et d'avoir une vision du réel sur chaque ligne, sur chaque morceau de ligne bien utilisé, moins utilisé. Il y a des choses très intéressantes. On a parlé de banque de données juste avant avec ce que nous a présenté l'AULA. C'est la même chose, là, on peut avoir un outil qui permet des adaptations plus efficaces sur les lignes, à mon avis. C'est ce qu'on a compris quand on nous a présenté les outils.

Fabrice SIROP : Je confirme à M. CHÉRET que l'idée, c'est d'avoir quelque chose d'un peu plus fiable que deux contrôles par an ou des enquêtes qui sont faites auprès des usagers. Cela reste de l'intelligence artificielle, c'est-à-dire que la seule donnée d'entrée, sera le passage par la machine quand l'utilisateur va monter dans le bus et le dépointage quand il va descendre mais il n'y aura pas de relation entre les deux. Ce que l'on n'a pas aujourd'hui, ce sont les descentes. On sait où les usagers montent mais on ne sait pas où ils descendent. Déjà, cela, en termes de connaissance, ce sera un progrès et ensuite il y a l'intelligence artificielle qui va intervenir pour essayer de reconstituer le parcours de l'utilisateur. C'est une chose de savoir qu'il y a 30 personnes qui montent à la gare de Lens, c'est autre chose de savoir qu'il y en a 12 qui descendent à Hénin-Beaumont. Ce ne sont pas forcément les mêmes usagers. On va essayer d'améliorer la connaissance et donc forcément essayer d'améliorer en finesse l'offre.

Gaëtan VERDOUCQ : Ces éléments que vous allez récupérer, on va les retrouver un peu plus tard sur l'observatoire. On pourra voir les informations sur les montées et les descentes ?

Fabrice SIROP : On va les intégrer naturellement à l'observatoire au fur et à mesure qu'elles seront obtenues. En 2025, c'est le déploiement. On sait très bien que la première année, on a quelquefois un

peu de bug mais j'espère que l'on n'en aura pas pour longtemps parce que l'on va s'en servir pour vérifier les données de la billettique. Mais, oui, dès qu'elles seront disponibles, fiabilisées, on les mettra à disposition.

Ludovic IDZIAK, délégué titulaire CABBALR : On parle IA, ça veut dire beaucoup de choses. Finalement, comment marche ce logiciel ? Parce que ça complémenterait les descentes mais ça dit quoi, ça observe quoi, comment ça prend des visages ? Finalement, est-ce qu'on préserve la liberté de chacun ?

Fabrice SIROP : Ce n'est pas le même logiciel, parce que lorsque l'on parle des cellules compteuses, c'est un appareil qui fait du quantitatif et, derrière, il y a une intelligence artificielle qui est développée par COGNIDIS qui fait de l'extrapolation. Donc, d'un côté, on a des données de base qui sont des constats scientifiques et, de l'autre côté, on a une extrapolation en complément, si je puis dire, du constat qui a essayé de reconstituer le parcours de l'usager. La fiabilité est, je crois, garantie à 80%. Il n'y a pas de risques pour les libertés publiques. Naturellement, on est dans le respect total de la réglementation. Ce n'est pas une reconnaissance faciale, on a tout vérifié.

Daniel MACIEJASZ, délégué titulaire CAHC : Oui, en ce qui concerne ce logiciel, mais il y a d'autres logiciels embarqués qui permettent la reconnaissance faciale.

Fabrice SIROP : C'est évident que la vidéoprotection, par définition, c'est de filmer les gens quand il y a un problème et les enregistrements ne sont ressortis que sur réquisition judiciaire mais ça ne sert absolument pas à déterminer qui est monté sauf dans ce cadre-là. C'est la loi, M. MACIEJASZ a raison. L'objectif n'est pas de tout mélanger et de faire le métro de Pékin.

Laurent DUPORGE : Très bien. Est-ce qu'il y a d'autres observations ? Non ? (*Personne ne se manifeste*). Très bien, on valide cette délibération. Elle est donc validée.

Le comité syndical :

AUTORISE le président d'Artois Mobilités à signer le marché n°24SM01 : « Mise en œuvre d'un système de cellules de comptage stéréoscopiques dans les véhicules de transport en commun d'Artois Mobilités » avec la Société Acorel sise 3 rue Paul-Langevin - Technoparc Pôle 2000, 07130 SAINT-PÉRAY, pour un montant estimatif de 2 796 440 €HT , **AUTORISE** le président d'Artois Mobilités ou son représentant à procéder à la notification et à prendre toutes mesures utiles relatives à l'exécution de ce marché et **DIT** que les dépenses sont ou seront inscrites au budget du ou des exercice(s) considéré(s).

2024/50/CS

Adopté à l'unanimité (16 voix)

6. Approbation du rapport d'évaluation intermédiaire du plan de déplacements urbains (PDU) 2019-2030 d'Artois Mobilités

Laurent DUPORGE donne la parole à **Fabrice SIROP** : Il y a eu une réunion à la mi-septembre du comité de suivi. Vous avez vu, tout à l'heure, des choses qui ont été présentées à ce comité de suivi, c'est-à-dire le portail de la mobilité ou du PDU, selon la terminologie. On est tenu par la loi de faire une évaluation à mi-mandat dans le cadre du PDU. On arrive aujourd'hui, en 2024, aux 5 ans du nouveau PDU qui a été adopté en 2019 suite à l'intégration de la Lys romane à ce qui était à l'époque Artois COMM. et qui a abouti à la création de la CABBALR. On a également fait l'année dernière une enquête EMC² (enquête mobilités certifiée CEREMA), on a donc pas mal de données. Est-ce que vous souhaitez que l'on rentre dans le détail sur les indicateurs ? Par rapport au PDU, sur 155 indicateurs, il y en a presque 40 qui n'étaient pas renseignables. Ce nombre d'indicateurs nous avait été imposé par la commission d'enquête qui nous disait que l'on pourrait avoir les informations. On ne les a pas retrouvées, on a cherché auprès des services de l'État et autres. On a donc proposé, dans ce cadre-là, le remplacement de ces indicateurs par d'autres qui étaient plus pertinents et plus faciles à nourrir. Sur les

38 actions du plan de déplacements urbains, 19 ont été réalisées dont 6 partiellement. 20 sont engagées dont 2 partiellement et 3 n'ont pas été engagées. Vous avez, dans le dossier, un tableau de synthèse qui fait le point action par action. Naturellement, on va continuer à évaluer le PDU en temps réel. Vous allez maintenant pouvoir suivre l'application des différentes choses sur le portail. Le rapport d'évaluation recommande le maintien des objectifs de part modale définis en 2018, ce qui reste assez ambitieux. On a un peu progressé sur le transport en commun mais nous sommes très en retrait sur le vélo. On devra mesurer l'impact de la gratuité sur la fréquentation du réseau. On est aussi dans une logique PDU donc ce n'est pas que sur le transport des personnes, on réfléchit aussi au fret plus décarboné. On est partis sur un certain nombre de missions exploratoires avec les agglomérations, on continuera à le faire, notamment en termes de fret fluvial et des choses qui ne sont pas de la compétence directe d'Artois Mobilités, notamment les questions de stationnement qui sont très difficiles à gérer. On vous propose donc de fusionner le groupe de travail qui est consacré à l'automobile avec le groupe de travail qui est dédié à la question du stationnement. Les deux sujets sont évidemment liés et il nous paraît très compliqué de pouvoir parler du stationnement sans parler de la circulation automobile. Si vous en êtes d'accord, on les fusionnera. Le comité de suivi a été consulté en amont de la séance et on vous demande donc d'approuver le rapport d'évaluation intermédiaire du plan de déplacements urbains.

Laurent DUPORGE : Très bien. Est-ce que vous avez des observations à faire sur ce rapport d'évaluation intermédiaire ? La gratuité devrait permettre de faire baisser l'usage de l'automobile et pour le vélo, justement nous allons en parler, chers collègues. Pierre ?

Pierre CHÉRET : Simple réaction, Monsieur le Président, tout d'abord, je pense que les objectifs qui sont présentés ici sont des objectifs raisonnables parce qu'il faut savoir regarder la réalité en face plutôt que d'essayer d'inventer des objectifs qui sont non atteignables. En revanche, j'espère quand même que ce sont des objectifs que l'on pourra dépasser. Mais, pourra-t-on le faire ? Deuxième remarque, c'est la question du dialogue entre toutes les institutions sur ces questions de déplacements. Parce qu'il y a un comité de suivi, c'est très bien. Mais on voit bien que l'on a des évolutions à opérer sur le réseau complémentaire, par exemple, et que si tout est parcellisé, si on voit maire par maire ou morceau par morceau les choses, est-ce qu'il n'y aurait pas à avoir une réflexion sur un lieu ou un espace où on pouvait dialoguer à plusieurs ? Je vais prendre l'exemple d'une ligne, peu importe laquelle, mais on sait très bien que les lignes de bus traversent plusieurs communes et que bouger une ligne, cela suppose que l'on dialogue en même temps sur les impacts des uns et des autres. Je prends cet exemple-là pour dire que l'on doit peut-être avoir un dépassement de dialogue entre une commune et Artois Mobilités et lorsqu'il y a un problème sur une ligne, que l'on puisse en parler avec l'ensemble des communes concernées. Alors bien sûr, je sais très bien qu'ajouter des réunions à des réunions, ça fait beaucoup de réunions, mais en même temps, cela pose problème quand il y a des modifications qui peuvent bouger beaucoup de choses dans le déplacement urbain et dans le traitement des lignes de bus. Je pense que ça vaut parfois le coup de mettre autour de la table des gens concernés par cette affaire. La troisième remarque, Monsieur le Directeur général en a parlé, dans le PDU, il y a le fret et on sait très bien aujourd'hui que l'enjeu aussi des désaturations d'axes ou des problèmes de la couche d'ozone ou tout ce que l'on veut en termes écologiques, supposent que l'on ait une attention plus précise. On a vu, tout à l'heure, que l'AULA amenait beaucoup d'informations. Vous les avez déjà mais, nous, on va les avoir concentrées, cela va être notre bonheur, on va se régaler. Je veux dire qu'il y a quand même des outils à regarder et qui sont associés au pire des problèmes de saturations que l'on peut avoir dans certaines communes ou certaines zones d'activités. Je pense que on est dans cette capacité à vouloir approfondir et peut-être même, mieux préciser les choses grâce aux outils que l'on a mis en place.

Laurent DUPORGE : Très bien. Monsieur SIROP. Sur les lignes de bus, contact est pris chaque fois avec les maires en question. Les réunir en même temps reste compliqué parce que pour concilier les agendas, c'est assez complexe, cher Pierre.

Fabrice SIROP : À chaque fois, on rencontre effectivement les différentes mairies, on ne tire pas de conclusions définitives des entretiens, cela dépend aussi de celui qui en amont et celui qui est en aval et, d'aventure, si des conclusions d'une mairie sont contredites par le voisin, forcément, on est obligés de remettre la consultation sur le tapis et d'aller au-delà de ce qu'on avait fait dans un premier temps. Effectivement, c'est chronophage et c'est aussi lié au fait que l'on ait 150 communes qui ont la

compétence voirie, des agglomérations qui ont des compétences voirie également pour certaines, le département, l'État. Je parlais du fret et je ne parle même pas de la SNCF, parce que les données de la SNCF, c'est un parcours du combattant. Le fret fluvial est très évanescent donc tout cela est assez complexe à mettre en lumière, mais la cellule de base, si je puis dire, c'est le maire, c'est lui qui a le pouvoir de police, d'interdire tel ou tel déploiement sur son territoire, telle ou telle circulation de véhicules et donc les consignes qui nous sont données, c'est d'abord de passer par les maires. Donc, derrière cela peut-être effectivement un peu frustrant parce que le déploiement prend du temps mais c'est le principe.

Laurent DUPORGE : Très bien. Monsieur KEMEL ?

Philippe KEMEL, délégué titulaire CAHC : Il y a non seulement la transformation des lignes, mais sur certaines lignes, on sait que nos lignes actuelles de bus à Carvin n'arrivent plus à circuler. [NB : la suite de l'intervention n'a pas été correctement enregistré, et ne peut être retranscrite]

Laurent DUPORGE : Le service express métropolitain est en cours de lancement. Les agglomérations ont été sollicitées pour participer au prorata du financement du SERM. Après, comment la gouvernance va être organisée, on ne le sait pas encore. C'est clair que celles et ceux qui financent les études au prorata de leurs responsabilités iront dans cette gouvernance. Est-ce que les autorités de transport en seront, je pense que oui, cela me paraît évident. C'est dans ce cadre, effectivement, que d'abord, on aura accès aux informations et on pourra, ensuite, faire remonter les positions, nos positions qui sont importantes pour nos territoires. Voilà comment les choses devraient s'organiser, mais je le dis encore au conditionnel puisque ce n'est pas encore acté définitivement. Oui, Pierre ?

Pierre CHÉRET : D'abord, je pense qu'à partir de cet exemple, la démonstration c'est qu'il faut un dialogue avec les gens qui vont être concernés. Or, on peut créer des comités théodules mais il y a des moments de rencontres que l'on doit avoir face à un problème. Quand on met autour de la table les gens, on a parlé aussi avec Libercourt et Carvin où des bus sont bloqués à cause de la saturation de la route, c'est pareil, il faut mettre autour de la table les élus de ces communes concernées. Ils dialoguent déjà entre eux bien sûr, mais il y a des moments où il faut être plus précis et il faut aborder cette question-là et comment on en sort. Il y a plein d'exemples comme cela où on a besoin, quand il y a une évolution de ligne à opérer, de mettre autour de la table ceux qui vont être concernés par cette évolution et même si, il ne s'agit pas de faire des réunions à n'en plus finir, mais il y a des moments forts où il faut craquer le sac pour évoquer le problème.

Laurent DUPORGE : Oui, après ça dépend aussi des questions qui sont abordées. Parfois, il s'agit de questions mineures qui n'ont pas besoin de mettre tout le monde autour de la table puis il y a des modifications qui peuvent être beaucoup plus importantes où, là, effectivement, il y en a la nécessité. Là-dessus, je fais appel à la confiance, à l'intelligence de mes services pour savoir quand il y a nécessité ou pas d'aller un peu plus loin dans la concertation. De toute façon, c'est dans notre intérêt à chacun, à vous maires comme à nous, que les choses se déroulent ainsi. Il y a une chose, c'est que chacun enverra un courrier pour me dire : « Monsieur le Président, ça ne va pas, il faut rectifier les choses ». Comme vous préférez nous envoyer un courrier, on va remonter les informations au délégataire. Comme là, par exemple, on vient de supprimer les vélos des collines de l'Artois. En hiver, ça ne fonctionne pas comme d'habitude. On va en parler tout à l'heure, il y a un projet de mise en service. Pourtant, on a envoyé un courrier mais semble-t-il, l'information n'est pas bien passée. Donc tout de suite, le président de l'agglomération a été alerté sur ce sujet. Je préfère éviter ce genre de chose, ce n'est pas très sympathique. C'est noté en tout cas. N'est-ce pas Monsieur SIROP ?

Fabrice SIROP : Oui, absolument. Je pense que l'on va même doubler par mail l'envoi papier pour éviter les questionnements sur la réception de ces courriers.

Laurent DUPORGE : Donc on valide ce rapport d'évaluation intermédiaire ? (*Personne ne se manifeste*).

Le comité syndical :

DÉCIDE D'APPROUVER le rapport d'évaluation intermédiaire du plan de déplacements urbains et ses conclusions, de valider les nouvelles modalités de suivi du Plan de Déplacements Urbains, telles que déterminées à l'issue de l'évaluation intermédiaire, **DE CONFIRMER** les objectifs du plan de déplacements urbains à horizon 2030.

Les objectifs de parts modales sont détaillés comme suivants :

- Modes motorisés : 59%
- Transport collectif : 7%
- Vélo : 8%
- Marche à pied : 25%

D'INSTAURER le groupe de travail comme suivant :

- Groupe de travail n°4 : infrastructures routières, stationnement et usages de l'automobile

Les participants sont :

- ARTOIS MOBILITÉS
- AULA
- CABBALR
- CALL
- CAHC
- CD62
- DDTM 62
- ADEME
- DIR Nord
- SANEF
- Certaines communes ponctuellement

- Animateur du groupe : AULA

ET D'AUTORISER la diffusion du présent rapport.

2024/51/CS

Adopté à l'unanimité (16 voix)

7. Mise en place d'un système de vélos en libre-service

Laurent DUPORGE : Le point à le plus important de ce comité syndical, le vélo en libre-service.

Quentin DENOYELLE : Cela a été évoqué en cours de séance, il y a des objectifs de part modale de vélo qui sont fixés dans le plan de déplacements urbains. L'objectif affiché est de 8%. Artois Mobilités a déjà engagé un certain nombre d'actions, notamment l'élaboration d'un schéma cyclable qui va permettre de fournir à chaque desserte et, en premier lieu desquelles, les communes des axes et itinéraires qu'il serait opportun d'aménager pour le vélo de manière à engranger davantage de vélos que de véhicules légers. L'idée, aujourd'hui, du débat est comment aller plus loin en proposant notamment un service de vélos en libre-service, un peu comme ce qu'il se trouve dans les grandes métropoles et des villes moyennes ? C'est un sujet que l'on a déjà abordé en fin d'année dernière et vous avez validé l'étude plus approfondie en février dernier. On s'est donc orienté à faire un parangonnage, donc un benchmark des différentes solutions qui existent. On a retenu deux entreprises au sein de la centrale d'achats publics qui est un partenaire avec lequel on travaille beaucoup. On passe par cette centrale pour acheter les bus du réseau. La centrale d'achats publics propose aujourd'hui deux systèmes différents. Le premier qui est un système où chaque vélo est accroché à un arceau. C'est assez facile mais cela prend de la place sur la voie publique. L'autre solution est un système d'accroche en enfilade, c'est-à-dire que les vélos s'accrochent les uns aux autres. Vous avez un totem à l'endroit de la station, le premier vélo

vient s'accrocher au totem et les vélos suivants viennent s'accrocher les uns sur les autres. C'est plutôt ce système, que l'on appelle de stationnement en enfilade, qui nous a semblé le plus pertinent sur le territoire. (*un support est diffusé*). Vous voyez donc un totem central, vous avez les vélos qui viennent s'accrocher sur le totem et les vélos suivants viennent s'accrocher les uns aux autres. La recharge des vélos à assistance électrique est assurée. Vu les distances moyennes sur les parcours vélos du territoire qui sont plutôt élevées par rapport aux autres territoires métropolitains et vu, sur certains secteurs, le dénivelé que peut présenter le chemin parcouru, c'est donc plutôt cette solution de stationnement en enfilade qui est proposée, dans la mesure où, en termes d'espace au sol, il prend moins de place qu'un système classique avec des arceaux puisque si vous n'avez pas de vélos, vous avez quand même les arceaux qui empiètent sur la voie publique. Financièrement, c'est aussi l'offre qui est moins chère que l'autre solution avec arceaux. Cette solution permet aussi une grande évolution dans le temps en fonction des trajets qui sont effectués en vélo avec ce nouveau service. On pourra peut-être ajouter des vélos et donc il sera utile de revenir sur les stations pour faire du génie civil pour les agrandir. Le totem sera déjà installé, c'est juste le nombre de vélos qui va fluctuer. On a commencé à présenter ce projet, cela fait écho aux interventions sur l'association des communes. On a donc commencé un certain nombre de rencontres. Aujourd'hui, on a rencontré 89 communes sur les 150 du ressort territorial d'Artois Mobilités. 51 communes de la CABBALR, 26 communes de la CALL et 12 communes de la CAHC. L'objectif est de poursuivre ces rencontres pour définir précisément, avec les élus, les lieux d'installation des stations. On cherche à la fois des zones d'habitat plutôt denses et des zones d'emploi où les gens ont besoin de se rendre, pour des démarches notamment. L'idée est de poursuivre ces rencontres jusqu'à la fin de l'année. Ensuite, si vous l'acceptez, c'est effectivement de solliciter la CATP (Centrale d'achat des transports publics) pour enclencher la démarche de commander les stations, les vélos, et d'engager leur installation sur le territoire et, en parallèle, un certain nombre de travaux. Comme ce sont des vélos à assistance électrique, il faut que chaque station soit alimentée électriquement. On a aujourd'hui un correspondant ENEDIS qui nous est attitré avec lequel on va pouvoir dialoguer pour développer rapidement les points de livraison nécessaires. Il y aura 336 points de livraison à long terme. L'objectif est de pouvoir déployer ce nouveau service sur l'été 2025, période un peu plus propice à la pratique du vélo et donc pour aussi inciter aux bonnes résolutions en vue de la période estivale pour abandonner sa voiture et se mettre au vélo. En termes de chiffres, il y aurait 336 stations avec une répartition en fonction de la population en partant du principe qu'il fallait au moins une station par commune. On en a 50% sur la CABBALR, 16% sur la CAHC et 37% sur la CALL. 1 400 vélos effectifs seront déployés. Il y en aura 1 500 mais avec une réserve de 100 vélos pour assurer les opérations de maintenance. Il y a donc une répartition de vélos par station en fonction de la taille de la commune. On multiplie le nombre de vélos par le nombre de stations par commune et on retrouve un nombre de vélos par commune, étant indiqué que c'est un système qui est ouvert, c'est-à-dire que l'utilisateur pourra prendre un vélo à une station et le rendre à une autre. C'est tout l'intérêt du projet qui est différent du service proposé jusqu'alors sur les collines de l'Artois où le système était en boucle fermée. La personne prenait le vélo à une station et devait le rendre à la même station. Ici, l'idée est que les vélos bougent au gré des besoins des usagers et, derrière, on s'associera avec TADAO pour assurer le rééquilibrage des stations en fonction de l'usage qui sera observé dans les premiers mois. Il y aura aussi une intelligence artificielle pour nous aider puisque, selon le fonctionnement du service dans les premiers mois, il y aura certainement un besoin de rééquilibrage qui se mettra en place en fonction des flux le matin vers les gares, les milieux scolaires et les entreprises. Vous avez le visuel de la station avec les couleurs du réseau. Nous avons déjà travaillé à un premier habillage. Vous retrouvez à l'écran la répartition des tâches entre l'entreprise qui serait sélectionnée via la CATP et l'exploitant du service, donc TADAO. Ils vont essayer de bâtir une gestion du service qui soit la plus efficace et efficiente possible. Le fournisseur fournirait à la fois les vélos et les stations, le logiciel avec une intelligence artificielle qui permet de prévoir les équilibrages en fonction des usages mais également tout le système que l'utilisateur utilisera pour s'inscrire, réserver un vélo, signaler une éventuelle difficulté sur le vélo, s'orienter - puisque l'application avec le GPS permettra à l'utilisateur de s'orienter jusqu'à destination -, rendre son vélo et également effectuer le paiement. La question de la gamme tarifaire fera l'objet d'une future délibération. On vous proposera une gamme tarifaire que l'on travaillera avec le fournisseur des vélos et des stations. Ce fournisseur gère environ 30 000 vélos à travers la France et l'Europe. Il a une certaine expérience sur les gammes tarifaires à mettre en place. En revanche, pour tout ce qui est action sur le terrain pour les vélos et les stations, c'est

TRANSDEV Artois-Gohelle qui fera les opérations de réassort des vélos, la maintenance quand les usagers signalent un défaut sur le vélo.

Jean-Pierre SANSEN, délégué titulaire CABBALR : Pour les zones d'activités, il y a un traitement particulier pour la mise à disposition des vélos ?

Quentin DENOYELLE : On a identifié DELTA 3 avec laquelle on a déjà eu un premier échange pour positionner des stations. Celle également du SIZIAF, puis sur la zone de Ruitz où il y aurait 4 ou 5 stations déployées. Ce sont les principales zones d'activités identifiées avec lesquelles on échange aujourd'hui pour positionner les stations.

Jean-Pierre SANSEN : Pour parler du financement, dans le plan de financement il y a des partenaires, le Département, le fond vert ? Avec ce qu'il se passe actuellement...

Laurent DUPORGE : Sur le financement, quand on regarde bien, il y a 1 600 000€ qui vont provenir de financements extérieurs. L'essentiel étant supporté par Artois Mobilités, il y a plus de 7 000 000€ d'investissement. Artois Mobilités met 5 400 000€. Il y a peu de financement extérieur et peu de financements de la part des collectivités et de l'État. Cela peut être remis en cause mais cela représente une faible partie du financement.

Fabrice SIROP : On a indiqué dans la délibération les autres financements puisque cela veut dire que tous ceux qui ont déjà exclu de participer, je pense notamment à la Région, pour le FNNDAT, le fond vert. Je suis d'accord avec Jean-Pierre, ils nous doivent déjà de l'argent sur le covoiturage qu'ils n'ont jamais payé, paraît-il faute de crédits. Nous devons rencontrer le Département dont les services ne sont pas contre, mais de là à dire qu'ils sont pour, c'est autre chose. On est parti en termes d'hypothèse financière sur le fait que l'investissement devrait être porté par Artois Mobilités. Sur le fonctionnement, comme l'a dit le président, on est autour de 2 millions d'euros bruts annuels. Les recettes seront fonction des tarifications que nous fixerons, c'est-à-dire autour de 300 000 ou 400 000 euros, soit un coût net autour de 1 700 000€ par an.

Christophe PILCH, délégué titulaire CAHC, 2^e vice-président : On a eu une journée, cette semaine, dédiée à l'économie de tourisme. C'est un sujet qui peut à mon avis intéresser l'office de tourisme Lens-Liévin et Hénin-Carvin. Est-ce que vous discutez avec l'office de tourisme sur le sujet ?

Fabrice SIROP : Pas spécifiquement, ni l'un avec l'un, ni avec l'autre. On discute avec tout le monde, on n'a pas discuté spécifiquement, pour l'instant, avec l'office de tourisme puisqu'on discute d'abord avec les mairies, comme on l'a dit tout à l'heure. Ce sera un partenaire que l'on associera parce que ce sera aussi à lui de le mettre en valeur auprès des nombreux touristes. C'est une solution de mobilité qui sera à discuter mais c'est vrai que pour l'instant, on ne l'a pas fait.

Gaëtan VERDOUCQ : Juste une remarque, j'ai toujours été sceptique sur ce projet. Néanmoins, on a un passage de bus avec une amplitude horaire quand même assez importante, il passe toutes les 20 minutes, on va mettre des stations vélos à proximité des arrêts de bus. Qu'est-ce qui va motiver les utilisateurs à prendre le vélo sur lequel ils prendraient des abonnements payants ? Je ne suis vraiment pas convaincu que cela fonctionne, ou peut-être dans les grandes villes. Béthune l'avait retiré à un moment donné. Je suis sceptique, est-ce qu'il n'aurait pas fallu attendre la gratuité, observer comment cela évolue. C'est beaucoup d'argent pour les agglomérations, la gratuité par exemple, sur le budget général. Là, il y a cela en plus et donc, forcément, ce sera au détriment d'autres choses qui pourraient être faites sur le territoire.

Laurent DUPORGE : Il y a un élément important qui est tombé hier que je vais porter à votre connaissance. Nous venons d'avoir un courrier de la Région, Madame la conseillère régionale doit le savoir, nous signalant qu'il y a une délibération, en tout cas il y a une volonté de la Région de ne plus honorer sa participation au titre de la gratuité du transport des lycéens. Et que ceci se mettrait en place dès 2025. C'est à dire que, dans les caisses d'Artois Mobilités, c'est 2 100 000€ en moins. Vous voyez

où je veux en venir. 2 100 000€ en moins, le coût de fonctionnement des stations de vélos en libre-service est de 1 700 000€ Je ne vous cacherais pas, je le dis très directement, que si on peut le mettre en place ce système de vélos en libre-service avec les 2 100 000€ en moins, cela va être « short ». Les marges de manœuvre qui sont les nôtres suffiraient si la subvention de la Région était honorée. Si on vous présente ce projet, c'est parce qu'on a évalué que son financement était possible. Mais avec, là, les 2 100 000€ en moins de la Région, on peut le faire, mais alors il ne faut pas qu'il nous arrive quoi que ce soit. C'est-à-dire que c'est un peu aventureux. Donc je vous porte cet élément là à connaissance. Est-ce que la Région va aller au bout de sa volonté, je n'en sais rien. Aujourd'hui, je proposerais peut-être qu'on sursoie à cette délibération en attendant d'avoir des éléments définitifs sur ce que la Région va véritablement faire de cette compensation au titre de la gratuité des lycéens. Parce que, là, on a besoin de cette compensation pour pouvoir mener à bien le projet de vélos en libre-service. Je pense donc que la prudence, en tout cas aujourd'hui, m'incite à proposer de surseoir à cette délibération. C'est dommage, je pense qu'elle était très intéressante pour le territoire, dans une perspective avant-gardiste, même si moi-même, j'ai un peu douté de la réussite. À un moment donné, quand on n'essaye pas, on est sûr d'une chose, c'est que l'on ne le saura jamais. C'est bien dommage, parce que les services ont beaucoup travaillé, mais bon, tout ce travail n'est pas perdu parce que je pense qu'un jour ou l'autre, quoi qu'il arrive, peut-être que la Région reviendra sur cette décision. Mais si elle n'y revient pas, ce système de vélos en libre-service se mettra en place. Le travail réalisé n'est pas perdu. Je vous laisse vous exprimer.

Pierre CHÉRET : Monsieur le Président, l'alerte que vous donnez, on ne peut que l'intégrer. On remarque bien que les politiques d'austérité ont des effets de chaîne et, là, on est au bout et on va couper les vivres pour faire des choses qui sont pourtant dans la nécessité d'avenir. Moi, j'allais intervenir sur l'idée qui était notre réflexion depuis le départ : celle d'avoir des expériences, des expérimentations plutôt que de s'engager globalement. Dernière chose, parce qu'il y a, on le voit dans les déplacements vélos aujourd'hui dans les grandes agglomérations : ils sont essentiellement non pas pour les loisirs, mais pour beaucoup pour les déplacements domicile-travail. D'avoir imaginé des lieux de connexion de vélos électriques dans les zones d'activités, c'était une très bonne idée parce qu'il y a des gens qui ont des trajets courts et qui plutôt que de prendre le bus, prennent le vélo et voilà. Cela allait poser des problèmes d'organisation, je pense que ces questions ne méritent plus d'être posées, mais voilà, on partage votre interpellation.

Philippe KEMEL : La nouvelle est assez étonnante puisque la compétence lycée, c'est la Région. Et cette compétence c'est les construire, les entretenir et c'est accompagner la vie des lycéens. Dans l'accompagnement des lycéens, il y a le transport. Notre territoire est important et les lycées ne sont pas à la porte de tous les lycéens. C'était l'honneur de la région Nord - Pas-de-Calais lorsque c'était le Département et c'est l'honneur de la Région aujourd'hui d'accompagner les lycéens pour le transport. Je crois que notre vœu aujourd'hui est que la Région continue à mener cette politique. A un moment donné, c'est politique. La politique de la Région était très bien menée. Je demande donc à la conseillère régionale de relayer ce message.

Laurent DUPORGE : Si vous en êtes d'accord, j'interpellerai le président de la Région en lui demandant de revenir sur cette décision sur laquelle nous n'avons pas été concerté.

Valérie BIEGALSKI : J'interviens au nom de la Région, effectivement je remonterais l'information. Je comprends bien les incidences, on les comprend tous. Avant d'être une élue régionale, je suis une élue locale également. Il faut quand même que je dise que, si la Région a décidé d'aller sur cette piste d'économie, ce n'est pas pour rien. Je peux comprendre que c'est la douche froide aujourd'hui, cependant la décision n'est pas prise. Si le courrier a été envoyé, c'est pour prévenir que ça peut être une piste mais je remonterai effectivement l'information et l'échange que l'on a pu avoir aujourd'hui mais j'imagine bien que, Monsieur le Président, vous allez le faire de votre côté également par les canaux qui vous sont propres.

Jean-Pierre SANSEN : La tradition dans notre département est que le transport scolaire soit gratuit. Je connais la Bretagne où les familles paient encore le transport scolaire, donc c'est un historique et nous sommes dans une région où le revenu moyen par habitant est très inférieur à d'autres territoires. C'est

donc un coup porté encore à l'éducation, aux familles modestes. il faut bien réfléchir à la Région. Nous, en tant qu'élus, on peut intervenir au niveau de nos parlementaires pour relayer notre désapprobation. Je crois que ça va être le moment de signaler notre désaccord dans plein de domaines aussi bien au niveau de l'État mais je vois aussi que la Région prend le même chemin. Il y a des mesures d'économies mais il faut les cibler. En tout cas, ces familles qui envoient les enfants au lycée seront, une fois de plus, pénalisées.

Laurent DUPORGE : Voilà mes chers collègues. On va interpellier Xavier Bertrand, ça ne vous empêche pas, vous-même, de le faire. Je pense que plus il y a d'interpellations, mieux c'est, parce que ça montrera que le territoire est mobilisé. Je pense donc que si les maires pouvaient le faire, ce serait très bien. Je pense, M. SIROP, d'ailleurs, que le courrier que nous allons faire à Xavier Bertrand, il faut l'envoyer à chacun des maires d'Artois Mobilités en demandant à chacun d'interpeller eux-mêmes le président de Région, de manière à lui montrer, effectivement, qu'il y a une mobilisation massive et totale de l'ensemble des élus de notre territoire et en stipulant aussi que cela compromet les projets d'avenir de ce territoire, au-delà de la nécessité absolue qui est de permettre à un lycéen de pouvoir aller au lycée. Je vous propose de surseoir à cette délibération. On ne l'éjecte pas, on sursoit simplement et on se tient au courant sur cette décision de la Région.

On passe au sujet suivant, M. SIROP.

8. Approbation des règles d'accès au futur pôle d'échanges sud à Béthune

M. Fabrice SIROP : Ce sont les règles d'accès au pôle d'échanges multimodal de Béthune sud. Vous savez que nous avons repris en main la construction de ce pôle d'échanges sud à la suite d'une réévaluation de la position de la CABBALR qui avait été prise il y a une dizaine d'années. On nous a trouvé un terrain qui est un peu plus éloigné que ce qu'on avait imaginé au départ de la gare. On a réussi à faire un pôle sud qui est en construction et presque terminé. Il va donc permettre de mettre un certain nombre de lignes, rendre un service à la cité des cheminots, un point de jonction entre les lignes BHNS qui passent juste au pied de ce pôle d'échanges. Il faut donc que l'on puisse organiser comme pour tout pôle d'échanges, les règles d'accès à ceux qui ne sont pas de notre réseau, à savoir les Blablacar, les bus Macron, les bus SNCF, etc. C'est ce règlement que l'on vous propose d'arrêter et qui sera le même qu'ailleurs, à savoir la priorité à nos bus et puis un droit de toucher pour les autres, c'est-à-dire que quand ils utiliseront le quai, ils paieront, ce qui n'est pas anormal et prévu par la réglementation.

Laurent DUPORGE : Très bien. Cela a été évoqué avec le maire de Béthune ?

Fabrice SIROP : Je ne sais pas si cela a été évoqué avec Monsieur le Maire de Béthune. Cela a été évoqué, il y a quelques temps, mais je ne sais pas si cela a été le cas récemment.

Le comité syndical :

8°) APPROUVE les règles d'accès à la gare routière sud de Béthune, **AUTORISE** le président d'Artois Mobilités à signer ces règles d'accès et tout document relatif à l'exécution de la présente délibération et **PRÉCISE** que le montant de la redevance perçue par Artois Mobilités sera défini par une convention signée avec les entreprises de transport.

2024/53/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

9. Approbation de la convention relative au financement du transport scolaire des lycéens sur le ressort territorial d'Artois Mobilités avec la Région Hauts-de-France pour la période de septembre 2023 à juillet 2024

M. Laurent DUPORGE : Ensuite, M. SIROP.

M. Fabrice SIROP : C'est la convention pour l'année en cours pour le financement du transport des lycéens par la Région. On a quand même de l'argent à récupérer.

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

Le comité syndical :

9°) **APPROUVE** la convention relative au financement du transport scolaire des lycéens sur le ressort territorial d'Artois Mobilités du 4 septembre 2023 au 6 juillet 2024, **AUTORISE** le président d'Artois Mobilités à signer cette convention et tout document relatif à l'exécution de la présente délibération, **PRÉCISE** que le montant de la participation maximum du conseil régional Hauts-de-France s'élève à 2 100 392,14€(soit 50% du coût total de prise en charge du transport scolaire des lycéens qui est estimé à 4 200 784,28€ pour une année scolaire) et **DIT** que les recettes sont ou seront inscrites au budget annexe M43 du ou des exercice(s) considéré(s) au chapitre 74.

2024/54/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

10. Intégration tarifaire – Approbation de l'avenant n°7 à la convention sur l'acceptation des titres urbains sur le réseau TER du ressort territorial d'Artois Mobilités

M. le Président donne la parole à **Fabrice SIROP** : L'intégration tarifaire, la Région nous a appelés hier pour nous demander de ne pas délibérer parce qu'ils veulent ne faire qu'un seul avenant pour 2024 et 2025, en attendant la gratuité qui va générer sans doute encore autre chose. Donc, ce n'est pas passé en commission permanente, ils ne connaissent pas encore le texte exact de l'avenant.

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

Des questions diverses ? Il n'y en a pas. Je vous souhaite une belle journée et rendez-vous au prochain comité syndical.

M. Jean-Pierre SANSEN : Monsieur le Président, la réunion est à Lens aujourd'hui, la prochaine à Hénin-Beaumont. La CABBALR n'a pas de salle pour nous accueillir ?

Monsieur le Président donne la parole à Fabrice SIROP : Ce n'est pas une discrimination vis-à-vis de la CABBALR. On a demandé, à plusieurs reprises, à la CABBALR, on nous a dit que l'on n'aurait pas la grande salle, que nous n'étions pas assez nombreux, et d'aller dans la petite salle à côté où il y a 15 places et voilà. Si vous regardez combien nous sommes aujourd'hui, les 15 places ne vont pas suffire, donc si vous pouvez intervenir auprès de la CABBALR pour que les services soient un peu moins malthusiens, on ira volontiers, mais on nous a déjà fait la remarque, M. THELLIER la dernière fois m'avait dit qu'il allait s'en occuper.

M. Laurent DUPORGE : Jean-Pierre, si on nous trouve une salle adéquate, on ira chez vous.

* *
*

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