

Procès-verbal du comité syndical d'Artois Mobilités du jeudi 6 mars 2025

Le **jeudi 6 mars 2025 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, 1^{er} vice-président, Christophe PILCH, deuxième vice-président, et Alain DUBREUCQ, 3^e vice-président.

Titulaire(s) présent(s)

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

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

CALL (communauté d'agglomération de Lens-Liévin) : M. Pierre CHÉRET ; M. Alain DUBREUCQ ; M. Laurent DUPORGE ; M. Abdeljalil IDYOUSSEF ; M. Daniel KRUSZKA (jusqu'au point 2 inclus) ; M. Dominique RÉAL

Titulaire(s) absent(s) / excusé(s)

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

CAHC : M. Steeve BRIOIS ; M. Philippe KEMEL ; M. Daniel MACIEJASZ ; M. Charly MÉHAIGNERY

CALL : Mme Estelle SZABO

Suppléant(s) présent(s)

CABBALR : M. Maurice LECOMTE ; M. Jacques SWITALSKI

CAHC : néant

CALL : néant

Suppléant(s) absent(s) / excusé(s)

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

CAHC : Mme Kataline BIGOTTE ; M. Bernard DELIERS ; M. Marcello DELLA FRANCA ; M. Régis DELATTRE ; M. Alain MASSON ; M. Christopher SZCZUREK ; Mme Inès TAOURIT

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

Pouvoirs : M. Ludovic IDZIAK a donné pouvoir à M. David THELLIER

Suppléances : M. Bruno CHRÉTIEN a été suppléé par M. Maurice LECOMTE ; M. Julien DAGBERT a été suppléé par M. Jacques SWITALSKI

Secrétaire de séance : M. Daniel LEFEBVRE

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

* *
*

ORDRE DU JOUR

- Relevé des décisions du président prises sur délégation du comité syndical
- Procès-verbal du comité syndical du 12 décembre 2024

Affaires financières

1. Présentation du rapport d'observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes sur la gestion d'Artois Mobilités sur les exercices 2019 et suivants¹
2. Rapport d'orientations budgétaires et débat d'orientations budgétaires pour l'exercice 2025
3. Mise à jour de la liste des fondations et associations exonérées de Versement Mobilité jusqu'au 31 décembre 2027

Administration générale

4. Renouvellement de l'adhésion de Artois Mobilités à l'amicale de la CAHC

Commande publique

5. Lancement du marché n° 25SM05 - « Travaux de reprise des bordures GLO sur l'ensemble des lignes de bus affectées par les désordres de la voirie »
6. Signature du marché n° 24SM10 - « Accord-cadre pour la réalisation d'aménagements urbains ou travaux de VRD conduits par Artois Mobilités sur son ressort territorial »

Transports/Mobilité

7. Renouvellement de l'appel à projets pour le développement de la pratique cyclable – 2025
8. Approbation de la convention portant mis à disposition de supports d'informations voyageurs par la MEL au profit d'Artois Mobilités des arrêts desservis sur les communes de La Bassée et de Bauvin
9. Approbation de la convention d'objectifs avec l'AULA pour l'année 2025

- **Questions diverses**

* *

*

Laurent DUPORGE, *président*, ouvre la séance : Mes chers collègues, merci d'être présents. On reviendra ici parce qu'il n'y a jamais eu autant de monde au comité syndical qu'ici, à l'Hôtel Communautaire de Béthune. Je voudrais remercier le président, représenté par son vice-président pour l'accueil qu'il nous réserve.

Je vous propose de démarrer cette séance du conseil syndical. Je changerai un peu l'ordre du jour car on avait mis le rapport de la Chambre des Comptes en second. Donc le relevé de décisions suscite-t-il des commentaires de la part du comité ? Non ? Il est approuvé. Je vous remercie.

Le procès-verbal ? Pas de commentaires non plus. Il est approuvé. M. IDZIAK a donné une voix à M. THELLIER.

Le comité syndical :

- **Prend connaissance**, sans formuler d'observation, du relevé des décisions du président (2024/72 à 2024/84) prises sur délégation du comité syndical.
- **Approuve** le procès-verbal du comité syndical du 12 décembre 2024.

1. Présentation du rapport d'observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes sur la gestion d'Artois Mobilités sur les exercices 2019 et suivants

M. le Président donne la parole à M. Fabrice SIROP, directeur général d'Artois Mobilités : Merci M. le président. Le rapport de la Chambre Régionale des Comptes comporte plusieurs choses, notamment trois rappels au droit.

Je vais faire court car vous l'avez lu. Premier rappel au droit : parfaire les états financiers. Il y a toujours dans les annexes, un ou deux états qui ne correspondent pas à ce que souhaite la Chambre. On va corriger cela dans le cadre de notre nouvelle approche budgétaire.

Le rappel numéro deux est de parfaire la tenue de la comptabilité pour donner une image fidèle du patrimoine et de la situation financière du syndicat. Là, on a eu une grande discussion avec la Chambre Régionale des Comptes qui comptait dans notre patrimoine des choses rétrocédées aux communes ou aux communautés d'agglomération. Une importante modification a été faite entre le rapport provisoire et le rapport définitif. Nous prenons ce rappel au droit pour ce qu'il est et nous ferons le plus possible la clarté.

Puis, il y a le rappel au droit sur l'apurement et l'intégration des immobilisations, en clair l'état de l'actif. Là, en toute honnêteté, nous étions un peu en retard, mais le rapport porte sur l'exercice jusqu'à la fin 2023. Pour 2024, j'ai vu le comptable public la semaine dernière, tout est apuré. On est à nouveau au clair et, là-dessus, on est plutôt bien. Donc, la Chambre a factuellement raison pour 2023, certaines choses n'ont pas été trop bien faites, mais les conséquences ne sont pas aussi graves que ce que l'on pourrait croire d'après la façon dont c'est rédigé.

Deux recommandations figurent également au rapport définitif. La première porte sur la régularité de la subvention « complément de prix ». Ils ne disent pas que c'est illégal, mais recommandent de faire un rescrit fiscal. Nous allons le faire, et d'autant plus volontiers que, je le dis de manière officielle, Calais a fait un rescrit fiscal il y a trois ans et vient d'avoir une réponse positive des services fiscaux du Pas-de-Calais. Donc il n'y a pas de raison qu'on ne l'ait pas. Nous allons faire le rescrit, nous allons suivre la recommandation de la Chambre.

La seconde recommandation est d'élaborer et présenter au comité syndical un plan pluriannuel d'investissement. On essaie de le faire systématiquement dans le cadre du ROB. C'est essentiellement le renouvellement du matériel roulant dans la DSP, puis toute une série de travaux forcément de taille plus modeste que le BHNS. Par exemple, ça a été, en 2024, la gare de bus qu'on appelle le PEM Sud de Béthune qui a été mise en service en janvier de cette année. Ce sera, par exemple, en 2025 la création d'une station-service dans le dépôt de bus boulevard Washington à Béthune. Nous n'avons plus d'investissements extrêmement importants, comme ceux auxquels on a pu procéder. Nous avons toujours des aménagements de carrefours ou autres, mais cela reste relativement modeste.

Notre obstacle essentiel sur le PPI - mais je pense que Stéphanie y reviendra dans son ROB -, c'est qu'aujourd'hui nous sommes en difficulté pour identifier des recettes de subventions, notamment sur nos investissements. On a identifié, nous y reviendrons ensuite, sur 2025 la possibilité, à présent, de vendre les certificats d'économie d'énergie sur les achats de bus électriques. On ne l'avait pas avant. En revanche, on a zéro de l'État sur le Fonds Vert. On a de grosses difficultés sur un PPI à calibrer les recettes.

Sur la situation financière du syndicat, vous l'avez vu, ils se sont émus de ce que notre autofinancement soit réduit à quia. Ils ont raison, le taux de financement 2023 a été extrêmement tendu. Le compte administratif

2024 que vous voterez, je pense, la prochaine fois - en tout cas, il sera soumis à votre vote au mois d'avril - est tout de même moins mauvais que celui de 2023.

Puis, deuxième élément que je porte à votre connaissance, qui sera rappelé tout à l'heure dans le ROB : depuis 2019 nous n'avons pas fait d'emprunt. Tous les investissements réalisés ont été financés en asséchant l'autofinancement. Pour deux raisons : parce qu'il est un peu bête d'avoir un autofinancement monstrueux et ne pas l'utiliser, et surtout parce que nous avons des prêts avec des taux extrêmement importants.

Troisième élément sur lequel nous reviendrons aussi : nous avons beaucoup de difficultés à faire rentrer la trésorerie : à ce jour, il doit nous rester une quinzaine de millions de subventions qui sont liées aux travaux du BHNS. Il y a encore deux ou trois délégations de maîtrise d'ouvrage qui ne sont pas soldées, c'est-à-dire que les tiers, que ce soit des communes ou des communautés d'agglomération, ne nous ont pas encore payé ce qu'elles nous doivent au titre des travaux. On est quand même six ans après la mise en service. Cela nous génère des frais financiers importants.

Il n'empêche que le constat factuel qui est fait par la Chambre au 31 décembre 2023 est exact, notre autofinancement est assez faible. La bonne nouvelle est que, malgré cela, on passe les barrières de la Banque européenne d'investissement (BPI) puisqu'elle prend le résultat consolidé, c'est-à-dire qu'elle a pris le résultat de 2022 et elle l'a ajouté au résultat 2023 et, dans ce cadre-là, on revient à quelque chose de plus présentable.

Sur la dette, aujourd'hui : il nous reste 184 millions de dette qui est liée aux travaux du BHNS. C'est assez considérable. En même temps, c'est une dette qui est plutôt saine. Nous en parlerons après. On rembourse aujourd'hui environ 10 millions d'euros par an sur cette dette, puisqu'on a de la dette à 15 ans, à 25 ans, à 40 ans, cela dépend de l'investissement qui a été financé.

Nous allons devoir, en 2025, même si ce n'est pas dans le rapport de la CRC, avoir de nouveau recours à l'emprunt, ne serait-ce que pour le renouvellement du parc de bus. Notre dette est essentiellement du taux fixe, mais je pense que Stéphanie vous donnera tout cela de manière claire et précise.

On a, je l'ai dit, des difficultés de trésorerie qui nous coûtent assez cher, puisque l'année dernière, on a dépensé 900 000 € de trésorerie. On se bat pour recouvrer notre trésorerie. D'abord, on s'est battu avec les entreprises pour avoir ce qu'on appelle les DGD pour pouvoir boucler nos dossiers de subventions. On se bat avec la Région, avec l'État, avec ceux qui nous doivent de l'argent. Nous allons toucher sous peu, enfin, de la Région, 4,5 millions du FEDER. Il en restera une quinzaine à faire rentrer d'ici la fin de l'année. Tout cela devrait nous donner de l'oxygène en gestion courante et nous permettrait de faire des économies sur la trésorerie. Donc, 15 à 16 millions de subventions sont attendus, et puis des collectivités qui nous doivent de l'argent. Je ne vais pas les citer mais elles se reconnaîtront et, si vous voulez que je les cite, je le ferai.

On prend acte, on a beaucoup discuté avec le conseiller de la Chambre. Un seul conseiller a fait l'analyse. En même temps, ils ont fait un autre rapport sur la mobilité des jeunes. Et enfin, ils ont produit un rapport que nous aurons l'occasion de vous soumettre quand il aura été validé définitivement, sur les autorités six ou sept organisatrices de mobilité de la région. Ils ont pris le dernier rapport que chacune a fait puis ils ont compilé les recommandations plus ou moins applicables à notre cas, mais c'est encore pour l'instant prématuré d'en parler. Nous leur avons simplement fait remarquer qu'il était dommage de parler des autorités organisatrices de la mobilité et de ne pas intégrer dans la réflexion la Région. C'est une remarque un peu générique, j'imagine que les autres AO ont fait de même.

On devrait être tranquilles ensuite avec la CRC quelque temps mais il n'empêche que nous allons suivre de manière extrêmement scrupuleuse leurs rappels au droit et puis nous allons, sur les recommandations, essayer de tendre vers quelque chose de conforme à ce qui est attendu.

M. le Président : Merci M. SIROP. Il est vrai que cela mobilise beaucoup les services. Cela mobilise beaucoup d'énergie car il faut leur donner tous les documents rapidement. Il faut aller vite. Eux par contre prennent plus de temps à faire ce rapport. Et en même temps, c'est toujours très intéressant de voir ces magistrats venir chez nous. Ils ont une vision extérieure et, parfois, les rappels au droit et les recommandations sont intéressants et salvateurs. On est tranquilles pour 5-6 ans.

Je vous laisse réagir peut-être aux propos de M. SIROP. Le rapport a été transmis, vous l'avez eu. Si vous avez des observations, je vous écoute et nous essaierons de répondre à vos interrogations.

M. Jean-Pierre SANSEN, délégué titulaire CABBALR : Au niveau de la récupération de la TVA, est-ce que c'est acté ? Apparemment, ils disent que c'est fragile du point de vue fiscal. Est-ce que c'est un enjeu pour nous, le syndicat ?

M. SIROP : La fiscalité, c'est toujours un danger. Pour toutes les collectivités, car la doctrine fiscale peut évoluer. En l'espèce, on a deux exemples de syndicats mixtes dans la région : le syndicat mixte des transports de Douai (SMTD) et puis le SITAC (Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis) de Calais. Calais est passé à la gratuité il y a 3-4 ans. Ils sont exactement dans la même configuration que nous : c'est un syndicat avec des collectivités membres. C'eût été plus compliqué si l'on avait été une collectivité avec la compétence mobilité noyée au milieu d'autres compétences. Je prends la MEL (Métropole européenne de Lille) par exemple. Chez eux la compétence mobilité est une compétence parmi d'autres. Donc, on ne peut pas distinguer le budget annexe, c'est la même collectivité qui fait les deux. Ce n'est pas notre cas.

Est-ce qu'on est sûrs à 100 % ? Je ne vais pas dire oui parce que si on a des difficultés vous allez revenir me voir, mais on a quand même une présomption extrêmement forte dans la mesure où un rescrit fiscal a été délivré au bout de trois ans à Calais sur le complément de prix. En théorie, le rescrit fiscal, cela veut dire que lorsque vous faites une demande aux services fiscaux, s'il n'y a pas de réponse au bout de trois mois, cela signifie que c'est non.

Mais depuis trois ans, Calais fonctionne comme ça, ils lui remboursent la TVA et là, ils viennent de lui donner raison. Est-ce que c'est à la suite du contrôle CRC de Calais où, peut-être, la CRC s'est émue que les services fiscaux ne répondent pas, je ne sais pas. Mais en tout cas nous allons faire la demande de rescrit fiscal qui doit être absolument carrée pour sécuriser tout le monde. Voilà ce que je peux vous dire. Mais on n'est jamais sûrs à 100 %. Maintenant, il semble qu'on coche quand même toutes les cases.

M. le Président : Très bien. Merci. D'autres prises de parole ?

M. SANSEN : Des observations par rapport à la gratuité qui est mise en œuvre, les observations de la Cour des Comptes semblent dire que cela allait entraîner une fragilité aussi du syndicat.

M. le Président : Ecoutez, là-dessus, elle est dans son rôle. Cela fait longtemps que je le dis, notre engagement dans le BHNS, il a fallu le financer, donc il est vrai que l'équilibre financier du syndicat est tendu.

On le sait depuis longtemps puisque le BHNS nous a imposé un endettement conséquent même si depuis 2018, on n'a pas emprunté. On a d'ailleurs également fait le choix en 2023 de ne pas le faire, de ne pas reprendre non plus les provisions, ce qui a fortement réduit notre autofinancement et c'est un choix stratégique parce que, vu les taux d'intérêt pratiqués en 2023, je pense qu'on a bien fait. Mais si on avait intégré cette provision, notre capacité d'autofinancement aurait été bien meilleure que ce qui est signalé dans le rapport. La Chambre ne dit pas qu'on est mauvais. Elle dit juste qu'on est tendus, que c'est fragile. On le sait. On connaît cela. D'ailleurs dans le cadre du rapport d'orientation budgétaire qui va être présenté, vous le verrez. On est donc prudents mais je signalerai que jusqu'à présent, nous avons toujours tenu nos engagements. La contribution des communautés d'agglomération n'a pas augmenté. Elle le sera puisqu'on a décidé de la mise en place de la gratuité, donc cela aura un coût mais nous tenons les engagements qui sont les nôtres et on sait qu'il n'y a pas de folie possible. C'est ce qui nous a d'ailleurs incité lors du dernier comité syndical à prendre un peu de recul sur le vélo, par exemple sur la voie cyclable qui devait longer l'ancien chemin de fer. Je pense qu'effectivement, dans ce contexte-là, on a raison d'être prudents. S'il y avait une catastrophe, ce serait un peu gênant, mais je ne pense pas que ça arrivera. Notre engagement, compte tenu de la situation financière, est effectivement, non pas fragile mais tendu. La folie ne nous est pas permise et il faut faire preuve de prudence.

Sur la question de la gratuité : il est vrai que la Chambre Régionale des Comptes fait beaucoup de rapports en ce moment sur la question de gratuité, pas seulement chez nous, mais partout. C'est un sujet auquel ils sont aujourd'hui très sensibles. Il y a quelques remarques qui, à mon sens, ne sont pas fondées puisqu'elle nous reproche de ne pas avoir analysé ou avoir eu une réflexion sur le sujet. Je leur ai fait remarquer que la réflexion est quand même assez ancienne. Elle remonte à un certain nombre d'années. Après, les éléments chiffrés, etc., c'est compliqué. À moins d'être devin, qui, aujourd'hui, est en capacité de dire que la gratuité va amener tant ou tant d'utilisateurs ? Les chiffres sont très différents d'une communauté d'agglomération à une autre. Et cela, on le verra plus tard.

Je sais que vous êtes impatients de voir comment la gratuité se traduit sur la CALL et la CAHC. Je ne vais pas vous en parler et je ne peux pas communiquer dessus pour une raison assez simple, c'est qu'on est seulement en train d'installer (seuls quelques bus en sont équipés) des cellules compteuses. Quand vous passez dans le bus, la cellule enregistre votre passage. Ces cellules compteuses sont très importantes parce que c'est ce qui va vraiment donner les chiffres de fréquentation. Ce qu'on peut simplement dire, c'est qu'il semblerait, on en est même sûrs, que la fraude, ou en tout cas le passage sans ticket, est en forte augmentation. C'est un peu compréhensible parce que les gens pensent qu'on est déjà dans cette gratuité globale. Dès lors que toutes les cellules compteuses seront mises en place, on pourra vous apporter des éléments plus sérieux sur la gratuité, en termes de fréquentation. M. GÉHIN, vous pensez que ces éléments sérieux, on pourra les apporter quand ?

M. Jean-François GÉHIN, directeur général de Transdev Artois-Gohelle : Je ne sais pas exactement, d'ici quelques semaines je pense. On verra à la fin du trimestre.

M. le Président : J'allais dire que, mai, juin, on peut espérer commencer à donner des chiffres.

M. SIROP : On aura des chiffres déjà au mois de mai, juin sur les lignes 1 et 2 puisque ce sont des bus articulés qui desservent ces lignes. Ainsi, on pourra faire le comparatif entre les validations et les gens qui montent dans le bus. Parce qu'on parlait fraude, mais il y a deux types de fraude. Il y a celui qui n'a pas du tout de titre, ce qu'on appelle la « fraude dure ». Et puis il y a la « fraude molle », c'est celui qui a la carte, mais qui ne la passe pas devant le valideur. Sur les territoires CALL-CAHC, une partie des gens dont parlait le président, ont anticipé le fait que demain ce sera la porte ouverte : ils ont le titre, mais ne valident pas. Nous serons donc en capacité de dire que les validations évoluent de telle ou telle manière entre la CABBALR où ça continue comme avant et la CALL-CAHC qui va donner tel résultat, puis nous aurons les cellules compteuses qui nous permettront d'acter les validations et d'y voir un peu plus clair sur ces histoires de fréquentations.

Nous aurons des éléments au fur et à mesure. On a trois bus équipés, donc on sent une tendance, mais sur 550 véhicules, ça ne fait quand même pas beaucoup. On devrait, lors du conseil de juin, pouvoir vous donner des indications un peu plus précises, même si ce sera encore que de façon partielle et donc à prendre avec précaution. Mais au fur et à mesure que l'équipement sera en place, on y verra beaucoup plus clair.

M. le Président : Il y aura déjà une estimation.

M. GÉHIN : À vue de nez, on peut dire qu'on voit que la fréquentation est bonne dans les bus.

M. le Président : J'ai cette impression également. Rien d'autre à ajouter ? On fait des rappels quasi systématiques aux collectivités sur une meilleure présentation des actifs, etc. On va les suivre. On a toujours à s'améliorer sur le sujet. Je pense qu'on est en train de le faire.

M. SIROP : On a convenu avec le comptable public que c'est un gros travail de mettre à jour l'état de l'actif. On l'a fait l'année dernière. Ça a mobilisé des gens chez lui, chez nous. On va essayer de se voir plus régulièrement en fin d'exercice, passer les écritures de l'année précédente au fur et à mesure. C'est-à-dire systématiser la date et ne pas se dire que c'est dans les flux, etc. car il y a toujours des choses qui passent à travers et c'est compliqué d'aller les retrouver 5 mois ou 5 ans après. C'était tout à fait exceptionnel dans la mesure où tous les travaux liés au BHNS sont arrivés en état d'actif et comptable. Ce n'était pas notre priorité. Nous l'avons dit à la Chambre qui s'en est offusquée mais ce n'était pas notre priorité. Notre priorité

était de finir les chantiers, de payer les entreprises et d'obtenir les DGD pour toucher les subventions. Donc il est vrai que l'état de l'actif passait en second plan. Et puis le président l'a dit, dans n'importe quelle commune - cela doit être mon huitième contrôle de la CRC - je ne pense pas en avoir eu 2 sur les 8 où on m'ait dit : « *l'état de l'actif, formidable* ».

M. le Président : Donc on prend acte de la présentation de ce rapport ?

M. CHÉRET : Et des réponses apportées ?

M. le Président : Et des réponses apportées ? Et donc on doit faire un courrier ?

M. SIROP : On va faire un courrier à la CRC pour dire que cela a été présenté et que l'on tient compte de ses recommandations et de ses rappels au droit. Dans un an, on est censés leur écrire pour les informer des mesures que nous avons prises pour corriger certaines choses dont nous avons pris acte. On aura l'occasion de reparler de la CRC, peut-être pas au prochain comité mais au suivant, pour le rapport un peu plus général dans lequel on est cité de manière vraiment très anecdotique. Dans ce type de rapport à plusieurs, on est toujours cité de manière anecdotique, que ce soit nous ou les autres, sur les aspects qui gênent la Chambre. C'est-à-dire à titre d'illustration d'une pratique qu'elle aimerait bien voir corrigée. Pour l'état de l'actif, on est cité par exemple, puisqu'on est le dernier rapport qu'elle ait fait.

M. le Président : Très bien. Parfois, avec la Chambre des Comptes, il vaut mieux être dans l'anecdotique que dans le coutumier.

On est d'accord ? On prend acte de la présentation de ce rapport ? Je vous en remercie.

Le comité syndical :

CERTIFIE que le rapport d'observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes sur la gestion d'Artois Mobilités sur les exercices 2019 et suivants a été présenté aux membres de l'assemblée délibérante, qui ont été invités à en débattre.

2025/03/CS

Adopté à l'unanimité (16 voix)

2. Rapport d'orientations budgétaires et débat d'orientations budgétaires pour l'exercice 2025

M. le Président donne la parole à Mme Stéphanie HUBINET, responsable du pôle ressources : le Rapport sur les orientations budgétaires vous est présenté dans un délai de 10 semaines avant l'examen du vote du budget primitif qui aura lieu le vendredi 4 avril prochain.

Ce rapport qui comporte les orientations budgétaires envisagées par les collectivités, en dépenses et en recettes, aussi bien en fonctionnement qu'en investissement. Ensuite une présentation des engagements pluriannuels et des informations relatives à la structure de notre dette. Un focus également sur le volet RH avec les dépenses du personnel.

D'un point de vue contexte macro-économique, on a souhaité vous présenter l'évolution de l'inflation qui a une incidence sur notre gestion courante, notamment sur nos dépenses, sur le forfait de charges, avec une évolution assez fulgurante sur les trois dernières années.

Concernant notre section de fonctionnement, globalement, on a une année 2024 pas si mauvaise que ça, puisqu'on a su dégager une épargne nette de plus de 4 millions d'euros. Tous les documents qui vous sont présentés sont consolidés, budget principal et budget annexe confondus, pour une simplification des données. Notre plus grosse dépense, c'est toujours notre forfait de charges de DSP, qui correspond à 93,4 % des charges de fonctionnement pour l'année 2024.

On a également un gros coût de financement sur le covoiturage qui rencontre toujours un vif succès sur le territoire, et également des dépenses croissantes sur l'entretien et la maintenance du mobilier urbain, du site propre et des carrefours à feu. On frôle le million d'euros d'entretien pour l'année 2024. Viennent ensuite s'ajouter les charges du personnel, qui se sont élevées à 2,5 millions pour l'année 2024, les charges financières, comme le disait M. SIROP tout à l'heure. On retrouve des charges financières sur le long terme et également sur le court terme, sachant que le court terme sur l'année 2024 a frôlé les 900 000 euros, ce qui est énorme. Et des charges de gestion courante, pour 508 000 euros, ce sont des subventions versées notamment à l'AULA ou à l'ADATEEP.

Concernant 2025, cela ne change pas. Notre plus grosse dépense sera toujours le forfait de charges, estimé à 92 % de nos charges de fonctionnement. Et également le financement du covoiturage avec une enveloppe qui a été revue un tout petit peu à la baisse pour justement maintenir les équilibres financiers.

Un poste non négligeable sur nos dépenses est l'intégration tarifaire avec la SNCF, qui est quand même un coût. Et toujours les contrats pour l'entretien et la maintenance du mobilier urbain, qui frôlent toujours le million d'euros. Et puis viennent s'ajouter également les charges du personnel. Avec l'effet GVT, ça nous porte à 2,6 millions à peu près pour cette année. Les charges financières avec les intérêts de la dette, qui on espère diminueront. On espère rentrer un peu de trésorerie dans les prochaines semaines avec le solde des DMOA, les subventions qu'on attend désespérément depuis plusieurs années maintenant, sachant qu'on a eu un courrier de la Région qui nous a informés qu'on allait percevoir 4,5 millions d'euros d'ici quelques jours.

M. SIROP : Il n'en reste plus que 15.

Mme HUBINET : Il n'en reste plus que 15 à toucher. Et les charges de gestion courantes classiques.

Petit focus sur les dépenses du personnel. Elles représentaient 2,5 millions en 2024 et sont estimées à 2,6 millions pour l'année 2025. Nous avons des effectifs stables, avec 39 agents permanents dont 27 titulaires et 12 contractuels, tous sur postes permanents. Nous n'avons pas de postes non permanents au sein de la structure. Artois Mobilité comptabilise 16 agents en catégorie A, 11 en B et 12 en catégorie C, avec un équilibre de 15 femmes pour 24 hommes. La parité n'est toujours pas respectée, mais il y a peu de chances qu'elle le soit. Au niveau de notre pyramide des âges, notre agent moyen est de 43 ans. Voilà pour les dépenses.

En matière de recettes. Pour 2024, notre principale recette, comme vous le savez, c'est le versement mobilité. En 2024, nous en avons perçu un peu plus de 75 millions d'euros. Vient ensuite la participation des agglomérations membres pour 18 millions d'euros TTC. Je le précise : une partie part sur notre budget principal, ensuite transférée en subvention d'équilibre est en TTC, et une partie part directement sur notre budget annexe, qui est, elle, en HT. Nous sommes redevables de la TVA sur cette part-là. Ensuite, la participation de la Région au financement de la gratuité des transports des lycéens et des collégiens, représentait un montant perçu pour l'année 2024, 10 millions d'euros. Et enfin, nous avons perçu les recettes tarifaires du délégataire pour 5,6 millions. Sachant que notre délégataire n'a pas atteint son niveau d'engagement contractuel. Et il est tenu de nous verser les recettes prévues au contrat.

Concernant l'année 2025, le versement mobilité sera toujours notre principale recette, estimée à 76 millions d'euros. Je dis bien « estimée », parce que ça reste toujours incertain, c'est vraiment en fonction du tissu économique du territoire. Il est difficile d'estimer à 500 000 euros près. Un de nos plus gros contributeurs futurs, c'est le Racing Club de Lens. On sait qu'ils vont se séparer d'un ou deux joueurs, ils ont vendu des joueurs avec de gros salaires qui ramenaient du VM. Ce n'est pas négligeable pour nous.

Ensuite, la participation des communautés d'agglomération reste fixée pour cette année à 18 millions d'euros, et les recettes tarifaires contractuelles s'élèvent à 5,9 millions d'euros, une participation de la Région pour le transfert des comptes de compétences pour les collégiens de 7,9 millions et des recettes exceptionnelles, notamment liées au retard de livraison de matériel roulant, pour améliorer un peu nos recettes, notre ordinaire puisqu'on applique les pénalités prévues au contrat.

Une petite précision, on vous en a déjà parlé à plusieurs reprises, c'est que le syndicat a une perte sèche pour nous de plus de 2 millions d'euros ; cette recette qui était versée par la Région pour la gratuité du transport

des lycéens. Cela fait un trou dans notre budget. Donc, il a été difficile de trouver l'équilibre sur la section de fonctionnement, en tout cas pour 2025.

Voici un petit focus également sur le versement mobilité. Je vous disais que c'était une recette toujours incertaine. Je vais juste parler de la part URSSAF, parce qu'avec la part MSA, c'est plus compliqué, car on n'a pas les données. Avec eux, il est difficile de suivre, on a des recettes qui arrivent, mais à quoi ça correspond, pour quelle période ? Ce n'est pas toujours évident de suivre. Donc je me focalise uniquement sur la part URSSAF, où là tout est carré avec eux. Ainsi sur l'année 2024, 71% de notre versement mobilité provenait du secteur privé. On peut voir sur le graphique qu'avec les salaires qui ont été revalorisés sur les dernières années, c'est en croissance constante. Ça commence à stagner mais c'est plus intéressant. En tout cas, on a perçu un peu plus de VM. En revanche, 29% du secteur public, où là, ça stagne, parce que la valeur du point de la fonction publique n'a pas évolué depuis le 1^{er} juillet 2023. Du coup, l'impact sur le versement mobilité est moindre.

Globalement, sur notre territoire, sur l'année 2024, sur les 75 200 000 euros perçus, nous avons 16 090 000 sur le territoire de la CAHC, ce qui représente une recette par habitant de 132,30 euros. Sur le territoire de la CALL, un peu plus de 30 millions d'euros, soit une recette par habitant de 126,26 euros. Et sur le territoire de la CABBALR, 27 millions d'euros, soit une recette par habitant de 99 euros.

Pour la suite, il me faut faire un petit rappel sur nos obligations, notamment vis-à-vis de la Banque européenne d'investissement, avec qui nous avons signé des contrats de prêt avec une obligation de résultat sur une épargne de gestion supérieure à 5 % de nos recettes réelles de fonctionnement et une capacité de désendettement qui devait être de 22 ans jusqu'à l'exercice 2022 et ensuite passer à 16 ans. Pour l'année 2024, pas de souci, on respecte les ratios. On est sur une capacité de désendettement de 13 ans et une épargne de gestion de 17 %, je crois. Pour l'année 2024, on s'en sort bien.

Ensuite, la mise en œuvre de la participation des compléments de prix qui est en cours. Paskal (BARBELETTE, responsable du pôle juridique) travaille sur le rescrit fiscal.

M. SIROP : Ce qu'on peut dire tout de suite pour rebondir sur ce que disait Jean-Pierre SANSEN tout à l'heure, le complément de prix, on le met en œuvre dès à présent. On est obligé de le mettre en œuvre, sinon le risque fiscal est réel : l'enjeu est le remboursement de la TVA par les services fiscaux. La TVA, c'est 10% du total des dépenses, 85 millions à peu près sur la DSP, peut-être même un peu plus. Ça fait un trou de 8,5 millions. Donc là, c'est simplement une re-répartition des dotations des agglomérations.

Ça ne coûte pas un centime aux communautés, ça nous coûte un peu d'argent en TVA. Sur 4 millions en subvention complément de prix, ça nous coûte 400 000 euros de TVA qui sont perdus. Si on ne mettait pas en place ce mécanisme, cela représenterait 8,5 millions de perte. L'utilisation du complément de prix est d'ores et déjà indispensable et cela n'a aucun lien avec la gratuité de 2026.

Mme HUBINET : Donc au global, les résultats 2024 ne sont quand même pas si mauvais que ça vu le contexte économique, avec une capacité d'autofinancement dégagée de plus de 4 millions d'euros pour cette année. Sachant que l'année 2025 sera beaucoup plus tendue parce que sur nos recettes, il y a une partie certes qui est incertaine, mais nos dépenses suivent vraiment l'inflation et nos recettes pas forcément. En conséquence, trouver l'équilibre devient compliqué. Et concernant notre épargne nette 2025, il est clair qu'on ne sera pas à 4 millions d'euros. C'est une certitude. Si on y arrive, il faudrait qu'on ait un don, des legs. Un petit miracle. Donc les recettes attendues vont limiter l'effet ciseau, mais l'année 2025 va être plus compliquée. Et sachant que, je le rappelle, on a une perte nette sèche de 2,1 millions d'euros qui étaient versés par la Région.

On va passer à la section d'investissement. D'abord, nous avons des investissements pluriannuels. On travaille beaucoup avec des autorisations de programmes et des crédits de paiement sur nos investissements. Sur l'année 2024, on a dépensé un peu plus de 9 millions d'euros sur les investissements et notamment sur l'aménagement du PEM Sud de Béthune, sur le solde des différents marchés concernant la prolongation de la Bulle 6 et on a un budget de 1 à 1,5 million de dépenses à l'année sur l'accessibilité des quais.

Sur l'année 2025, en préambule de la gratuité et en poursuite de notre programme de renouvellement de parc, de grosses dépenses sont prévues sur l'acquisition du matériel roulant avec l'achat de bus électriques et des bus à biocarburant. Toujours l'accessibilité des quais. Ce sont des dépenses récurrentes qu'on retrouve tous les ans. Pour la deuxième ou troisième année, on prévoit du budget sur la réparation des bordures de GLO défectueuses sur l'ensemble du territoire. Et enfin, depuis le temps qu'on en parle, l'acquisition foncière des parcelles SNCF le long du cavalier minier sera finalisée. La procédure a abouti, enfin et 550 000 euros sont prévus en investissement pour l'achat de ces parcelles.

Concernant les ressources pour financer toutes ces dépenses d'investissement, nous attendons toujours nos soldes de subventions qui sont en cours d'instruction au niveau de l'État et de la Région pour le FEDER. On recherche désespérément de nouvelles subventions, mais elles sont quasi inexistantes pour les syndicats. Donc, il y a de grandes chances, c'est même une certitude, qu'il y ait un recours à l'emprunt à hauteur de 12 millions d'euros pour pouvoir financer nos investissements, au plus.

M. SIROP : Au plus.

Mme HUBINET : Au plus, on ne dépassera pas les 12 millions pour financer l'ensemble des investissements de 2025.

M. SIROP : Il y a déjà 10 millions qui sont faits au titre, j'allais dire, du financement prévisionnel de la gratuité, puisque l'on met les cellules compteuses, on achète des bus Biocarburant, etc., supplémentaires. En effet, dans le cadre de la gratuité, il y a 10 millions de coûts de fonctionnement annuels qui sont pris en charge par les communautés d'agglomération à compter de 2026. Artois Mobilités a 10 millions d'investissements à faire, qui seront faits dès cette année, parce c'est au 1^{er} janvier, ce n'est pas l'année prochaine qu'on va devoir se soucier de ce type d'investissement. C'est simplement pour relativiser la portée des 12 millions qui peuvent, effectivement, paraître beaucoup. Ça veut dire aussi que, dès l'année prochaine, si on n'a pas un programme d'investissement super ambitieux, mais si on se contente, entre guillemets, c'est déjà beaucoup, de renouveler le parc de bus, on continuera à se désendetter. Parce que là, si on fait les 12 millions, mais là encore, c'est de la prévision, on arbitre en cours de gestion, entre faire de l'emprunt, faire de l'autofinancement. Il y a toute une série de choses qu'on devra arbitrer, que le président devra arbitrer en cours d'exécution. Mais c'est vraiment le maximum que l'on prévoit. Cela veut dire que, dans le pire des cas, on ne se désendetterait pas sur 2025.

M. SANSEN : J'ai une remarque, simplement, parce que je pense que c'est important, ce que vous venez de dire, M. le Directeur, en même temps, c'est clair que s'il y a gratuité, c'est parce qu'on veut qu'il y ait du monde dans les bus. Et qui dit plus de monde, dit besoin de plus de bus, besoin de plus de chauffeurs. Si on n'envisage pas de faire un effort pour qu'on accompagne cette évolution. Il est évident qu'on est en situation de pouvoir faire de l'emprunt. On est à 7 ans il me semble de capacité de remboursement. C'est ça ?

Mme HUBINET : 13 ans.

M. SANSEN : J'ai vu 7 ans.

Mme HUBINET : Ça bouge tous les ans en fonction du budget.

M. SIROP : C'est un indicateur.

M. SANSEN : J'accepte d'avoir fait une erreur. Non, mais le problème, la question pour nous, c'est ça, c'est qu'on envisage quand même des choses qui nous permettent de faire monter du monde dans les bus. Il faut donc bien penser que si on fait ça, on a besoin de matériel et de personnel supplémentaire à envisager. On fera cela avec, tout à l'heure vous avez dit « avec rigueur et attention » ?

M. le Président : Et on est dans le respect de la parole donnée, c'est-à-dire que le coût de la gratuité, effectivement, dans son fonctionnement, les agglomérations vont être appelées à y participer. Par contre, s'agissant du matériel, des aménagements, c'est le syndicat qui porte cela. Mais ce n'est pas un effort moindre, c'est un effort assez conséquent, mais on le fait. Et surtout, on est en capacité de le faire, tout en restant dans

les ratios que l'on doit respecter. Le syndicat participe et les communautés d'agglomération vont participer à la mise en œuvre de cette gratuité.

Mme HUBINET : Donc, au niveau de la gestion de la dette, pour rappel, nous avons emprunté 228 millions d'euros pour mener à bien le projet BHNS, avec 105 millions avec la BEI, 34 millions avec la CDC, et le reste, 88 millions avec des banques diverses et variées françaises et européennes.

Au 31 décembre 2024, nous avons encore 184 millions d'euros à rembourser. Notre dette, certes, est importante. Notre chance, c'est qu'elle a été négociée essentiellement sur du taux fixe, ce qui nous permet d'avoir une visibilité beaucoup plus affinée sur le long terme en matière de charges financières.

M. SIROP : On a un coût moyen qui n'est pas du tout cher car à l'époque où on a négocié ces prêts, on avait des taux fixes qui étaient très attractifs. Vous voyez une dette aujourd'hui à 1,57 de taux moyen sur la part taux fixe, c'est quand même assez remarquable. J'appelle votre attention sur le fait que ça peut paraître beaucoup. Le Livret A, c'est l'indexation de la Caisse des dépôts et consignations. À l'époque, il était difficile de ne pas mettre la Banque des Territoires dans le tour de table bancaire. Donc, avoir la BEI plus la Banque des Territoires, c'était quand même, vis-à-vis des autres prêteurs, une forme de reconnaissance de la viabilité du projet. C'est pour ça aussi qu'on a pris, comme la CDC, la Banque des Territoires qui ne prête que sur du variable indexé au Livret A et, comme il y a eu l'inflation que vous avez tous connue, le Livret A a un peu augmenté ; il a à nouveau un peu baissé. Mais cela reste relativement, pas anecdotique, mais assez marginal par rapport au taux moyen global qui est à moins de 2%.

Mme HUBINET : Ensuite, voici une petite présentation avec la répartition par prêteur. On peut voir de façon flagrante que notre principal prêteur est bien la BEI. Donc, il est clair que nous faisons tout pour maintenir nos engagements vis-à-vis d'eux. Sachant qu'on sait parfaitement que si on continue à emprunter, comme on va le faire cette année, on ne va pas forcément respecter les ratios imposés et qu'il conviendra probablement de les revoir courant de cette année ou, au pire l'année prochaine, pour renégocier avec eux de nouvelles conditions.

Donc, nous avons un besoin d'emprunt de 12 millions d'euros. Sachant que notre CRD au 1^{er} janvier de cette année était de 184 millions. Si nous n'empruntons pas, ça sera en 174 millions en fin d'année, sachant qu'on rembourse à peu près 10 millions d'euros à l'année. Si on emprunte 12 millions, c'est comme si nous n'avions pas remboursé l'annuité 2025. On reste au même niveau.

Ensuite, il faut évoquer le Plan pluriannuel d'investissement. La CRC nous reproche plus ou moins de ne pas présenter notre plan comme si nous n'en n'avions pas mais si, nous en avons bien un, mais qui reflète plus les dépenses que les recettes. Comme le disait Fabrice SIROP tout à l'heure, il est difficile pour nous d'estimer des recettes, sachant que tous nos projets sont non subventionnés. Donc, on a élaboré un PPI qui s'articule autour de cinq grandes thématiques :

- le système d'information et d'innovation,
- l'infrastructure du réseau,
- le patrimoine bâti et l'accessibilité,
- la mobilité avec le matériel roulant,
- les acquisitions diverses.

Cela regroupe plus les directions support. C'est une petite présentation vraiment synthétique des dépenses. Et il y a une petite ligne sur les recettes, mais on voit que les recettes, c'est presque néant.

M. SIROP : On n'a pu mettre que les certificats d'économie et d'énergie liés à l'achat de bus propres. On n'est pas sûr, mais on a une présomption forte.

Mme HUBINET : Oui, et de même, avec inscription des recettes quasi certaines et estimées au plus juste. Ensuite, sur la prospective financière, on a monté la nôtre en respectant les engagements politiques et donc,, ne pas dépasser la participation des agglomérations membres à 18 millions d'euros sur 2025 et 28 millions d'euros à partir de 2026. On s'efforce de dégager une épargne nette de gestion supérieure à 5 %, de maintenir une capacité de désendettement conforme aux attentes de la BEI, inférieure à 16 ans, et de dégager une épargne nette positive. On peut voir que sur cette année, ça va encore, mais sur les années qui suivent, ça va être un peu plus tendu. Il conviendra probablement, à l'avenir, de faire des choix, sauf si le VM continue à

progresser. On l'espère. Avec l'ouverture d'entreprises, de grosses entreprises sur le territoire, mais taxables tout de suite, ce qui est peu probable, sachant que toute création d'entreprise peut être exonérée pendant 5 ans de versement mobilité. Il y a des montages fiscaux qui existent et malheureusement pour nous, les entreprises en profitent.

M. SIROP : On surveille quand même.

Mme HUBINET : On surveille. Tout cela est surveillé. On a un observatoire du versement mobilité. On travaille régulièrement avec l'URSSAF. On se rencontre et on fait le point sur des erreurs de taxation, des entreprises qui devraient être assujetties qui ne le sont pas. Il y a vraiment un travail régulier qui est fait, ce qui nous a permis de récupérer sur l'année 2024 à peu près 200 000 euros. Il est certain que c'est du temps passé, mais ça paye quand même. J'en ai fini.

M. le Président : Je pense qu'on peut adresser nos félicitations à Stéphanie et à ses services. Je trouve que c'est une présentation détaillée et en même temps extrêmement pédagogique. Ce n'est pas forcément évident de manier des chiffres. Ce n'est pas forcément évident de les présenter. Et ce n'est pas forcément évident de les faire comprendre. En tout cas, je trouve que tel que cela a été présenté, élaboré, ce rapport, cette présentation est extrêmement intéressante.

M. SANSEN : Je voudrais revenir sur la participation de la Région sur le transport des lycéens, c'est zéro ? Au niveau des autres autorités organisatrices, c'est la même chose ? Ils ont revu leurs subventions ?

M. SIROP : Toutes celles qui bénéficiaient de cette prise en compte ont été, comme nous à partir de 2025, réduites à zéro. Qu'elles aient été en gratuité depuis 3 ans, 5 ans, comme Calais ou Dunkerque, ou qu'elles soient payantes comme on l'est aujourd'hui. Toutes les collectivités qui touchaient cette subvention - Je dis ça parce que certaines collectivités du Nord ne la touchaient pas parce qu'elles n'étaient pas concernées par la gratuité du transport des lycéens, Je pense notamment à la MEL. Mais c'est vrai que tous ceux qui en bénéficiaient sont aujourd'hui à zéro. Je cite de mémoire, je crois que ça représente, pour la Région, une économie de 5,6 millions par an. Donc, ce n'est pas rien non plus pour la Région, même ils sont passés de 150 à 35 ou 40M€ d'économie de fonctionnement nécessaire. Je n'ai pas le chiffre en tête mais même si leur besoin de financement a été réduit, il n'empêche que ça correspondait à une dépense qui n'était pas obligatoire pour eux. Et c'était facile, si je puis dire, de couper une dépense qui n'était pas obligatoire. Ça n'a absolument rien à voir - parce qu'il y a encore eu des débats - avec la gratuité du réseau, puisque, naturellement, nos amis du Douaisis, nos amis du Calaisis continuaient à toucher cette subvention l'année dernière et l'année d'avant. Tout cela n'a absolument rien à voir avec la gratuité de notre réseau telle qu'on a pu en débattre tout à l'heure.

M. le président : Juste là-dessus, on a manifesté notre désapprobation. C'est normal de le faire. Après, franchement, on est tous soumis, dans nos collectivités, malheureusement, à devoir faire des choix. On en vient aussi à devoir réduire, voire supprimer certaines choses. Donc, je n'accable pas le président de la Région et l'exécutif, parce que tous, dans nos collectivités, nous sommes quelque part soumis à cela. On va y faire face. Il y a certaines choses, qu'on envisageait de faire, qu'on va reporter, on va attendre des jours meilleurs. Mais les mauvais procès, les procès d'intention, ce n'est pas pour moi. Le président de la Région est comme nous. Je ne sais plus combien de millions d'euros ils ont dû trouver pour pouvoir faire leur budget. Je ne voudrais d'ailleurs pas être à la place du président, parce que c'est compliqué, pour la CALL, comme pour la CAHC, comme pour tout le monde, comme pour les maires. C'est un choix, on a manifesté notre désapprobation mais je pense qu'on ne va pas aller plus loin parce que ce serait un mauvais procès que l'on ferait à la Région. Donc, on va faire face.

M. SANSEN : Il n'y a pas de conséquences pour nos lycéens, par rapport à d'autres secteurs ? Comme vous venez de le citer, à la MEL, les lycéens payent le bus ?

M. SIROP : Ils payaient jusqu'à une date récente, et puis la MEL a fait des gratuités pour les moins de 18 ans. Donc, si ce sont des lycéens qui ont moins de 18 ans, ils ne payent pas. S'ils ont plus de 18 ans, je ne peux pas te le dire. C'est complètement déconnecté. Mais c'est parce qu'à l'époque où le président, qui était, je crois, Daniel PERCHERON, a mis en place cette mesure, un certain nombre de collectivités, dont la nôtre,

affichait la gratuité pour les lycéens, c'est-à-dire sans prise en charge par les familles. Parce qu'on a des régions où les familles participent à la prise en charge, je pense notamment à la Bretagne. Chez nous, on ne demandait rien aux familles alors qu'il y avait des communautés d'agglomération qui ne prenaient pas en charge, d'autres qui exigeaient des familles une participation ou un paiement. Dès lors, à l'époque, seuls ceux qui pratiquaient une gratuité totale pour les familles avaient bénéficié de cette subvention régionale.

M. le président : Par contre, sur la Région, il y a quelque chose qui est totalement vrai, parce que ma patience a des limites, c'est sur le versement des subventions qui nous sont dues. Enfin, cela remonte à plusieurs années. Faire traîner les choses à ce point-là... Franchement, c'est dû, ça a été voté, validé. D'ailleurs, on a quand même moins que ce qui avait été prévu au départ mais ça remonte à loin. On s'est accordé sur le montant, on pourrait peut-être faire remonter au service financier, normalement ça va être versé, mais quand même, notre patience a atteint des limites.

Mme Valérie BIEGALSKI, déléguée titulaire CAHC : C'est le FEDER, c'est ça ?

M. SIROP : C'est essentiellement du FEDER, il y a du niveau de contrôle et de surcontrôle. On a passé le FEDER aux Régions, à l'époque, pour éviter le surcontrôle de l'État, qui était avant l'instructeur. Je comprends que la Région ait eu peur d'un éventuel redressement. Allez, en Slovénie, vous verrez comment on contrôle les aides du FEDER. Franchement, à la Région, il y a le contrôleur, le contrôleur du contrôleur, le contrôleur du contrôleur du contrôleur.

Mme HUBINET : Et un bureau d'audit à côté.

M. SIROP : Et un audit qui intervient sur le sujet. Donc, effectivement, c'est un peu compliqué, c'est fatigant, c'est beaucoup d'allers-retours. On aimerait bien en sortir.

Mme BIEGALSKI : Je découvre le sujet, mais si vous voulez bien me transmettre les éléments, je transmettrai au secrétariat de mon groupe pour voir ça.

M. le président : Très bien, merci, Valérie. Il y a d'autres interventions ? Il n'y en a pas ?

Finalement, dans la présentation, ce qui va être nouveau cette année, c'est qu'on va avoir recours de nouveau à l'emprunt. On a évoqué les causes, sans pour autant dégrader le ratio. Prudence sur le versement mobilité. Je ne savais pas, d'ailleurs, que, finalement, le transfert des joueurs du Racing Club de Lens avait autant d'impact.

Je pense que le contexte économique de ces dernières années a plutôt été favorable. On a plutôt vu des implantations que des disparitions. Je suis inquiet pour l'avenir, quand même. S'implanter est devenu assez fragile et instable. Et la situation internationale n'est pas étrangère à tout cela. Et puis, sur le secteur public, c'est même 29%. Et, dans le secteur public, je pense qu'il n'y a pas grand monde qui recrute massivement. Donc, il y aura forcément un impact, et il faut être extrêmement prudent sur nos recettes.

Je le dis aussi, dans les investissements que nous aurons à faire, s'il y a des choix à faire, le remplacement des bordures GLO, par exemple passera un petit peu après. On sait aujourd'hui qu'on sait faire puisqu'on a expérimenté sur Lens et Liévin - sur la CAHC et la CALL. Ici, à la CABBALR, ça a été bien posé, donc il n'y a pas de soucis.. Comme on est dans une voie judiciaire avec Artelia, l'expertise a conclu à une responsabilité d'Artelia, ça risque de durer longtemps et le versement des assurances risque d'être assez long. Je pense qu'il est plus important de réaliser l'accessibilité des quais, le remplacement du matériel, plutôt que de faire des bordures GLO, que j'estime moins sensibles que tout le reste.

Il faut continuer d'être très prudent. Et on va demander à Stéphanie de nous tenir au courant de toute évolution, s'il y en avait. Mais on est dans une philosophie de préparation budgétaire similaire aux années précédentes, hormis ce recours nouveau à l'emprunt que nous n'avions pas fait depuis plusieurs années. Est-ce que tout le monde est d'accord pour le fait de prendre acte de la présentation de ce rapport ? Oui ? Je vous remercie.

Le comité syndical :

PREND ACTE de la tenue du débat d'orientation budgétaire pour l'exercice 2025 et de l'existence du rapport sur la base duquel s'est tenu le débat. Ce rapport est présenté en annexe à la présente délibération.

2025/01/CS

Adopté à l'unanimité (16 voix)

3. Mise à jour de la liste des fondations et associations exonérées de Versement Mobilité jusqu'au 31 décembre 2027

M. le Président donne la parole à M. Fabrice SIROP : Vous le savez, pour être exonéré de versement mobilité, il faut remplir certaines conditions. Et donc, chaque fois qu'on a une demande de d'exonération de versement mobilité, on regarde si l'association en question ou la fondation remplit les conditions. Là, on a des établissements de deux associations qui sont l'association Habitat Insertion, qui a déjà une exonération, et l'association La Vie Active, qu'on a déjà exonérée. On vous a mis la liste totale des exonérations, des associations exonérées dans la délibération. Comme ça, vous voyez exactement quels sont les établissements nouveaux concernés qui ne sont pas très nombreux. Il s'agit donc de deux résidences, la Résidence sociale et le SAMNA, pour l'association Habitat Insertion. Le SSIAD de Courrières, le LAM, l'EPAH-H et l'EPHAD d'Isbergues, le CHRS Eugène-Peru, le CAES de Saint-Venant. Ce sont des antennes ou des établissements de La Vie Active. La liste est remise à jour, elle est valable jusqu'à fin 2027, ce qui nous amènera en 2027 à en rediscuter, sauf s'il y a nécessité de la mettre à jour.

M. le Président : Pas de souci. On la valide. Je vous remercie.

Le comité syndical :

ACCORDE l'exonération de versement mobilité au bénéfice des associations et fondations listées ci-dessous, dans la mesure où elles remplissent les conditions précitées, jusqu'au 31 décembre 2027 :

- **Association Habitat Insertion pour 14 de ses établissements :**
 - o Service insertion logement de Bruay-La-Buissière (SIRET 387 950 272 000 71) ;
 - o Maison relais de Verquin (SIRET 387 950 272 001 21) ;
 - o Maison relais d'Haillicourt (SIRET 387 950 272 000 89) ;
 - o Service intégré d'accueil et d'orientation de Béthune (SIRET 387 950 272 001 13) ;
 - o Atelier chantier d'insertion de Auchel (SIRET 387 950 272 001 05) ;
 - o Foyer de jeunes travailleurs de Bruay-La-Buissière (SIRET 387 950 272 000 55) ;
 - o Centre d'hébergement et de réinsertion sociale d'urgence de Béthune (SIRET 387 950 272 000 48) ;
 - o SAMNA (SIRET 387 950 272 001 54) ;
 - o ACI L'ARC – Ressourcerie de Bourecq (SIRET 387 950 272 001 62) ;
 - o ACI L'ARC – Ressourcerie de Béthune (SIRET 387 950 272 001 70) ;
 - o ACI L'ARC Auchel (SIRET 387 950 272 001 88) ;
 - o Maison relais de Lillers (SIRET 387 950 272 001 39) ;
 - o Résidence sociale (SIRET 387 950 272 001 96) ;
 - o SAMNA (SIRET 387 950 272 002 04) ;
- **APEI les Papillons Blancs Hénin-Carvin pour 13 de ses établissements :**
 - o Siège social (Siège social (SIRET 775 631 591 000 51) ;
 - o ESAT de Montigny (SIRET 775 631 591 000 28) ;
 - o Entreprise adaptée de Courrières (SIRET 775 631 591 001 68) ;
 - o Foyer le Moulin (SIRET 775 631 591 000 36) ;
 - o SAJ les copains à bord (SIRET 775 631 591 001 76) ;
 - o SAVS (SIRET 775 631 591 000 77) ;
 - o Foyer de Vie Le Bord des Eaux (SIRET 775 631 591 001 92) ;
 - o IME L'envol site Hénin-Beaumont (SIRET 775 631 591 000 10) ;

- o IME L'envol site Carvin (SIRET 775 631 591 000 69) ;
- o Sessad L'envol site de Hénin-Beaumont (SIRET 775 631 591 002 00) ;
- o Sessad L'envol site de Carvin (SIRET 775 631 591 002 18) ;
- o FAM AJ Les copains à Bord (SIRET 775 631 591 002 26) ;
- o SAS La Passerelle (SIRET 775 631 591 002 34) ;
- **Association Rencontres et Loisirs** (SIRET 784 054 975 000 64) ;
- **Association des centres sociaux de Mazingarbe** (SIRET 432 811 099 000 14) ;
- **UDAPEI 62 Les Papillons Blancs** (SIRET 783 938 319 000 69) ;
- **Association des paralysés de France (APF)** pour 7 de ses établissements :
 - o Foyer centre d'habitat soins et animations de Nœux-les-Mines (SIRET 775 688 732 040 71) ;
 - o Le Triolet de Liévin (SIRET 775 688 732 050 86) ;
 - o SAVS/SAMSAH de Liévin (SIRET 775 688 732 108 39) ;
 - o Maison d'accueil spécialisée de Oignies (SIRET 775 688 732 096 90) ;
 - o IEM vent de bise de Liévin (SIRET 775 688 732 014 40) ;
 - o IEM sévigné de Béthune (SIRET 775 688 732 015 72) ;
 - o SESSD de Liévin (SIRET 775 688 732 097 24) ;
- **APEI Béthune** pour 10 de ses établissements :
 - o Foyer Norguet (SIRET 783 938 285 000 39) ;
 - o IME le beau marais (SIRET 783 938 285 000 54) ;
 - o CEDATRA PERSONNEL (SIRET 783 938 285 000 88) ;
 - o Foyer de vie Saint-Francois (783 938 285 001 61) ;
 - o Siège (SIRET 783 938 285 001 87) ;
 - o SAMSAH (SIRET 783 938 285 002 11) ;
 - o SAT (SIRET 783 938 285 002 29) ;
 - o Section occupationnelle les réseaux ZI les Meurets (SIRET 783 938 285 002 37) ;
 - o Atelier protégé APIC (SIRET 783 938 285 001 20) ;
 - o SESSAD (SIRET 783 938 285 002 52) ;
- **APEI Lens** pour 15 de ses établissements :
 - o Siège (SIRET 775 631 757 002 07) ;
 - o Vie associative (SIRET 775 631 757 002 15) ;
 - o Mascotte (SIRET 775 631 757 001 32) ;
 - o Marelle (SIRET 775 631 757 001 65) ;
 - o IME Léonce-Malecot (SIRET 775 631 757 000 66) ;
 - o SESSAD - service éducation soins domicile (SIRET 775 631 757 000 74) ;
 - o Glycines (SIRET 775 631 757 001 24) ;
 - o SAJ - section occupationnelle (SIRET 775 631 757 000 90) ;
 - o ESAT DGF (SIRET 775 631 757 001 57) ;
 - o ESAT COMMERCIAL - CAT SCHAFFNER (SIRET 775 631 757 000 33) ;
 - o ENTREPRISE ADAPTÉE (SIRET 775 631 757 001 16) ;
 - o HORIZONS - FOYER TOUR ALLART (SIRET 775 631 757 000 58) ;
 - o SAVS - SERVICE ACCOMP.DES FOYERS (SIRET 775 631 757 001 08) ;
 - o SAMSAH (SIRET 775 631 757 001 81) ;
 - o FOYER LES GOELANDS (SIRET 775 631 757 001 24) ;
- **Association La Vie Active** pour 32 de ses établissements :
 - o BIENVENUE CHEZ LES P'TITS (SIRET 775 629 934 011 05) ;
 - o EHPAD Marqueffles (SIRET 775 629 934 008 83) ;
 - o EHPAD (SIRET 775 629 934 008 75) ;
 - o EHPAD EHPA (SIRET 775 629 934 012 38) ;
 - o EHPAD/ MAPAD LA RIVE D'OR (SIRET 775 629 934 006 36) ;
 - o MAPAD / EHPAD (SIRET 775 629 934 006 28) ;
 - o EHPAD (SIRET 775 629 934 013 60) ;
 - o ESAT Lens Liévin (SIRET 775 629 934 004 79) ;
 - o ESAT de la Gohelle (SIRET 775 629 934 014 02) ;
 - o Entreprise adaptée (SIRET 775 629 934 010 97) ;

- o Foyer Lamartine (SIRET 775 629 934 006 69) ;
- o Foyer restaurant du bon air (SIRET 775 629 934 013 03) ;
- o IME Jeannette-Prin (SIRET 775 629 934 001 07) ;
- o Ime Léo-Lagrange Annezin Béthune (SIRET 775 629 934 002 14) ;
- o IME Lens Liévin (SIRET 775 629 934 013 11) ;
- o IME André-Bocquet Nœux Bruay (SIRET 775 629 934 000 57) ;
- o Institut de prévention (SIRET 775 629 934 004 61) ;
- o ITEP (SIRET 775 629 934 011 88) ;
- o MECS de L'Artois (SIRET 775 629 934 011 47) ;
- o Pôle enfance la Gohelle (SIRET 775 629 934 002 06) ;
- o SAJ (SIRET 775 629 934 013 52) ;
- o SAVS (SIRET 775 629 934 009 82) ;
- o SESSAD Liévin (SIRET 775 629 934 008 18) ;
- o SESSAD BRUAY-LA-BUISSIÈRE (SIRET 775 629 934 008 91) ;
- o RDC équipe mobile Artois Douaisis (SIRET 775 629 934 014 28) ;
- o SAVI Béthune (SIRET 775 629 934 015 84) ;
- o SSIAD COURRIÈRES (SIRET 775 629 934 015 43) ;
- o LAM (SIRET 775 629 934 015 76) ;
- o EPAH-H (SIRET 775 629 934 014 44) ;
- o EPHAD ISBERGUES (SIRET 775 629 934 013 29) ;
- o CHRS EUGENE-PERU (SIRET 775 629 934 016 42) ;
- o CAES SAINT-VENANT (SIRET 775 629 934 016 18) ;
- **Association de soins et services à domicile de Liévin** (SIRET 448 790 105 000 28) ;

PRÉCISE que cette liste pourra être complétée au fur et à mesure des demandes formulées par les fondations ou associations, chaque nouvelle exonération accordée faisant l'objet d'une délibération du comité syndical **et AUTORISE** le président à procéder à toutes les formalités relatives au versement mobilité (VM), à son recouvrement et à son exonération.

2025/02/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

4. Renouvellement de l'adhésion de Artois Mobilités à l'amicale de la CAHC

M. le Président donne la parole à M. Fabrice SIROP : C'est un marronnier par principe parce que chaque année ils faut tout de même valider le principe de l'adhésion.

M. le Président : Chaque année, le président de la CAHC dit oui, il accepte.

M. SIROP : Et chaque année, on lui dit merci. Je ne sais pas si on peut vous dire grand-chose. C'est 300 euros par agent. C'est une partie de notre action sociale. C'est 150 euros pour les agents retraités. Pour l'instant, on n'en a qu'un. Mais comme l'a souligné le président, dans quelques années, il y en aura d'autres.

Donc, je continuerai à coûter de l'argent. Voilà ce qu'on peut dire.

Le comité syndical :

PRÉCISE que la dépense engagée sera imputée au budget 2025 d'Artois Mobilités et **RAPPELLE** que les cadeaux de Noël feront l'objet d'une subvention complémentaire au cours de l'année 2025, la liste des agents bénéficiaires étant actualisée au début du 2nd semestre de l'année.

2025/04/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

5. Lancement du marché n° 25SM03 - « Travaux de reprise des bordures GLO sur l'ensemble des lignes de bus affectées par les désordres de la voirie »

M. le Président donne la parole à M. Fabrice SIROP : Les GLO, le président en a parlé. Je vous dis juste deux mots sur la situation actuelle. Le rapport d'expertise est enfin sorti au bout de trois ans : l'expert a conclu que c'était la responsabilité du maître d'œuvre, qui n'avait pas bien conçu cela. Nous, ça nous va bien. Il a ensuite fixé le montant du préjudice autour de 7 millions, alors que nous sommes plutôt à 18-20 millions. On a là un léger hiatus. Mais comme il avait estimé déjà le montant du préjudice à 7 millions, on a considéré qu'on pouvait demander le versement d'une provision.

Artelia et les autres, mais surtout Artelia, ont contesté le principe même du versement de cette provision. On a donc deux procédures en cours. La première sur la reconnaissance de responsabilité du maître d'œuvre ou d'autres, parce que dans sa réponse, le maître d'œuvre a mis en cause tout le monde, nous, les sous-traitants, les entreprises... enfin tout le monde est responsable... C'est vraiment hallucinant. Et puis, une deuxième contestation sur le principe même du versement d'une provision.

Donc on a commencé les travaux, l'année dernière : c'était extrêmement long à refaire, extrêmement coûteux et c'était plus dans notre chiffrage que dans ceux de l'expert. En revanche, ce qu'on vous propose de faire, c'est un marché sur plusieurs années qui nous permettra, le jour où on aura les moyens, soit cette année, soit si on a enfin le versement d'une provision, de continuer à réparer ces routes, parce qu'en définitive, ça fait des choses qui ne sont pas propres, qui surtout sont quelquefois dangereuses. Ça nous amène à intervenir ou à faire intervenir les entreprises pour, non pas réparer, mais pour boucher les trous, si je puis dire. Naturellement, ce n'est pas une situation qui est satisfaisante dans la durée. Le marché qu'on vous propose, qui est en cours de lancement, est estimé à 13,2 millions d'euros.

M. SANSEN : Vous venez de parler d'incident dangereux. Dans ces cas-là, c'est Artois Mobilités qui est responsable ou bien c'est l'entreprise qui a fait les travaux ?

M. SIROP : C'est une des questions. C'est pour ça qu'on est très vigilant. C'est pour ça que quand les bordures commencent à bouger, on les enlève et on bouche le trou avec un macadam ou un béton pour qu'il n'y ait pas d'incident. Des gens d'Artois Mobilités passent très régulièrement sur les différents sites. Ça continue à se dégrader par rapport au moment où l'expert était passé. Et on change vraiment ce qui est dangereux. Ce qui est dangereux, en général, c'est en entrée de sites propre. C'est-à-dire là où le bus passe et où il y a un croisement avec des voitures, etc. C'est là où on veut absolument éviter qu'il y ait des cyclistes, des motocyclistes ou, que sais-je, qui chutent.

Mais en tout cas, l'entreprise qui a fait les travaux, je ne vois pas comment on peut aller la rechercher puisqu'elle a fait ce qu'on lui a demandé de faire - enfin la plupart du temps car certaines n'ont même pas fait ce qui a été demandé par le maître d'œuvre mais le maître d'œuvre n'a pas vu. Tout ça pour dire qu'à la fin, ils ont tous le même assureur, que ce soient les maîtres d'œuvre ou les entreprises. C'est une caisse de TP, je ne sais plus laquelle, et c'est sans doute avec cette caisse qu'il y aura une discussion entre avocats pour savoir à combien se fixe notre préjudice.

M. le Président : Donc ça risque de durer. Je le répète, on le fera en fonction des possibilités, en fonction de ce qu'on obtiendra. Et puis aussi en fonction des calendriers des communes, parce que ce n'est pas sans incidence. J'ai connu ça sur Liévin et Lens, ça a été deux mois de travaux par commune. On a fait ça en partie pendant l'été, là ça va encore parce que les gens partent en vacances, mais ça a aussi des incidences. Et donc, il faudra aussi, au-delà des possibilités, que ce soit en concordance avec les communes et leurs calendriers parce que, je le rappelle, sur la population, sur les commerçants, ça a des incidences. Je sais que j'ai été confronté à certains commerçants. Il faut se rappeler qu'on les avait indemnisés lors des travaux du BHNS. Là, ils ne l'ont pas été. Ce n'est pas simple à gérer. Quand vous avez deux mois en moins de chiffre d'affaires, c'est un peu compliqué, d'autant que pour certains d'entre eux, les petits, ne roulent pas sur l'or. On est d'accord ?

M. Pierre CHÉRET, membre titulaire CALL : Une petite remarque, je pense que ça va peut-être hérisser un peu le directeur, mais ce n'est pas grave. En fait, nous avons dans la commune où je suis (Avion), là où

il y a deux lignes qui passent, des endroits où la chaussée, par le passage multiple des bus, a subi des dégâts. Je pense que c'est une réflexion plus globale qu'il faut avoir, pas juste le problème d'Avion. Mais il y a quand même la réalité, là où les densités de bus sont supérieures, il y a des choses qui apparaissent aujourd'hui qui n'apparaissaient pas avant. Je pense qu'il faut peut-être avoir une réflexion là-dessus parce que au vu de tous les budgets tendus de nos collectivités, un chou c'est un chou. Il est évident que quand on est face à cela, on se pose la question de comment pouvoir financer cela. Je ne dis pas qu'il faut régler le problème d'Avion.

M. SIROP : Juste quelques mots là-dessus. Avec le passage des bus, il y a deux types de voiries utilisées. La voirie en site propre où on a construit des choses avec des voiries lourdes, etc. Et des passages sur de la voirie dite banalisée. Ce qui avait été convenu à l'époque avec le BHNS dans ce comité, c'était qu'on ne reprenait pas les voiries banalisées. D'abord parce qu'on n'avait pas les moyens, c'était plusieurs centaines de millions d'euros et qu'ensuite, c'était un peu injuste pour ceux qui avaient fait des travaux et qui finalement à l'époque ne bénéficiaient de rien... C'est un vrai sujet mais qu'on ne rencontre pas qu'à Avion, qu'on rencontre dans d'autres endroits. La vraie question c'est que si on veut du transport public, il faut bien qu'il passe quelque part et s'il ne passe pas dans les rues où il y a des gens... Nous n'avons pas vocation à réparer les voiries du territoire tout entier, c'est dommage, ou alors il fallait nous donner la compétence voirie et les sommes qui sont afférentes et, dans ce cas-là, on saurait le faire. Mais on n'a pas les moyens ni la compétence juridique. On essaye à chaque fois de trouver les solutions avec les communes quand on peut les trouver mais, de toute manière, comme tu l'as dit Pierre, vos voiries sont ce qu'elles sont, elles ont des structures qui datent pour la plupart des années 50 et ne sont pas d'une solidité totale, c'est-à-dire que même si on change le trajet d'un bus, on va déporter le problème ailleurs.

M. le Président : On va clore le débat là-dessus parce que ça ne sert à rien de laisser espérer quoi que ce soit. Sur les voies banalisées, c'est non car le débat va être sans fin. Il suffirait qu'un bus passe de temps en temps pour que la commune dise que c'est à cause du bus que la voirie se dégrade. On n'a pas cette compétence-là, on n'a surtout pas les sous donc il faut clore le sujet tout de suite et ne rien laisser espérer parce que ce n'est juste pas possible. Et il suffirait qu'Artois Mobilité refasse un petit bout de voirie quelque part pour que d'un seul coup on soit inondés, que de la jurisprudence se crée et que ce soit sans fin. Donc, non, on va être sérieux et se dire les choses très clairement.

M. CHÉRET : Mais, président, je suis sérieux.

M. le Président : Oui mais quand je dis « sérieux » c'est qu'il ne faut rien laisser espérer là-dessus.

M. CHÉRET : On lance la réflexion parce qu'on sait qu'il y a quand même une réalité. Par exemple, avant la Bulle 3 Avion-République ne passait pas, c'était un bus. Là, on a 2 lignes et le bus passe tous les quarts d'heure. Il y a donc des incidences qu'on n'appréhendait pas et ce sont pourtant des voiries qui ont été construites pour qu'elles soient solides.

M. le Président : Mais Pierre, tu es promoteur, comme nous le sommes, du transport public. Il faut assumer parfois aussi qu'il y ait des conséquences négatives, tout comme on est très contents des conséquences et incidences positives.

M. CHÉRET : Oui mais il faut les observer. À Liévin, ils ont dépensé je ne sais pas combien de millions pour les voiries. À Avion, c'est pareil. On regarde tout.

M. le Président : C'est sûr. À Liévin, comme à Avion, à Lens ou à Sains-en-Gohelle aussi. Bon sur les GLO pas de souci ?

Le comité syndical :

DÉFINIT l'étendue du besoin à satisfaire et le montant prévisionnel du marché 25SM05 - « **Travaux de reprise des bordures GLO sur l'ensemble des lignes de bus affectées par les désordres de la voirie** », **AUTORISE** le président d'Artois Mobilités ou son représentant à engager la procédure de

passation du marché public, dans les conditions et selon les caractéristiques annexées à la présente délibération et à signer le marché et **RAPPELLE** que le comité syndical peut, à tout moment, décider que la signature du marché ne pourra intervenir qu'après une nouvelle délibération, une fois connus l'identité de l'attributaire et le montant du marché.

2025/05/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

6. Signature du marché n° 24SM10 - « Accord-cadre pour la réalisation d'aménagements urbains ou travaux de VRD conduits par Artois Mobilités sur son ressort territorial »

M. le Président donne la parole à M. Fabrice SIROP : C'est un accord cadre pluriannuel qui est conclu avec 5 entreprises et qui nous permet ensuite de remettre ces 5 entreprises en concurrence pour réaliser nos menus travaux, que ce soit l'accessibilité des quais ou d'autres travaux. On a un montant maximum d'1 million d'euros. On ne va pas en faire beaucoup d'un million d'euros. Donc ça veut dire que pour tout ce qui est supérieur à 1 million d'euros, on lance des marchés spécifiques. Ça a été le cas pour le PEM Sud de Béthune, pour les bordures de GLO. Le marché en question a été lancé, il est passé devant la commission d'appel d'offres.

M. le Président donne la parole à M. Alain DUBREUCQ, membre titulaire de la CALL et représentant du président en CAO : Au vu du résultat probant du précédent accord-cadre, il y a eu 19 marchés subséquents pour un montant de 6 millions et quelques. C'est vrai que ça a très bien fonctionné. Ça a permis une remise en concurrence perpétuelle. Donc, là, ça a été relancé, 8 candidats ont soumissionné et 5 ont été retenus. Quand on est à moins d'un million d'euros, on fait une consultation entre les 5 qui répondent par rapport aux BPU qui ont été remis lors de la consultation qui constituent les prix plafonds, et ils nous font un prix par rapport aux travaux qu'on souhaite. De plus, pour éviter aussi qu'il y ait une perte de concurrence, les 5 titulaires des accords-cadres sont obligés de nous faire une offre. Sinon ils ont une pénalité, ce qui permet d'avoir une concurrence permanente.

M. le Président : Très bien. Pas de soucis ? Validé.

Le comité syndical :

AUTORISE le président d'Artois Mobilités ou son représentant à signer le marché n° 24SM10 - « Accord-cadre pour la réalisation d'aménagements urbains ou travaux de VRD conduits par Artois Mobilités sur son ressort territorial » avec :

La société Sotraix
La société Guintoli
La société Eurovia
La société VPN
La société STPS

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 M43 du ou des exercice(s) considéré(s).

2025/06/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

7. Renouvellement de l'appel à projets pour le développement de la pratique cyclable – 2025

M. le Président donne la parole à M. Fabrice SIROP : L'appel à projet vélo, pour rappel, on en a parlé la dernière fois, M. IDZIAK avait porté le sujet. Ça a été fait en 2024. C'est une opération que l'on avait mise en place avec l'ADEME, tant qu'elle existe. L'idée était d'accompagner des micro-projets. On financerait 50% du montant de l'action, dans la limite de 5 000 euros pour notre participation par porteur de projet. On a prévu dans nos constructions budgétaires une enveloppe globale de 20 000 euros. Ce qui ferait que si tout le monde va au maximum en termes de budget, mais ce n'est pas le cas parce que souvent, c'est des micro-projets à 1 000, 2 000, 3 000 euros, ça nous permettrait de financer un certain nombre de ces projets. Si vous votez la délibération, naturellement, on fera dans notre newsletter en direction des communes...

M. le Président : Un peu mieux, M. SIROP, parce que je vous rappelle la réflexion de M. IDZIAK l'année dernière. Donc on envoie un courrier.

M. SIROP : M. IDZIAK ouvre sa boîte mail et il ouvre sa newsletter.

M. le Président : Oui, mais la boîte mail, moi, par exemple, je ne l'ouvre jamais, je suis encore un vieux de la vieille, le courrier.

M. SIROP : Oui, il n'y a pas de problème. On imprimera la newsletter. Si vous en êtes d'accord, on fait ça.

M. le Président : Très bien. Et j'espère qu'on aura des projets.

Le comité syndical :

DÉCIDE d'autoriser le renouvellement de l'appel à projets ayant pour but de développer la pratique cyclable sur le ressort territorial d'Artois Mobilités, **AUTORISE** le président à engager toutes les actions et démarches utiles à l'exécution de la présente délibération et **AUTORISE** le président à signer tout document relatif à l'exécution de la présente délibération.

2025/07/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

8. Approbation de la convention portant mis à disposition de supports d'informations voyageurs par la MEL au profit d'Artois Mobilités des arrêts desservis sur les communes de La Bassée et de Bauvin

M. le Président donne la parole à M. Fabrice SIROP : Il s'agit de l'accord avec la MEL pour pouvoir mettre sur leurs panneaux nos notices d'information et vice-versa. On traverse des communes qui sont des communes MEL, on fait des arrêts pour desservir notamment la gare de La Bassée. Et donc on a besoin, puisque là aussi, ils sont extrêmement procéduriers, d'avoir une convention avec eux qui organise l'affichage de nos horaires. Donc, sujet ô combien stratégique mais qui est quand même intéressant pour les usagers.

M. le Président : On est d'accord ?

Le comité syndical :

DÉCIDE d'autoriser Artois Mobilités à mutualiser l'information voyageurs avec le réseau Ilévia aux arrêts situés sur les communes de La Bassée et de Bauvin, **APPROUVE** la convention de mise à disposition de supports d'informations voyageurs par la Métropole Européenne de Lille au profit d'Artois Mobilités sur les communes de Bauvin et La Bassée, **PRÉCISE** que la convention n'entraînera aucune participation financière d'Artois Mobilités et **AUTORISE** le président ou son représentant à signer la convention et à prendre toute mesure pour son exécution.

2025/08/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

9. Approbation de la convention d'objectifs avec l'AULA pour l'année 2025

M. le Président donne la parole à M. Fabrice SIROP : On vous a mis, dans la délibération, les éléments sur lesquels on travaille avec l'AULA et on va continuer à travailler en 2025. L'actualisation de l'observatoire du PDU. La participation à l'animation des groupes de travail du PDU parce que, quand bien même on a fait l'évaluation du PDU de manière intermédiaire, si je puis dire, pendant les travaux, la vente continue. On continue à avancer sur les différents sujets. La mise à jour du schéma cyclable puisque le schéma cyclable n'est pas figé, des travaux sont faits. Notamment en termes cartographiques, on demande à l'AULA de mettre à jour le schéma cyclable.

Un sujet qui est quand même un petit peu ennuyeux pour nous, c'est la participation à l'élaboration du bilan socio-économique du BHNS puisque on doit élaborer, de par la loi LOTI de 1982, un rapport socio-économique. Les agents de l'agence nous aident à le construire, sachant qu'il y en a plusieurs chaque année en France. On a donc regardé ce que faisaient les autres. Il n'y a pas deux modèles qui se ressemblent. On va essayer de construire le nôtre.

Les enjeux d'accessibilité des gares : on continue à travailler, notamment en lien avec le SERM. On a fait l'année dernière, une analyse de la gare d'Hénin-Beaumont. Cette année, on va faire Libercourt, Dourges, et puis on continuera de suivre à mesure pour voir un peu quels sont les impacts de ce projet SERM quand bien même, aujourd'hui, son financement est incertain. La conférence de financement qui devait avoir lieu au mois de décembre a été reportée, en avril ou en mai. Le président de Région a annoncé qu'il ne lancerait pas les études tant que le financement des travaux ne serait pas arrêté. Mais on continue à travailler sur ces sujets parce que, d'abord, ça nous intéresse et puis, ensuite, il vaut mieux être prêts parce que le jour où ce genre de wagon se met en marche, il faut être dedans.

Ensuite, l'exploitation des données de l'enquête ménage EMC², l'enquête ménages-déplacements de 2023 et notamment à travers l'observatoire qui est mis en place sur le site de l'agence.

Le montant de la subvention sera le même que l'année dernière, 280 800 euros.

M. le Président : Pas de soucis, on valide.

Le comité syndical :

APPROUVE la convention d'objectifs à conclure avec l'AULA pour l'année 2025, **AUTORISE** le président à signer ladite convention, **ATTRIBUE** une subvention à l'AULA pour l'année 2025 d'un montant de 280 800 €, **PRÉCISE** que cette subvention fera l'objet d'un versement échelonné sur l'année 2025, à hauteur de 80 % à compter de la date fixant le caractère exécutoire de la délibération du comité syndical et après signature de la présente convention, et le solde au 30 novembre 2025 et **DIT** que les dépenses sont inscrites au budget de l'exercice considéré au chapitre 65, compte 6574.

2025/09/CS

Adopté à l'unanimité (15 voix)

• Questions diverses

M. le Président : Je n'ai plus de points à l'ordre du jour. Y a-t-il des questions diverses ? Non. Prochaine réunion le vendredi 4 avril à la CALL. Merci à tous, bonne journée.