

SYNDICAT MIXTE HAUTS DE FRANCE MOBILITES

COMITE SYNDICAL DU 27 NOVEMBRE 2019
DE 10 H 00 à 12 H 00

DELIBERATION N° 2019 – 27

Objet : Rapport d'Orientations Budgétaires

Le Comité Syndical du Syndicat Mixte Hauts-de-France Mobilités réuni sous la présidence de son Président, Franck Dhersin, le 27 Novembre 2019,

Vu le Code Général des collectivités territoriales et notamment son article L2312-1,

Vu les statuts du Syndicat Mixte Hauts de France Mobilités,

Vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice 2019, adoptées jusqu'à ce jour,

Vu l'instruction budgétaire et comptable M14,

Vu le Rapport d'Orientation Budgétaire 2019 - 27 présenté ce jour,

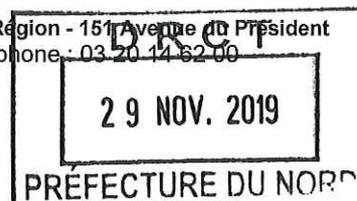
PREND ACTE

du Rapport d'Orientations Budgétaires pour l'exercice 2020, ci-joint annexé.

Le Président,

Franck DHERSIN

Correspondance administrative : Syndicat Hauts-de-France Mobilités - Siège de Région - 151 Avenue du Président
HOOVER 59555 LILLE CEDEX - Email : b.courty@hdfmobilités.fr - téléphone : 03 20 44 62 00



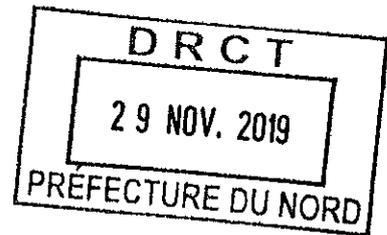
RAPPORT D'ORIENTATIONS BUDGÉTAIRES 2020

DRCT
29 NOV. 2019
PREFECTURE DU NORD



HAUTS-DE-FRANCE MOBILITÉS AU CŒUR DES PARTENARIATS

Préambule



L'année 2019 a été dense pour Hauts de France Mobilités. La direction du syndicat s'est employée à solder le passif avec Conduent, le prestataire du marché de la centrale, sous la forme d'un protocole transactionnel et à arrêter au travers d'un avenant, un calendrier de livraison des dernières fonctionnalités attendues, notamment l'application mobile livrée en juillet 2019.

Pour faire vivre nos outils digitaux, des marchés ont été relancés ce fut le cas pour la communication et le covoiturage, et un nouveau marché a été lancé pour l'exploitation commerciale de la Centrale Pass Pass. Dans le but de promouvoir nos outils, des partenariats se construisent avec le Département du Nord, le Centre Régional de Tourisme ou encore Pôle Emploi.

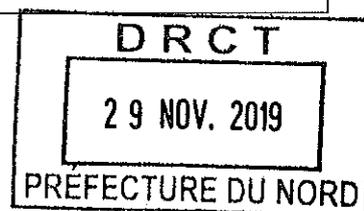
Le syndicat a aussi répondu à l'appel à projets de l'ADEME sur la mobilité servicielle (MaaS) en animant un consortium avec le CEREMA, Wimoov et l'Université Catholique de Lille.

L'année 2020 sera celle du déploiement de l'ensemble des fonctionnalités de la centrale (Information voyageur et vente de titres) et du renouvellement de nos membres urbains avec les municipales de mars 2020.

Enfin, créé le 17 décembre 2009, notre syndicat aura 10 ans à la fin de l'année, l'occasion de rappeler ici (cf annexe 1) les principales étapes de développement du SMIRT devenu Hauts de France Mobilités.

1ere Partie : Retour sur l'année 2019

1. Une année de forte mobilisation pour la centrale Pass Pass



L'équipe du syndicat a mobilisé beaucoup d'énergie en 2019 pour faire en sorte que les engagements du marché de la centrale Pass Pass soient tenus et que l'outil puisse nous permettre d'assumer notre mission de service public notamment en matière d'information voyageur auprès d'un public qui reste à conquérir. L'activation de la fonction vente de titres dès 2020 sur la centrale Pass Pass a nécessité un important travail à la fois juridique, technique et contractuel qui s'est traduit par l'adoption de délibérations stratégiques lors des comités syndicaux du 6 février et du 26 juin.

Le comité syndical de février 2019 a ainsi adopté à la fois un protocole transactionnel permettant d'apurer le passif avec Conduent, ainsi que le premier avenant à ce marché fixant les conditions des dernières livraisons, afin que la centrale Pass Pass fournisse l'ensemble des services nécessaires à la mobilité dans les Hauts de France l'an prochain.

Cette double démarche contractuelle est l'aboutissement d'une année de négociation entre les directions du syndicat et celle de Conduent. Le protocole transactionnel acte les pénalités liées au retard dans l'exécution du marché pour un montant de 180 000 euros qui ont été mises en paiement en octobre 2019. L'avenant précisait les contenus et les dates des 3 derniers lots techniques que Conduent et son sous-traitant OAB doivent nous livrer.

Lors du même comité syndical du 6 février, nous avons aussi adopté la convention relative aux ventes des titres sur nos services digitaux et celle concernant les ventes croisées sur les équipements mis à la disposition de nos membres. Ces conventions sont le fruit d'intenses échanges techniques entre l'ensemble de nos membres durant l'année 2018 pour fixer les conditions de ventes des gammes billettisées Pass Pass. C'est ainsi qu'il a été décidé d'exclure les gammes sociales de nos membres pour s'en tenir aux gammes tout public, de prévoir une commission de 3% prélevée par le réseau vendeur d'un titre d'un réseau tiers lors d'une vente sur TPV. Pour les ventes sur nos services digitaux, HdFM renonce à toute commission et reversera l'intégralité de la recette commerciale aux réseaux participants.

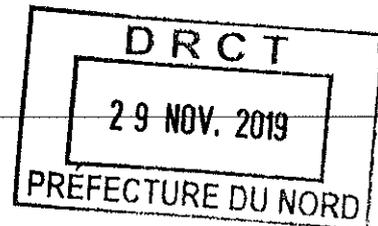
Le comité syndical du 26 juin, nous a permis de délibérer sur la création d'une régie de recettes et d'avance. La création de cet outil, indispensable à l'activité de vente, a été permis par nos échanges fructueux avec les services de la pairie régionale. Lors de ce même comité syndical nous avons aussi délibéré pour lancer le marché de l'exploitation commerciale de la centrale afin de disposer d'un prestataire qui assurera lui-même la relation client et sera le mandataire de la régie.

C'est ainsi que le 12 juillet 2019 nous avons mis en service l'application mobile aussi bien sous Android qu'avec IOS. Au 17 novembre nous comptons 16 944 téléchargements. Cette étape majeure dans la visibilité de nos outils, s'est déroulée au moment où notre référentiel de données s'est élargi à l'ex Picardie avec le référencement dans le calcul d'itinéraires des données horaires et tarifaires d'Amiens, d'Abbeville, de Saint Quentin et de l'ensemble des AOM de l'Oise grâce à un échange de données avec nos collègues du SMTCO. En octobre, les réseaux de Péronne, puis Soissons et Chauny-Tergnier-La Fère sont venus grossir notre référentiel de données. Au 20 novembre, passpass.fr référence donc 32

réseaux urbains, le Ter Hauts-de-France, les réseaux interurbains du Nord, du Pas-de-Calais et de l'Oise sans compter les réseaux belges TEC et Delijn. Les réseaux de Château-Thierry, Laon et Villers-Cotterêts seront référencés dès janvier 2020.

La recette usine du premier lot, prévoyait aussi outre l'application mobile, la vente des titres via nos Terminaux Points de Vente. Ceux-ci ont donc été testés avec succès aussi bien sur les sites de la PFR, d'Ilévia qu'à Boulogne-sur-Mer. C'est d'ailleurs chez l'exploitant Marinéo à Boulogne-sur-Mer que sera mis en service commercial le premier TPV en janvier 2020.

Le 5 décembre prochain débutera la recette usine du lot 3 contenant les fonctionnalités dites « back office ». La recette usine du lot 2 qui s'est déroulée en octobre, n'ayant pas été concluante sur la partie relative à la vente sur les services digitaux est reprogrammée mi-mars 2020 pour une mise en service fin avril 2020.



Une fréquentation en croissance régulière

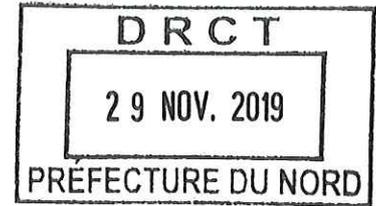
Le site passpass.fr avait comptabilisé 102 000 sessions en 2018, ce chiffre sera doublé en 2019. La rentrée scolaire a été marquée comme l'an dernier par un pic de fréquentation, notamment la consultation des fiches horaires des réseaux référencés. Nous avons alors enregistré des pointes à plus de 2000 sessions par jours. La dimension désormais régionale du site, nous a conduit à financer une première campagne de communication pour assoir la notoriété du site passpass.fr. Une seconde campagne axée sur le téléchargement de l'application a débuté le 12 novembre, elle durera un mois (cf annexe 2). Au 17 novembre nous avons enregistré 167 790 sessions sur le site web. L'application mobile a enregistré 16 959 téléchargements à cette même date et a généré 45 408 sessions. (cf annexe 3)

Les nouvelles fonctionnalités en matière d'information voyageurs : nouvelles offres, temps réel routiers feront l'objet de nouvelles campagnes de communication, qui renforceront la notoriété du site et de l'application. L'objectif en 2020 sera d'installer nos outils au-delà des 1000 sessions/jour.

Dans le but d'améliorer encore la visibilité de notre site, nous avons confié à la société La Revanche des Sites, basée à Euratechnologie, la mission d'améliorer notre référencement naturel sur Google.

Il est important de rappeler que pour tenir toutes ses promesses vis à vis des usagers, le projet de la centrale a besoin du partenariat étroit de l'ensemble des AOM du syndicat et singulièrement celui des membres de la communauté billettique Pass Pass. Cette mobilisation se traduit par l'adoption des conventions relatives aux ventes sur les services digitaux Pass Pass (appli mobile et site web) et aux ventes croisées via les Terminaux Points de Vente +TPV Simplifiés que nous mettons au travers de notre marché à la disposition des exploitants de nos membres. Ces conventions adoptées lors du comité syndical de février 2019 sont en cours d'adoption dans les assemblées délibérantes de nos membres.

2. La construction du projet MIR « MaaS Inclusif Régional »

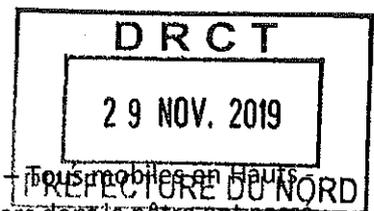


L'appel à projets de l'ADEME sur la mobilité servicielle « MaaS » avait été abordé lors du dernier rapport d'orientation budgétaire. Le postulat de départ a été de constater qu'au travers de la centrale Pass Pass capable de délivrer de l'information voyageur et demain d'assurer la vente de titres de transports, nous disposons de l'infrastructure technique essentielle à un projet de MaaS à dimension régionale. Conformément aux orientations du premier Copil MaaS Hauts-de-France, la direction du syndicat s'est donc employée conformément aux exigences du cahier des charges de l'ADEME à rassembler un consortium. Si des échanges ont eu lieu avec la branche digitale de la SNCF, le périmètre s'est finalement arrêté en janvier 2019 avec le CEREMA Nord, l'Université Catholique de Lille, l'association Wimoov engagée dans la mobilité solidaire et le pôle I Via Tic. Conduent s'est engagé à nos côtés en qualité de sous-traitant.



Seconde réunion du COPIL MaaS Hauts-de-France le 15 juillet

Les membres du consortium ont souhaité orienter le projet sous l'angle de la mobilité inclusive avec l'ambition de sortir le concept de MaaS des centres urbains afin d'apporter des solutions aux ruraux, aux périurbains comme à ceux qui subissent leur mobilité quotidienne.



C'est ainsi que le 12 mars a été déposé le dossier « MaaS Inclusif Régional – Tous mobiles en Hauts-de-France ». Sur les 7 dossiers déposés auprès de l'ADEME, seuls trois dossiers dont le nôtre ont passé le cap de la première audition devant les représentants de différents ministères. Le dossier est donc entré en phase d'instruction approfondie avec nomination d'un expert. La seconde audition, de trois heures devant les experts de l'ADEME, a permis de répondre à l'ensemble des questions de ce second jury. La dimension régionale, sociale et inclusive de notre projet a semble-t-il retenu l'attention de nos interlocuteurs. La réponse étant attendue le 12 juillet, nous avons convoqué un second COPIL MaaS Hauts-de-France le 15 juillet pour présenter notre démarche à l'ensemble des partenaires. Malheureusement, le 12 juillet l'ADEME nous a informé du report de sa décision mais sans calendrier. Cette décision a été prise par le comité du véhicule du futur et des investissements d'avenir, où se retrouvent les représentants des différents ministères, dont celui de l'industrie qui regrette semble-t-il l'absence de porteurs de projets privés.

Le Président de **Hauts-de-France Mobilités** a pourtant saisi la Ministre des transports. Le Gart et Régions de France se sont aussi mobilisés sur le sujet. La DGITM nous a finalement informé fin octobre que l'appel à projets était sans suite, en invitant les 7 porteurs de projets à une réunion ce 27 novembre. Nous verrons si l'Etat tire les enseignements de cet appel à projets où finalement seules des Autorités organisatrices ont répondu. Celles-ci entendent obtenir de l'Etat que l'enveloppe de 5 millions d'euros prévue pour les collectivités soient utilisées. L'enjeu pour le syndicat c'est une subvention de 1,7 millions d'euros et la possibilité de déployer des expérimentations dans le secteur de la Sambre/Avesnois/Thiérache ou encore vis-à-vis des pendulaires entre Lille et le Bassin minier en utilisant les ressources et les fonctionnalités de la centrale Pass Pass.

Aligner un consortium, construire un projet, le présenter selon les standards de l'ADEME et le défendre devant ses instances ont mobilisé durant 9 mois la direction du syndicat et ses partenaires du consortium. La participation des acteurs aux deux premiers COPIL atteste d'une mobilisation et d'une attente des acteurs à utiliser intelligemment les outils numériques pour améliorer les conditions de mobilité du quotidien. Avec la centrale Pass Pass et des acteurs déjà mobilisés, l'Etat dispose en Hauts-de-France, d'un laboratoire à dimension régionale pour expérimenter très concrètement ce qui constitue encore un concept... Il revient désormais au gouvernement d'arrêter sa stratégie. (cf annexe 4).

3. Poursuite des efforts en matière de covoiturage

Sur le plan comptable la plateforme mise en service en mars 2018 a passé le cap des 5000 inscrits en octobre 2019. Le nombre de communautés continue de croître. Elles sont désormais au nombre de 40 dont la moitié ont rejoint la plateforme régionale depuis le début de l'année. Le Centre Hospitalier de Douai, le secteur Eurasanté à Lille ou encore la ville de Lille font partie des derniers arrivants à grossir le nombre d'adhérents. L'employeur qui compte le plus d'inscrits reste le Conseil Régional avec plus de 250 covoitureurs référencés.

Au 31 octobre ce sont plus de 32 000 trajets qui ont été renseignés sur le site, essentiellement des trajets domicile/travail.

Au-delà de ces chiffres, l'année 2019 a permis le renouvellement de nos marchés pour l'exploitation de la plateforme passpasscovoiturage.fr et pour les animations sur site que nous avons transformé en un seul lot. C'est Mobicoop ex Covivo qui a été retenu avec Citéo et l'association En savoir plus. Ces deux dernières structures viendront en appui à Mobicoop afin d'assurer le volet animation, en lieu et

place de Wimoov. Depuis septembre 2019, 23 animations ont déjà été réalisées par ce nouveau binôme. (cf annexe 5)

L'enjeu est aussi d'améliorer le fonctionnement des communautés existantes et de les faire grossir. Un séminaire réunissant l'ensemble des référents de communauté se tiendra le 12 décembre afin de maintenir la mobilisation, aider les référents dans leur démarche et partager les bonnes pratiques.

Hauts-de-France Mobilités a aussi maintenu les échanges avec les Départements du Nord, du Pas de Calais et pour la première fois la Somme, ceux-ci sont toujours compétents en matière d'aménagement d'aires de covoiturage.



Conférence de presse au siège d'Alstom à Petite-Forêt en présence de Franck Dhersin et Pascal Vanhelder en juin 2019

Hauts-de-France Mobilités a aussi été partie prenante du projet « **Pass Pass PEV MEL** » porté par La Communauté de Communes Pévèle Carembault, la MEL et son exploitant Ilévia. Avec des déplacements massifs de la Pévèle vers la Métropole lilloise, le projet vise à développer des lignes de covoitages virtuelles afin d'améliorer l'accessibilité du territoire métropolitain, en réduisant l'autosolisme. Si le projet n'a pas reçu l'aide de l'ADEME, il a été néanmoins labellisé « French Mobility ». Cette communauté compte déjà une centaine d'inscrits.

Les outils du syndicat sont donc prêts pour mieux accueillir dès 2020 l'arrivée de nouveaux covoitureurs. En effet le forfait mobilité durable pouvant atteindre 400 euros par an prévu par la LOM et la communication de la Région sur ses propres dispositifs financiers à l'attention des automobilistes qui covoiturent seront de nature à renforcer cette pratique. Une réflexion pourra aussi s'engager l'an prochain sur une expérimentation de la « garantie retour » en lien avec les artisans taxis. Cette garantie de trouver une solution, faute de covoiturage au retour peut contribuer au développement de cette pratique. Le financement de cette mesure n'est pas à la portée du syndicat, il devra donc au préalable être assuré, par la mobilisation de nos membres.

Focus sur l'activité de la PFR

Si les marchés de la centrale Pass Pass et du covoiturage sont très visibles pour nos membres et le public, la Plateforme Régional de Tests d'Armentières constitue la coulisse technique indispensable pour garantir la bonne interopérabilité des supports de la communauté billettique Pass Pass. Chaque exploitant de la communauté dispose sur ce site de son espace avec ses équipements de vente et de validation.

Le rapport d'activités en annexe 6 retrace les 19 campagnes de tests réalisées sur site en 2019. Les nouveaux titres, les évolutions de gammes tarifaires, les supports ou encore les titres combinés sont testés en PFR avant leur mise en service commerciale dans le souci de détecter des anomalies et de les corriger. L'objectif reste qu'une évolution de titres ou de support sur un réseau soit reconnue dans les réseaux partenaires. L'enjeu au final c'est de garantir la fluidité du parcours usager entre nos différents réseaux. Nous sommes au cœur de la mission du syndicat. L'exercice des campagnes de tests a également un impact vertueux sur les systèmes propres à chacun. En effet, il permet de déceler d'éventuels dysfonctionnements passés inaperçus lors des tests en interne chez l'exploitant. Pour rappel l'équipe de la PFR est constituée de deux personnes internalisées depuis septembre 2018.

4. Pilotage administratif

L'année 2019 a été dense sur le plan du pilotage administratif. Le bouclage du protocole transactionnel et l'avenant au marché ont été consommateur de temps. Il a fallu aussi procéder à la relance des marchés covoiturage et communication et publier le cahier des charges du nouveau marché relatif au gestionnaire de la centrale Pass Pass. Le prestataire de ce marché aura pour mission d'assurer l'exploitation commerciale de notre outil, notamment dans le cadre de la vente de titres.

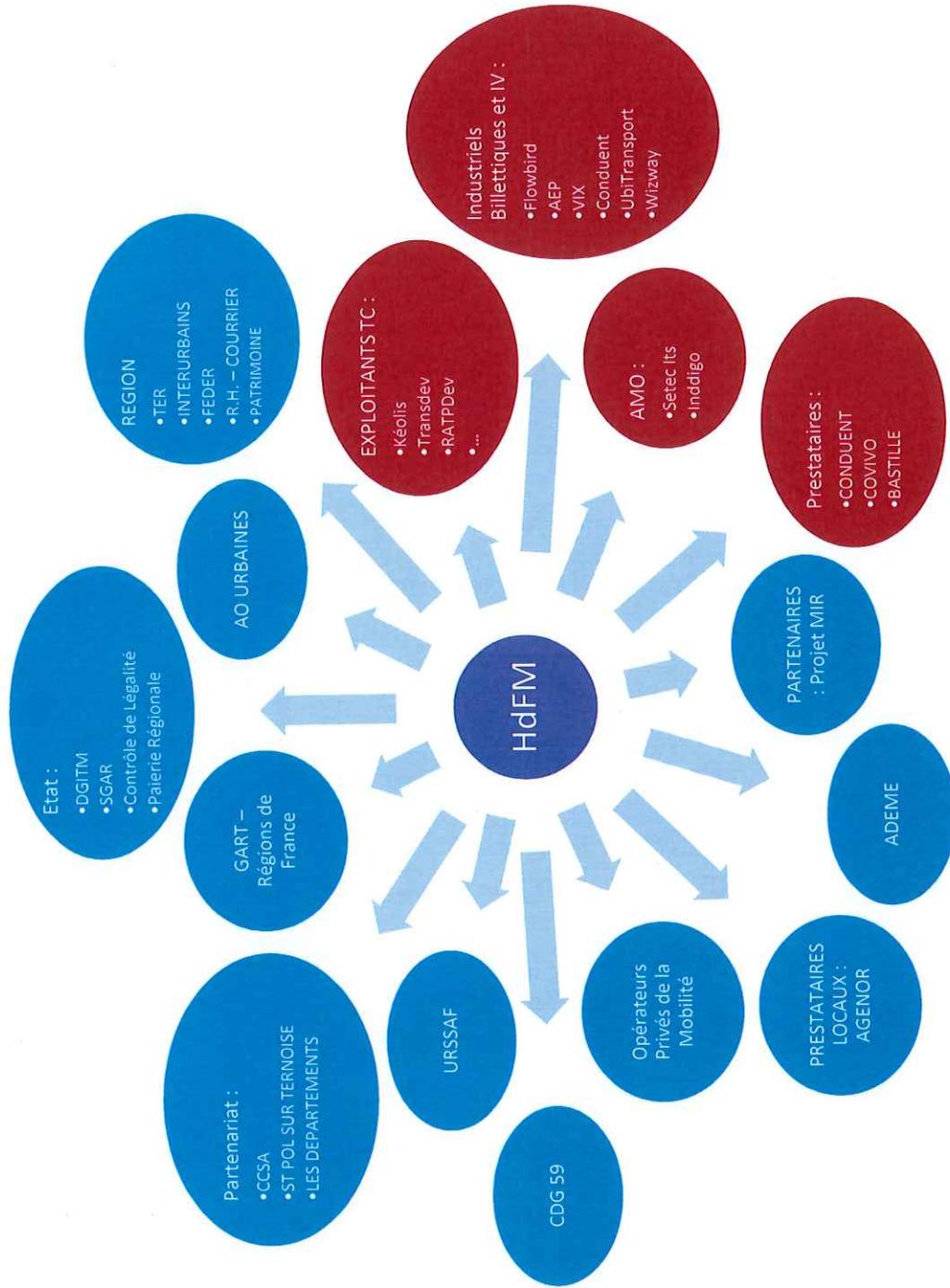
Préalablement au lancement de ce marché, un travail étroit s'est engagé avec la pairie régionale pour déterminer les modalités de fonctionnement de la régie de recettes et d'avance, outil juridique indispensable pour encaisser la recette commerciale liée à la vente des titres sur les services digitaux et la restituer aux exploitants.

Au 13 novembre nous avons émis 455 mandats, nous aurons atteint près de 550 mandats au 31 décembre. C'est nettement plus qu'en 2018 avec 476 mandats. Le syndicat gère aussi plus de 170 tiers financiers.

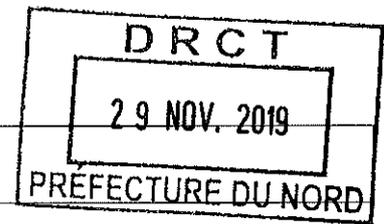
Le tableau ci-contre qui a servi de support à un séminaire d'équipe en octobre 2019, illustre à lui seul la dimension partenariale des missions du syndicat, dont l'équipe à taille modeste se trouve au cœur d'un écosystème diversifié avec au premier chef les membres qui le compose, les opérateurs de transport, les industriels billettiques, nos prestataires, nos partenaires et bien entendu les services de l'Etat. Chaque catégorie d'acteurs participe à nos côtés à l'exercice de nos compétences et à la mise en œuvre de nos projets.

Sur le plan des ressources humaines, nous aurons atteint en décembre 2019, l'objectif cible de 13 ETP affichés au tableau des effectifs. Une assistante administrative est arrivée en renfort depuis le 18 novembre, ce qui était nécessaire pour face à la montée en puissance de nos activités. Pour anticiper la gestion en direct du site web passpass.fr nous avons procédé à l'embauche d'un ingénieur informatique. L'enjeu est de gagner en expertise et donc en autonomie

L'ECOSYSTEME DE HdFM



DRCT
29 NOV. 2019
PRÉFECTURE DU NORD



1. La Centrale Pass Pass devient l'assistant personnel de mobilité régionale

2020 sera l'année de la mise en œuvre de l'ensemble des fonctionnalités de la centrale Pass Pass. Le grand public disposera donc d'un véritable assistant personnel de mobilité à dimension régionale. En matière d'information voyageur, les offres de covoiturage de passpasscovoiturage.fr dans un premier temps, puis celles des opérateurs privés seront renseignées. S'ajoutera le référencement des offres horaires des bus longues distances qui desservent les Hauts-de-France. Le partenariat avec l'ADAV, nous permettra d'informer de la cyclabilité des itinéraires en vélo. Enfin jusqu'ici le site web comme l'application mobile renseignent des horaires théoriques. Dès avril 2020, nous renseignerons les horaires en temps réel des réseaux de transports collectifs qui le proposent comme ceux d'ILEVIA et de TADAO. Nous activerons aussi le temps réel pour le trafic routier au second semestre 2020. Cette dernière dimension est essentielle en terme de service pour asseoir et crédibiliser passpass.fr. L'enjeu consiste aussi à toucher la cible des automobilistes. Il ne s'agit pas pour nous de concurrencer des outils comme Waze ou Google Maps, mais de permettre aux automobilistes de comparer en temps réel un trajet en voiture en heure de pointe et un trajet en transports en commun. Sur des destinations vers Lille depuis Hazebrouck en heure de pointe le matin, le TER est incomparablement plus performant que la voiture en temps de trajet. Nous prévoyons donc de lancer une campagne de communication axée sur la comparaison en temps réel des trajets automobiles et TER. Voulant être l'outil digital de toutes les mobilités, cette campagne de communication comparative, nous permettra à la fois de mieux faire connaître le contenu de passpass.fr et de conquérir un nouveau public sur des axes précis. C'est parce que passpass.fr ne se résume pas à un simple SIM de transports collectifs, mais à l'outil digital de toutes les mobilités régionales, qu'il pourra au service de ses membres, contribuer au transfert modal de la route vers le transport collectif sur les axes où celui-ci offre les meilleures performances.

Ces nouveaux services en matière d'information voyageurs viendront renforcer l'attractivité de nos outils. Pour autant, la grande nouveauté viendra de la vente en ligne des gammes tout public des réseaux billettisés Pass Pass. C'est l'ultime étape du marché de la centrale, qui fera aussi de notre site, un site marchand. C'est pour l'équipe du syndicat, un nouveau prestataire à gérer, qui assurera l'exploitation commerciale de la Centrale et sera le mandataire de la régie de recette et d'avance. La CAO prévue le 27 janvier 2020 nous permettra de désigner le titulaire de ce nouveau marché.

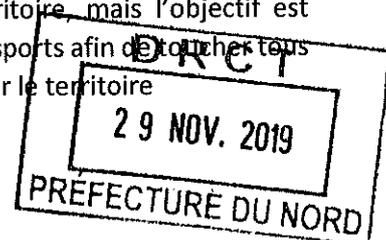
Le démarrage de cette nouvelle fonctionnalité a donc été décalé à fin avril 2020. Nous vendrons alors depuis le site web et l'application mobile les titres des réseaux urbains de Lille, Artois-Gohelle, Valenciennes, Cambrai, Boulogne-sur-Mer, ainsi que les titres du réseau interurbain du Nord.

Nous ne serons pas en capacité en revanche, dans ce premier temps de vendre les titres du TER. La solution proposée par la SNCF en juillet 2019, visant à vendre les titres TER via une API de l'opérateur ferroviaire, conçue à destination des Régions volontaires, n'est pas prévue au cahier des charges de la Centrale et induirait des surcoûts non chiffrés à ce jour. Cette option proposée par l'opérateur national interroge la stratégie de distribution de la Région, surtout dans une perspective affirmée de mise en concurrence sur l'offre ferroviaire. Il est important de rappeler que la Centrale Pass Pass est en capacité de vendre la gamme du TER de façon autonome sans passer par les outils de distribution de la SNCF. Elle a d'ailleurs été conçue à cette fin.

Ce point devra trouver son dénouement en 2020, car c'est avec la vente des titres du TER, que la vente des titres de l'ensemble des opérateurs urbains pourra décoller, surtout à destination des occasionnels.

Le marché de la Centrale ne se limite pas à des services digitaux. Il prévoit aussi au forfait le déploiement de 30 Terminaux Points de Vente capables de distribuer les gammes tarifaires de nos membres et 80 Terminaux Points de Vente simplifiés. L'équipe du syndicat et Conduent s'adaptent aux contraintes de chaque Autorité Organisatrice. L'année 2020 verra une montée en puissance progressive de la mise en service de ces équipements, qui tient compte des contraintes de chacun de nos membres. La convention vente croisée est d'ailleurs en phase d'adoption dans chacune des assemblées délibérantes de nos membres. Le réseau Marinéo de Boulogne-sur-Mer sera le premier à utiliser cet équipement pour vendre sa propre gamme tarifaire, avant de distribuer celles des réseaux partenaires.

Si les TPV sont déployés dans les agences commerciales des différents exploitants, les TPVS peuvent servir à structurer un réseau de distribution complémentaire. C'est ainsi que 7 communes rurales de la Communauté d'Agglomération du Cambrésis sont candidates à l'accueil de cet équipement qui apporte en mairie ou dans tout autre lieu recevant du public, un service supplémentaire. Cela nécessitera de former chaque agent qui assurera la vente de ces titres. Ces formations sont prévues au marché. Dans le même esprit, nous avons travaillé avec le Département du Nord dans le cadre de sa stratégie sur la mobilité en milieu rural, pour déployer des TPVS dans les MSAP (Maison de services au public). Une convention de partenariat sera proposée au vote du comité syndical en janvier 2020. Là aussi ces équipements vont se déployer progressivement sur le territoire, mais l'objectif est d'aboutir à un meilleur maillage du réseau de distribution des titres de transports afin de toucher tous les publics et de rendre plus accessibles les offres de transport présentes sur le territoire



2. Mise à jour du REFOCO et extension de la billettique Pass Pass à l'Oise

Rejoindre une communauté billettique, nécessite de partager un socle commun de principes, de techniques et d'organisation pour garantir une interopérabilité billettique commune entre les réseaux d'un même territoire. Cette exigence est encore plus forte dans notre Région qui compte des réseaux de tailles hétérogènes avec une forte variété d'industriels billettiques.

Ce socle commun a pris le nom de Référentiel Fonctionnel Commun Régional d'Interopérabilité Billettique. Il a été inspiré sous l'impulsion de la Région il y a maintenant plus de 10 ans avec l'appui du cabinet SETEC. (cf annexe 7) L'élaboration de ce document fut d'ailleurs à l'époque le pendant technique de la création du SMIRT.

Dix ans après, il est temps d'ouvrir le chantier d'une mise à jour profonde de notre REFOCO. Nous avons d'une part accueilli de nouveaux membres et surtout l'environnement technologique de la billettique a considérablement évolué. Les téléphones portables ou encore les cartes bancaires avec l'open payment sont désormais des supports au même titre que les cartes. Lancer le chantier de la mise à jour du REFOCO en 2020 permettra de vérifier auprès de nos membres ce qu'ils souhaitent partager comme évolution en commun avec des perspectives de mutualisation et d'optimisation des coûts.

Après l'extension de la billettique Pass Pass à l'ensemble du réseau TER en Hauts-de-France, c'est le SMTCO qui a fait le choix politique de rejoindre la communauté billettique Pass Pass dans le cadre du renouvellement de son Partenariat Public Privé pour sa plateforme SISMO 2. C'est un acte politique fort. Ce territoire comptant 800 000 habitants peut s'assimiler en matière billettique à une Autorité Organisatrice urbaine. Une convention de partenariat entre nos deux syndicats est en cours d'élaboration, elle sera soumise au vote du comité syndical, le 17 janvier prochain.

Enfin en matière billettique, HdFM prend acte du choix de la Région d'équiper les réseaux interurbains du Pas-de-Calais, de la Somme et de l'Aisne de la billettique dite « légère » fournie par UBI Transports. Il conviendra en 2020 d'organiser l'interopérabilité des pénétrantes interurbaines du Pas de Calais dans les réseaux urbains TADAO, Marinéo et plus tard Artis.

Le passage en billettique Pass Pass des réseaux que compte la Région Hauts-de-France reste un choix politique des Autorités Organisatrices. Dans l'ex Nord-Pas de Calais, le Val de Sambre et le Douaisis ne sont pas encore à ce jour équipés de la billettique commune. C'est aussi le cas de la Communauté Urbaine d'Arras mais qui a pris la décision politique d'intégrer la billettique commune en juin 2019. Les échanges ont été intenses en 2019 avec la CUA et son exploitant Artis. La mise à disposition des ressources de la centrale Pass Pass reste une option qu'il faudra confirmer en 2020.



3. Quelles conséquences pour les Syndicats Mixtes de type SRU avec la LOM ?

Il est important de rappeler que **Hauts-de-France Mobilités** est la seule instance qui réunit un nombre important d'élus en charge de la mobilité du territoire régional. Si l'exercice de nos compétences en billettique et information voyageur, mobilise beaucoup de notre énergie, notamment au travers de la centrale Pass Pass, il n'en demeure pas moins que le syndicat mixte reste un espace d'échanges entre élus et techniciens des différentes Autorités Organisatrices.

La commission accessibilité de la Métropole lilloise du syndicat présidée par Sébastien Leprêtre a d'ailleurs permis aux élus du bassin minier et à ceux de la Métropole d'échanger et de faire le point sur l'ensemble des sujets qui concourent à l'amélioration des déplacements entre Lille et le périmètre de Hénin/Lens/Béthune. Ces échanges sont à poursuivre. Le syndicat est aussi sollicité dans les stratégies mobilités de territoires qui dépassent le périmètre d'une AOM. C'est le cas pour l'Eurométropole, comme pour la démarche mobilité de la mission pour le renouveau du Bassin Minier ou encore en Sambre/Avesnois. Les enjeux d'ingénierie et de gouvernance sont forts dans ces territoires, le syndicat veille à répondre à l'ensemble de ces sollicitations avec ses moyens propres.

La réalité des déplacements régionaux interroge souvent la gouvernance de la mobilité et les frontières des différents ressorts territoriaux. Le Syndicat Mixte de type SRU créé par la loi SRU de 2000 constitue d'ailleurs un outil original de gouvernance dont le fonctionnement est assez souple.

La Loi d'Orientation sur les Mobilités (théoriquement adoptée par l'Assemblée Nationale ce 19 novembre) prévoit la création de nouvelles dispositions au profit de la Région consacrée comme chef de file de la mobilité. Les syndicats mixtes de type SRU sont aussi potentiellement intéressés par ces dispositions et peuvent le cas échéant se substituer à la Région dans l'exercice de certaines compétences.

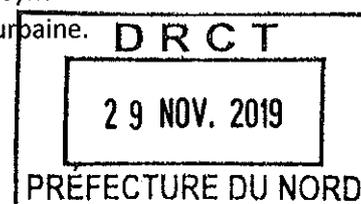
En effet la LOM prévoit d'ici 2021 de couvrir le territoire d'Autorités Organisatrices. Dans le cas où un EPCI ne souhaite pas prendre cette compétence, c'est la Région qui l'assume ou peut le cas échéant déléguer cette compétence à un SM SRU lorsqu'il existe. L'Etat et la Région doivent par ailleurs définir

au sein du périmètre régional des bassins de mobilité au sein desquels seront discutés des contrats opérationnels de mobilité. Les syndicats mixtes de type SRU sont à minima consultés sur ces dispositions et peuvent le cas échéant si la Région le décide animer ces démarches.

L'objectif de faire dialoguer les AOM et la Région constitue une intention louable, surtout dans des Régions plus vastes depuis le redécoupage de 2015 et qui ne disposent pas toutes de syndicat mixte à dimension régionale. En Hauts-de-France la situation est différente puisque nous sommes la seule région à compter à la fois un SM SRU à vocation régionale et un SM SRU Départemental dans l'OISE. Les lieux de dialogue entre élus et services existent donc déjà au sein de nos outils, ceux-ci peuvent très bien être saisis des nouvelles dispositions de la LOM, notamment la définition des bassins de mobilité.

De façon générale un dialogue avec la Région sera nécessaire en 2020 pour convenir du partage des rôles afin d'être le plus efficient dans la mise en œuvre des nouvelles dispositions de la LOM. L'implication du syndicat dans ces nouvelles dispositions qui visent aussi à formaliser des espaces de dialogue déjà existants posera la question des ressources du syndicat pour porter ses nouvelles responsabilités surtout en cas de transfert par la Région du rôle d'AOM dans certains EPCI. L'exercice de cette compétence nouvelle nécessitera des moyens nouveaux.

Précisons enfin qu'avec les échéances municipales de mars 2020, le comité syndical de HdFM sera en partie renouvelé puisque les deux tiers de nos élus représentent une AOM urbaine.



4. Quelle suite au projet MaaS Inclusif Régional ?

Si l'Etat persiste à ne pas vouloir donner suite à l'appel à projet sur la mobilité servicielle, il semble intéressant d'interroger le comité syndical sur le devenir du projet « MaaS Inclusif Régional- Tous mobiles en Hauts de France ». L'absence de la subvention attendue de 1,7 millions d'euros est bien entendu pénalisante, mais n'est peut-être pas fatale au projet si les collectivités locales s'en emparent.

D'une part ce projet comme son instance de gouvernance (le COPIL MaaS Hauts de France) ont le mérite d'exister et d'autre part avec la mise en œuvre de la centrale Pass Pass, des briques de ce projet seront réalisées en 2020. En outre un partenariat se concrétisera dès le début 2020 avec le Département du Nord sur le déploiement des terminaux points de vente simplifiés en milieu rural. Un partenariat avec Pôle emploi se construit également afin d'utiliser la centrale Pass Pass lors des recherches de transports par les agents de Pôle emploi au profit de leur public. D'autres actions, comme la création d'un module de formation « mobilité » au CLEA pourrait aussi se mettre en place.

Les acteurs du consortium doivent se réunir en décembre pour décider de la stratégie à suivre et des partenaires à mobiliser pour le cas échéant retravailler un projet plus modeste afin de tenir compte de l'absence du principal contributeur.

5. Perspectives budgétaires

Nos dépenses réelles de fonctionnement sont stables par rapport aux années précédentes pour s'établir à 1,51 millions d'euros en 2019. (cf annexe 8) La progression de la ligne 012 s'explique par l'arrivée de 2 ETP en début d'année et la présence en année pleine des deux agents de la plateforme

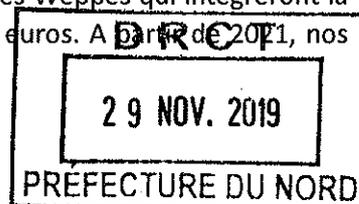
de tests arrivés à l'automne 2018. La ligne covoiturage baisse par rapport à 2018, en lien avec la fin du marché Wimoov en matière d'animation.

Nos recettes de fonctionnement progressent. Les recettes fiscales s'établissent à 1,5 millions d'euros alors que depuis le 1^{er} septembre 2019 nous avons perdu les communes de cœur d'Ostrevent qui ont rejoint le périmètre du SMTD. Cette perte (94 000 euros sur 12 mois) est compensée cette année par l'arrivée en année pleine des communes des aires urbaines de Saint-Quentin et Soissons (30 000 euros par an). Ce niveau de recette s'explique aussi par des mises à jour de l'URSSAF et surtout le dynamisme du marché de l'emploi. C'est d'ailleurs ce qu'atteste le niveau de nos recettes statutaires, calculées sur la base des recettes fiscales de nos membres qui progressent aussi nettement pour s'établir à 734 489 euros.

Nos recettes de fonctionnement restent donc très largement supérieures à nos dépenses de fonctionnement. Notre résultat de fonctionnement continue de progresser pour s'établir à la fin de cette année à plus de 4,7 millions d'euros. Cet excédent sera précieux pour financer dès l'an prochain le pic d'investissement de la centrale qui s'élèvera à 5 millions d'euros. Dès 2020, nous procéderons à un virement de la section de fonctionnement de 2,9 millions pour financer nos dépenses d'investissement. En 2021 les 2,6 millions d'euros d'investissement de la centrale seront couverts par les recettes cumulées du FEDER, du FCTVA et de l'Etat.

Le projet de budget 2020 progresse en dépense en affirmant des choix. L'augmentation de la ligne 012 s'explique par l'embauche des deux derniers postes votés au tableau des effectifs. Les lignes covoiturage et communication progressent et nous avons prévu 100 000 euros pour financer la première année du marché d'exploitation commerciale de la centrale qui débutera courant mars 2020.

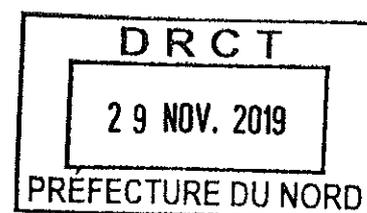
Comme indiqué lors du précédent rapport d'orientation budgétaire, c'est en 2022 qu'il sera nécessaire d'activer le levier fiscal du VTA pour la première fois depuis son instauration en 2015. Il s'agira d'une part de mettre en adéquation nos moyens avec nos projets et surtout de faire face à l'effritement de nos recettes fiscales. En effet après la perte des communes de la Communauté de Communes Cœur d'Ostrevent, nous ne pourrons plus prélever de VTA sur 5 communes des Weppes qui intégreront la MEL dès 2020. La perte annuelle pour ces dernières s'établit à 52 000 euros. A partir de 2021, nos recettes fiscales sont estimées à 1,3 millions d'euros annuelle.



Nous préconisons pour le vote du Budget Primitif 2020 de conserver le taux de VTA à 0,10% et de consommer notre excédent de fonctionnement jusqu'en 2021 pour faire face aux dépenses liées à la centrale passpass.fr

ANNEXES

1 - Retour sur les 10 ans du Syndicat



2 - Campagne de communication

3 - Fréquentation du site passpass.fr en 2019

4 - Article dans la revue TEC sur le projet MaaS Inclusif Régional

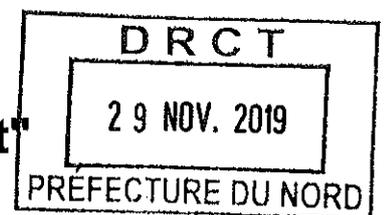
5 - Liste des animations covoiturage

6 - Rapport d'activités de la plateforme de Tests

7 - Retour sur le REFECO 2010

8 - Perspectives budgétaires

"Retour sur les 10 ans du syndicat"



17 Décembre 2009 : Publication de l'arrêté Préfectoral portant création du SMIRT. Seul Syndicat Mixte à l'époque à l'échelle d'une région.

4 Février 2010 : Premier Comité Syndical du SMIRT, élection de Daniel PERCHERON à la présidence du Syndicat.

18 Mars 2011 : Choix de la marque Pass Pass pour le nom de la billettique commune – Délibération N° 2011-02.

16 Décembre 2013 : La Préfecture reconnaît le SMIRT comme une collectivité de plus de 40 000 habitants :– Délibération N° 2013-19.

12 Décembre 2014 : Inauguration de la Plateforme Régionale de Test d'Armentières au lycée Eiffel.

26 Janvier 2015 : Instauration du versement Transport Additionnel au taux de 0,1 % qui donne au SMIRT son autonomie fiscale – Délibération N° 2015-02.

03 juin 2015 : Notification du marché de la centrale Pass Pass à la société CONDUENT.

25 Avril 2016 : Election de Gérald DARMANIN comme nouveau Président du SMIRT.

13 Mars 2017 : Lancement du site web passpass.fr dans le cadre du marché de la centrale Pass Pass.

21 Décembre 2017 : Election de FRANCK DHERSIN à la présidence du SMIRT.

26 Mars 2018 : Lancement du site régional de covoiturage passpasscovoiturage.fr.

02 Juillet 2018 : Premier Comité Syndical avec les autorités organisatrices de Saint Quentin, Soissons, Chauny – Tergnier – La Fère. Le SMIRT cède la place à Hauts de France Mobilités.

12 Juillet 2019 : Lancement de l'application mobile « Pass Pass Mobilités ».

CAMPAGNE DE NOTORIETE

DRCT
29 NOV. 2019
PREFECTURE DU NORD

Pige de mise en ligne - Le Bon Coin



Pige de mise en ligne - Freewheel



+

CAMPAGNE DE TELECHARGEMENT

DRCT
 29 NOV. 2019
 PRÉFECTURE DU NORD

Facebook

IMAGE SIMPLE FACEBOOK



CARROUSEL FACEBOOK
<https://fb.me/2koCtkfDUr2JeYp>



VIDEO FACEBOOK
<https://fb.me/2qGa5BykZRFWWNI>

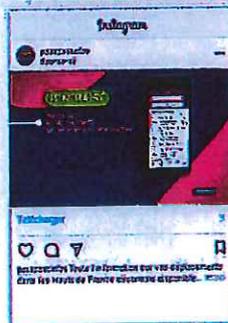


Instagram

IMAGE SIMPLE INSTAGRAM



VIDEO INSTAGRAM
<https://fb.me/1C3iXkITdLpPpc>

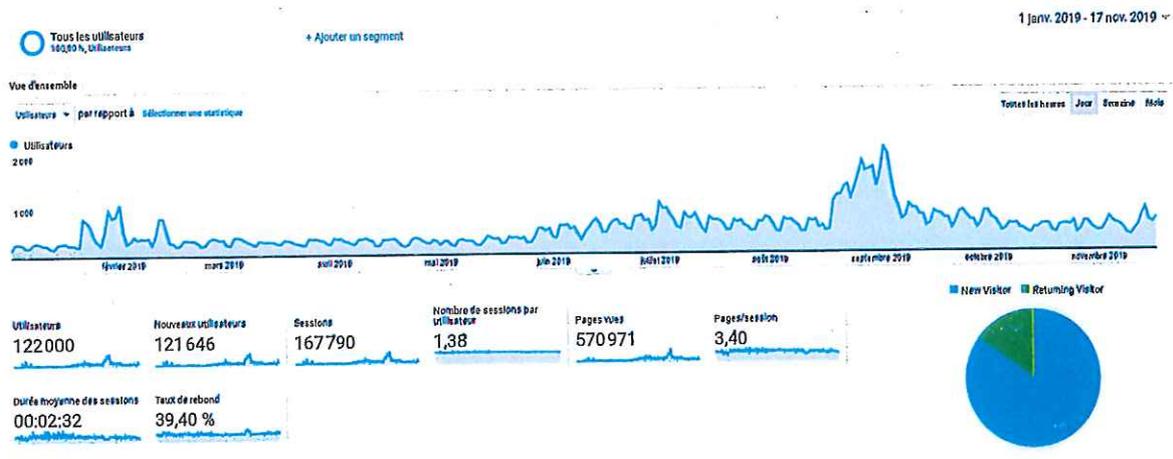


CARROUSEL INSTAGRAM
<https://fb.me/1HdU7k0bUeCfN6u>



DRCT
29 NOV. 2019
PRÉFECTURE DU NORD

RAPPORT ANALYTICS DU SITE PASSPASS.FR



RAPPORT ANALYTICS DE L'APPLICATION MOBILE PASS PASS MOBILITES

| Tracker | Clicks | Téléchargements | Sessions | Actualités | Recherche d'itinéraires | Recherche d'horaires par arrêt | Autour de moi | Recherche d'horaires par ligne |
|-----------------------|------------------|-----------------|---------------|--------------|-------------------------|--------------------------------|---------------|--------------------------------|
| Organic | | 15,686 | 42,921 | 2,741 | 19,895 | 1,173 | 3,015 | 5,180 |
| Apple Search Ads | | 959 | 1,913 | 369 | 1,764 | 210 | 380 | 649 |
| Timeone HDF | 349,775 | 251 | 469 | 36 | 25 | 19 | 26 | 6 |
| Mozoo HDF | 650,918 | 60 | 102 | 22 | 119 | 1 | 25 | 12 |
| Google Organic Search | | 3 | 3 | 4 | | | 1 | |
| Total | 1,000,693 | 16,959 | 45,408 | 3,172 | 21,803 | 1,403 | 3,447 | 5,847 |

DOSSIER

1.2 MAAS & TERRITOIRES 3

RÉGION HAUT-DE-FRANCE

FAIRE DU MAAS, UN PROJET POLITIQUE !

Comment construire un MaaS à l'échelle d'une région ? Quels sont les prérequis essentiels pour s'engager dans une démarche de MaaS territoriale ? Quelles sont les difficultés rencontrées ? Éléments de réponse avec le projet du syndicat mixte Hauts-de-France Mobilité.

Depuis plus d'un an, le petit monde du transport public français et de la mobilité est agité par l'émergence d'un OVNI, connu sous l'acronyme de MaaS.

Au pays des AOMD, de la DGITM et de la SNCF, l'objet est analysé au sein de groupes d'experts et discuté dans les colloques. Il séduit autant qu'il interroge un monde qui fonctionne encore en silo et qui tient au contrôle de la chaîne de valeur alors que la révolution digitale n'en finit pas de déstructurer et restructurer des pans entiers de l'économie.

Soyons clairs, du colloque à la mise en œuvre opérationnelle, il y a encore de la marge, car Helsinki n'est pas la France. Avant d'être une réalité pratiquée au quotidien, la mobilité servicielle reste avant tout un concept. L'atterrissage de l'OVNI sur le sol français est néanmoins possible à condition de disposer d'outils et de compétences précises couplées à une forte volonté politique.

UN OUTIL DE GOUVERNANCE

C'est fort de ce constat que le Syndicat Mixte Hauts-de-France Mobilités a souhaité s'engager dans un projet de MaaS à dimension régionale, considérant qu'en notre qualité de syndicat Mixte de type SRU issue de la loi 2000, nous disposions des compétences consubstantielles à une « démarche MaaS » avec l'information voyageur multimodale, la billettique interopérable et l'intégration tarifaire. Au-delà de ces compétences, le Syndicat Mixte consti-

tue lui-même un outil de gouvernance de la mobilité à l'échelle régionale réunissant les principales autorités organisatrices urbaines et le Conseil Régional.

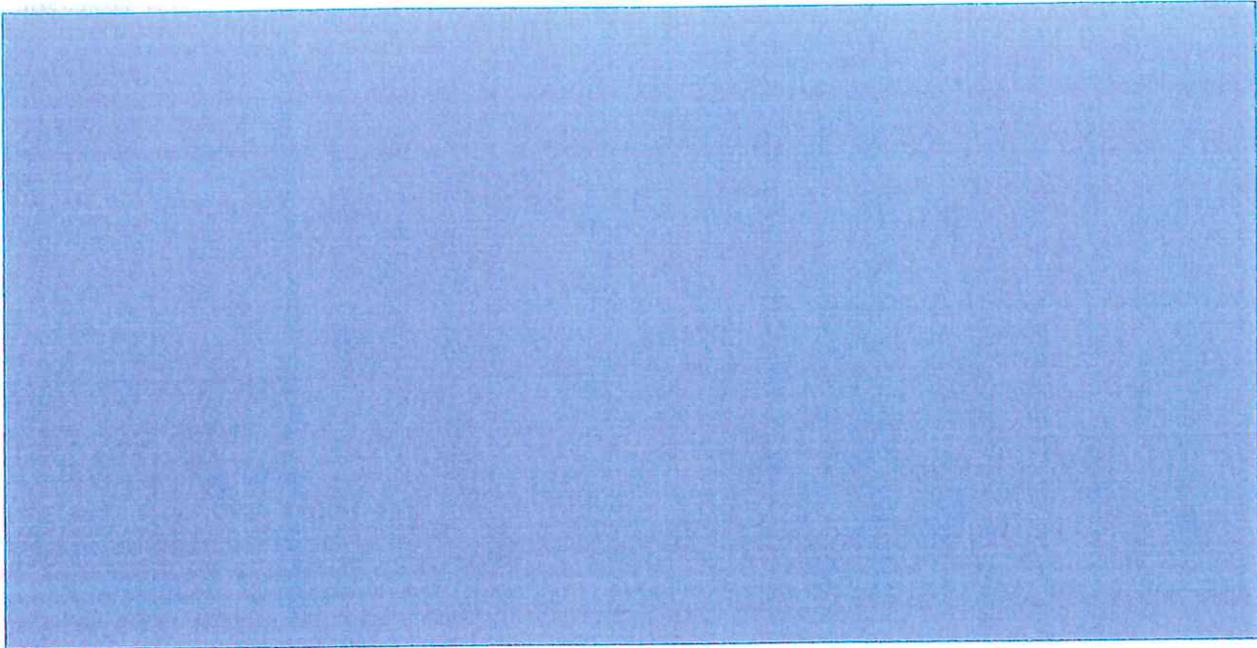
LA CENTRALE PASS PASS

À ce jour Hauts-de-France Mobilités exerce pleinement 2 des 3 compétences confiées par le législateur. Le syndicat est tout d'abord maître d'ouvrage du support interopérable Pass Pass présent sur le réseau Ter de la Région, 6 réseaux urbains et diffusé à plus de 800 000 exemplaires. Le syndicat assure ensuite une seconde maîtrise d'ouvrage, celle de la centrale de mobilité passpass.fr dont la réalisation est confiée à la société Conduent. C'est l'infrastructure de base de notre projet de MaaS régional, car cette centrale renseigne l'ensemble des données horaires et tarifaires des réseaux de transports collectifs des Hauts-de-France et à terme l'ensemble des offres de mobilités présentes sur le territoire. La centrale va aussi permettre la vente et la distribution de titres de transport des gammes billettisées Pass Pass dès 2020 aussi bien en ligne que sur des équipements physiques déployés sur le territoire.

Voici donc les prérequis essentiels pour s'engager dans une démarche de MaaS territoriale : disposer des outils d'informations voyageurs couplés à de la billettique pour vendre et distribuer des titres de transport. Ces différentes briques techniques constituant les fondations, étant acquises, il est désormais possible de réfléchir au développement de la mobilité servicielle, pour en faire un projet politique enthousiasmant à l'échelle d'un territoire. Cette dimension politique est es-



ÉRIC GUIQUET
Directeur Général de Hauts-de-France Mobilités



sentielle, car faire un MaaS nécessite d'avoir beaucoup d'amis... en d'autres termes, il s'agit avant tout de fédérer autour d'une vision des opérateurs de mobilités, des élus locaux, des usagers et globalement les acteurs sociaux du territoire. Cette dimension ne doit pas être sous-estimée, car la mobilité servicielle, si elle se résume à un projet technique, n'a pas d'avenir. La gouvernance est donc fondamentale pour mobiliser les acteurs du territoire. C'est l'objet du COFIL Maas Hauts de France présidé par Franck Dhersin, le Président du Syndicat Mixte et qui compte à ce jour 4 collègues : les opérateurs de mobilité, les élus locaux, les usagers et les experts. Un cinquième collègue est en cours de constitution, celui des acteurs de l'emploi et de l'insertion.

LE PROJET MIR : MAAS INCLUSIF RÉGIONAL

L'appel à projets de l'ADEME portant sur l'expérimentation de la mobilité servicielle, lancé en septembre 2018 a eu pour effet de transformer des intentions en projet dans un délai de 6 mois. Un consortium s'est d'abord constitué autour de Hauts-de-France Mobilités associant le CBREMA, l'Université Catholique de Lille, l'association Wimoov et notre industriel Conduent. Le 12 mars 2019 le projet *MaaS Inclusif Régional - Tous mobiles en Hauts de France* était déposé auprès de l'ADEME. Le fil conducteur de ce projet répond à une double volonté : sortir le MaaS de sa zone de confort que sont les centres urbains pour le déployer en secteurs rural et périurbain et donner aux solutions digitales proposées une réelle utilité sociale en direction de publics peu mobiles ou contraints dans leur mobilité quotidienne.

Sur cette base le projet MIR vise 3 publics cibles : les grands navetteurs, les ruraux et les publics en insertion. Pour chacun de ces publics, il conviendra de créer des bouquets de service associant transports collectifs et opérateurs privés, notamment le covoiturage. Le projet prévoit aussi d'utiliser les ressources du marché de la centrale Pass Pass en déployant des terminaux points de ventes simplifiés dans des sièges d'EPCL, de CCAS ou de maisons de l'emploi... Il s'agit de déployer un réseau complémentaire de distribution de titres de transport dans des endroits qui accueillent du public en milieu rural.

Le consortium ayant passé les différentes phases d'instructions de cet appel à projets de l'ADEME, nous attendions sereinement le verdict le 12 juillet dernier. Malheureusement le comité de pilotage des investissements d'avenir et du véhicule du futur a décidé... de ne pas décider. A l'heure où ces lignes s'écrivent, nous n'avons aucune information sur le devenir de cet appel à projets. La méthode est curieuse, vis-à-vis des acteurs qui ont passé du temps et de l'énergie à aligner un consortium, construire un projet et respecter toutes les consignes de l'ADEME dans sa phase d'instruction. Cette non-réponse est surtout démobilisatrice pour un projet dont la condition du succès est justement la mobilisation des acteurs. Accessoirement les moyens prévus par l'ADEME restent essentiels au financement des expérimentations prévues.

Il faudrait que l'Etat tire d'ailleurs les enseignements du résultat de cet appel à projet. 7 dossiers ont été déposés, uniquement par des collectivités locales. Ce n'est pas anodin. Le regret de n'avoir eu aucune réponse d'en-

treprise privée parmi les dossiers déposés, s'assimile à la déception de ne pas avoir eu une solution technologique clef en main, d'un « Whim » français. Rappelons encore une fois que nous sommes au pays des AOMD et qu'aucune baguette magique technologique ne viendra se substituer aux rôles de ces Autorités Organisatrices, des Régions ou des syndicats Mixtes qui disposent des compétences et des outils nécessaires à la constitution de MaaS territoriaux.

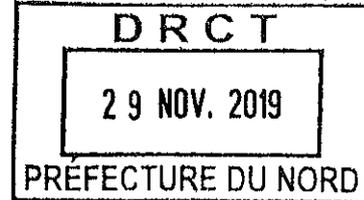
Cet appel à projets au-delà des moyens financiers annoncés, conserve toute sa pertinence, car le besoin d'expérimentation est immense dans un secteur où les modes de transports pratiquent davantage le silo que la complémentarité. Les sujets à creuser ne manquent pas, à commencer par le modèle économique et la prise en charge des déficits d'exploitation des bouquets de services. Le sujet de la contractualisation avec la SNCF, qui se vit comme un opérateur national de MaaS est aussi à explorer.

L'actualité sociale de la fin de l'année 2018, nous a brutalement rappelé que la mobilité était source d'enjeux sociaux. L'éloignement continue des lieux de vie et de travail dégrade la qualité de vie et le pouvoir d'achat des ménages. La mobilité devient alors un problème. Sans prétendre régler les questions majeures de non-aménagement du territoire, une offre de type MaaS peut largement participer aux solutions de la mobilité du quotidien.

Encore faut-il que les engagements visant à accompagner les territoires qui expérimentent soient tenus pour faire de la mobilité servicielle, un projet politique mobilisateur... Alors on y va ?

Liste des animations Pass Pass Covoiturage – 2019

- 3 jours au salon de l'étudiant à Lille
- Hôpital Fourmies
- Maison du département - Béthune
- Salon des masters Lille
- SICOS Caudry
- Mairie de Trélon
- Mairie de Roubaix
- Auchan Noyelles Godault
- Pôle emploi de Saint Pol-Sur-Ternoise
- Zone de la Haute-Borne – Villeneuve d'Ascq (projet Pev Mel)
- Maison des associations - Orchies (projet Pev Mel)
- Coworkoffice - Lesquin
- SwissLife - Roubaix
- Centre Hospitalier - Arras
- 11 animations dans les communes de la Pévèle Carembault (projet PEVMEL)
- Forum Mobilité - Arras
- Bayer - Lille
- Eurasanté - Lille
- Forum Mobilité - Douai
- Fourmies
- Forum Mobilité - Longuenesse
- Mairie de Lille
- Locaux de la Métropole Européenne de Lille
- Oscar Lambret - Lille
- Santélyls – Lille
- Forum des Mobilités Syndicat Mixte Flandres Lys - Hazebrouck
- Mairie de Croix





Rapport d'activités GPFR 2019

HISTORIQUE DES VERSIONS

| Version | Date | Etablie par | Description modification |
|---------|------------|-------------|--|
| 1.0 | 16/10/2019 | T. Bailleul | Initiation du document |
| 1.1 | 29/10/2019 | T. Bailleul | Ajout d'explications sur les objectifs de chaque campagne. |
| | | | |

SOMMAIRE

| | |
|---|----------|
| 1. INTRODUCTION | 3 |
| 2. INSTALLATIONS EN PFR | 3 |
| 2.1 Equipements installés en 2019 en PFR..... | 3 |
| 2.2 Installations à venir..... | 3 |
| 2.2.1 Tadao | 3 |
| 2.2.2 ilévia | 3 |
| 2.2.3 Autres | 3 |
| 3. LES CAMPAGNES REALISEES EN 2019 | 3 |
| 3.1 Campagnes réalisées jusqu'au 31/10/2019..... | 3 |
| 3.1.1 Campagne C33P1 : extension intégration tarifaire TER + ilévia | 4 |
| 3.1.2 Campagne C26P2 : TER + Imag'In..... | 4 |
| 3.1.3 Campagne C27P1 : TER + Marinéo et ++ Marinéo/Imag'In | 4 |
| 3.1.4 Campagne C28P2 : smartphone NFC ilévia..... | 4 |
| 3.1.5 Campagne C34P1 : carte Watchdata | 4 |
| 3.1.6 Campagne C35P1 : gamme tarifaire TER Hauts-de-France | 4 |
| 3.1.7 Campagne C36P1 : Centrale Pass Pass lot 1 | 5 |
| 3.1.8 Campagne C33P2 : carnets de forfaits courts ilévia | 5 |
| 3.1.9 Campagne C39P1 : PDC TER Cosmo..... | 5 |
| 3.1.10 Campagne C36P2 : Centrale Pass Pass lot 1 | 5 |
| 3.1.11 Campagne C36P3 : Centrale Pass Pass lot 1 | 5 |
| 3.1.12 Campagne C28P3 par wizway : smartphone ilévia | 5 |
| 3.2 Campagnes prévues sur novembre et décembre 2019..... | 5 |
| 3.2.1 Campagne C36P4 : TPV Pass Pass (1er tests de titres TUC)..... | 6 |
| 3.2.2 Campagne C40P1 : Extension gamme tarifaire Marinéo | 6 |
| 3.2.3 Campagne C41P1 : qualification carte pour les services digitaux | 6 |
| 3.2.4 Campagne C39P2 : PDC TER Cosmo..... | 6 |
| 3.2.5 Campagne C37P1 : Extension intégration tarifaire TER/Tadao..... | 6 |
| 3.2.6 Campagne C38P1 : Ligne 211 AEC/Transvilles | 6 |
| 3.2.7 Campagne C24P2 : Télédistribution des abonnements TER..... | 6 |
| 4. LES ANOMALIES IDENTIFIEES EN 2019 | 6 |
| 4.1 Anomalies décelées en 2019..... | 6 |
| 4.2 Anomalies corrigées en 2019..... | 8 |



1. INTRODUCTION

Ce document a été rédigé par le GPFR afin d'effectuer un focus sur l'activité de la PFR, en retraçant les campagnes de tests réalisées en 2019.

2. INSTALLATIONS EN PFR

2.1 Equipements installés en 2019 en PFR

6 TPV Pass Pass et 6 TPVS Pass Pass ont été installés en PFR par Conduent.

Ilévia a installé fin décembre 2018 un TPV et a remis en service en janvier le valideur embarqué.

En janvier, TER a finalisé les installations du PVM (Poste de Vente Mosaïc) et du PP (Poste de Personnalisation). En Août, le « Cosmo », nouveau portable de contrôle du TER, a remplacé l'« Accélio ».

2.2 Installations à venir

2.2.1 Tadao

La liaison VPN du DAT doit être remise en service et le TPV doit être débloqué.

2.2.2 ilévia

Livraison prévue d'un nouveau portable de contrôle « G-One 2 » et du nouveau TPVD.

2.2.3 Autres

L'installation des nouveaux équipements Artis (pupitres, valideur, et PDG) est prévue en 2020.

3. LES CAMPAGNES REALISEES EN 2019

3.1 Campagnes réalisées jusqu'au 31/10/2019

Les campagnes P1 sont des « phases une » et les P2 sont des « phases correctives », suites parfois nécessaires aux « phases une ».



3.1.1 Campagne C33P1 : extension intégration tarifaire TER + ilévia

L'objectif a été d'augmenter le nombre de titres de transport ilévia validables aussi dans les gares TER situées dans la MEL. Cette campagne a comporté 1200 tests unitaires répartis en 32 scénarios. Elle a révélé 4 anomalies et a permis de vérifier la disparition de deux anomalies.

3.1.2 Campagne C26P2 : TER + Imag'In

Cette campagne a comporté 181 tests unitaires répartis en 9 scénarios. Elle n'a pas révélé d'anomalie et a permis de vérifier la disparition de deux anomalies. Cette campagne a donc permis la mise service en billettique sur le réseau Imag'In des titres Fideli'Ter + Imag'In.

3.1.3 Campagne C27P1 : TER + Marinéo et ++ Marinéo/Imag'In

Cette campagne a comporté 250 tests unitaires répartis en 12 scénarios. Elle a révélé une anomalie. Cette campagne a donc permis la mise service en billettique sur le réseau Imag'In des titres Fideli'Ter + Imag'In + second partenaire urbain et sur le réseau Marinéo des titres fideli' TER + Marinéo et fideli' TER + Marinéo + second partenaire urbain.

3.1.4 Campagne C28P2 : smartphone NFC ilévia

Il s'agit de tester le téléphone qui sert de carte Pass Pass et qui sera utilisé par ilévia à partir de fin 2019. Cette campagne a comporté 55 tests unitaires répartis en 3 scénarios. Elle a confirmé le non traitement du téléphone par la plupart des partenaires et en particulier Transvilles qui n'était pas encore Pass Pass lors de la phase une.

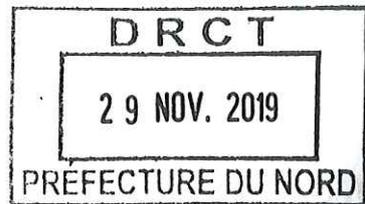
3.1.5 Campagne C34P1 : carte Watchdata

La campagne a été demandée par la Région qui souhaitait une expertise sur la qualité des cartes Watchdata, afin de savoir si ces cartes pouvaient être utilisées par les futurs partenaires interurbains Pass Pass des départements Picards et du Pas-de-Calais. Cette campagne a comporté 56 tests unitaires répartis en 3 scénarios. Elle a révélé une anomalie de non acceptation de ces cartes par la plupart des équipements partenaires. De ce fait une autre carte qui avait déjà été qualifiée a été choisie.

3.1.6 Campagne C35P1 : gamme tarifaire TER Hauts-de-France

Cette campagne a comporté 768 tests unitaires répartis en 72 scénarios afin de tester l'ensemble des titres de la nouvelle gamme tarifaire « TER Hauts-de-France ». Elle a révélé 3 anomalies et a permis de vérifier la disparition de deux anomalies.





3.1.7 Campagne C36P1 : Centrale Pass Pass lot 1

Cette campagne a comporté 718 tests unitaires répartis en 45 scénarios afin de tester l'interopérabilité du TPV Pass Pass qui à terme devrait pouvoir distribuer une grande partie des titres de l'ensemble des partenaires Pass Pass. Elle a révélé 10 anomalies.

3.1.8 Campagne C33P2 : carnets de forfaits courts ilévia

Cette campagne a comporté 155 tests unitaires répartis en 7 scénarios afin de tester les Pass 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7 jours d'ilévia qui deviennent empilables et utilisables au TER dans la MEL. Ces contrats ont pu être mis en service mais sans activer la multi-validation qui présentait 2 anomalies.

3.1.9 Campagne C39P1 : PDC TER Cosmo

Cette campagne a comporté 228 tests unitaires répartis en 24 scénarios afin de tester le nouvel outil de contrôle du TER : le « Cosmo ». Elle a révélé 6 anomalies dont une non acceptation de certaines cartes mais qui a été tout de suite corrigée.

3.1.10 Campagne C36P2 : Centrale Pass Pass lot 1

Cette campagne qui fait suite à la phase une a comporté 87 tests unitaires répartis en 10 scénarios. Elle a révélé 3 anomalies et a permis de vérifier la disparition de 3 anomalies. A chaque nouvelle phase de cette campagne de nouveaux titres de transport partenaires distribués par le TPV Pass Pass sont testés.

3.1.11 Campagne C36P3 : Centrale Pass Pass lot 1

Cette campagne qui fait suite à la phase deux a comporté 51 tests unitaires répartis en 8 scénarios. Elle a révélé 2 anomalies et a permis de vérifier la disparition de deux anomalies.

3.1.12 Campagne C28P3 par wizway : smartphone ilévia

Il s'agit de tester le téléphone transformé en carte qui sera utilisé par ilévia à partir de fin 2019. Cette campagne réalisée avec le concepteur de la solution (Wizway) a comporté 55 tests unitaires répartis en 3 scénarios. Elle a permis de mieux analyser l'anomalie de la campagne C28P2. Il en ressort que beaucoup d'équipements partenaires doivent être adaptés par leurs industriels pour pouvoir traiter ce téléphone comme une carte Pass Pass.

3.2 Campagnes prévues sur novembre et décembre 2019

Les campagnes P1 sont des « phases une » et les P2, P3, ... sont des « phases correctives », suites parfois nécessaires aux « phases une ».



3.2.1 Campagne C36P4 : TPV Pass Pass (premiers tests de titres TUC)

Cette campagne fait suite à la phase 3 et permettra de tester pour la 1ère fois des titres TUC et le TPVS Pass Pass.

3.2.2 Campagne C40P1 : Extension gamme tarifaire Marinéo

Cette campagne est programmée afin de vérifier le bon fonctionnement en interopérabilité de nouveaux contrats de transport Marinéo.

3.2.3 Campagne C41P1 : qualification carte pour les services digitaux

Il s'agit de choisir une carte qui nécessite le moins d'adaptations possibles pour fonctionner chez les partenaires. Cette carte sera distribuée par Hauts-de-France Mobilités aux usagers ayant effectué leurs demandes de cartes sur le site passpass.fr.

3.2.4 Campagne C39P2 : PDC TER Cosmo

Cette campagne est programmée afin de vérifier la correction des anomalies décelée en phase une.

3.2.5 Campagne C37P1 : Extension intégration tarifaire TER/Tadao

Cette campagne est programmée afin de vérifier l'acceptation en validation sur les valideurs TER dans le périmètre du SMTAG des titres Tadao seniors et demandeurs d'emploi.

3.2.6 Campagne C38P1 : Ligne 211 AEC/Transvilles

Cette campagne est programmée afin de vérifier le bon fonctionnement en interopérabilité de la ligne 211 (validation de titres mensuels et annuels dédiés Transvilles sur des pupitres AEC).

3.2.7 Campagne C24P2 : Télédistribution des abonnements TER

Cette campagne est programmée afin de vérifier le bon fonctionnement en interopérabilité de la télédistribution des abonnements TER sur le valideur TER et le DBR.

4. LES ANOMALIES IDENTIFIEES EN 2019

4.1 Anomalies décelées en 2019

Les anomalies apparues en 2019 sont les suivantes :

| Identifiant | Impact | Reproductibilité | Partenaires concernés | Date Anomalie | Equipements concernés | Campagne |
|-------------|--------|------------------|-----------------------|---------------|---------------------------|----------|
| 598 | mineur | toujours | TER, AEC | 10/1/2019 | Pupitre AEC, valideur TER | C33P1 |



| | | | | | | |
|------------|----------|----------|-------------------------|------------|--|-------|
| 599 | mineur | toujours | AEC | 10/1/2019 | Pupitre AEC, valideur TER | C33P1 |
| 605 | majeur | toujours | TER, AEC | 23/1/2019 | Pupitre AEC, valideur TER | C33P1 |
| 607 | mineur | toujours | ilévia, AEC | 22/1/2019 | Pupitre, TPVS et TPV AEC | C33P1 |
| 483 et 484 | mineur | toujours | Marinéo | 20/02/2018 | TPV Marinéo PFR | C27P1 |
| 494 | majeur | Toujours | Tous sauf Ilévia | 16/04/2018 | TPV, TPVS, valideurs, DBR, PVM, PDC, DAT | C28P1 |
| 618 | majeur | Toujours | Tous sauf Ilévia | 27/03/2019 | valideur Tadao | C34P1 |
| 641 | majeur | toujours | Marinéo, TER | 31/05/2019 | Pupitre Marinéo | C35P1 |
| 642 | mineur | toujours | Transvilles, TER | 21/05/2019 | Valideur Transvilles | C35P1 |
| 579 | majeur | toujours | Transvilles, TER, Tadao | 23/11/2018 | Valideurs Tadao et Transvilles | C35P1 |
| 658 | bloquant | toujours | TER | 24/06/2019 | TPV PP | C36P1 |
| 659 | majeur | Toujours | ilévia | 25/06/2019 | TPV PP | C36P1 |
| 660 | majeur | toujours | Ilévia, Tadao | 26/06/2019 | TPV PP | C36P1 |
| 661 | majeur | toujours | ilévia | 25/06/2019 | TPV PP | C36P1 |
| 662 | majeur | toujours | ilévia | 25/06/2019 | TPV PP | C36P1 |
| 663 | majeur | toujours | ilévia | 25/06/2019 | TPV PP | C36P1 |
| 664 | majeur | toujours | ilévia | 25/06/2019 | TPV PP | C36P1 |
| 665 | mineur | toujours | Ilévia, TER, Marinéo | 25/06/2019 | TPV PP | C36P1 |
| 666 | mineur | toujours | tous | 25/06/2019 | TPV PP | C36P1 |
| 667 | majeur | toujours | Tadao | 28/06/2019 | TPV PP | C36P1 |
| 669 | mineur | toujours | TER, AEC | 08/07/2019 | Pupitre AEC, valideur TER | C33P2 |
| 670 | mineur | toujours | TER, AEC | 09/07/2019 | Pupitre AEC, valideur TER | C33P2 |
| 671 | majeur | toujours | ilévia | 11/07/2019 | Absence interbob ilévia | C36P1 |
| 672 | majeur | toujours | TER, ilévia | 26/08/2019 | Cosmo TER | C39P1 |
| 673 | majeur | toujours | TER, ilévia | 27/08/2019 | Cosmo | C39P1 |
| 674 | majeur | toujours | TER, ilévia | 28/08/2019 | Cosmo | C39P1 |
| 675 | majeur | toujours | TER, Transvilles | 28/08/2019 | Cosmo | C39P1 |
| 676 | mineur | toujours | TER | 30/08/2019 | Cosmo | C39P1 |

| | | | | | | |
|-----|--------|-----------|--------|------------|----------------|-------|
| 677 | majeur | aléatoire | TER | 3/09/2019 | Cosplay | C33P1 |
| 678 | majeur | toujours | Ilévia | 24/09/2019 | Valideur Tadao | C36P2 |
| 679 | mineur | toujours | Ilévia | 23/09/2019 | TPV PP | C36P2 |
| 680 | mineur | toujours | Ilévia | 23/09/2019 | TPV PP | C36P2 |
| 681 | mineur | toujours | Ilévia | 01/10/2019 | TPV PP | C36P3 |
| 682 | majeur | toujours | Ilévia | 03/10/2019 | TPV PP | C36P3 |

Pour le détail des anomalies, se reporter au bilan de la campagne correspondante.

4.2 Anomalies corrigées en 2019

Les anomalies soldées en 2019 sont les suivantes :

| Identifiant | Impact | Reproductibilité | Partenaires concernés | Date Anomalie | Equipements concernés | Campagne |
|-------------|----------|------------------|---------------------------|---------------|--------------------------------|----------|
| 597 | majeur | toujours | TER, Transpole, AEC | 9/1/2018 | Valideur G2 | C33P1 |
| 606 | mineur | toujours | AEC, Transpole | 22/01/2019 | Pupitre AEC et valideur TER | C33P1 |
| 382 | majeur | toujours | Imag'in et tous | 20/07/2017 | TPV Imag'in | C26P2 |
| 497 | majeur | toujours | Imag'in et Ter | 21/05/2018 | Valideur Imag'in | C26P2 |
| 483 | Mineur | Toujours | Marinéo | 20/02/2018 | TPV Marinéo | C35P1 |
| 484 | Mineur | Toujours | Marinéo | 20/02/2018 | TPV Marinéo | C35P1 |
| 658 | bloquant | toujours | TER | 24/06/2019 | TPV PP | C36P2 |
| 660 | majeur | toujours | Ilévia, Tadao | 26/06/2019 | TPV PP | C36P2 |
| 664 | majeur | toujours | ilévia | 25/06/2019 | TPV PP | C36P2 |
| 679 | mineur | toujours | Ilévia | 23/09/2019 | TPV PP | C36P3 |
| 680 | mineur | toujours | ilévia | 23/09/2019 | TPV PP | C36P3 |

Pour le détail des anomalies, se reporter au bilan de la campagne correspondante.

Présentation du Référentiel Fonctionnel Commun régional d'interopérabilité Billettique

Le **Référentiel Fonctionnel Commun (REFOCO)** recense les **éléments fonctionnels fondateurs de l'interopérabilité billettique des transports en commun sur le territoire Nord - Pas de Calais**, interopérabilité billettique qui repose sur une démarche de collaboration entre les partenaires SMIRT du projet.

L'interopérabilité des systèmes billettiques ne peut être mise en œuvre de façon satisfaisante qu'une fois les principes communs de bon fonctionnement clairement identifiés, définis et validés par les acteurs concernés. C'est dans cet esprit que des **documents communs ont été élaborés par le Groupe de Travail Billettique SMIRT**, conseillé par le bureau d'études SETEC, définissant les jalons référentiels de l'interopérabilité des systèmes billettiques en région Nord - Pas de Calais. Ces documents explicitent les **principes fonctionnels** (Référentiel Fonctionnel Commun), **techniques** (Cycle de vie et Instanciations des données, Sécurité de l'interopérabilité), et **organisationnels à mettre en place pour respecter l'interopérabilité billettique SMIRT**.

Le **REFOCO constitue la « cible commune »** que les partenaires se fixent concernant les fonctions et services que les systèmes billettiques interopérables en région Nord - Pas de Calais peuvent offrir aux usagers, aux AOT et aux transporteurs.

Le **périmètre géographique** retenu pour le système billettique est celui de la **région Nord - Pas de Calais étendu** sur une partie du territoire belge pour tenir compte des partenariats existants entre Transpole et TEC Hainaut et des partenariats à venir avec l'Eurodistrict.

Le REFOCO n'est pas un document figé, il évoluera dans le temps au fur et à mesure des déploiements billettiques et évolutions technologiques, sous réserve d'une validation de la communauté SMIRT. Ces évolutions ne devront pas remettre en cause les principes fonctionnels décrits dans ce document, mais les enrichir.

Le REFOCO définit le **service SMIRT proposé par tous les partenaires de la Communauté SMIRT aux usagers munis d'un support SMIRT**. Le service SMIRT concerne **tous les supports SMIRT** dès lors que l'usage de celui-ci est **multimodal** et porte sur :

- **les titres et profils** présents sur le support SMIRT. Le profil est la catégorie du propriétaire de la carte, qui lui permet de bénéficier de certains titres de transports. Exp : étudiant boursier, demandeur d'emploi,...
- les informations que le réseau partenaire est capable de fournir, concernant l'utilisateur, son support et le contenu de ce dernier.

Points forts du REFOCO SMIRT :

❖ **L'interopérabilité**

L'interopérabilité billettique pour les TC se traduit par l'**opportunité pour l'utilisateur de bénéficier d'un support de titres unique** sur lequel il peut charger des titres de réseaux de transport partenaires : on parle de support hébergeant une application transport interopérable, ou **support interopérable**.

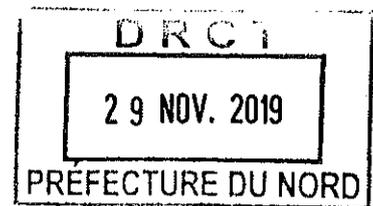
❖ **Le support SMIRT**

Un support interopérable SMIRT remplit les conditions suivantes :

- il héberge l'application transport SMIRT,
- il est émis par un partenaire de la communauté SMIRT,
- il affiche le visuel SMIRT (en cours d'élaboration).

Types de supports SMIRT :

- la **carte à puce sans contact** : nominative ou anonyme,
- le **Billet Sans Contact (BSC)** : carte simplifiée, ne pouvant héberger qu'un seul titre de transport (principalement destiné à une clientèle occasionnelle),
- la **clé USB sans contact** : constitue à la fois un support de titres et un lecteur de support (utile pour la vente à distance de titres) : la clé USB peut être nominative (avec photo). Elle constitue un



Validation de titres :

- Gestion commune de listes de sécurité, notamment la liste noire des cartes en circulation,
- Fonctionnalités minimales des équipements de validation :
 - o connaissance et gestion des gammes tarifaires,
 - o vérification validité support / titre,
 - o inscription de l'information de validation sur le support,
 - o enregistrement du déplacement par le valideur et remontée vers le système Central.
- Gestion de la multi-validation / Gestion des conflits à la validation : un valideur à boutons (ou sélecto-valideur) est recommandé,
- Règles communes de validation : Principe de **validation systématique** en entrée et en correspondance acté par les partenaires.

Contrôle support/profil / titre :

Politique commune de verbalisation à déterminer.

Le REFOCO présente un récapitulatif des cas de contrôle et des procédures à déployer :

- Contrôle du support : identité porteur, ...
- Contrôle du titre : titre validé ? titre suspendu ?
- Fonctionnalités minimales des équipements de contrôle : matériel portable en mesure de lire les titres utilisables sur le réseau d'usage et reconnaître la présence de titre d'autres réseaux.

Service après-vente supports / profils / titres :

- Reconstitution,
 - o Pour un support nominatif (carte, clé USB) : possible quel que soit le partenaire : reconstitution du support, des profils et titres qu'il héberge,
 - o Pour des supports anonymes (carte, BSC) : non prévu.
- Renouvellement,
- Remboursement / Echange : seul le réseau vendeur peut effectuer cette opération,
- Suspension / réactivation (sur demande de l'utilisateur ou sur défaut de paiement) : nécessité de gérer une liste partagée des titres multimodaux suspendus,
- Information usager : tous les systèmes doivent être en mesure d'informer le voyageur sur son support, son contenu, et les modalités d'usage et de SAV de ces éléments (validité abonnement, nombre de tickets restants, ...).

Services + :

le support SMIRT peut servir de support d'accès à d'autres services mobilité (autre que les titres de transport), notamment :

- Usage de vélos : accès aux consignes individuelles / collectives, vélos en libre service, ...
- Usage de parcs de stationnement (parcs relais notamment),
- ...

Le REFOCO distingue les volontés commerciales des partenaires des capacités techniques des systèmes. Les systèmes doivent être techniquement en capacité d'intégrer certaines évolutions des volontés commerciales, sans évolution forte ou refonte du système.

❖ Principes d'exploitation commune

Le fonctionnel défini ci-dessus a des conséquences sur l'exploitation : il convient d'en définir certaines règles communes, notamment :

- la gestion de la documentation de l'interopérabilité,
- la gestion des recettes,
- la sécurité,
- la communication et la relation client,
- la gestion des tests d'interopérabilité entre les systèmes partenaires,
- la gestion des paramètres tarifaires et topologiques (arrêts, lignes),
- la gestion et l'échange des données.

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| DEPENSES DE FONCTIONNEMENT | | | | | |
| Dépenses | | | | | |
| 011_Fonctionnement Smirt | 147 823,61 | 161 022,74 | 177 300,00 | 181 734,50 | 186 275,81 |
| 012_RH | 525 714,87 | 692 719,64 | 813 442,32 | 833 778,38 | 854 622,84 |
| Covoiturage | 185 333,61 | 132 150,00 | 240 000,00 | 200 000,00 | 200 000,00 |
| Autopartage SUBV CUA | 42 003,00 | 7 000,00 | | | |
| 65 Subvention +frais élus | 37 118,40 | 53 915,20 | 55 500,00 | 53 000,00 | 53 000,00 |
| 66 Intérêt de l'emprunt+frais bancaire | 61 105,26 | 65 900,88 | 62 142,78 | 57 384,69 | 55 083,93 |
| 67 (fht Vta+Péna marché) | 300,00 | 5 000,00 | 5 000,00 | 5 000,00 | 5 000,00 |
| PPR loyer +charges | 207 699,00 | 69 700,00 | 69 700,00 | 71 442,50 | 73 228,56 |
| AMO Ingénierie Centrale | 241 823,46 | 356 626,00 | 308 994,00 | 308 994,00 | 283 980,00 |
| Communication Centrale+covoiturage | 111 858,60 | 95 110,05 | 200 000,00 | 100 000,00 | 50 000,00 |
| Exploitation PP_Marchés Publics ou dep Cent | | | 100 000,00 | 200 000,00 | 200 000,00 |
| hebergement site PassPass.fr | | | 100 000,00 | 200 000,00 | 175 660,75 |
| <i>Sous Total passpass</i> | | | | | |
| Dépenses réelles de fonct. | 561 381,06 | 399 283,60 | 726 326,00 | 680 436,50 | 782 869,31 |
| (023) Virement à section Invest Rbmnt capital 1 | 1 560 779,81 | 1 512 992,06 | 2 079 711,10 | 2 011 332,07 | 2 136 951,89 |
| (023) Virement à section Invest Rbmnt capital 2 | | 258 666,67 | 258 666,67 | 258 666,67 | 258 666,67 |
| Amortissements 6811 (042) | 148 110,15 | 166 721,60 | 166 721,60 | 166 721,60 | 166 721,60 |
| 002 déficit reporté | | 499 498,75 | 491 924,35 | 826 359,87 | 1 001 018,77 |
| Total Dépenses Ordre Fonct | 148 110,15 | 624 887,02 | 917 312,62 | 1 251 748,14 | 1 426 407,04 |
| Virement Section Investissement | | | 2 952 524,95 | | |
| DEPENSES DE FONCTIONNEMENT | 1 708 889,96 | 2 137 879,08 | 5 949 548,67 | 3 263 080,21 | 3 563 258,93 |

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| RECETTES DE FONCTIONNEMENT | | | | | |
| 73 VTA 0,10% | 1 427 857,28 | 1 500 000,00 | 1 950 000,00 | 1 306 000,00 | 1 306 000,00 |
| 74 Contributions statutaires | 713 467,78 | 734 489,00 | 737 979,86 | 737 979,86 | 737 979,86 |
| 7588 divers gestion courante (t restau, trop perçu) | 5 515,58 | 3 856,98 | 5 000,00 | 7 000,00 | 7 000,00 |
| 7488 seules les +pénalités+covoiturage | 39 197,77 | 209 168,03 | 37 000,00 | 37 000,00 | 37 000,00 |
| Recettes réelles Fonct | 2 186 038,41 | 2 447 514,01 | 2 129 979,86 | 2 087 979,86 | 2 087 979,86 |
| Amortissement subventions reçues | | 41 044,49 | 76 359,13 | 171 566,53 | 308 395,65 |
| 002 excédent reporté | 3 961 881,55 | 4 439 030,00 | 4 789 709,42 | 1 048 499,74 | 44 965,92 |
| Recettes Ordre Fonct | 3 961 881,55 | 4 480 074,48 | 4 868 068,55 | 1 220 066,27 | 353 361,57 |
| RECETTES FONCTIONNEMENT | 6 147 919,96 | 6 927 588,49 | 6 998 048,41 | 3 308 046,13 | 2 441 341,43 |
| RESULTAT DE FONCTIONNEMENT | 4 439 030,00 | 4 789 709,42 | 1 048 499,74 | 44 965,92 | 1 111 917,39 |

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| DEPENSES D'INVESTISSEMENT | | | | | |
| 21 TIC+frais annexe centrale | 50 032,87 | 41 569,83 | 223 362,00 | 30 000,00 | 30 000,00 |
| Fonct Centrale ensemble B | 523 472,04 | 1 338 247,49 | 1 833 736,37 | 1 206 338,51 | 1 030 590,59 |
| 23* Centrale invest | 110 662,44 | 3 048 136,60 | 3 182 796,40 | 1 413 545,02 | 469 363,44 |
| Centrale invest + fonct | 634 134,48 | 4 386 384,09 | 5 016 532,77 | 2 619 883,53 | 1 499 954,03 |
| 16 rembt capital prêt 1 | 258 666,67 | 258 666,67 | 258 666,67 | 258 666,67 | 258 666,67 |
| Rembt capital prêt 2 | 83 360,80 | 166 721,60 | 166 721,60 | 166 721,60 | 166 721,60 |
| DEFICIT INVEST REPORTE | | | | | |
| Dépenses Réelles Invest | 1 026 194,82 | 4 853 342,19 | 5 665 283,04 | 3 075 271,80 | 1 955 342,30 |
| Amortissement subventions reçues | | 41 044,49 | 78 359,13 | 171 566,53 | 308 395,65 |
| Dépenses Ordre Invest 001 | | | | 0,00 | |
| DEPENSES INVESTISSEMENT | 1 026 194,82 | 4 894 386,68 | 5 743 642,17 | 3 246 838,34 | 2 263 737,95 |
| RECETTES D'INVESTISSEMENT | | | | | |
| Emprunt 3880000 +2500824 | 2 500 834,00 | | | | |
| Subvention AAP | | 192 223,48 | 100 000,00 | 437 761,98 | 300 000,00 |
| FCTVA nH2 | 175 640,96 | 170 094,25 | 112 203,45 | 726 184,44 | 859 342,74 |
| FEDER n+1 (ou n+6 mois) | 615 667,32 | 367 496,14 | 1 298 111,04 | 1 614 674,81 | 392 272,60 |
| Recettes réelles Invest | 3 292 132,28 | 729 813,87 | 1 510 314,49 | 2 778 621,23 | 1 551 615,34 |
| Recettes Ordre Invest | 2 062 626,71 | 4 528 052,92 | 4 233 327,68 | 1 251 748,14 | 2 209 938,08 |
| 1068 | 1 914 516,56 | 4 328 564,17 | 363 490,11 | 783 531,04 | 1 001 018,77 |
| 28 (040) | 148 110,15 | 199 498,75 | 491 924,35 | 826 359,87 | 1 001 018,77 |
| 021 Virement section Fonct Rbmnt prêts | | | 425 386,27 | 425 386,27 | 425 386,27 |
| 021 Virement Excédent section Fonct | 5 354 758,99 | 5 257 876,79 | 5 743 642,17 | 4 030 369,37 | 3 761 553,42 |
| RECETTES INVESTISSEMENT | 8 363 490,11 | 8 363 490,11 | 0,00 | 783 531,04 | 1 497 815,47 |
| Besoin de financement | 4 328 564,17 | 363 490,11 | 6,06 | 783 531,04 | 1 497 815,47 |
| RESULTAT D'INVESTISSEMENT | 4 328 564,17 | 363 490,11 | 6,06 | 783 531,04 | 1 497 815,47 |

DRCT
29 NOV. 2019
PREFECTURE DU NORD