

SYNDICAT MIXTE HAUTS DE FRANCE MOBILITES

**COMITE SYNDICAL DU 14 DECEMBRE 2020
DE 9 H 00 à 11 H 00**

DELIBERATION N° 2020 – 26

Reçu le

04 JAN. 2021

SMIRT

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 14 Décembre 2020,

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 2020, adoptées jusqu'à ce jour,

Vu l'instruction budgétaire et comptable M14,

Vu le Rapport d'Orientation Budgétaire présenté ce jour,

PREND ACTE

du Rapport d'Orientations Budgétaires pour l'exercice 2021, ci-joint annexé.



Le Président,

Franck DHERSIN

www.mindgarden.com

MIND GARDEN

www.mindgarden.com



RAPPORT D'ORIENTATION BUDGETAIRE 2021

Les impacts du coronavirus sur les entreprises et leur chiffre d'affaires par secteurs d'activité dans les Hauts-de-France

Secteur	Depuis janvier 2020	Pertes estimées à venir
Hôtellerie-restauration	- 17 %	- 40 %
Commerce de détail	- 17 %	- 34 %
Services aux particuliers	- 14 %	- 34 %
Transport logistique	- 14 %	- 27 %
Services aux entreprises	- 13 %	- 27 %
Commerce interentreprise	- 12 %	- 26 %
Industrie	- 11 %	- 21 %
Construction	- 10 %	- 21 %



Première visite ?
Créer votre comité et bénéficier des avantages suivants :

Je dispose d'une carte Pass Pass

Je ne dispose pas d'une carte Pass Pass

OU

Créer mon comité



PREAMBULE

Revenir sur l'année 2020 et se projeter sur les 12 prochains mois, c'est l'exercice annuel du Rapport d'Orientation Budgétaire. Notre syndicat mixte dans l'exercice de ses compétences n'a pas été épargné par la pandémie de la COVID 19. A l'instar de nos Autorités Organisatrices membres, Hauts-de-France Mobilités a vu aussi ses recettes fiscales chuter de l'ordre de 18% en 2020.

Les conséquences pour le syndicat ne sont pas seulement financières. Nos outils digitaux passpass.fr et passpasscovoiturage.fr sont à leur échelle des thermomètres de la mobilité en Région. Alors que notre SIM passpass.fr enregistrait une forte croissance de sa fréquentation, dès le 13 mars celle-ci a baissée pour remonter lors du premier déconfinement. C'est encore plus vrai pour notre activité de covoiturage qui s'est figée à la mi-mars.

Ce contexte inédit d'incertitude interroge l'ensemble des acteurs du transport collectif et de la mobilité. La pandémie contraint nos sociétés mobiles à la démobilité. Au-delà de ressources en baisse, les autorités organisatrices vont devoir faire des choix. Notre syndicat mixte, au-delà des compétences que le législateur lui a confiées, devra être plus que jamais un lieu où élus, techniciens et opérateurs se retrouvent pour imaginer ensemble des offres de transport utiles en adéquation avec des ressources moindres.

1ère partie : Retour sur une année 2020 atypique :

1. Le syndicat mobilisé et affecté par la crise du Covid 19

Comme beaucoup d'autres administrations l'équipe du syndicat s'est quittée le jeudi 12 mars en ignorant que ce confinement strict allait se poursuivre jusque mi-juin.

Ce télétravail imposé et permanent ne nous a pas pris au dépourvu, car depuis Septembre 2018 nous le pratiquons à raison d'une journée par semaine. Nos outils étaient déjà en place pour accéder à distance à notre base documentaire. A la rentrée de septembre 2020, il a été décidé de passer l'équipe à 2 jours de télétravail effectif par semaine, avant de rebasculer en télétravail complet depuis le 25 octobre.

Comme indiqué en préambule, la démobilité imposée pour raison sanitaire s'est de suite mesurée sur les outils du syndicat. Notre portail passpass.fr qui enregistrait en janvier et février 2020 une moyenne de 52 000 sessions mensuelles a vu sa fréquentation chuter à 30 000 sessions en avril. Le premier déconfinement s'est fort logiquement mesuré sur notre outil avec une reprise à la hausse de la fréquentation de passpass.fr pour retrouver 60 000 sessions lors du pic de la rentrée scolaire.

Notre portail dédié au covoiturage passpasscovoiturage.fr a lui vu son activité gelée. Nous avions 40 communautés de covoitureurs créées en février 2020. Seules 4 communautés supplémentaires ont vu le jour en 2020. Notre prestataire Mobicoop a réalisé seulement 14 animations depuis le début de l'année. Il faudra du temps et un vaccin efficace pour retrouver la confiance permettant de partager son véhicule en toute sécurité. Durant ce printemps particulier, le syndicat a été mobilisé par la Préfecture de Région pour assurer la coordination des remontées d'information de chaque réseau : niveau d'offre, évolution de la fréquentation, respect des gestes barrière...etc... Les échanges ont été réguliers entre nos AOM, leurs exploitants et les services de l'Etat durant toute la période du premier déconfinement. La direction du syndicat a aussi participé à la gestion des masques, en distribuant directement un stock de 100 000 masques auprès des plus petites AOM, mis à disposition par la DREAL. Ces masques ont été distribués sur 3 jours du 2 au 5 juin. Bien que non membres du Syndicat, décision a été prise de doter aussi les réseaux de Laon et Abbeville.



" distribution de masque à Saint-Quentin en juin 2020"

Au-delà de l'urgence sanitaire, HdFM a aussi été un lieu d'échanges entre nos membres sur les conséquences économiques de cette pandémie. C'était le sens d'une journée initialement prévue à Arras le 9 novembre dernier sur le thème des *transports collectifs à l'heure du Covid 19*. L'entrée du second confinement ne nous a pas permis de nous retrouver physiquement, c'est donc à distance via Teams que le thème a été abordé, décliné sous la forme de deux ateliers : l'un sur les conséquences financières de la crise sanitaire pour les AOM et l'autre sur la façon d'appréhender la demande de transport dans ce contexte épidémique avec le développement du télétravail et souvent l'évitement des transports collectifs. Ces 2h30 d'échanges sont à retrouver sur le site www.hdfmobilités.fr

Par recoupement nous pouvons établir à l'échelle des Hauts-de-France les pertes fiscales du Versement Mobilité à hauteur de 75 millions d'euros et les pertes commerciales à 150 millions. Ces chiffres posent une vraie hypothèque sur l'avenir même du niveau d'offre de transports que pourront proposer les autorités organisatrices. L'accord conclu entre le gouvernement et IDFM aboutissant à la compensation des pertes fiscales franciliennes ne vaut pas pour les réseaux de province et les différentes lois de finances ne prennent pas en compte la spécificité du Versement Mobilité en le noyant dans la fiscalité du bloc communal.

Ce point a été largement abordé lors de la réunion du 9 novembre. Franck Dhersin a proposé l'envoi d'un courrier au 1^{er} Ministre pour exiger une compensation intégrale des pertes fiscales et commerciales des AOM des Hauts-de-France en se basant sur le précédent francilien. Ce courrier (cf annexe 1) signé par plusieurs présidents d'autorité organisatrice attend encore sa réponse. Hauts-de-France Mobilités assume ici son rôle d'animation dans la défense des intérêts de ses membres et de leurs exploitants.

2. Sortie de la phase 2 de la centrale Pass Pass et nouvelle version pour passpasscovoiturage

Après la mise à disposition complète des données horaires et tarifaires de l'ensemble des réseaux de transports des Hauts de France, sur passpass.fr, la vente de titres de nos réseaux billettisés Pass Pass a constitué l'objectif prioritaire du syndicat pour l'année 2020.

La mise en œuvre de cette nouvelle fonctionnalité a nécessité la création officielle (délibération adoptée en juin 2019) en lien avec la parie régionale d'une régie de recette et d'avance, afin d'encaisser le produit des ventes en ligne et de restituer celui-ci aux opérateurs ou aux autorités organisatrices. L'ouverture du compte à la parierie est effective depuis le 11 mai.

Au-delà de la création de cet outil, 2020 a vu l'arrivée d'un nouveau prestataire dans l'environnement de la Centrale Pass Pass, il s'agit de la société TICKS, filiale d'ACTOLL, dont le marché a été notifié le 11 mai 2020 et qui a pour mission d'assurer l'exploitation commerciale de la centrale. TICKS a procédé au recrutement de trois salariés, installés à la PFR d'Armentières. La mission de TICKS consiste à administrer le référentiel de données, à renseigner les usagers sur l'information voyageurs et sur les réclamations, à vendre les titres des réseaux membres et instruire les commandes en ligne de cartes

ou de lecteurs de carte. Dans ce cadre TICKS administre aussi la régie de recette et procède à la répartition des recettes entre nos membres. Un rapport d'exploitation mensuel est fourni par TICKS à HDFM.

Nous avons aussi mis en place un marché d'assistance avec la société ADVENS afin d'obtenir pour nos sites (passpass.fr et passpasscovoiturage.fr) l'homologation de notre RGS ou « Référentiel Général de Sécurité ». Le référentiel général de sécurité est prévu par l'ordonnance n° 2005-1516 du 8 décembre 2005 relative aux échanges électroniques entre les usagers et les autorités administratives, qui doivent garantir la sécurité de leurs systèmes d'information et des échanges de données sur ceux-ci. Il s'agit par exemple de démontrer que nos sites peuvent résister à des piratages et autres intrusions malveillantes. Ces travaux s'inscrivent aussi dans la mission d'assistance du Centre de Gestion du Nord en matière de RGPD.

Au-delà de l'animation de ces missions, visant à conformer nos sites aux exigences réglementaires en matière de sécurité et de protection des données personnelles, l'équipe du syndicat, notre AMO SETEC et TICKS notre nouveau prestataire, avons donc été fortement mobilisés par la livraison de cette phase 2 de la Centrale qui permet la vente de titres sur passpass.fr.

C'est finalement le 9 décembre 2020 que le nouveau site web sera mis en service par Conduent et la première transaction commerciale réalisée sur passpass.fr. Cette bonne nouvelle n'efface pas les décalages qui ont rythmé l'année 2020 avec plusieurs reports de la mise en service. Plusieurs campagnes de tests sur les versions reçues par Conduent en juin, août et octobre ont révélé trop d'anomalies pour envisager une mise en service. Ce contexte compliqué ne doit pas empêcher de reconnaître la forte mobilisation de Conduent dans la résolution des différents dysfonctionnements. Pour autant l'avenant au marché signé en juin 2018, prévoyait une mise en service de cette phase 2, en janvier 2020. Ces 10 mois de retard font donc l'objet de discussions contractuelles avec le titulaire du marché qui aboutiront en 2021 au paiement de pénalités prévues au contrat.

Au-delà de ces aléas contractuels, l'essentiel est de rappeler qu'avec la mise en œuvre de cette nouvelle fonctionnalité, la Région Hauts-de-France dispose d'un SIM complet. Les 43 réseaux de la Région y sont référencés en terme d'information voyageurs, s'y ajoutent les réseaux belges de Tec et Delijn et désormais passpass.fr propose à la vente 45 produits issus des gammes tout public de 6 réseaux billettisés Pass Pass. En effet à compter du 10 décembre nous distribuerons sur passpass.fr les gammes tout public des réseaux ILEVIA, TADAO, MARINEO, TRANSVILLES, TUC et l'interurbain du Nord. L'enjeu pour les semaines et mois à venir est d'éprouver cette nouvelle fonctionnalité et de la faire connaître au public. Une campagne de communication digitale a été conçue pour expliquer de façon pédagogique le parcours client (quels sont les produits que je peux acheter sur le site et comment les acheter), elle pourra commencer début janvier 2021. Cette campagne sera aussi l'occasion de rappeler la richesse de notre outil en matière d'information voyageur.

TICKS, qui assure le rôle de gestionnaire Pass Pass aura pour mission d'adresser à chaque exploitant et à son autorité organisatrice un rapport d'exploitation mensuel, récapitulant pour chaque réseau le

bilan de ventes : type de titres vendus, montant des ventes. TICKS via la Régie de recette procédera au versement des recettes encaissées pour chacun des réseaux.

Il s'agit là d'une nouvelle étape pour le syndicat comme pour nos réseaux membres. Les décalages de calendrier de la Centrale Pass Pass aussi bien pour la partie Information voyageur (mise en service en juin 2017) que pour la partie vente (décembre 2020) ont eu pour conséquence de rendre ce projet lointain pour nos réseaux partenaires. Le fait de percevoir une recette mensuelle liée à nos ventes en ligne sera assurément de nature à rendre la Centrale Pass Pass bien plus tangible pour nos membres et leurs exploitants. Pour les usagers, la promesse de l'assistant personnel de mobilité (préparer son déplacement, se renseigner sur les horaires, les prix et acheter un titre) va prendre corps.

Concernant le covoiturage, le nouveau site web et son application mobile ont été livrées mi-septembre. Nous comptons 8000 covoitureurs inscrits. La reprise de cette activité dépendra étroitement de l'évolution de la situation sanitaire.

3. Révision du REFOCO et activité de la PFR d'Armentières

Lors du dernier Rapport d'orientations budgétaires, nous avons acté le lancement en 2020 du chantier de révision du Référentiel Fonctionnel Commun, véritable règlement de copropriété de la billettique régionale interopérable et sa marque Pass Pass. Le dernier REFOCO datait de 2010. Une époque où la marque Pass Pass n'existait pas, où la centrale Pass Pass était une simple hypothèse entre techniciens de nos différentes autorités organisatrices et surtout une époque où le téléphone mobile n'était pas encore un support pour voyager dans les transports en commun.

La pandémie du Covid 19 a eu raison du démarrage de ce chantier au printemps 2020. La révision du refoco a finalement démarré en septembre. 3 ateliers ont eu lieu à ce jour, un dernier est prévu en janvier 2021. A noter la participation de nos homologues du SMTCO, cela fait suite à l'adoption de la convention de partenariat puisque le syndicat de l'Oise a décidé de rejoindre la communauté billettique Pass Pass. A l'issue de ce cycle d'ateliers animés par notre AMO SETEC, nous proposerons au vote du comité syndical un nouveau REFOCO.

D'ores et déjà les participants ont insisté pour conserver l'intégrité visuelle de la face commune de la carte Pass Pass, rappelant le caractère éminemment régional du support interopérable. L'arrivée de la centrale Pass Pass sera aussi de nature à homogénéiser le parcours client entre les différents réseaux.

Du côté de la Plateforme Régionale de Tests à Armentières, la période du Covid 19 n'a pas freinée notre activité ordinaire. Comme l'indique le rapport d'activité en annexe 2, 16 campagnes de tests ont été pilotées par l'équipe de la PFR. (cf annexe 2)

Beaucoup de ces campagnes ont porté sur la Centrale Pass Pass, notamment la qualification des cartes sans contact finalement fournies par Thalès qui seront vendues en ligne sur passpass.fr. Il faut noter aussi le succès de la campagne Interbob du réseau TADAO. « interbob » est une norme qui permet aux systèmes des réseaux partenaires de communiquer entre eux afin d'assurer la continuité d'un parcours client qui utilise plusieurs réseaux. Le réseau du syndicat mixte Artois-Gohelle est ici précurseur, c'est à saluer. Il sera imité l'an prochain par le réseau ILEVIA puis nous l'espérons par la SNCF, le TER. Puis le SIMOUV.

A noter enfin que la convention de mise à disposition des locaux de la PFR du lycée Eiffel à Armentières, précisant notamment le montant du loyer et des charges que paye HDFM à la Région a été signée. A noter la qualité des échanges avec la direction du patrimoine de la Région qui a permis de conclure dans de bonnes conditions ce dossier ancien.

2 ème partie : Projeter HdFM dans le monde de la mobilité :

1. Assoir le syndicat autour de ses compétences et de ses outils

L'année 2021 pour le secteur de la mobilité, lieu de brassages et de rencontres, dépendra comme pour beaucoup d'autres secteurs des vaccins qui seront déployés au début d'année. Il est aussi assez certain que les conséquences financières liées à la destruction du tissu économique pèseront encore beaucoup sur les ressources fiscales et commerciales des réseaux de transports. Les habitudes prises durant l'année 2020 en matière de télétravail auront aussi un impact sur la fréquentation des transports collectifs. Lieu d'échanges entre autorités organisatrices et exploitants, le syndicat poursuivra sa veille aussi bien sur les enjeux de compensation des pertes de ressource en lien avec le GART que sur l'appréhension de la demande en matière de mobilité. A l'issue de l'échange à distance du 9 novembre, a été exprimé le souhait de se retrouver physiquement à Arras. Une rencontre est donc à prévoir début 2021, dès que la situation sanitaire le permettra afin de mutualiser nos réflexions en matière d'adaptation des réseaux à ce nouveau contexte.

L'enjeu pour la Centrale Pass Pass consistera dans un premier temps à installer la vente en ligne comme canal commun supplémentaire en matière de distribution. Après un premier semestre de rodage, nous pourrions dès septembre 2021 étoffer le catalogue des produits vendus, en intégrant les gammes jeunes. La gamme tarifaire du TER doit aussi pouvoir faire partie des produits distribués de la Centrale Pass Pass, **il est toujours important de rappeler qu'elle a été conçue pour s'affranchir des outils de distribution de l'opérateur ferroviaire historique.**

.Sur la partie information voyageur, l'intégration du temps réel routier et la possibilité de consulter les offres de covoiturage en 2021 conforteront passpass.fr comme l'assistant personnelle de mobilité à dimension régionale. Une campagne de communication est prévue pour début janvier 2021 afin d'expliquer le parcours client en terme d'achat de titres ou de carte Pass Pass, nous profiterons de cette campagne pour rappeler le caractère exhaustif des données d'information voyageur (fiches horaires de 45 réseaux et calculateur d'itinéraires).

Dans le marché de la Centrale figure aussi des Terminaux Points de Vente. La mobilisation des équipes sur la sortie de la phase vente de titres, conjuguée à la crise sanitaire ont relégué en terme de priorité le déploiement de ces TPV qui permettent au travers d'un seul équipement d'accéder à l'ensemble des gammes tarifaires des réseaux billettisés Pass Pass ou encore de se faire reconstituer sa carte en cas de perte.

Les réseaux TADAO (Artois-Gohelle) et Marinéo (Boulogne sur Mer) ont été les premiers à les accueillir en agence commerciale. Leur mise en service effective pourra débuter en début d'année 2021. Les autres réseaux engagés dans la vente en ligne via la Centrale Pass Pass sont aussi invités à accueillir ces équipements, notamment ILEVIA, le réseau métropolitain étant celui dont les usagers pratiquent le plus l'intermodalité. L'agence Pass Pass en gare Lille Flandres est d'ailleurs le meilleur endroit en terme de fréquentation pour accueillir un tel équipement. Nous souhaitons que les échanges avec la MEL puissent rapidement aboutir sur ce point.

En matière de couverture billettique du territoire régional, HDFM sera attentif au projet des réseaux du Douaisis et de l'Arrageois qui intégreront la communauté billettique à échéance 2022/2023. C'est aussi vrai de notre homologue de l'Oise, le SMTCO qui a aussi fait ce choix en 2019 et qui rejoindra la communauté en 2022. Beaucoup d'autres réseaux ont ou feront le choix d'une billettique dite légère. A ce sujet, HDFM veillera à poursuivre les travaux de convergence entre Conduent et la société UBI, par ailleurs opérateur billettique de la Région dans l'inter urbain de la Somme, du Pas de Calais et de l'Aisne.

HDFM prévoit aussi de relancer ses échanges avec son voisin francilien d'IDFM. La possibilité pour les usagers notamment du sud de la Région d'utiliser leur carte Pass Pass pour charger des titres franciliens représenterait une réelle avancée avant d'envisager une réelle intégration tarifaire qui concerne d'abord les deux Régions. Les deux syndicats doivent au préalable passer l'étape de l'interopérabilité de leur support respectif.

Enfin disposant d'un outil éprouvé en matière de vente de titres, HDFM n'oublie pas son projet de « Maas Inclusif Régional -Tous mobiles en Hauts de France ». Nous pourrons fin 2021 proposer à des opérateurs privés de participer à un bouquet de services dans une démarche progressive. L'action de déploiement d'outil de vente de titres dans les Maisons France Services en partenariat avec le Département du Nord constituera aussi une brique supplémentaire de notre projet MIR.

L'actualité sera donc riche en 2021. Pour la relater au mieux, au-delà du compte twitter et du site du syndicat, nous publierons chaque trimestre une lettre d'information numérique pour informer les acteurs de la mobilité et les collectivités locales de nos actions.

2. Quel positionnement du syndicat dans la mise en œuvre de la LOM à l'échelle régionale ?

La Loi d'Orientation des Mobilités promulguée le 24 décembre 2019, fixe un cadre nouveau de l'organisation des acteurs de la mobilité. Elle conforte les Syndicats Mixtes de type SRU comme Hauts-de-France Mobilités dans leur compétence et consacre la Région comme chef de file de la mobilité sur son périmètre.

La LOM introduit de nouveaux dispositifs où les syndicats mixtes sont à minima consultés, voir le cas échéant, désignés comme structures de mise en œuvre. La principale disposition de la LOM vise à couvrir l'ensemble du territoire d'autorités organisatrices. Si l'intention est louable, le statut d'autorité organisatrice ne garantit pas pour autant de façon automatique la mise à disposition d'offre de transport, cela requiert un minimum d'ingénierie. La LOM va donc permettre à des intercommunalités de prendre cette compétence. Là où elles ne le souhaitent pas, c'est la Région qui deviendra sur leur périmètre, autorité organisatrice. Dans l'absolu la Région pourrait se retourner sur le syndicat afin que nous exerçons cette compétence en lieu et place de la Région.

L'avenir jugera de cette disposition et de sa bonne lisibilité pour le citoyen usager. Le risque est d'avoir une géographie de la responsabilité transport particulièrement fragmentée entre les AOM historiques, les EPCI de petite taille qui prendront cette compétence et celles où au final la Région l'exercera. Pour tenir compte du report des élections municipales en juin 2020 et de la situation épidémique, la date butoir de prise de compétence pour les EPCI est reportée à septembre 2021.

L'autre disposition importante de la LOM, c'est la création au niveau du périmètre régional de bassins de mobilité au sein desquels seront élaborés des contrats opérationnels de mobilité. Il revient à la Région dans son rôle de chef de file d'organiser la concertation en lien avec les Départements, les AOM et les syndicats mixtes comme le nôtre lorsqu'ils existent pour arrêter la carte de ces bassins de mobilité. On peut ici s'interroger sur l'intérêt de cette strate supplémentaire et le bénéfice que l'usager/citoyen pourra bien en tirer ? Depuis longtemps, les acteurs publics : villes, intercommunalités, AOM, Régions savent se concerter lorsqu'il s'agit de planifier des investissements pour la création de pôles d'échanges ou d'harmoniser des grilles horaires pour faciliter les correspondances. Là aussi HDFM sera à minima consulté sur la carte des bassins de mobilité et des contrats.

Il appartiendra à la Région d'arrêter sa stratégie sur la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions. Notre syndicat qui par nature est un lieu d'échanges entre élus en charge des transports pourra utilement prendre sa part dans la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions en veillant à ce que cela ne génère pas de charge nouvelle en terme de moyen humain.

Parmi les autres dispositions de la LOM, on peut citer l'obligation au niveau de chaque région de disposer d'un système d'information multimodal et d'une billettique interopérable... Ces outils existent déjà en Hauts de France à travers la carte Pass Pass et le site passpass.fr dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le syndicat... Le législateur ne semble pas avoir une bonne connaissance des réalités régionales, car ces outils, notamment en matière d'information voyageur existent dans chaque Région. La LOM impose aussi aux Régions ou aux syndicats mixtes l'ouverture de leurs données sans les reconnaître comme animateur d'un service public d'information voyageur, c'est de fait pourtant leur rôle aujourd'hui.

La LOM insiste aussi sur les dispositions en matière de mobilité solidaire à développer en direction des publics précaires. Là aussi le syndicat doit être associé. Il est évident que passpass.fr qui renseigne l'ensemble des offres de mobilité du territoire régional est de nature à devenir l'outil numérique partagé entre acteurs sociaux (Mission local, Pôle emploi...) et acteurs associatifs (Wimoov, Défi Mobilité, Liens Plus) afin d'améliorer l'accès aux services de mobilité du territoire régional des publics qui peinent pour diverses raisons à se déplacer facilement. Cette évidence rejoint aussi les intentions de notre réponse à l'appel à projet de l'ADEME dans le cadre du MaaS avec notre dossier évoqué plus haut « MaaS Inclusif Régional – Tous mobiles en Hauts-de-France ».

Dans un contexte, où la crise sanitaire nous invite à revisiter un certain nombre de priorités, HDFM pourrait utilement se positionner sur l'animation de cette compétence en lien avec la Région et les Départements.

3. Reprendre le marché des bornes d'électromobilité de la Région ?

Le marché des bornes d'électromobilité est porté depuis plusieurs années par le Conseil Régional. En 2015, l'ancien SMIRT avait donné son accord pour que la marque Pass Pass soit associée à ce nouveau service qui a donc pris le nom de « *Pass Pass électrique* ». La Région anime donc une centrale d'achat qui permet aux collectivités membres de passer commande de bornes de recharge électrique et de disposer d'une prestation de maintenance. Cette mission couvre uniquement les départements du Nord et du Pas de Calais, les autres départements de la Région pilotent cette politique par le biais de leur syndicat départemental de l'énergie.

Après un premier marché dont le titulaire IZIVIA/SODETREL était une filiale d'EDF et qui n'a pas franchement permis aux bornes de trouver leur public, la Région a renouvelé son marché qui a cette fois été attribué début 2020 à une filiale de Bouygues. Depuis plusieurs mois la Direction REV 3 qui pilote ce marché s'est rapproché de Haut-de-France Mobilités en vue de son transfert.

Ce choix relève tout d'abord d'une décision politique du comité syndical. Juridiquement, nous avons dans nos statuts, la capacité d'intervenir sur « les véhicules terrestres à moteur » qui nous a permis de soutenir le déploiement de l'autopartage à Arras, par extension la gestion de ce marché est donc possible.

Techniquement, il y'a aussi une cohérence à considérer pour HDFM et son outil passpass.fr, ce réseau de bornes comme un réseau de transport comme un autre. Nous référençons déjà la localisation de ces bornes sur passpass.fr et la carte pass pass est déjà utilisée pour accéder à ce service... Cette première étape d'interopérabilité, en appelle une seconde pour permettre depuis passpass.fr de créer son compte client et d'activer ses droits pour utiliser ses bornes.

Politiquement, Hauts de France Mobilités doit s'assurer de l'acceptation des collectivités membres de ce réseau informel. En effet parmi les collectivités adhérentes, il y a des adhérents du syndicat comme la MEL, la CAB... Mais aussi d'autres intercommunalités qui ne sont pas autorités organisatrices ou même des villes comme Fourmies ou Hazebrouck. Pour ces collectivités, l'animation du marché par la Région est perçue positivement et HDFM peut apparaître comme une structure plus lointaine. Un premier échange s'est d'ailleurs déroulé associant les membres du groupement, la Région et la direction de HDFM. La Région a travaillé de son côté sur une répartition des missions entre HDFM, les collectivités membres et les opérateurs. Ce travail devra se poursuivre. Un comité de pilotage réunissant l'ensemble des élus en charge de cette problématique devrait d'ailleurs avoir lieu.

Financièrement, le transfert de ce marché constituerait pour HDFM une charge nouvelle, qui doit pour être assumé générer une nouvelle recette. Il ne s'agit pas ici de récupérer un simple marché et d'en assurer la gestion administrative, cela n'aurait aucune plus-value pour le syndicat, mais d'animer une réelle politique de développement de l'électromobilité. En première analyse, la dimension régionale est essentielle pour assurer une densité de bornes minimale, donc sans zone blanche à l'échelle de la Région. La communication pour promouvoir ce service est aussi essentielle alors que la vente des véhicules électriques progresse.

HDFM chiffre à 270 000 euros par an, (soit 0,02% de Versement Mobilités Additionnelle) l'animation de cette politique qui nécessite l'embauche d'un ETP à temps plein, le coût d'une assistance à maîtrise d'ouvrage, des moyens de communication et aussi une charge d'encadrement supplémentaire.

Eclairés par ces éléments politiques et financiers les élus du syndicat pourront statuer sur la prise en charge de cette politique par le syndicat en début d'année 2021.

10 ans après sa création, notre syndicat mixte, achève un cycle. Il joue pleinement son rôle de maître d'ouvrage de l'interopérabilité billettique régional. La phase de développement de la Centrale Pass Pass est dernièrement nous et le syndicat a su développer ses politiques en disposant depuis 2015 d'une ressource fiscale dont le taux est resté au plancher.

En 2021, après les élections régionales prévues pour juin, le Comité Syndical gardera la même composition pendant 5 ans. Cette stabilité en matière de gouvernance est peut-être une opportunité pour redéfinir la feuille de route du syndicat : Utiliser toutes les ressources de la Centrale Pass Pass au service des usagers et des opérateurs, c'est le fil conducteur du projet « MaaS Inclusif Régional », positionner le syndicat au bon niveau dans la mise en œuvre de la LOM, récupérer de nouvelles missions avec la politique d'électromobilité ou de mobilité solidaire...Voilà autant de chantiers qui peuvent constituer pour HDFM, un nouveau cycle à échéance 2025.

4. Les enjeux financiers

Comme évoqué en préambule, le syndicat a connu, comme les toutes les autorités organisatrices, une baisse du produit de son Versement Mobilité liée à la situation épidémique. Sur les 8 premiers mois de l'année, le montant versé par les URSSAF s'établit à 848 934 euros. Cette recette effective ramenée sur une année, procurerait à HDFM une recette fiscale de 1 273 401 euros en 2020, (cf annexe 3) contre 1 556 800, 17 en 2019.

Comme le prévoit la 3ème loi de finance, HDFM a sollicité l'Etat afin d'obtenir une compensation de nos pertes fiscales. La compensation représentera la différence entre notre recette fiscale 2020 et la moyenne de nos 3 derniers exercices. Un premier acompte de 50%, représentant 140 000 euros devrait nous être versé d'ici au 15 décembre.

Sur le plan de nos dépenses de fonctionnement, la situation sanitaire a réduit certaines de nos dépenses courantes ou nos actions d'animation en matière de covoiturage. Au titre des dépenses nouvelles de fonctionnement, le marché attribué à TICKS pour l'exploitation commerciale a démarré en mai 2020. L'accord sur le montant des loyers pour l'occupation de la PFR d'Armentières entre la Région et le syndicat voté par le comité syndical de juillet 2020 a permis de régler les loyers en retard, d'où la progression de cette ligne. Pour le reste, la progression de la ligne 012, s'explique par la présence de 12 ETP en année pleine.

En 2021 nos dépenses réelles de fonctionnement progressent pour s'établir à 2,25 millions d'euros. Cette croissance s'explique pour trois raisons essentielles : Les efforts en matière de communication pour faire connaître les nouvelles fonctionnalités de la Centrale Pass Pass, le covoiturage avec des animations qui seront plus nombreuses, nous l'espérons en 2021 et enfin le marché en année pleine d'exploitation de la centrale Pass Pass.

Au final notre résultat de fonctionnement s'établira autour d'un million d'euros à la fin de l'exercice 2021. Ces chiffres ne tiennent pas compte de la reprise possible du marché des bornes de recharge électrique pour les dépenses, ni de la perception de nouvelles pénalités de la part de Conduent, provenant des retards dans l'exécution du marché de la Centrale.

Pour 2022, ce résultat sera proche de zéro, il faudra alors, sous réserve de chiffres plus précis, majorer notre taux de VMA pour le faire passer de 0,10% à 0,17%. Une part de 0,02% pourrait être consacrés à la politique d'électromobilité en cas de reprise du marché de la Région. Le solde permettra d'absorber l'évolution du marché d'exploitation de la centrale et les coûts à venir d'hébergement du site passpass.fr

Nos dépenses d'investissement suivent les retards des livraisons de la centrale Pass Pass et reportent le décalage sur 2021 et 2022. Les dépenses Technologiques liées à la Centrale suivent également ce décalage (option fraude à la TVA par ex pour 100 000€ minimum, et option diverses).

Nos recettes d'investissement ont dépassé le prévisionnel grâce aux subventions supérieures à l'attendu, nous avons ainsi pu récupérer en 2020 1,6 millions d'euros pour le Feder, 295 079€ de la subvention de l'AFTIT et 112 230€ de FCTVA. Il se peut que nous percevions encore de la recette Feder d'ici le 31 décembre 2020 mais celle-ci se répercuterait sur les amortissements aux subventions qui baisseront de facto notre résultat de fonctionnement 2021.

Focus sur les ressources humaines

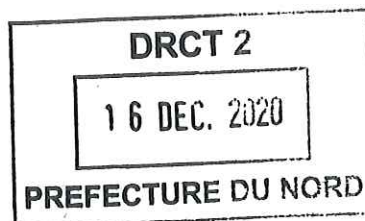
Constitué de 5 personnes en 2014, l'équipe du Syndicat s'est peu à peu étoffée, pour atteindre 13 équivalents temps plein en 2020. Deux départs ont eu lieu en 2020 dont un poste déjà repourvu au 2 novembre 2020. Un seul poste est considéré comme vacant, il sera éventuellement soumis à une reconfiguration de ses contours.

Sur 12 postes occupés, 7 le sont par des agents titulaires fonctionnaires et 5 par des agents contractuels de droit publics dont un CDI. En termes de parité, l'équipe est constituée de 8 hommes et 4 femmes, toutes sur des postes administratifs. L'équipe de direction est constituée d'un homme et d'une femme.

En termes d'orientation stratégique, une réflexion sera menée courant 2021 sur l'organisation interne des ressources. L'évolution du projet Centrale et la dimension croissante de l'interopérabilité Billettique amènent à une redistribution des missions sur les dimensions techniques notamment. A cet effet un pôle technique se dessine, qui, par la multiplicité des acteurs en jeu nécessite une coordination forte, et la nomination d'un coordinateur Passpass. Ce pôle de 5 personnes pourrait ainsi être amené à prendre une dimension de service.

Pour le Budget Primitif 2021, nous préconisons de maintenir le taux de VMA à 0,10%. L'activation du levier fiscal devra intervenir en 2022 pour tenir compte des coûts d'exploitation de la centrale et d'éventuelles actions que le syndicat serait amené à animer en lien avec la mise en œuvre de la LOM ou la reprise de la politique d'électromobilité.

ANNEXE 1



Monsieur Jean CASTEX
Premier Ministre
Hôtel de Matignon
57 Rue de Varenne
75007 PARIS

Lille, le 09 Novembre 2020

Objet : compensation des pertes financières des AOM liée à la crise sanitaire

Monsieur le Premier Ministre,

La crise sanitaire qui frappe notre pays depuis mars 2020, affecte durement les ressources financières des autorités organisatrices de transports de la Région Hauts-de-France. Métropole, Communautés urbaines, communautés d'agglomérations ou syndicats mixtes... Quelle que soit leur nature, les autorités organisatrices des Hauts-de-France enregistrent un effondrement de leur ressource qui va rendre extrêmement difficile l'exercice de nos compétences en matière de transports du quotidien dans les mois à venir. En effet nos pertes fiscales liées au Versement Mobilité s'élèvent à plus de 75 millions d'euros. Quant aux recettes commerciales tout mode confondu, elles se sont évaporées au printemps et se tarissent à nouveau à l'occasion du second confinement. Nous chiffrons cette baisse des recettes commerciales à 150 millions d'euros.

Cet effondrement de nos moyens affecte durement nos différents réseaux. Vous le savez, Monsieur le Premier Ministre, les autorités organisatrices de la mobilité et leurs exploitants ont tenu leur rôle au printemps. Nous avons répondu aux exigences du gouvernement pour garantir les déplacements des salariés de la « première ligne » puis à l'occasion du déconfinement en proposant des offres surdimensionnées pour rendre plus simple la distanciation sociale sur nos réseaux.

Créer les conditions d'une sous-utilisation de nos bus, trams et trains, consacrer des moyens nouveaux à la désinfection de ceux-ci et en même temps enregistrer la chute de nos recettes fiscales et commerciales enferment nos Autorités Organisatrices dans une équation insoluble. Le GART, France Urbaine et l'ADCF vous ont récemment alerté sur le caractère inopérant de l'article 21 de la loi de finances rectificative qui fond le versement mobilité dans les recettes fiscales et domaniales du bloc communal. Cette disposition interdit la prise en compte effective des pertes de cette recette affectée qu'est le Versement Mobilité. C'est donc la spécificité du transport public qui doit être reconnue.

Aujourd'hui, nous, élus locaux des Hauts-de-France, présidents d'autorités organisatrices ne comprenons pas pourquoi les dispositions que le Gouvernement a su négocier avec notre voisin d'Ile de France Mobilités, ne pourraient s'appliquer à l'ensemble de nos Autorités Organisatrices. Nous y voyons une iniquité inacceptable pour nos usagers et un danger pour l'avenir de nos réseaux.

Aussi, nous sollicitons, à l'instar de ce qui a été accordé à Ile de France Mobilités, une compensation intégrale des pertes de versement mobilité de toutes les AOM quelle que soit leur organisation institutionnelle et des conditions d'obtention et de remboursement des avances identiques.



Nous affrontons cette crise inédite, main dans la main avec nos exploitants en veillant à préserver l'emploi de ces entreprises et en garantissant à nos concitoyens qui doivent encore se déplacer un service de qualité. Sans une prise en compte réelle de nos pertes fiscales et commerciales par l'Etat, nous ne pourrions plus garantir ce niveau de service et beaucoup de nos réseaux se trouveront contraints dès 2021 à réduire leur offre. A terme c'est la filière du transport public qui en subira les conséquences et en premier lieu nos concitoyens qui empruntent chaque jour nos réseaux de province et à qui nous ne pourrions plus garantir le niveau d'offre d'aujourd'hui.

Il y a donc urgence, Monsieur le Premier Ministre, à sortir les Autorités Organisatrices des Hauts-de-France de cette équation impossible en compensant nos pertes fiscales et commerciales à l'instar des dispositifs prévus pour notre voisin francilien.

En comptant sur votre compréhension et votre soutien, nous vous prions de croire, Monsieur le Premier Ministre, en l'expression de nos sentiments distingués.

Franck DHERSIN

Président
du Syndicat Hauts de France Mobilités

Damien CASTELAIN

Président
de la Métropole Européenne de Lille

Frédéric LETURQUE

Président
de la Communauté Urbaine d'Arras

Frédéric CUVILLIER

Président
de la Communauté d'Agglomération
du Boulonnais

Laurent DUPORGE

Président
du Syndicat des Transports
Artois-Gohelle

Claude HEGO

Président
du Syndicat Mixte des Transports
du Douaisis

Olivier ENGRAND

Président
Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Solssonnais

ANNEXE 2



Rapport d'activités GPFR 2020

HISTORIQUE DES VERSIONS

Version	Date	Etablie par	Description modification
1.0	04/11/2020	T. Bailleul	Initiation du document

DIFFUSION

	Prénom Nom	Email
Hauts-de-France Mobilités	Eric Quiquet	eric.quiquet@smirtnpdc
Hauts-de-France Mobilités	Marie-Celine Huguenin	marie-celine.huguenin@smirtnpdc.fr

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	20
2. INSTALLATIONS EN PFR	20
2.1 Equipements installés en 2020 en PFR.....	20
2.2 Equipements réparés en 2020 en PFR.....	20
2.3 Installations à venir.....	20
2.3.1 Tadao.....	20
2.3.2 ilévia	20
2.3.3 Autres	20
3. LES CAMPAGNES REALISEES EN 2020	21
3.1 Campagnes réalisées jusqu'au 15/11/2020.....	21
3.1.1 Campagne C36P6 : TPV Pass Pass (premiers tests de titres TUC)	21
3.1.2 Campagne C24P2 : Télédistribution des abonnements TER.....	21
3.1.3 Campagne C41P1 : qualification carte pour les services digitaux	21
3.1.4 Campagne C41P2 : qualification carte pour les services digitaux	21
3.1.5 Campagne C41P3 : qualification carte pour les services digitaux	21
3.1.6 Campagne C41P4 : qualification carte pour les services digitaux	21
3.1.7 Campagne C36P7 : nouvelle gamme tarifaire AEC.....	21
3.1.8 Campagne C42P1 : Nouveau portable de contrôle ilévia « C-One 2 ».....	22
3.1.9 Campagne C43P1 : Services Digitaux – Lecteur Externe	22
3.1.10 Campagne C44P1 : Centrale Pass Pass lot3	22
3.1.11 Campagne C36P8 : Levées de réserves lot3.....	22
3.1.12 Campagne C44P2 : Echanges Interbob avec Tadao.....	22
3.2 Campagnes prévues sur novembre et décembre 2020 ou début 2021.....	22
3.2.1 Campagne C45P1 : qualification carte DTSI 80	22
3.2.2 Campagne C46P1 : qualification TPV ilévia Windows 10	22
3.2.3 Campagne C33P3 : carnets de forfaits courts ilévia	22
3.2.4 Campagne C43P2 : Services Digitaux – Téléphone NFC	23
4. LES ANOMALIES IDENTIFIEES EN 2020	23
4.1 Anomalies décelées en 2020.....	23
4.2 Anomalies corrigées en 2020.....	23

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 2020.

2. INSTALLATIONS EN PFR

2.1 Equipements installés en 2020 en PFR

1 TPV Pass Pass de production et 1 TPV Pass Pass de préproduction ont été installés en PFR par Conduent.

Ilévia a installé fin octobre 2020 un TPV sous windows 10.

Les équipements de la DTSI-80 ont été reçus en PFR en juillet (pupitre/valideur et PDC). Une formation de l'équipe GPFR à l'utilisation de ces équipements est prévue.

2.2 Equipements réparés en 2020 en PFR

Déblocage du TPV Tadao, du TPV TUC, du TPV Transvilles.

Le DBR du TER a été remis en service.

2.3 Installations à venir

2.3.1 Tadao

La liaison VPN du DAT doit être remise en service. Livraison prévue en 2021 du nouveau PDC « Pax A920 ».

2.3.2 ilévia

Livraison prévue d'un nouveau portable de contrôle et du nouveau TPVD « extrapro » début 2021.

2.3.3 Autres

L'installation des nouveaux équipements Artis est prévue en 2021, de même que la borne Information Voyageur de la Centrale Pass Pass.

3. LES CAMPAGNES REALISEES EN 2020

3.1 Campagnes réalisées jusqu'au 15/11/2020

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

3.1.1 Campagne C36P6 : TPV Pass Pass (premiers tests de titres TUC)

Cette campagne a fait suite à la phase 5 et a permis de tester pour la 1ère fois la distribution des titres TUC sur le TPV et le TPVS Pass Pass. Des corrections au fil de l'eau des paramétrages par Conduent ont permis de conclure cette campagne sans aucune anomalie.

3.1.2 Campagne C24P2 : Télédistribution des abonnements TER

Cette campagne a testé le respect de l'interopérabilité au sein de la communauté PassPass des titres chargés en télédistribution par le DBR TER ou par le valideur G2 du TER. Tous les types de supports actuellement utilisés par les partenaires ont été testés sur ces équipements.

3.1.3 Campagne C41P1 : qualification carte pour les services digitaux

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

3.1.4 Campagne C41P2 : qualification carte pour les services digitaux

Suite à la non qualification de la carte Paragon lors de la phase une de cette campagne, une carte Thalès est maintenant testée. Les tests mettront en évidence une absence des données libres des compteurs et une mauvaise pré-personnalisation de l'application Hoplink.

3.1.5 Campagne C41P3 : qualification carte pour les services digitaux

Suite à la non qualification en phase 2, un nouvel échantillon de cartes Thales a été testé.

3.1.6 Campagne C41P4 : qualification carte pour les services digitaux

Suite à la non qualification en phase 3, un nouvel échantillon de cartes Thales a été testé. Cette fois, la carte a été qualifiée.

3.1.7 Campagne C36P7 : nouvelle gamme tarifaire AEC

Test avec succès de la nouvelle gamme tarifaire AEC. Cette gamme reste à tester en distribution par le TPV Pass Pass.

3.1.8 Campagne C42P1 : Nouveau portable de contrôle ilévia « C-One 2 ».

Cette campagne a permis de tester le nouvel outil de contrôle d'ilévia le « C-One 2 ». Aucune anomalie relevée.

3.1.9 Campagne C43P1 : Services Digitaux – Lecteur Externe

Cette campagne a testé le lecteur de carte destiné aux clients pour charger leurs cartes pass pass avec un lecteur de carte connecté à leur ordinateur personnel.

3.1.10 Campagne C44P1 : Centrale Pass Pass lot3

Cette campagne a testé la nouvelle version du TPV Pass Pass (lot 3), avec en particulier Hoplink et les 1^{er} échanges InterBob avec Tadao.

3.1.11 Campagne C36P8 : Levées de réserves lot3

Cette campagne a testé des titres ilévia mal distribués par le TPV Pass Pass.

3.1.12 Campagne C44P2 : Echanges Interbob avec Tadao

Cette campagne toujours en cours teste les échanges Interbob entre la Centrale Pass Pass et Tadao.

3.2 Campagnes prévues sur novembre et décembre 2020 ou début 2021

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 C45P1 : qualification carte DTSI 80

Il s'agit de tester la carte qui a été choisie par DTSI 80 pour fonctionner sur les réseaux des départements 62, 80 et 02.

3.2.2 Campagne C46P1 : qualification TPV ilévia Windows 10

Il s'agit de tester que le passage de Windows XP à Windows 10 du TPV ilévia ne génère aucune anomalie d'interopérabilité.

3.2.3 Campagne C33P3 : carnets de forfaits courts ilévia

Cette campagne qui fait suite à la phase 2 en 2019 permettra de retester la multi validation des Pass n jours ilévia et l'acceptation de ces contrats par AEC1 & AEC2 en plus du TER.

3.2.4 Campagne C43P2 : Services Digitaux – Téléphone NFC

Cette campagne est programmée afin de vérifier que le chargement des cartes pass pass au travers d'un téléphone NFC ne comporte pas d'anomalies d'interopérabilité.

4. LES ANOMALIES IDENTIFIEES EN 2020

4.1 Anomalies décelées en 2020

Les anomalies apparues en 2020 sont les suivantes :

Identifiant	Impact	Reproductibilité	Partenaires concernés	Date Anomalie	Equipements concernés	Campagne
686	majeur	Toujours	AEC, TER, Transvilles, HDFM	20/02/2020	TPV, TPVS, PDC	C41P1
135	majeur	Toujours	AEC4 et ilévia	20/05/2020	TPV, DAT, valideur CAS	C41P2
564	mineur	toujours	AEC, Tadao, Marinéo	25/05/2020	valideurs	C41P2
135	majeur	Toujours	TER & HDFM	06/07/2020	Cosmo, TPV PP et TPVS PP	C41P3
48196	majeur	Toujours	HDFM	27/10/2020	Lecteur externe	C43P1
48379	majeur	Toujours	HDFM	06/11/2020	Lecteur externe	C43P1
690	majeur	Toujours	Marinéo, AEC123	09/11/2020	TPVS et TPV AEC123	C44P2

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

4.2 Anomalies corrigées en 2020

Les anomalies soldées en 2020 sont les suivantes :

Identifiant	Impact	Reproductibilité	Partenaires concernés	Date Anomalie	Equipements concernés	Campagne
135	majeur	Toujours	ilévia	14/06/2020	TPV, DAT, valideur CAS	C41P3
564	mineur	toujours	AEC, Tadao, Marinéo	15/06/2020	valideurs	C41P3
135	majeur	Toujours	HDFM et TER	06/07/2020	Cosmo, TPV PP et TPVS PP	C41P4
678	majeur	toujours	Tadao	24/09/2019	Valideur Tadao	C44P2
555	majeur	toujours	Transvilles	5/11/2020	valideur	C44P2

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

ANNEXE 3

DRCT 2

16 DEC. 2020

PREFECTURE DU NORD

HAUTS-DE-FRANCE MOBILITES_ROB 2021

2018	2019	2020	2021	2022	2023	Resultats cumulés	
DEPENSES DE FONCTIONNEMENT							
Dépenses							
011_Fonctionnement Smirt	147 023,61	161 022,74	159 263,69	208 868,28	219 311,69	230 277,28	1 965 884,43
012_RH	525 714,87	692 719,64	803 746,49	841 172,47	866 407,64	892 399,87	4 156 209,70
Covoiturage	185 333,61	132 150,00	120 620,00	242 220,00	240 000,00	240 000,00	754 943,61
Autopartage SUBV CUA	42 003,00	7 000,00	-	-	-	-	63 004,00
65 Subvention +frais élus	37 118,40	53 915,20	53 500,00	55 500,00	53 500,00	53 500,00	438 110,55
66 Intérêt de l'emprunt+frais bancaire	61 105,26	66 900,88	62 142,78	57 384,69	55 083,93	55 083,93	247 533,61
67 (rbt vta+péna marché)	300,00	-	-	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 717,00
PFR loyer +charges	207 659,00	68 000,00	138 049,36	31 329,00	32 895,45	34 540,22	841 251,36
AMO Ingénierie Centrale	241 823,46	236 173,55	280 580,56	308 994,00	283 980,00	283 980,00	2 249 305,21
Communication Centrale+covoiturage	111 858,60	95 110,05	55 971,60	250 000,00	100 000,00	100 000,00	541 868,25
Exploitation PP_Marchés Publics ou dep Cent	-	-	98 983,22	250 000,00	350 000,00	350 000,00	348 983,22
hebergement site PassPass.fr	-	-	-	-	175 660,75	1 053 964,50	-
Sous Total passpass	561 381,06	399 283,60	573 578,74	840 323,00	942 536,20	1 822 484,72	3 980 908,04
Dépenses réelles de fonct.	1 560 779,81	1 497 274,08	1 772 851,70	2 250 468,44	2 381 839,47	3 298 745,80	11 489 592,96
(023) Virement à section Invest Rôlmt capital 1	-	-	-	258 666,67	258 666,67	258 666,67	258 666,67
(023) Virement à section Invest Rôlmt capital 2	-	-	-	166 721,60	166 721,60	166 721,60	-
Amortissements 6811 (042)	148 110,15	199 368,00	421 628,34	607 942,41	749 335,61	1 014 717,95	1 399 654,12
002 déficit reporté	-	-	-	-	-	-	-
Total Dépenses Ordre Fonct	148 110,15	199 368,00	421 628,34	1 033 330,68	1 174 723,88	1 440 106,22	1 825 042,39
Virement Section Investissement (1068)	-	-	3 100 000,00	-	-	-	3 100 000,00
DEPENSES DE FONCTIONNEMENT	1 708 889,96	1 696 642,08	2 294 480,04	3 283 799,12	3 556 569,34	4 738 852,02	16 414 635,35

2018	2019	2020	2021	2022	2023	Resultats cumulés	
RECETTES DE FONCTIONNEMENT							
73 VTA 0,10%	1 427 857,28	1 556 800,17	1 200 000,00	1 250 000,00	1 306 000,00	1 306 000,00	9 335 877,22
74 Contributions statutaires	713 467,78	734 489,00	743 076,10	755 052,35	709 241,88	700 000,00	6 217 439,49
7588 divers gestion courante (kreatax, trop perçu)	5 515,58	7 236,73	6 000,00	6 000,00	6 000,00	6 000,00	38 858,47
7483 sect via opération covoiturage	39 197,77	209 169,03	37 000,00	37 000,00	37 000,00	37 000,00	378 323,48
Compensation Etat Covid	-	-	140 000,00	140 000,00	-	-	-
Recettes réelles Fonct.	2 186 038,41	2 507 693,93	2 126 076,10	2 188 052,35	2 058 241,88	2 049 000,00	16 250 914,33
Amortissement subventions reçues	-	41 044,49	78 359,13	209 169,02	286 823,76	356 049,08	971 445,47
002 excédent reporté	3 951 881,55	4 439 030,00	5 291 126,33	2 201 081,52	1 314 503,77	103 006,07	22 391 388,82
Recettes Ordre Fonct	3 951 881,55	4 480 074,48	5 369 485,46	2 410 250,54	1 601 327,53	459 055,14	22 719 961,46
RECETTES FONCTIONNEMENT	6 147 919,96	6 987 768,41	7 485 561,56	4 598 302,89	3 659 569,41	2 508 055,14	38 970 875,79
RESULTAT DE FONCTIONNEMENT	4 439 030,00	5 291 126,33	2 201 081,52	1 314 503,77	103 006,07	2 220 744,88	22 556 240,44

2018	2019	2020	2021	2022	2023	Resultats cumulés	
DEPENSES D'INVESTISSEMENT							
21 TIC/frais annexe centrale	50 032,87	39 589,20	29 170,00	213 362,00	150 000,00	150 000,00	389 848,06
Fonct Centrale ensemble B	573 472,04	1 338 747,49	1 551 587,74	882 705,14	882 705,14	-	5 722 380,53
23* Centrale Invest	110 662,44	1 856 632,34	2 251 690,86	1 238 192,81	3 098 029,98	422 962,88	10 464 903,00
Centrale Invest + fonct	634 134,48	3 194 879,83	3 803 278,60	2 120 897,95	3 980 735,12	422 962,88	16 187 283,53
16 rembt capital prêt 1	258 666,67	258 666,67	258 666,67	258 666,67	258 666,67	258 666,67	1 552 000,02
Rembt capital prêt 2	83 360,80	166 721,60	166 721,60	166 721,60	166 721,60	166 721,60	583 325,50
DEFICIT INVEST REPORTE	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses Réelles Invest	1 026 194,82	3 659 857,30	4 257 836,37	2 759 648,22	4 556 123,39	998 351,15	19 346 100,41
Amortissement subventions reçues	-	41 044,49	78 359,13	209 169,02	286 823,76	356 049,08	971 445,47
Dépenses Ordre Invest 001	-	-	-	-	-	-	11 709,89
DEPENSES INVESTISSEMENT	1 026 194,82	3 700 901,79	4 336 195,00	2 968 817,24	4 842 947,15	1 354 400,23	14 331 908,40

2018	2019	2020	2021	2022	2023	Resultats cumulés	
RECETTES D'INVESTISSEMENT							
Emprunt 3880000 +2500824	2 500 824,00	-	-	-	-	-	6 380 824,00
Subvention AAP	-	192 223,48	295 079,82	437 761,98	135 000,00	-	1 060 065,28
FCIVA n+2	175 640,96	170 094,25	112 230,81	530 452,92	628 521,57	347 827,26	1 964 767,78
FEDER n+1 (ou n-6 mois)	615 667,32	367 496,14	1 667 068,55	727 059,10	903 379,75	89 459,15	4 370 130,00
Recettes Réelles Invest	3 292 132,28	729 813,87	2 074 379,18	1 695 274,00	1 666 901,32	437 286,41	11 671 599,33
Recettes Ordre Invest	2 062 626,71	4 527 992,17	5 078 472,59	3 849 986,45	3 751 167,09	2 015 227,47	15 809 713,17
001	1 914 516,56	4 328 564,17	1 556 844,25	2 816 655,77	2 576 443,21	575 121,26	10 884 670,78
28 (040)	148 110,15	199 368,00	421 628,34	607 942,41	749 335,61	1 014 717,95	1 399 654,12
021 Virement section Fonct Rôlmt prêts	-	-	-	425 388,27	425 988,27	425 988,27	425 388,27
1068	-	-	3 100 000,00	-	-	-	3 100 000,00
RECETTES INVESTISSEMENT	5 354 758,99	5 257 746,04	7 152 851,77	5 545 260,45	5 418 068,41	2 452 513,89	27 481 312,50
Besoin de financement ou resultat	-	1 556 844,25	2 816 655,77	2 576 443,21	575 121,26	1 098 113,66	-
RESULTAT D'INVESTISSEMENT	4 328 564,17	1 556 844,25	2 816 655,77	2 576 443,21	575 121,26	1 098 113,66	13 349 404,10