



SYNDICAT MIXTE HAUTS DE FRANCE MOBILITES

**COMITE SYNDICAL DU 22 FEVRIER 2024
DE 10 H 00 à 12 H 00**

DELIBERATION N° 2024 – 06

Objet : Rapport d'Orientations Budgétaires.

Sont présents :

Mr Christophe COULON (avec le pouvoir de Paulette JUILIEN PEUION), Mr Franck DHERSIN (avec le pouvoir de Jean Michel MICHALAK), Mr Maxime CABAYE (avec le pouvoir de Jean Christophe LORIC), Mme Mady DORCHIES BRILLON, Mr Eric DONNAY (avec le pouvoir de Amel GACQUERRE), Mme Claire MARAIS BEUIL, Mr Adrien NAVE, Mr Julien POIX, Mme Héloïse DHALLUIN, Mr Bruno CHRETIEN (avec le pouvoir de Christophe PILCH), Mr Jean Roger BERRIER (avec le pouvoir de Guy MARCHANT), Mr Grégory BARTHOLOMÉUS (avec le pouvoir de Jean François MONTAGNE), Me Françoise ROSSIGNOL (avec le pouvoir de Frédéric LETURQUE), Mr Christian FOURCROY (avec le pouvoir de Christian LEROY), Mr Arnaud BEAUQUEL (avec le pouvoir de Laurent DUPORGE), Mr Marc THOMAS (avec le pouvoir de Jacques RICHIR), Mme Marjorie GOSSELET (avec le pouvoir de Nicolas SIEGLER), Mr Dominique FERNANDE (avec le pouvoir de Christine PERARDEL), Mr Pascal DEMONT (avec le pouvoir de Olivier ENGRAND), Mr Gaston CALLEWAERT (avec le pouvoir de Philippe MIGNONET), Mme Laurence CHARPENTIER (avec le pouvoir de Claude VERGEOT), Mr Etienne PÉRIN (avec le pouvoir de Christophe GRAS), Mme Patricia ADMONT, Mr Vincent LACHERÉ (avec le pouvoir de Michel SEROUX), Mme Véronique THIÉBAUT (avec le pouvoir de Marc BRIDOUX, Me Benoît WASCAT (avec le pouvoir de Grégoire FRANCKE), Mme Marie CIETERS (avec le pouvoir de Louis MARCY), Mr Hervé NAGLIK (avec le pouvoir de Virginie DECROIX CARON).

Sont absents / excusés :

Mr Frédéric LETURQUE, Mr Jean Michel MICHALAK, Mme Amel GACQUERRE, Mme Paulette JUILIEN PEUVION, Mr Jean Christophe LORIC, Mr Sébastien LEPRETRE, Mr Christophe GRAS, Mr Louis MARCY, Mr Jacques RICHIR, Mr Alexis HOUSET, Mr Alexandre GARCIN, Mr Raphaël CHARPENTIER, Mr Laurent DUPORGE, Mr Christophe PILCH, Mr Guy MARCHANT, Mr Jean François MONTAGNE, Mr Claude HÉGO, Mr Julien QUENESSON, Mr Philippe MIGNONET, Mr Olivier ENGRAND, Mme Christine PÉRARDEL GUICHARD, Mr Nicolas SIEGLER, Mr Christian LEROY, Mr Michel SEROUX, Mr Marc BRIDOUX, Mr Claude VERGEOT, Mr Grégoire FRANCKE, Mr Jean Claude THOREZ, Mme Virginie DECROIX CARON.

Secrétaire de séance : Monsieur Adrien NAVE.

Votes Pour : 50 Elus ont pris acte du ROB.

Ne participent pas au vote : 0

Abstentions : 0

Votes Contre : 0

SYNDICAT MIXTE HAUTS DE FRANCE MOBILITES

COMITE SYNDICAL DU 22 FEVRIER 2024

DE 10 H 00 à 12 H 00

DELIBERATION N° 2024 – 06



Objet : Rapport d'Orientations Budgétaires

Le Comité Syndical du Syndicat Mixte Hauts-de-France Mobilités réuni sous la présidence de Monsieur Christophe COULON., Président, le 22 Février 2024,

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

Vu les statuts Révisés du Syndicat Mixte Hauts de France Mobilités,

Vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice 2023, adoptées jusqu'à ce jour,

Vu l'instruction budgétaire et comptable M57,

Vu le Rapport d'Orientations Budgétaires présenté ce jour,

PREND ACTE

du Rapport d'Orientations Budgétaires pour l'exercice 2024, ci-joint annexé.

La Président,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Christophe COULON

Hauts-de-France Mobilites

Rapport d'Orientations Budgétaires 2024



PREAMBULE

Le présent rapport vise à instruire le débat sur les orientations budgétaires du syndicat mixte. Il est, comme le législateur l'a souhaité, l'étape préalable au vote du budget primitif, prévu au comité syndical du 27 mars 2024.

L'année écoulée a été riche en matière de renouvellement de nos marchés. Depuis le 3 mai 2023, le groupement Hacon/Coexya est le nouveau titulaire du marché de la centrale Pass Pass qui doit nous livrer pour fin 2024/début 2025, un nouveau site web, une nouvelle application mobile, un nouveau calculateur d'itinéraires et un nouveau référentiel de mobilité. En décembre 2023, nous avons publié deux renouvellements de marchés : l'un relatif au gestionnaire Pass Pass qui exploite la centrale Pass Pass et l'autre concernant le covoiturage. L'écriture de ce dernier marché a été précédé par le recueil des besoins de nos membres en matière de covoiturage et par la tenue d'un débat lors du comité syndical du 13 novembre 2023.

Le syndicat a aussi modifié ses statuts afin de pouvoir se constituer en centrale d'achat, et a coordonné pour le compte de 9 de nos nouvelles AOM rurales, le marché mutualisé de transport à la demande qui sera publié en mars.

2024 sera donc une année riche en matière de déploiement de nouveaux marchés, dont les outils en matière d'information voyageur, de covoiturage ou encore de Transport à la Demande doivent permettre à Hauts de France Mobilités d'améliorer les services de mobilité que nous rendons à nos membres et aux habitants de la Région.

1. Une centrale Pass Pass en transition et une couverture billettique en extension

2024 sera une importante année de transition pour la Centrale Pass Pass. Comme indiqué en préambule, le premier marché qui nous liait à Conduent pour l'exploitation du site passpass.fr depuis juin 2015 a pris fin en mai 2023. C'est le groupement Coexya /Hacon qui est désormais le nouveau titulaire du marché. Il a la charge d'assurer la maintenance de nos actuels médias : site web et application mobile, de nous livrer de nouveaux médias, et un nouveau calculateur d'itinéraires.

La partie billettique de la Centrale reste à Conduent et a fait l'objet d'un marché de maintenance longuement négocié en 2023. Le marché d'exploitation de la centrale Pass Pass confié depuis 4 ans à la société Ticks arrive à échéance. Le nouveau marché d'exploitation a été publié en décembre 2023, le nouveau titulaire sera désigné en juin 2024. La refonte du référentiel de mobilité a également fait l'objet d'un avenant sur le marché maintenance media, avenant passé en CAO le 9 février dernier.

Même vieillissants, nos outils continuent de s'installer dans le paysage digital de la mobilité. La boutique en ligne poursuit sa croissance avec un chiffre d'affaires en hausse de 38% par rapport à 2022 pour atteindre 33 008 euros. (cf annexe 1). L'application mobile a de son côté une balance positive avec 23 000 installations contre 11 800 désinstallations en 2023.

Ce chiffre d'affaires devrait nettement progresser en 2024 avec un élargissement du panier de vente. La boutique en ligne va en effet vendre les titres du réseau Artis, qui a rejoint notre communauté billettique depuis août 2022, auxquels s'ajoute un élargissement de la gamme Transvilles. La vente des titres tout public des 4 zones de l'interurbain du Nord sera aussi une source de recettes supplémentaires, alors qu'aujourd'hui nous vendons les seuls titres du secteur des Flandres.

Le véritable choc de recettes va venir de la vente des produits du TER. Cet objectif est une des priorités du syndicat en 2024. Il est toujours utile de rappeler que la Centrale Pass Pass a été conçue pour permettre à la Région de s'affranchir des outils de distribution de l'opérateur ferroviaire unique. Après avoir subi la franche hostilité de la DG TER vis-à-vis de cette perspective, nous avons en 2022, repris les échanges avec la SNCF, puis en 2023 notre exploitant Ticks a paramétré l'ensemble des origines/destinations du TER dans la centrale Pass Pass. Il restera pour la Région à passer en mai 2024 un avenant à sa convention TER pour autoriser cette vente. Cette avancée sera importante pour le syndicat, comme pour la Région. En effet, dans une perspective de mise en concurrence du TER, il est important de proposer aussi aux nouveaux entrants un canal tiers de distribution à la main des autorités organisatrices, sachant que ce canal sera digital mais aussi physique avec nos Terminaux Points de Vente.

Le renouvellement de nos médias et un panier de produits en progression dans la boutique en ligne justifieront début 2025, le lancement d'une campagne de communication pour mieux faire connaître les services offerts par passpass.fr auprès du grand public aussi bien dans sa dimension information voyageurs que pour la vente en ligne.

La couverture billettique poursuit quant à elle sa croissance géographique. Après avoir intégré le réseau Artis de la CUA en août 2022, c'est l'ensemble du Département de l'Oise qui a rejoint notre communauté billettique en juin 2023. C'est une étape majeure dans la régionalisation de notre carte Pass Pass distribuée à plus d'un million d'exemplaires. Profitant du renouvellement de sa DSP, le réseau de Chauny-Tergnier-La Fère, a lui, prévu de rejoindre notre communauté billettique dès cette année 2024.

Depuis septembre 2023, nous accompagnons fortement le syndicat mixte des transports urbains de la Sambre dans la mutation billettique de son réseau avec son exploitant, la Société Publique Locale Stibus. Le choix politique de rejoindre la communauté billettique Pass Pass a été pris par les élus du SMTUS. Nous avons donc mis notre AMO SETEC à la disposition du SMTUS pour les appuyer dans la définition de leurs besoins et la construction de scénarios possibles. Cet accompagnement va se poursuivre en 2024, avec comme hypothèse une intégration complète du système billettique du réseau de la Sambre dans la Centrale Pass Pass. Cette perspective est aussi discutée avec les services de la Région concernant l'intégration du système billettique de l'interurbain du Nord.

Enfin le partenariat initié avec le Département du Nord pour faire des Maisons France Services des points « info mobilité » se poursuit avec la formation des agents à l'utilisation du site passpass.fr. Des démarches similaires sont aussi en œuvre dans le Pas de Calais avec les Maisons France Service de Desvres et de Lumbres.

L'initiative gouvernementale du titre unique

HDFM a été sollicité par la DGITM pour travailler sur l'initiative nationale du titre unique défendue par l'ex-ministre des Transports Clément Beaume. Après une première séance de travail, nous n'avons pas souhaité aller plus loin et devenir territoire d'expérimentation. D'une part le réseau francilien et le TGV sont exclus du périmètre d'expérimentation, et d'autre part le projet ignore les écosystèmes billettiques régionaux existants qui constituent déjà à leur échelle des titres uniques. Nous proposerons néanmoins aux équipes de la DGTIM de venir en Hauts-de-France pour leur présenter les services déjà rendus par notre billettique régionale Pass Pass.

2. Ouvrir de nouvelles routes en matière de covoiturage

L'année 2023 nous a permis de passer le cap des 14 000 inscrits sur notre plateforme de covoiturage avec plus de 70 communautés d'employeurs. Notre site public et régional de mise en relation gagne en reconnaissance et doit rester un point d'appui pour les acteurs publics et privés de la Région qui souhaitent s'engager dans la pratique du covoiturage. Parce que notre responsabilité est d'améliorer les outils que nous mettons à la disposition du public, nous avons des marges de progrès dans l'exploitation de notre plateforme. De ce point de vue, le bilan de la prime de 100 euros versée aux nouveaux covoitureurs, au-delà des conditions compliquées de son versement, n'est pas à la hauteur de nos espérances. Le volet animation de notre marché doit aussi gagner en cohérence et non plus se contenter de répondre à des demandes éparses.

Cette volonté d'accroître l'efficacité des services que nous rendons, nous a poussé cette fois-ci à scinder en 2 lots distincts le renouvellement de notre marché covoiturage. D'un côté, la maintenance et l'exploitation technique de la plateforme, et de l'autre un marché dédié à l'animation avec davantage de moyens.

Nous avons par ailleurs profité du renouvellement de ce marché pour questionner nos membres sur leurs souhaits en matière de covoiturage. La piste du subventionnement des trajets a été écartée, jugée coûteuse et finalement peu efficiente en matière de conversion au covoiturage. Il ressort de cette consultation, la volonté d'accompagner au mieux les employeurs, notamment les zones d'activités.

A titre d'exemple, HDFM a prévu d'accompagner la Communauté d'Agglomération de Cambrai pour faire du covoiturage un mode privilégié dans l'accès des salariés à la zone d'activité de l'ex BA 113, à cheval entre le Nord et le Pas-de-Calais. Ce sera aussi le cas sur le Dunkerquois, où nos outils en matière de covoiturage doivent accompagner la densification du tissu industriel. Les échanges avec les services de la Communauté Urbaine de Dunkerque pour faire du covoiturage un maillon de la chaîne de mobilité ont déjà débutés.

Dans un autre registre à l'automne 2023, nous avons commandé à la société EKOV, une étude pour faire du covoiturage dynamique sur des axes routiers déterminés. Il s'agit d'apprécier le potentiel de covoiturage sur l'ex RN1 de Dunkerque au Touquet, la RN 42 entre Boulogne-sur-Mer et Saint-Omer, prolongée par la RD 300 jusqu'à Dunkerque, et enfin la RD 939 entre Cambrai et Le Touquet via Arras. Le covoiturage dynamique consiste à matérialiser des arrêts, en profitant autant que possible du mobilier existant comme les arrêts de bus pour faciliter la mise en relation entre automobilistes et candidats au covoiturage. La communication et l'animation autour du covoiturage sur un axe identifié sont essentiels pour assurer le succès de ce nouveau service.

Cette première étude exploratoire est prise en charge par HDFM. Un premier COPIL réunissant les 17 AOM traversées par les axes retenus s'est tenu début décembre. Les participants et les gestionnaires d'infrastructures ont affiché leur volonté de s'impliquer dans la réussite de cette opération qui a le mérite de la lisibilité. Des copils spécifiques pour chacun des axes retenus vont se tenir courant mars, ils permettront d'apprécier le potentiel de covoiturage sur chacun des axes. A l'issue de l'étude, il faudra inventer sur les axes à potentiel un modèle pour investir dans une signalétique et une communication commune, et prévoir une exploitation de ces lignes via notre outil passpasscovoiturage.fr.

L'outil de coopération que constitue notre syndicat mixte est adapté pour faire travailler ensemble les AOM traversées et les gestionnaires d'infrastructures. Ces 3 axes doivent nous servir de laboratoire pour dupliquer ces lignes de covoiturage dynamique ailleurs en Région. Nous prévoyons dès 2024 de lancer de nouvelles études sur des axes qui intéresseront nos membres.

Le champ du covoiturage solidaire en lien avec des structures associatives sera aussi développé, c'est le sens du module covoiturage solidaire que nous avons ajouté à notre plateforme. Le public visé pour le covoiturage solidaire nécessite la médiation de structures relais. Des partenariats se construisent avec l'association Phare dans le Cambrésis et le Valenciennois. C'est aussi le cas avec le département du Pas-de-Calais et sa plateforme « Ma mobilité 62 ».

L'objectif, en nous appuyant sur notre plateforme de mise en relation, et aux fonctionnalités améliorées, est de proposer non pas une politique de covoiturage uniforme sur l'ensemble du territoire régional, mais une pluralité de solutions de covoiturage en fonction des besoins du territoire : covoiturage dynamique sur un axe routier matérialisé, covoiturage solidaire, animation construite en zone d'activité en lien avec les employeurs, poursuite du Défi Covoiturage... etc... Pour réussir l'ensemble de ces actions portées par le syndicat, elles devront aussi être relayées par nos AOM.

3. Poursuivre l'accompagnement de nos AOM rurales

Nos nouvelles AOM ont pleinement trouvé leur place au sein du syndicat. Les commissions nouvelles AOM et TAD se sont réunies chacune à 2 reprises. Nos nouveaux membres s'engagent aussi dans la réalisation de Plans de Mobilité Simplifiés, comme la LOM les y autorise. En janvier 2023 nous avons voté le principe de subvention pour les EPCI qui s'engagent dans ces PMS. 4 nouvelles AOM ont bénéficié de ce soutien : le Pays du coquelicot, le Haut Pays du Montreuillois, Desvres-Samer et le Pays d'Opale. Au-delà de cet appui financier, HDFM apporte aussi sa contribution technique par sa participation aux travaux de ces PMS en lien avec les AMO retenus et les techniciens.

Le travail le plus innovant en 2023, fut la réflexion engagée autour du marché mutualisé de Transport à la Demande. Elle a mobilisé 9 EPCI ruraux : 1 dans la Somme, 3 dans le Nord et 5 dans le Pas de Calais. Après 9 mois d'échange et de réflexion juridique notamment avec SGAR, nous avons délibéré en juin 2023 pour modifier nos statuts et nous ériger en Centrale d'Achat.

Cette étape majeure a été suivie d'une délibération adoptée en novembre 2023 pour créer une centrale d'achat. Cette Centrale d'Achat sera notre véhicule juridique pour porter le marché. L'enjeu est de disposer d'un service de TAD qui s'affranchit des frontières de chaque AOM. Un travail étroit est donc mené avec les services de la Région afin d'obtenir pour les AOM volontaires une délégation de compétence en matière de transport interurbain, disposition nécessaire lorsqu'un service est à cheval sur 2 AOM.

L'objectif de ce nouveau service est de constituer une offre qui se veut exclusivement complémentaire à l'interurbain ou au TER. Nos travaux conjoints ont permis d'arrêter un cahier des charges qui propose un service disponible du lundi au vendredi de 7h à 19h réservable au plus tard la veille à 16h pour un coût de 3 euros la course. Si HDFM coordonne le marché et assurera la

promotion de ce nouveau service via une campagne de communication, chaque EPCI assumera le coût des kilomètres parcourus sur son territoire. L'objectif de la mutualisation est ici pour chacun d'optimiser les coûts : centrale d'appel, véhicules, personnels...Et d'obtenir par la mise en concurrence, des offres supportables pour nos membres. Cette démarche inédite du marché mutualisé illustre l'intérêt pour nos membres de l'outil que constitue notre syndicat mixte : Construire ensemble des services plutôt que de les concevoir seul, doit être une garantie d'efficacité et d'économie via des coûts optimisés. L'objectif est de publier le marché en mars 2024 pour un démarrage du service à l'automne prochain.

Nous allons aussi initier une réflexion sur l'extension de lignes urbaines qui peut représenter un intérêt en termes de desserte pour les communes rurales limitrophes des AOM urbaines. Les coûts kilométriques des lignes de bus, contenus dans les contrats de délégation de service public, permettront aux AOM rurales d'identifier les budgets nécessaires pour financer de telles extensions. Celles-ci devront être parcimonieuses et correspondre à de réels besoins de desserte. Le recensement des projets est en cours, un groupe de travail associant les territoires demandeurs et les AOM urbaines permettra là aussi de mutualiser les réflexions. Le déploiement de ces compléments d'offres nécessitera aussi une collaboration avec la Région en termes de délégation de compétence. C'est une démarche qui prend du temps, car les volumes de kilomètres parcourus sont arrêtés dans les contrats de DSP, ce qui nécessitera pour nos AOM urbaines des avenants afin de mobiliser les personnels et les véhicules nécessaires.

4. Communiquer sur les outils du syndicat

En 2023, nous avons procédé à la refonte complète de notre site web institutionnel. Ce chantier était devenu une nécessité, tant l'ancien site était devenu au fil du temps un empilement de développements sans cohérence. Nous disposons désormais avec www.hdfmobilités.fr d'un outil qui renseigne correctement sur notre actualité, maitrisés d'ouvrage et notre gouvernance. Cela nous permet aussi de respecter la nécessité de rendre publiques l'ensemble de nos délibérations. Nous poursuivons aussi la publication de notre lettre d'information sous forme numérique à raison de 2 numéros par an.

Nous prévoyons ensuite, comme évoqué plus haut, la mise en œuvre de 2 campagnes de communication grand public. La première visera à promouvoir le caractère régional et multiservices de la carte Pass Pass. Dans les réseaux urbains, trop d'usagers pensent encore que leur carte est utilisable exclusivement sur leur territoire, c'est particulièrement vrai pour la MEL. Au-delà des transports collectifs, la carte Pass Pass permet aussi d'accéder aux garages à vélos, aux bornes de recharge électrique ou encore aux services d'autopartage opérés par Citiz. Cette dimension d'une mobilité multimodale à dimension régionale, garantie par le support dont le syndicat assure la maitrise d'ouvrage, doit être mieux connue du grand public, et justifie le lancement d'une campagne de communication.

L'autre campagne portera sur notre outil d'information voyageur et de vente de titres. Nous profiterons de la livraison de nos nouveaux médias : site web, application mobile et calculateur d'itinéraires prévue au 4ème trimestre pour lancer une campagne de communication qui s'appuiera donc sur des outils neufs et complètement fonctionnels. Les réunions des contrats opérationnels de mobilité animées par le Conseil Régional ont révélé la grande ignorance des offres de transports existantes en région, notamment les offres interurbaines de la Région. Il y a donc un impératif à mieux faire connaître ces offres. La mise à disposition de médias neufs début 2025 est donc l'occasion de lancer cette campagne de communication pour mieux faire connaître le principal

investissement du syndicat. Rappelons ici que l'information voyageur multimodale à dimension régionale est l'une des 3 premières compétences d'un syndicat mixte de transports de type SRU.

5. Un budget 2024 axé sur le développement

2023 a marqué un tournant sur le plan budgétaire, c'est en effet la première année où le budget s'est construit et déroulé au regard de nos nouveaux statuts. L'arrivée de 15 nouveaux membres et le changement du mode de calcul des contributions statutaires ont fait progresser celles-ci, passant de 751 144 euros en 2022 à 1,39 million d'euros en 2023. Cette recette devrait être stable pour l'exercice 2024. (cf annexe 2).

Le prélèvement du VMA sur son nouveau périmètre, effectif à compter du 1^{er} juillet 2023, a permis une nette progression de nos recettes fiscales, passant de 1,73 millions d'euros à 2,6 millions d'euros pour l'année 2023, construite budgétairement sur 6 mois au nouveau périmètre de prélèvement. La recette estimée pour 2024, 1^{ère} année pleine, devrait être de 4,4 Millions d'euros.

Cette progression de nos recettes fiscales était nécessaire au vu de l'accroissement des dépenses de fonctionnement en 2023, passant de 1,8 Millions d'euros en 2022, à 2,7 millions d'euros en 2023, et estimées à 4,1 millions d'euros en 2024. Le résultat de fonctionnement de l'année 2023 est de 3,8 millions d'euros, et va décroissant jusque 2027, malgré la hausse conséquente des recettes fiscales. Ainsi, force est de constater que dès l'exercice 2025, les dépenses réelles de fonctionnement apparaissent comme supérieures aux recettes réelles de fonctionnement.

A contrario, le résultat d'investissement va croissant puisque l'ensemble des dépenses d'investissements sont, pour ce cycle de 4 ans des marchés de la centrale Pass Pass reportées en fonctionnement. Une réflexion est en cours pour éventuellement utiliser cette manne pour solder l'un des 2 prêts bancaires en cours.

Comme annoncé dans le ROB 2023 et la feuille de route du Syndicat, ces recettes sont essentiellement utilisées pour le renouvellement de nos marchés de la Centrale Pass Pass, pour financer nos politiques de développement des mobilités telles que le covoiturage, ainsi que pour apporter un soutien à nos membres sur leur projet d'intermodalité.

Ainsi les dépenses de fonctionnement liées à la Centrale Pass Pass ont-elles augmentées en moyenne de plus d'un million d'euros par an depuis 2022, l'ancienne structure financière du marché étant construite sur de l'investissement, et les fonctionnalités étant livrées, la majeure partie des dépenses sur cet outil est ainsi liée à la section de fonctionnement, notamment via les nouveaux marchés de la Centrale Pass Pass notifiés en décembre 2022 et mai 2023 et relatifs au renouvellement des médias, à l'hébergement, à la maintenance billettique. Près de la moitié de ce budget est d'ailleurs consacrée au renouvellement de nos médias permettant au syndicat de disposer d'un nouveau site web, d'une nouvelle application mobile et d'un nouveau calculateur d'itinéraires, en adéquation plus fine des besoins des usagers et de l'application de la LOM, notamment en termes d'information voyageurs et d'accessibilité aux transports publics.

Des campagnes de communication conséquentes seront ainsi proposées pour accompagner ces enjeux de taille pour le Syndicat et ses membres, pour les territoires et leurs habitants.

Quelques dépenses d'investissement sont néanmoins à prévoir pour les développements rendus nécessaires par les évolutions applicatives et préventive des outils numériques, mais la baisse de ces postes de dépenses est visible, passant de 1,9 millions en 2023, à 1,6 millions d'euros en 2024 puis déclinante jusqu'à 2027.

Comme planifié sur le ROB 2023 et les actes budgétaires 2023, le syndicat a pu soutenir les projets intermodaux de ses membres, grâce à la provision prévue sur la ligne « soutien aux politiques d'Intermodalité ». Le cadencement des versements dépendants de l'avancée de ces projets, 27 781 € ont été versé en 2023 au titre d'une participation aux plans de mobilité simplifiés de 3 EPCI, la Communauté de Communes de Desvres-Samer, la Communauté de Communes du Pays du Coquelicot et la Communauté de Commune du Haut Pays du Montreuillois. Le solde de ces participations et les subventions accordées à 2 autres EPCI seront versés en 2024. Le syndicat a prévu de maintenir cette ligne de dépenses au bénéfice des projets portés par ses membres, à hauteur de 150 000€ par an.

En ce qui concerne les soutiens aux projets d'infrastructure ils ont été identifiés en tant que subvention d'investissement et versés depuis cette section. Ainsi le Syndicat a-t-il pu participer au financement des stations de mobilité sur le territoire de la CAPSO en 2023, tandis qu'une participation de 80 000€ sera versée à la création de la Maison de la Mobilité de Cambrai en 2024. Cette ligne de dépense en section d'investissement est ainsi renouvelée sur la projection pluri annuelle du ROB 2024 pour un montant de 80 000€ annuels.

Les dépenses relatives au fonctionnement général du syndicat subissent une hausse de 56 000€ s'expliquant d'une part, par l'inflation et les dépenses d'énergie, qui génèrent une hausse de près de 10% des dépenses classiques de fonctionnement ainsi que l'accroissement des interventions du Syndicat qui a nécessité des coûts supplémentaires, qu'il s'agisse de frais de déplacements ou de logistiques.

Enfin, notons que le loyer versé à la Région pour la PFR à Armentières est désormais comptabilisé dans le poste des dépenses de fonctionnement et non plus dans le poste des coûts liés à l'interopérabilité.

Ainsi, les dépenses liées au fonctionnement général du Syndicat (hors projets), peuvent se répartir en deux postes principaux, l'un dédié aux fonctionnements des locaux, l'autre lié aux impacts des projets sur le fonctionnement général (déplacement, tenue des Comités Syndicaux, abonnements, cotisations ...).

Devant l'impact des charges locatives ayant quasiment doublé en 2023, une réflexion est en cours pour rassembler les 2 équipes du Syndicat, actuellement logées d'une part à Armentières pour la PFR et l'interopérabilité Billettique et d'autre part à Lille.

De façon générale les dépenses de la section de fonctionnement vont croissantes, tandis que celles de la section d'investissement décroissent notablement dès 2025. Le ratio reste plus ou moins constants sur les parts de dépenses liées à la Centrale et les services de mobilité qui lui sont associées (50%), pour les projets de mobilité portés par le Syndicat (interopérabilité, Covoiturage,

soutien aux politiques intermodales, Autopartage, ingénierie, TAD...20%), et 25% pour le fonctionnement du Syndicat.

Enfin, les amortissements prennent une part conséquente sur ces budgets, tant en amortissement des équipements qu'en amortissement des subventions reçues.

2024 verra enfin le solde de la subvention du Feder et de l'Aftif. Il est à souligner que le Feder fut perçu dans sa totalité du fait d'un suivi rigoureux du dossier depuis 8 ans par l'équipe du Syndicat, associé à un travail de proximité avec les équipes Feder de la Région. L'Aftif sera légèrement amoindrie du fait de dépenses minorées en communication.

6. Des Ressources Humaines à forte valeur ajoutée

2022 avait permis de configurer l'équipe telle qu'elle est aujourd'hui, dans l'objectif de porter les résolutions de la feuille de route et de conforter les moyens humains déjà largement sollicités.

L'exercice 2023 a permis à l'équipe de se stabiliser et d'appréhender l'ampleur des tâches à accomplir notamment dans l'exercice des nouvelles missions du Syndicat et face à l'élargissement de son périmètre. L'ensemble des agents du syndicat et des derniers recrutements, la montée en charge du volume de travail et la complexité des enjeux portés par le syndicat ont permis à ce dernier de s'étoffer en termes de profils spécifiques et porteurs d'une expertise précieuse pour le syndicat et ses membres. Ces avancées et cette maturité des compétences n'ont pu toutefois se faire qu'avec l'appui et la confiance des élus du Syndicat, qui permettent à l'équipe de travailler en sérénité et réactivité.

Le syndicat compte aujourd'hui 11 postes occupés pour 13 postes vacants, qui ne sont volontairement pas publiés à des fins d'économie et dans l'attente du moment propice. Ainsi le poste de Chargé de communication devrait être publié et pourvu déjà depuis 2022, mais dans l'attente et face aux urgences, les agents du Syndicat pourvoient à ce besoin, cette situation ne pourra cependant rester que temporaire et ce recrutement devra se réaliser afin de répondre aux besoins croissants en termes de communication et d'évènementiel.

De la même façon, l'impact de la LOM et l'activité du syndicat se font grandement ressentir sur le pôle administratif et financier. En effet, en quelques années le nombre de mandats et de titres a quasiment triplé, imposant un mi-temps pour le traitement de la seule facturation au gestionnaire comptable, normalement appelé à gérer la recette fiscale. De la même façon, les actes réglementaires et administratifs portés par le syndicat se sont massivement quantifiés, qu'il s'agisse des délibérations, des marchés publics, des conventions, des dossiers de subventions, ou du nombre de tiers. Par ailleurs, le poids des normes et des réformes impacte directement les agents du syndicat qui doivent faire face à des réformes de plus en plus complexes et diversifiées, qu'il s'agisse de la dernière réforme en termes de RH, ou des réformes comptables. Ainsi, ces évolutions récurrentes obligent à un travail de proximité accru avec les organismes externes, et accroissent de ce fait la charge de travail des agents du syndicat.

Au-delà de la montée en expertise indéniable des agents qui doivent faire face sans préavis à toutes ces situations, la charge de travail nécessite de renforcer le pôle administratif et financier par un recrutement projeté en catégorie C, afin notamment de pouvoir conserver la rigueur nécessaire et impérieuse à l'exercice de ces missions.

De façon naturelle, le volume financier des dépenses RH progresse, soit un prévisionnel de 952 000€ (+ 130 000€ au regard de l'année 2023), ce poste de dépense prenant en compte les augmentations des charges patronales RH, les avancements de carrière, les salaires du chargé de communication et du renfort de catégorie C en matières administrative.

Sur les 11 postes occupés en ce début d'année 2024, 6 le sont par des agents titulaires fonctionnaires dont 2 mis à disposition, 5 par des agents contractuels de droit publics dont un CDI. Le contrat d'alternance n'a pas été renouvelé car ayant choisi une autre orientation professionnelle.

En termes de parité, l'équipe est constituée de 6 femmes dont 1 relève de la filière technique et de 5 hommes, dont 4 relèvent de la filière Technique. L'équipe de direction est constituée d'un homme Directeur Général, et d'une femme, Directrice Générale Adjointe.

Aucun avantage en nature n'a été accordé aux agents du Syndicat ni en 2023 ni sur les exercices précédents. Les agents bénéficient de tickets restaurant auparavant de 7,50€ depuis 10 ans, et passé à 9€ depuis juin 2023, avec une prise en charge de 5,40€ par l'employeur. Seuls 3 agents, dont 2 encadrants, amenés à beaucoup se déplacer sont équipés de téléphones portables professionnels, le reste du personnel travaillant avec l'IP Phone mis en place en 2022 ou recourant à son portable personnel.

Depuis la création du Syndicat en 2009, les agents du syndicat effectuent la durée horaire légale de 1607 heures annuelles et sont donc en conformité avec la loi. Enfin, jusqu'à ce jour, aucune heure supplémentaire ni NBI ne sont versés en direct aux agents du syndicat qui sont tous désormais soumis au RIFSEEP. Au vu des profils des agents, de la pleine autonomie de l'équipe en place et de sa polyvalence, une concertation sur l'organisation du temps de travail et des cycles de travail a été menée avec les agents lors du dernier séminaire d'équipe en juillet. Des scénarios portant sur 3 cycles de 4, 4,5 ou 5 jours sont en cours d'élaboration. Cette possibilité du choix constitue à l'heure actuelle un vrai gage d'attractivité pour notre petite structure encore méconnue et au regard des problèmes de recrutement rencontrés.

En termes d'action sociales, le syndicat a déjà délibéré depuis 2014 sur la participation à la prévoyance et à la mutuelle. A ce jour, aucun des agents du Syndicat n'a souscrit à un contrat de prévoyance. Du fait des récentes avancées réglementaires, un contrat de prévoyance sera proposé aux agents afin de les inciter à souscrire à cette couverture et garantie maintien de salaire.

7. Les informations relatives à la dette

Conformément à l'article D2312-3 du CGCT qui précise à son alinéa 3 le besoin d'information relatives à la structure et la gestion de l'encours de dette contractée et les perspectives pour le projet de budget du prochain exercice, les données relatives à la dette du Syndicat sont les suivantes.

Le syndicat a souscrit 2 prêts bancaires en 2015 et 2016 afin de faire face à l'attente des versements du Feder, qui devait financer à 50% les dépenses d'investissement du marché de la centrale PassPass.

Le 1er prêt souscrit au 28 novembre 2016 auprès de la Caisse d'Épargne, pour un montant de 3 880 000€ au taux fixe de 0.95% est constitué de 15 annuités de remboursement avec un lissage du capital amorti chaque année, à échéance annuelle constante de 258 666.67€. Le montant des intérêts annuels du prêt diminue d'année en année et sera de 20 994.42€ en 2024. Le montant des intérêts du prêt se monte à 300 767.13€, au total le montant du prêt est donc de 4 180 767.13€. Au 31 décembre 2023 le Syndicat a déjà remboursé 1 552 000.02€, il reste à rembourser 2 327 999.98€ au titre du capital restant dû soit 8 annuités jusqu'au 1er Mai 2032.

Le second prêt souscrit auprès de la Banque Postale le 18 mai 2018 pour un montant de 2 500 824€ au taux fixe de 1.38%, est également constitué de 15 annuités de remboursements, avec un lissage de l'échéance trimestrielle de 41 680.40€ soit 166 721.60€ par an. Les intérêts versés en 2024 seront de 22 116.00€, le montant total des intérêts du prêt se monte à 264 395.44€, soit un montant total du prêt de 2 765 219.44€. Au 31 décembre 2023, le Syndicat a déjà remboursé 916 968.80€, le capital restant dû est de 1 583 855.20€, il reste 9 annuités jusqu'au 1er juin 2033.

Le tableau de projection financière du ROB 2024 reprend ces éléments et fait apparaître le remboursement des intérêts des prêts en dépense de de fonctionnement, et le virement prévu en section d'investissement depuis la section de fonctionnement au titre du remboursement du capital de la dette.

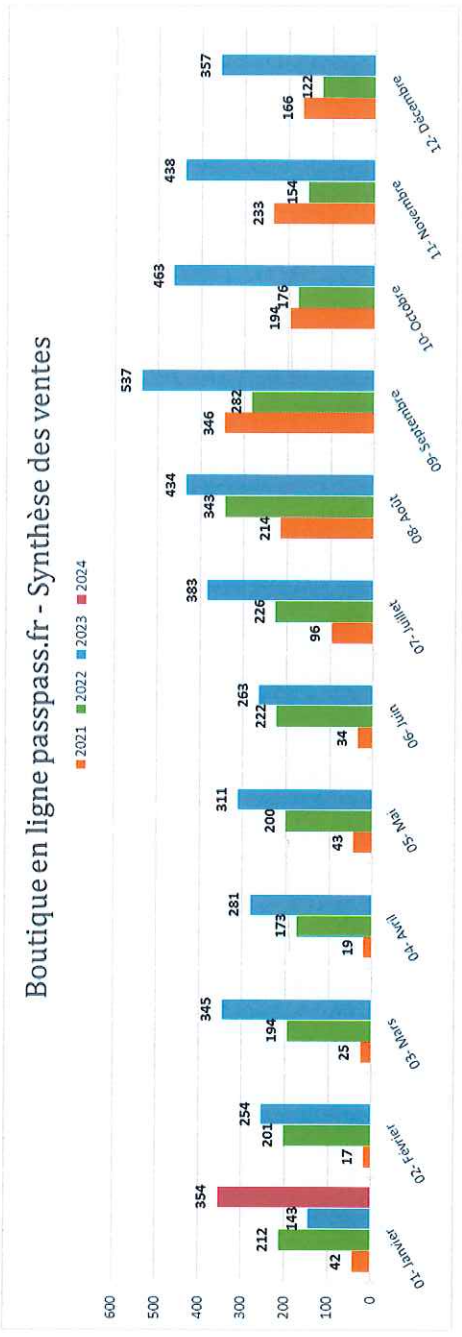
ANNEXES



Boutique en ligne

Record depuis l'ouverture de la boutique en ligne en septembre 2023 :

- **Ventes : 537**
- **Recettes : 4 238,40 €**



- ☞ Une **forte augmentation** des ventes en 2023 par rapport à 2022
- ☞ Les statistiques de janvier 2024 **suivent cette courbe**

Moyenne 2022 :

- ☞ Ventes : 208
- ☞ Recettes : 1 990,60 €

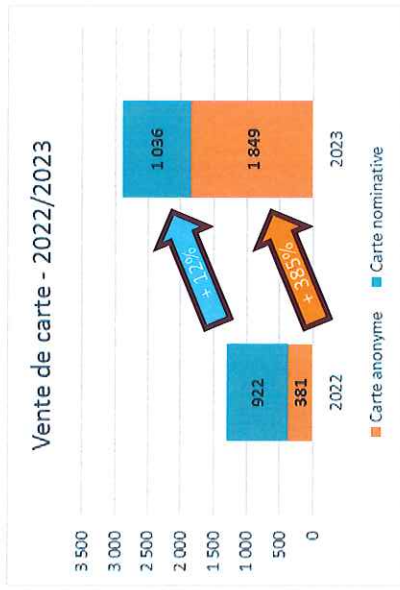
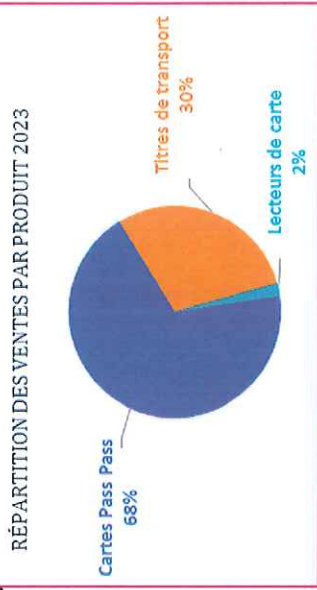
Moyenne 2023 :

- ☞ Ventes : 350
- ☞ Recettes : 2 732,74 €

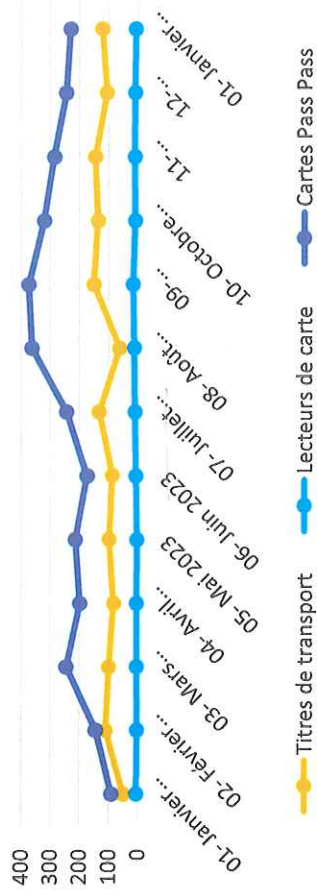




Boutique en ligne



Ventes par catégorie de produit Janvier 2023 à Janvier 2024



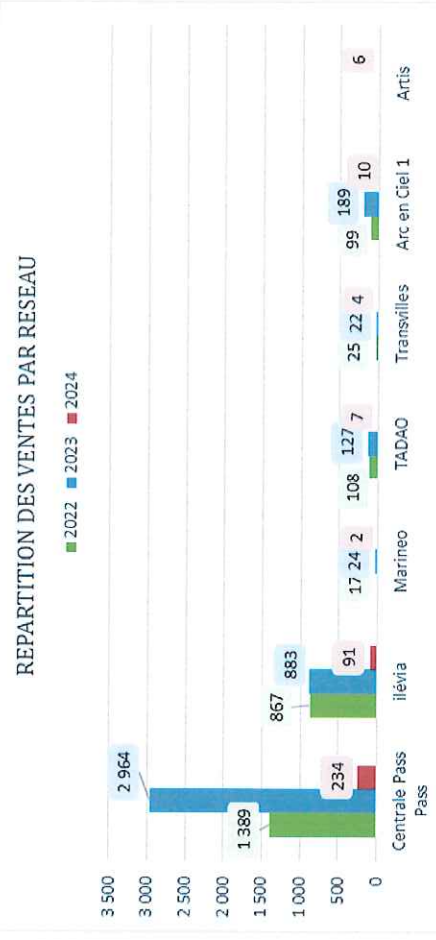
- Les ventes de cartes ont **fortement augmenté** entre 2022 et 2023
- L'évolution du nombre de ventes de titres de transport est stable sur l'année avec **des pics en septembre et novembre** et une baisse en août
 - La baisse est à nuancer : les recettes du mois d'août sont plus importantes que celles de juillet (moins de TU et carnets achetés mais plus de titres réguliers qui sont plus coûteux)





Boutique en ligne

	Année 2022				Année 2023				Evolution des ventes 2022/2023		Evolution des recettes 2022/2023	
	Nb Ventes	Mnt Ventes	% des ventes de l'année	% des recettes de l'année	Nb Ventes	Mnt Ventes	% des ventes de l'année	% des recettes de l'année	Nb Ventes	Mnt Ventes	% des ventes de l'année	% des recettes de l'année
Centrale Pass Pass	1389	7 375,00 €	55%	31%	2964	15 225,00 €	70%	46%	2964	15 225,00 €	70%	46%
ilévia	867	14 421,10 €	35%	60%	883	15 658,10 €	21%	47%	883	15 658,10 €	21%	47%
Marineo	17	98,00 €	1%	0%	24	213,00 €	1%	1%	24	213,00 €	1%	1%
TADAO	108	1 369,10 €	4%	6%	127	1 036,60 €	3%	3%	127	1 036,60 €	3%	3%
Transvilles	25	300,00 €	1%	1%	22	264,00 €	1%	1%	22	264,00 €	1%	1%
Arc en Ciel 1	99	324,00 €	4%	1%	189	612,00 €	4%	2%	189	612,00 €	4%	2%
TOTAL DE L'ANNEE	2505	23 887,20 €	100%	100%	4209	33 008,70 €	100%	100%	4209	33 008,70 €	100%	100%



Entre 2022 et 2023, les ventes ont augmentées de 68% et les recettes de 38%.

A noter en 2024, la mise en vente des titres Artis et l'élargissement de la gamme tarifaire Transvilles distribuée





Boutique en ligne



☞ Le nombre d'inscriptions au compte passpass.fr **augmente** légèrement entre 2022 et 2023

☞ Les statistiques de janvier 2024 **suivent cette courbe**



ROB 2024 HAUTS-DE-FRANCE MOBILITES

VMA 0,10% +15cts/hab AVEC VIREMENT PRETS	2023	2024	2025	2026	2027
DEPENSES DE FONCTIONNEMENT					
011 _ Fonctionnement Smirt	248 393,74 €	273 233,11 €	300 556,43 €	330 612,07 €	363 673,27 €
012_RH	832 028,05 €	951 749,40 €	999 336,87 €	1 049 303,71 €	1 065 043,27 €
ADAV_ CCI_Villes Cyclables	59 000,00 €	67 000,00 €	67 000,00 €	67 000,00 €	67 000,00 €
65'67 frais bancaire régie-Rmbt VMA-frais élus	163,80 €	8 000,00 €	8 000,00 €	8 000,00 €	8 000,00 €
66 Intérêt de l'emprunt	47 868,51 €	43 110,42 €	38 352,33 €	33 594,23 €	28 836,14 €
Sous>Total dépenses fonctionnelles	1 187 454,10 €	1 343 092,93 €	1 413 245,63 €	1 488 510,01 €	1 532 552,68 €
Ingénierie Projets LOM/AOM	27 120,60 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €
Covoiturage dont Communication	198 745,64 €	400 000,00 €	428 000,00 €	428 000,00 €	428 000,00 €
Marché TAD	930,00 €	150 000,00 €	150 000,00 €	150 000,00 €	150 000,00 €
Soutien politiques Intermodalité (Subv)	27 781,31 €	150 000,00 €	150 000,00 €	150 000,00 €	150 000,00 €
AMO Interoperabilité Billettique	133 496,90 €	142 841,68 €	152 840,60 €	163 539,44 €	174 987,20 €
AMO suivi Centrale & Nvx marchés	98 074,92 €	139 571,00 €	149 340,97 €	159 794,84 €	170 980,48 €
Communication Centrale & PP	18 825,40 €	450 000,00 €	550 000,00 €	400 000,00 €	300 000,00 €
Marché Exploitation PP_TICKS	220 712,63 €	350 000,00 €	320 000,00 €	320 000,00 €	320 000,00 €
Marché Hébergement site PP.fr	346 846,57 €	280 000,00 €	420 000,00 €	420 000,00 €	420 000,00 €
Marché MCO Media PP.fr	135 432,00 €	141 486,00 €	925 448,00 €	900 000,00 €	900 000,00 €
Marché MCO Billettique PP.fr	278 702,93 €	494 909,70 €	400 000,00 €	400 000,00 €	400 000,00 €
TPVS	0,00 €	50 000,00 €	80 000,00 €	130 000,00 €	170 000,00 €
Frais divers Centrale	19 220,00 €	50 000,00 €	54 250,00 €	58 861,25 €	63 864,46 €
Sous>Total passpass	1 117 814,45 €	1 955 966,70 €	2 899 038,97 €	2 788 656,09 €	2 285 967,68 €
Dépenses réelles de fonct.	2 693 343,00 €	4 141 901,32 €	5 193 125,20 €	5 168 705,54 €	4 546 520,36 €
(023) Virement à section Invest Rbmnt capital du prêt	0,00 €	425 388,27 €	425 388,27 €	425 388,27 €	425 388,27 €
Amortissements 6811 (042)	851 036,42 €	955 598,91 €	1 051 180,45 €	1 086 087,65 €	1 126 268,50 €
Total Dépenses Ordre Fonct	851 036,42 €	1 380 987,18 €	1 476 568,72 €	1 511 475,92 €	1 551 656,77 €
DEPENSES DE FONCTIONNEMENT	3 544 379,42 €	5 522 888,50 €	6 669 693,91 €	6 680 181,46 €	6 098 177,13 €
RECETTES DE FONCTIONNEMENT					
73 VMA 0,10%	2 578 130,96 €	4 400 000,00 €	4 400 000,00 €	4 400 000,00 €	4 400 000,00 €
74 Contributions statutaires	1 139 037,70 €	1 140 000,00 €	1 140 000,00 €	1 140 000,00 €	1 140 000,00 €
7588 et divers Bercy+covoiturage+Rbmnt Rh+régie	58 328,02 €	33 000,00 €	33 000,00 €	33 000,00 €	33 000,00 €
Recettes réelles Fonct	3 775 496,68 €	5 586 000,00 €	5 586 000,00 €	5 586 000,00 €	5 586 000,00 €
Amortissement subventions reçues	275 708,38 €	275 708,38 €	342 490,17 €	342 490,17 €	342 490,17 €
RECETTES FONCTIONNEMENT	4 051 205,06 €	5 861 708,38 €	5 928 490,17 €	5 928 490,17 €	5 928 490,17 €
002 excédent reporté (cumulé)	3 359 887,05 €	3 866 712,69 €	4 205 532,57 €	3 464 328,83 €	2 712 637,54 €
Total Recettes Ordre Fonct	3 635 595,43 €	4 142 421,07 €	4 548 022,74 €	3 806 819,00 €	3 055 127,72 €
RECETTES FONCTIONNEMENT	7 411 092,11 €	9 728 421,07 €	10 134 022,74 €	9 392 819,00 €	8 641 127,72 €
RESULTAT DE FONCTIONNEMENT	3 866 712,69 €	4 205 532,57 €	3 464 328,83 €	2 712 637,54 €	2 542 950,58 €
DEPENSES D'INVESTISSEMENT					
21 TIC(+Voiture service en 2023)	49 709,73 €	50 000,00 €	50 000,00 €	50 000,00 €	50 000,00 €
Subvention Equipement	80 000,00 €	80 000,00 €	80 000,00 €	80 000,00 €	80 000,00 €
Total Centrale Invest + fonct	761 123,98 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Marché MCO BILLETIQUE	79 813,06 €	225 795,00 €	80 000,00 €	85 000,00 €	100 000,00 €
Marché MCO Media	498 371,16 €	977 928,00 €	213 608,00 €	287 712,80 €	200 000,00 €
16 rmbt capital prêt fin 2032 et 2033	425 388,27 €	425 388,27 €	425 388,27 €	425 388,27 €	425 388,27 €
Dépenses Réelles Invest	1 894 406,20 €	1 679 111,27 €	768 996,27 €	848 101,07 €	475 388,27 €
Amortissement subventions reçues	275 708,38 €	275 708,38 €	342 490,17 €	342 490,17 €	342 490,17 €
DEPENSES INVESTISSEMENT	2 170 114,58 €	1 954 819,65 €	1 111 486,44 €	1 190 591,24 €	817 878,44 €
RECETTES D'INVESTISSEMENT					
Subvention AAP	0,00 €	36 230,28 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
FCTVA n+2	268 264,33 €	166 467,07 €	227 798,94 €	205 610,57 €	56 351,71 €
FEDER n+1 (ou n-6 mois)	0,00 €	965 496,58 €	0,00 €	0,00 €	-
Recettes réelles Invest	268 264,33 €	1 168 193,93 €	227 798,94 €	205 610,57 €	56 351,71 €
28 (040) Amortissement inv virement prêt section fonct	851 036,42 €	955 598,91 €	1 051 180,45 €	1 086 087,65 €	1 125 594,81 €
	0,00 €	425 388,27 €	425 388,27 €	425 388,27 €	425 388,27 €
RECETTES INVESTISSEMENT	1 119 300,75 €	2 549 181,12 €	1 704 367,66 €	1 717 086,49 €	1 607 334,79 €
001 Résultat reporté n-1	2 328 834,62 €	1 278 020,79 €	1 872 382,25 €	2 465 263,47 €	2 991 758,72 €
RESULTAT D'INVESTISSEMENT	1 278 020,79 €	1 872 382,25 €	2 465 263,47 €	2 991 758,72 €	3 356 500,49 €