

DELIBERATION DU COMITE SYNDICAL

C'est le **Mercredi 12 Octobre 2022** à 18h00 Salle des Fêtes Jules Fromont à Lambres lez Douai que se sont réunis les délégués désignés par la Communauté de communes Cœur d'Ostrevent et la Communauté d'agglomération Douaisis Agglo adhérentes au Syndicat Mixte des Transports du Douaisis.

Il est rappelé qu'une convocation a été régulièrement adressée à chacun des membres désignés par les conseils communautaires.

Nombre total de délégués : 45

Présents : (titulaires et suppléants) 36

Absents : 4

Procuration : 5

Etaient présents (délégués titulaires) : 35

Pour la CCCO : Alain BRUNEEL - François CRESTA - Lionel FONTAINE - Donato MIRAGLIA - Eric MOREAU - Pascal PRUVOST - Julien QUENNESSON - Jean-Michel SIECZAREK - Alain SROGA - Jessica TANCA.

Pour DOUAISIS AGGLO : Karim BACHIRI - Christophe BLERVACQUE - Christophe CHARLES - Yaël CZUPRYNA - Romain DAPVRIL - Jean-Claude DESMENEZ - Muriel DOUDOK - Lisiane DUBUS - Christophe DUMONT - Alain DUPONT - Christine ERADES - Damien FRENOY - Arnaud GLABIEN - Delphine GUINEZ - Jean-Luc HALLE - Claude HEGO - Jacques LECLERCQ - Jean-Christophe LECLERCQ - Jean-Michel LEROY - Maryline LUCAS - Claudine PARNETZKI - Arnaud PIESSET - Robert STRZELECKI - Jean Michel SZATNY - Franck VALEMBOS.

Etaient présents (délégués suppléants) : 1

Pour DOUAISIS AGGLO : Sandrine PONTHEUX suppléante de Thierry FAIDHERBE.

Etaient présents par procuration : 5

Pour la CCCO : Rodrigue LEBLAN donne pouvoir à Alain BRUNEEL - Frédéric DELANNOY donne pouvoir à Lionel FONTAINE - Alain PAKOSZ donne pouvoir à Jean-Michel SIECZAREK.

Pour DOUAISIS AGGLO : Gilles BARBIEUX donne pouvoir à Jean-Luc HALLE - Philippe ROSZYK donne pouvoir à Romain DAPVRIL.

Etaient absents et excusés : 4

Pour la CCCO : Salvatore DE CESARE - Marc DELECLUSE.

Pour DOUAISIS AGGLO : Reine Elise CARLIER - Jamila MEKKI.

OBJET : PROCES VERBAL DU COMITE SYNDICAL DU 15 JUIN 2022

Monsieur le Président soumet aux membres du Comité Syndical le procès-verbal de la séance du Comité Syndical en date du 15 Juin 2022.

<u>I.</u>	<u>AFFAIRES GÉNÉRALES</u>	4
	1. <u>Approbation du compte rendu de la séance du 9 mars 2022</u>	4
	2. <u>Création d'emplois permanents pour le service Vellow – actualisation du tableau des effectifs</u>	4
	3. <u>Présentation du rapport d'observations définitives de la chambre régionale des comptes sur la gestion de la STAD</u>	6
	4. <u>Rapport d'activité 2021</u>	8
<u>II.</u>	<u>FINANCES</u>	12
	1. <u>Approbation du compte de gestion 2021 (budget principal et budget annexe transport)</u> 12	
	2. <u>Approbation du compte administratif 2021</u>	13
	3. <u>Affectation du résultat 2021</u>	19
	4. <u>Budget supplémentaire 2022</u>	20
	5. <u>Création d'un budget annexe pour la fourniture, l'installation et l'exploitation de panneaux photovoltaïques</u>	21
	6. <u>Déclassement d'un véhicule</u>	23
<u>III.</u>	<u>MOBILITÉS ACTIVES</u>	24
	1. <u>Création et aménagement d'aires de covoiturage à l'échelle du territoire du SMTD</u>	24
<u>IV.</u>	<u>TRAVAUX ET PATRIMOINE FONCIER</u>	28
	1. <u>Aménagement d'un parking public rue de Cambrai à Douai</u>	28
<u>V.</u>	<u>QUESTIONS DIVERSES</u>	29

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

La séance est ouverte à 18 heures 05.

M. LE PRÉSIDENT : Bonsoir à toutes et tous, je vais commencer par donner la parole à Monsieur le Maire, Salvatore, qui nous accueille dans cette superbe salle. Salvatore, je te laisse la parole.

M. DE CESARE : C'est avec grand plaisir que je vous accueille à Montigny. J'espère que le Président est content de (*inaudible, enregistrement de sécurité : 00:00:26*). Certaines personnes connaissent, d'autres moins, certaines ont le GPS (*rires*), donc je ne sais pas pourquoi, mais bon (*inaudible, enregistrement de sécurité : 00:00:35*). C'est vrai que c'est un immense plaisir de vous recevoir. Je pensais qu'au départ, on devait avoir, avec Oriano, un VTT à assistance électrique pour faire une démonstration. Oriano : ils sont arrivés, les VTT ?

M. VAN MASSENHOVE : Pas encore.

M. LE PRÉSIDENT : Ils vont arriver bientôt.

M. DE CESARE : Ils vont arriver bientôt, les VTT. Je pensais faire une démonstration de VTT à assistance électrique ici autour, donc c'est un peu râpé pour cette fois-ci.

À Montigny, on a deux lignes de bus, la 3 et la 12, qui fonctionnent très bien (on n'a pas de problèmes, ils sont à l'heure). Parfois, nos habitants nous reprochent que les bus accordéon ne sont pas forcément tous remplis, surtout hors période scolaire, mais je pense que c'est partout. Il y a des secteurs où ils sont un peu moins remplis : peut-être qu'en début ou en fin de ligne, c'est un peu plus compliqué.

Le fait de recevoir aujourd'hui le SMTD, le Bureau, tous les élus, fait que cette nuit, j'ai un peu mal dormi. Et puis j'ai rêvé. J'ai rêvé que l'on nous mettait des abris de bus partout dans Montigny (*rires*). J'ai rêvé que l'on nous mettait des poubelles dans Montigny. J'ai fait pas mal de rêves, et je me réveille le matin, et je me dis « tiens, est-ce un rêve ou non ? ». J'ai donc fait le tour de Montigny et je me suis vite rendu compte que c'était un rêve (*rires*), donc j'implore le SMTD. Je pense qu'aujourd'hui, il y a une nécessité dans les communes : poubelles, abris de bus et compagnie. Je sais que, parfois, on aide financièrement, mais je pense qu'on a des lignes pour lesquelles on dépense un peu plus d'argent, des coins où l'on en dépense un peu moins. Dans les petites communes comme les nôtres, même si les abris de bus servent parfois de point de rendez-vous... Enfin, c'était un rêve... Donc merci à tous et bon conseil.

M. LE PRÉSIDENT : Merci, Salvatore, merci, Monsieur le Maire. Et puis je vois que tu nous as mis sur notre table les différentes festivités de l'été à venir : ce sera un grand plaisir de venir à Montigny dans les mois qui viennent ; maintenant, on connaît la route.

J'ouvre la parenthèse concernant les abris, et je la ferme après : aujourd'hui, on applique la politique qui a été retenue par l'ensemble des collègues du Syndicat avec, vous le savez, des quantités de personnes qui doivent monter, mais je pense qu'à un moment donné, il y en aura de plus en plus. On verra, puisqu'avec la gratuité (je ne sais pas si la fréquentation a augmenté spécialement à Montigny ou non, je n'ai pas aujourd'hui toutes les valeurs), je sais que c'est une demande régulière. C'est aussi pour ça qu'on a essayé d'aider les communes : on avait quelques abris qui étaient en réfection et qu'on pouvait mettre à disposition (c'était l'une des démarches). Tout peut évoluer, mais aujourd'hui, on applique, c'est vrai, la règle de notre Conseil.

Bien, écoutez, on va commencer par faire l'appel et je vais laisser la parole à Jacques LECLERCQ pour nous faire l'appel.

M. LECLERCQ J. : Merci, Monsieur le Président. Bonsoir à tous.

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

Monsieur Jacques LECLERCQ procède à l'appel.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT : Merci, Jacques, on peut démarrer le Conseil.

I. AFFAIRES GÉNÉRALES

1. Approbation du compte rendu de la séance du 9 mars 2022

M. LE PRÉSIDENT : Le premier point est l'approbation du compte rendu de la séance du 9 mars 2022. Y a-t-il des remarques ou des commentaires ?

On peut considérer qu'il est approuvé ?

Le compte rendu de la séance du 9 mars 2022 est approuvé à l'unanimité.

Très bien, je vous remercie.

2. Création d'emplois permanents pour le service Vellow – actualisation du tableau des effectifs

M. LE PRÉSIDENT : Alors, le point 1.2 : là, on va parler un peu ressources humaines. Il y a deux points dans ce sujet pour mettre à jour le tableau des effectifs. Le premier concerne le service Vellow – vous savez qu'on le développe progressivement : on était à 215 vélos ; là, depuis quelques jours, on est à 255 vélos ; il y en a 60 en commande, donc on sera à 315 quasiment à la fin de l'année, indépendamment des quelques VTT que l'on a commandés. Et évidemment, comme on assure à la fois la partie commerciale, la partie contractuelle et toute la partie maintenance, ça commence à faire un peu lourd pour la seule personne qui s'en occupe aujourd'hui.

Aujourd'hui, il y a déjà une personne qui est en instance d'être recrutée, et ce qu'on va vous proposer là, c'est déjà d'anticiper, parce qu'on a déjà l'ambition de continuer l'extension de cette flotte : il faut savoir que là, par exemple, on a commandé 60 vélos. C'est très bien, sauf qu'on a 150 demandes en liste d'attente, donc en soi ce n'est pas satisfaisant. Assez rapidement, il va falloir encore commander des vélos, notre cible étant d'atteindre 500 vélos l'année prochaine. C'est ce qu'on avait dit, mais évidemment, là, il faut quand même qu'on recrute et donc, ce qu'on vous propose là, c'est de recruter – mais progressivement, en fonction justement de l'avancement de cette flotte et des besoins – trois emplois de catégorie C respectivement aux grades d'adjoint technique, d'adjoint technique de première classe et d'agent de maîtrise, pour pouvoir satisfaire la demande – dans un premier temps ; après, on verra, si on passe au-dessus de 500, on verra plus tard.

Voilà, ça, c'est la première proposition. Et sur l'actualisation du tableau des effectifs, que vous retrouvez la page d'après, c'est la nomination d'un agent, dans le cadre des promotions, bien sûr, au grade de technicien principal de première classe, qui modifie donc un peu l'état du personnel, avec la grille dans le document qui vous est joint.

Voilà la volonté que l'on a, qui est de développer le service vélo et donc associer à ça tout le recrutement que l'on compte faire. Est-ce que vous avez des remarques particulières ? En sachant aussi, je le rappelle, que dans la démarche vélo – bon, ça, c'est encore en cours de discussion avec Jean-Luc HALLÉ et la ville de Douai –, il s'agirait de reprendre une agence qui serait située dans Douai, cette fois-ci, pour faciliter l'accès à la location des vélos, la mise à disposition des vélos et des badges des abris vélos

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

sécurisés, et aussi la maintenance (aujourd'hui, il est vrai qu'il faut venir à Guesnain). Oui, Monsieur LEROY.

M. LEROY : Avez-vous ciblé le lieu ?

M. LE PRÉSIDENT : Je peux laisser la parole à Jean-Luc HALLÉ qui a eu une réunion tout récemment avec vos services.

M. HALLÉ : Ce qui est ciblé, c'est simplement la Maison du vélo à la gare, puisqu'il y a le local qui était occupé par l'agence qui s'est libéré. On a eu une réunion cette semaine (je ne saurais pas dire quel jour) avec vos services et avec Monsieur SPITA. Le local appartient à la ville de Douai, donc il faudra qu'on ait l'accord. Le compte rendu doit être fait et envoyé à vos services, et puis il faudra revoir la convention puisqu'on change la destination (mais il y a largement la place pour y mettre un atelier d'entretien des vélos).

Un tiers quasiment de ceux qui louent des vélos sont de Douai, de la première ceinture (première périphérie de Douai), donc plutôt que de venir à Guesnain – même si l'on y va par plaisir, à Guesnain, Marilyne –, pour les gens de Douai et des alentours, c'est plus simple pour eux d'aller à la gare, tout simplement. Ça devrait donc se faire avant la fin de l'année.

M. LE PRÉSIDENT : Merci, Jean-Luc. Pas d'autres questions ? Oui, Jacques LECLERCQ.

M. LECLERCQ J. : Il y aura certes un lieu dédié à ça, mais est-ce que l'on ne pourrait pas prévoir, pour les gens qui ne peuvent pas revenir avec leur vélo, un endroit ou un véhicule qui pourrait les dépanner sur place ? Est-ce que c'est à l'étude, ou pas du tout ?

M. LE PRÉSIDENT : Ce qui est à l'étude, c'est de pouvoir faire de la maintenance mobile. De là à ce qu'on le fasse à domicile, il ne faut peut-être pas exagérer ; je pense que là, ça va commencer à aller un peu loin. Mais je pense à des communes où il n'y a justement pas d'agence (l'Arleusis, le Somainois) : on va pouvoir se déplacer avec des dates entérinées et là, ce seraient les citoyens qui, effectivement, plutôt que de venir à Guesnain ou à Douai, iraient à l'atelier mobile par exemple une fois par mois. Et là, on aurait notre atelier mobile pour faire des réparations.

M. LECLERCQ J. : D'accord.

M. LE PRÉSIDENT : C'est l'idée qu'on a, mais c'est en cours : il faut trouver un véhicule, soit venant de la STAD, soit en en achetant un. Mais c'est l'ambition que l'on a.

M. LECLERCQ J. : OK, merci.

M. HALLÉ : Il y a également l'entretien obligatoire : lorsque les gens signent leur contrat, ils s'engagent à venir faire l'entretien régulièrement, ce qui explique pourquoi il y a peu de pannes en définitive. Donc c'est cet entretien obligatoire qui est pris sur rendez-vous – qu'on pourra prendre à Douai : on n'ira pas tous les jours à la Maison du vélo, mais s'il y a dix personnes de Douai qui doivent faire une réparation, on ne va pas les emmener à Guesnain, on va se déplacer à la gare.

Effectivement, un autre projet est bien un atelier mobile pour aller dans l'Arleusis, pour aller à Somain, pour aller à Aniche, pour aller là où il faudra aller, puisqu'on peut regrouper sur la même journée ou la même demi-journée (puisque c'est un atelier mobile) : on ne se déplacera pas pour rien.

M. LE PRÉSIDENT : Il y a la même démarche pour les entreprises, puisque vous savez qu'on a ouvert ce dispositif aux collectivités – je pense à la ville de Douai puisqu'il y a une demande de dix vélos, par

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

exemple – et que là, c'est le même état d'esprit : c'est-à-dire qu'on se déplace là où on a eu un achat groupé.

M. LEROY : Oui, parce qu'il y a l'association Droit d'Vélo qui occupe les bâtiments adjacents, mais je ne pense pas qu'ils ont la compétence de réparation de vélos électriques. Eux, ce sont des vélos traditionnels.

M. LE PRÉSIDENT : Ils ont peut-être une compétence, mais je pense qu'ils ont déjà beaucoup d'activité, donc non, on entretient d'abord nos vélos.

M. LEROY : Ils sont bien débordés, oui.

M. HALLÉ : Droit d'Vélo fait l'entretien de tous les vélos de tout le monde. Nous, ce que l'on entretient, ce sont les nôtres, bien évidemment. Il faut savoir aussi qu'à Douaisis Agglo, on a une convention avec la Bouée des jeunes qui a ouvert un atelier de réparation de vélos qui est animé par Monsieur BENCHERRAT et qui va aller, ou dans les entreprises, ou dans les collèges (on a déjà fait le collège de Roost-Warendin il n'y a pas longtemps) pour donner l'envie aux collégiens, aux lycéens, aux salariés, de faire du vélo, mais aussi pour en profiter pour faire l'entretien des vélos (financé par Douaisis Agglo, bien sûr). En revanche, on ne va pas sur Cœur d'Ostrevent pour l'instant pour faire ce genre d'opérations. Ça ne coûte pas très cher, ce sont quelques milliers d'euros quand même sur l'année, mais c'est vachement intéressant. C'est un chantier d'insertion qui est basé à Pecquencourt, en plus.

M. LE PRÉSIDENT : C'est bon pour cette partie-là ? On peut passer au vote sur la rubrique ressources humaines ?

Le Comité procède au vote.

La création d'emplois permanents pour le service Vellow et l'actualisation du tableau des effectifs sont votées à l'unanimité.

3. Présentation du rapport d'observations définitives de la chambre régionale des comptes sur la gestion de la STAD

M. LE PRÉSIDENT : Très bien. Alors, le point 1.3 : présentation du rapport d'observations définitives de la chambre régionale des comptes sur la gestion de la STAD.

Normalement, vous avez eu possession du compte rendu intégral de cette chambre régionale des comptes. C'est toujours une grosse opération : quand on reçoit la chambre régionale des comptes, on peut s'attendre à tout. Ils sont dans un niveau de détail très important, mais c'est aussi très enrichissant d'avoir un peu leur œil extérieur sur la façon dont on travaille. Là, ça s'est adressé à la STAD avec un principal objectif qui était d'analyser l'impact du COVID sur le fonctionnement et les finances de la STAD, mais évidemment, ils en profitent quand même pour regarder tout ce qu'il se passe dans le fonctionnement.

En résumé, mais je vais détailler un peu après, au bout du compte, c'est quand même très positif et on a eu une simple recommandation sur l'ensemble de toute l'analyse – rien qu'une recommandation qui est en fait pour moi bénigne, qu'on a d'ailleurs corrigée tout de suite : c'est vrai qu'on a au sein de la STAD une personne qui fait de l'appui à maîtrise d'ouvrage. Par exemple, là, actuellement, c'est elle qui nous appuie pour étudier toute la future ligne B, la future ligne BHNS : elle nous sert d'appui. En plus, elle est physiquement dans les locaux du SMTD donc il n'y avait pas une convention où l'on s'échange de l'argent, ce n'était pas totalement défini : ils ont mis ça en évidence et donc, dans la foulée, on a rédigé une

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

convention qui précise les prestations de cet agent de la STAD. Voilà, ça, c'était la seule recommandation qu'on a mise tout de suite en œuvre.

Alors, je vais quand même vous donner quelques détails : on sera bien sûr prêts à répondre à différentes questions si vous le souhaitez. Qu'est-ce qui a été vu dans ce document ?

La STAD contractualise avec le SMTD. Le document décrit aussi un peu l'origine de la STAD et tout son fonctionnement. Je ne vais pas revenir là-dessus, c'est assez factuel. Il précise également que les modalités de rémunération de la STAD ne sont pas corrélées à l'atteinte d'objectifs de performances. C'est ce qu'écrit effectivement le rapporteur : qu'elles ne sont pas corrélées à l'atteinte d'objectifs de performances, à la maîtrise du coût financier, et qu'elles ne sont pas incitatives pour agir sur la qualité ou l'attractivité du réseau.

Donc ça, c'est ce qu'il nous écrivait, mais nous avons bien sûr apporté des réponses et les réponses sont d'ailleurs à la fin du document qui vous est transmis : ce que nous avons signalé, c'est que la STAD est soumise aussi au contrôle du SMTD (d'ailleurs, on l'a redit lorsqu'on a été amenés à examiner les comptes) et qu'on impose un certain nombre de contraintes. On est vigilants sur les activités de la STAD : c'est nous qui définissons les plages horaires des liaisons de bus, leur fréquence, leur tracé, les arrêts, donc on est quand même là à bien regarder l'activité de la STAD. Moi, une fois par an, je fais l'entretien individuel du Directeur Général avec, comme pour tout entretien individuel, un certain nombre d'objectifs, et on regarde bien sûr ce qui s'est passé l'année précédente. Ça aussi, ça fait partie du pilotage de la STAD.

Et puis, un autre élément aussi, c'est qu'on leur a fait part de l'optimisation des coûts qu'il pouvait y avoir au sein de la STAD, et un élément qui est important est le coût du kilomètre commercial qui a été plus que maîtrisé depuis quelques années puisque, comme ils voulaient tiquer dans ce document, on a largement baissé. Je ne vous parle pas d'aujourd'hui, le gasoil a explosé, mais là, c'était la vision jusqu'à 2020 : on a largement baissé les coûts du kilomètre donc ça montre que derrière, il y a une belle optimisation qui a été faite.

Et je pense qu'on va encore l'améliorer, cette gestion, avec l'ensemble des dispositifs de comptage – parce que ça, ça nous est dit aussi : le rapporteur dit qu'il n'y a pas une bonne maîtrise de la fréquentation. Bien évidemment, c'est un peu compliqué : on ne faisait que des sondages de temps en temps de ce qu'il y avait dans les bus. Là, on va avoir prochainement l'ensemble des bus qui seront équipés de compteurs et on va pouvoir savoir précisément où ça monte, où ça descend, et à quels horaires notamment. Donc ça, ça va être effectivement un bel outil pour nous, pour si possible peut-être encore progresser en optimisation. Voilà, mais cela n'était pas encore en vigueur.

Au-delà de ça, on fait aussi des mesures continues de ponctualité sur les réseaux. Il y a des enquêtes de mesure de la satisfaction client qui sont également réalisées. Il y a même un objectif qui était rappelé dans le document, c'est que j'ai effectivement demandé à la STAD de s'engager dans une démarche qualité sur la base des règles AFNOR – démarche qui est en cours, et on croise les doigts pour que ce soit bien mis en œuvre d'ici la fin de l'année 2022.

Est évoquée également, bien sûr, la partie recettes commerciales qui étaient en belle croissance jusque 2019 et début 2020. Mais après, évidemment, il y a eu le COVID, donc naturellement, on le sait, la fréquentation a largement baissé. Et en termes de recettes, on avait aussi l'impact de la gratuité des collégiens et des lycéens qu'on a aussi adoptée fin 2019. Il n'y a donc pas eu de remarques particulières hormis celles-là, bien sûr, sur les recettes commerciales.

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

La sous-traitance est examinée : il n'y a pas eu de remarques particulières sur la sous-traitance et, concernant la crise sanitaire de 2020, ils ont bien réprécisé les conditions de l'offre. Je rappelle qu'on avait très peu baissé l'offre : on avait eu la volonté, malgré le COVID, de maintenir la fréquentation de nos bus, donc il y a eu uniquement une baisse de l'ordre d'une dizaine de pour cent sur l'année 2020, par exemple, ce qui est quand même très très peu – liés d'ailleurs à une baisse de kilométrage, puisque les écoles étaient fermées depuis quelque temps, on a baissé naturellement. Et puis on a eu quelques soucis d'effectifs qui avaient le COVID à un moment donné. On a donc très peu baissé l'offre pendant cette phase de COVID, ce qui nous est signalé.

Et puis ils ont fait une analyse financière de l'impact COVID. Finalement, c'est peut-être intéressant pour nous d'avoir cette vision-là, et avec tous les plus et tous les moins qu'il y a pu avoir pendant cette phase-là, au bout du compte, le rapport précise que le surcoût aurait été de 62 618 euros sur 2020. Bon, c'est toujours trop, mais enfin, c'est marginal par rapport aux volumes financiers attribués à la STAD – donc relativement peu d'impact finalement de la crise sanitaire sur le fonctionnement et sur les finances de la STAD.

Il y a une remarque aussi à destination des actionnaires de la STAD puisqu'il nous est signalé, d'après le rapporteur, que la trésorerie était importante à fin 2020. Mais évidemment, lorsqu'on fait une photo de trésorerie à un moment donné, elle peut être très haute ou elle peut être très basse. En l'occurrence, au 31 décembre 2020, elle était très haute, elle était à 5 699 000 euros. Effectivement, c'est une belle trésorerie, sauf que dans le mois qui a suivi, on en a dépensé 75 %, puisqu'il y avait un paquet de factures qui devaient être payées le mois d'après. Donc évidemment, ça a chuté énormément, il y avait un besoin de fonds de roulement de plus de quatre millions d'euros. Voilà, une trésorerie à un instant T n'a pas nécessairement une signification importante.

Voilà, j'ai essayé de vous résumer les différentes remarques, constatations, et, encore une fois, je vous le dis : globalement, une seule recommandation qu'on peut estimer extrêmement bénigne puisque c'était la convention avec l'agent que nous avons rectifiée de suite.

Voilà les remarques que je voulais faire sur cette chambre régionale des comptes. On est quand même bien content quand ça se termine. Et je voulais remercier le Directeur Général de la STAD qui a consacré énormément de temps avec ses équipes à répondre dans des délais très courts, parce qu'en plus, les sollicitations sont fréquentes et toujours dans l'urgence, et je pense qu'il y a eu un très bon relationnel avec ces agents de la chambre régionale des comptes. Donc merci effectivement à la Direction de la STAD.

Voilà, j'ai essayé de vous résumer ça. Est-ce que vous avez des questions particulières sur ce rapport ? Il y a beaucoup de constatations. Comme je vous ai dit, il n'y a pas de choses extrêmement majeures, encore une fois. Il n'y a pas de vote particulier, il s'agit simplement d'acter que ce rapport vous est communiqué et commenté.

Au début, ils avaient aussi prévu de faire l'audit sur le SMTD. C'était prévu initialement. Ils ont dû s'apercevoir que ça fonctionnait très bien avec la STAD et, au bout du compte, ils ne sont pas revenus vers nous. Bon, très bien.

Voilà, c'est bon pour ce rapport et cette présentation ? Très bien.

4. Rapport d'activité 2021

M. LE PRÉSIDENT : Normalement, on doit passer juste après à la deuxième partie qui est la partie financière, avec François, mais, on vous l'a dit, on a rajouté un point qui est le rapport d'activité. Je vais

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

du coup en profiter pour le lire, pendant que j'ai la parole, et puis ça introduira, finalement, l'ensemble des chiffres des comptes administratifs.

Ce document-là est à 99 % bon, il y a peut-être encore une ou deux petites coquilles à corriger avant qu'on ne lance vraiment l'édition dans les jours qui viennent. Je vais simplement vous faire un rappel des grands événements. Vous les avez dans ce beau document réalisé par notre service communication.

Les premières pages, je vais vous les passer parce que c'est un rappel du fonctionnement du SMTD, de sa gouvernance, du bureau syndical, etc. On évoque la mise en conformité avec les 1 607 heures : effectivement, c'était un beau chantier RH de l'année 2021. On vous rappelle l'organigramme avec quelques nouvelles têtes (Jean-Luc PASZEK, que vous avez déjà vu l'année dernière et qui est arrivé parmi nous, et puis Jean-Pierre BOULANGER également pour la partie vélo).

On vous a rappelé les grands événements à travers des images dans ce document – je vais en citer quelques-unes, de ces images :

- au début de l'année, il y a eu la mise en service de l'extension de la ligne 2 qui a rejoint la gare de Leforest ;
- on a poursuivi la concertation de cette ligne B BHNS ;
- au mois de mars, on a fusionné les lignes 5, 6 et 8 : c'est une belle réussite parce qu'on a augmenté la fréquentation sur ces lignes ;
- on a continué en avril à acheter des vélos ;
- le 26 mai : un moment historique où on a voté tous ensemble la gratuité des transports avec, dans la foulée, la commande de 14 bus ;
- l'inauguration d'un nouvel abri à vélos : ça, c'était au Pont d'Esquerchin au mois de juin ;
- le Pass Pass covoiturage qu'on a démultiplié avec la première communauté Douaisis-Ostrevent au mois de juillet ;
- ensuite, il y a eu le challenge de la mobilité du 20 au 25 septembre ;
- une visite menée par Jessica TANCA avec des jeunes du Conseil municipal jeunes de Pecquencourt dans les locaux de la STAD ;
- le 6 octobre, on a eu la très bonne nouvelle comme quoi on est éligibles, lauréats de l'appel à projets « transports en commun en site propre » de l'État, ce qui va nous permettre d'avoir une subvention de plus de 2 000 000 d'euros (2,3 millions) pour la ligne B ;
- et puis, en fin d'année, on avait décidé aussi de la mise en service de la ligne 4, une nouvelle ligne entre le centre hospitalier qui passe par toute la nouvelle zone du Raquet et qui remonte dans le centre-ville de Douai, qui redessert les environs de la gare et puis le Pôle Emploi qui est enfin desservi.

Voilà, cela fait un certain nombre d'événements dans cette belle année 2021. On vous fait un rappel sur la mobilité. Je ne vais pas revenir sur les atouts de la gratuité, je ne vais pas revenir sur l'ensemble de ses atouts (je pourrai vous faire un point tout à l'heure, si vous le souhaitez, de l'avancement de la fréquentation liée à la gratuité).

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

On a rappelé, bien sûr, les dotations – nouvelles dotations attribuées par les deux communautés Douaisis Agglo et CCCO.

En page 12, on rappelle également l'absorption des lignes 5, 6 et 8 (on a absorbé la ligne 8) et quelques aménagements également parce que même si la gratuité est le grand événement, on ne néglige pas les adaptations de réseau sur l'ensemble de nos lignes.

On a continué, à l'époque, des études sur la ligne 4 et sur l'adaptation de la ligne 14, tout ça étant mis en service en début d'année 2022.

On a poursuivi l'accessibilité des quais : il y a eu 19 nouveaux quais qui ont été mis en accessibilité sous le pilotage de Jessica, dont 9 dans Douaisis Agglo et 10 dans la Communauté de Communes de Cœur d'Ostrevent. Et puis il y a eu aussi des aides aux associations, notamment l'APF qui contribue aussi à la mobilité des personnes à mobilité réduite.

Et puis, on en parlait tout à l'heure : même si on n'en fait pas assez, on a fait quand même quelques abris dans les communes, notamment avec la possibilité d'avoir ces abris qui étaient en stock chez nous.

En page 14, on vous évoque la poursuite de la concertation sur cette ligne B qu'on souhaite appeler « Gayant Express », une concertation qui a eu lieu en janvier 2021 – on rappelle aussi l'aide de l'État de 2,3 millions.

On rappelle l'extension jusqu'à Leforest. Concernant l'extension de la ligne A et la nécessité de faire ce qu'on appelle le bilan LOTI : ça, c'est Jessica qui s'en charge. Ce sera présenté plus tard, on le peaufine un tout petit peu, mais toute l'étude a majoritairement été menée en 2021 – c'est assez lourd, comme vous le verrez lorsque Jessica vous le présentera.

Concernant la mobilité active, autre domaine que nous avons en charge, on a bien sûr lancé le fameux schéma directeur des modes doux avec une première réunion du Comité piloté par Jean-Luc HALLÉ : c'était le 29 novembre 2021. Tout ça est donc sur les rails.

Et puis, tous ensemble ici, on a voté une incitation supplémentaire, complémentaire, pour mener des actions en faveur des pistes cyclables avec des aides sur les études et des aides aussi sur les travaux. On a donc amélioré la partie subventions.

En page 17, on parle bien du succès du dispositif Vellow. On avait déjà démarré avant, mais en 2021 on est passé de 115 à 165 vélos et, je vous l'ai dit ici, 215 cette année puis 255 dans les mois qui viennent – on va dépasser le cap des 300 vélos.

On a également continué l'installation des abris vélos sécurisés : après la gare de Douai, après Sin-le-Noble, il y a eu le Pont d'Esquerchin et dernièrement, ici, il y a eu Masny. Et puis il reste Aubry à mettre en service et après Aniche à construire : ça se précise bien au niveau du foncier, donc on avance bien également sur ces abris vélos sécurisés.

Concernant également la mobilité de façon générale, on vous évoque des contacts avec le Conseil municipal jeunes de Pecquencourt, le challenge de la mobilité ; on revient sur la communauté de covoiturage Douaisis-Ostrevent, la plateforme mobilité dont le rapport vous a été présenté la fois dernière par Julien QUENNESSON.

Et puis après, des idées qui commencent – non pas à voir le jour, mais tout au moins à avancer sur les parkings relais (ça, ça fait partie de l'ambition que l'on a avec les parcs de covoiturage) et notre implication dans la participation active au cœur de ville de Douai.

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

En page 21, on est aussi sur l'avenir qu'on a engagé avec l'achat de bus au gaz. Et puis la réflexion continue sur l'électricité, le gaz ou l'hydrogène, mais on commence à aboutir dans cette réflexion. Et puis on a aussi engagé une réflexion – et ça va bientôt se traduire dans des études de détail et ensuite dans les appels d'offres – sur la création d'un parc photovoltaïque – c'est peut-être un grand mot, mais on va couvrir l'ensemble des ombrières qui se trouvent sur le dépôt de la STAD avec des panneaux photovoltaïques, et on aura l'occasion d'en parler tout à l'heure au niveau de cette régie que l'on va créer. Là aussi, c'est une démarche qui s'inscrit dans le cadre des économies d'énergie et de développement durable.

Et puis après, bien sûr, on a la partie financière sur l'année 2021 qui vous sera aussi présentée tout à l'heure par François.

Voilà, cette année 2021 était quand même une très belle année : malgré tout ce qu'il y a pu avoir au niveau sanitaire, on voit qu'on avance dans les différents champs qui nous sont affectés aujourd'hui. Voilà ce que j'avais à vous dire sur le rapport d'activité : est-ce que vous avez des remarques sur ce rapport qui vous sera diffusé très prochainement dans les mairies ? Oui, Salvatore.

M. DE CESARE : C'est quinze vélos ? On a mis en route avec quinze vélos en 2019 ?

M. LE PRÉSIDENT : En 2019, on avait juste démarré. C'était très confidentiel.

M. DE CESARE : Il n'y en avait que quinze.

M. LE PRÉSIDENT : Précisément, c'était même quatorze, je crois. On avait dit « bon, est-ce que ça va marcher ? ». On a pris quatorze vélos qu'on avait achetés d'ailleurs à la société de Marchiennes, à l'époque. Et puis après, c'est tout, l'histoire s'est créée et maintenant, on est malheureusement presque débordés par ces demandes.

C'est très embêtant pour nous de ne pas pouvoir satisfaire toutes les demandes, et puis on est très gênés par les délais : aujourd'hui, on est sur des délais de six mois, huit mois. Là, on a lancé un appel d'offres, on va quand même l'analyser parce qu'il y aurait une société qui pourrait nous livrer très rapidement, donc on va quand même regarder quels seraient ces vélos qu'elle pourrait nous livrer très rapidement. Et je vous dis, on en commande 50, on pense élargir un peu la liste d'attente – c'était une centaine, on en a commandé 50 plus 60 – et au bout du compte, on a 180 demandes en liste d'attente, dont une partie va pouvoir être satisfaite avec ce qu'on vient d'acheter (les 40 ou 50 derniers). Mais j'ai demandé à ce qu'on puisse très rapidement de nouveau en acheter : on va pouvoir encore en avoir une soixantaine d'ici la fin d'année et on va en recommander, mais je pense que les prochains qu'on va commander, on les aura au mois de mars 2023 (si on arrive à trouver un accord avec la deuxième personne).

En fait, on a engagé les deux démarches : on est sur une démarche avec les achats groupés des collectivités (donc l'UGAP ou la CATP) où l'on est sur des délais très très longs et, en parallèle, je voulais compléter pour voir s'il n'y avait pas des fournisseurs qui nous permettraient d'avoir de bons vélos avec des délais plus réduits, donc on a aussi lancé un appel d'offres juste à côté. On a eu les résultats, il n'y en a que deux qui ont répondu et ce sont les deux mêmes : c'est celui qui est dans le marché UGAP et l'autre, qui avait quitté le marché, c'est Neomouv (ce sont les premiers vélos jaunes qui ont été fournis). C'est quand même assez surprenant que ce soient les mêmes. Oui, Monsieur LECLERCQ.

M. LECLERCQ J. C. : Je veux juste rappeler qu'effectivement, la mesure phare est la gratuité et que notre groupe a voté pour la gratuité (donc c'était un vote à l'unanimité), et que cette gratuité, nous l'espérons, n'empêche pas le développement, c'est-à-dire plus de lignes, plus de trafic, plus de bus. C'est un vœu que nous formulons et je voulais rappeler que ce sont l'ensemble des élus de l'agglomération qui ont voté

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

pour la gratuité, et que le groupe DSE était favorable à la gratuité. C'était d'ailleurs l'engagement que l'on avait pris au début du mandat à l'agglo.

M. LE PRÉSIDENT : Tout à fait. Et c'est vrai que ça va de pair : je pense que la démarche que l'on a eue n'était pas trop mal parce qu'on a essayé, d'abord, de renforcer notre réseau, la CCCO, l'Arleusis, avec une fréquence, je pense, à peu près correcte. On a développé l'intérieur du réseau avec la ligne 2 qui va sur Leforest : on passe par la gare de Douai. On avait donc déjà renforcé le réseau, parce que si on n'a pas de réseau performant, on a beau faire la gratuité, si le bus ne passe pas, ça a beau être gratuit, personne ne va le prendre. On était donc partis sur cette base-là, mais après – d'ailleurs, on l'a vu dans le rapport 2021 –, ça n'empêche pas de faire régulièrement des adaptations : cette année, on a recréé une ligne (la ligne 4).

Demain, on sera aussi dans une réflexion avec la STAD pour peut-être développer les accès aux zones d'activité dans des horaires d'ouverture et de retour des salariés. En fait, ça vit sans arrêt.

Et c'est vrai aussi que, on le voit bien, quand la fréquence des bus est plus rapprochée, on a aussi plus de monde : c'est évident. Après, c'est l'équilibre entre le coût (parce que c'est de l'argent public) et le service à apporter aux citoyens. Je prends l'exemple de la ligne 4 qui a démarré en janvier : elle a démarré à zéro ; au bout d'un mois ou un mois et demi, on était à un millier de voyageurs par semaine et ça progresse. Là, on a dépassé les 2 000 voyageurs (2 100 ou 2 200 voyageurs par semaine), donc ça monte aussi, mais on n'est que sur une fréquence de 40 minutes – 2 000 voyageurs avec des fréquences de 40 minutes, alors qu'évidemment, on a beaucoup plus de voyageurs sur la ligne A puisqu'on a eu des pointes à 13 000 voyageurs par jour et plus de 70 000 par semaine : 13 000 voyageurs par jour sur la ligne A, mais on est sur des fréquences de 10 minutes, donc évidemment, plus de fréquence, plus de monde, donc il faut relativiser.

M. LECLERCQ J. C. : Effectivement, je pense que le concurrent de la gratuité, c'est l'absence de bus. Après, je le vois, j'ai eu quelques retours : par exemple, dans le centre-ville ou en périphérie de la ville de Douai, c'est devenu un plan B par rapport à la voiture. Par contre, dans certains quartiers comme Frais Marais, il n'y a peut-être pas une offre importante et il y a encore le réflexe de prendre sa voiture. Je pense que quand on ne se posera plus la question de savoir à quelle heure passe le bus, sachant qu'il y en aura un un quart d'heure après, on oubliera peut-être la voiture..

M. LE PRÉSIDENT : Oui, je suis entièrement d'accord. Après, encore une fois, c'est l'équilibre financier qu'il faut aussi respecter. Bien, est-ce qu'il y a d'autres remarques sur le rapport d'activité 2021 ? C'est une présentation, donc elle est faite.

II. FINANCES

1. Approbation du compte de gestion 2021 (budget principal et budget annexe transport)

M. LE PRÉSIDENT : Très bien. Eh bien écoutez, maintenant on va attaquer des choses extrêmement intéressantes, François : la partie finances avec le 2.1 qui est l'approbation du compte de gestion et, après, on attaquera bien sûr le compte administratif.

M. CRESTA : Effectivement, les finances sont un point important de cette réunion. On aura donc à délibérer successivement sur les comptes de gestion, les comptes administratifs, les affectations de résultat et, après, on passera au budget supplémentaire.

Sans transition, je vous propose d'embrayer avec les comptes de gestion (comptes de gestion du budget principal et budget annexe transport). Vous avez eu en pièce jointe les deux comptes de gestion établis

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

par le receveur : ce sont des documents que l'on retrouve également dans nos collectivités respectives, et qui se composent de plusieurs parties.

Le détailler en tant que tel, le compte de gestion, je pense que ça n'a pas forcément de sens. On s'attachera un peu plus, si vous le souhaitez, à détailler le compte administratif, mais ces comptes de gestion font apparaître dans un premier temps une première partie qui est une situation patrimoniale avec un bilan, un compte de résultat qui ressort en fait davantage de la comptabilité privée (pour ceux qui sont un peu initiés à la comptabilité privée, on s'y retrouve un peu plus dans cette première partie). Et ensuite, la deuxième partie, c'est l'exécution budgétaire, puis la comptabilité des deniers, et puis la quatrième partie qui est la page de recueil des signatures.

Vous avez, en page 34 du document de synthèse, un tableau qui vient récapituler les résultats. Ce tableau, vous l'avez sous les yeux : au niveau du résultat d'exécution du budget principal 2021, on est sur un résultat, en termes de fonctionnement, à 3 918 397,02 euros. À cela, on ajoute le résultat de clôture 2020 à 11 990 858,13 euros : on arrive à un résultat de clôture 2021 en fonctionnement de 15 909 255,15 euros.

Concernant l'investissement, le résultat d'exécution 2021 fait apparaître -7 819 066,70 euros. À cela, on ajoute le résultat de clôture 2020 à 11 823 336,40 euros, donc ça nous donne un résultat de clôture 2021 à 4 004 269,70 euros.

S'agissant du budget annexe, en fonctionnement, le résultat d'exécution 2021 du compte de gestion fait apparaître un résultat à 468 656,74 euros. Le résultat de clôture 2020 a été affecté en totalité à l'investissement, ce qui nous fait un résultat de clôture de 2021 à 468 656,74 euros.

S'agissant de l'investissement, le résultat d'exécution 2021 est de 8 362 342,55 euros. Le résultat de clôture 2020 moins 2 956 033,81 euros, cela nous fait un résultat de clôture 2021 à 5 406 308,74 euros.

Je précise juste que l'avis favorable a été donné par le Bureau syndical le 1^{er} juin 2022, et la Commission finances, qui s'est réunie hier en visio, a également donné un avis favorable.

M. LE PRÉSIDENT : Je propose de voter les comptes de gestion et le compte administratif en même temps, et puis je sortirai bien évidemment après pour vous laisser voter. On devrait retrouver les mêmes chiffres.

M. CRESTA : On va retrouver les mêmes chiffres.

M. LE PRÉSIDENT : Allez, voyons le compte administratif, comme ça tu feras voter les deux.

2. Approbation du compte administratif 2021

M. CRESTA : S'agissant du compte administratif, vous avez en page 35 une vue d'ensemble des comptes administratifs, avec une vue d'ensemble du budget principal suivie d'une vue d'ensemble du budget annexe, également une vue d'ensemble consolidée (budget principal et budget annexe) et, ensuite, on a un détail avec la synthèse qui vient donc reprendre les principales réalisations qui sont elles-mêmes consolidées sur les deux budgets.

Ce que je vous propose, c'est de passer par la synthèse et après, on ira un peu plus dans le détail. On va le faire en deux temps.

Synthèse

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

M. CRESTA : Sur la synthèse, en section de fonctionnement, on est à 43 976 471,05 euros (je rappelle que c'est du consolidé) en recettes, 39 589 417,29 euros en dépenses pour un excédent de 4 387 053,76 euros.

La structure de nos recettes de fonctionnement se compose principalement du versement mobilité, de la participation des membres du SMTD et, pour la dernière année, de la vente de titres.

Pour déterminer la part relative, il est nécessaire de retraiter les opérations comptables internes (les virements d'équilibre) et les éléments exceptionnels. C'est donc pour ça que l'on vous a mis en page 38 les recettes totales, les recettes d'ordre (les opérations extra-comptables), les recettes réelles qui sont sur 2021 à 40 728 149,87 euros. À cela, on retranche les produits exceptionnels et les produits financiers, ce qui nous a donné des recettes réelles stables d'un montant de 39 773 745,55 euros, qu'on décortique donc :

- en versement mobilité qui est la part la plus importante (ça représente 67 % de nos recettes réelles) ; le VM qui nous a donc apporté en termes de recettes 26 665 024,62 euros : on verra tout à l'heure un peu plus dans le détail que c'était un peu plus que ce que l'on avait prévu au BP et au BS ;
- la participation des membres à 7 millions d'euros (ça représente 18 %) ;
- la vente de titres (2 325 000 euros) qui représentaient 6 % de nos recettes réelles.

Et pour information, le montant du contrat STAD s'est élevé à 26 644 000 euros pour l'exercice 2021. Et on précise que le taux de couverture du coût d'exploitation par les recettes commerciales est de 9,45 %.

Si on suit la même méthodologie, on a eu des dépenses totales de fonctionnement de 39 589 417,29 euros et différentes dépenses d'ordre extra-comptables pour 8 058 081,55 euros. Ça me donne donc des dépenses réelles de fonctionnement : à cela, je déduis les charges exceptionnelles et les provisions pour contentieux (c'est notamment le contentieux Ing'Europ pour lequel on avait délibéré en Conseil syndical et donc alloué une provision de 1,9 million d'euros). Cela nous donne des dépenses réelles stables à 29 602 814,16 euros.

Dedans, dans ces 29 602 814,16 euros, la part la plus importante est le contrat que nous avons avec la STAD qui représentait 83 % de nos dépenses (à 24 644 000 euros). On a également les intérêts de la dette pour 9 % (à 2 557 496,85 euros), les charges de personnel/indemnités pour 1 043 030,99 euros (c'est 4 %) et les charges diverses du SMTD (378 415,89 euros).

Et en section d'investissement, on est à 18 138 957,47 euros en recettes, 17 595 680,62 en dépenses, et donc l'excédent est de 543 000 euros. Et donc, les dépenses d'investissement reprennent notamment les remboursements de capital, le renouvellement du matériel roulant, la mise aux normes des quais dans le cadre de l'AD'ADP.

En termes d'endettement, la dette du syndicat est saine et sans risque. On rappelle que depuis six ans, il n'y a pas eu de nouveaux emprunts jusqu'à 2021, donc on se désendette d'environ 5 millions d'euros par an. Et le montant de la dette, au 31 décembre 2021, s'élève à 66 391 405,1 euros. On rappelle que la dette est complètement sécurisée, qu'elle est composée de taux fixes pour 74,31 % du total et d'un taux qui est révisable, mais qui est indexé sur le Livret A. Le taux moyen de la dette est à 3,91 % et donc la capacité de désendettement (le rapport est le ratio dette/épargne brute) est de six ans.

Au niveau de la trésorerie, à l'atterrissage, au 31 décembre 2021, on était à 24 764 583 euros contre 17 586 030 euros l'année précédente.

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

Détail des comptes

M. CRESTA : Alors, on va un peu plus dans le détail des différents comptes. Là aussi, je vais essayer – ce n'est pas un exercice qui est tout le temps facile – d'être le plus synthétique, mais ce n'est vraiment pas une volonté d'éluder les choses. C'est surtout pour éventuellement, après, laisser place aux questions, bien entendu si vous en avez.

Budget principal

Recettes de fonctionnement

Au niveau du détail, que vous retrouvez (je me rapporte au document) page 40, en fonctionnement sur le budget principal, au niveau des montants, on peut reprendre par exemple, dans les variations, le chapitre 74 (les dotations, subventions et participations : on rappelle que ça reprend les participations des membres ainsi que le FCTVA) pour un chiffre à 1 054,96 euros.

Au chapitre 77, pour les produits exceptionnels au niveau du budget, les ouvertures de crédits étaient à 15 450 et on a réalisé un peu plus, 32 896,86 euros : il s'agit en fait d'encaissements de pénalités de retard qu'on a récupérés auprès de SFR pour un montant de 6 000 euros, et de la régularisation de charges rattachées de l'exercice 2020 pour un montant de 11 478,39 euros.

Dépenses de fonctionnement

S'agissant des dépenses (là, je suis toujours en fonctionnement et sur le budget principal), au 011, charges à caractère général, on constate effectivement un écart relativement important entre le budget (ce qui était prévu) et le réalisé. Cette différence s'explique par le fait que lorsqu'on affecte le résultat au budget supplémentaire, nous devons inscrire des crédits au 011 sans forcément avoir de projets déterminés, pour pouvoir équilibrer les dépenses avec les recettes supplémentaires issues de l'affectation du résultat.

Au 012, vous remarquez également qu'on a un écart : des crédits qui n'ont pas été utilisés à hauteur de 98 465,41 euros. En fait, on avait prévu dans ce chapitre le recrutement d'un agent pour le service vélo qui n'a pas eu lieu sur 2021.

Au 65 également, un écart important à 8 829 006,07 euros : il s'agit du fait qu'on n'a pas réalisé le virement d'équilibre entre le budget général et le budget annexe transport.

Au 67 également, on a un décalage de 27 000 euros en non réalisé : dedans, on a entre autres 2 000 euros de prévision pour des titres annulés sur l'exercice précédent, 10 000 euros de prévision en autres charges exceptionnelles.

Et enfin, au 23, c'est l'inscription au budget supplémentaire 2021 pour l'équilibre recettes/dépenses, donc c'est uniquement cela.

Recettes d'investissement

L'investissement : sur le budget principal, en recettes, au 021, vous voyez que l'autofinancement n'est pas réalisé, c'est pour cela qu'on n'a pas utilisé ces crédits.

Au 041, on a 628 000 euros en prévisions, donc on a quasiment 31 351 euros, donc quasiment pas réalisé au niveau des ouvertures de crédits : il s'agissait en fait de cessions de délaissés fonciers, donc des acquisitions de la ligne A au Département ou villes à l'euro symbolique pour un certain nombre de terrains. Lors de l'acquisition, aucun numéro d'inventaire n'avait été affecté. Dès lors, la cession est donc

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

retardée dans l'attente d'un retour de la trésorerie pour valider une solution compatible. Là, c'est en cours, on a encore échangé hier avec les services, donc c'est en cours de résolution.

Dépenses d'investissement

Au niveau des dépenses, sur l'investissement au budget principal : au 020, les dépenses imprévues non réalisées, donc inscription au budget supplémentaire 2021 pour équilibrer les recettes et les dépenses.

Au niveau du chapitre 20, la différence est également importante puisqu'on a un réalisé à 17 314,72 contre un budget des ouvertures de crédits à 1 030 816,32 euros. Cela s'explique lorsque, lors de l'affectation, des dépenses ont été inscrites pour l'équilibre du budget (plus un million d'euros), les 17 314,72 correspondant à la mise en place et à l'acquisition de nouveaux logiciels de comptabilité et de rédaction des marchés publics.

Au 204, subventions d'équipement versées, on avait des prévisions de 7 750 000 euros pour la subvention d'équipement qu'on verse au budget M43. On a également dedans un reliquat des subventions, l'extension ligne A, à verser aux communes et à la CCCO, subventions et incitations aux mesures PDU, et l'écart que l'on a se justifie par des prévisions supérieures aux réalisations pour le montant des subventions à verser aux communes et CCCO pour les travaux d'extension de la ligne A. Par ailleurs, il a été payé le solde de la participation pour la mise en accessibilité de la gare de Douai, alors qu'on n'avait pas forcément prévu de crédits.

Au chapitre 21, immobilisations corporelles, on a dedans l'acquisition d'un véhicule léger qui a été engagée sur 2022, également le contrôle d'accès au siège qui était prévu, mais cette dépense n'a pas été engagée, et l'acquisition d'un terrain à Auberchicourt qui était en reste à réaliser, mais qui a été fait, et des équipements informatiques pour le télétravail.

Au chapitre 23, on avait aussi prévu des travaux suite à l'audit énergétique qui n'ont pas été réalisés, ce qui explique l'écart relativement important entre ce qu'on avait prévu et le réalisé. Également, le réaménagement des abords du siège du SMTD qui ont été engagés, mais réalisés en 2022, les travaux suite à la pose des fissuromètres et les travaux toiture sur le siège du SMTD, non réalisés. Travaux de démolition de la station Total et création du parking à Auberchicourt : engagés, mais réalisés sur 2022, et on a également dedans, lors de l'affectation du résultat, des inscriptions budgétaires qu'on met pour équilibrer le budget.

Budget annexe

Recettes de fonctionnement

S'agissant du budget annexe (je vous invite à prendre la page 41), au niveau des recettes, on a au niveau du chapitre 73 les produits issus de la fiscalité : c'est, ce que je vous disais tout à l'heure, une surprise relativement favorable puisqu'on a 2 665 024,62 euros de VM supplémentaires alors qu'on avait prévu 24 millions. On a donc encaissé 26 665 024,62 euros. On avait été prudents au niveau du budget primitif puisqu'on était quand même dans un contexte qui n'était pas facile, un contexte épidémique et un contexte économique qui n'étaient pas non plus favorables, donc la prudence est de mise et on a donc une belle progression, donc on peut en être satisfait.

Dedans, on a forcément une partie de la progression qui fait que, finalement, la situation économique est restée plutôt dynamique sur le territoire des entreprises, mais aussi le fait qu'on a encaissé des régularisations de la part de l'APEI : pour 2021, ça a représenté 521 514 euros en termes de régularisations. Donc dans les deux millions, on a de l'exceptionnel à hauteur de 521 000 euros.

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

Au 74, les dotations, subventions et participations à 4 419 495,99 euros : on reprend dedans les transferts Région, notamment la subvention gratuité, les budgets récupérés avec l'extension CCCO. L'écart que l'on a de 8 631 200,01 entre le prévisionnel et le réalisé s'explique en grande partie par la non-réalisation du virement d'équilibre et de petits ajustements entre les prévisions et la réalisation, notamment pour les subventions de la Région, et la participation de Douaisis Agglo et de Cœur d'Ostrevent pour la gratuité des scolaires.

Au 75, on a également encaissé un peu plus que ce qui était prévu : on a 111 466,08 euros, on avait prévu 100 000. Là également, c'est plutôt à la hausse, il s'agit de la dotation de l'État lorsque dans le versement – à l'époque – transport, au niveau du calcul, il y a eu un relèvement de seuil qui a été décidé par l'État : on est passé de 9 à 11 et en compensation, l'État verse une compensation. On a donc perçu 111 466,08 euros.

Au niveau du 77, en produit exceptionnel, on a un réalisé hors engagement de 297 297,77 euros : dedans, ça s'explique par l'avenant négatif au contrat STAD pour un montant de 275 000 euros, l'encaissement de pénalités de retard d'exécutions de marchés publics, la condamnation de la CAN Nord (un litige relatif à un marché public : on a encaissé environ 2 000 euros) et des recettes diverses qui sont anecdotiques.

Dépenses de fonctionnement

Après, en termes de dépenses, au 011, charges à caractère général, il s'agit donc d'écart sur certains articles entre les prévisions et la réalisation.

Au 023, c'est la non-réalisation du virement d'autofinancement à hauteur de 3 993 001 euros.

Au 042, un réalisé de 6 625 155,80 euros : dedans, on a des dotations aux amortissements pour 6 412 688 euros et budgétés pour 6 800 000. Il y a également les cessions de délaissé foncier pour 109 000 euros alors qu'on les avait budgétées pour 432 000 euros. En fait, c'est la même problématique que celle que je vous ai exposée tout à l'heure au niveau du budget principal.

Au 66, on a également un écart de 242 503,15 euros : on avait prévu 2 800 000 euros donc là, on a dépensé 2 557 496 euros. Sur ce chapitre, on retrouve les frais financiers (on avait anticipé une hausse du taux du Livret A qui finalement n'a pas eu lieu).

Et au 68, les 1,9 million correspondent à la provision pour le contentieux Ing'Europ qu'on avait votée lors d'un Conseil syndical en 2021.

Recettes d'investissement

Ensuite, les investissements au budget annexe, au niveau des écarts significatifs, au 040, au 10 et au 13. Au 040, il s'agit de cessions de terrains à l'euro symbolique, des amortissements et, dedans, on retrouve également trois vélos à assistance électrique, trois VAE.

Au chapitre 10, c'est l'affectation du résultat de fonctionnement en investissement. Au chapitre 13, c'est la subvention abris vélos et subvention d'équipement du budget principal, donc là, pas de grande surprise, ce sont des écarts qui sont relativement faibles.

Dépenses d'investissement

En dépenses, c'est là où c'est un peu plus intéressant, on souligne qu'il y a des restes à réaliser à 6 133 136,34 euros.

Dans les immobilisations corporelles au chapitre 21, on avait donc prévu un budget à 9 682 501 euros au niveau des ouvertures de crédits et on n'a exécuté, réalisé, que 183 950 euros. On avait prévu dans ces

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

9 millions les cellules compteuses, les contrôles d'accès, la vidéoprotection, le renouvellement radio, le câblage des réseaux, également des acquisitions de bus qu'on avait engagées sur 2021, mais qu'on a payées en 2022, le remplacement du pont à fût qu'on a engagé en 2022, et puis les prévisions pour l'acquisition de VL pour la STAD non réalisée. Au 21-82, il y a l'addition de VAE.

Pareil, au 23 : immobilisations en cours, 324 562,74 euros en réalisé. Là également, il y a des choses qui étaient prévues et pas forcément réalisées, d'où la différence. Au 23-13, si on veut aller un peu plus dans le détail, on a l'installation de la station GNV, mais en 2021, on avait uniquement réalisé la MOE. Le contrôle technique, les travaux de raccordement et de distribution électrique, le dépôt de permis de construire ont été réalisés, mais pas forcément l'installation en tant que telle, et on avait donc prévu, suite à l'affectation des résultats, des dépenses de 300 000 euros qui avaient aussi été inscrites pour équilibrer le budget.

Les faits marquants de 2021, je pense que le Président en a parlé dans son rapport d'activité, il n'y a peut-être pas lieu de s'attarder, sauf bien entendu si vous avez des questions. Ça a été très synthétiquement présenté par le Président tout à l'heure.

M. LE PRÉSIDENT : Merci, François, de la présentation de ce compte administratif avec ce détail qu'on a souhaité, parce que donner des chiffres, c'est bien, mais il faut quand même donner aussi la justification de ces différents écarts.

Je vais simplement dire quelques mots avant de vous laisser voter ces comptes. Globalement, c'est une année qui est financièrement positive et, en plus, on n'a pas emprunté, donc ça aussi, c'est quand même important. Cette année, on sait qu'on a relancé l'emprunt, mais depuis plusieurs années, on se désendette. On s'est désendetté d'environ 30 millions d'euros depuis quelques années, c'est quand même considérable. Et puis, on l'a déjà dit dans le rapport d'activité, ça a permis d'être dans l'ensemble des champs d'action de notre activité, que ce soit dans l'activité bus, dans l'activité vélo ou autres. Et on a commencé à préparer l'avenir avec toutes nos études, mais je ne vais pas refaire la synthèse de ce bilan d'activité.

Voilà, écoutez, moi, je vais vous abandonner quelques instants et je vais vous laisser continuer avec François pour poursuivre jusqu'au vote de ces comptes.

Le Président sort de la salle.

M. CRESTA : En l'absence de Robert STRZELECKI, il me revient l'honneur de mettre au vote dans un premier temps le compte de gestion du receveur et dans un second temps le compte administratif. Est-ce qu'il y a des questions sur ces documents ?

Je vais donc démarrer par les comptes de gestion : il vous est donc demandé de bien vouloir approuver les comptes de gestion 2021 de chaque budget établis par les receveurs.

Le Comité procède au vote.

Les comptes de gestion 2021 sont votés à l'unanimité.

Je vous en remercie.

Sans plus attendre, on va passer au vote des comptes administratifs : il vous est proposé de bien vouloir approuver le compte administratif 2021, budget principal et budget annexe, tel que repris dans les annexes qui vous ont été transmises.

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

Le Comité procède au vote.

Les comptes administratifs 2021 sont votés à l'unanimité

Je vous en remercie. On va pouvoir prévenir le Président. Je voulais également profiter d'avoir le micro pour remercier les services du SMTD, le service comptable notamment, Oriano aussi, pour l'aide qu'ils m'apportent dans une délégation qui n'est pas forcément évidente : même si l'on est initié aux chiffres, ce sont des budgets que l'on ne retrouve pas forcément tout le temps, avec des notions ; il faut aussi faire des virements d'équilibre des deux budgets. Je suis très heureux de pouvoir travailler avec l'ensemble des équipes comptables et administratives. Je tiens à le souligner, elles font un super boulot. Le Président vous remercie de votre vote à l'unanimité sur le vote du compte de gestion, mais surtout sur le compte administratif.

Le Président reprend sa place.

M. LE PRÉSIDENT : Merci, François. Et puis, je ne sais pas si tu l'as fait, mais je remercie aussi les différents services et son Directeur Général Oriano pour la réalisation de tous ces comptes.

3. Affectation du résultat 2021

M. LE PRÉSIDENT : Écoutez, on va pouvoir continuer : l'affectation du résultat au point 2.3 et c'est toujours pour toi, François.

M. CRESTA : Concernant l'affectation du résultat 2021, on reprend, bien entendu, les résultats d'exécution 2021 et les résultats de clôture sur le budget principal. Le compte administratif 2021 du budget principal ne faisant pas ressortir de besoin de financement en section d'investissement, on vous propose donc de faire en sorte que le résultat de fonctionnement de ce budget constaté au présent compte administratif soit repris à cette section.

S'agissant du budget annexe, on rappelle également le résultat d'exécution 2021, le résultat de clôture, les différents résultats de clôture sur les sections fonctionnement et investissement. Considérant que, je vous l'ai dit tout à l'heure, les restes à réaliser sont de 6 133 136, 34 euros, le besoin de financement en section d'investissement s'élève à 726 827,60 euros.

Il vous est donc proposé d'affecter la totalité du résultat de fonctionnement en investissement, soit 468 656,74 euros. Le reliquat, soit 258 170,86 euros, sera traité tout à l'heure dans le cadre de l'élaboration du budget supplémentaire.

Sur cette délibération, je précise juste qu'elle a recueilli l'avis favorable du Bureau syndical lors de sa réunion du 1^{er} juin, et qu'hier, en Commission finances, on a recueilli l'unanimité de la seule personne présente, que je remercie.

M. LE PRÉSIDENT : Je ne ferai pas de commentaire (*rires*). Bien, des questions sur l'affectation de ce résultat présenté par François ? Pas de questions ? On acte cela ?

Le Comité procède au vote.

L'affectation du résultat 2021 est votée à l'unanimité.

Très bien, on peut passer au budget supplémentaire.

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

4. Budget supplémentaire 2022

M. CRESTA : Sur ce budget supplémentaire qui intègre l'affectation des résultats, le virement d'équilibre et également quelques modifications à la marge que l'on a effectuées sur certains postes, vous avez également un très beau tableau synthétique qui figure page 45 du document de synthèse.

Si on veut résumer, sur le budget principal, il est à souligner les inscriptions budgétaires sur le virement d'équilibre au budget annexe pour 7 millions d'euros, des charges à caractère général (on demande des ouvertures de crédits supplémentaires à hauteur de 39 755 euros et donc on intègre également le virement à la section d'investissement).

À noter également au niveau du budget principal une augmentation des charges de personnel à +51 000 euros. Il y a des ajustements et également le recrutement d'un agent supplémentaire pour le développement du service vélo.

S'agissant du budget annexe, on propose d'augmenter les charges à caractère général, donc d'allouer des crédits supplémentaires pour un montant de 591 386 euros pour faire face notamment à quelque chose qui est relativement d'actualité : c'est l'augmentation des prix du gaz et surtout du gasoil euro 6. C'est également la possibilité de faire face à certaines augmentations de charges supplémentaires.

On intègre également 45 000 euros au niveau des dépenses imprévues, 50 000 euros d'intérêts moratoires, 50 000 euros également de frais financiers (ça, c'est pour faire face à l'emprunt levé en début d'année) et également des crédits supplémentaires en autofinancement pour 6 531 343 euros. Là, c'est en termes de dépenses de fonctionnement.

Sur les recettes de fonctionnement, sur le budget général, on retrouve donc le résultat reporté (les 15 909 255 euros qui ont été ventilés sur le budget d'équilibre au budget annexe), l'autofinancement et les charges à caractère général.

Au niveau du budget annexe transport, le résultat reporté de 468 657 euros sert notamment à financer les restes à réaliser en investissement, et c'est donc le virement d'équilibre du budget général de 7 millions d'euros qui permet d'équilibrer la section de fonctionnement du budget annexe transport.

S'agissant de la section d'investissement, au niveau du budget principal, l'excédent d'investissement et l'autofinancement dégagés par la section de fonctionnement sont ventilés sur les subventions d'investissement ou d'équipement, les immobilisations corporelles ou en cours, les dépenses imprévues et la subvention d'équipement de 2 millions d'euros allouée à la section d'investissement du budget annexe transport.

À noter également, et on le votera, on vous le soumettra par la suite, ce sont les 150 000 euros liés à la dotation que l'on proposera d'affecter au budget annexe photovoltaïque.

Sur le budget annexe, on retrouve l'affectation de résultat, l'autofinancement et la subvention d'équipement qui permettent donc de limiter le recours à l'emprunt à 8 millions d'euros, emprunt que l'on a réalisé en début d'année au taux de 1 % sur vingt ans, le solde étant ventilé sur les immobilisations corporelles ou en cours.

L'endettement, j'en ai parlé tout à l'heure : je rappelle juste que, je viens d'en parler, on a levé un emprunt pour 8 millions d'euros en début d'année.

Sur ce budget supplémentaire, je précise que le Bureau syndical a donné un avis favorable, ainsi que la Commission finances également hier.

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

M. LE PRÉSIDENT : Merci, François, juste un commentaire sur les augmentations de dépenses liées au carburant : c'est une estimation qui est mise là, mais évidemment, nous n'avons pas de boule de cristal. Est-ce que ça va encore s'amplifier ? Je le crains malheureusement quand je vois les prix qui ont encore augmenté très fortement ces derniers jours et, s'il le faut, on réajustera encore un peu plus tard – mais on est partis sur cette hypothèse-là.

Est-ce qu'il y a des commentaires sur ce budget supplémentaire qui intègre effectivement l'emprunt que l'on avait déjà évoqué dans d'autres conseils ? Oui, Salvatore.

M. DE CESARE : Combien nous reste-t-il à payer sur les bus en 2022 ?

M. LE PRÉSIDENT : On a payé les bus.

M. DE CESARE : Tout a été payé en 2021 ?

M. LE PRÉSIDENT : Non, on a payé en 2022. C'est d'ailleurs pour ça qu'on a été amenés à lever l'emprunt. Initialement, c'était prévu en 2021 : les bus ont été commandés, mais pas livrés. Les 14 bus gaz seront livrés, en tout cas payés, cette année.

Pas d'autres questions sur le budget supplémentaire ? On peut passer au vote ?

Le Comité procède au vote.

Le budget supplémentaire 2022 est voté à l'unanimité.

5. Création d'un budget annexe pour la fourniture, l'installation et l'exploitation de panneaux photovoltaïques

M. LE PRÉSIDENT : Le point 2.5 est par contre assez particulier puisque, vous le savez, je l'ai dit tout à l'heure, on va équiper toutes les ombrières du dépôt de la STAD de panneaux photovoltaïques et, bien que ce soit un domaine électrique, j'oserais dire que c'est une usine à gaz de créer ces dispositifs, ne serait-ce que du point de vue budgétaire. C'est ce que va vous développer François CRESTA.

J'ai souhaité vous mettre un petit tableau synthétique avec des flèches un peu partout pour vous montrer un peu les transferts de flux d'un budget sur un autre, parce que ce n'est pas d'une grande clarté : le schéma, lui, au moins, il est simple, et je remercie Monsieur PASZEK de nous avoir livré avec Monsieur GEORGES ce tableau.

Voilà, François, pour la création de ce budget annexe.

M. CRESTA : Sur ce budget annexe fourniture, installation et exploitation de panneaux photovoltaïques, le Président l'a dit tout à l'heure, on souhaite mettre des panneaux sur les marquises les plus récentes des autobus sur une surface de 528 m² pour une production annuelle estimée à 73 800 kWh. L'énergie ainsi produite serait fournie à la STAD et au SMTD.

L'estimation de cet investissement est d'environ 150 000 euros hors taxes avec une possible subvention au titre de la Région Hauts-de-France sur le fonds régional pour l'amplification de la troisième révolution industrielle.

S'agissant d'une activité de production d'électricité de source solaire exercée par une collectivité territoriale, cela constitue un service public qui, en raison de son objet et de ses modalités, présente un caractère industriel et commercial. Selon les textes, le Code général des collectivités territoriales, à partir

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

du moment où la collectivité fait le choix d'exploiter un tel service public industriel et commercial, elle a obligation de créer une régie à cette fin, qui est soit dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière, soit de la seule autonomie financière et soumise aux dispositions des articles L2221 et suivants du Code général des collectivités territoriales.

En conséquence, et c'est là l'objet du document qui nous a été préparé en synthèse, que vous avez probablement sous les yeux, on devra isoler cette activité au sein d'un budget annexe en instruction M4 comptabilité des SPIC disposant a minima de l'autonomie financière.

Ce budget distinct devra décrire a minima l'ensemble des dépenses et des recettes afférentes au service : on aura donc en section d'investissement les biens nécessaires à l'exploitation du service, notamment l'achat des panneaux, leur installation, les emprunts contractés, les subventions d'équipement reçues. Et en exploitation, la dotation aux amortissements, les intérêts de la dette, les dépenses d'entretien et les recettes de refacturation par la régie au budget principal de la part d'énergie autoconsommée.

On rappelle que l'activité sera imposable de plein droit à la TVA et on vous propose, pour ouvrir cette régie, d'allouer une subvention, une dotation d'un montant de 150 000 euros qui pourra éventuellement par la suite être diminuée en fonction des financements et de la subvention que l'on aura par la Région Hauts-de-France au titre du fonds FRATRI : on pourrait donc envisager de prévoir un remboursement de la dotation initiale sur une durée de vingt ans.

L'objectif de l'ouverture de cette régie ce soir est de nous permettre derrière de générer, au niveau du Trésor public et des différents organismes, la création officielle, puisque ça va générer une ouverture de compte, un numéro SIRET et compagnie.

Sur cette création de régie, on a eu un avis favorable donné par la Commission consultative des services publics locaux qui s'est réunie le 31 mai 2022, et également un avis favorable du Bureau syndical, en rappelant qu'aujourd'hui, l'objectif est de valider ce budget annexe qui aura donc une autonomie financière (ce sera une régie avec une autonomie financière), de valider également les statuts de cette régie que vous avez en pièce jointe (le Président en parlera peut-être après), de valider les membres de ce conseil d'exploitation, et puis de donner l'autorisation au Président de signer toute pièce et d'intervenir dans le cadre de cette création, d'autoriser le versement de la dotation d'un montant de 150 000 euros et d'autoriser le remboursement annuel de la dotation sur une durée maximum de vingt ans.

M. LE PRÉSIDENT : Très bien, merci, François. Tu nous as bien expliqué, effectivement, le fonctionnement de cette régie : il faut donc l'alimenter, puisque c'est bien cette régie qui va permettre d'acheter l'ensemble des panneaux. On a un ordre de grandeur aujourd'hui, c'est 150 000 euros. Il y a une étude qui est lancée. On aura donc sans doute un appel d'offres dans les mois qui viennent et, en termes de réalisation, il faut compter le début de l'année prochaine : on n'aura pas encore de recettes cette année.

Notre ambition est grande parce qu'en fait, avec la volumétrie de ces panneaux voltaïques, on compte non seulement desservir les locaux de la STAD (on est sur place), mais on va faire également de l'autoconsommation collective : c'est-à-dire que le SMTD, étant relativement proche des locaux de la STAD, on va pouvoir aussi desservir l'électricité, par des contrats, les locaux du SMTD.

Et on a une autre possibilité aussi – ce qu'on fera – d'alimenter tout ce qui est dispositifs de signalisation aux abords de la STAD. Et vous le savez, au niveau du carrefour, il y a pas mal de feux de signalisation, puisqu'on a la voie TCSP qui est là. Des feux qui pourront être intégrés également dans ce dispositif d'autoconsommation collective, donc c'est quand même assez récent d'avoir l'ensemble de tous ces sites de consommation.

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

Et effectivement, en parallèle, on va demander des subventions qu'on devrait normalement obtenir de la part de la Région.

Voilà pour ce budget : effectivement, au début, il faut l'alimenter, mais après, il ne peut être que positif, puisque c'est lui qui permet de revendre le courant à la STAD et au SMTD. Il y a donc bien un moment donné où il sera très positif et où on sera amenés à aller rechercher de l'argent de ce compte et le ramener dans nos budgets à nous. On va un peu jouer à la marchande entre ces différents budgets.

Y a-t-il des questions sur ce dispositif comptable ? On est bien obligés, apparemment, de le faire et on vous tiendra au courant de l'évolution de ces études, de ces dispositifs, et de la rentabilité qu'on estime à peu d'années, finalement : à moins de cinq ans, on aurait la rentabilité de ce dispositif, ce qui est quand même pas mal.

Dans le document qui vous est joint, ce sont les statuts de la régie, et là, obligation nous est faite aussi de créer un conseil d'exploitation : il y a un minimum de trois membres dans ce conseil d'exploitation. Moi, je vais vous proposer des noms et après bien sûr, vous pourrez compléter. Il y a un minimum de trois membres : ça peut être quatre, ça peut être cinq. Le minimum, c'est trois.

Moi, je vais proposer François CRESTA puisqu'étant déjà vice-président en charge des finances, il va pouvoir surveiller, veiller au grain sur ce budget-là. Je proposerai Damien FRENOY : sur la part travaux, ça peut être intéressant également qu'il ait son regard là-dessus. Et puis, en troisième, on a donc pensé à Jean-Claude DESMENEZ également pour intégrer ce conseil d'exploitation.

Il n'y aura pas cinquante réunions par an, il y en aura une voire deux peut-être au début. Je propose ces trois noms-là. Si, maintenant, il y en a un que ça intéresse d'intégrer ce conseil d'exploitation, je ne vais pas me brider à trois, ça ne me pose pas de souci particulier. Il ne faut pas être cinquante non plus, mais si vous voulez avoir un regard sur ces budgets qui seront de toute façon présentés aussi à un moment donné en Conseil syndical – bien évidemment.

Pas d'objections sur ces trois noms ? Pas d'autres volontaires ? Écoutez, nos trois collègues sont d'accord. Il faut qu'ils soient d'accord quand même.

M. CRESTA : Oui, oui.

M. LE PRÉSIDENT : Ils sont d'accord. Très bien, je vous propose de nommer ces trois personnes-là pour ce conseil d'exploitation. Est-ce qu'il y a des remarques ? On l'a dit, on va voter à la fois pour la création de cette régie ici, le 1^{er} juillet, les statuts de la régie qu'on vous a présentés, la dotation de 150 000 euros qui pourra diminuer avec les subventions, le remboursement annuel de cette dotation qu'on a estimé à vingt ans, et puis les trois personnes que l'on vient de nommer au conseil d'exploitation. On vote tout ça en même temps.

Le Comité procède au vote.

La création de la régie ainsi que ses statuts, la dotation et son remboursement annuel ainsi que la nomination au conseil d'exploitation des trois personnes citées par le Président sont votés à l'unanimité.

Merci bien.

6. Déclassement d'un véhicule

M. LE PRÉSIDENT : Le 2.6 qui est le déclassement d'un véhicule.

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

M. CRESTA : Là, il s'agit de sortir du patrimoine et de l'inventaire de notre syndicat un bus, un bus qui a subi un sinistre le 25 mars 2022 et qui ne peut pas être réparé. On va donc le mettre au rebut. C'est un bus qui était, pour information, totalement amorti (on était à 0 en valeur nette comptable) et qui avait été acheté en 2004. On vous propose donc de le sortir du patrimoine, en précisant que l'indemnité qu'on devrait toucher par la société d'assurance sera reversée : on espère l'avoir sur 2022, mais il ne faut pas s'attendre à grand-chose, je pense.

M. LE PRÉSIDENT : Il était un peu vieux, ce bus. Pas de commentaires ? On peut passer au vote ?

Le Comité procède au vote.

Le déclassement du véhicule est voté à l'unanimité.

Merci, François.

III. MOBILITÉS ACTIVES

1. Création et aménagement d'aires de covoiturage à l'échelle du territoire du SMTD

M. LE PRÉSIDENT : La troisième partie, là aussi, beau sujet, important pour notre Conseil, je vous l'ai dit tout à l'heure : il y avait les bus, il y avait les vélos, mais il faut aussi qu'on développe, qu'on se lance, parce qu'en fait on est quasiment à l'état zéro, dans le domaine du covoiturage.

Ce petit document vous redonne déjà un peu le contexte puisqu'il y a quand même un schéma interdépartemental de covoiturage du Nord-Pas-de-Calais qui a déjà imaginé des implantations sur notre territoire : il y a l'aménagement de huit aires de covoiturations qui sont imaginées (quatre aires structurantes et quatre aires complémentaires). C'est vrai que le covoiturage, en plus avec le contexte actuel, et le prix de l'énergie et les contraintes liées au changement climatique, est d'autant plus important. Et quand on voit la saturation des axes autour du Douaisis, notamment sur l'A1 qui va vers Lille, voire même maintenant l'A21 sur Lens, on est sur des routes très contraintes et donc il faut vraiment qu'on s'y attelle.

Bien, vous avez les huit sites qui sont supposés sur notre territoire, mais là aussi le débat est ouvert. On vous les a rappelées, quatre aires structurantes :

- une au niveau de la zone de Lauwin-Planque ou de Cuincy – c'est à peu près dans le même secteur, c'est tout proche des différentes destinations, que ce soit Lille, Lens, Arras ou Valenciennes ;
- une autre au niveau de l'A21, de Pecquencourt (on vous précise à proximité si possible de la station Total et de l'Institut d'Anchin) ;
- à l'entrée de Marchiennes au niveau de la RD 957 ;
- et une autre entre Somain et Aniche, au niveau de la zone de la Renaissance.

Voilà, on aurait quatre aires structurantes, donc 50 à 70 places pour ces aires de covoiturage. Et quatre aires complémentaires qui peuvent être un peu plus petites :

- au niveau de Douai Frais Marais ;

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

- au niveau de Leroy Merlin, soit du côté de Leroy Merlin, soit du côté de la rocade. On s'orienterait plutôt de l'autre côté de la rocade : il semblerait qu'on ait des terrains de ce côté-là ;
- une autre au niveau de l'A21, à proximité du golfe, à Sin-le-Noble ;
- au niveau de la D25-D643 : c'est Dechy ou Cantin, parce que ce serait près de l'hôpital, mais ce n'est pas si simple que ça de trouver des espaces de ce côté-là. Et là, on se dit également qu'au giratoire qui arrive aux abords de Cantin (le contournement de Cantin qui a été créé il y a quelques années), à cet endroit-là, ce serait peut-être également intéressant d'avoir cette aire de covoiturage puisqu'on est directement sur l'axe majeur. Ça pourrait être une bonne solution de repli, plutôt que de se mettre à côté de l'hôpital. Ce sera l'un ou l'autre, mais c'est dans ce secteur-là qu'on pourrait implanter cette aire de covoiturage.

Dans le document, on vous rappelle aussi les données de l'observatoire national de covoiturage. Aujourd'hui, j'oserais dire que ce n'est pas brillant : il n'y a pas beaucoup de covoiturage sur notre territoire et il faut vraiment qu'on l'amplifie.

On vous signale que la majorité des trajets sont des flux sortants de notre territoire : beaucoup de gens, bien sûr, vont sur la zone de Lille, de Lens ou de Valenciennes et, c'est une évidence, on rappelle la nécessité de créer ces aires aménagées.

Quand je dis des aires aménagées, nous, ce qu'on envisage, bien sûr, c'est d'avoir ces aires sécurisées avec de la vidéoprotection sur ces sites, d'y mettre des abris vélos sécurisés (un abri vélos sécurisé par aire de covoiturage pour permettre à des citoyens à vélo de se rendre sur les aires de covoiturage et, après, de profiter du covoiturage). Et puis ces aires-là sont également positionnées à proximité d'arrêts de bus pour que les gens puissent aussi prendre le bus et profiter pleinement du covoiturage. Il s'agit de trouver des emplacements où on peut conjuguer le vélo, le bus et puis la voiture. Voilà un peu l'esprit de tout ça.

Là, on vous reprecise effectivement ces aires structurantes : il y a effectivement des détails sur ces différentes aires, mais je viens de vous les citer. Vous avez des cartes qui vous sont jointes.

Après, reste à savoir les propriétés de ces aires de covoiturage. Nous, ce qu'on propose, c'est que le SMTD crée, aménage et assure la gestion de ces aires de covoiturage. Après, ça peut aussi être une mise à disposition de nos terrains : on n'est pas non plus obtus, mais on est prêts à nous engager de A à Z dans cette démarche-là.

Tout le débat porte là-dessus : que pensez-vous de ces implantations un peu macros sur notre territoire ? Est-ce que vous avez d'autres idées qui seraient pertinentes pour l'implantation d'une aire de covoiturage ? Est-ce que vous avez des idées de terrains, peut-être communaux, qui pourraient être mis à disposition pour qu'on puisse initier cette démarche qui est à mes yeux non seulement importante, mais aussi un peu urgente ?

Voilà le débat de ce soir sur cette nouvelle ambition, sur le covoiturage. Monsieur LEROY.

M. LEROY : C'est une simple question. Vous dites que les parkings vont être sécurisés : est-ce qu'ils vont être à barrières ? Par ailleurs, ils vont être gratuits, je suppose ? Gratuits et ouverts à tous ?

M. LE PRÉSIDENT : Oui, l'objectif est que ce soit gratuit. Après, je pense qu'il faut qu'on aille un peu plus dans le détail de ces sites-là. Il faudra a minima qu'on mette des portiques pour éviter que des gens du voyage, par exemple, ne viennent squatter ces aires de covoiturage. Après, dans la mesure où c'est gratuit, est-ce qu'il faut mettre des barrières et avoir des badges d'accès ? Moi, je voudrais dire, soyons

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

simple au début : on crée des aires de covoiturage, on met de la vidéoprotection parce qu'évidemment ces personnes-là vont déposer leur véhicule le matin et le récupérer le soir ; c'est identifié que ces gens-là ne vont pas le récupérer tout de suite donc ça peut inciter au vol, d'où la vidéoprotection. Après, est-ce qu'il faut aller plus loin ? On n'a pas d'avis spécifique, mais on voulait déjà démarrer simplement.

M. LEROY : Il y en avait un en vue, c'était celui de Gavrelle qui vient d'être fini : celui-là est sécurisé avec des barrières, donc c'est pour savoir si c'était dans ce style-là.

M. LE PRÉSIDENT : Ce qui compte surtout, c'est d'aller dans les implantations. Je crois que le débat aujourd'hui va surtout porter là-dessus. Après, le détail même, on pourra l'aborder dans un deuxième temps.

Mais je suis tout à fait ouvert à vos propositions. Vous en avez cité quelques-unes. Et quand on vous les propose, ce n'est pas pour autant qu'aujourd'hui on a ces terrains : on sait qu'on souhaiterait s'implanter dans ces secteurs-là, ça nous semble pertinent de nous implanter à proximité des rocade, des stations de bus, etc., mais je suis ouvert sur tout le territoire. Vous le connaissez bien dans votre domaine, n'hésitez pas à nous proposer des solutions.

M. LECLERCQ J.C. : Monsieur le Président.

M. LE PRÉSIDENT : Oui, Monsieur LECLERCQ.

M. LECLERCQ J.C. : Sur les aires complémentaires, avec l'échangeur 23, la route de Tournai : pour connaître un peu les lieux, ça roule très très vite en sortie d'autoroute, et je voulais savoir si vous aviez, par rapport à cette départementale, fait une étude de trafic, de vitesse, et peut-être déjà quelques éléments pour sécuriser l'axe. Parce que pour connaître l'endroit, on est vraiment à la sortie de l'autoroute, mais ça roule très très vite, donc il y aurait forcément des aménagements à faire pour casser la vitesse. Comme nous avons été informés que c'était en projet, je voulais savoir si tout était sur la table, ou s'il y avait déjà eu, avec le Département, quelques réunions pour envisager cette solution.

M. LE PRÉSIDENT : On est à l'état presque zéro, c'est-à-dire qu'on essaie de voir les implantations, de voir s'il y a des terrains possibles. Une fois qu'on aura trouvé les terrains, achetés ou pas achetés, là, on va pouvoir voir comment on accède en toute sécurité à ces aires de covoiturage (comment on y rentre ? Comment on en sort ?). Après, l'axe majeur de la route, la vitesse, c'est encore un autre sujet qu'il faudra voir, mais nous, je voudrais dire, on ne s'occupe pas de la vitesse dans l'axe principal : on s'occupe de la sécurité pour rentrer dans notre aire de covoiturage et pour en sortir. D'accord ?

M. LECLERCQ J.C. : Les emprises, les terrains, n'appartiennent pas à des tiers : il n'y a pas lieu de racheter.

M. LE PRÉSIDENT : Si, à un moment donné, il n'y a aucun terrain d'une collectivité, peut-être – pourquoi pas – qu'on va aller négocier des achats. C'est vrai que c'est toujours plus compliqué. Si on peut trouver des solutions avec les communautés de communes ou Douaisis Agglo, des terrains de zones d'activité où il y a un petit morceau où on peut s'installer (ou une commune), je crois que c'est la première démarche qu'on va engager. On va essayer d'être simple.

Et puis ce qu'on veut, en fait, pour les premières, c'est être efficace et assez rapide. Je veux qu'on engage des dossiers qui vont durer trois, quatre, cinq ans. Le covoiturage est nécessaire aujourd'hui, et on est en retard dans le covoiturage dans le Douaisis. On a fait plein de choses, mais pas dans le covoiturage. Monsieur PIESSET.

M. PIESSET : Oui, tout à fait. C'est quand même une bonne chose, la mise en place de ces aires de covoiturage, parce que quand on regarde bien, sur Sin-le-Noble, par exemple, en face des terrains de boules, les emplacements sont tous pris par ceux qui partent, ou à Sevelnord, ou à Toyota. Idem au niveau du golfe de Sin-le-Noble, c'est exactement la même chose : c'est problématique parce que ça embête les riverains le matin très tôt (c'est du quatre heures, cinq heures du matin), tard le soir (22, 23 heures), donc c'est vraiment pas mal de mettre ça en place, c'est très bien.

M. LE PRÉSIDENT : Et puis ça squatte des terrains qui ne sont pas dédiés à ça. Et comme ça, je pense qu'on aura structuré l'ensemble : on aura les aires de covoiturage sécurisées, on a les outils informatiques Pass Pass covoiturage qui vont permettre aux citoyens de s'inscrire et de gérer le covoiturage. Les outils seront là. Je ne dis pas qu'il n'y en a pas d'autres, parce qu'il y a d'autres réflexions, effectivement, sur des aides financières à ceux qui font du covoiturage (parce qu'il y en a peut-être qui ont entendu dire qu'on a des voisins, TADAO et SMTA, qui vont au-delà de ce qu'on envisage pour le moment : aller payer quasiment ceux qui font du covoiturage).

Nous, on va déjà commencer par faire des aires de covoiturage. C'est déjà un investissement de gérer les abris à vélos qu'il va falloir installer, la sécurité, avant d'aller un peu plus loin dans la démarche. Mais il y en a qui le font. Salvatore.

M. DE CESARE : Ça concerne uniquement les accès autoroutiers ?

M. LE PRÉSIDENT : Là, vous l'avez vu, ce sont des rocade, des axes majeurs où il y a beaucoup de circulation, et proches des autres axes majeurs où les gens vont aller (sur Lille, Lens, Arras, Valenciennes).

M. DE CESARE : Parce que je prends l'exemple de Montigny : ici, on a un axe bus (voie de bus) et l'axe train (la voie de chemin de fer), et on a un parking qui est existant – c'est un parking qui appartient déjà au SMTD (c'était une raquette de retournement à l'époque, qui serait facilement aménageable parce que le SMTD est propriétaire, et qu'on peut doubler la surface de stationnement).

M. LE PRÉSIDENT : Ce qu'il faut se poser comme question – mais après, ça peut être un avis – c'est : est-ce que c'est le bon lieu où les gens se regroupent pour partir après sur les axes majeurs ? Parce que l'esprit du covoiturage ici, c'est qu'on a d'abord ciblé les grands déplacements. Et après, c'est vrai qu'il y a parfois du covoiturage pour faire peut-être trois ou quatre kilomètres, mais je pense que le covoiturage est au début ciblé sur des déplacements un peu plus lointains.

Alors, je ne sais pas, si on le crée à Montigny, s'il y aurait beaucoup de monde. Peut-être, on peut étudier toute solution. Mais là, on parle des aires majeures. Après, il peut y en avoir d'autres, bien sûr : là, on parle des aires principales qu'on pourrait peut-être amener à court terme sur notre territoire. Après, il peut y avoir des initiatives communales de créer pour la commune un secteur avec dix places pour regrouper les gens de la commune qui vont partir ailleurs. Ça peut arriver, mais on est sur une ambition un peu plus intercommunale. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires ? Oui, Monsieur PIESSET.

M. PIESSET : Une petite question : comment communiquerez-vous là-dessus pour faire en sorte que les gens puissent savoir qu'il y a des aires de covoiturage ?

M. LE PRÉSIDENT : Après, il y aura tout le volet communication et signalisation sur notre territoire. Pour le moment, on n'a pas imaginé comment on va communiquer là-dessus, mais c'est évident : il faut communiquer. On a tous les outils de communication, les collectivités les ont. Ça s'adresse d'abord à nos citoyens qui vont à l'extérieur et qui reviennent chez eux le soir.

On en est aux prémices : déjà, on se dit où on pourrait les mettre, et, après, il y a la sécurité, il y a les coûts, il y a les accès, il y a la communication. Là, on en est aux prémices, c'est un nouveau champ d'action, mais quand on les prend, les champs d'action, on va au bout, c'est comme le vélo.

M. PRUVOST : Oui, Président, vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a une aire de covoiturage qui a été créée à Orchies, à côté de SLOSSE : est-ce qu'on ne pourrait pas se rapprocher de la communauté de communes qui s'en est occupée pour savoir un peu combien ça leur a coûté ?

M. LE PRÉSIDENT : Oui, c'est aussi l'une des problématiques : combien ça coûte ? Pour ça, on se rapprochera, ce n'est pas un souci.

Et après, l'autre réflexion qu'il va falloir mener – quand même, je le dis –, c'est de se rapprocher des Hauts-de-France, puisque vous savez qu'on est maintenant dans un bassin de mobilité. On en a discuté, je ne sais plus à quel Conseil. Et je pense qu'il faut aussi qu'on ait une vision inter-intercommunale : c'est-à-dire, puisqu'on est frontaliers de différentes collectivités, il ne s'agirait pas que l'on crée notre aire à un endroit donné et que, un kilomètre au-dessus (on est sur la CAPH, on est sur le Cambrésis, sur la zone de Brebières ou d'Hénin-Carvin), eux aussi créent, peut-être à 500 m de chez nous, une aire de covoiturage. C'est ça aussi.

Je pense par exemple à Carrefour, Carrefour Flers : c'est Flers, c'est Douais Agglo, sauf que Courcelles est à un kilomètre, et que je ne connais pas l'ambition de nos collègues d'Hénin-Carvin. Là aussi, je pense qu'il faudra qu'on ait une vision.

Le bassin de mobilité a été créé l'année dernière, il n'y a encore eu aucune réunion là-dessus, c'est encore un outil extrêmement lourd piloté par la Région, mais il ne faut pas qu'on l'oublie : il faut qu'on optimise globalement l'argent public donc au niveau des coûts, oui, on pourra s'inspirer de ce qui se fait ailleurs aussi.

Bon, pour le moment, on s'oriente sur ces possibilités d'implantation à différents endroits, mais après, bien évidemment, on va se rapprocher des communes lorsqu'elles seront directement concernées : je pense à la zone de Waziers, à la zone de Douai, Pecquencourt, Somain. On le fera aussi d'un commun accord avec les collectivités.

Voilà les positions à prendre sur les huit aires. Jacques, qui a pour le moment un avis favorable, a engagé la réflexion dessus (encore une fois, c'est ouvert, il y en aura peut-être une neuvième : si vous avez des idées, on est prêts à les accueillir). Il s'agit également d'approuver la création de l'aménagement, de la gestion d'aires de covoiturage et peut-être aussi de l'achat – puisqu'on pourra aller jusqu'à l'achat de ces aires de covoiturage. Voilà un peu la mission qui nous est maintenant confiée. Pas d'objections ?

Le Comité procède au vote.

La création et l'aménagement d'aires de covoiturage à l'échelle du territoire du SMTD sont votés à l'unanimité.

Eh bien voilà, il n'y a plus qu'à se retrousser les manches pour s'attaquer au covoiturage.

IV. TRAVAUX ET PATRIMOINE FONCIER

1. Aménagement d'un parking public rue de Cambrai à Douai

M. LE PRÉSIDENT : Quatrième partie, dernière partie : je vais laisser la parole à Damien FRENOY pour l'aménagement d'un parking public rue de Cambrai à Douai.

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

M. FRENOY : Oui, le SMTD est actuellement propriétaire, et souhaite le rester, au 241 rue de Cambrai, d'un parking sur lequel il existe sept garages. La chose importante, avant le démarrage des études pour la ligne B (parce que ça va être une poche de stationnement), est qu'il nous reste actuellement un seul bail pour le bien, qu'il faut résilier le 30 juin de cette année.

Le budget global est estimé à 30 000 euros hors démolition des garages, et on a eu un avis favorable du Bureau en date du 1^{er} juin 2022. Je ne sais pas si vous localisez la poche : ce sont des garages qui sont plus que vétustes. D'ailleurs, il n'y a plus qu'un seul bail.

Si vous avez des questions...

M. LE PRÉSIDENT : On le voit très peu, ce parking, donc il va falloir le signaler. D'ailleurs, je ne savais même pas qu'il y avait un parking là-bas avant qu'on ne travaille le sujet. C'est très confidentiel. D'ailleurs, c'est un parking pour des habitants, mais qui sera très utile dans le cadre du projet de la ligne B.

M. FRENOY : Actuellement, il reste Annie DEMONCHY, qu'on connaît bien. Jean-Michel.

M. LEROY : C'est un parking de combien de places ?

M. LE PRÉSIDENT : Sept places.

M. FRENOY : Sept places.

M. LE PRÉSIDENT : C'est mieux que rien. Et après, effectivement, c'est ce qui est mis là : au niveau de la cession, pour le moment, on est propriétaires. Après, il peut y avoir des discussions avec la ville de Douai pour l'acquisition. Pour le moment, on a le terrain et on engage les travaux à nos frais.

M. LEROY : La ville est favorable à la rétrocession, si vous êtes d'accord, mais on en reparlera.

M. LE PRÉSIDENT : D'accord, très bien. Est-ce qu'il y a des questions sur la création de ce parking public ? On peut passer au vote ?

Le Comité procède au vote.

L'aménagement d'un parking public rue de Cambrai à Douai est voté à l'unanimité.

V. QUESTIONS DIVERSES

M. LE PRÉSIDENT : Eh bien écoutez, on a terminé l'ordre du jour de ce Conseil syndical. Y a-t-il des questions, des observations ? Oui, allez-y, Madame.

Mme MEKKI : Bonsoir à toutes et à tous. J'avais juste une petite question concernant le terminus de Tassigny – je vois Dimitri, peut-être qu'il pourra nous renseigner. Il y a eu des jeunes, j'ai pu discuter avec ces jeunes : quand vous les attrapez un par un, ils sont tous contrits et désolés, etc. J'ai d'ailleurs remarqué que ce n'étaient pas que des Douaisiens : c'est international, la bêtise.

Ma question est de savoir ce qu'il va se passer parce que, comme je le répète suffisamment, je fais partie de ceux qui prennent le tram et le bus : c'est très embêtant, parce que je dois aller jusqu'à l'arrêt de Edmond Labbé pour pouvoir prendre le bus. Dites-moi ce qu'il va se passer.

M. LE PRÉSIDENT : Je rappelle les faits : des jeunes sont montés sur le bus. C'est hyper dangereux. Nous, on fait dans ces cas-là des déviations sécurité, ce qui a été mis en œuvre immédiatement, et on

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

ne peut pas tolérer ce genre de choses. Il faut que les gens comprennent que si on ne ferme pas pendant quelques jours cet arrêt... Ça devient un jeu : le jeu, c'était de caillasser des bus. OK, bon, ça, on a du mal à l'éviter, c'est partout. Si c'est un nouveau jeu de monter sur les bus, ça ne va pas le faire, donc je pense que les gens du quartier, maintenant, ils ont compris.

Je ne sais pas s'ils recommenceront, mais il faut montrer qu'on n'est pas insensibles à ce genre de problèmes d'insécurité. Après, je laisserai la parole à Monsieur DEFOORT qui pourra vous dire un peu comment on va relancer la mécanique. Évidemment, on va y revenir, on ne va pas condamner toute une population qui n'y peut rien, en plus. C'est tout simplement dû à quelques – je ne sais pas si ce sont des jeunes ou des moins jeunes qui ont fait ça. C'est inadmissible, et c'est beaucoup trop dangereux.

Je laisse la parole à Monsieur DEFOORT qui va peut-être vous en dire un peu plus.

M. DEFOORT : Sur l'événement en lui-même, effectivement, notre conducteur qui conduisait ne les a pas vus, donc ils sont restés sur le bus jusqu'à (*hors micro et inaudible, enregistrement de sécurité : 01:47:33*) et c'est le conducteur qui l'a croisé qui l'a signalé. C'est extrêmement dangereux, un coup de frein et il aurait pu y avoir un drame, on aurait eu un événement dramatique. Ce sont surtout des jeunes qui se mettent eux-mêmes en danger. Forcément, on va reprendre la desserte et la date qui est envisagée est lundi.

M. LE PRÉSIDENT : Et moi, j'ai émis l'idée auprès du maire de Douai, Frédéric CHEREAU, il y a une huitaine de jours – c'était moi qui lui avais annoncé –, je lui ai dit : « Monsieur le Maire, il y a un souci et nous allons dévier pendant quelques jours ». Mais je souhaite – c'est la proposition que j'ai faite – être présent dans un conseil de quartier (parce que je crois qu'il y a un conseil de quartier de ce côté-là) pour expliquer la dangerosité, qu'on ne s'amuse pas à ce genre de choses, et que la sanction est toute simple, c'est que derrière on n'y passe plus.

Mme MEKKI : Est-ce qu'on peut faire des actions ? C'est quand même criminel, ce qu'ils ont fait, ces enfants. Est-ce que le SMTD peut faire quelque chose, ne serait-ce que pour décourager ? On n'a aucun recours ?

M. LE PRÉSIDENT : Ça peut arriver n'importe quand : c'est peut-être arrivé il y a cinq minutes, ça n'arrivera peut-être plus pendant six mois. On ne peut pas mettre de la police en permanence, c'est impossible. On a des contrôleurs, bien sûr, mais ils ne sont pas à Tassigny à toute heure. Non, c'est ingérable.

M. LEROY : En général, depuis la gratuité des bus, est-ce que vous avez remarqué des dégradations et des incivilités au niveau des bus ?

M. LE PRÉSIDENT : Non. Les incivilités que l'on rencontre – mais qu'on rencontrait déjà avant –, on en a eu à cause du masque qui était porté, pas porté, mais ça n'a aucun rapport. Avant, on avait des incivilités liées au non-paiement des tickets, donc avec des heurts entre les contrôleurs et les citoyens : ça, évidemment, ça a disparu.

Après, oui, de temps en temps, il y a une personne qui est un peu alcoolisée dans un bus. Bon, on en avait avant aussi. Il y a des épiphénomènes, comme là, par exemple, des gamins qui montent sur le toit : je ne vois pas le rapport avec la gratuité. Il y a des événements, certes, mais quand je veux les rattacher à quelque chose, je ne les rattache pas nécessairement à la gratuité.

M. LEROY : Je parle plutôt des dégradations dans les bus, ou des incivilités avec le chauffeur, par exemple.

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

M. LE PRÉSIDENT : En tout cas, moi, je n'ai pas eu de retours. Notre Directeur Général a peut-être plus d'informations que moi là-dessus, mais moi, je n'ai pas de retours particuliers.

M. DEFOORT : Pour les questions de sécurité (*hors micro et inaudible, enregistrement de sécurité : 01:50:19*). On n'a pas d'augmentation. Après, on trouve des choses (*inaudible, enregistrement de sécurité : 01:50:30*). On a des dégradations, mais on en a toujours eu. Après, il faut voir en termes de taux parce qu'il y a aussi plus de monde.

M. LE PRÉSIDENT : Voilà. Là aussi, plus on transporte de monde, plus on peut potentiellement avoir un problème avec les personnes qui montent dans les bus.

Du coup, j'en profite pour faire une information sur la fréquentation – on n'a pas de mesures, je vous l'ai dit, sur toutes les lignes, mais je peux vous les donner sur les lignes majeures : la ligne A, la ligne principale, où on est en moyenne aujourd'hui entre 35 et 40 % d'augmentation en quelques mois de temps. On les a eus assez rapidement, ces 30-35 %. Est-ce qu'on est sur un palier et est-ce que ça va repartir après ? On a dû capter une certaine population qui était très intéressée par cette gratuité. Je pense qu'on a encore beaucoup de marge, mais ça, ça se travaille dans le temps : le comportement des gens, ce n'est pas du jour au lendemain qu'on passe au bus. Il y en a qui l'ont fait : effectivement, c'était un problème de pouvoir d'achat et là, c'était vraiment l'opportunité. Mais après, je pense qu'on a une autre capacité à capter des personnes. Pour elles, ce n'est peut-être pas un problème d'argent, mais c'est l'intérêt de prendre le bus et de ne pas se poser la question : je monte et je me promène où je veux.

Je pense qu'on est peut-être sur un palier – j'espère bien – et on continuera la communication pour augmenter. Donc la ligne A, aux environs de 35-37 % d'augmentation.

La ligne B, c'est plutôt une quinzaine de pour cent, mais elle est complétée aussi par la nouvelle ligne 4 qui a été créée et qui, je vous l'ai dit, fait quand même maintenant plus de 2 000 voyages par semaine : c'est quand même complémentaire.

Et puis aussi de belles surprises sur les lignes 5, 6 et 8 où là, avant, on avait les lignes 5, 6, 8 et où maintenant il n'y a plus que les 5 et 6 : donc si on compare 5, 6, 8 avec 5, 6 on est aussi à 30-40 % d'augmentation, ce qui est quand même aussi considérable.

Après, je vous ai dit que sur ces lignes-là, on a de belles augmentations. Sans doute que sur d'autres lignes aussi on a à peu près les mêmes pourcentages. Ce qu'on n'a pas encore mesuré aujourd'hui, ce sont effectivement les extensions, notamment l'Arleusis. Mais bon, c'est vrai qu'on avait une population relativement faible dans nos bus : je veux dire que s'il y en avait 5 et qu'on passe à 6, on a gagné 20 %, mais bon, ce n'est pas significatif. Là, il faut de la volumétrie. C'est d'ailleurs pour ça qu'on n'a pas réduit la fréquence des bus dans l'Arleusis et sur la CCCO, et on espère qu'avec la gratuité ça va monter également davantage.

Voilà, c'était un peu pour vous donner l'ordre de grandeur de la fréquentation depuis quelques mois. Y a-t-il d'autres questions avant qu'on ne clôture ? Oui, Jacques LECLERCQ.

M. LECLERCQ J. : Je voudrais poser une question, interpeller le Syndicat des transports concernant le transport d'une personne à mobilité réduite sur le centre Hélène Borel. Je sais qu'une réunion avait été organisée, mais je n'ai pas eu de retour.

M. LE PRÉSIDENT : Je vais laisser la parole à Jessica qui gère cette opération.

Mme TANCA : Effectivement, on a eu une réunion avec des résidents et la Directrice de la structure Hélène Borel, en présence de Dimitri, Oriano et Matthieu CARPENTIER. On a entendu, ils nous ont

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

proposé certaines choses. Il y a déjà eu un atelier de sensibilisation organisé auprès de certains conducteurs : des résidents ont bien voulu sensibiliser avec l'action "Prends ma place" (c'est quoi, vivre dans un fauteuil ?). Il y en aura d'autres.

On a encore un gros travail à faire sur nos lignes de bus. Il faut savoir qu'on a d'anciens bus, qu'on ne va pas les changer demain, et effectivement, ils n'ont pas de rampe manuelle. Et on sait très bien que la solution, c'est soit la rampe manuelle, soit un quai mis en accessibilité pour permettre aux bus de se positionner directement à hauteur de la marche (pour synthétiser), ce qui permet à une personne à mobilité réduite de monter facilement dans le bus.

Comme ça ne se fera pas demain, on est en train de travailler sur des solutions avec Dimitri. Il y a un nouveau bus qui va arriver et qui sera mis sur cette ligne. C'est vrai qu'on fixe tout le temps Hélène Borel, mais on a énormément de personnes à mobilité réduite sur le réseau qui ne s'en plaignent pas, donc c'est plutôt positif.

Maintenant, il y a un gros chantier qui va avoir lieu au niveau d'Hélène Borel et une discussion par rapport au quai existant que la Directrice voudrait supprimer : moi, en toute transparence, je veux bien être interpellée, je veux bien être à l'écoute, mais si demain, on me dit que le quai qui est mis dans Hélène Borel est enlevé pour un accès logistique, je trouve ça quand même un peu limite. Donc, se plaindre, interpellé les politiques, OK, mais utilisez déjà ce qui est mis sur place. Bon, il va y avoir des réunions, il va y avoir des concertations, donc tout est sur le tas, en toute transparence. Il y a de gros chantiers, mais on est vraiment sur la sensibilisation et Dimitri a fait également un gros travail à ce niveau-là auprès de ses conducteurs.

Je ne sais pas si ça répond réellement à ta question, mais on est toujours sur le feu.

M. LECLERCQ J. : Je n'étais pas informé concernant le retrait du quai.

M. LE PRÉSIDENT : Qui avait été installé à leur demande.

M. LECLERCQ J. : Oui, c'est ça. C'est assez particulier en fait.

M. FRENOY : Et en plus, il n'est pas vieux, il doit avoir trois ou quatre ans.

M. LE PRÉSIDENT : Et non, il n'est pas vieux. Mais bon, déjà, le fait de changer de bus, il y aura une rampe.

M. DEFOORT : *(hors micro et inaudible, enregistrement de sécurité : 01:56:16)* Dans les remplacements de bus, on fait en sorte que ça inclue une grande manivelle *(inaudible, enregistrement de sécurité : 01:56:24)*.

M. LE PRÉSIDENT : Voilà, donc on améliore un peu l'accessibilité de ce côté-là à travers cette rampe.

M. LECLERCQ J. : Merci pour vos réponses.

M. LE PRÉSIDENT : C'est vrai que c'est un gros souci, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans nos bus ou les cars des sous-traitants. On peut parfois y mettre un fauteuil roulant, mais on ne peut pas en mettre deux ou trois. Ça aussi, c'est un problème.

M. LECLERCQ J. : Et puis lui, c'est un fauteuil motorisé.

Envoyé et reçu en préfecture le 07.11.2022

Publié sur le site le 08.11.2022

Identifiant de télétransmission : 059-255900441-20221107-SMTD_22_10_1_1-DE

M. LE PRÉSIDENT : C'est encore plus compliqué.

M. LECLERCQ J. : C'est encore plus lourd.

M. LE PRÉSIDENT : C'est encore plus lourd, c'est vrai. Et tous nos quais ne sont pas non plus PMR, il n'y a que quai. C'est une problématique, mais on en est conscients, on essaie de progresser dans ce domaine.

C'est bon pour aujourd'hui ? Eh bien écoutez, il me reste à vous souhaiter une bonne soirée et puis probablement de bonnes vacances – je pense qu'on en a tous besoin –, et je remercie tous les collègues pour leur participation. Merci à vous et bonnes vacances.

La séance est levée à 20 heures.

Monsieur le Président met au vote.

Le Comité après avoir délibéré

Nombre d'inscrits : 45

Nombre de votants : 41

Suffrage exprimé : 41

Pour : 41

Contre : 0

Abstention : 0

Les membres du Comité Syndical, approuve le procès-verbal de la séance du Comité Syndical en date du 15 Juin 2022.

Fait et délibérer en séance

Le Président,

Claude HEGO

Le Secrétaire de séance,

Jacques LECLERCQ