

DELIBERATION DU COMITE SYNDICAL

C'est le **Mercredi 22 Mars 2023** à 18h00 Salle Claudine Normand, 3 rue Henri Barbusse à Aniche 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) 30

Absents : 9

Procuration : 6

Etaient présents (délégués titulaires) : 28

Pour la CCCO : Alain BRUNEEL - François CRESTA - Salvatore DE CESARE - Lionel FONTAINE - Éric MOREAU - Pascal PRUVOST - Jean-Michel SIECZAREK - Alain SROGA - Jessica TANCA.

Pour DOUAISIS AGGLO : Karim BACHIRI - Christophe BLERVACQUE - Christophe CHARLES - Yaël CZUPRYNA - Romain DAPVRIL - Jean-Claude DESMENEZ - Christophe DUMONT - Alain DUPONT - Damien FRENOY - Arnaud GLABIEN - Jean-Luc HALLE - Claude HEGO - Jacques LECLERCQ - Jean-Christophe LECLERCQ - Jean-Michel LEROY - Maryline LUCAS - Claudine PARNETZKI - Arnaud PIESSET - Robert STRZELECKI.

Etaient présents (délégués suppléants) : 2

Pour la CCCO : Marc DURANT suppléant de Julien QUENNESSON.

Pour DOUAISIS AGGLO : Sandrine PONTHEUX suppléante de Thierry FAIDHERBE.

Etaient présents par procuration : 6

Pour la CCCO : Frédéric DELANNOY donne pouvoir à Lionel FONTAINE - Alain PAKOSZ donne pouvoir à Jessica TANCA.

Pour DOUAISIS AGGLO : Delphine GUINEZ donne pouvoir à Romain DAPVRIL - Gilles BARBIEUX donne pouvoir à Jacques LECLERCQ - Reine Elise CARLIER donne pouvoir à Robert STRZELECKI - Jean Michel SZATNY donne pouvoir à Salvatore DE CESARE.

Etaient absents et excusés : 9

Pour la CCCO : Marc DELECLUSE - Rodrigue LEBLAN - Donato MIRAGLIA.

Pour DOUAISIS AGGLO : Christine ERADES - Muriel DOUDOK - Lisiane DUBUS - Jamila MEKKI - Philippe ROSZYK - Franck VALEMOIS.

Monsieur le Président soumet aux membres du Comité Syndical le procès-verbal de la séance du Comité Syndical en date du 07 Février 2023.

SOMMAIRE

<u>I.</u>	<u>AFFAIRES GÉNÉRALES</u>	3
	1. <u>Approbation du compte rendu de la séance du 14 décembre 2022</u>	3
<u>II.</u>	<u>FINANCES</u>	3
	1. <u>Rapport d'orientation budgétaire 2023</u>	4
<u>III.</u>	<u>CLIENTÈLE, TARIFICATION ET TRANSITION NUMÉRIQUE</u>	15
	1. <u>Plateforme mobilité – bilan 2022</u>	15
<u>IV.</u>	<u>QUESTIONS DIVERSES</u>	15

La séance est ouverte à 18 heures 05.

M. LE PRÉSIDENT : Nous allons démarrer le conseil syndical. Je pense que le quorum est atteint. Je remercie Monsieur le Maire d'Arleux, Bruno VANDEVILLE, d'être venu nous accueillir dans cette belle salle des fêtes d'Arleux. Je ne sais pas s'il y a déjà eu des comités syndicaux – certains s'en souviennent peut-être – dans cette très belle salle. Si j'ai bien compris, c'est à son représentant de la mairie d'Arleux de nous dire un petit mot d'accueil.

M. GLABIEN : Merci, Monsieur le Président. Bonsoir à tous. Tout d'abord, je tiens à souhaiter au nom de la municipalité d'Arleux la bienvenue à vous tous pour la tenue de ce comité syndical, avec un contexte actuel où le SMTD ne cesse de prendre des dispositions pour améliorer la mobilité sur nos territoires, avec l'arrivée de la gratuité totale et de la mise en accessibilité de certains quais et l'uniformisation des arrêts de bus, ou encore le développement des mobilités douces. L'amélioration du service est visible et s'accroît de jour en jour sur notre territoire.

La commune d'Arleux s'inscrit dans ce schéma et prend sa part à l'élan soufflé par le SMTD, et apporte son soutien sans retenue aux politiques qui y sont menées. D'ailleurs, le premier vélo à assistance électrique devrait être livré dans les prochains jours à nos services techniques, et je peux vous annoncer aujourd'hui qu'une réflexion sur le développement des modes doux et une recherche de terrain pour accueillir une aire de covoiturage est d'ores et déjà engagée. Nous ne manquerons pas de vous solliciter à ce sujet. En attendant, je vous souhaite à tous au nom de la municipalité d'Arleux un excellent conseil syndical. Merci.

M. LE PRÉSIDENT : Merci, Arnaud. Que des bonnes nouvelles ! On aura l'occasion d'en reparler parce que nous sommes effectivement en pleine réflexion sur les aires de covoiturage.

Bien, on va démarrer par l'appel et je vais laisser la parole à Jacques LECLERCQ.

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

Jacques LECLERCQ procède à l'appel des présents.

M. LECLERCQ J. : Merci.

M. LE PRÉSIDENT : Voilà, très bien, merci, Jacques.

I. AFFAIRES GÉNÉRALES

1. Approbation du compte rendu de la séance du 14 décembre 2022

M. LE PRÉSIDENT : Voilà, je vous propose de démarrer avec l'ordre du jour. Le premier point, c'est l'approbation du compte rendu de la séance du 14 décembre 2022. Est-ce que vous avez des remarques ou des commentaires sur ce compte rendu ? Pas de commentaires ? Je peux considérer qu'il est approuvé ? Je vous remercie.

Le compte rendu de la séance du 14 décembre 2022 est approuvé.

II. FINANCES

M. LE PRÉSIDENT : Alors là, aujourd'hui, on a en fait un gros sujet, c'est celui que va présenter François CRESTA sur les orientations budgétaires – ce sera le seul, d'ailleurs, puisque le deuxième sujet, étant donné que Julien QUENNESSON est absent, nous le reporterons à une autre date.

Vous le savez, mais j'en referai un petit commentaire après : nous sommes en pleine évolution au sein du SMTD depuis quelques années. La gratuité est derrière nous, mais il y a encore beaucoup de choses à faire dans ce domaine-là, et l'évolution, je n'en doute pas, sera encore importante en 2023. Et pour ceux qui étaient là aux vœux, vous savez que maintenant, on se réoriente dans d'autres domaines comme les parkings relais et c'est ce qui va vous être présenté par François CRESTA.

1. Rapport d'orientation budgétaire 2023

M. CRESTA : Merci, Président. Effectivement, le sujet central de cette réunion de comité syndical est le début de la préparation du cycle budgétaire de notre syndicat pour 2023, donc c'est le débat d'orientation budgétaire.

On rappelle donc dans la note qui vous a été communiquée que c'est quelque chose qui est obligatoire, que l'on connaît puisque c'est ce qu'on a également dans nos collectivités respectives. Je ne reviens pas sur les fondements législatifs du Code général des collectivités territoriales qui fondent le cadre de ce DOB : vous les connaissez.

Les contenus obligatoires, c'est pareil : on rappelle juste les orientations budgétaires envisagées, la présentation des engagements pluriannuels qu'on verra tout à l'heure dans le cadre du PPI, et les informations relatives à la structure et à la gestion au long cours de la dette.

On rappelle également – c'est important, mais c'est la réalité – que ce DOB, comme, je pense, ceux qu'on construira aussi dans nos communes, est construit dans un contexte qui est quand même relativement incertain, post-COVID-19, mais il y a encore un peu de COVID qui traîne par-ci par-là. Et puis surtout la géopolitique avec un contexte lié à la guerre en Ukraine qui fait que c'est quand même compliqué d'avoir la vision sur du long terme. La loi nous impose d'aller plus loin que l'année 2023 donc c'est ce qu'on fera dans les projections du PPI, mais c'est vrai que là, à l'instant T où on se parle, il n'y a personne qui est devin et qui sait ce qui va se passer dans les années à venir.

Ayez à l'esprit également que les prévisions d'activité et de ressources financières, à savoir le versement mobilité qui est la ressource principale de notre syndicat et qui peut également être remis en cause partiellement du fait de l'évolution de l'activité économique, et puis les dépenses énergétiques qu'on connaît toutes et tous : tout ça fait qu'on est vraiment sur quelque chose qui n'est pas évident à mettre en place. Mais bon, on s'est lancés, donc c'est ce qu'on va vous proposer.

On a rappelé également que dans le cadre de ce DOB on vous demandera de prendre acte de ce DOB et donc on n'aura pas forcément à voter. Après, on a toute la communication liée à ce DOB, à savoir qu'il sera publié sur le site internet du SMTD.

Et au niveau de la particularité budgétaire du Syndicat, vous êtes maintenant, je pense, toutes et tous initiés sur le fait qu'on avait deux budgets et qu'on en a maintenant trois. Trois budgets, le principal et deux budgets annexes :

- un budget principal en comptabilité M14 qui permet la gestion des activités hors champ de TVA : sur ce budget, la TVA est récupérée sur les investissements réalisés par le biais du FCTVA ;
- le budget annexe transport en comptabilité M43 sur lequel une récupération de TVA est effectuée : c'est pour les activités entrant dans le champ de la TVA ;
- et le budget qu'on a ouvert l'année dernière : c'est le budget annexe énergie en comptabilité M4.

On vous rappelle également que dans le cadre de ce qui vous sera projeté, on raisonne de manière consolidée, c'est-à-dire qu'on inclut les trois budgets dans ce qui vous sera proposé à la suite, lorsque j'évoquerai l'analyse financière rétrospective.

Mais avant, revenons sur quelque chose qui est important, c'est le développement économique au niveau de notre territoire : je l'évoquais tout à l'heure dans mon propos liminaire, c'est le fait que le versement mobilité, donc la recette principale du Syndicat, est étroitement lié à l'activité du territoire. Juste pour rappeler pour information que l'assiette de ce versement mobilité est la masse salariale des entreprises de plus de 11 salariés, et qu'il y a donc évidemment une adéquation entre la santé économique d'un territoire et le versement mobilité. Il est donc important de rester vigilant et de mobiliser, de préserver le tissu industriel qui génère beaucoup d'emplois et d'activité, et de continuer à faire du développement économique.

Sans être exhaustifs, on vous a listé les principaux projets à venir à court terme sur la zone de rayonnement du syndicat :

- c'est principalement le développement de l'écoparc à Sin-le-Noble en 2023 avec la création d'au moins 150 emplois ;
- la cité de l'automobile sur la zone du LUC qui continue son implantation progressive avec l'arrivée d'une nouvelle marque ;
- également, sur l'Ermitage 2 à Lambres-Lez-Douai, un troisième bâtiment logistique avec plusieurs centaines d'emplois à la clef depuis 2022 ;
- le plan du Groupe Renault : 600 millions d'euros d'investissement pour le véhicule électrique avec à la clef la création de quelques centaines d'emplois ;
- sur Pecquencourt, la ZAC Barrois avec le développement de plusieurs implantations et le projet de centre commercial Leclerc, mais qui tarde à se développer ;
- un projet logistique de 60 000 m² sur la ZA de la Renaissance à Somain ;
- Toyota Boshoku avec la future Yaris sur la ZA de la Renaissance (300 emplois à terme) ;
- et le plus grand projet en termes de création d'emplois sur les années à venir, c'est ENVISION, l'usine de fabrication de batteries qui devrait amener 2 000 emplois d'ici cinq ans, dont 1 000 emplois dès l'année 2023 avec le chantier de réalisation des infrastructures et le début de la formation des opérateurs.

Donc si on s'en tient à ces grands projets, on peut considérer que le versement mobilité pourrait *a minima* continuer à se développer au cours des années à venir. On sait aussi que depuis 2022 on a la masse salariale qui a quand même augmenté du fait des augmentations mécaniques, notamment du SMIC et puis aussi du minimum des agents des collectivités. Et puis on est aussi dans un contexte d'inflation où il y a aussi des revendications d'augmentations de salaire qui fait que, si tout va bien, on devrait avoir du versement mobilité, donc c'est ce qu'on proposera dans le cadre de l'analyse qu'on verra tout à l'heure dans le cadre de la prospective.

Sur l'analyse financière rétrospective (vous avez ce tableau, c'est plusieurs tableaux : les dépenses de fonctionnement consolidées, les recettes de fonctionnement en consolidé également), on rappelle qu'au niveau de l'atterrissage 2022, il s'agit de chiffres qui sont estimés dans la mesure où quelques écritures comptables n'ont pas encore été prises en charge en trésorerie.

Les principaux chiffres sur 2022, vous voyez au chapitre 11 les charges à caractère général : on a une progression des charges à caractère général de l'ordre de 3 % par rapport à 2021. Je vais être relativement rapide : puisque ce sera l'objet aussi du compte administratif, on en parlera dans le détail.

Au niveau des charges de personnel, on a une progression de 12 % des charges de personnel, de 940 134 à 1 054 333 malgré tout sur 2022. Si on prend le total des dépenses de gestion courante, on a maîtrisé puisqu'on est juste à 3 % : on est passé de 27 049 335 à 27 972 675.

Et concernant les dépenses réelles de fonctionnement, elles sont généralement en baisse d'à peu près 2,70 %, ce qui nous fait passer de 31 531 335 à 30 682 242.

Sur les recettes de fonctionnement, au niveau du chapitre 73, vous avez une légère augmentation de 2 % des impôts et taxes, donc 26 665 025 contre 27 158 183. Ça, c'est pour le versement mobilité. On a franchi le cap des 27 millions d'euros, ce qui est conforme à ce qu'on envisageait, et même un peu plus dans le sens où il y a également eu la totalité de ce que nous devait l'APEI.

Après, en termes de progression sur ce chapitre, on a les participations qui augmentent de 30 % donc on passe de 10 596 996 à 13 854 620. Donc ça, ce sont les dotations des contributeurs qui sont en progression suite à la mise en place de la gratuité.

Au niveau des recettes réelles de fonctionnement, j'ai une progression au total de 3,60 % donc on est passé de 40 728 149 à 42 195 905. Vous voyez que les chiffres sont plus ou moins identiques : entre 2021 et 2022, on n'a pas de grosses variations.

Sur les dépenses d'investissement, les dépenses d'équipement en atterrissage, on est à 10 596 787 (au total 10 598 614 si on ajoute la subvention d'équipement). Au niveau des dépenses réelles d'investissement, on atterrit donc à 14 759 781, donc une progression de 3 % qu'on inclut dans les dépenses réelles qu'on vient ajouter aux dépenses d'équipement, le remboursement du capital de la dette essentiellement, pour 4 149 277.

Au niveau des recettes d'investissement, on a un peu de FCTVA donc on a récupéré 30 163, une subvention pour 1 001 178, diverses recettes. Et vous voyez donc qu'on a levé l'emprunt à hauteur de 8 millions d'euros sur 2022 avec une volonté par cet emprunt de préserver notre trésorerie, mais aussi d'anticiper la remontée des taux d'intérêt – et je pense qu'on a plutôt bien fait dans le sens où c'est vrai que depuis, on a une augmentation relativement importante des taux d'intérêt et je pense que ce n'est pas fini, vu le contexte : on a eu notre emprunt à 1 %, je pense qu'aujourd'hui on serait facilement à 4 %, si ce n'est pas plus.

Les différents projets engagés à ce jour : le Président l'a rappelé tout à l'heure, la mise en place de la gratuité depuis le 1^{er} janvier 2022, donc effectivement c'est un fait très important pour la vie du Syndicat, et qui a eu parallèlement des conséquences budgétaires importantes et également parallèlement des investissements. C'est notamment la réalisation d'une station de gaz pour alimenter les bus articulés et les deux bus standards achetés par le SMTD, en y incluant la réalisation d'une dalle béton et la mise aux normes de l'atelier : c'est un budget de presque 1 million d'euros qui a été consacré à ce projet.

Également, une réalisation importante sur 2022, ça a été l'équipement des véhicules avec des cellules compteuses. Ça, c'est pour répondre à la problématique liée à la TVA : suite à la mise en place de la gratuité, il a été nécessaire de connaître précisément l'évolution de la fréquentation de nos bus, d'où l'installation des cellules compteuses sur les véhicules.

Dans les trois années à venir, les projets importants seront la création d'aires de covoiturage : à ce jour, le territoire n'est pas doté d'aires de covoiturage. Il y a une politique volontariste qui est souhaitée pour mettre en place plusieurs aires de covoiturage avec un phasage sur trois ans. Ces aires, idéalement,

devront être équipées de vidéoprotection, d'un abri vélos, de places PMR et de bornes de recharge pour les véhicules électriques. Et, dans la mesure du possible, elles devront se trouver à proximité de pistes ou de bandes cyclables et d'une liaison bus. Après avoir déterminé les emplacements les plus judicieux, une recherche de foncier a été réalisée et les deux premières aires de covoiturage devraient être opérationnelles dans le courant de l'année 2023.

Autre chantier, c'est la transformation de la ligne 2 en ligne BHNS : le projet de réaliser une ligne structurante de transports en commun entre Auby, Douai et le centre hospitalier de Dechy qui est inscrit dans les différents documents de planification du territoire (le PDU de 2002, le SCOT, la révision du PDU approuvée en mars 2016), la ligne 2 étant la plus à même de devenir une ligne structurante, car elle dispose de toutes les caractéristiques.

Le SMTD a confié l'étude de faisabilité au bureau d'études TRANSAMO : en 2020, le bureau d'étude TRANSAMO a finalisé le projet. En 2021, l'État a retenu notre projet de ligne B pour l'octroi de subventions significatives (2,3 millions d'euros) et une équipe projet a été mise en place pour passer le plus rapidement possible en phase travaux. Une AMO nous accompagne depuis l'année dernière, l'objectif étant qu'en 2023 on puisse finaliser les études pour arriver à une consultation des entreprises en toute fin d'année.

Également la réflexion sur les bus électriques : avec la gratuité, on avait fait le choix d'acquérir des bus fonctionnant au gaz. Pour autant, la réglementation sur la motorisation des bus a encore évolué et il faut là encore s'adapter et réfléchir au déploiement éventuel de bus électriques. Donc des hypothèses de déploiement de bus électriques sont étudiées en complément de l'achat de bus GNV : c'est en cela qu'on prévoira dans la prospective l'achat de bus en 2024 et en 2025 avec un mixe GNV, standard, électrique.

Après, l'interopérabilité : ça, également, c'est un souhait de développer les mobilités douces après la mise en place du schéma directeur des modes doux. A été mis en place un service de location de vélos à assistance électrique (VAE), donc le service Vellow, l'idée étant de développer davantage la flotte de véhicules à assistance électrique, de vélos à assistance électrique pour tendre vers une flotte de plus de 500 vélos.

Et enfin, les parkings relais. Nous continuons à réfléchir sur la réalisation et la mise en place de parkings relais en entrée de ville avec deux principaux lieux qui ont été identifiés : le CHD (le centre hospitalier) et à proximité de la fac de droit. Cet équipement permettra aux habitants, notamment en provenance de l'Arleusis et du Cambrésis, de laisser un véhicule dans le parking relais et de prendre le bus pour faire les derniers kilomètres, notamment pour rejoindre le centre de Douai.

Au niveau des hypothèses qui ont été retenues pour bâtir cette prospective consolidée, on a pris en compte le fait que le contrat de la STAD allait augmenter en 2023, essentiellement à cause de l'augmentation des prix du diesel et du GNV ; le versement mobilité d'un montant de 28,7 millions en 2023 puis une évolution liée à la montée en puissance d'ENVISION, d'une part, et aux effets mécaniques du développement économique du territoire ; et puis ce que j'avais donc également dit tout à l'heure, donc l'évolution de la masse salariale qui normalement était censée évoluer à la hausse pour suivre l'inflation.

Également la prise en compte d'un virement d'équilibre entre nos budgets d'un montant de 1 million d'euros en 2023 ; pas d'emprunt en 2023 et des emprunts idéalement mesurés en 2024 ou 2025 qu'on lèvera progressivement ; et l'endettement qui est censé continuer à décroître ; un fonds de roulement progressivement sollicité jusqu'à la fin du mandat, et puis la réalisation du programme d'investissement tel qu'on le détaillera dans le PPI.

Si vous prenez ce tableau qui est une analyse financière prospective consolidée, vous pouvez voir effectivement que le VM, au niveau la fiscalité indirecte, on part sur 28 millions en 2023 et puis

28,7 millions en 2024, 29,7 millions en 2025 et 30 millions en 2026, donc on est plutôt optimistes, mais en même temps quand même prudents dans le sens où on ne l'augmente que de 2,5 %. C'est positif, mais quand on voit que les salaires devraient d'après les statistiques augmenter de près de 5 % *a minima* en 2023, si on se base sur 2,5, c'est plutôt raisonnable.

Au niveau des charges à caractère général, vous voyez le gap entre l'atterrissage 2022 et 2023 : au chapitre 11, 26 752 947, ce qui est quand même une augmentation de pratiquement 14 % sur 2023 à 30 577 955 des charges à caractère général.

Les intérêts de la dette (2 512 666) sont censés augmenter (2 667 940) suite à la levée aussi de l'emprunt.

Vous voyez que l'épargne de gestion, on atterrit à 14 017 829 et donc en 2023, progressivement, on l'ampute pour arriver en 2026 à 10 560 071.

Ensuite, le remboursement du capital de la dette : là, vous voyez qu'il y a eu aussi une augmentation liée à la levée de l'emprunt en 2022, donc forcément un peu plus de remboursement de la dette sur 2023 suite à la levée de l'emprunt. Et puis ce qui est important – vous voyez bien que l'emprunt est élevé à 8 millions d'euros : on prévoit 3 millions d'euros en 2024/2025, mais là aussi c'est de la prospective, peut-être qu'on n'aura pas forcément besoin de lever l'emprunt. Et pas d'emprunt en 2023.

Alors, le résultat de l'exercice sur 2022, on est à 6 223 717 et ce que je disais en amont, dans les hypothèses retenues, c'est que le fonds de roulement, on est censés l'utiliser, donc on passerait de 27 461 912 à 24 142 938. Et vous voyez parallèlement le capital restant dû, l'endettement, passer de 70 664 244 à 59 437 063.

Sur le PPI, au niveau du budget général, ce qui est important à retenir, c'est essentiellement la partie relative aux travaux. On prévoit sur 2023 :

- la réalisation de travaux suite à l'audit énergie : 50 000 euros (ce sont les crédits qu'on vous demandera de mettre en place dans le cadre du BP) ;
- l'aménagement du parking route de Cambrai : 50 000 euros ;
- aires de covoiturage : 535 100 euros, dont 100 000 de recettes, de subventions ;
- l'installation d'une borne de recharge : 6 000 euros ;
- 20 000 euros de travaux électriques au siège ;
- 24 000 euros d'abris vélos.

Sur le budget annexe, ce qu'on appelle en divers, en récurrent :

- des véhicules légers pour la STAD : 330 000 euros ;
- 2 500 euros au niveau du mobilier, donc ce sont officiellement des bancs pour la ligne Binbin ;
- 273 000 pour le mobilier d'exploitation ;
- 77 000 pour l'acquisition d'un véhicule pour le service Vellow, aménagements et remorques ;
- 227 000 pour l'achat de VAE et de VTTAE ;

- matériel divers pour 8 000 euros ;
- et là, véritablement un gros investissement qui est prévu sur 2023, c'est la vidéoprotection que l'on continue à 482 000 euros avec l'exploitation du dépôt au niveau de la STAD : 70 000 euros ;
- 115 000 euros pour la protection périmétrique du dépôt bus ;
- 200 000 euros d'équipements pour le réseau FO ;
- le renouvellement réseau radio de la STAD : 300 000 euros ;
- contrôle d'accès des locaux de la STAD : 80 000 euros ;
- ensuite, la mise en accessibilité des quais, on prévoit 500 000 euros sur 2023 et également la même chose sur 2024, 2025 et 2026 ;
- des travaux suite à l'audit énergétique à hauteur de 100 000 euros ;
- des travaux aussi sur les bâtiments Vellow : 40 000 euros ;
- et puis la pose des panneaux photovoltaïques : 190 000 euros ;
- l'installation d'abri vélos : 7 000 euros ;
- câblage télésurveillance : 25 000 euros ;
- et les travaux de la ligne B : sur 2023 on ne prévoit pas forcément l'ouverture de crédits. Par contre, sur 2024, dans le cadre du PPI, on prévoit 7 000 000 d'euros de dépenses. Et puis parallèlement, les recettes pour 1 100 000 et également sur 2025, 7 millions et 2,3 millions de recettes.

En annexe 2, vous avez l'état de la dette : l'emprunt de 8 millions d'euros, je n'en parle pas, je vous en ai parlé tout à l'heure. Sachez que le montant de la dette au 1^{er} janvier 2023 s'élève à 70 464 244, que le taux moyen de la dette est de 3,85 %, que la durée résiduelle moyenne est de 19 ans et 4 mois, et que donc la totalité de la dette est sécurisée.

Enfin, sur l'annexe 3, présentation de la structure et des dépenses de personnel, donc quelques petites informations. On est sur N-2, ça veut dire qu'on est sur le 31 décembre 2021 au niveau des informations qui vous sont communiquées.

Les effectifs, c'est 13 agents, dont 11 fonctionnaires et 2 contractuels permanents. Au niveau de la répartition par genre et par statut, on a 54 % d'hommes et 46 % de femmes et donc 45 % de fonctionnaires hommes et 55 % femmes.

Ensuite, les agents de la collectivité, pour votre information, ont en moyenne 49 ans. On n'a aucune nouvelle arrivée en 2021. En 2021, 1 départ, 7 avancements d'échelon, 2 avancements de grade. Aucune sanction disciplinaire prononcée en 2021. Au niveau des absences, 0,8 jour d'absence, aucun accident du travail déclaré en 2021. Et en 2021 on a 46,2 % des agents permanents qui ont suivi une formation et aucun jour de grève recensé.

Voilà en résumé ce qu'on peut dire de ce rapport d'orientation budgétaire.

M. LE PRÉSIDENT : Merci, François, pour cette belle présentation, et on va donc pouvoir ouvrir le débat sur ce grand sujet. Je synthétiserai en quelques mots : on voit l'évolution de notre stratégie à travers ce rapport. On oriente maintenant un peu plus sur le covoiturage, sur les parkings relais, sur des achats de véhicules électriques effectivement, dans les années qui vont venir (la loi nous y pousse, bien évidemment). On aura aussi un développement de notre réseau, notamment avec la ligne B (la ligne 2 qui passera ligne B) : c'est le gros chantier des deux trois années qui viennent, à hauteur de quatorze quinze millions d'euros.

On poursuit le développement des modes doux avec bien sûr encore une flotte de vélos qui va augmenter l'année prochaine. Dans le dossier qui vous est remis, on voit un bel investissement 2023 : 227 000 euros. Ce sera encore une bonne centaine de vélos qui va étoffer notre parc. On va donc dépasser les 550 vélos. Je pense qu'on pourra se poser, on verra bien : là, on n'a pas mis de budget, mais si demain les entreprises et les collectivités (on les a citées tout à l'heure) prennent le pas d'utiliser des vélos, on rachètera des vélos. On n'a pas de limite en soi de notre parc de vélos. Ce qu'il faut, c'est qu'on puisse les louer régulièrement : on n'a pas la possibilité de les stocker énormément dans notre local, mais on est ouverts, bien sûr, à continuer les achats.

L'objectif aussi, c'était de continuer le désendettement : on était à 90 millions il y a cinq six ans. Là, on est à peu près à 70 et l'objectif est de la réduire encore pour viser les 50 à 60 millions d'euros dans les deux ou trois années qui viennent. C'est d'ailleurs pour ça qu'on va jouer un peu sur le fonds de roulement : on a un fonds de roulement élevé, ça avait déjà été signalé l'année dernière, je me souviens, par Alain PAKOSZ. On a 25 et parfois 30 millions d'euros de trésorerie : ça ne sert à rien, on n'a pas des besoins comme ça à une telle hauteur, donc rien ne sert qu'on emprunte encore cinq millions d'euros. Cinq millions d'euros, dans notre budget, ça n'a pas d'intérêt, autant réduire un peu notre trésorerie, d'autant plus que quand on a une inflation de 5, 6, 7 %, cet argent n'est pas placé et donc oui, il faut en avoir un peu, mais pas de façon aussi importante.

C'est pour ça que cette année nous n'emprunterons pas. Là, théoriquement, quand on prend le rapport, on voit potentiellement des emprunts de 3 millions d'euros en 2024 et 2025 : rien ne nous dit non plus qu'on le fera. Ça ne me paraît pas totalement nécessaire, mais bon, on l'affiche pour le moment.

Comme l'a dit également justement François, je pense qu'on a fait le bon choix l'année dernière de faire un emprunt de 8 millions d'euros parce qu'on avait un taux d'emprunt extrêmement faible : on a encore eu un emprunt à 1 % l'année dernière, donc mieux vaut ne pas emprunter pour le moment quand on a la possibilité de ne pas emprunter – et on a cette possibilité-là.

Le versement mobilité, et je remercie encore une fois – je l'avais dit aux vœux, mais je ne cesse de les remercier –, les deux communautés d'agglomération et la Communauté de Communes Cœur d'Ostrevent, puisque ce versement mobilité vient, bien sûr, par l'activité économique et l'emploi – il n'y a pas de secret. Et c'est vrai qu'il y a ces deux phénomènes, ce phénomène d'extension, d'augmentation de ces entreprises sur notre territoire, et puis l'effet mécanique bien sûr des augmentations de salaire.

Nous, on peut l'avoir comme conséquence dans nos charges, mais on en a aussi une recette à travers ce versement mobilité, et bien sûr beaucoup d'entreprises et de collectivités ont été amenées à augmenter notablement – notablement : on peut toujours faire plus, mais il y a quand même une belle augmentation qu'on perçoit, nous, en versement mobilité qui peut se poursuivre aussi en 2023 voire après.

Voilà, le désendettement, c'est important. Le versement mobilité est correct à moyen terme donc on est assez sereins. Alors, bien sûr, François l'a dit, il y a toujours ces incertitudes géopolitiques, bien évidemment. Le diesel peut encore augmenter, le gaz peut encore augmenter, mais bon, on a quand même d'autres atouts et d'autres points positifs dans notre budget.

Voilà ce que je voulais simplement dire en résumé de cette situation et, bien sûr, la parole est à vous.

M. LEROY : Oui, j'ai une question. Dans les recettes de fonctionnement et les dépenses de fonctionnement, c'est écrit « estimées » : ça veut dire qu'il y a encore des calculs, des recettes et des dépenses à recevoir ?

M. LE PRÉSIDENT : Oui, mais il n'y a quasiment plus rien. En théorie, même s'il y a des centimes d'écart, on ne peut pas vous dire qu'il est définitif, mais quasiment.

M. LEROY : Mais quasiment, d'accord.

M. LE PRÉSIDENT : Peut-être même qu'on votera le compte administratif – on verra, on en a discuté tout à l'heure – le jour où on fera le budget primitif, donc le mois prochain. Il y aura de petites corrections éventuellement, mais c'est extrêmement faible.

Des remarques ?

M. SZATNY : Une petite précision sur l'analyse financière prospective consolidée. « Nous avons tenu compte des hypothèses suivantes : augmentation du contrat STAD 2023 pour l'augmentation du diesel ». Le contrat avec la STAD, il est signé ?

M. LE PRÉSIDENT : Oui.

M. SZATNY : Mais là, avec l'augmentation du prix du diesel, on fera un avenant ?

M. LE PRÉSIDENT : On n'a pas de boule de cristal, bien évidemment. On a intégré – on l'a vu d'ailleurs en conseil d'administration de la STAD : il y a encore une évolution possible des carburants. Après, peut-être que ce sera plus bas, peut-être que ce sera plus haut, et on a mis trois évolutions, de mémoire, dans l'année, à différents stades, croissantes, et on verra ce que ça donne. Donc on a déjà intégré dans le contrat une évolution possible.

M. SZATNY : Mais le contrat court toujours.

M. LE PRÉSIDENT : Il court toujours, voilà, et après effectivement, si jamais le diesel ou le gaz augmentent beaucoup plus, il y aura nécessairement encore un avenant. Mais il peut baisser aussi, on ne sait pas, on observera peut-être des baisses en cours d'année, mais dans ce cas-là, vous savez qu'on le fait généralement, on ajuste à la hausse, mais on ajuste aussi à la baisse parce que le but, ce n'est pas de donner des sous à l'État, et donc on veut un bénéfice limite parce que ce qu'on aura en bénéfices, on va en reverser une partie à l'État. Ce n'est pas l'objectif, donc on ajuste à chaque fois les contrats.

M. SZATNY : Et deuxième question, mais François en a parlé, je pense qu'on ira plus dans le détail au niveau du compte administratif. En dépenses, charges à caractère général 2022 : 26 millions, tu peux nous dire ça correspond à quoi ?

M. LE PRÉSIDENT : Ça, c'est le contrat.

M. SZATNY : C'est le contrat. En grande partie, c'est le contrat.

M. LE PRÉSIDENT : C'est le contrat.

M. SZATNY : On est bien sur ces montants, d'accord.

M. LE PRÉSIDENT : Et là le contrat, évidemment, est plus élevé cette année puisqu'il y a le phénomène de l'année 2022 où, en cours d'année, les carburants ont augmenté, mais aussi, à partir de l'été, les

revalorisations salariales : donc ça n'a été en 2022 que la moitié de l'année et cette année, on a l'impact année pleine. Donc on a à la fois l'année pleine 2022, plus les augmentations prévisionnelles de carburant et de salaires en 2023.

M. SZATNY : Dans la présentation, dans le point économique, on cite les zones industrielles (tout au début du document), donc la zone du LUC, si on pouvait indiquer qu'elle est à Dechy : les autres zones, on met Lambres, CCCO, Pecquencourt, donc si on peut mettre la zone du LUC, la cité de l'automobile, mais à Dechy.

M. LE PRÉSIDENT : Exact, tout à fait. C'est une bonne remarque, c'est totalement vrai.

M. DE CESARE : Et Barrois, c'est Pecquencourt Montigny. *(Rires.)*

M. LE PRÉSIDENT : Là, c'est parce que c'est lui qui l'a dit donc évidemment il a voulu tirer la couverture à lui. On comprend bien, François, donc il faudra corriger, François. Il faut être honnête, c'est aussi Montigny.

M. CRESTA : Le futur Leclerc est sur Pecquencourt, normalement. *(Rires.)*

M. LE PRÉSIDENT : Pas de polémiques au sein de la CCCO.

Alors, ce qu'on ne connaît pas encore, les marchés des sous-traitants : vous savez que ça représente un montant non négligeable, bien évidemment. Les plis sont en train d'être ouverts donc on va bien voir ce que ça va donner et, là aussi, on ne peut pas encore juger si c'est beaucoup plus ou un peu plus. Il y a eu des évolutions que les sous-traitants vont nécessairement intégrer puisque les carburants – ils sont comme nous – ont augmenté et que les salaires ont augmenté aussi.

Et là on est reparti et pour les véhicules aussi on a changé la donne : la stratégie qu'on a retenue, c'est de ne plus prêter de véhicules aux sous-traitants, donc on a réinternalisé tous les bus. Donc effectivement les contrats sont un peu différents donc l'avenant a été fait sur une hypothèse, mais quand les plis seront ouverts, on pourra mieux s'ajuster et rectifier si nécessaire le contrat. Et là, cette fois-ci, on sera sur un contrat de presque long terme puisqu'on sera sur un contrat de sept ans au lieu de quatre ans. Donc ça, on pourra l'ajuster un peu plus tard.

M. GLABIEN : Oui, je voudrais revenir, concernant la motorisation, sur le choix des futurs bus. Vous parlez d'électrique, par contre vous ne pensez plus à l'hydrogène ?

M. LE PRÉSIDENT : Si, si, on y pense toujours, mais là, je voudrais dire, trois ans, c'est du court terme, et l'hydrogène, on le voit après 2028. On a un peu réfléchi au sujet, il faut à peu près cinq ans quand on veut prendre toute la chaîne parce qu'en soit, on peut acheter un bus hydrogène demain matin, ce n'est pas le souci, mais c'est toute la chaîne de distribution, notamment Air Liquide sur le territoire de Waziers : s'ils se lancent là-dedans, dans l'hydrogène vert, ils ne vont pas le faire demain matin. Et puis nous, SMTD ou Évéole, il ne faut pas qu'on soit seuls à utiliser l'hydrogène, il faut qu'on soit plusieurs à en consommer, il faut que les bennes à ordures ménagères en consomment, plus d'autres, donc c'est tout ça qu'il faut travailler. Et donc l'ordre de grandeur c'est à peu près cinq ans pour un tel projet.

Et puis il y a la maturité également : il y a des coûts qui sont encore un peu élevés aujourd'hui avec l'hydrogène. Même les AOM de proximité qui se sont laissé tenter, notamment dans l'Artois et le bassin minier, elles en ont acheté six et à ce jour, ce n'est pas un retour d'expérience qui est phénoménal. Elles les ont peu utilisés et ça leur coûte très cher, donc ne récidivons pas dans une mauvaise expérience, lançons-nous dans des choses matures.

Donc on est prudents, on ne l'a pas oublié, on sait que c'est sans doute la prochaine génération de bus. Là, dès 2025 on va avoir une répartition équitable entre les bus propres ou moins propres, c'est pour ça qu'on va poursuivre le gaz parce qu'il faut aussi rentabiliser aussi notre station gaz qui peut contenir jusqu'à 30 véhicules gaz, et on va prendre des véhicules électriques qui ne tournent pas trop mal parce que nous on les oriente vraiment sur la ligne A, uniquement sur la ligne A (parce que la problématique des bus électriques, c'est que ça fige un peu le réseau, surtout si on fait des injections en ligne, donc votre bus va où il y a des injections, il ne peut pas se balader comme les bus qu'on a aujourd'hui en diesel ou en gaz qui vont n'importe où). Et l'avantage de la ligne A, c'est ça, c'est qu'elle est dédiée, donc on pourrait mettre des recharges en ligne aux deux extrémités et nos bus électriques, on les met là-dessus. Et la volumétrie qui est là correspond aux besoins qu'on aurait sur la ligne A.

Donc on aura du bus diesel, on aura du bus gaz GNV. En 2024/2025 on passera à un certain nombre de bus électriques, trois énergies, et probablement qu'après, à un moment donné – je ne sais pas la date, ce sera peut-être 2028, 2030 –, il y aura peut-être une quatrième énergie. Non, non, ce n'est pas du tout oublié.

M. BRUNEEL : Oui, j'avais la même question sur l'hydrogène et je partage l'avis du Président : je ne sais pas encore très très bien, il y a encore des choses, des dispositifs à mettre en place et en même temps, concernant l'hydrogène, on ne part pas de rien parce qu'il y a des études qui ont déjà été réalisées au niveau de Douaisis Agglo qui sont aussi importantes, avec aussi notamment des perspectives avec des usages (on parle du transport d'ordures ménagères ou autres). Mais le principe de l'hydrogène, c'est aussi les circuits courts pour s'alimenter à la station d'alimentation, sinon ça devient compliqué, donc ils sont en train de réfléchir un peu à tout ce système : si je prends un bus qui va jusqu'à Arleux, il va falloir une station entre deux parce que la distance est trop longue, bien qu'il y ait maintenant une autonomie assez importante. Il y a des expérimentations qui sont faites.

Je pense que d'être prudent c'est bien. Essayons de voir un petit peu l'analyse qui est faite dans certains territoires pour pouvoir en profiter. À côté de nous, on a un territoire quand même dans le Pas-de-Calais qui utilise de l'hydrogène. Nous, on a Air Liquide qui est aussi important, donc je souscris aussi à la question qui a été posée : comment on continue la réflexion, puisqu'il y a une commission d'étude qui avait été décidée ? Il y a aussi un bureau d'études qui a fait une première analyse, on a déjà des éléments intéressants, donc peut-être jusque 2025-2028, mais poursuivons et ne laissons pas passer ce mode électrique qu'est l'hydrogène.

M. LE PRÉSIDENT : Il y a eu beaucoup de rencontres en 2022. Tous les fournisseurs ont été rencontrés afin de se faire justement une idée de ce que ça pourrait coûter, des difficultés qu'il pourrait y avoir. Ce qui est sûr, c'est qu'on ne pourra pas y aller seuls : il faut qu'Air Liquide enclenche la chose et Air Liquide ne va pas faire ça bénévolement, il faut aussi une consommation derrière. Donc il faut que l'on continue les études, je suis tout à fait d'accord. Et si on veut que ça marche dans quatre cinq ans, dans un an il faut qu'on se mette de nouveau autour de la table pour se projeter, sinon on ne sera jamais prêts. Ce sont des projets avec de très très lourds investissements.

C'est une raison de plus aussi qui me conduit à éviter de trop nous endetter aujourd'hui, parce que je suis persuadé que dans quatre cinq ans, on va devoir investir fortement si on part dans l'hydrogène : donc préparons-nous, mettons de l'argent de côté, si je puis dire, pour qu'on soit prêts demain à faire nos investissements.

Là aussi, on n'a pas de vision, ce sont les données actuelles : on sait aujourd'hui qu'on peut, lorsqu'on répond à des appels à projets, profiter éventuellement d'une subvention. On a eu beau lancer un appel à projets, on n'a pas été retenus, mais demain il y en aura peut-être encore d'autres. Il faut voir ce que ça nous rapporte, et dans la durée également : aujourd'hui, ce sont quand même des montants non négligeables.

Et puis les énergies ont tellement évolué : sincèrement, l'analyse qu'on a pu mener il y a un an ou deux, on n'est plus du tout dans les mêmes niveaux. On s'est engagés dans le gaz : c'est vrai qu'il y a un an et demi, c'était l'énergie adaptée à notre réseau. Un an après, ça a été multiplié par trois ou quatre, je ne sais plus combien. Bon, on referait le calcul aujourd'hui, je ne sais pas (économiquement). Écologiquement, aucun regret. Peut-être même qu'on serait passés à l'électricité il y a deux ans, mais l'électricité a elle aussi fortement augmenté. On est dans l'incertitude totale.

Et l'hydrogène dans le temps, dans les années qui viennent, sachant que les projets dépendent beaucoup du tarif électricité également, je crois qu'il faut à un moment que ça se stabilise pour qu'on puisse après engager nos investissements.

Y a-t-il d'autres remarques sur les orientations qui sont prises ? C'est surtout ça parce qu'après, les chiffres qui sont là ne font que traduire les grandes orientations que nous prenons.

M. PRUVOST : Oui, je voudrais avoir une réflexion sur la zone à faibles émissions sur Douai intra-muros. Nous sommes concernés par ce genre de réflexions, ou pas ? Parce que dans mon milieu professionnel, on va être impactés, on va être obligés de se séparer de tous nos véhicules diesel : je voulais savoir si justement les bus électriques pourront traverser et rouler dans Douai.

M. LE PRÉSIDENT : Les bus électriques, c'est sûr : c'est une énergie propre.

M. PRUVOST : Oui, mais le retour d'expérience que je peux avoir sur le mode électrique – j'ai eu l'occasion d'aller à Marseille et il y avait quelques bus électriques qui sont de petite capacité, et pareil pour les bus de la RATP à Paris qui sont des petits bus, des petits bus à petite capacité et qui ont quand même une autonomie assez restreinte, qui plus est dans une journée comme celle d'aujourd'hui, une journée très fraîche pour ne pas dire de gelées, et donc ça a un impact terrible sur l'électricité. Donc je ne sais pas, ce sont deux questions, mais qui sont importantes.

M. LE PRÉSIDENT : Sur les bus électriques, notre ambition est de les mettre sur la ligne A, et c'est bien la problématique : on n'a quasiment que des bus articulés là-dessus et aujourd'hui les bus électriques n'ont que 80 km d'autonomie (quelques allers/retours). C'est pour ça que si on les met sur la ligne A tel qu'on l'a prévu en point dédié, on va faire des injections en bout de ligne, comme ça, ça permet de continuer (ici également au dépôt). Ça fige le réseau donc c'est pour ça qu'on a ciblé la ligne A.

Quand on est en ZFE, là de toute façon la réglementation va évoluer aussi : tout ça va dans le même sens, même si on n'est pas concernés demain matin, peut-être qu'à un moment donné on va l'être. Et le problème aussi, c'est que les bus gaz aujourd'hui ne sont pas considérés comme des bus à très faibles émissions. Là, on en achète encore aujourd'hui, ça ne pose pas de souci, jusqu'en 2025 on pourra encore en acheter, mais peut-être qu'à un moment donné on ne pourra plus s'en procurer : la loi nous impose de mettre un prorata entre le gaz et l'électricité, ou l'hydrogène. Alors, il y a beaucoup de lobbying pour que les bus au GNV soient considérés comme des bus à très faibles émissions, mais ce n'est pas encore le cas aujourd'hui. Ça, c'est un grand débat de parlementaires. Ce serait quand même bien qu'on puisse utiliser le bio GNV de Monchecourt, et ce serait encore mieux s'il était moins cher parce qu'il est produit localement alors qu'aujourd'hui : on a beau le prendre localement, il coûte aussi cher que le gaz qui vient d'ailleurs, donc il y a quand même beaucoup de choses qui doivent évoluer. Ce n'est pas autour de la table, malheureusement, qu'on fera ce choix-là.

Mais c'est clair que ça va évoluer : les ZFE ça va évoluer, les contingences vont évoluer, c'est pour ça que l'électrique et l'hydrogène sont les deux voies d'avenir.

D'autres questions sur les orientations qui sont prises ? Pas d'autres remarques ? Je considère que le débat a bien eu lieu. Eh bien écoutez, merci beaucoup. Merci encore, François et les services qui ont

travaillé sur ces sujets et, promis, la prochaine fois, je vous amène une boule de cristal, ce sera peut-être plus facile encore pour nos prévisions budgétaires.

III. CLIENTÈLE, TARIFICATION ET TRANSITION NUMÉRIQUE

1. Plateforme mobilité – bilan 2022

Le sujet est reporté à une séance ultérieure.

IV. QUESTIONS DIVERSES

M. LE PRÉSIDENT : Nous allons passer aux questions diverses avant de continuer. Y a-t-il des questions diverses que vous souhaitez poser ?

M. DE CESARE : Je ne vais pas prendre le micro. Je vais me lever parce que je suis le seul aujourd'hui à être venu en VTTAE.

Salvatore DE CESARE présente le VTT aux élus.

M. DE CESARE : Je l'ai acquis récemment au SMTD. C'est vrai que la période est propice à faire du VTT. Le seul souci, c'est que ce sont de grandes tailles. Pour moi qui fais 1,71 m, j'ai quelques problèmes. On me dit que ce sont des vélos XXL.

M. LE PRÉSIDENT : Donc tu as du mal à monter dessus.

Salvatore DE CESARE monte sur le vélo.

M. DE CESARE : On constate que c'est un peu gênant à certains endroits. Je trouve que ce n'est pas très très pratique.

M. LE PRÉSIDENT : C'est vrai. C'est une vraie réflexion que l'on peut mener. C'est compliqué parce qu'après, évidemment, il faut une typologie de vélos : des petits, des moyens, des grands.

M. GLABIEN : Il faut abaisser la barre centrale.

M. DE CESARE : On ne va pas la découper, quand même.

M. LE PRÉSIDENT : Dans la conception.

Mme TANCA : Il existe des VTT femmes où la barre est adaptée.

M. DE CESARE : Là, ce sont des VTT, ce ne sont pas des vélos de ville.

M. LE PRÉSIDENT : Il n'y a pas de vélos hommes et femmes, il n'y a qu'un seul type. C'est une remarque qu'on peut faire remonter. Nous, on passe par Neomouv. La remarque est intéressante. D'ailleurs, on n'en a acheté qu'une vingtaine qui sont loués.

Les remarques nous intéressent avant de développer, parce que je pense que ça va se développer, le VTT électrique. La remarque est quand même pertinente. Ça tombe bien, on n'en a loué qu'une vingtaine aujourd'hui. Il faut qu'on voie, quitte à changer de fournisseur. On note cette bonne remarque.

M. DE CESARE : Il faudrait quand même le changer pour le printemps. Je ne vais pas rouler avec ça.

M. LE PRÉSIDENT : Il faut qu'on voie les possibilités.

M. DE CESARE : Ce sont des grands, au service vélos, il n'y a pas de souci. Est-ce qu'il n'y a pas d'autres marques de vélo, d'autres personnes qui ont fait des remarques ?

Un membre du service vélos dans l'assistance : Il n'y a qu'une taille pour tous.

M. DE CESARE : Il n'y a qu'une taille, j'ai bien compris, mais il n'y a personne qui a dit que ça posait problème ?

M. LE PRÉSIDENT : Pour le moment, il y en a très peu, il n'y a qu'une vingtaine de VTT. Mais la remarque est pertinente, je suis d'accord avec toi. Il y a d'autres remarques sur les vélos ? Sinon, est-ce qu'il roule bien ?

M. DE CESARE : Je ne roule pas avec.

M. LE PRÉSIDENT : Évidemment, s'il ne roule pas avec...

M. DE CESARE : Le souci – j'ai eu ça en automne : en ce moment, en hiver, je ne fais pas trop de vélo. On me téléphone et on me dit qu'il faut l'emmener en révision, mais je n'ai pas encore roulé avec ! C'est au bout de trois mois ?

Un membre du service vélos : Un mois pour la première, après tous les six mois.

M. DE CESARE : Alors je vais emmener le vélo en révision, mais je ne l'ai même pas encore sorti de l'emballage.

M. LE PRÉSIDENT : On a compris. Bonne remarque.

M. DE CESARE : Ils sont un peu lourds quand même. Je ne sais pas, le poids, c'est combien ?

Un membre du service vélos : 27 kg.

M. LE PRÉSIDENT : C'est du costaud. Ils sont costauds.

M. DE CESARE : Ça fait un peu lourd, quand même. Un VTT doit être plus léger.

M. LE PRÉSIDENT : Oui, mais il est électrique. C'est parce qu'il est électrique, c'est comme les vélos normaux.

Mme TANCA : C'est un combien de pouces ?

Un membre du service vélos : 28,5 pouces.

M. LE PRÉSIDENT : Bon, allez, merci bien. Ça tombe bien, il aura mérité un maillot jaune. Comme vous avez tous été très sages, en repartant, vous allez repartir avec un maillot jaune. Ils sont là. Là par contre, on a anticipé, il y a trois tailles : il y a du M, du XL et quelques XXL. Il y a trois tailles. Vous choisirez votre taille en partant.

Vous verrez, ils sont floqués SMTD Évéole. Si vous ne savez toujours pas pourquoi c'est 51 derrière, d'abord il fallait venir aux vœux, et sinon je rappelle pourquoi : non pas parce que c'est la couleur du pastis, bien évidemment, mais parce que nous sommes les premiers au niveau national au niveau de la gratuité. Vous savez que nous sommes le plus grand réseau en termes d'habitants desservis pour la gratuité et nous avons donc le maillot jaune. Et souvent le maillot jaune, que ce soit Bernard Hinault, Merckx ou Ocaña, je crois, ils avaient le numéro 51, et Anquetil aussi, donc on a dit que ce sera le numéro 51.

La deuxième raison, c'est que 51 % c'est l'évolution de la fréquentation de la ligne A. La plus grosse ligne du réseau a évolué de 51 % en évolution de fréquentation en 2022, ce qui est gigantesque. Et 51, c'était aussi le pourcentage des citoyens qui ont privilégié comme projet la gratuité en 2022 : c'est le projet qui a été nommé le plus grand projet de l'année 2022 à hauteur de 51 %. C'est pour ça que j'ai voulu faire un clin d'œil en disant que 51 était le chiffre magique du SMTD en 2022 et donc vous aurez ce beau maillot que vous pourrez mettre sur la plage prochainement. En tout cas, si on vous demande pourquoi 51, au moins vous saurez pourquoi.

Voilà, merci à vous et à bientôt.

La séance est levée à 19 heures 10.

Monsieur le Président met au vote.

Le Comité après avoir délibéré

Nombre d'inscrits : 45

Nombre de votants : 36

Suffrage exprimé : 36

Pour : 36

Contre : 0

Abstention : 0

Les membres du Comité Syndical, approuve le procès-verbal de la séance du Comité Syndical en date du 07 Février 2023.

Fait et délibéré en séance

Le Président,

Claude HEGO

Le Secrétaire de séance,

Yaël CZUPRYNA