

COMITE SYNDICAL DU SIMOUV

Séance du 20 octobre 2021

Compte-rendu des décisions

Article L.2121-25 du Code Général des Collectivités Territoriales

L'an deux mille vingt-et-un, le mercredi 20 octobre à dix-sept heures, le Comité Syndical s'est réuni salle du Conseil Syndical, sous la présidence de Monsieur Guy MARCHANT, Président du SIMOUV, à la suite de la convocation adressée par Monsieur le Président et affichée le 14 octobre 2021.

Délégués titulaires présents :

Mesdames Annie AVÉ-DELATTRE, Isabelle DENIZON-ZAWIEJA, Caroline DI CRISTINA, Véronique DUPIRE, Sandrine FRANCOIS-LAGNY, Sandrine GOMBERT.

Messieurs Yannick ANDRZEJCZAK, Michaël ANIÉRE, Arnaud BAVAY, Ali BEN YAHIA, Jean-Roger BERRIER, Michel BLAISE, Nicolas BOUCHEZ, Salvatore CASTIGLIONE, Bruno CELLIER, Jean-Paul COMYN, Jean-Luc DELANNOY, Jean-François DELATTRE, Laurent DEPAGNE, André DESMEDT, Waldemar DOMIN, Régis DUFOUR-LEFORT, Yves DUSART, Thierry GIADZ, Philippe GOLINVAL, Jean-Marcel GRANDAME, Xavier JOUANIN, Didier JOVENIAUX, Bernard LEBRUN-VANDERMOUTEN, Grégory LELONG, Arnaud L'HERMINÉ, Guy MARCHANT, Jean-Marc MONDINO, Bruno RACZKIEWICZ, Ahmed RAHEM, Claude RÉGNIEZ, Régis ROUSSEL, Jean-Paul RYCKELYNCK, Bruno SALIGOT, Daniel SAUVAGE, Dominique SAVARY, Jean-Marie TONDEUR, Jean-Noël VERFAILLIE, Éric WARMOES, Francis WOJTOWICZ, Raymond ZINGRAFF.

Délégués suppléants présents :

Monsieur Agostino POPULIN
Monsieur Gérard RAVEZ

Liste des délégués absents ayant donné pouvoir :

Monsieur Ahmed RAHEM donne pouvoir à Monsieur Laurent DEPAGNE

Liste des délégués excusés :

Monsieur Yannick ANDRZEJCZAK
Monsieur Michaël ANIÉRE
Monsieur Jean-Luc DELANNOY
Monsieur Régis DUFOUR-LEFORT
Monsieur Yves DUSART
Monsieur Thierry GIADZ
Monsieur Philippe GOLINVAL
Monsieur Didier JOVENIAUX
Monsieur Arnaud L'HERMINÉ
Monsieur Régis ROUSSEL
Monsieur Daniel SAUVAGE

Liste des délégués absents et non excusés :

Madame Véronique DUPIRE
Madame Sandrine FRANCOIS-LAGNY
Monsieur Michel BLAISE

Monsieur Nicolas BOUCHEZ
Monsieur Jean-Marcel GRANDAME
Monsieur Bernard LEBRUN-VANDERMOUTEN
Monsieur Grégory LELONG

Secrétaire de séance :

Monsieur Xavier JOUANIN

DELIBERATION N°D2021/10/01 PORTANT SUR LE RAPPORT D'ACTIVITE DU SIMOUV POUR L'EXERCICE 2020

Conformément aux dispositions de l'article L.5211-39 du Code Général des Collectivités Territoriales, le Comité Syndical devait approuver le rapport d'activité pour l'année 2020.

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical a décidé d'approuver le rapport d'activité du SIMOUV pour l'année 2020.

DELIBERATION N°D2021/10/02 PORTANT SUR LE RAPPORT DU DELEGATAIRE POUR L'EXERCICE 2020

L'article 36 de la convention de délégation pour la gestion du service public des transports urbains du 17 décembre 2015 stipule qu'en application des dispositions des articles L.1411-3 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) et L. 3131-5 et R. 3131-2 à R. 3131-4 du Code de la Commande Publique, le délégataire (la société COMPAGNIE DES TRANSPORTS DU VALENCIENNOIS ET DU HAINAUT – CTVH) transmet à l'Autorité Organisatrice, chaque année avant le 1^{er} juin, un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la délégation de service public et une analyse de la qualité du service.

La société CTVH a ainsi transmis le 30 avril 2021 son rapport pour l'année 2020, décomposé en deux dossiers structurés comme suit :

- Un dossier n°1 portant sur le contenu général et comprenant notamment les données suivantes :
 - ✓ les informations sur la société exploitante ;
 - ✓ le détail du service offert ;
 - ✓ la fréquentation du réseau ;
 - ✓ la composition du parc roulant ;
 - ✓ la consommation annuelle d'énergie ;
 - ✓ les investissements réalisés par le délégataire ;
 - ✓ l'organisation et la gestion du personnel ;
 - ✓ le suivi de la qualité.

- Un dossier n°2 portant sur les résultats chiffrés et comprenant notamment les données suivantes :
 - ✓ les statistiques et les différents ratios ;
 - ✓ le compte d'exploitation analytique ;
 - ✓ les liasses fiscales de l'entreprise ;
 - ✓ le calcul de la contribution forfaitaire ;
 - ✓ les justificatifs des éléments traités en transparences ;
 - ✓ l'intéressement à la qualité de service ;
 - ✓ l'activité du service « SESAME » (personnes en situation de handicap).

Après échanges entre les services du SIMOUV et de CTVH, l'analyse de ce rapport a été établie par le groupement SATIS CONSEIL / DG CONSEIL.

Les principales données pour l'année 2020 peuvent être synthétisées comme suit :

1 - Eléments de production :

L'offre kilométrique globale réalisée en 2020 s'élève à 7 432 444 km pour l'ensemble du réseau (y compris les lignes pénétrantes assurées par les exploitants de la Région Hauts-de-France et directement financées par le SIMOUV), soit une diminution de 13,2 % par rapport à l'année 2019 (- 1 133 431 kilomètres).

Cette diminution est notamment expliquée par la crise sanitaire liée à l'épidémie de COVID-19, qui a eu notamment pour conséquence la fermeture des établissements scolaires et la stricte limitation des déplacements à compter du 16 mars 2020 (début du premier confinement).

Ainsi, l'offre gérée sous la marque « Transvilles », c'est-à-dire par le délégataire et ses affrétés (7 169 427 km) est inférieure de 14,7 % à l'offre prévisionnelle initiale (8 403 439 km selon les dispositions contractuelles), soit -1 234 012 km.

Offre kilométrique	2020 réel	2020 prévisionnel	réel / prévisionnel	
Tram	1 225 961	1 631 953	-405 992	-24,9%
Bus en propre (yc TAD)	3 310 928	3 771 096	-460 168	-12,2%
Sésame en propre	300 274	386 622	-86 348	-22,3%
BRT	0		0	
Affrétés	2 332 264	2 613 768	-281 504	-10,8%
Total lignes gérées par Transvilles	7 169 427	8 403 439	-1 234 012	-14,7%

Toutefois, l'avenant n°7 du 13 juillet 2021 à la convention de délégation a permis d'intégrer les effets de ladite épidémie, faisant ressortir un écart de 1% entre la production kilométrique réelle et le prévisionnel acté au travers de ce texte (7 244 163 kilomètres).

Dans ce cadre, le tableau suivant détaille la comparaison entre les offres kilométriques sur les 5 dernières années :

Offre kilométrique	2016	2017	2018	2019	2020	N/N-1	
Tram	1 756 200	1 509 902	1 292 260	1 354 267	1 225 961	-9,5%	-128 306
Bus en propre (yc TAD)	3 890 235	3 531 152	3 598 443	3 730 343	3 310 928	-11,2%	-419 415
Sésame en propre	348 493	366 016	461 083	475 002	300 274	-36,8%	-174 728
BRT			77 389				
Affrétés	2 514 414	2 532 625	2 493 339	2 699 623	2 332 264	-13,6%	-367 359
Total lignes gérées par Transvilles	8 509 342	7 939 695	7 922 514	8 259 235	7 169 427	-13,2%	-1 089 808
Lignes compétence Région payées par le SIMOUV	431 715	404 245	331 940	306 640	263 017	-14,2%	-43 623
Total production kilométrique	8 941 057	8 343 940	8 254 454	8 565 875	7 432 444	-13,2%	-1 133 431

L'épidémie de COVID-19 a donc significativement impacté l'offre de transport en commun sur le réseau valenciennois au cours de l'année 2020, cette dernière ayant évolué selon les modalités suivantes :

- Du 16 mars 2020 au 18 mars 2020 : maintien de l'offre régulière bus et tramway sur la base des horaires « vacances scolaires » (soit un réseau fonctionnant à un niveau de 60% de l'offre nominale) et suspension des doublages scolaires ;
- Du 18 mars 2020 jusqu'au 11 mai 2020 (fin du premier confinement) : en raison de la baisse très significative de la fréquentation du réseau, mise en place de l'offre sur la base des horaires « du dimanche et des jours fériés » (soit un réseau fonctionnant à un niveau de 30% de l'offre nominale) ;
- Du 11 mai 2020 jusqu'au 2 juin 2020 : rétablissement de l'offre sur la base des horaires « vacances scolaires » ;
- A compter du 2 juin 2020 : restauration de l'offre à son niveau normal.

Il a été précisé que, durant les périodes du second confinement (30 octobre au 15 décembre 2020) et de couvre-feu (du 17 octobre 2020 au 30 octobre 2020 puis à compter du 16 décembre 2020 jusqu'au 20 juin 2021), l'offre nominale a été maintenue dans la mesure où les établissements scolaires sont restés en majeure partie ouverts.

Par ailleurs, la vitesse commerciale (rapport entre les kilomètres commerciaux et les temps commerciaux de l'offre réalisée en propre) du réseau pour l'année 2020 s'établit à 23,76 km/h pour tous modes confondus et demeure donc relativement constante (23,78 km/h en 2019).

Le taux de contrôle (nombre de personnes contrôlées / nombre de validations) s'établit à 3,92%, en légère hausse par rapport à 2019 (2,46%) et se situe au-dessus du seuil contractuel de 2%. Il y a ainsi eu 8 550 voyageurs contrôlés de plus qu'en 2019.

Toutefois, le taux de fraude constaté (nombre de PV dressés / nombre de personnes contrôlées) s'établit à 5,14 % en 2020, en hausse par rapport à 2019 (taux de 4,79 %). Ce taux demeure ainsi relativement élevé par rapport aux autres réseaux de transports urbains.

2 - Activité commerciale :

La fréquentation du réseau s'est établie en 2020 à 13 384 579 voyages contre 16 145 720 en 2019, soit une baisse de 2 761 141 voyages entre les deux années d'exploitation.

Cette baisse s'est répartie comme suit au cours de l'année 2020 :

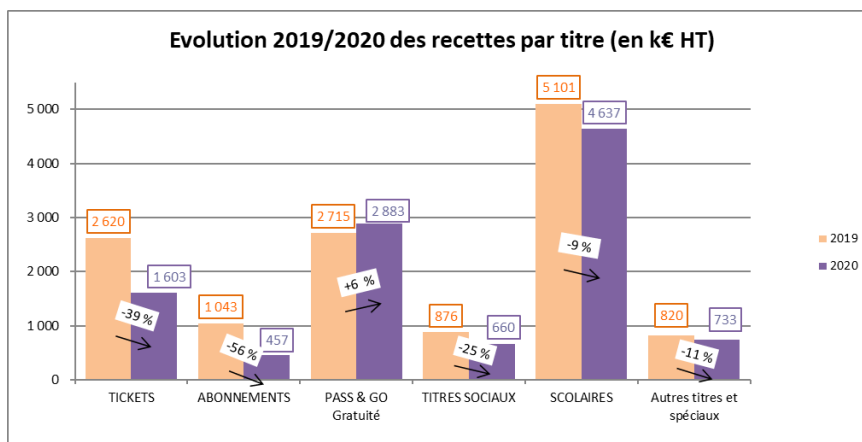
- Une progression de 5 % par rapport à 2019 de janvier à mars avant le premier confinement ;
- Une chute du trafic de 90 % pendant ce dernier, la crise sanitaire stoppant la tendance ascendante de la fin d'année 2019 / début 2020 ;
- Un retour de la fréquentation de l'ordre de 80 % du niveau de l'année 2019 sur les mois d'été. En septembre, les habitudes des scolaires et d'une partie des adultes étaient revenues quasiment à la normale ;
- Une rechute de la fréquentation à 65 % en moyenne de l'affluence de 2019 au début du deuxième confinement.

CTVH indique que la baisse de la fréquentation sur le réseau de Valenciennes est similaire à celle connue sur l'ensemble des réseaux urbains de moyenne et grande taille en 2020. Toutefois, une comparaison réalisée avec d'autres réseaux démontre que la fréquentation s'est améliorée plus rapidement sur le territoire Valenciennois qu'au niveau national à compter de l'allègement des conditions sanitaires.

Le montant total des recettes de trafic (hors produits des indemnités consécutives aux infractions et frais de dossiers) s'élève à 10 973 000 € HT en 2020, contre 13 176 000 € HT en 2019, soit une baisse de 16,7 % notamment liée :

- Au contexte sanitaire : gratuité totale du réseau pendant le premier confinement combinée à une baisse importante de la fréquentation ;
- A l'extension de l'abonnement « Pass & Go » (permettant un accès illimité au réseau moyennant 20 € de frais annuels) aux moins de 25 ans à compter du 1^{er} septembre 2019 : l'effet de glissement tarifaire des abonnements mensuels et annuels destinés aux scolaires vers ce titre ayant été constaté sur la pleine année 2020.

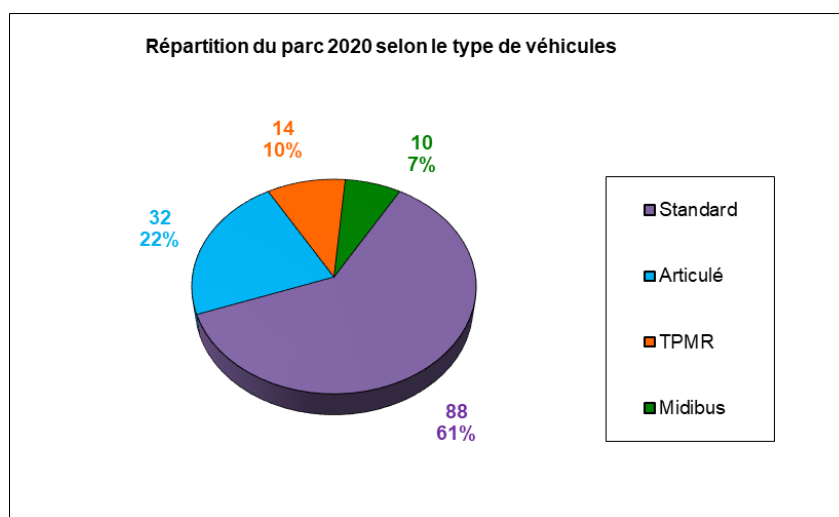
Le tableau ci-après synthétise l'évolution des recettes par titre sur les années 2019/2020 :



Le service « SESAME » fait également état d'une diminution de la demande avec 19 940 courses en 2020 (contre 33 216 en 2019), soit un recul de 33 % par rapport à l'objectif prévisionnel également lié aux effets de la crise sanitaire.

3 - Gestion du parc roulant :

Au 31 décembre 2020, le parc roulant est de 30 rames de tramway et de 144 véhicules, soit 4 de plus qu'en 2019, décomposés comme suit :



L'âge moyen du parc bus et navettes s'établit à 9,9 ans au 31 décembre 2020, en légère diminution par rapport à 2019 (10,1 ans) grâce notamment à la livraison courant 2020 des 10 midibus acquis par le SIMOUV pour gérer les services de navettes de centre-ville (lignes « Le Cordon », « Amanditour » et « Villars Express »).

Pour sa part, le parc de tramways est constitué de 30 rames pour un âge moyen de 12,7 ans.

La maintenance préventive des rames de tramway et des bus est réalisée selon les plans de maintenance des constructeurs et évolue en fonction des évolutions technologiques et des retours d'expérience de l'exploitation.

Le nombre total des pannes bus s'établit à 490 pannes en 2020, contre 562 pannes en 2019. Au titre de ces dernières, les pannes rouges (qui perturbent le service clientèle dans la mesure où elles nécessitent un dépannage sur le réseau ou un changement de véhicule en ligne) s'établissent à 83 en 2020, contre 133 en 2019 (soit une baisse de 38%). Le nombre de pannes rouges sur les rames de tramway s'établit à 156 en 2020, contre 181 pannes en 2019 (soit une baisse de 14%).

4 - Les investissements :

Les investissements réalisés par le délégataire en 2020 se sont élevés à 590 189 € et ont consisté notamment :

- 213 189 € pour des agencements légers (au titre notamment des travaux de réhabilitation des bureaux du premier étage de l'agence commerciale de Valenciennes) ;
- 138 000 € pour le matériel informatique et logiciels divers ;
- 116 000 € pour l'outillage d'atelier ;
- 79 000 € pour la fourniture de poteaux d'arrêt, d'abribus et cadres d'information.

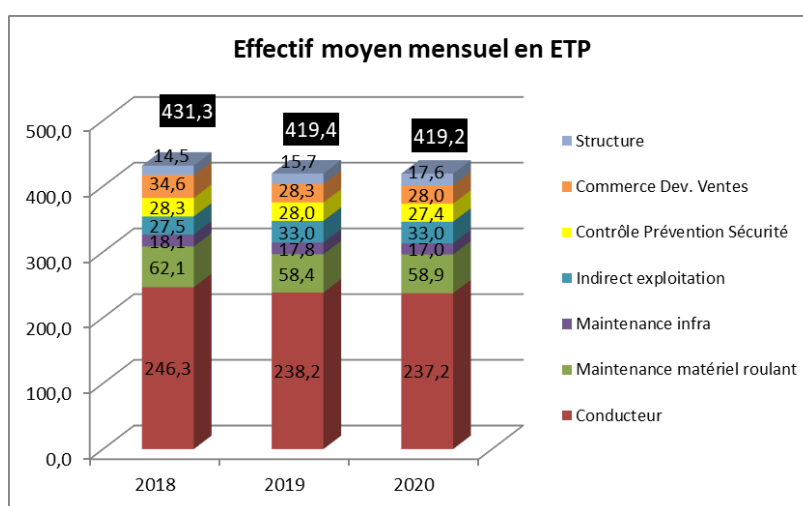
Le montant des investissements réalisés par l'exploitant est supérieur au montant prévisionnel figurant au plan prévisionnel d'investissements de la convention de délégation (+ 270 189 €).

En cumul, depuis le début de cette dernière (1^{er} janvier 2016), les investissements réalisés par CTVH s'élèvent à + 3 230 095 €, soit + 541 095 € par rapport au prévisionnel conformément au tableau repris ci-après :

Période	Réalisé	DSP	Δ
2016	775 089 €	747 000 €	28 089 €
2017	1 048 879 €	1 072 000 €	-23 121 €
2018	369 120 €	275 000 €	94 120 €
2019	446 818 €	275 000 €	171 818 €
2020	590 189 €	320 000 €	270 189 €
Cumul	3 230 095 €	2 689 000 €	541 095 €

5 - Les ressources humaines :

L'effectif de CTVH, hors personnels mis à disposition par la société RATP DEVELOPPEMENT et intérimaires, compte 419,2 Equivalents Temps Plein (ETP) en moyenne mensuelle en 2020 et se répartit de la manière suivante :



L'effectif est resté stable par rapport à 2019 (-0,2 ETP). Il a été précisé que les effectifs de structure augmentent de 1,9 ETP et que l'effectif de conduite diminue de 1,0 ETP. CTVH indique avoir procédé à une campagne de recrutement exceptionnelle au sein des différents services (Exploitation, Maintenance, Marketing, Informatique, etc.) afin de garantir à des jeunes l'achèvement de leur cursus scolaire, dans un contexte où de nombreux étudiants étaient en difficulté pour trouver une structure d'accueil du fait de la pandémie de COVID-19.

Il est ainsi rappelé que, dans le cadre de l'adaptation de l'emploi liée à la réduction de l'offre prévue au travers de la convention de délégation de service public (basée sur des départs naturels non remplacés), le délégataire s'est engagé sur un effectif cible de 421 agents en 2022.

Cet objectif a ainsi été atteint dès 2019 et demeure donc respecté sur l'année 2020.

Par ailleurs, le rapprochement avec l'offre kilométrique réalisée en propre permet de définir la productivité par agent roulant, qui s'établit à environ 18 243 kms en moyenne par an et par conducteur, en baisse de 15 % par rapport à 2019 du fait de la crise sanitaire.

A fin 2020, la société RATP DEVELOPPEMENT a mis à disposition de sa filiale CTVH 8,5 agents d'encadrement. Par ailleurs, le taux d'absentéisme moyen de l'année 2020 s'établit à 11,20 % pour l'ensemble de l'effectif contre 9,18 % en 2019, soit une hausse de 2,02 points. Le délégataire explique que cette dégradation est massivement liée à la crise sanitaire, avec de nombreux arrêts maladie durant le premier confinement.

Par ailleurs, l'absentéisme affecte également la catégorie des conducteurs, pour atteindre 14,43 % en 2020, contre 11,64 % en 2019.

6 - La qualité de service :

Le rapport du délégataire pour l'année 2020 présente les résultats mensuels des indicateurs de la qualité de service.

Parmi les points négatifs, il est à noter que :

- Avec un taux moyen annuel de 78,36 %, la ponctualité pour les services bus se situe en-dessous du seuil d'exigence de 80 % sur l'ensemble des trimestres. A noter que la ponctualité s'est améliorée au deuxième trimestre (83,14 %) en lien avec le ralentissement de la circulation ;
- Il en est de même pour la ponctualité des services tramway (76,45 %), inférieure au seuil d'exigence de 85 %. CTVH souligne que les contrôles mis en place avec les forces de l'ordre ont perturbé la ponctualité pendant les mois de confinement ;
- La ponctualité s'améliore toutefois par rapport à l'année 2019 (73,83 % sur les bus et 73,84 % sur tramway) mais la ponctualité sur le tramway demeure pénalisée par des problèmes techniques sur la ligne T2 (dispositif d'arrêt automatique des rames) ;
- Le taux de disponibilité des équipements (moyenne annuelle de 87,10 %) est également en-dessous du seuil d'exigence de 80 % entre le deuxième et le quatrième trimestre, en raison de l'indisponibilité de certains équipements billettique. CTVH indique que ces derniers ont été remontés au prestataire et que des correctifs sont prévus pour début 2021 ;
- La qualité de l'information constitue un point de faiblesse du réseau en termes de qualité, à l'exception des indicateurs relatifs au site Internet (le seuil d'exigence de 95% a été dépassé sur les deux derniers trimestres). Pour l'information des voyageurs aux arrêts (moyenne de 65,39 % pour un seuil d'exigence à 95%) et dans les véhicules (29,45 % de moyenne annuelle, très loin du seuil d'exigence de 95%), les niveaux se situent largement en deçà des exigences contractuelles et nécessitent donc d'attirer la vigilance du délégataire ;
- La propreté des arrêts n'a jamais atteint le seuil d'exigence de 90% au cours de l'année 2020 (moyenne annuelle de 32,46 %), de même que pour la propreté du matériel roulant (moyenne annuelle de 70,81 % pour un seuil d'exigence de 80 %) ;
- L'accessibilité téléphonique est en légère augmentation (82,25% sur 2020 contre 75,61% sur 2019), mais le seuil d'exigence de 95 % n'est atteint sur aucun trimestre.

De manière générale, les résultats de l'année 2020 des mesures des indicateurs contractuels de la qualité de service conduisent à un malus de 73 500 € (pour rappel, un malus de 70 000 € a été appliqué en 2019).

Il est à noter que la certification qualité AFNOR NF 371 du service de transport de personnes à mobilité réduite (service « SESAME ») a été renouvelée en 2020.

7 - Les éléments financiers :

CTVH a dégagé un résultat bénéficiaire (avant Impôt sur les Sociétés et participation) de 1 453 000 € en 2020, en baisse de 937 000 € par rapport à l'année 2019.

Le tableau ci-après synthétise l'évolution du résultat et le taux de rentabilité du délégataire :

CTVH

	2016	2017	2018	2019	2020
Chiffre d'affaires (CA)	53 759 k€	53 741 k€	53 354 k€	54 826 k€	50 710 k€
Résultat d'exploitation	2 289 k€	1 883 k€	1 630 k€	2 345 k€	1 409 k€
Résultat financier	38 k€	41 k€	41 k€	44 k€	43 k€
Résultat exceptionnel	0 k€	-3 k€	0 k€	0 k€	
Résultat avant participation et IS	2 327 k€	1 922 k€	1 671 k€	2 389 k€	1 453 k€
Taux de marge (résultat / CA)	+4,33%	+3,58%	+3,13%	+4,36%	+2,87%

Total CICE	764 k€	812 k€	690 k€		
------------	--------	--------	--------	--	--

Résultat avant participation et IS + CICE	3 090 k€	2 733 k€	2 361 k€	2 389 k€	1 453 k€
Taux de marge (avec CICE de 2016 à 2018)	+5,75%	+5,09%	+4,42%	+4,36%	+2,87%

Participation des salariés	393 k€	330 k€	178 k€	418 k€	114 k€
IS sur bénéfices et divers	-43 k€	-301 k€	-290 k€	649 k€	349 k€
Résultat après IS et participation (1) + (2) + (3)	1 977 k€	1 893 k€	1 783 k€	1 323 k€	990 k€
Taux de marge de CTVH	+3,68%	+3,52%	+3,34%	+2,41%	+1,95%

Concernant la performance économique du réseau, le ratio le plus pertinent pour exprimer cette valeur réside dans le taux de couverture des dépenses par les recettes (R/D) : il exprime le pourcentage des charges qui sont couvertes par les produits.

Sur le réseau de Valenciennes, le taux de couverture des charges par les produits de trafic est de 16,1 % en 2020, en diminution par rapport à 2019 de 5 points avec une baisse de la fréquentation, du tarif moyen et de la productivité technique.

La performance économique du réseau s'explique dès lors que l'on décompose les éléments constitutifs du R/D de la manière suivante :

R/D = V/K x R/V x 1/D/K	Fréquentation	Tarif moyen	Productivité technique		Taux couverture
	V/K	R/V	D/K*	1/(D/K)	R/D
2019	1,88 voy/k	0,67 €	6,00 €	0,17	21,1%
2020	1,80 voy/k	0,60 €	6,75 €	0,15	16,1%
Δ N/N-1	-4,5%	-10,1%	+12,4%	-11,0%	-23,6%

* hors coût des lignes régionales payées par le SIMOUV

Toutefois, l'analyse de chaque élément constitutif du taux de couverture n'est pas très significative du fait de la crise sanitaire : forte baisse des recettes et de la fréquentation, diminution de l'offre (entraînant une baisse des charges, dont les économies réalisées par CTVH ont été rétrocédées au SIMOUV), surcoûts pour les mesures sanitaires (supportés par CTVH mais partiellement remboursés par le SIMOUV) et maintien en 2020 du programme de gros entretien.

Au titre du niveau de contribution financière pour l'année 2020, le coût « net » du réseau pour l'année 2020 s'établit à 51 383 708 € HT (après indexation) et se décompose comme suit :

	Année 0	Indexation	2020
Charges variables bus	17 034 760 €	A= 1,069851	18 224 660 €
Charges variables tram	9 391 411 €	B= 1,078407	10 127 762 €
Charges fixes	17 516 794 €	C= 1,064395	18 644 792 €
Charges de sous-traitance	6 000 276 €	D= 1,064173	6 385 333 €
Charges TAD	246 557 €	A= 1,069851	263 779 €
Charges TPMR	1 383 607 €	D= 1,064173	1 472 397 €
Charges navettes (Luciole, Le Cordon, Villars Express)	597 744 €	A= 1,000075	597 788 €
Charges refacturées	770 231 €		770 231 €
Total des charges	52 941 380 €		56 486 743 €
Éléments en transparence			-1 015 040 €
Recettes commerciales contractuelles	6 822 131 €	1,159166	7 907 982 €
Recettes scolaires contractuelles	3 722 850 €		3 722 850 €
Engagement recettes commerciales + scolaires			11 630 832 €
Recettes réelles commerciales + scolaires			8 090 324 €
Recettes Pass and Go gratuits			2 882 976 €
Total recettes réelles			10 973 300 €
Recettes de trafic			11 630 832 €
Recettes diverses contractuelles	342 787 €	1,039111	356 194 €
Recettes diverses réelles			310 178 €
Recettes diverses			356 194 €
Partage recettes trafic			0 €
Partage recettes diverses			0 €
Total partage des recettes			0 €
Intéressement à la qualité de service (art. 9)	-73 500 €	A= 1,069851	-78 634 €
Révision Générale des Organes (option 2)	25 048 €	C= 1,064395	26 661 €
Participation CTVH à la gratuité des -18 et -25 ans			-700 000 €
Impact Covid sur offre en propre	-2 629 073 €	1,000000	-2 629 073 €
Impact Covid sur offre sous-traitée (dont ligne 211)	-813 981 €	1,000000	-813 981 €
Surcote sanitaire			122 969 €
Ajustement CFF sur offre Cordon T2bus			-15 937 €
Autres éléments financiers			-4 036 022 €
Solde à la charge du SIMOUV			39 396 682 €
Total versé par le SIMOUV			51 383 708 €
Total versé par CTVH			11 987 026 €

Le tableau repris ci-après permet ainsi de visualiser la décomposition des charges et des recettes du réseau pour les années 2017 à 2020, le solde à la charge du SIMOUV (différence entre le niveau de contribution versé au délégataire et les recettes reversées par ce dernier) au titre de l'année 2020 s'établissant donc à 39 396 682 € HT, conformément aux dispositions contractuelles :

	2017	2018	2019	2020
Charges Hors éléments en transparence et RGO	53 957 815 €	55 224 720 €	55 774 209 €	56 486 743 €
Recettes commerciales	7 355 132 €	7 264 395 €	12 953 128 €	11 630 832 €
Recettes scolaires	4 847 779 €	4 827 782 €		
Recettes diverses	1 291 535 €	1 126 477 €	406 712 €	356 194 €
Solde	39 777 178 €	41 179 635 €	40 928 440 €	39 396 682 €

L'ensemble de ces éléments a été présenté à la Commission Consultative du Service Public Local de Transport (CCSPLT) réunie le 13 octobre 2021, conformément aux dispositions de l'article L.1413-1 du CGCT.

Les conclusions de cette dernière sont les suivantes :

« L'exercice 2020 voit une diminution de l'offre kilométrique réalisée ce qui est notamment expliquée par la situation de crise sanitaire liée à l'épidémie de COVID-19, qui a eu notamment pour conséquence la fermeture des établissements scolaires et la stricte limitation des déplacements à compter du 16 mars 2020 (début du premier confinement).

La fréquentation du réseau s'est établie en 2020 à 13 384 579 voyages contre 16 145 720 en 2019, soit une baisse de 2 761 141 voyages entre les deux années d'exploitation.

L'effort d'investissement du SIMOUV s'est également poursuivi en 2020 par un renouvellement accru du parc d'autobus. Cet investissement devrait permettre une amélioration de la qualité du service et de la performance technique (consommations, fiabilité).

Un certain nombre de points demande cependant une attention particulière, notamment :

- *Une qualité non conforme aux engagements, y compris sur des thèmes dépendant directement de la responsabilité du délégataire, comme l'information des voyageurs ;*
- *Une augmentation de l'absentéisme, qui constitue un indice de l'ambiance générale au sein de l'entreprise ;*
- *Une consommation électrique sur le tramway qui comprend sans doute un potentiel d'amélioration.*

Il apparaît également nécessaire de s'assurer de la fiabilité des informations relatives à la fréquentation, y compris dans un contexte d'élargissement de la gratuité, qui ne doit pas dispenser d'un suivi rigoureux du nombre de voyageurs.

Sur le plan formel, il est à noter certaines incohérences dans les données figurant au travers du rapport du délégataire, notamment sur le mode de calcul de la vitesse commerciale.

Avec le renouvellement du système billettique et l'effort consenti par la SIMOUV sur le parc d'autobus, ainsi que les perspectives d'un retour à la normale au cours de l'année 2021 sur la ligne T2, le délégataire peut désormais se voir assigner comme priorité la reconquête de la clientèle, afin de se rapprocher de la trajectoire initialement prévue ».

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical a décidé à l'unanimité de prendre acte du rapport du délégataire CTVH pour l'année 2020, tel qu'annexé à la présente délibération.

DELIBERATION N°D2021/10/03 PORTANT SUR LE PROGRAMME DE REALISATION D'UNE STATION BIOGNV AU DEPOT-BUS DE SAINT-SAULVE (59880)

Il a été rappelé que la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (TECV) incite les territoires français à s'engager dans des formes d'écosystèmes énergétiques locaux en encourageant notamment le développement de « territoires à énergie positive ».

Au vu des objectifs fixés par ces dispositions, le Comité Syndical a décidé, par délibération du 22 juin 2021, d'arrêter la stratégie de renouvellement du parc roulant bus comme suit :

- Acquisition de 56 véhicules (32 bus standards et 24 bus articulés) propulsés au bioGaz Naturel Véhicule (GNV) ;
- Electrification potentielle de certains services de navette de centre-ville ;
- Participation active, avec les différents acteurs locaux, sur les opportunités de développer une filière hydrogène sur le ressort territorial du SIMOUV.

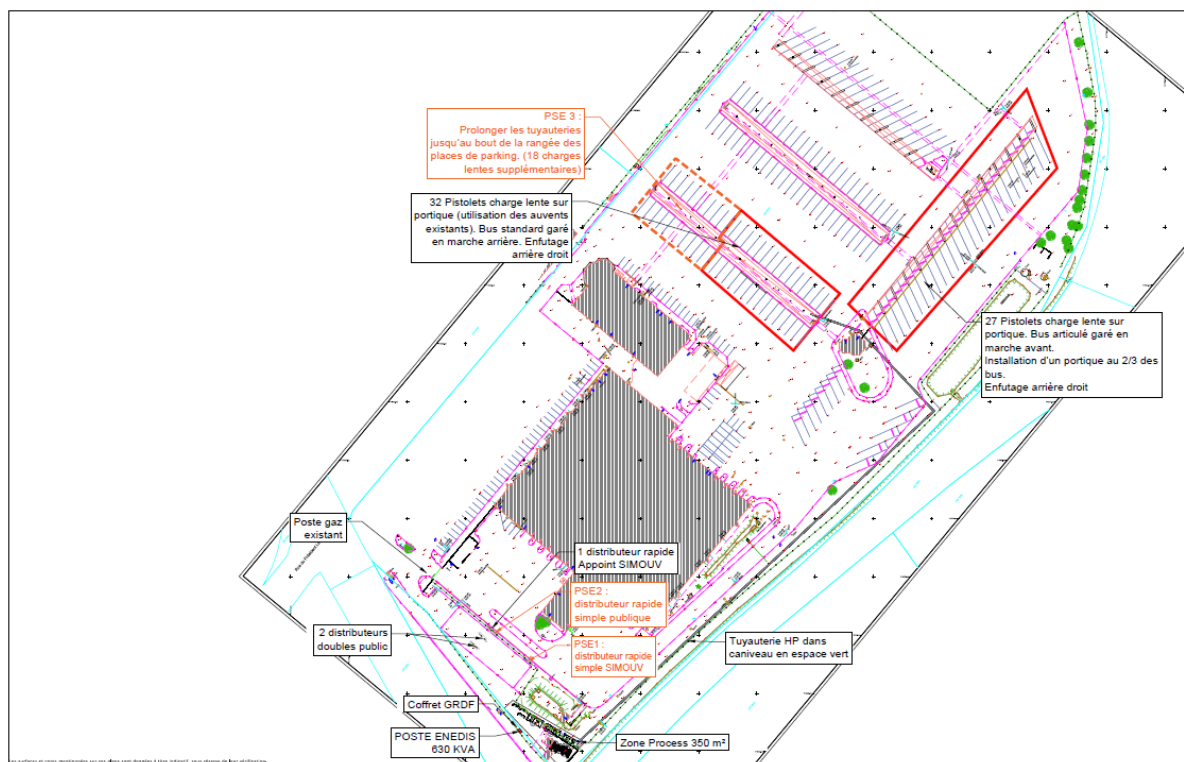
En effet, conformément aux conclusions des instances décisionnelles du Syndicat, il ressort que le bioGNV constitue une alternative écologique opportune en lien avec les acteurs locaux du territoire. Cette technologie, consistant à injecter du bioGaz dans le réseau de distribution est par ailleurs à ce jour éprouvée et adaptée à la densité du réseau de transport.

Cette transition énergétique nécessite ainsi des installations fixes nécessaires à son usage, notamment la construction d'une station privée et publique sur le dépôt bus du site de Saint-Saulve (59880) propriété du SIMOUV, l'utilisation de cet équipement ayant vocation à créer un écosystème et à être partagé avec d'autres utilisateurs locaux qu'ils soient privés ou publics.

Le présent programme portait ainsi sur la réalisation d'une station bioGNV au dépôt-bus de Saint-Saulve (59880) et s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie de conversion énergétique du parc roulant définie par le SIMOUV.

De manière synthétique, les principales caractéristiques de cette opération se présentent comme suit :

- Acquisition et installation de l'ensemble des équipements constitutifs de la station GNV (plateforme de compression, compresseurs gaz, rack de stockage des bouteilles de gaz, local électrique dédié, distributeurs, ...);
 - Mise en œuvre d'une partie dite « privée » afin d'assurer le ravitaillement des bus « Transvilles » selon les modalités suivantes :
 - o 59 distributeurs en « charge lente » (réalisée de nuit par des compresseurs sur une période allant de 4 à 6 heures) au travers de flexibles aériens qui seraient installés sur le parking de stationnement des bus ;
 - o 1 distributeur simple en « charge rapide » à l'entrée du site permettant des rechargements d'appoint pour les bus,
 - o En options (qui seraient activées en fonction des besoins et des capacités d'investissement du SIMOUV) : 18 distributeurs « charge lente » pour bus standards et 1 distributeur de « charge rapide » complémentaires ;
 - Création d'une partie dite « publique », ouverte au public et destinée notamment au ravitaillement de véhicules des acteurs locaux du territoire (bennes à ordures ménagères, poids-lourds, ...) dans les conditions définies ci-après :
 - o 2 distributeurs double en « charge rapide » ;
 - o Installation d'un auvent en couverture des îlots de distribution ;
 - o En option (qui serait activée en fonction des besoins et des capacités d'investissement du SIMOUV) : 1 distributeur simple « charge rapide ».
- Le plan repris ci-après permis ainsi de visualiser la localisation des aménagements envisagés (en base et en options) :



Concernant les coûts prévisionnels de ce programme, la répartition correspondante a été reprise au travers des tableaux suivants :

1) Montant prévisionnel de l'enveloppe financière pour le programme de travaux (base) :

Postes de dépenses	Estimation Distribution privée (en € HT)	Estimation Distribution publique (en € HT)	Total « Base » (en € HT)
Génie Civil	290 700 €	161 550 €	452 250 €
Auvent station publique		60 000 €	60 000 €
Poste Enedis 630 kVA	250 000 €		250 000 €
Etudes, Travaux et Mise en service	216 654 €	31 527 €	248 181 €
Canalisation gaz	255 791 €	80 962 €	336 753 €
Station de compression	803 227 €	- €	803 227 €
Charge lente	363 842 €	- €	363 842 €
Stockage HP et charge rapide	133 046 €	106 185 €	239 231 €
Electricité/ Automatismes / Supervision	510 419 €	62 887 €	573 305 €
Total	2 823 679 €	503 110 €	3 326 789 €

2) Montant prévisionnel de l'enveloppe financière pour les options liées au programme :

Postes de dépenses	Option 1 1 distributeur charge rapide (partie « privée ») En € HT	Option 2 1 distributeur charge rapide (partie « publique ») En € HT	Option 3 18 distributeurs « charge lente » pour bus standards En € HT
Génie Civil	6 100 €	8 600 €	
Poste Enedis 630 kVA			
Etudes, Travaux et Mise en service	6 947 €	7 214 €	16 208 €
Canalisation gaz	8 643 €	8 643 €	33 187 €
Station de compression			
Charge lente			73 238 €
Stockage HP et charge rapide	20 769 €	23 269 €	
Electricité/ Automatismes / Supervision	6 261 €	6 261 €	10 165 €
Total	48 720 €	53 987 €	132 797 €

Soit une enveloppe prévisionnelle de travaux estimée à 3 562 293 € HT (valeur octobre 2021), options comprises.

Les frais d'études ont, pour leur part, été évalués à 105 000 € HT (valeur octobre 2021).

Les travaux correspondants démarreraient ainsi au début du premier trimestre de l'année 2022, en vue d'une mise en service de la station gaz pour la fin de l'année 2022.

Il a été précisé que la Région Haut-de-France pourrait participer, au titre du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) dans le cadre du REACT-EU (initiative de soutien à la reprise en faveur de la cohésion et des territoires de l'Europe visant à remédier aux conséquences économiques liées à l'épidémie de COVID-19), au financement des coûts d'investissement uniquement pour la partie « privée » de la station bioGNV, le SIMOUV disposant de la qualité d'opérateur économique au titre de la partie « publique » (non éligible au financement FEDER).

De même, une demande de subventions pourrait être établie auprès de l'Etat au titre des Contrats de Relance et de Transition Ecologique.

Par ailleurs, à titre indicatif, les coûts annuels de maintenance de la station bioGNV ont été évalués comme suit :

1) Montant prévisionnel de l'enveloppe financière pour la maintenance des équipements de la station bioGNV (si mise en œuvre du programme de base) :

Postes de dépenses	Partie « privée »	Parties « privée » + « publique »
Télésurveillance / Visite hebdomadaire	31 200 €	31 200 €
Entretien maintenance préventive	25 000 €	30 000 €
Réglementaire	7 000 €	10 000€
Astreinte	7 500 €	7 500 €
Mission de soutien	10 000 €	15 000 €
Total	80 700 €	93 700€

2) Montant prévisionnel de l'enveloppe financière pour la maintenance des équipements de la station bioGNV (si mise en œuvre du programme avec options) :

Postes de dépenses	Partie « privée »	Parties « privée » + « publique »
Télésurveillance / Visite hebdomadaire	31 200 €	31 200 €
Entretien maintenance préventive	30 000 €	36 500 €
Réglementaire	7 000 €	11 000€
Astreinte	7 500 €	7 500 €
Mission de soutien	10 000 €	15 000 €
Total	80 700 €	93 700€

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical a décidé à l'unanimité :

- d'approuver le programme de réalisation d'une station bioGNV au dépôt-bus de Saint-Saulve (59880) ;
- de fixer l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération à hauteur de 3 667 293 € HT (valeur octobre 2021) ;
- d'autoriser Monsieur le Président à signer l'ensemble des actes nécessaires à l'exécution de la présente délibération ;
- d'imputer les dépenses correspondantes au budget, chapitres 21 et 23, programme « Transition énergétique ».

DELIBERATION N°D2021/10/04 PORTANT SUR LE PRINCIPE ET LA CONSISTANCE DU CONTRAT DE CONCESSION DE SERVICE RELATIF A L'EXPLOITATION DE LA FUTURE STATION BIOGNV DU RESEAU DE TRANSPORTS URBAINS DE LA REGION DE VALENCIENNES POUR LES ANNEES 2023-2029

Il a été rappelé que le Comité Syndical a décidé, par délibération du 22 juin 2021, d'arrêter la stratégie de renouvellement du parc roulant bus pour la période 2021/2026 principalement sur le fondement de l'acquisition de véhicules au bioGaz Naturel pour Véhicules (GNV) afin de répondre aux objectifs fixés par la loi TECV n°2015-992 du 17 août 2015.

Au vu des installations requises au titre de cette conversion énergétique, le Comité Syndical a approuvé, par délibération référencée D2021_10_03, le programme de réalisation d'une station bioGNV au dépôt-bus de Saint-Saulve (59880).

Il appartenait ainsi à l'Assemblée délibérante d'approuver les modalités d'exploitation de cette installation, qui devrait être mise en service à la fin de l'année 2022, ainsi que la consistance des prestations correspondantes.

A ce titre, un rapport contenant les motifs du choix de la concession de service l'exploitation d'une station de recharge « publique-privée » de BioGNV sur le ressort territorial du SIMOUV ainsi que les caractéristiques des prestations que devra assurer le futur concessionnaire a été établi.

En effet, il ressort que les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) prévoient les différents modes d'exploitation suivants :

- Le recours à un opérateur interne, qui peut être :
 - Une régie soumise aux dispositions des articles L. 2221-1 à L. 2221-14 CGCT ;
 - Une société publique locale, telle que définie à l'article L.1531-1 du CGCT ;
- Le recours à un opérateur externe, au terme d'une procédure de mise en concurrence, dans le cadre des dispositions du Code de la Commande Publique (CCP) et des articles L.1411-5, L.1411-5-1, L.1411-9 et L.1411-18 du CGCT relatifs aux délégations de service public (applicables aux contrats de concession des collectivités territoriales en vertu de l'article L.1410-3 du CGCT).

Ce dernier mode de gestion, défini à l'article L.1121-1 du CCP, porte donc sur la mise en œuvre d'un contrat par lequel une autorité concédante (en l'espèce le SIMOUV) confie l'exécution de travaux ou la gestion d'un service à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter l'ouvrage ou le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.

Par ailleurs, l'article L.1121-3 du CCP précise que le service dont la gestion est transférée au concessionnaire n'est pas nécessairement un service public.

Il ressortait ainsi que l'exploitation de la future station au bioGNV ne constitue pas un service public, mais une activité économique et commerciale, liée à la mobilité, répondant à un besoin du SIMOUV et palliant une carence de l'initiative privée.

En conséquence, le recours à un opérateur externe s'établirait dans le cadre d'un contrat de concession, et non d'une convention de délégation de service public pour sa part soumise à des dispositions spécifiques du CGCT.

Conformément audit rapport, les motivations du recours au contrat de concession dans le cadre de l'exploitation de la future station bioGNV au dépôt-bus de Saint-Saulve (59880) sont notamment les suivantes :

- Un transfert des risques d'exploitation, juridiques et économiques vers le concessionnaire ;
- Une capacité à gérer le service à son plein potentiel dès la mise en service de la station ;
- Une réactivité en matière de gestion de crise et de situations urgentes ;
- Une souplesse dans la libre définition du projet de contrat (clause de révision, ...) ;
- Une incitation du concessionnaire à développer le service de manière optimale (pour maximiser les recettes et en conséquence sa rémunération) ;
- Un contrôle de l'exécution des prestations à l'aide du rapport annuel remis par le concessionnaire chaque année avant le 1^{er} juin ;
- La négociation d'une tarification préférentielle au profit des véhicules du réseau « TRANSVILLES » et des bennes à ordures ménagères par rapport aux prix publics en vigueur, eu égard au volume d'utilisateurs que les exploitants de ces services sont susceptibles d'apporter au concessionnaire.

Sur le plan procédural, le recours à un marché public s'avère peu adapté à l'exploitation d'une station de recharge GNV dans la mesure où la mise en œuvre de ce type de contrat imposerait au SIMOUV de couvrir directement les charges d'exploitation du titulaire. Ainsi, quels que soient les résultats de son activité, le prestataire serait rémunéré à hauteur du prix contractuellement défini dans le marché. En outre, ce mode de gestion n'incite pas l'opérateur à développer la clientèle et à mettre en œuvre une politique commerciale à la hauteur des ambitions du SIMOUV.

Dans ce cadre, les caractéristiques des prestations que devrait assurer le futur concessionnaire seraient les suivantes :

- exploitation de la station de recharge au bioGNV qui sera implantée au dépôt bus situé à Saint-Saulve (59880) et de l'ensemble des équipements associés, fournis et financés par le SIMOUV ;
- participation à la mise en œuvre des objectifs fixés par le SIMOUV en application de la loi TECV n°2015-992 du 17 août 2015 et de la délibération du 22 juin 2021, à savoir la décarbonation des transports et l'impulsion une dynamique en faveur de la transition énergétique de la mobilité sur le ressort territorial ;
- durée envisagée de l'exploitation : sept ans à compter du 1^{er} janvier 2023 (soit une échéance au 31 décembre 2029) justifiée par l'engagement de résultats qui est demandé au futur concessionnaire, supposant de sa part un effort commercial significatif en vue d'élargir la clientèle du service. Il a été précisé qu'une clause serait insérée au projet de contrat de concession afin de permettre, en fonction des délais procéduraux, d'associer le soumissionnaire retenu aux opérations de construction, réception et de mise en service de la station avant le démarrage (au maximum six mois) de la convention ;
- Obligations et rôles respectifs :
 - Pour le SIMOUV :
 - Mise à disposition de la station bioGNV,
 - Contrôle de la bonne exploitation de cette dernière,
 - Prise en charge du gros entretien et du renouvellement des installations.
 - Pour le futur concessionnaire :
 - Assistance du SIMOUV dans le cadre du suivi des études et du suivi des travaux de premiers établissements jusqu'à la réception des travaux puis de mise en service de la station bioGNV ;
 - Exploitation de la station de BioGNV dans le respect des obligations définies par le contrat ;

- Approvisionnement de la station en BioGNV ;
- Gestion du service et des relations avec les autres utilisateurs et abonnés professionnels ou particuliers et notamment dans le cadre du rechargement des bennes à ordures ménagères ;
- Avitaillement des véhicules des bus du réseau « Transvilles », à la fois en charge lente et en charge rapide ;
- Mise en œuvre des moyens nécessaires au respect des objectifs de qualité du service ;
- Recherche de manière active les possibilités de développement du service ;
- Responsabilité au titre du bon fonctionnement du service, nécessitant notamment pour le concessionnaire de :
 - Conserver en bon état de fonctionnement l'ensemble des installations et en assurer l'entretien ainsi que la maintenance dans les conditions fixées au futur contrat ;
 - Percevoir auprès des utilisateurs et éventuels abonnés du service les recettes de ventes de gaz comprimé, aux conditions tarifaires fixées par le futur contrat et destinées à assurer sa rémunération ;
 - Rendre compte au SIMOUV de la réalisation de ses obligations contractuelles, à travers notamment la fourniture de comptes rendus mensuels et annuels relatifs aux conditions d'exploitation de la station de GNV, de la qualité du service rendu et de l'équilibre financier du contrat ;
 - Promouvoir l'image du SIMOUV et du réseau « Transvilles » ;
 - Répondre au SIMOUV pour toutes les questions relatives au fonctionnement du service et du contrat ;
 - Verser au SIMOUV une redevance d'occupation constituée d'une part fixe et d'une part variable, dans les conditions fixées au contrat.

➤ Rémunération du futur concessionnaire exclusivement au moyen des recettes qu'il collecte auprès du réseau « Transvilles » et des utilisateurs ;

➤ Devenir des biens du réseau en fin de convention :

- Les biens fournis par le SIMOUV lui seront remis gratuitement par le concessionnaire ;
- Les biens fournis par le concessionnaire seront remis au SIMOUV, gratuitement pour les biens amortis et moyennant une indemnité correspondant à la valeur non amortie des autres biens. En cas de fin anticipée de la convention, il sera également versé au concessionnaire une indemnité correspondant à la valeur non amortie des biens qu'il aura fournis.

Après en avoir délibéré, au vu des éléments susmentionnés issus du rapport contenant les motifs du choix de la concession de service pour l'exploitation d'une station de recharge « publique-privée » de BioGNV sur le ressort territorial du SIMOUV ainsi que les caractéristiques des prestations que devra assurer le futur concessionnaire, le Comité Syndical a décidé à l'unanimité :

➤ **D'approuver le principe de la concession de service pour l'exploitation d'une station de recharge « publique-privée » de BioGNV sur le ressort territorial du SIMOUV pour les années 2023 à 2029 ;**

➤ **D'autoriser le lancement de la procédure correspondante telle que définie aux articles L.3120-1 à L.3126-3 et R.3121-1 à R.3126-14 du CCP, ainsi qu'aux articles L.1411-5, L.1411-5-1, L.1411-9 et L.1411-18 du CGCT ;**

➤ **D'autoriser Monsieur le Président à prendre l'ensemble des mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération, notamment la signature de tous les actes relatifs à la procédure susmentionnée.**

DELIBERATION N°D2021/10/05 PORTANT SUR L'AUTORISATION DE PROGRAMME ET DE CREDITS DE PAIEMENT AU TITRE DU RENOUELEMENT DU PARC ROULANT BUS POUR LA PERIODE 2022/2026

L'article L.2311-3 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) dispose notamment que :
« Les dotations budgétaires affectées aux dépenses d'investissement peuvent comprendre des autorisations de programme et des crédits de paiement.

Les autorisations de programme constituent la limite supérieure des dépenses qui peuvent être engagées pour le financement des investissements. Elles demeurent valables, sans limitation de durée, jusqu'à ce qu'il soit procédé à leur annulation. Elles peuvent être révisées.

Les crédits de paiement constituent la limite supérieure des dépenses pouvant être mandatées pendant l'année pour la couverture des engagements contractés dans le cadre des autorisations de programme correspondantes ».

A ce titre, sur le fondement de l'article R.2311-9 du CGCT, la procédure d'Autorisation de Programme et de Crédit de Paiement (AP/CP) permet notamment de planifier la mise en œuvre d'investissements sur le plan financier.

Dans ce cadre, au vu du programme d'investissements à la charge du SIMOUV inscrit au travers de la convention de délégation du 17 décembre 2015 et de la nécessité de renouveler le parc roulant bus, le Comité Syndical a décidé, par délibération du 14 décembre 2016, d'approuver la mise en œuvre d'une AP/CP d'un montant de 11 440 138€ HT sur les années 2017 à 2022, décomposée comme suit :

- CP 2017 : 1 968 472 € HT
- CP 2018 : 1 829 722€ HT
- CP 2019 : 2 016 944€ HT
- CP 2020 : 1 755 000€ HT
- CP 2021 : 1 980 000€ HT
- CP 2022 : 1 890 000€ HT

Et détaillée conformément au tableau suivant :

ANNEE	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
MATERIEL ROULANT BUS € HT	10 1 968 472	11 1 829 722	7 2 016 944	6 1 755 000	11 1 980 000	8 1 890 000	53 11 440 138
Articulés	0	0	2 710 000	2 710 000	2 710 000	2 710 000	2 840 000
Standards	7 1 829 722	7 1 829 722	5 1 306 944	4 1 045 000	4 1 045 000	3 1 045 000	8 101 388
Cars occasion	0	0	0	0	0	0	0
Minibus TFMIR	3 138 750	0	0	0	0	0	138 750
Navettes électriques	0	0	0	0	0	0	0
Articulés occasion	0	0	0	1 45 000	1 45 000	1 45 000	135 000
Standards - occasion	0	0	0	0	4 180 000	2 90 000	270 000

Ainsi, cette procédure a permis, au 31 décembre 2020, l'acquisition par le SIMOUV des matériels suivants :

	Acquisition de matériel roulant par le SIMOUV sur les années 2016-2020			
	2017	2018	2019	2020
Bus articulés neufs	0	3	0	2
Bus standards neufs	7	4	10	8
Bus articulés occasion	0	5	0	0
Minibus dédiés au transport de Personnes à Mobilité Réduite (neufs)	3	5	0	0
Navettes dédiées au transport vers les centres-villes	0	0	10	0
Total nombre de véhicules	10	17	20	10
Total coût financier (en € HT)	1 938 579,85 €	2 910 064,06 €	3 909 212,21 €	2 660 705,60 €

Soit un total de 57 véhicules diesel (Euro 6) pour un montant global de 11 418 561,72 € HT, permettant d'atteindre de manière anticipée les engagements pris par le SIMOUV au titre de la convention de délégation du 17 décembre 2015.

Dans ce cadre, il a été rappelé que, conformément à l'article L.224-8 du Code de l'Environnement issu de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, le SIMOUV est tenu depuis le 1^{er} janvier 2020 d'acquérir, lors du renouvellement de son parc roulant, des véhicules à faibles émissions dans la proportion minimale de 50 % de ce renouvellement (100% à partir du 1^{er} janvier 2025).

Au vu de ces dispositions et suite aux échanges menés lors du séminaire du 5 novembre 2020, le Comité Syndical a décidé, par délibération du 22 juin 2021, de définir une stratégie de renouvellement du parc roulant bus consistant à acquérir, compte tenu de leur ancienneté, un minimum de 8 véhicules bioGaz Naturel pour Véhicules (GNV) par an jusqu'à l'horizon 2026.

Soit un montant annuel moyen d'investissement estimé à 2 600 000 € HT au vu des coûts actuels d'acquisition d'autobus au bioGNV (véhicules standards et articulés).

Il a été précisé que cette autorisation de programme pourra faire l'objet d'ajustements en fonction :

- des capacités budgétaires du SIMOUV ;
- des propositions qui seront établies par les soumissionnaires au titre de l'actuelle procédure de passation de la convention de délégation du service public des transports urbains de la région de Valenciennes pour les années 2023-2029 ;
- des évolutions technologiques relatives aux énergies dites « à faibles émissions », notamment l'hydrogène.

Par ailleurs, pour rappel, l'acquisition de 4 bus standards bio Gaz Naturel Véhicule (GNV) pour un montant de 1 194 460 € HT a été engagée au titre de l'année 2021.

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical a décidé à l'unanimité :

➤ **de mettre un terme à la procédure d'AP/CP au titre du renouvellement du parc roulant bus pour la période 2017/2022, approuvée par délibération n°D2016_12_06 du 14 décembre 2016 ;**

➤ **de voter le montant de l'autorisation de programme et la répartition des crédits de paiement au titre du renouvellement du parc roulant bus pour la période 2022/2026 comme suit :**

- **Montant global de l'AP : 13 000 000 € HT,**
 - **CP 2022 : 2 600 000 € HT,**
 - **CP 2023 : 2 600 000 € HT,**
 - **CP 2024 : 2 600 000 € HT,**
 - **CP 2025 : 2 600 000 € HT,**
 - **CP 2026 : 2 600 000 € HT,**

➤ **d'acter que les reports de crédits de paiement se feront automatiquement sur les CP de l'année N+1 ;**

➤ **de préciser les dépenses seront financées au travers de l'autofinancement du SIMOUV, des subventions d'investissement des Communautés d'Agglomération membres et des subventions sollicitées auprès de l'Etat au titre des Contrats de Relance et de Transition Ecologique.**

DELIBERATION N°D2021/10/06 PORTANT SUR LA MISE A JOUR DU PROGRAMME D'AMENAGEMENT D'UNE LIAISON DOUCE ENTRE LA GARE FERROVIAIRE « LE POIRIER » DE TRITH-SAINT-LEGER (59125) ET LE CAMPUS UNIVERSITAIRE DU SITE DU MONT HOUY

Il a été rappelé que, par délibération du 19 janvier 2021, le Comité Syndical du SIMOUV a décidé d'approuver le programme d'aménagement d'une liaison douce entre la gare ferroviaire de Trith-Saint-Léger (59125) et le Campus Universitaire du Mont Houy et de fixer l'enveloppe financière prévisionnelle de ce programme à hauteur de 500 000 euros Hors Taxes (valeur janvier 2021).

Cette décision a notamment fait suite aux réflexions menées depuis l'année 2015 par le SIMOUV en partenariat avec les acteurs locaux (l'Université Polytechnique Hauts-de-France, les Communautés d'Agglomération de Valenciennes Métropole et de la Porte du Hainaut, ainsi que la ville de Trith-Saint-Léger), qui ont conclu à la nécessité d'améliorer la desserte en transports en commun et de développer les modes doux (marche, vélos, trottinettes, ...) de ce site stratégique.

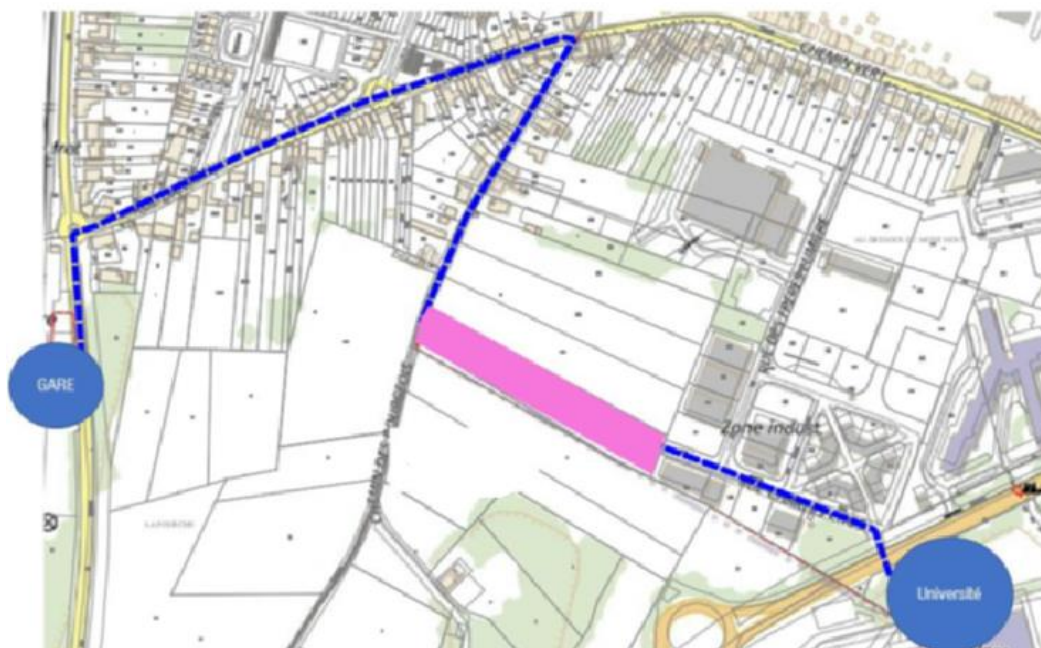
Le programme adopté par l'Assemblée délibérante porte ainsi sur la mise en œuvre d'un tracé techniquement et fonctionnellement optimal pour les usagers, reprenant les aménagements suivants :

- la libération de l'emprise de la voie ;
- l'aménagement d'une liaison douce sur une emprise de 5 mètres, permettant la circulation d'usagers de type piétons et deux roues (motorisés ou non) ;
- l'installation d'éclairage public de la voie ;
- la gestion des eaux pluviales par techniques alternatives ;
- la mise en œuvre de jalonnements depuis les abords de la voie afin d'assurer le bon repérage des aménagements par les usagers.

Toutefois, compte tenu des réserves liées à la maîtrise du foncier, il a été convenu que le tracé figurant au travers dudit programme ne revête qu'un caractère indicatif.

Ainsi, le lancement des marchés de travaux correspondant a été mis en suspens dans l'attente de la finalisation des échanges entre les différents partenaires concernés par le projet au titre de la validation de l'itinéraire.

Dans ce cadre, les derniers échanges tenus ont permis de définir le tracé suivant, d'une longueur de 1 165 mètres (linéaire de 600 mètres initialement) :



Dès lors, il ressortait la nécessité d'acter cette modification du programme d'aménagement d'une liaison douce entre la gare ferroviaire de Trith-Saint-Léger (59125) et le campus universitaire du Mont-Houy, les autres dispositions de ce dernier demeurant inchangées.

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical a décidé à l'unanimité d'approuver la mise à jour du programme d'aménagement d'une liaison douce entre la gare ferroviaire « le Poirier » de Trith-Saint-Léger (59125) et le campus universitaire du site du Mont-Houy.

DELIBERATION N°D2021/10/07 PORTANT SUR LE BILAN DE LA PROCEDURE DE MISE A DISPOSITION DU PUBLIC ET ADOPTION DE LA MODIFICATION SIMPLIFIEE N°2 DU SCOT DU VALENCIENNOIS

Compte tenu de l'intégration de la commune d'Emerchicourt dans le périmètre de la Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut (CAPH) et donc dans le ressort territorial du SIMOUV, le Comité Syndical a décidé, par délibération du 10 février 2020, d'engager une procédure de modification simplifiée n°2 du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Valenciennois.

A ce titre, conformément aux dispositions de l'article L.143-38 du Code de l'Urbanisme, l'Assemblée délibérante a décidé, par délibération du 22 juin 2021, de fixer les modalités de mise à disposition du public du dossier correspondant, constitué comme suit :

- la délibération du 22 juin 2021 ;
- le projet de modification simplifiée et sa notice explicative ;
- la réponse de l'autorité environnementale sur la demande d'examen au cas par cas ;
- le cas échéant, des avis des Personnes Publiques Associées (PPA) prévues aux articles L.132-7 et L.132-8 du Code de l'Urbanisme.

Sur le fondement de ces dispositions et de la délibération susmentionnée, ces éléments étaient consultables sur la période du 28 juillet au 27 août 2021 et le public a pu formuler ses remarques et observations dans un registre dédié et mis en place aux sièges :

- du SIMOUV, 540 rue du Président Lécuyer - 59880 SAINT-SAULVE ;
- de la Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole (CAVM), 2 Place de l'Hôpital Général CS 60227 – 59300 VALENCIENNES ;
- de la CAPH, Site Minier de Wallers-Arenberg, Rue Michel Rondet - BP 59 - 59135 WALLERS-ARENBERG ;
- de la Mairie d'Emerchicourt, 5 Rue Pablo Picasso, 59580 ÉMERCHICOURT.

Et ce aux jours et horaires d'ouverture habituels au public, sauf jours fériés et jours de fermetures exceptionnelles.

- par voie postale à l'attention de Monsieur le Président du SIMOUV, 540 rue du Président Lécuyer 59880 Saint-Saulve ;
- par voie électronique à l'adresse mail «scot@simouv.fr » en indiquant en objet « Observations concernant le projet de modification simplifiée n°2 du SCoT du Valenciennois ».

Le dossier était également consultable sur le site internet du SIMOUV à l'adresse <https://www.simouv.fr>.

L'article L.143-38 du Code de l'Urbanisme prévoit ainsi que « à l'issue de la mise à disposition, le président de l'établissement public en présente le bilan devant l'organe délibérant de l'établissement public, qui en délibère et adopte le projet, le cas échéant modifié pour tenir compte des avis émis et des observations formulées lors de la mise à disposition ».

Dans ce cadre, il a été rappelé que, par une décision en date du 11 mars 2021, la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE) Hauts-de-France a considéré que la présente procédure n'était pas soumise à la mise en œuvre d'une évaluation environnementale.

Par ailleurs, le dossier du projet de modification simplifiée n°2 du SCoT du Valenciennois a été notifié le 9 juillet 2021 aux PPA listées aux articles L.132-7 et L.132-8 du Code de l'Urbanisme.

Trois avis favorables, sans observations particulières, ont ainsi été émis par voie postale par ces dernières, à savoir :

- la Chambre d'Agriculture Nord-Pas de Calais en date du 5 août 2021 et réceptionné le 11 août 2021 ;
- le Syndicat Mixte du Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut en date du 11 août 2021 et réceptionné le 13 août 2021 ;
- la CAPH en date du 20 août 2021 et réceptionné le 23 août 2021.

De plus, un avis favorable sans observation particulière a été formulé hors délai (en date du 3 septembre 2021) par voie électronique par le Syndicat mixte du SCoT de Lille Métropole.

Enfin, durant la période de mise à disposition du dossier de modification simplifiée n°2 du SCoT du Valenciennois (du 28 juillet au 27 août 2021), aucune observation n'a été émise par le public ni dans les quatre registres dédiés, ni par voie postale ou électronique.

Le bilan de ces éléments fait donc ressortir l'absence d'observations à même de nécessiter un changement au titre du projet final de modification simplifiée n°2 du SCoT du Valenciennois.

En conséquence, ce dernier a été soumis en l'état à l'adoption des membres de l'Assemblée délibérante.

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical a décidé à l'unanimité :

➤ **d'acter, sur la base de la présentation établie en séance par Monsieur le Président, le bilan de la mise à disposition du public du projet de modification simplifiée n°2 du SCoT du Valenciennois portant sur l'intégration de la commune d'Emerchicourt ;**

➤ **d'adopter le projet final de modification simplifiée n°2 du SCoT du Valenciennois ;**

➤ **de procéder, en application des articles R.143-14 et R.143-15 du Code de l'Urbanisme, à une publication, en caractères apparents dans le journal à diffusion départementale « la Voix du Nord », d'un avis informant le public de l'approbation de la modification simplifiée n°2 du SCoT du Valenciennois ainsi qu'à l'affichage de la présente délibération pendant une durée d'un mois aux sièges du SIMOUV, de la CAVM, de la CAPH et de la Mairie d'Emerchicourt ;**

➤ **de tenir à disposition du public, sur le site internet du SIMOUV et à son siège, la présente de délibération ainsi que le schéma modifié ;**

➤ **de préciser que la présente délibération et les dispositions résultant de la modification simplifiée n°2 du SCoT du Valenciennois ne seront exécutoires qu'à compter de la transmission complète au représentant de l'Etat et l'accomplissement des formalités d'affichage et de publicité mentionnées ci-avant.**

DELIBERATION N°D2021/10/08 PORTANT SUR LA DELEGATION DU COMITE SYNDICAL A MONSIEUR LE PRESIDENT AU TITRE DE L'EMISSION DES AVIS DU SIMOUV EN QUALITE D'ETABLISSEMENT PUBLIC DE SCOT

Conformément aux statuts, le SIMOUV a notamment pour compétence la gestion du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Valenciennois et dispose à ce titre de la qualité d'établissement public de SCoT.

Dans ce cadre, le SIMOUV est régulièrement consulté pour avis par diverses entités (Syndicats Mixtes porteurs de SCoT limitrophes, Communautés d'Agglomération, Région Hauts-de-France, Etat, ...) en qualité de Personne Publique Associée (PPA) au titre des procédures d'élaboration ou d'évolution (modification, révision, ...) de documents d'urbanisme ou de planification territoriale relevant de leur compétence (plans locaux d'urbanisme intercommunaux, schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, plans de prévention du risque inondation, ...).

Les dispositions en vigueur, notamment celles issues des Codes de l'urbanisme et de l'Environnement, prévoient ainsi que l'émission des avis de l'établissement public en qualité de PPA relèvent de la compétence de l'organe délibérant et intervient selon des délais fixés réglementairement (un à quatre mois à compter de la réception de la demande en fonction de la nature du document concerné).

Par ailleurs, au titre de demandes de permis d'aménager ou de construire des commerces et des ensembles commerciaux, le SIMOUV est tenu d'émettre des avis sur la compatibilité des projets avec le SCoT du Valenciennois dans un délai d'un mois suivant la réception de la demande, conformément à l'article R.752-22 du Code de commerce.

Il ressortait également que le SIMOUV est régulièrement sollicité pour avis au titre du SCoT en l'absence de disposition réglementaire, notamment sur les programmes locaux de l'habitat.

En ce sens, il a été rappelé que, par délibération du 25 septembre 2020, le Comité Syndical du SIMOUV a décidé de déléguer l'émission d'avis en qualité d'établissement public de SCoT au Bureau Exécutif.

Toutefois, afin d'optimiser les délais d'instruction des différentes demandes d'avis précédemment évoquées, il a été proposé au Comité Syndical de rapporter la délégation susmentionnée et de confier à Monsieur le Président la compétence pour l'émission d'avis en qualité d'établissement public de SCoT.

Il a été précisé que, conformément à l'article L. 5211-9 du CGCT, cette attribution pourrait faire l'objet, de la part de Monsieur le Président, d'une subdélégation aux Vice-Présidents et aux Directeurs Généraux Adjoins des Services.

Les décisions prises dans le cadre de la présente délégation feraient également l'objet de toutes les éventuelles mesures de publicité, notification et transmission légales et réglementaires.

Enfin, conformément à l'article L.2122-23 du CGCT, Monsieur le Président rendrait compte des attributions exercées au travers de la présente délégation lors de chaque réunion du Comité Syndical.

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical a décidé à l'unanimité :

➤ de rapporter la délégation consentie au Bureau Exécutif, par délibération n°D2020_09_07 du 25 septembre 2020, en matière d'émission d'avis en qualité d'établissement public de SCoT ;

➤ de donner délégation à Monsieur le Président du SIMOUV dans cette matière, en complément des attributions conférées par la délibération n°D2020_09_06 du 25 septembre 2020, notamment lorsque les avis sont :

○ requis par des dispositions législatives ou réglementaires [(projets de documents d'urbanisme des Communautés d'Agglomération membres du SIMOUV, des territoires voisins ou concernant d'autres documents de planification (SRADDET, ...)],

○ relatifs aux demandes de permis d'aménager ou de construire pour tout projet commercial,

○ sollicités en l'absence de toute disposition réglementaire (notamment sur les programmes locaux de l'habitat),

➤ de préciser que la présente délégation pourra faire l'objet d'une subdélégation aux Vice-Présidents et aux Directeurs Généraux Adjoins des Services.