

RÉPONSES DES COLLECTIVITÉS ET
ORGANISMES CONCERNÉS

LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS URBAINS EN HAUTS-DE-FRANCE

Quelles contributions pour les
usagers face aux défis de la mobilité ?

Rapport thématique régional

Mars 2025

RÉPONSES DES COLLECTIVITÉS ET ORGANISMES CONCERNÉS

*à l'échéance du délai prévu à l'article L. 243-5 du code des
juridictions financières (3 mars 2025)*

Destinataires ayant répondu dans le délai légal

Réponse 1 : président de la Métropole Européenne de Lille
Réponse 2 : président de Sambre Mobilités
Réponse 3 : président d'Artois Mobilités

Réponse reçue après l'échéance du délai légal

Réponse 4 : président de la communauté d'agglomération d'Amiens

Destinataires n'ayant pas répondu

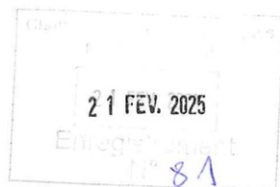
Président de la communauté urbaine de Dunkerque
Président de la communauté d'agglomération du Boulonnais
Président du Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
Président du Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis
Président du Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais

RÉPONSE 1 : MÉTROPOLÉ EUROPÉENNE DE LILLE



Président

Réf. FIN/JMD/2025-017
AR 2C 168 694 9750 9



Monsieur Jean-Paul ALBERTINI
Président
Chambre Régionale des Comptes
Hauts-de-France
14, rue du Marché au Filé
62012 Arras Cedex

Lille, le 20 février 2025

Monsieur le Président,

Par courrier reçu le 24 janvier, vous m'avez transmis le rapport thématique régional sur le financement des transports urbains en Hauts-de-France.

À titre liminaire, je tiens à remercier la Chambre pour ce panorama régional des services de mobilité qui, au-delà de situations et chiffres parfois difficilement comparables, pose la problématique de l'exploitation et du développement desdits services et de leur financement.

Plus particulièrement, le rapport met en perspective et en comparaison avec d'autres agglomérations le tarif d'un titre unitaire (1,80 € TTC) pratiqué en 2022 sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille (MEL) et le coût du service sur cette même période (1,70 € HT / voyage). Le rapprochement de ces deux indicateurs mérite d'être éclairé.

En effet, d'une part, le tarif d'un titre unitaire n'est pas représentatif du prix moyen payé par les usagers (0,47 € HT) sous l'effet, notamment, des tarifs abonnés, des mesures de solidarité ou encore de gratuité. Ainsi, vous avez relevé à juste titre que le coût total d'exploitation n'était répercuté sur les usagers qu'à hauteur de 28% en 2022.

D'autre part, le coût au voyage pris en compte est celui du périmètre du contrat de concession de service public de transports qui ne retrace pas l'exhaustivité des charges du service et notamment les investissements directement portés par la MEL.



Pour rendre ses transports publics plus accessibles, la MEL a ainsi travaillé sur leurs tarifications : en 2024, 62% des abonnés bénéficiaient d'un abonnement à tarification solidaire ou gratuit.

Au-delà de ces efforts, force est de constater que la tarification n'est pas un outil suffisant. Il aurait d'ailleurs été intéressant de comparer le coût de recours aux transports collectifs par les usagers avec celui de la possession voire du simple usage d'un véhicule motorisé individuel. L'attractivité des transports est de fait adossée au niveau de qualité du service qu'ils offrent : densité et maillage, fréquence, amplitude horaire etc... Cette attractivité est également celle des territoires que les transports desservent.

Pour répondre à ces enjeux, la MEL porte un programme très important de régénération du réseau (renouvellement de infrastructures et matériels roulants) et de décarbonation des flottes de véhicules de transport public. Elle porte également la création de nouvelles lignes structurantes dénommées « Extramobile » renforçant les axes de mobilité les plus fréquentés et présentant un potentiel de développement.

À l'échelle régionale, le projet de Service Express Régional (SERM) complète la même ambition.

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) comme la MEL se trouvent confrontées à cette nécessité d'investissements lourds alors même que, comme vous le notez, « le modèle économique actuel des services de mobilité ne permet pas de dégager d'excédents suffisants pour financer le renouvellement des équipements ».

À ce titre, il est donc regrettable que la loi de finances pour 2025 n'ait pas permis aux AOM ayant des projets de SERM de disposer d'un taux additionnel de versement mobilité.

La MEL espère ainsi que la conférence de financement des mobilités, annoncée pour mai 2025 par le ministre délégué chargé des Transports, débouche sur des solutions concrètes et pérennes, en particulier pour les territoires, comme la MEL, marqués par des indicateurs sociaux dégradés.

Voici les éléments que je souhaitais porter à votre connaissance.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Damien CASTELAIN

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'D' followed by a series of loops and a long horizontal stroke, representing the name Damien CASTELAIN.

RÉPONSE 2 : SAMBRE MOBILITÉS



A Maubeuge, le 18 février 2025

Monsieur Jean-Paul ALBERTINI
Président de la Chambre Régionale
des Comptes Hauts-de-France
Hôtel Dubois de Fosseux
14 rue du Marché au Filé
62012 ARRAS Cedex

Recommandé avec accusé de réception n° 1A 102 362 1776 9

Nos refs : BC/SP/CC/CW
Affaire suivie par : Benoît COURTIN, Président
benoit.courtin@sambre-mobilities.fr
Samuel PECQUERIE, Directeur
samuel.pecquerie@sambre-mobilities.fr
06/73/84/21/84
Clément CHIKH, Ingénieur Transports et Infrastructures
clement.chikh@sambre-mobilities.fr
Vos refs : RTR 2024-001099 – Greffe n° 2025-64
Affaire suivie par : Pascale GARDIEN, Greffière adjointe
hdf-grefre@crtc.ccomptes.fr

Objet : réponse écrite au rapport thématiques régional sur le financement des transports urbains en Hauts-de-France.

Monsieur le Président,

Nous souhaitons apporter des précisions et corrections aux observations nous concernant dans le rapport thématique régional sur le financement des transports urbains en Hauts-de-France.

1. Données de fréquentation et de kilomètres commerciaux (Page 15, Graphique n° 5)

À la page 15 de ce rapport, notamment dans le graphique n° 5 intitulé "Voyages réalisés, tous modes confondus, et kilomètres commerciaux en 2022 (en millions)", il est indiqué que les calculs sont repris hors Sambre, pour laquelle les données ne sont pas fiables. Bien que le Syndicat Mixte ne possède pas de données régulières en l'absence d'un système de billettique, nous pouvons nous appuyer sur les données produites par la SPL, notamment dans le cadre des rapports d'activité annuels présentés par l'opérateur. De ce fait, nous pouvons, dans le cadre de ce graphique, vous communiquer les données manquantes pour l'année 2022 :

- Kilomètres commerciaux 2022 : 2 699 395 kilomètres
- Voyages 2022 : 4 390 884 voyages

Le rapport d'activité 2022 de la SPLTISA reprend toutes les informations concernant les voyages et les kilomètres à la page 7, de même que le rapport d'activité de Sambre Mobilités aux pages 77 et 78.

SYNDICAT MIXTE SAMBRE MOBILITÉS

4 avenue de la Gare - CS 10159 59 605 - Maubeuge Cedex
03 27 59 60 00 www.sambre-mobilities.fr

2. Connaissance du coût de fonctionnement du service public (Page 27)

À la page 27 de ce rapport, au chapitre "Connaître le coût de fonctionnement du service public", il est noté que le Syndicat Sambre Mobilités ignore la fréquentation, le nombre de voyages et de voyageurs, ainsi que les kilomètres desservis par son réseau de transport. À ce sujet, nous souhaitons apporter quelques correctifs, car ces données sont disponibles et permettent de maîtriser et de connaître le fonctionnement du service. Nous disposons donc de données annuelles permettant de comptabiliser le nombre de voyages et de voyageurs, ainsi que le nombre de kilomètres desservis sur le réseau. De plus, ponctuellement et à la demande du syndicat, nous fournissons des informations ciblées sur certaines lignes, comme par exemple, le comptage ciblé des voyages sur les citadines du réseau.

Afin de compléter ou de corriger cette partie, plusieurs enquêtes ou études peuvent être mentionnées :

- Une enquête sur les freins et motivations à l'utilisation des transports en commun effectuée en 2019 ;
- Une enquête origines-destinations de janvier 2020 ;
- Une enquête sur les impacts du COVID sur les usages du réseau Stibus présentée en 2021 ;
- Une étude sur les habitudes de déplacements lors de la pause méridienne d'octobre 2022.

À cela s'ajoute l'ensemble des rapports d'activité du réseau Stibus, permettant de retracer de manière précise le nombre de voyages ainsi que le nombre de kilomètres sur le réseau. Ces données ont d'ailleurs été reprises dans notre rapport d'activité 2023 déjà cité (pages 77 à 79), où nous pouvons lire l'évolution du nombre de voyages ainsi que de l'offre kilométrique.

3. Lutte contre la fraude (Page 29)

À la page 29 de ce rapport, au chapitre « Lutter contre la fraude », il est noté que dans la Sambre, l'AO n'a pas piloté de politique globale de lutte contre la fraude. Nous souhaitons également apporter quelques corrections à ce sujet. En effet, des éléments mensuels devaient être proposés par le délégataire dans le cadre des réunions mensuelles. Ces éléments n'ont pas été présentés de manière régulière, ce qui a pu nuire à l'efficacité des mesures anti-fraude. Néanmoins, le dernier contrat d'obligation de service public de l'année 2024 (postérieur au contrôle) contenait déjà au point 2.7.3, consacré à la lutte contre la fraude, quelques dispositions dont voici un extrait :

« Les prescriptions d'utilisation des titres de transport, le règlement de service ainsi que le montant des indemnités et amendes dues en cas d'infraction, sont à minima rappelés à l'attention des usagers dans les véhicules, sur le site internet et tout document d'information. Des campagnes de communication à destination des usagers relatives au respect des obligations qui leur incombent sont engagées par l'Opérateur Interne pour lutter contre la fraude et les incivilités. Dans le cadre du rapport annuel, l'Opérateur Interne présente une analyse du bilan des infractions constatées, de la politique de lutte contre la fraude et des pistes d'amélioration. »

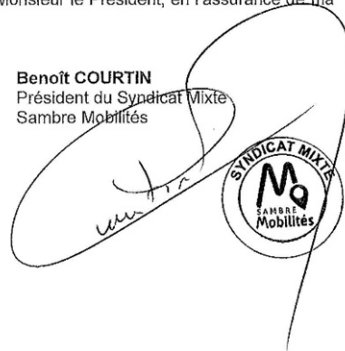
De plus, comme évoqué lors de nos derniers échanges concernant le TOME 2 tarification de notre Syndicat, s'il n'existait effectivement pas de disposition contractuelle propre à la lutte

contre la fraude, ceci n'implique nullement que des actions n'ont pas été menées en ce sens. Voici à titre d'exemples une série de moyens mis en œuvre :

- Conventionnement avec les polices municipales de Maubeuge et Jeumont et l'ASVP de Boussois afin d'effectuer des contrôles conjoints chaque semaine ;
- Réorganisation du pôle « Ambiance Sécurité Fraude » au sein de la SPL avec le renfort de 2 vérificateurs supplémentaires ;
- Mise en place de plans de contrôle pour les agents de terrain ;
- Déploiement d'outils de planification afin d'optimiser les contrôles de titres et effectuer de la prévention aux endroits sensibles ;
- Partenariat mis en place avec la Brigade de Reconquête Républicaine ;
- Partenariat avec la Police Nationale afin d'effectuer des contrôles conjoints sur l'ensemble du réseau ;
- Mise en place de la formation « Incitation à la validation » effectuée par KISIO pour l'ensemble du personnel de conduite ;
- Partenariat avec la BSTC (Brigade de Sécurisation des Transports en Commun) ;
- Participation active à divers comités visant à renforcer les échanges d'informations, à optimiser la coordination opérationnelle, à professionnaliser les pratiques et compétences des acteurs de la sécurité sur notre réseau de transport et lutter contre la fraude (CISPD, CLSPD, Groupe de Prévention Opérationnelle sur les communes de Maubeuge, Jeumont et Aulnoye-Aymeries).
- Enquête Fraude sur le réseau STIBUS.

Vous souhaitant parfaite réception de l'ensemble de ces éléments, mes services restants à votre entière disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma parfaite considération.

Benoît COURTIN
Président du Syndicat Mixte
Sambre Mobilités



RÉPONSE 3 : ARTOIS MOBILITÉS**Pôle Direction****Nos réf :** LD/FS/QD/CP2502.1D**Objet :** Notification du rapport thématique sur le financement des transports urbains en Hauts-de-FranceChambre régionale des comptes
Monsieur Jean-Paul ALBERTINI
PrésidentHôtel Dubois de Fosseux
14, rue du Marché au Filé
62012 ARRAS CédexCourrier arrivée greffe
N° 110 du 04/03/2025

Lens, le 03 mars 2025

Monsieur le Président,

J'ai pris connaissance de votre rapport sur le financement des transports publics en Hauts-de-France que vous avez bien voulu transmettre à Artois Mobilités.

Les constats et les recommandations formulés par la Chambre régionale des comptes appellent de ma part les observations suivantes, certaines générales et d'autres plus spécifiques à Artois Mobilités.

Partie 1 remarques générales

1)

Votre analyse porte sur 7 AOM que la Chambre a eu l'occasion, au cours des deux dernières années, de contrôler.

Il est, à cet égard, dommage que la principale AOM ne figure pas dans cette analyse. En effet, au-delà de sa fonction d'AO pour les territoires non pourvus et de son rôle pour les liaisons entre AOM, la Région assure l'organisation du transport ferroviaire en Hauts-de-France. Or, le rail est un élément majeur d'intermodalités et figure, à ce titre, dans nombre de PDU, devenus PM. À titre illustratif, le rail est complètement intégré dans le réseau de transports d'Artois Mobilités puisque les abonnés Tadao peuvent emprunter gratuitement au titre d'une intégration tarifaire les TER circulant entre les 31 gares et haltes ferroviaires de notre territoire. Cela contribue à l'approche intégrée que le rapport appelle de ses vœux en introduction (p.11).

2)

Artois Mobilités rejoint la Chambre quand elle indique que les comparaisons supposent une prise de recul dans l'analyse en fonction des modes présents sur chacun des réseaux (bus, métro, tramway, etc.). Il doit en être de même en fonction des territoires.

Les différences géographiques entre les zones observées induisent des réponses variées en termes de transport publics et de coûts associés.

Un territoire comme celui d'AM, bien qu'urbain au sens de la loi (plus de 100.000 habitants), comporte, sur 1 000km², 150 communes, dont près de la moitié sont rurales au sens de l'INSEE. Les coûts induits par la desserte de ces territoires peu denses sont naturellement sans commune mesure avec ceux de territoires urbains et denses.

Il en est ainsi, par exemple, du transport scolaire : dans les zones peu denses il est souvent nécessaire de mettre en place des circuits scolaires très longs pour garantir la desserte des principaux établissements d'enseignement. J'attire d'ailleurs votre attention sur le fait qu'au sein des ressorts territoriaux le transport scolaire n'est pas de la compétence de la Région, mais des AOM. L'encadré de la page 8 peut à cet égard induire en erreur.

3)

Votre étude s'interroge à juste titre sur les modes de gestion utilisés : pas ou peu de régie, essentiellement des DSP ou des marchés publics voire une SPL.

En revanche, le nombre de syndicats mixtes élevé dans notre région ne fait l'objet d'aucun commentaire. À l'exclusion de Lille et Amiens, constitués en métropoles, et de Dunkerque et Boulogne, les autres AOM sont organisées en SM : c'est le cas pour Artois mobilités mais aussi pour le Simouv, le SMTD, le Situs ou encore le SITAC.

Cette organisation territoriale, qui va au-delà de l'EPCI de base et qui constitue pourtant l'échelle pertinente pour le déploiement des politiques de mobilités « urbaines » n'est cependant pas toujours reconnue lors des concertations préalables à l'élaboration des divers schémas auxquels les PM doivent être conformes, et est souvent oubliée lorsqu'il est question de mettre en place des financements d'État auxquels elle ne peut pas être directement éligible.

J'ajoute qu'en terme d'organisation des services, les SM se doivent de regrouper en leur sein toutes les fonctions transversales assurées le plus souvent dans d'autres directions que les mobilités pour les EPCI aussi AOM.

4)

Les données disponibles sont pour beaucoup anciennes et le plus souvent antérieures à la pandémie de Covid-19.

Ainsi les résultats de l'EMC2 (ex enquête ménages-déplacements) faite fin 2023 et disponibles en 2024 sur notre territoire ont montré un repli des habitants vers l'automobile, mais aussi que les déplacements domicile-travail ou domicile-école, même s'ils restent importants, ne constituent pas le motif majeur des déplacements.

Le rapport insiste sur la nécessité d'acquérir une connaissance fine des besoins en déplacements des habitants d'un territoire. Seulement, les données disponibles auprès de l'INSEE ne concernent que les déplacements domicile-travail. En cela, une évolution du recensement permettrait de mieux armer les collectivités dans le pilotage de leur politique de mobilité. Il y a lieu, en outre, de considérer que la mobilité ne s'arrête à aucune frontière administrative, ni à aucun mode.

Certains chiffres sont traités ou retraités par la Chambre sans que l'on sache toujours de quelles sources ils proviennent. Par exemple, à la page 27, un certain nombre de chiffres sont cités sans même une année de référence.

5)

Vous soulignez le hiatus existant entre, d'un côté, la notion de SPIC et, de l'autre, la part résultant de l'exploitation dans les recettes de fonctionnement des AOM.



Il est évident qu'aucun service de transport ne satisfera jamais aux règles fixées par la jurisprudence pour qualifier un service public d'industriel ou commercial, à savoir couvrir la moitié au moins de ses coûts d'exploitation par des recettes d'activité.

Ce n'est donc pas un hasard si la loi de 1982 a déterminé cette classification juridique, notamment pour permettre ce que vous appelez une « optimisation fiscale », tant chacun a conscience qu'une TVA non récupérable tuerait les services publics de transport, structurellement déficitaires.

La part des recettes commerciales dans le financement des réseaux est très variable d'une AOM à l'autre, ce qui est lié à de nombreux facteurs qu'il était, bien entendu, impossible de résumer dans votre rapport.

Un faible taux de couverture des dépenses par les recettes rend le passage à la gratuité plus aisé, surtout si, pour des considérations environnementales ou sociales, on ne peut augmenter la contribution de l'utilisateur.

Artois Mobilités a toujours considéré la tarification comme un des moyens de parvenir aux objectifs fixés par son PDU et non comme un objectif de celui-ci. Ce choix est, bien sûr, rendu très complexe dans un contexte de raréfaction de l'argent public mais emporte des conséquences, notamment environnementales et sociales, qui ne sont pas ou difficilement monétisables.

6)

Artois Mobilités approuve pleinement les recommandations de la Chambre régionale des comptes visant à assurer un meilleur pilotage de la politique de mobilité, et en particulier sur le contrôle de l'opérateur auquel tout ou partie des services de mobilité peut être confié. Les comptes rendus réguliers d'activités, la permanence de leur format, les échanges réguliers, les contrôles et les pénalités qui s'y rapportent, participent au maintien d'une adéquation et d'une bonne qualité du service rendu à l'utilisateur.

Partie 2 sur les éléments plus spécifiques à Artois Mobilités

1)

Artois Mobilités a fait le choix de la gratuité pour l'utilisateur. Il s'agit d'une décision qui a été étudiée longuement et qui a été arrêtée par le comité syndical en juin 2024 pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2026. Le contrat de délégation de service public qui a pris effet en 2024 prévoyait au demeurant cette possibilité.

Le coût de la gratuité a été estimé à 10 millions d'euros par an en fonctionnement. En revanche, le coût global de l'investissement complémentaire a été évalué à 10 millions d'euros en une fois et non annuellement. La rédaction de la page 35 est, à cet égard, ambiguë et mérite d'être précisée.

Bien entendu, nous sommes conscients que rien n'est gratuit et que quelqu'un paiera, en l'espèce les communautés d'agglomération membres d'Artois Mobilités.

Il s'agit bien évidemment, et contrairement à ce que vous écrivez p 36, d'un choix stratégique qui est au cœur de nombre des politiques publiques poursuivies sur le territoire, au-delà d'Artois Mobilités, par les agglomérations et les villes.

Le PDU ne mentionne pas la gratuité, mais évoque la tarification, dont elle est une déclinaison, comme levier visant à réaliser les objectifs fixés (Axe 1 Fiche 7). La gratuité pour l'usager est un moyen d'atteindre les objectifs fixés au PDU de 2018 mais aussi ceux fixés dans de nombreuses politiques publiques en matière de santé, de protection de l'environnement etc.

De manière paradoxale, la gratuité aux usagers permettra en outre aux employeurs publics ou privés de ne plus rembourser à leurs salariés la moitié du coût de leur abonnement, du moins pour les déplacements à l'intérieur du territoire de l'AOM, et donc de réaliser une économie, mais surtout de ne pas avoir le sentiment de payer 2 fois la mobilité de leurs salariés comme cela est mentionné dans l'encadré de la page 31.

2)

Artois Mobilités a initié dès le début de 2024, et bien avant la gratuité décidée pour les usagers, un marché visant à équiper le parc de « cellules compteuses » tant le système billettique suscitait d'interrogations.

Ce dispositif qui fonctionnera en 2025, au fur et à mesure de son déploiement, permettra de repérer les écarts entre montées-descentes et validations et ainsi d'orienter les contrôles.

En effet, les contrôles opérés conformément à la DSP par le délégataire ne permettent pas forcément de détecter la fraude, et notamment dans celle-ci la fraude dite « dure » (voyageurs sans titres) de la fraude dite « molle » (voyageurs ayant un titre en règle mais ayant omis de valider).

La part de chacune d'elles peut être mesurée par une enquête fraude. Artois Mobilités reconnaît que ce type d'enquête connaît des limites, comme le souligne le rapport en page 28, mais c'est le seul à la disposition des collectivités et des opérateurs face à un phénomène qui est dissimulé par définition.

Au demeurant, la sanction de la fraude constatée est très faible car, mis à part les manquements immédiatement payés, les PV dressés ne font quasiment jamais l'objet d'un règlement, pas plus que les infractions constatées d'une sanction pénale. À cet égard, ni le délégataire ni Artois Mobilités n'avons de retour du parquet de Béthune sur les suites données aux PV dressés et transmis à l'Officier du ministère public

3)

Le financement des AOM a fait l'objet d'une enquête confiée par le précédent ministre des Transports aux inspections générales de l'Environnement et du développement durable et des Finances. Mes services ont été entendus en 2024 à la demande des missionnaires et ont notamment insisté sur les effets néfastes de la loi PACTE pour la stabilité des ressources des AOM. Il serait, en l'espèce, tout à fait légitime de parler d'optimisation fiscale de la part des employeurs : lorsqu'à la création d'une entreprise, le gérant déclare moins de 11 salariés le



premier mois et que dès le second mois il en emploie plus de 11, il s'exonère ainsi de cette manière de 5 années de versement mobilité.

4)

S'agissant du montage juridico-financier de la nouvelle DSP, comme je m'y suis engagé, je saisisrai prochainement les services fiscaux dans le cadre d'une procédure de rescrit.

5)

Je partage l'analyse faite sur le coût de la décarbonation des matériels de transport. J'ajoute que cette contrainte nouvelle n'est pas accompagnée en matière de subvention pour la plupart des AOM.

Nous avons en cours deux commandes de 9 bus électriques, chacune chez deux constructeurs, ainsi qu'une commande de 4 bus H2. Aucun de ces véhicules n'a été subventionné, pas plus que ceux qui les précédaient. En revanche, les modifications de l'environnement législatif sur le renouvellement des parcs se sont traduites par des délais de livraison très longs et donc des retards de remplacements de bus notamment diesel en fin de vie.

Toutefois, les chiffres avancés pour Artois Mobilités sont erronés : nous n'avons bien évidemment pas acheté entre 2019 et 2023 pour 118 M€ de matériel roulant.

De plus, même si des progrès sont à faire en termes de suivi de l'inventaire comptable, le suivi des moyens mis à disposition du délégataire est assuré, qu'il s'agisse des 4 dépôts ou des prêts de 200 véhicules. Cet amalgame entre un suivi comptable certes améliorable et un suivi technique et financier réellement opérant est donc malvenu.

J'ai, en outre, répondu aux allégations comptables contenues dans votre rapport provisoire et qui ont pour la plupart été retirées du rapport définitif.

Par souci de précision, je vous signale p 30 que le syndicat a acheté une station de production et de rechargement d'hydrogène (H2) et non de biogaz.

Je me tiens toutefois à votre disposition et vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes salutations respectueuses.

Laurent DUPORGE
Président d'Artois Mobilités



**RÉPONSE 4 : COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION D'AMIENS
(REÇUE APRÈS L'ÉCHÉANCE DU DÉLAI PRÉVU PAR
L'ARTICLE L. 243-5)**

Enregistrement courrier arrivée greffe
N° 143 du 21/03/2025



Le Président

Monsieur Jean Paul ALBERTINI
Président de la Chambre régionale
des comptes Hauts-de-France
Hôtel Dubois de Fossez
14 rue du Marché au Filé
62012 ARRAS cedex

Amiens, le 18 MAR 2025

Affaire suivie par : Dominique FIATTE - Directeur Général des Services
Objet : Réponse au rapport thématique régional
sur le financement des transports urbains en Hauts-de-France
- Chambre Régionale des Comptes
Réf : RTR 2024-001099

Monsieur le Président,

Suite à la notification du rapport thématique régional portant sur le financement des transports urbains en Hauts-de-France, je vous prie de bien vouloir prendre en considération les présentes observations de la communauté d'agglomération Amiens Métropole.

1. Avancement du Plan de Mobilité

Le Conseil d'Amiens Métropole a délibéré le 30 janvier 2025 pour engager la procédure d'élaboration du Plan de Mobilité (PDM) d'Amiens Métropole. Cette décision marque une étape essentielle dans la structuration et la planification de la politique de mobilité de notre territoire. L'élaboration de ce document stratégique inclura une concertation approfondie avec les acteurs locaux et les usagers afin de garantir une vision cohérente et partagée des déplacements sur notre territoire.

La réalisation d'une enquête mobilité labellisée EMC² entre octobre 2023 et février 2024 a constitué une étape préliminaire du projet. Pilotée par le Pôle Métropolitain du Grand Amiénois et encadrée par le CEREMA, cette enquête permettra d'alimenter la phase de diagnostic du PDM.

La réalisation du PDM se décomposera en 3 phases successives :

- Phase 1 (mars 2025 à septembre 2026) : Diagnostic et scénarii : Lancement de la démarche, bilan du précédent PDU, élaboration du diagnostic actuel et prospectif, état initial de l'environnement, élaboration d'un dispositif de concertation et mise en œuvre des premières étapes de celui-ci, définition des objectifs, pré-construction de plusieurs scénarii
- Phase 2 (octobre 2026 à septembre 2027) : Elaboration du projet de PDM : Concertation et choix du scénario final, définition des orientations stratégiques, et élaboration du programme d'actions et son évaluation environnementale.

1

- Phase 3 (octobre 2027 à septembre 2028) : Finalisation du PDM : Consultation des personnes publiques associées et du public et approbation.

Planning prévisionnel :

PLAN DE MOBILITE - Amiens Métropole / Planning prévisionnel au 02/12/24											
2025			2026			2027			2028		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Phase 1			Phase 2			Phase 3			Phase 4		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ONCO/CD)			SCHEMA DE			COORDINATION			CHECK		
LABORATOIRE (BAC/ON											

Ce projet traduit la volonté d'Amiens Métropole de doter son territoire d'un cadre de référence en matière de mobilité, aligné sur les objectifs de décarbonation des transports et de report modal vers les solutions alternatives à la voiture individuelle.

2. Stratégie d'investissement et renouvellement du parc de bus

Concernant le renouvellement de notre parc de bus, une stratégie claire et volontariste a été définie lors du dernier Comité de Pilotage du 23 février 2024. Amiens Métropole s'engage à renouveler progressivement son parc de bus afin de réduire son empreinte environnementale tout en assurant un service de transport public performant et accessible.

Vous trouverez ci-après la programmation envisagée dans le cadre de cette démarche de renouvellement de la flotte de bus d'Amiens Métropole.

Type de véhicule	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Articulé Gazole	0	-9	-13	-5	-2	-4	-2	-2
Articulé BioGNV	9	0	7	3	0	1	2	2
Articulé Electrique	0	0	0	0	0	0	0	0
Standard Gazole	0	-32	0	-4	-5	-5	-3	-6
Standard BioGNV	3	20	0	4	5	5	3	6
Standard Electrique	0	0	0	0	0	0	0	0
Navette Electrique	0	0	0	0	1	1	0	0
Nombre d'achats	12	20	7	7	6	7	5	8

D'ici 2030, la collectivité prévoit l'acquisition de 40 nouveaux bus fonctionnant exclusivement au biogaz. Pour la seule année 2025, sept bus articulés fonctionnant au biogaz remplaceront les anciens modèles diesel, marquant ainsi une première étape dans cette transition écologique. La stratégie du mix énergétique repose sur la conviction que les technologies et les énergies retenues doivent être adaptées à chaque contexte (enjeu des émissions sonores, besoin en autonomie kilométrique, etc...).

Cette initiative s'inscrit dans une démarche plus globale d'investissements en faveur d'une mobilité plus durable, en cohérence avec les objectifs nationaux et régionaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Vous souhaitant bonne réception de ces éléments, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués et meilleurs.

Alain GEST
2 