

SYNDICAT MIXTE HAUTS DE FRANCE MOBILITES

COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2018 DRCT 2
DE 10 H00 à 12 H 00

Délibération n° 2018 – 38

26 DEC. 2018

PREFECTURE DU NOR

Objet : Rapport d'Orientation Budgétaire

Le Comité Syndical du Syndicat Mixte Hauts de France Mobilités, réuni, le 20 Décembre 2018, sous la présidence de Monsieur Franck DHERSIN, son Président,

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

Vu les statuts du Syndicat Mixte Hauts de France Mobilités,

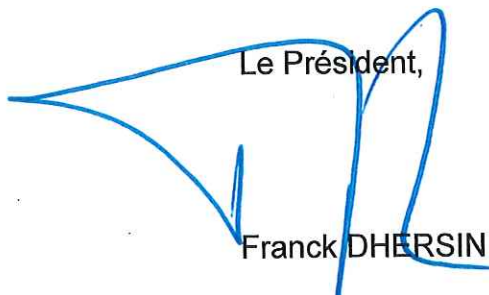
Vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice 2018, adoptées jusqu'à ce jour,

Vu l'instruction budgétaire et comptable M14,

Vu le Rapport d'Orientation Budgétaire 2018 - 38 présenté ce jour,

PREND ACTE

De la présentation du Rapport d'Orientation Budgétaire pour l'exercice 2019, ci-joint annexé.

Le Président,

Franck DHERSIN

Correspondance administrative : Syndicat Mixte Hauts de France Mobilités - Siège de Région -
151 Avenue du Président HOOVER 59555 LILLE CEDEX
Email : berangere.courty@smirtnpdc.fr - téléphone : 03 20 14 62 00

Rapport d'Orientation Budgétaire 2019

Hauts-de-France Mobilités en action



Préambule

L'année 2018 a été riche pour notre Syndicat. Notre gouvernance s'est stabilisée avec notre nouveau Président élu en décembre 2017 et désormais entouré de 12 vice-présidents thématiques. Le SMIRT a cédé la place à **Hauts de France Mobilités**. Nos statuts modifiés ont bénéficié d'un arrêté préfectoral actant l'arrivée de 5 nouveaux membres dont 4 du Département de L'Aisne.

Nos outils numériques passpass.fr et passpasscovoiturage.fr s'installent dans le paysage et en coulisse la préparation de la phase 2 de notre centrale de mobilité a mobilisé beaucoup d'énergie et d'échanges avec notre industriel CONDUENT.

Enfin conformément au dernier Rapport d'Orientation Budgétaire, Hauts de France Mobilités s'est saisi du concept de **Mobility as a Service** faisant écho aux réflexions nationales sur la gestion de la donnée et au projet de LOM qui sera discuté au Parlement en 2019.

1ere Partie : Retour sur l'année 2018

1. Nouveau nom, nouveau périmètre, nouvelle gouvernance

C'est le 2 juillet 2018, que les élus constituant le syndicat « **Hauts-de-France Mobilités** » se sont pour la première fois réunis. Le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Soissonnais, la Communauté d'Agglomération de la Région de Château de Thierry, la Communauté d'Agglomération du Saint-Quentinoise, la Communauté d'Agglomération de Chauny Tergnier La Fère et la Communauté des 2 Baies en Montreuilloise ont rejoint dans le syndicat les 11 autorités urbaines fondatrices du SMIRT et la Région pour créer **Hauts-de-France Mobilités**. La Région voit passer sa représentation de 7 à 14 élus et la Métropole Européenne de Lille passe de 4 à 7 représentants dans un syndicat qui compte désormais 41 élus.

L'arrivée de 4 autorités urbaines de l'Aisne donne au syndicat un périmètre inédit mais qui ne recouvre pas encore le périmètre de la nouvelle Région Hauts-de-France (hors Oise avec le SMTCO). L'absence de la Communauté de Communes de l'Abbeville, du Pays de Laon et d'Amiens Métropole est en effet regrettable car ces autorités urbaines ont leur place dans un syndicat régional, d'autant plus que via le TER, le support Pass Pass arrivera dans leur territoire. Le processus de révision des statuts a donc été laborieux.

Après rencontre avec les services du contrôle de légalité en préfecture début septembre, nous avons reçu l'arrêté préfectoral de modification de nos statuts qui acte notre nouvelle dénomination et l'adhésion des nouveaux membres, mais conserve aux Département du Nord et du Pas de Calais leur qualité de membres, car ceux-ci n'avaient pas délibéré sur leur retrait du syndicat. Le comité syndical du 20 décembre engage donc une nouvelle révision des statuts pour acter cette fois le retrait définitif des Départements. De son côté la Loi d'Orientation des Mobilités réintroduit la possibilité pour un département de devenir membre d'un syndicat Mixte de type SRU...L'histoire n'est donc peut-être pas close.

En matière de gouvernance, le Président est désormais entouré de 12 Vice-Présidents thématiques. La volonté est aussi d'impliquer les élus en amont des comités syndicaux au sein de commissions thématiques. Les commissions covoiturage et accessibilité de la Métropole lilloise ont tenu leur première réunion en novembre. Pour cette dernière commission, présidée par Sébastien Leprêtre, des élus du Bassin Minier et de la MEL ont pu échanger sur l'ensemble des actions et projets qui concourent à l'amélioration de l'accessibilité du territoire métropolitain y compris les projets digitaux portés par Hauts-de-France Mobilités. Si notre syndicat est loin de disposer de l'ensemble des compétences sur l'enjeu de l'accessibilité de la Métropole lilloise, il constitue un lieu unique où des élus en charge des questions de mobilité, de territoires différents peuvent ensemble dialoguer autour de projets qui dépassent les frontières administratives. Hauts de France Mobilités de par sa composition ne se résume pas en un outil technique pilotant des compétences liées à l'interopérabilité, mais entend aussi assumer un rôle en matière de gouvernance régionale sur les enjeux de mobilité.

Hors de notre périmètre le Président de HdF Mobilités a aussi rencontré son homologue du SMTCO à Beauvais le 4 octobre. Si la fusion des 2 syndicats n'est pas à l'ordre du jour pour des raisons juridiques, fiscales et politiques, les présidents ont manifesté leur volonté de travailler ensemble sur les enjeux d'interopérabilité de support et d'échanges de données en matière d'information voyageur.



2. La mise en œuvre du marché de la Centrale Pass Pass : *Mobilisation en coulisse pour le déploiement de la phase 2 et premier bilan d'exploitation.*

Notifié en juin 2015, le marché qui nous lie à Conduent connaît un retard de 18 mois dans sa mise en œuvre. Si ce retard engendre chez Conduent des coûts supplémentaires, notamment en matière d'hébergement et de maintenance, ce retard constitue aussi pour notre syndicat un préjudice qui doit se traduire par le paiement de pénalités. Une demande de rémunération complémentaire a été exprimée en réunion de direction, le 6 mars et a fait l'objet d'un courrier officiel de Conduent en date du 18 mai qui évoque un surcoût de 1,2 million d'euros. La réponse du Président du SMIRT en date du 1^{er} juin rappelle la responsabilité de Conduent dans les retards accumulés et donne mandat à la direction du SMIRT pour engager une négociation globale. Les échanges entre directions se sont poursuivis sur l'ensemble du second semestre. Il y a acceptation du double principe actant : une rémunération complémentaire attribuée à Conduent liée à des prestations supplémentaires et le paiement de pénalités sur les retards de la phase 1. Si les points de vue se rapprochent, à ce jour l'accord n'est pas encore effectif, il devrait être soumis au vote du comité syndical en février 2019.

Il est important de préciser que ces négociations n'ont pas eu d'impact sur le travail des équipes techniques qui sont restées mobilisées sur la préparation de la phase 2 du site (cf 2^{ème} partie). Un séminaire de convergence s'est tenu durant 3 jours en janvier à Valence au siège de Conduent pour se mettre d'accord sur le contenu des 23 spécifications fonctionnelles de la future version de la Centrale passpass.fr qui renseignera dans sa version définitive les offres de transports en temps réel et surtout permettra dans un premier temps la vente de titres des gammes publiques pass pass des réseaux partenaires.

Deux ateliers d'ergonomie se sont déroulés en novembre à Lyon au siège d'OAB sous-traitant de Conduent pour préparer le design de l'application mobile et du site web dans sa phase définitive.

Les discussions se sont aussi déroulées dans les instances billettiques du syndicat (GTAO et GT BIV) pour préparer la phase 2 de la centrale (cf. partie suivante) autour de la vente de titres de transports des réseaux équipés en billettique Pass Pass. Il a été techniquement convenu que nous nous limitions à vendre les gammes tout publics de nos adhérents (les titres sociaux répondant à des spécificités relevant de chaque réseau et une instruction plus poussée ne seront pas pour distribués pour l'instant) en arrêtant un taux de commission de 3% sur chaque vente de titres au profit du réseau vendeur. Ce même montant s'appliquera aux ventes en lignes via une régie de recette dédiée. Ces principes ont été rappelés par un courrier du Président de Hauts-de-France Mobilités à l'ensemble des Présidents d'autorités organisatrices de la communauté billettique Pass Pass. Une délibération arrêtant ces dispositions sera soumise au vote du comité syndical en février 2019.

Enfin dans la coulisse du projet de la centrale Pass Pass, le volet du pilotage administratif et financier est aussi crucial. Notre projet a d'ailleurs fait l'objet d'un audit dans le cadre du programme d'audits d'opérations sélectionnées par la commission interministérielle de coordination des contrôles qui est l'autorité de contrôle et de vérification des fonds européens en France. Un courrier daté du 20 novembre 2018 nous indiquait que « l'audit n'avait révélé aucune irrégularité ». (cf annexes)

Notre projet avait aussi bénéficié d'une subvention de l'Etat via l'AFTIT pour 1,06 millions d'euros. Nous avons instruit la première demande de subvention avec la DREAL pour un montant de 192 000 euros au titre des dépenses engagées.

2018 nous permet aussi d'avoir un premier bilan d'exploitation du site passpass.fr sur une année entière. Mis en ligne en mars 2017, passpass.fr avait modestement comptabilisé 18 431 sessions l'an dernier. A partir de juin 2018, nous sommes passés à une fréquentation mensuelle à 5 chiffres, atteignant en novembre 18 437 sessions soit autant que pour toute l'année 2017. Le cap des 100 000 sessions a été atteint mi-décembre. (cf annexe)

Nous avons bénéficié d'une première campagne de communication au printemps via l'ensemble des valideurs TER sur le périmètre Nord et Pas-de-Calais qui ont affiché le visuel passpass.fr. Le changement de visuel de la carte Pass Pass adopté lors du comité syndical du 2 juillet et qui mentionne désormais : « **Toutes vos solutions mobilités en Hauts-de-France sur passpass.fr** » a aussi nourri cette croissance. Ces nouvelles cartes sont apparues sur les nouveaux réseaux « billettisés » du SIMOUV, du SMTAG et pour les renouvellements de cartes notamment sur la MEL. L'arrivée de cette même mention sur les billets sans contact du réseau Transpole constituera aussi un puissant vecteur de communication et ceci à moindre frais. Enfin une campagne digitale s'est déroulée du 12 novembre au 4 décembre sur 4 régies publicitaires : TF1, 20 minutes, Freewheel et Google. La croissance de fréquentation du site recoupe la durée de la campagne avec une pointe à plus de 2400 sessions le 4 décembre correspondant au dernier jour de la campagne.

Ces premiers chiffres nous rappellent que c'est la notoriété de la marque commerciale et de son support, couplée à des campagnes de communication qui vont asseoir l'audience du site d'information multimodale. En termes d'usage il est aussi intéressant de constater que c'est la consultation des fiches horaires des différents réseaux qui devance l'utilisation du calculateur d'itinéraires. Là où l'information voyageur était auparavant fragmentée, parcellaire ou inexistante, le SIM passpass.fr la rassemble dans sa globalité et la restitue le plus simplement possible en jouant parfaitement son rôle de service public de l'information voyageur.

L'information voyageur c'est aussi un marché. Des opérateurs de transport ambitionnent de proposer des offres dites « porte à porte ». Ces opérateurs sont évidemment en compétition avec d'autres opérateurs. Il est donc difficilement imaginable que les offres de transports concurrentes se retrouvent bien placées sur ces applications d'information voyageur conçues par des opérateurs de mobilité aussi importants soient-ils. Conformément au souhait du législateur, les SIM portés par les syndicats mixtes sont eux sans arrière-pensée commerciale et peuvent prétendre à l'exhaustivité : De l'opérateur de transport public à taille mondiale, jusqu'à l'association de quartier qui prête des véhicules pour demandeur d'emploi, passpass.fr ambitionne de mettre en ligne chaque offre existante de mobilité sur son périmètre régional. Cette promesse doit aussi singulariser notre outil et lui permettre de trouver sa place sur le marché de l'information voyageur.

Enfin en termes de contenu, le site référence désormais les offres Ter de l'ex Picardie. Depuis novembre il est traduit en anglais et en néerlandais pour toucher la clientèle touristique qui se rend dans les Hauts-de-France en lui proposant toutes les solutions mobilités présentes sur notre territoire. Des premiers échanges ont eu lieu avec le Centre Régional du Tourisme afin que les campagnes de promotion de notre territoire fassent aussi connaître notre outil.

BILAN D'EXPLOITATION DE PASSPASS.FR AU 11 DECEMBRE 2018

	Nb de calculs d'itinéraires lancés	Nb de connexions : stats d'utilisation du service Pass Pass	
		Nb de sessions	Nouveaux utilisateurs
Mars 2017	3924	2835	2116
Avril 2017	925	995	628
Mai 2017	1131	1072	620
Juin 2017	1608	1667	1030
Juillet 2017	1919	1603	1135
Août 2017	1915	3315	2577
Septembre 2017	3193	2199	1724
Octobre 2017	3430	2054	1362
Novembre 2017	3222	1652	1082
Décembre 2017	2132	1020	636
Janvier 2018	3387	2131	1550
Février 2018	3206	3008	2306
Mars 2018	6119	2920	2125
Avril 2018	11196	3118	2344
Mai 2018	7927	3408	2527
Juin 2018	6697	10982	7186
Juillet 2018	6146	11943	6945
Août 2018	6628	17900	1153
Septembre 2018		15600	10015
Octobre 2018		9261	5661
Novembre 2018		18437	
Au 11. 12.2018		6604	

3. Une couverture billettique en extension

Cet élément est rappelé à chaque Rapport d'Orientation Budgétaire, la mission consistant à garantir la bonne interopérabilité de la carte Pass Pass d'un réseau à l'autre constitue le cœur de la mission de notre syndicat, mission constitutive de notre création en 2009.

Pour assurer au mieux cette mission, Le syndicat dispose d'ailleurs d'une plateforme dédiée située au lycée Eiffel d'Armentières qui accueille l'ensemble des équipements des industriels billettiques de nos membres. Nous avons d'ailleurs mis fin en septembre 2018 au marché qui nous liait à Cityway pour exploiter cette plateforme en internalisant les deux postes présents à Armentières. Hauts-de-France Mobilités renforce donc sa technicité pour gagner en autonomie, réduire ses coûts et mieux assister ses membres qui font évoluer leur système billettique.

L'année 2018 a été dense. Comme expliqué plus haut, le visuel commun de la carte Pass Pass a fait l'objet d'une modification, adoptée lors du comité syndical du 2 juillet. Le caractère régional du support y est affirmé avec la mention « Hauts-de-France » ainsi que la référence au site passpass.fr. La billettique sera un puissant levier de notoriété pour faire connaître les services digitaux de notre centrale ; cela se ressent déjà comme évoqué plus haut sur la fréquentation du site depuis le

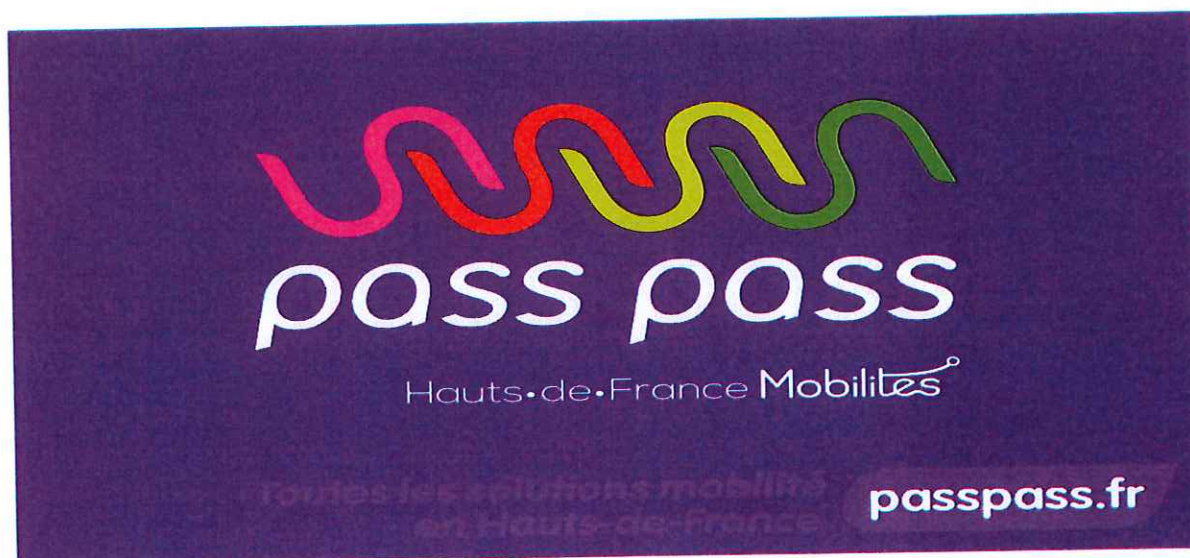
déploiement des nouveaux supports. Deux nouveaux membres urbains ont rejoint la communauté billettique Pass Pass. Le SIMOUV en juillet et le SMT Artois Gohelle depuis septembre, portant à 8 le nombre de réseaux urbains équipés de la billettique commune. Ces 2 réseaux présentent par ailleurs un fort potentiel d'interopérabilité non seulement entre le Ter et l'interurbain, mais aussi avec la MEL.

Ces deux mises en services ont connu des fortunes diverses. Pour Artois-Gohelle, son exploitant TADAO et son industriel AEP, la campagne de tests réalisée avant le lancement commercial n'a révélé aucune anomalie. Cette méthode est à saluer et **Hauts de France Mobilités** communiquera sur cet exemple vis-à-vis des autorités organisatrices qui veulent faire évoluer leur système billettique. Pour le SIMOUV qui avait été précurseur en billettique avec le système Transcarte début 2000, les difficultés ont été importantes, liées à une campagne de tests qui s'est déroulée après la mise en service commerciale. Les nouveaux supports du SIMOUV n'étaient pas reconnus sur les valideurs du TER. Ces difficultés ont trouvé leur résolution au sein des instances billettiques de HDFM avec l'appui de la SNCF.

Il est ici important de rappeler que notre syndicat, bien que garant de l'interopérabilité du support Pass Pass, n'a pas de pouvoir de police en la matière. Il conseille, accompagne, réalise des tests, aide à la correction des anomalies, mais les choix et la maîtrise d'ouvrage restent du ressort des autorités organisatrices.

Le tableau ci-dessous fait le point sur la diffusion de la carte Pass Pass et sa répartition sur le territoire régional :

Transpole - MEL :	630 000
Arc en ciel - Nord (Région) :	88 450
SIMOUV - Transvilles :	37 300
CA du Cambrasis - TUC :	3 700
SITAC – Mouv'in	5 100
Marineo/Boulogne sur Mer :	12 300
TADAO/ SMT Artois Gohelle :	40 000
TER - Région :	60 000



Avec un peu moins de 900 000 supports en circulation, la carte Pass Pass est le support le plus présent en région après la carte de la sécurité sociale. Son extension au Ter de l'ex Picardie en 2019 et l'arrivée de nouveaux membres urbains vont nous permettre d'atteindre le million de cartes à compter de 2020.

A noter le très fort taux de pénétration de la carte Pass Pass sur le territoire de la MEL, pour le SMT Artois Gohelle, le chiffre est modeste mais le potentiel de croissance est fort avec la mise en service du BHNS.

Il restera sur l'ancien périmètre du Nord-Pas de Calais 3 autorités urbaines encore non équipées de la billettique commune. Le SMT du Douaisis a lancé en 2018 un marché pour choisir un assistant à maîtrise d'ouvrage en matière de billettique, en faisant explicitement mention de sa volonté de rejoindre la communauté pass pass. Le Val de Sambre nous a aussi confirmé sa volonté d'ici 2020 de s'engager dans cette voie. Reste la Communauté Urbaine d'Arras avec qui les échanges techniques ont eu lieu en 2018 et qui devrait confirmer son choix de s'appuyer complètement sur le marché de la centrale passpass. Elle utiliserait alors le système central de notre outil et disposerait des Terminaux Points de Vente prévus au marché. La CUA serait la première autorité urbaine à faire ce choix avec une réelle économie à la clef. Le SMTD et le SMTU de la Sambre pourront s'en inspirer.

4. La mise en route du covoiturage

C'est le 20 mars 2018 que le site passpasscovoiturage.fr exploité par notre prestataire COVIVO a été présenté à la presse par le Président du SMIRT. 9 mois après le site compte 2000 inscrits. 27 employeurs y ont créé leur communauté. Nous comptons des employeurs importants : Alstom, le CHR de Valenciennes, La Mel... C'est l'Etat qui dispose de la communauté la plus importante avec plus de 130 inscrits.

Les grèves à la SNCF au printemps 2018 ont constitué un contexte favorable pour le covoiturage. La Direction Interdépartementale des Routes a aussi mis à disposition ses panneaux de messages variables pour faire passer le message « **Partagez votre véhicule sur passpasscovoiturage.fr** » au-dessus des axes autoroutiers qui convergent vers Lille.

L'application mobile est disponible depuis octobre. Une campagne de communication radio puis digitale a été lancée mi-décembre pour faire connaître cette application.

La politique de covoiturage arrêtée en 2017, s'appuie aussi sur un marché d'animation confié à l'association Wimoov. Il s'agit d'assurer la promotion du covoiturage directement chez les employeurs. 22 animations ont été réalisées en 2018. Ces temps de rencontres avec les salariés des entreprises qui créent leur propre communauté sont essentiels pour promouvoir les avantages du covoiturage ou encore expliquer le fonctionnement de la plateforme de mise en relation.

L'action du syndicat s'est aussi concrétisée par un conventionnement avec deux intercommunalités rurales pour les aider à développer le covoiturage dans des secteurs peu pourvus en offre de transport collectif. Ternois Com et la Communauté de Communes du Sud Avesnois. Dans ce dernier territoire, nous bénéficions de l'action du groupe Transdev qui a fait de ce territoire un site d'expérimentation sur la mobilité en milieu rural. Cette expérimentation prendra fin le 31 décembre, notre action prendra utilement le relais du groupe Transdev sur le volet covoiturage. A ce jour le nombre d'inscrits sur ces deux communautés territoriales est encore trop faible. Il est stratégique que les intercommunalités volontaires mettent à disposition un minimum de moyens humains pour relayer la communication et mobiliser les acteurs locaux : entreprises, associations...

5. Une réflexion engagée sur le MaaS

Lors de l'examen du dernier Rapport d'Orientation Budgétaire, nous avançons l'idée d'inscrire le syndicat dans un projet de MaaS (Mobility as a Service) considérant que la centrale passpass.fr constituait l'infrastructure de base pour s'engager dans une telle démarche.

Le sujet a gagné en ampleur et l'ADEME a le 7 septembre dernier rendu public un appel à projets « sur la mobilité servicielle » doté de 15 millions d'euros. Sans attendre cet appel à projets, le Président de HdF Mobilités a saisi par courrier la Ministre des Transports pour faire des Hauts de France un territoire d'expérimentation d'un MaaS régional. Dans la foulée nous avons créé une instance de gouvernance qui a tenu son premier comité de pilotage du « MaaS Hauts de France » le 4 octobre dernier. Cette instance d'une trentaine de personnes rassemble des élus locaux, des opérateurs de transports publics, de mobilité privée, des experts et des usagers.

Il ressort de ce premier temps d'échanges que **Hauts-de-France Mobilités** dispose des outils et des compétences pour animer à l'échelle régionale, une démarche de type MaaS. Les outils sont le support interopérable pass pass et la centrale passpass.fr.

La billettique, couplée à l'information voyageurs et à la vente de titres sont les éléments constitutifs d'un MaaS à dimension régionale. En matière de compétence, l'intégration tarifaire nous rend aussi légitime demain pour proposer des abonnements combinés mixant transports publics et offres privées. L'enjeu consistera aussi à donner une utilité sociale à ces offres digitales vis-à-vis des publics les plus éloignés des offres de mobilité à la fois pour des raisons géographiques ou de fragilité sociale. C'est le sens des échanges du Copil MaaS du 4 octobre.

Depuis le lancement de l'appel à projets de l'ADEME, la direction de HdF Mobilités a engagé des discussions en vue de la création d'un consortium. Celui-ci peut compter de 2 à 5 membres pouvant être des collectivités, des entreprises ou des laboratoires de recherche. Au moment où ces lignes s'écrivent, ces acteurs réunis constitueraient un périmètre d'intérêts multiples, mais la démarche MaaS doit aussi être perçue comme un accélérateur de convergence technique pour faire dialoguer entre eux des systèmes billettiques et d'information voyageurs différents. L'ADEME a repoussé du 31 janvier au 12 mars la date limite de dépôt des dossiers.

Notre projet de centrale pour sa partie forfaitaire est déjà éligible à des subventions du FEDER et de l'Etat. L'ADEME subventionnerait donc les dépenses postérieures au 12 mars 2019. Il nous reste sur la partie unitaire de notre marché des prestations à commander à notre industriel qui sont stratégiques pour proposer des offres de type MaaS : On peut citer : la post facturation, le e-billet Pass Pass, l'interface nouvelle avec un moteur externe complémentaire pour récupérer des offres de covoiturage, vélo..., l'interface de réservation d'un service type borne électrique directement depuis passpass.fr...La totalité de ses dépenses s'élèvent à plus de 700 000 euros, nous pourrions espérer une subvention représentant la moitié de cette dépense.

L'objectif pour le syndicat n'est pas ici financier, mais porte davantage sur la convergence technique d'acteurs aux vues parfois divergentes. L'enjeu politique consistera enfin à rendre accessible cet objet technologique et les services qu'il contiendra aux publics les plus contraints aujourd'hui dans leur mobilité quotidienne.

2 ème Partie : Hauts de France Mobilités, acteur des solutions

1. Dernière ligne droite pour le déploiement de passpass.fr

Le planning proposé par Conduent, découpe en 3 lots distincts les dernières fonctionnalités qui doivent nous être livrées.

Juin 2019 : L'application mobile du site web passpass.fr sera mise en service. Elle délivrera les informations horaires et tarifaires à la fois théoriques et réelles en fonction des réseaux qui la proposent.

Quand on sait que 80% du temps passé sur internet, l'est sur une application mobile, on comprend mieux l'importance de cette fonctionnalité, pour imposer passpass.fr comme le portail de référence de toutes les mobilités en Hauts-de-France.

A cette même date, nous pourrons aussi vendre les titres tous publics de la communauté billettique pass pass sur les Terminaux Points de Vente prévus à notre marché et qui seront peu à peu déployés chez les différents exploitants de nos membres. Il semble logique d'équiper en premier lieu l'espace pass pass situé en gare Lille-Flandres. Les échanges ont commencé avec la Mel et le SMTAG et leur exploitant respectif pour installer ces équipements. Le déploiement des 30 TPV prévus au marché sera progressif, ces équipements sont fléchés pour les agences commerciales des exploitants ou les espaces intermodaux en gare. A côté de ces équipements, nous disposerons aussi de 120 TPV simplifiés qui permettront aussi la vente de titres. Il faudra stratégiquement proposer une répartition de ces équipements pour disposer d'un réseau complémentaire de distribution de titres de transports. Les zones rurales et périurbaines devront être ciblées au travers des maisons de services publics, des CCAS, des pôles emplois... A ce titre la démarche initiée par le Département du Nord sur la mobilité en milieu rural est intéressante. Les services proposés par notre centrale peuvent constituer une réponse pertinente pour faire connaître et déployer des services de mobilité en milieu rural. Cette perspective recoupe les motivations autour de la finalité de notre projet de MaaS à dimension régionale.

Novembre 2019 : C'est la vente en ligne depuis l'application mobile et le site web qui sera activée. Après l'information voyageur, c'est le second pilier du marché de la centrale qui sera (enfin) déployé. L'utilisateur après une recherche d'itinéraire pourra acheter un titre de la communauté billettique Pass Pass. Il sera aussi possible de charger des titres via l'application mobile.

Février 2020 : Le service après-vente sera activé et les flux d'échanges entre les TPV seront opérationnelles

Préalablement à la livraison de ces 3 lots, nous demandons à notre industriel de renseigner d'ici mars 2019 l'ensemble des offres urbaines de l'ex-Picardie.

Disposant enfin des fonctionnalités attendues, nous pourrons déployer une campagne de communication pour promouvoir notre outil et l'installer comme le portail de référence de la mobilité en Hauts-de-France.

250 000 euros y seront consacrés en 2019 pour communiquer sur le téléchargement de l'application mobile. La même somme sera consacrée en 2020, cette fois pour promouvoir les services de vente et de distribution. Nous pouvons nous donner l'objectif d'atteindre à l'issue de l'année 2019, un million

de sessions soit une multiplication par 10 de la fréquentation enregistrée en 2018 afin d'être sur un rythme supérieur à 2700 sessions par jour. C'est l'application mobile en fonction dès juin 2019 qui nous permettra d'atteindre cet objectif. En interne l'arrivée d'un spécialiste de la communication digitale début 2019 va aussi nous aider à renforcer l'attractivité de notre portail.

Accompagner les territoires dans leur projet billettique

Parallèlement au développement de la centrale, nous poursuivrons nos efforts dans l'accompagnement de nos membres sur l'évolution de leur projet billettique. Une attention particulière sera portée aux 4 nouveaux membres de l'Aisne. Un fort soutien sera aussi apporté à la Communauté Urbaine d'Arras et son exploitant Artis dont le projet billettique doit être opérationnel en septembre 2020. Nous poursuivrons les échanges techniques avec nos collègues du SMTCO et sommes disposés à ouvrir le chantier de l'interopérabilité de support avec nos voisins franciliens.

2. Poursuivre notre stratégie régionale en matière de covoiturage

Elaborée en 2017, lancée en mars 2018, notre politique en faveur du covoiturage doit se déployer à grande échelle en 2019. Nous prévoyons de lui consacrer un budget de 250 000 euros. Les efforts en matière de communication vont se poursuivre pour installer la plateforme commune passpasscovoiturage.fr comme le portail de référence pour accéder aux offres de covoiturage sur les courtes et moyennes distances en région.

Le marché d'animation prendra fin en juin 2019. Il sera relancé. Le prochain titulaire devra nous proposer des formes originales d'animation pour sensibiliser au mieux les salariés aux vertus du covoiturage. Le nombre d'animations augmentera de façon significative. Stratégiquement il conviendra de revenir plusieurs fois chez les employeurs qui ont déjà créé leur communauté. A ce jour certaines grandes sociétés présentent au regard de leur potentiel un nombre d'inscrits trop faible. Nous veillerons aussi à mobiliser lors de temps d'échanges collectifs l'ensemble des référents d'entreprises pour partager avec eux les meilleures méthodes d'animation et de communication en faveur du covoiturage. La coordination avec nos membres urbains devra se renforcer pour démarcher des entreprises dans des secteurs ciblés qui comptent déjà des employeurs ayant créé leur communauté. Dans le Valenciennois, Alstom, L'hôpital de Valenciennes, l'université ou l'entreprise GSK à Saint Amand commencent à constituer une zone intéressante qu'il faudra densifier en 2019. De façon générale, l'ensemble de nos membres urbains doivent relayer auprès de leur tissu économique, les outils que nous mettons à leur disposition.

La décision du Conseil Régional d'élargir à compter du 1er janvier 2019, l'aide aux transports de 20 euros pour les covoitureurs qui font au minimum 10 kilomètres et qui s'inscrivent sur notre plateforme va aussi être de nature à renforcer l'attractivité de passpasscovoiturage.fr et faciliter la mise en relation entre automobilistes qui se décident à partager leur véhicule et les candidats en recherche de trajet. Plus que jamais, la réussite d'une politique publique de covoiturage requiert une

forte coordination des acteurs publics, dans le but de mutualiser les dépenses et de s'appuyer sur les outils existants.

Nous poursuivrons aussi nos actions dans les territoires ruraux de l'Avesnois et du Ternois. L'animation de cette politique avec la mise à disposition de notre plateforme et de notre marché d'animation requiert aussi un portage fort de l'intercommunalité pour mobiliser les acteurs locaux. Les résultats dans le Ternois ont été trop timides en 2018, l'arrivée d'un chargé de mission mobilité dans le cadre d'un appel à projets de l'ADEME sera de nature à relayer dans le temps l'ensemble de nos actions. Ce sera aussi le cas avec la CC sud Avesnois.

Enfin le covoiturage est aussi un marché. Des opérateurs privés démarchent les entreprises pour proposer leurs services. Notre syndicat n'est pas en compétition avec ces acteurs. A côté de ces offres en recherche d'équilibre économique, il y a une place pour une plateforme publique, régionale et gratuite.

Nous sommes d'ailleurs entrés en contact avec ces opérateurs en 2018, notamment Klaxit et BlablaLines pour à terme référencer leur offre sur notre site passpass.fr comme nous le ferons pour passpasscovoiturage.fr dès 2019.

3. Dépenses maîtrisées et érosion de nos recettes fiscales

Nos dépenses réelles de fonctionnement sont restées maîtrisées par rapport à l'exercice 2017 en s'établissant à 1,6 millions d'euros en 2018. La progression de la ligne 012, s'explique par l'internalisation des 2 postes dès septembre 2018 qui exploitaient la plateforme de tests d'Armentières au travers du contrat qui nous liait à Cityway et qui a pris fin à la même date.

La réécriture du marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la billettique et le suivi de la Centrale de nouveau attribué à SETEC a vu ses dépenses se réduire de moitié. L'équipe du syndicat par ses nouvelles embauches gagne aussi en autonomie et technicité, comme vu plus haut, le travail de relecture des spécifications livrées par Conduent a été piloté en interne avec un faible recours à notre AMO. Nos dépenses en matière de covoiturage ont progressé pour s'établir à 170 000 euros et accompagner la première année de développement du site, ainsi que les animations chez les employeurs. Nous avons aussi en année pleine accompagné l'expérimentation du déploiement de l'autopartage à Arras (cf annexes) pour un montant de 42 000 euros. Les retards sur le marché de la centrale ne nous ont pas permis de dépenser les crédits de communication initialement prévus, même si plus de 100 000 euros y ont été consacrés Enfin nous avons en 2018 payé nos premiers intérêts d'emprunts pour un montant de 61 000 euros.

En matière de recettes de fonctionnement, nous avons enregistré une baisse de nos rentrées fiscales de l'ordre de 200 000 euros. Il s'agit principalement des effets en année pleine de la perte des communes sur lesquelles nous prélevions du VTA et qui ont rejoint en 2017 le ressort territorial du SMT Artois-Gohelle. Pour nos nouveaux membres dont les aires urbaines contribuent au VTA (Saint Quentin et Soissons) les prélèvements ont commencé en septembre, mais pour des niveaux modestes. En 2019, l'arrivée des communes de Cœur d'Ostrevent au SMT du Douaisis pourrait nous faire perdre encore 100 000 euros par an.

Nos recettes statutaires progressent légèrement pour s'établir à 716 000 euros, elles progresseront encore un peu l'an prochain avec une cotisation qui sera annuelle pour nos 5 nouveaux membres.

En 2019, le budget de fonctionnement traduit des choix forts avec 250 000 euros prévus pour la campagne de communication autour de l'arrivée de l'application mobile passpass.fr. L'effort est accru pour amplifier notre politique en faveur du covoiturage à hauteur de 250 000 euros. La croissance de la ligne 012 à 812 000 euros s'explique par l'arrivée de 6 ETP supplémentaires, dont 3 postes votés en 2018 : un administrateur système, un community manager et un paramétreur de données qui arriveront au premier trimestre 2019. Ils vont prendre la main progressivement sur l'exploitation de passpass.fr et faire gagner notre syndicat en autonomie vis-à-vis de notre industriel et de nos prestataires. Les deux gestionnaires de la PFR d'Armentières, arrivés en septembre 2018, apparaissent en année pleine en 2019. Leur embauche constitue d'ailleurs une économie importante par rapport au coût du marché Cityway. Enfin un appui administratif de catégorie B viendra renforcer le pilotage de nos activités en forte croissance. L'équipe du syndicat va compter à l'issue de l'année 2019, 13 ETP.

En 2018 nos dépenses de fonctionnement restent inférieures à nos recettes. Nous terminons l'année avec un résultat de fonctionnement très confortable qui dépasse 4 millions d'euros. Sur les 3 prochains exercices nos dépenses réelles de fonctionnement restent stables et s'alignent sur nos recettes. Cet excédent cumulé nous permettra de faire face à nos dépenses pour les 3 prochains exercices pour tenir compte de la croissance de la dotation aux amortissements, du remboursement du capital de nos 2 prêts et enfin de la mobilisation en section d'investissement de 1,7 millions d'euros en 2020 pour boucler le financement de la centrale.

En effet avec un taux de VTa inchangé à 0,10% notre excédent de fonctionnement sera consommé et c'est à partir de 2022 qu'il faudra activer le levier fiscal. Ce constat est aussi à relativiser car nous n'avons pas encore le recul nécessaire sur la capacité de notre centrale pass pass à couvrir une partie de ses coûts à la fois par la vente des titres en ligne et par l'audience du site qui pourrait nous permettre de générer des revenus publicitaires en rapport avec la mobilité sous réserve de l'accord du FEDER.

En matière d'investissement, nous avons reçu en 2018 sur nos dépenses acquittées depuis 2016, nos premières recettes provenant de l'AFTIT, du FEDER et du FCTVA pour un montant d'un million d'euros. Ces mêmes recettes devraient s'élever à plus de 2,7 millions en 2019. Elles vont nous permettre de faire face à notre pic d'investissement en 2019 qui s'élève à 6,2 millions d'euros pour la centrale avec la livraison des fonctionnalités évoquées plus haut.

Nous préconisons pour le vote du Budget Primitif 2019 de conserver le taux de VTA à 0,10% et de consommer jusqu'en 2021 l'excédent de fonctionnement pour faire face aux charges d'exploitation de la centrale passpass.fr

Annexes

- . Tableau budgétaire pluriannuel
- . Graphique de la fréquentation de passpass.fr
- . Courrier de la commission de contrôle des fonds FEDER
- . Courrier de Xavier Bertrand et Franck Dhersin à Valérie Pécresse

SMIRT_ROB 2019
PROSPECTIVE BUDGETAIRE 2019-2021

VTA 0,10% HORS PROSPECTIFS 2019	2017	2018	2019	2020	2021
DEPENSES DE FONCTIONNEMENT					
Dépenses					
011_ Fonctionnement Smirt	108 340,94	158 092,40	194 691,05	199 558,33	204 547,28
012_RH	462 444,44	551 656,26	812 347,55	852 964,93	874 289,05
Covolturage+ com covolturage	74 620,00	170 202,61	250 000,00	250 000,00	200 000,00
Autopartage	14 001,00	42 003,00	7 000,00	-	-
65 Subvention Adav + CCI	53 500,00	28 000,00	53 000,00	53 000,00	53 000,00
66 Intérêt de l'emprunt+frs bancaire	-	63 605,26	66 900,88	62 142,78	57 384,69
67 et 65 (rht vta+péna marché)+CD62	256,81	9 118,40	9 000,00	9 000,00	9 000,00
Fonct PFR dont loyer 1000+17k€ charges	198 090,00	213 030,00	48 000,00	49 200,00	50 430,00
AMO Ingénierie Centrale	587 625,58	261 407,46	378 438,00	283 980,00	283 980,00
Communication Centrale	36 168,00	112 764,60	250 000,00	250 000,00	50 000,00
Exploitation PP_Marchés Publics	-	-	50 000,00	100 000,00	200 000,00
hebergement site Pass/Pass.fr	-	-	-	-	-
Sous Total Centrale	821 883,58	587 202,06	726 438,00	683 180,00	584 410,00
Dépenses réelles de fonct.	1 535 046,77	1 609 879,99	2 119 377,48	2 109 846,03	1 982 631,03
(023) Virement à section Invest Rbmnt capital 1	-	258 666,67	258 666,67	258 666,67	258 666,67
(023) Virement à section Invest Rbmnt capital 2	-	83 340,80	166 721,60	166 721,60	166 721,60
Amortissements 6811 (042)	12 430,35	148 110,13	199 931,68	553 417,54	844 977,15
002 déficit reporté	12 430,35	490 117,60	625 319,95	978 805,81	1 270 365,42
Total Dépenses Ordre Fonct	12 430,35	490 117,60	625 319,95	978 805,81	1 270 365,42
Virement Section Investissement	-	-	-	159 426,59	-
DEPENSES DE FONCTIONNEMENT	1 547 477,12	2 099 997,59	2 744 697,43	4 689 078,44	3 252 996,44

RECETTES DE FONCTIONNEMENT					
73 VTA 0,10%	1 627 781,42	1 410 000,00	1 400 000,00	1 306 000,00	1 306 000,00
74 Contributions statutaires	684 091,14	716 721,92	732 672,72	732 672,72	732 672,72
758	5 608,24	9 357,58	18 300,00	18 000,00	18 000,00
77 mandats annulés ou produits exception	51 402,99	27 362,99	207 362,99	27 362,99	27 362,99
Recettes réelles Fonct	2 368 883,79	2 163 442,49	2 358 335,71	2 084 035,71	2 084 035,71
Amortissement subventions reçues	-	53 860,36	53 860,36	151 522,60	274 639,74
002 excédent reporté	3 140 552,59	3 961 959,26	4 025 404,16	3 692 902,80	1 245 382,68
Recettes Ordre Fonct	3 140 552,59	3 961 959,26	4 079 264,52	3 844 425,40	1 520 022,42
RECETTES FONCTIONNEMENT	5 509 436,38	6 125 401,75	6 437 600,23	5 928 461,11	3 604 058,13
RESULTAT DE FONCTIONNEMENT	3 961 959,26	4 025 404,16	3 692 902,80	1 245 382,68	351 051,68

DEPENSES D'INVESTISSEMENT					
21 Avenant +TIC	893,61	52 197,62	471 495,00	441 495,00	30 000,00
Fonct Centrale ensemble B	543 662,98	523 472,04	1 382 264,45	1 530 241,33	1 165 363,76
23* Centrale Invest	492 350,58	110 662,44	3 920 023,58	2 843 151,71	768 312,06
Centrale Invest + fonct	1 036 013,56	634 134,48	5 302 288,03	4 373 394,04	1 933 675,82
16 rembt capital prêt 1	-	258 666,67	258 666,67	258 666,67	258 666,67
Rembt capital prêt 2	-	83 340,80	166 721,60	166 721,60	166 721,60
DEFICIT INVEST REPORTE	1 036 907,17	1 028 339,57	6 199 171,30	5 240 277,31	2 389 064,09
Dépenses Réelles Invest	-	-	53 860,36	151 522,60	274 639,74
Amortissement subventions reçues	-	-	-	-	0,00
Dépenses Ordre Invest 001	-	-	-	-	-
DEPENSES INVESTISSEMENT	1 036 907,17	1 028 339,57	6 253 031,66	5 391 799,91	2 663 703,83

RECETTES D'INVESTISSEMENT					
Emprunt 3880000 +2500824	2 885 618,89	2 880 824,00	-	-	-
Subvention AAP	-	192 238,02	100 000,00	437 761,98	300 000,00
FCTVA n+2	-	175 640,96	169 906,22	103 998,05	946 900,42
FEDER n+1 (ou n-6 mois)	-	615 667,32	1 364 933,73	1 408 995,06	752 388,49
Recettes réelles Invest	2 885 618,89	3 484 370,30	1 634 839,95	1 950 755,10	1 999 288,91
Recettes Ordre Invest	65 804,84	2 404 653,44	5 486 004,12	3 441 044,82	1 270 365,42
1068	53 374,49	1 914 516,56	4 860 684,17	867 812,41	-
28 (040)	12 430,35	148 110,13	199 931,68	553 417,54	844 977,15
021 Virement section Fonct Rbmnt prêts	-	342 026,75	425 388,27	425 388,27	425 388,27
021 Virement Excédent section Fonct	-	-	-	1 594 426,59	-
RECETTES INVESTISSEMENT	2 951 423,73	5 889 029,74	7 120 844,07	5 391 799,91	3 269 654,93
Besoin de financement	-	-	867 812,41	0,00	605 950,49
RESULTAT D'INVESTISSEMENT	1 914 516,56	4 860 684,17	867 812,41	0,00	605 950,49

Présentation de l'audience

ENREGISTRER EXPORTER PARTAGER

1 janv. 2018 - 11 déc. 2018

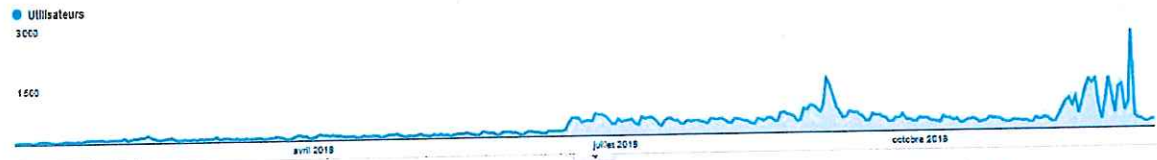
Tous les utilisateurs
100,00 % Utilisateurs

+ Ajouter un segment

Vue d'ensemble

Utilisateurs par rapport à Sélectionner une statistique

Toutes les heures Jour Semaine Mois



Utilisateurs
68 202

Nouveaux utilisateurs
67 763

Sessions
99 172

Nombre de sessions par utilisateur
1,45

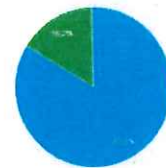
Pages vues
330 605

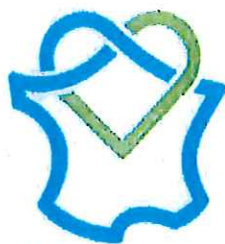
Pages/session
3,33

Durée moyenne des sessions
00:02:31

Taux de rebond
41,06 %

New Visitor Returning Visitor





Région
Hauts-de-France

Inspection générale
Direction de l'Audit
Service Fonds Européens et Régionaux



Réf : DAU-2018-026048
Dossier suivi par : Audrey BÂ-CAMPÊCHE
Tél : +33374275338
Mail : audrey.ba@hautsdefrance.fr

Monsieur Franck DHERSIN
Président
Syndicat Mixte Intermodal Région de
Transport
2 rue di Priez
59000 LILLE Cedex

Lille, le 20 NOV. 2018

Lettre recommandée avec AR

Objet : Audit des dépenses déclarées à la Commission européenne au titre du programme FEDER CCI N° 2014FR16M0OP012 en application de l'article 127 du règlement (UE) n° 1303/2013 et de l'article 27 du règlement délégué n° 480/2014.

Monsieur le Président,

L'opération NP0001019 intitulée « Dispositif fédérateur d'information voyageurs et billettique du Nord-Pas-de-Calais – Centralé SMIRT » dont vous assurez la maîtrise d'ouvrage, a fait l'objet d'un audit dans le cadre du programme d'audits d'opérations sélectionnés par la Commission Interministérielle de Coordination des Contrôles (CICC), Autorité d'audit des fonds européens en France, portant sur les dépenses déclarées par l'autorité de certification à la Commission européenne au cours de l'exercice comptable 2017/2018.

L'audit n'ayant relevé aucune irrégularité, vous trouverez ci-joint, le rapport définitif.
Ce document a également été communiqué au service instructeur et à l'autorité de gestion.
L'équipe d'audit se tient à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.
Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Reçu le
22 NOV. 2018
SMIRT


Touhami GHERISSI
Directeur de l'audit
Responsable Régional de l'Audit

- 18 -



151, avenue du Président Hoover - 59555 Lille Cedex - Accès métro : Lille Grand Palais
Tél. (0)3 74 27 00 00 – fax (0)3 74 27 00 05 - hautsdefrance.fr

Conformément aux articles 39 et suivants de la loi 78.17 du 6 janvier 1978 modifiée, le droit d'accès et de rectification des informations vous concernant s'exerce auprès du Correspondant Informatique et Libertés de la Région Hauts-de-France



Région
Hauts-de-France



Madame Valérie PECRESSE
Présidente
Ile-de-France Mobilités
39 bis - 41 rue de Châteaudun
75009 PARIS

Le Président
Le Vice-Président

Réf : DTR-2018-019183
Dossier suivi par : François CORNIER
Tél : +33374271900
Mail : francois.cornier@hautsdefrance.fr

Lille, le

31/07/2018

Objet : convergence billettique de nos supports

Madame la Ministre,

chère Valérie,

Les flux de déplacement entre nos deux régions sont extrêmement importants et questionnent les outils billettiques de nos réseaux de transport respectifs.

Au moment où Ile-de-France Mobilités engage le déploiement d'une billettique sans contact d'ici 2021, la Région Hauts-de-France a fait le choix, dès 2019, d'équiper l'ensemble de son réseau TER du support billettique Pass Pass, déjà présent sur sept réseaux urbains dont celui de la Métropole Européenne de Lille. Dès 2020, le cap du million de cartes Pass Pass en circulation sera franchi.

Il nous apparaît donc essentiel de pouvoir échanger sur les enjeux d'interopérabilité du support Navigo sans contact et de notre carte Pass Pass aussi bien pour les voyageurs occasionnels se déplaçant entre nos deux régions que pour les usagers quotidiens du sud de la Région qui travaillent en Ile-de-France.

C'est le syndicat mixte Hauts-de-France Mobilités qui est maître d'ouvrage du support billettique Pass Pass et sera l'interlocuteur technique de vos équipes.

Persuadés de l'intérêt que vous porterez à cette démarche, visant à faciliter les déplacements de nos usagers respectifs, nous vous prions d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de notre considération distinguée.

Bien à vous,

Franck DHERSIN

Vice-Président en charge des transports
et des infrastructures de transport - Président
de Hauts-de-France Mobilités

Xavier BERTRAND

- 19 -



151, avenue du Président Hoover - 59555 Lille Cedex - Accès métro : Lille Grand Palais
Tél. (0)3 74 27 00 00 - fax (0)3 74 27 00 05 - hautsdefrance.fr

Conformément aux articles 39 et suivants de la loi 78.17 du 6 janvier 1978 modifiée, le droit d'accès et de rectification des informations vous concernant s'exerce auprès du Correspondant Informatique et Libertés de la Région Hauts-de-France