



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITÉ ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS (SIMOUV)

(Département du Nord)

Exercices 2018 et suivants

**Destiné à recevoir la réponse des personnes destinataires,
le présent document est confidentiel.**

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés,
a été délibéré par la chambre le 17 février 2023.

AVANT-PROPOS

Le présent rapport d'observations définitives, une fois délibéré, est adressé aux représentants légaux des collectivités ou organismes contrôlés afin qu'ils apportent, s'ils le souhaitent, une réponse qui a vocation à l'accompagner lorsqu'il sera rendu public. C'est un document confidentiel réservé aux seuls destinataires, qui conserve un caractère confidentiel jusqu'à l'achèvement de la procédure contradictoire. Sa divulgation est donc interdite, conformément à l'article L. 241-4 du code des juridictions financières.

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE	3
RECOMMANDATIONS*	4
INTRODUCTION	5
1 PRÉSENTATION DU SYNDICAT ET DE SES COMPÉTENCES	6
1.1 Historique du syndicat	6
1.1.1 Création	6
1.1.2 Contexte.....	6
1.2 Le territoire desservi	7
1.3 Les caractéristiques socio-économiques	7
1.3.1 La population	7
1.3.2 L'activité économique	8
1.4 Les compétences exercées	8
1.4.1 La mission d'autorité organisatrice de la mobilité.....	8
1.4.2 Le plan de mobilité	9
1.4.3 Le schéma de cohérence territoriale	11
1.5 L'offre	12
1.5.1 Les transports en commun	13
1.5.2 Les transports scolaires	14
1.5.3 Les mobilités douces.....	14
1.5.4 Le transport à la demande.....	15
1.5.4.1 L'organisation par secteur	15
1.5.4.2 Transport de personnes à mobilité réduite	15
1.6 La billettique	16
1.7 La fréquentation	16
1.8 La gratuité	17
1.8.1 Services accessibles en gratuité permanente	17
1.8.2 Le coût et le financement.....	18
1.8.3 Les autres mesures.....	18
1.8.3.1 La gratuité lors d'évènements.....	18
1.8.3.2 Les dispositions à caractère social	19
1.9 Les partenaires	19
2 LA GOUVERNANCE ET LE FONCTIONNEMENT DU SYNDICAT	21
2.1 Les projets de mandat	21
2.1.1 Le projet de mandat jusqu'en 2020.....	21
2.1.2 Le projet de mandat 2020-2026.....	22
2.2 Les instances	23
2.2.1 Le comité syndical.....	23
2.2.2 L'exécutif.....	23
2.2.3 Les autres instances	24
2.3 Le personnel.....	24
2.4 Le mode de gestion	25

2.4.1	Le contrat de délégation de service public 2016-2022	25
2.4.2	Le contrôle du délégataire	26
2.4.2.1	Les instances de suivi	26
2.4.2.2	L'appui de cabinets spécialisés.....	26
2.4.2.3	Les rapports annuels du délégataire.....	27
2.4.2.4	La Compagnie des Transports du Valenciennois et du Hainaut	27
2.4.3	La nouvelle délégation 2023-2029	28
2.5	La qualité des documents budgétaires	29
2.5.1	Le rapport sur les orientations budgétaires	29
2.5.2	Les budgets et les comptes administratifs.....	29
2.5.2.1	Le contenu des documents et leur fiabilité.....	30
2.5.2.2	Les restes à réaliser	30
3	LA SITUATION FINANCIÈRE ET LES PERSPECTIVES	32
3.1	La fiabilité des comptes et les provisions	32
3.1.1	Les contentieux.....	32
3.1.2	Le provisionnement	33
3.2	Les performances financières annuelles	33
3.2.1	L'épargne de gestion.....	33
3.2.2	Les ressources.....	36
3.2.2.1	Le versement mobilité	37
3.2.2.2	Les subventions d'exploitation perçues	38
3.2.2.3	Les produits d'exploitation reçus du délégataire	40
3.2.2.4	Les autres produits de gestion.....	40
3.2.3	Les charges	41
3.2.3.1	Les subventions d'exploitation versées	41
3.2.3.2	Les « consommations intermédiaires ».....	42
3.2.3.3	Les charges de personnel	43
3.2.3.4	Les autres charges.....	43
3.3	Le résultat exceptionnel	43
3.4	Les investissements.....	43
3.4.1	Les réalisations	43
3.4.2	Leur financement.....	44
3.4.2.1	Les modes de financement.....	44
3.4.2.2	Les subventions reçues	46
3.5	L'endettement	47
3.6	Les perspectives	48
3.6.1	Le programme prévisionnel d'investissement	48
3.6.2	La prospective financière 2023-2025 du syndicat	49
3.6.2.1	Les recettes de gestion	49
3.6.2.2	Les charges de gestion	50
3.6.2.3	L'épargne de gestion et la capacité de désendettement	51
3.6.2.4	Le financement des investissements	51
	ANNEXES.....	54

SYNTHÈSE

Le syndicat intercommunal de mobilité et d'organisation urbaine du Valenciennois (SIMOUV) est l'autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire des communautés d'agglomération Valenciennes Métropole et La Porte du Hainaut (Nord), qui compte 354 000 habitants. Outre la gestion des transports en commun, le SIMOUV a la responsabilité de l'élaboration du plan de mobilité et du schéma de cohérence territoriale, ainsi que le suivi de leur mise en œuvre. Ces deux dernières compétences n'étant pas pleinement exercées, il convient d'établir des plans d'actions et de les identifier de façon spécifique au plan budgétaire. Il serait également utile de décliner les orientations du mandat dans un programme opérationnel, chiffré, en dépenses et en recettes, et validé par le comité syndical.

L'offre de transports en commun comprend 2 lignes de tramway, 36 lignes de bus et 4 navettes de centre-ville à Valenciennes, Saint-Amand-les-Eaux et Denain. Ces services réguliers sont complétés par le transport à la demande, dans les zones moins denses du territoire. Malgré la mise en place de la seconde ligne de tramway en 2014, la part des transports publics dans les modes de déplacement n'a cessé de diminuer au fil des années. Historiquement accordée pour les transports scolaires, la gratuité, moyennant 20€ par an de frais de dossier, a été étendue en 2018 aux jeunes de moins de 18 ans, puis l'âge a été relevé à 25 ans. Les navettes de centre-ville sont également accessibles librement. Le coût de la gratuité est évalué par le syndicat à près de 10 M€ par an.

L'établissement est une structure légère composée d'une douzaine d'agents, du fait du mode de gestion en délégation du service public au secteur privé. Le contrat actuel, commencé en 2016, s'achève à la fin de l'année 2022. Huit avenants ont été passés en sept ans. Le SIMOUV a réussi à maîtriser le montant de la contribution financière forfaitaire versée au délégataire, grâce à un contrôle efficace de son activité sur les plans technique et financier. La mise en concurrence liée au renouvellement de la concession a été anticipée dès 2020, ce qui a permis au syndicat de mener des négociations dans de bonnes conditions et de disposer du dernier semestre de l'année 2022 pour entreprendre les opérations de fin de contrat, essentielles à la préservation du patrimoine confié au délégataire. La nouvelle convention, qui a commencé le 1^{er} janvier 2023, pour sept ans, a été attribuée au Groupe Keolis, qui remplace RATP Développement.

En termes d'investissement, entre 2018 et 2021, près de 30 M€ ont été dépensés, principalement dans le renouvellement des bus et l'entretien des infrastructures du tramway. L'épargne dégagée chaque année est nettement insuffisante pour financer les investissements et l'encours de dette, de 140 M€ à fin 2021, lequel ne permet plus d'emprunter. Le financement a donc été assuré par les subventions d'investissement provenant principalement des communautés d'agglomération adhérentes, ainsi que par la mobilisation des réserves financières.

Le programme pluriannuel d'investissement pour la période de 2023 à 2025 est évalué entre 20 et 23 M€. En l'état actuel des prévisions, le syndicat devra à nouveau puiser dans son fonds de roulement. Ce dernier a été reconstitué en 2021 grâce à un produit exceptionnel de 11 M€ mais dont le recouvrement reste incertain, du fait de contentieux pendants devant la juridiction administrative. Il conviendrait donc que le SIMOUV complète sa prospective en établissant plusieurs scénarios permettant de garantir la soutenabilité de ses projets.

RECOMMANDATIONS**(classées dans l'ordre de citation dans le rapport)***Rappels au droit (régularité)**

Degré de mise en œuvre	Mise en œuvre complète	Mise en œuvre partielle	Non mis en œuvre	Page
Rappel au droit n° 1 : créer la commission de contrôle financier, conformément aux dispositions de l'article R. 2222-3 du code général des collectivités territoriales	X			
Rappel au droit n° 2 : compléter le rapport sur les orientations budgétaires en y intégrant les informations requises en matière d'épargne et de personnel, conformément à l'article D. 2312-3 du code général des collectivités territoriales.	X			

Recommandations (performance)

Degré de mise en œuvre	Mise en œuvre complète	Mise en œuvre partielle	Non mise en œuvre	Page
Recommandation n° 1 : définir un programme d'actions pour l'exercice des compétences relatives au plan de déplacements urbains et au schéma de cohérence territoriale, et assurer son suivi.			X	
Recommandation n° 2 : décliner le projet de mandat en un plan d'actions chiffré, en dépenses et en recettes, et le faire approuver par le comité syndical.			X	
Recommandation n° 3 : compléter la prospective financière en établissant des scénarios sécurisant le financement des investissements.			X	

INTRODUCTION

Le contrôle des comptes et de la gestion, pour les années 2018 et suivantes, du syndicat intercommunal de mobilité et d'organisation urbaine du Valenciennois (SIMOUV), domicilié à Saint-Saulve dans le département du Nord, a été ouvert par lettre du président de la chambre adressée le 26 janvier 2022 à M. Guy Marchant, président en exercice. M^{me} Anne-Lise Dufour-Tonini, précédent ordonnateur, en fonctions jusqu'en septembre 2020, en a également été avisée par courrier du 31 janvier 2022.

En application de l'article L. 243-1 du code des juridictions financières, l'entretien de fin de contrôle a eu lieu le 28 novembre 2022 avec le président et l'ancienne présidente.

Le contrôle a porté sur l'exercice des compétences statutaires, la gouvernance du syndicat et sa situation financière.

Dans sa séance du 29 novembre 2022, la chambre a émis des observations provisoires qui ont été transmises par courriers du 16 décembre 2022 au président et à l'ancienne présidente.

Après avoir examiné la réponse conjointe parvenue, la chambre, dans sa séance du 17 février 2023, a formulé les observations définitives qui suivent.

1 PRÉSENTATION DU SYNDICAT ET DE SES COMPÉTENCES

1.1 Historique du syndicat

1.1.1 Création

Le syndicat intercommunal de mobilité et d'organisation urbaine du Valenciennois (SIMOUV) est issu de la fusion du syndicat intercommunal pour les transports urbains de la région de Valenciennes (SITURV) et du syndicat intercommunal pour la promotion de l'enseignement supérieur (SIPES). Le premier avait en charge l'organisation des transports urbains et le second exerçait la compétence relative au « schéma de cohérence territoriale ».

La mise en place d'une seule structure s'est opérée dans le cadre du schéma départemental de coopération intercommunale¹, considérant notamment que les deux établissements avaient le même périmètre, à savoir les territoires des communautés d'agglomération de Valenciennes Métropole et de La Porte du Hainaut.

Les statuts sont entrés en vigueur le 1^{er} juin 2014. Ayant tout d'abord conservé l'appellation SITURV, le syndicat a pris le nom de SIMOUV le 1^{er} janvier 2017.

1.1.2 Contexte

Les contraintes particulières dans lesquelles le SIMOUV a dû exercer ses missions depuis 2018 ont notamment été :

- la reprise du financement de la gratuité du transport scolaire, précédemment assurée par le département ;
- le contentieux avec les entreprises ayant construit la ligne 2 du tramway, qui a connu des dysfonctionnements récurrents de 2014 à 2021 ;
- la crise sanitaire, avec ses impacts opérationnels et financiers ;
- et la préparation du renouvellement de la délégation de service public de l'exploitation du réseau de transports en commun, qui arrive à échéance le 31 décembre 2022.

Le SIMOUV a, par ailleurs, engagé des évolutions structurantes, dont le développement de la gratuité et le passage progressif au biogaz naturel pour véhicules, à l'occasion du renouvellement des bus.

¹ Le schéma de coopération intercommunale, établi dans chaque département, sert de cadre de référence pour renforcer et simplifier la carte intercommunale, en application de la loi du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales.

1.2 Le territoire desservi

Comme indiqué plus haut, le SIMOUV couvre le territoire de deux communautés d'agglomération, qui s'étend sur 630 km², avec un tissu urbain de densité variable selon les secteurs : urbain dense, interurbain et périurbain (cf. annexe n° 1).

La communauté d'agglomération de La Porte du Hainaut (CAPH) comprend près de 160 000 habitants, résidant dans 46 communes. La majorité d'entre elles (85 %) sont rurales ou périurbaines et comptent moins de 5 000 habitants. La densité de population est proche de celle du département (428 habitants au km² et 454 pour le Nord)².

Valenciennes Métropole compte, pour sa part, 194 000 habitants dans 35 communes, dont 23 rurales ou périurbaines de moins de 5 000 habitants. La densité, de 732 habitants au km², est nettement supérieure à celle de la CAPH.

La zone desservie par le SIMOUV est située à moins de 50 kilomètres de Lille. Elle est bien connectée aux autres bassins de vie. Une douzaine de gares sont implantées dans le périmètre du syndicat, dont les principales sont celles de Valenciennes, Saint-Amand-les-Eaux et Trith-Saint-Léger.

1.3 Les caractéristiques socio-économiques

1.3.1 La population

La structuration par tranches d'âges met en évidence une population jeune. Les moins de 30 ans représentent 39 % des habitants, dont 19 % ont entre 15 et 29 ans (cf. annexe n° 2). Cette dernière catégorie est particulièrement concernée par les actions de gratuité mises en place par le SIMOUV.

Le taux de chômage de la zone d'emploi³ de Valenciennes est de 19,5 %, supérieur à celui de la région Hauts-de-France (16,4 %) et à la valeur nationale métropolitaine (13,4 %)⁴. Parallèlement, le taux de pauvreté est de 21,6 %, pour une moyenne nationale de 17,6 %. C'est dans ce contexte que s'inscrivent les évolutions tarifaires.

² Source : INSEE, comparateur de territoire.

³ Une zone d'emploi est « un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts » (INSEE).

⁴ INSEE, comparateur de territoires.

1.3.2 L'activité économique

Le niveau d'activité économique du territoire couvert a un impact sur les ressources financières du syndicat. En effet, le versement « mobilité », acquitté par les organismes privés et publics employant plus de 10 salariés, représente sa principale ressource de fonctionnement⁵.

Les secteurs d'activité les plus représentés sont ceux du « commerce, des transports et services divers », qui constituent 60 % des établissements employeurs (cf. annexe n° 3). Viennent ensuite l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale (19 %)⁶.

L'utilisation du véhicule individuel reste le principal moyen de mobilité. Les transports en commun ne représentent en effet que 6,5 % des modes de transports utilisés pour se rendre au travail (cf. annexe n° 4).

1.4 Les compétences exercées

Les statuts fixent pour objet au SIMOUV :

- *« l'étude, l'organisation, l'exploitation des transports urbains,*
- *la réalisation des infrastructures nécessaires aux transports collectifs correspondants,*
- *l'approbation, le suivi, la participation à la mise en œuvre et à la révision des dispositions du plan de déplacement urbains,*
- *l'approbation, le suivi, la modification et la révision du Schéma de Cohérence territoriale. ».*

1.4.1 La mission d'autorité organisatrice de la mobilité

Le syndicat a la qualité d'autorité organisatrice des transports urbains sur le territoire des communautés d'agglomération qui en sont membres⁷. À ce titre, il exerce le pouvoir concédant et il est habilité à percevoir l'ensemble des taxes liées au transport.

⁵ Le versement mobilité est une contribution indirecte dont l'assiette est constituée par l'ensemble des rémunérations versées par les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, employant au moins onze salariés dans le périmètre d'une autorité organisatrice de la mobilité (article L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales).

⁶ INSEE, « Zone d'emploi 2020 de Valenciennes ».

⁷ Article L. 1231-1 du code des transports et article 3 des statuts du SIMOUV.

Outre le service régulier de transport public de personnes, le SIMOUV est aussi responsable de l'organisation des services :

- de transport public de personnes à la demande ;
- de transport scolaire ;
- relatifs aux mobilités actives et de leur développement⁸ ;
- de la mobilité solidaire afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et de celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;
- relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur et au développement de ces usages.

Depuis 2014, plusieurs évolutions juridiques sont intervenues, étoffant les missions des autorités organisatrices des transports, renommées « autorité organisatrice de la mobilité » (AOM)⁹, pour qu'elles contribuent notamment aux politiques nationales de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore, l'étalement urbain et à la préservation de la biodiversité¹⁰. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a constitué, en particulier, une étape importante pour les autorités compétentes en matière de transport. Son objectif est d'améliorer concrètement les déplacements au quotidien pour tous les citoyens et dans tous les territoires, grâce à des transports plus faciles, moins coûteux et plus propres. Le champ d'intervention des autorités organisatrices de la mobilité, telles que le SIMOUV, s'en trouve élargi.

1.4.2 Le plan de mobilité

La qualité d'AOM rend le syndicat compétent pour assurer la planification, le suivi et l'évaluation de la politique de mobilité, en y associant l'ensemble des acteurs concernés¹¹. Cette mission est formalisée dans un plan de mobilité (PDM), anciennement appelé plan de déplacements urbains (PDU)¹². La loi d'orientation de 2019 a élargi la portée de ce document

⁸ Les mobilités actives, définies à l'article L. 1271-1 du code des transports, sont la marche à pied, le vélo, et l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée.

⁹ Suite à la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

¹⁰ Lois :

- n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles,

- n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République,

- n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte ;

- n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

- n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

¹¹ III de l'article L. 1231-1-1 du code des transports.

¹² La loi d'orientation des mobilités (LOM) n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 a changé l'appellation « *plan de déplacements urbains* » en « *plan de mobilité* » à compter du 1^{er} janvier 2021.

Les objectifs, la portée juridique et les modalités d'élaboration et de révision du plan, sont fixés aux articles L. 1214-1 à L. 1214-38 du code des transports.

en y intégrant notamment les nouveaux modes de transport (vélo, covoiturage...) et la mobilité solidaire.

Le plan doit prendre en compte et respecter les orientations définies dans les documents de planification de rang supérieur : le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SDRADDET) et le Schéma de cohérence territoriale (SCOT). De façon analogue, il doit être tenu compte des dispositions du PDM dans les documents de rang inférieur que sont les plans locaux d'urbanisme communaux et intercommunaux.

Le plan actuellement en vigueur a été officialisé par une délibération prise en décembre 2014. Établi pour la période 2013-2023, l'objectif principal est de réduire l'usage de la voiture individuelle. Le document comprend 25 actions détaillées autour de six thématiques¹³.

Les objectifs quantifiés figurant au PDU sont notamment :

- la diminution du trafic et de la part des déplacements effectués en voiture ;
- l'augmentation de 2 % de l'usage des transports collectifs ;
- l'augmentation de 2 % de l'usage du vélo ;
- l'augmentation de 3 % de l'usage de la marche à pied.

Une évaluation a été menée en 2019 pour répondre à l'obligation d'un bilan quinquennal¹⁴. Hormis la marche, les objectifs ne sont pas atteints (cf. annexe n° 5). La part des transports publics n'a, en effet, cessé de diminuer au fil des années, malgré l'extension du réseau, du fait de la faible attractivité de ce dernier (fréquence des bus au mieux toutes les 15 minutes, amplitude horaire de service limitée, perturbations sur la nouvelle ligne de tramway...). L'usage du vélo ne s'est pas développé au niveau attendu. Enfin, le taux de motorisation des ménages a augmenté, ainsi que le trafic automobile.

L'évaluation a révélé une carence dans l'animation, le portage et le suivi de la mise en œuvre des actions définies dans le plan de déplacements urbains, pourtant indispensables pour mobiliser tous les acteurs intervenant dans le champ de la mobilité. Le PDU adopté en 2014 le soulignait pourtant déjà¹⁵.

En février 2020, le comité syndical a pris acte des résultats et décidé de redéfinir les modalités d'animation et de suivi. Les comités, restreint et plénier, chargés respectivement du suivi opérationnel et de l'association de tous les acteurs, ont été renouvelés en octobre 2020. Cependant, une seule réunion du comité restreint a eu lieu en décembre 2021. Le comité plénier a été réuni en novembre 2022.

¹³ L'articulation des politiques d'urbanisme et de mobilité, le renforcement de la mobilité pour tous, le développement d'un système de mobilité à coût maîtrisé, la maîtrise des circuits automobiles *via* l'ensemble des outils disponibles, la confirmation de la mobilité dans son rôle de vecteur de dynamisme économique et l'encouragement des changements de comportement de mobilité.

¹⁴ Article L. 1214-8 du code des transports. D'une durée de 10 ans le plan actuel sera caduc le 4 décembre 2024.

¹⁵ Le résumé du PDU 2013-2023 mentionne que « *La gouvernance et le suivi seront les clés de réussite pour mener à bien les différentes actions et pour que le PDU soit l'outil de mobilité de tous les acteurs de l'agglomération, et non plus seulement celui du SITURV.* ».

Le plan de mobilité constitue un document stratégique, dont le SIMOUV est responsable. La volonté d'animation doit se traduire dans un programme d'actions planifié et suivi. Il importe que le syndicat exerce pleinement cette compétence.

D'une durée de validité de 10 ans, le PDU deviendra caduc en décembre 2024. Le syndicat a enclenché les premières actions pour élaborer un nouveau plan.

1.4.3 Le schéma de cohérence territoriale

Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) est un document de planification stratégique à long terme créé par la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 *relative à la solidarité et au renouvellement urbains*. Le SCoT comporte en premier lieu un rapport de présentation constitué d'un diagnostic du territoire, au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipement et de service, ainsi que d'une évaluation environnementale.

Ensuite, un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) met en cohérence et fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports, de développement économique, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, de lutte contre l'étalement urbain, de prévention et de remise en état des continuités écologiques.

Enfin, pour sa mise en œuvre, le SCoT comporte un Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) qui constitue sa partie réglementaire.

Conformément à ses statuts, le SIMOUV assure l'élaboration, l'approbation, le suivi et la révision du SCoT du Valenciennois. Le document en vigueur a été approuvé en février 2014, avec une projection à l'horizon 2030.

Les trois axes de développement arrêtés dans le PADD visent à :

- renforcer le rayonnement et l'attractivité du Valenciennois dans son environnement régional ;
- permettre un développement durable et équilibré du Valenciennois ;
- et améliorer le cadre de vie et penser un urbanisme de proximité.

Ils ont été déclinés en objectifs :

- affirmer l'organisation rationnelle et équilibrée du territoire (préservation des espaces naturels et agricoles en maîtrisant le développement de l'espace urbain) ;
- préserver l'armature verte et bleue (préservation et valorisation des ressources naturelles et agricoles du Valenciennois de manière durable ; mettre en valeur les paysages et les éléments patrimoniaux structurants du territoire, facteurs d'attractivité ; valoriser la qualité urbaine et paysagère du territoire et adapter la ville au changement climatique ;
- organiser l'armature urbaine et économique (définition des objectifs et des principes de la politique de l'habitat ; développer la mobilité durable en optimisant les infrastructures de transport et les déplacements ; renforcer l'attractivité économique du Valenciennois ; équilibrer et dynamiser l'armature commerciale du territoire.

Aux objectifs du SCoT sont associés des indicateurs de suivi.

Pour satisfaire aux exigences du code de l'urbanisme¹⁶, une évaluation, enclenchée en décembre 2019, a été menée et approuvée par le comité syndical en février 2020. Elle conclut que les objectifs définis au document d'orientation et d'objectifs sont globalement ou partiellement atteints. Les principaux enseignements portent sur l'adaptation nécessaire du document avec les nouveaux enjeux de transition énergétique, de lutte contre l'artificialisation des sols, de stratégie commerciale, de gouvernance et de partenariats avec les territoires voisins.

Une des conditions de succès de la mise en œuvre et de l'évolution du SCoT est la bonne coordination avec la région, responsable du SRADDET¹⁷ et avec les deux communautés d'agglomération, responsables de leur PLUi respectif. De 2018 à 2022, pourtant, seulement trois réunions de la commission du SCoT ont eu lieu.

À l'instar du plan de déplacements urbains, le syndicat doit exercer pleinement sa compétence d'animation. À cette fin, la chambre lui recommande de définir un programme d'actions pour la mise en œuvre des documents de planification urbaine.

Recommandation n° 1 : définir un programme d'actions pour l'exercice des compétences relatives au plan de déplacements urbains et au schéma de cohérence territoriale, et assurer son suivi.

En réponse à la chambre, le président explique les différentes raisons pour lesquelles le SIMOUV n'a pas encore pu se saisir pleinement des compétences relatives à l'organisation urbaine, en particulier la crise sanitaire et la charge de travail qu'a représentée la procédure de renouvellement du contrat de délégation de service public. Il signale qu'une nouvelle dynamique a récemment été initiée afin d'assurer l'exercice plein et entier des prérogatives du syndicat dans le cadre d'une action politique concertée.

1.5 L'offre

Dans le cadre de son réseau de transports, exploité sous la marque commerciale « Transvilles »¹⁸, le SIMOUV met à la disposition de la population différentes solutions de mobilité.

¹⁶ Une évaluation tous les six ans est requise au titre des dispositions de l'article L. 143-28 du code de l'urbanisme.

¹⁷ Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) a été adopté par le conseil régional le 30 juin 2020 et approuvé par arrêté préfectoral le 4 août 2020. Il comporte 11 domaines d'intervention avec des objectifs à moyen et long terme. S'agissant du foncier, l'objectif est une division de l'artificialisation par 3 en 2030, par 4 en 2040 et par 6 en 2050 afin de tendre vers le zéro artificialisation nette.

¹⁸ La marque « Transvilles » fait référence au projet global de transport collectif engagé par le SITURV au début des années 90 et qui s'est concrétisé par la construction des deux lignes de tramway. Le terme met en relief le caractère interurbain initial du réseau de transports. Il est devenu le nom commercial officiel du réseau en 2005 à la mise en exploitation de la première ligne de tramway.

1.5.1 Les transports en commun

Les transports en commun sont assurés grâce à :

- deux lignes de tramway desservant 48 stations ;
- 36 lignes de bus, dont deux dites « express »¹⁹, avec 744 arrêts ;
- quatre navettes de centre-ville à Valenciennes (« Le Cordon » et « Le Cordon 2 »), Saint-Amand-les-Eaux (« l'Amanditour ») et Denain (« Villars Express »)²⁰ ;
- une ligne de nuit appelée « Luciole », qui relie l'université à la gare de Valenciennes en soirée ; elle comprend six arrêts permettant de desservir des points d'intérêt, notamment des lieux de loisirs ainsi que le centre-ville et la gare ; mise en place pour les étudiants, elle est cependant accessible à tous.

Fin 2021, le parc roulant était constitué de 30 rames de tramway et de 143 véhicules, d'un âge moyen de respectivement 14 ans et neuf ans. Le SIMOUV s'est engagé dans un plan de renouvellement de bus, avec une transition progressive au « biogaz naturel pour véhicules » (BioGNV)²¹. Dans cette perspective, une station a été construite en 2022 et mise en service en janvier 2023. Outre les besoins du syndicat, les particuliers et les professionnels peuvent s'y approvisionner.

Les deux lignes de tramway constituent l'armature autour de laquelle les lignes de bus s'articulent, permettant ainsi une desserte optimale du territoire (cf. annexe n° 6).

La ligne 1 du tramway est exploitée depuis 2006. La seconde, entre Valenciennes et Condé-sur-l'Escaut, a été mise en service en 2014. Elle a connu des dysfonctionnements récurrents depuis 2014. Des travaux financés par le SIMOUV ont permis un retour à une situation normale en mai 2021²².

Les usagers peuvent aussi utiliser 11 lignes interrégionales sur les tronçons de trajet dans le ressort territorial du syndicat.

Le titre de transport « Transvilles » permet, en outre, d'utiliser le train express régional (TER) circulant dans le périmètre du SIMOUV, à partir des 12 gares présentes sur le territoire.

¹⁹ Dénommées « Illigo », les lignes desservent notamment l'Université depuis Denain et la Gare de Valenciennes. Elles ont été déployées pour la desserte du campus universitaire « Mont Houy », qui comprend près de 10 000 étudiants, renforçant l'offre de tramway et de bus pour rallier le centre-ville et la gare de Valenciennes.

²⁰ Les navettes ont été déployées entre 2019 et 2022.

²¹ Dans le cadre de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, la mutation des réseaux de transport collectif routier vers les flottes de véhicules propres pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants est obligatoire.

²² La ligne 2 fonctionne en voie unique qui nécessite un dispositif sécuritaire sur chacune des 30 rames de tramway. Le système a pour rôle d'empêcher le franchissement d'un feu de signalisation rouge par un freinage d'urgence et prévenir ainsi tout risque de collision de deux rames circulant en sens inverse. Les équipements installés sur la nouvelle ligne de tramway se sont montrés défectueux. La ligne a été exploitée avec difficulté de 2015 à 2021 et a dû être complétée avec une desserte par bus.

Le SIMOUV a mis en œuvre les différentes solutions réparatoires préconisées par l'expert avec la passation fin 2019 de divers marchés publics. L'exécution de ces opérations a permis une remise en service progressive en service nominal de la ligne à compter de mai 2021.

L'intermodalité, qui désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement, est favorisée par la présence de parkings relais : deux situés à proximité immédiate des gares de trains de Saint-Amand-les-Eaux et de Bouchain et cinq à des points d'arrêts de tramway (cf. annexe n° 7).

1.5.2 Les transports scolaires

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a transféré aux régions, à compter du 1^{er} janvier 2017, la compétence des transports scolaires qui était précédemment de la responsabilité des départements sur les territoires dépourvus d'autorité organisatrice²³.

Au titre de l'article L. 3111-7 du code des transports, le SIMOUV a conservé cette compétence qu'il exerçait déjà²⁴.

La région n'intervient donc que sur le plan financier, d'une part en transférant au syndicat la quote-part de dotation globale de fonctionnement provenant de l'État associée à la compétence « transports scolaires », et, d'autre part, en subventionnant la gratuité du transport des lycéens au titre de sa politique régionale en la matière.

Le transport scolaire sur le territoire du SIMOUV est assuré sur 33 lignes qui permettent aux élèves, collégiens et lycéens d'effectuer les trajets entre leur domicile et leur établissement. Il n'y a pas de lignes dédiées aux scolaires. Collégiens et lycéens utilisent les transports en commun.

Après leur inscription annuelle, les élèves accèdent librement au réseau dans le cadre de la gratuité instaurée pour les jeunes.

1.5.3 Les mobilités douces

Suite au succès de l'offre de vélos en libre-service expérimentée par Valenciennes Métropole à l'occasion de la coupe du monde féminine de football en 2019 et reprise par le SIMOUV, ce dernier a déployé une nouvelle flotte de 70 équipements en 2022. L'exploitation est confiée au délégataire. De plus, le syndicat installe sur l'espace public, pour les communes qui en font la demande, des arceaux de stationnement.

Pour les déplacements à pied, une première liaison a été initiée entre la gare de Valenciennes et l'Université, sur une longueur de 1,2 km.

L'offre en mobilité douce reste cependant limitée. Ce mode de déplacement faisant partie intégrante des dispositifs de mobilité, il est nécessaire que le SIMOUV définisse une stratégie en la matière.

²³ Article 15.

²⁴ Alinéa 4 de l'article L. 3111-7 du code des transports.

En réponse à la chambre, le président indique qu'une nouvelle dynamique a été initiée et que deux opérations ont été lancées, la première portant sur une liaison urbaine pédestre, et, la seconde, sur la réfection de pistes cyclables.

1.5.4 Le transport à la demande

1.5.4.1 L'organisation par secteur

Le transport à la demande (TAD) est défini réglementairement comme « un service collectif offert à la place, déterminé en partie en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance et qui est exécuté avec des véhicules dont la capacité minimale est fixée à quatre places, y compris celle du conducteur »²⁵.

Le SIMOUV a mis en place ce service, nommé « Taxival », dans cinq secteurs peu denses de l'agglomération²⁶. Les usagers éloignés de lignes régulières ont ainsi accès aux transports publics. Des points de départ sont prédéfinis sur le territoire. Les lieux d'arrivée peuvent être un autre site Taxival ou un arrêt de rabattement en correspondance avec les services réguliers du SIMOUV ou le TER. Il existe un peu plus de 180 arrêts de secteur et une quinzaine d'arrêts de rabattement.

Le fonctionnement se fait sur inscription téléphonique. En cas de besoins simultanés de plusieurs usagers, un groupage peut être décidé par l'exploitant en décalant de quelques minutes les réservations. Des dessertes à la demande peuvent également être sollicitées le dimanche sur certaines lignes régulières lorsque l'offre est réduite²⁷.

1.5.4.2 Transport de personnes à mobilité réduite

Le SIMOUV met en œuvre un service dénommé « SESAME », destiné aux personnes présentant des handicaps moteurs ou visuels rendant difficile l'utilisation du réseau bus et tramway²⁸. Cette offre de transport est réalisée « en porte-à-porte », sur réservation des bénéficiaires et avec des véhicules adaptés.

Les courses sont organisées en circuits chaque fois que cela est possible, afin de réaliser des regroupements de personnes. Le service est assuré au tarif normal d'un trajet. Les accompagnateurs des personnes à mobilité réduite bénéficient d'un titre unitaire spécifique à 1 €.

²⁵ Décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes.

²⁶ Le service est exploité par délégataire et s'appuie sur des sociétés de taxis.

²⁷ TAD dit par « courses virtuelles ».

²⁸ Mise en œuvre des dispositions du code des transports, notamment les articles L. 1112-1 et suivants.

1.6 La billettique

En juillet 2018, une nouvelle billetterie interopérable et sans contact a été mise en place. Le support permet de charger l'intégralité des produits de la gamme tarifaire « Transvilles », mais également ceux des autres opérateurs, tels que la SNCF ou le réseau de transport par autocars interurbains²⁹.

L'interopérabilité au niveau régional est déployée progressivement, dans le cadre du partenariat avec le syndicat Hauts-de-France-Mobilité. Techniquement, pour le SIMOUV, elle a nécessité le déploiement de nouveaux équipements dans les véhicules et la mise en communication des serveurs des deux structures alimentant une plateforme commune accessible aux usagers pour des déplacements sur toute la région.

En 2020, face aux contraintes sanitaires, le SIMOUV et son exploitant ont aussi mis en place l'application « M-Ticket », qui permet aux usagers d'acheter et de valider des titres de transport unitaires directement sur smartphone.

1.7 La fréquentation

Pour l'ensemble des services de transports proposé par le SIMOUV, 8,5 millions de kilomètres ont été réalisés en 2021. Cette « production » a augmenté de 14,2 % par rapport à l'exercice précédent et retrouve le niveau de 2019, d'avant la crise sanitaire.

S'agissant du nombre de voyages³⁰, en 2021, il s'est élevé à 15,2 millions, en hausse de 20 % par rapport à 2020, année marquée par la pandémie³¹, mais en-deçà de sa valeur de 2019 de 16,1 millions, alors même que l'offre kilométrique s'est accrue.

La baisse concerne surtout l'usage des transports en commun. En effet, en nombre de validations de titres pour les trajets en tramway et en bus, la fréquentation en 2021 est en diminution de 30 % par rapport à 2019, ce qui semble marquer un changement des comportements.

En réponse à la chambre, le président du syndicat indique qu'un report de voyages des tramways et bus sur les navettes de centre-ville doit être pris en compte pour expliquer la baisse constatée, sans qu'il soit cependant possible de l'évaluer dans la mesure où l'accès au service se fait sans validation de titres.

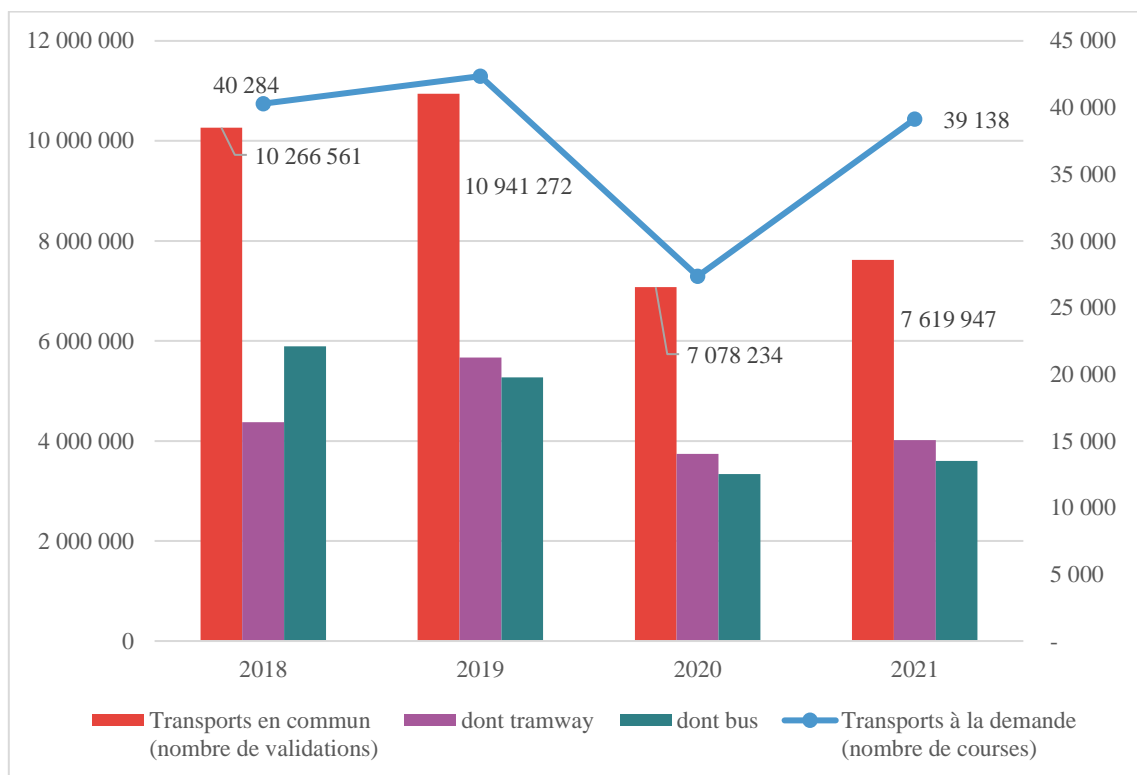
La tendance est moins nette pour le transport à la demande, qui enregistre une décroissance limitée à 3 %.

²⁹ Réseau « Arc en Ciel » dans le département du Nord.

³⁰ Le déplacement correspond au mouvement d'une personne, effectué pour un motif (travail, loisir, achat...) entre une origine et une destination en utilisant un ou plusieurs modes de transport. Le voyage est une portion de déplacement effectué selon un moyen de transport mécanisé (montée et descente d'un véhicule).

³¹ Les déplacements en 2020 ont été atypiques et non révélateurs des habitudes de déplacement, compte tenu des contraintes imposées à la population (confinement, limitation des déplacements, fermeture de certains lieux d'activités et déploiement massif du télétravail).

Graphique n° 1 : Évolution de la fréquentation des transports commerciaux



Source : chambre régionale des comptes, à partir des données du SIMOUV.

En revanche, les services accessibles librement, sans frais, sont davantage utilisés (cf. annexe n° 8). Les causes de l'évolution de la fréquentation sont cependant multifactorielles et le prix ne constitue pas le seul paramètre³² explicatif. Il devra en être tenu compte dans l'établissement du nouveau plan de mobilité.

1.8 La gratuité

1.8.1 Services accessibles en gratuité permanente

Les deux principales mesures de gratuité mises en place au cours des dernières années concernent la mobilité des jeunes et celle pour les usagers utilisant des navettes de centre-ville.

La fin du financement des transports scolaires par le département en 2016 a conduit le SIMOUV à développer progressivement l'accès au réseau, sans frais pour les jeunes, après acquittement de 20 € par an de frais de dossier. Le syndicat a tout d'abord maintenu la gratuité du transport scolaire. À partir de septembre 2018, elle a été généralisée à tous les usagers de

³² Rapport d'analyse du Groupement des autorités responsables du transport (GART) « *Gratuité(s) des transports publics : une étude GART pour objectiver le débat* », octobre 2019.

moins de 18 ans, leur permettant de voyager sur l'ensemble du réseau tout au long de l'année. L'année suivante, l'âge pour bénéficier de la mesure a été relevé à 25 ans.

Le SIMOUV a aussi déployé une offre de navettes de centre-ville, accessibles gratuitement. D'abord proposé à Valenciennes, le service a été étendu à Saint-Amand-les-Eaux puis à Denain.

1.8.2 Le coût et le financement

Le syndicat estime le coût des principales mesures de gratuité à 9,5 M€ pour l'année 2021 :

- 5,4 M€ pour la gratuité des transports scolaires ;
- 2,9 M€ pour la gratuité des jeunes ;
- 1,2 M€ pour les navettes des centres-villes.

Le financement provient :

- de l'État, grâce à la quote-part de dotation globale de fonctionnement que perçoit le SIMOUV au titre de la compétence « transports scolaires », d'un montant de 3,3 M€ ;
- de la région, qui apporte un financement pour la gratuité du transport scolaire des lycéens à hauteur de 1,1 M€ ;
- du délégataire, pour un montant de 0,8 M€ ;
- et du SIMOUV, qui assume le solde, soit la quote-part la plus importante (4,3 M€).

1.8.3 Les autres mesures

1.8.3.1 La gratuité lors d'évènements

Le SIMOUV met en place, à titre expérimental, des opérations ponctuelles de gratuité au cours d'évènements et de manifestations, afin de promouvoir les transports publics.

Lors de la coupe du monde féminine de football en 2019, qui s'est déroulée en partie à Valenciennes, le SIMOUV a, ainsi, facilité l'accès aux matchs. L'offre de tramway a été renforcée et les détenteurs de tickets d'entrée aux évènements pouvaient emprunter les transports en commun gratuitement pour se rendre au stade et en repartir.

En 2021, au moment des fêtes de fin d'année, les usagers ont pu bénéficier d'un titre de transport gratuit sur l'ensemble du réseau, durant un week-end.

Le syndicat est partenaire de l'opération « eTER », menée par la région et la SNCF durant la période estivale, pour favoriser le tourisme de loisir à l'échelle des Hauts-de-France. Dans ce cadre, le SIMOUV met en place des navettes gratuites pour les usagers arrivant par le TER pour se rendre sur les sites de Saint-Amand-les-Eaux, Raismes et Condé-sur-l'Escaut. La période d'activité du dispositif a été étendue au fil des années. De trois jours en 2019, elle a progressivement couvert presque l'intégralité des mois de juillet et août.

1.8.3.2 Les dispositions à caractère social

Des mesures de gratuité ont également été instaurées lors des campagnes vaccinales contre la Covid-19. En 2021, un service de transport à la demande spécifique a permis aux personnes âgées, à partir de 75 ans, de se rendre dans les centres de vaccination grâce à un service de transport dédié. De plus, un service de navettes gratuites a été mis en place pour des trajets groupés, à partir de points de rassemblement sur le territoire et vers les centres de vaccination. Un dispositif de navette en porte à porte a aussi été déployé, en coordination avec les communes et les centres communaux d'action sociale (CCAS).

Des prises en charge des titres de transport, plus ou moins larges, existent par ailleurs. Un abonnement mensuel à tarif réduit a été instauré pour les personnes de plus de 16 ans sous condition de ressources. Une coopération existe avec les CCAS pour moduler le prix des titres allant, le cas échéant, jusqu'à la gratuité.

En 2022, le SIMOUV a octroyé la gratuité des transports en commun aux personnes de nationalité ukrainienne réfugiées sur le territoire.

1.9 Les partenaires

Les principaux partenaires avec lesquels le SIMOUV coopère étroitement sont : la région, la SNCF et le syndicat Hauts-de-France Mobilité.

La région apporte un soutien financier pour la gratuité du transport scolaire des lycéens. Elle permet, par ailleurs, aux usagers d'utiliser les cars interurbains de son réseau « Arc en Ciel », qui circulent sur le territoire couvert par le syndicat. Des relations institutionnelles sont également établies pour garantir la bonne articulation entre les documents réglementaires de planification du développement territorial (cf. *supra*).

Une coopération existe aussi entre le SIMOUV et SNCF Mobilités, permettant aux usagers, commerciaux et scolaires d'utiliser le réseau des TER pour des trajets au sein du territoire du SIMOUV, à partir des 12 gares présentes dans le périmètre.

Enfin, l'établissement est adhérent au Syndicat Hauts-de-France Mobilités, dont les compétences sont notamment :

- le développement et l'exploitation d'un système multimodal d'information à l'intention des usagers,
- et la coordination des tarifications.

Cette dernière coopération a permis le déploiement de la nouvelle billettique interopérable (cf. *supra*). Hauts-de-France Mobilités assure l'exploitation de la plateforme numérique à destination des usagers³³.

³³ www.passpass.fr

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Le syndicat intercommunal de mobilité et d'organisation urbaine du Valenciennois (SIMOUV), issu de la fusion de deux syndicats, exerce deux compétences : l'une de nature opérationnelle, dans le cadre de son statut d'autorité organisatrice de la mobilité, et l'autre, davantage institutionnelle, consistant à élaborer et à suivre la mise en œuvre du plan de mobilité et du schéma de cohérence territoriale. Si la mission relative aux déplacements est remplie, celle portant sur les documents de planification du développement territorial nécessite d'être pleinement investie.

À cet égard la chambre formule la recommandation suivante : définir un programme d'actions pour l'exercice des compétences relatives au plan de déplacements urbains et au schéma de cohérence territoriale, et assurer son suivi.

En matière de transports en commun, le SIMOUV déploie le service sur le territoire des communautés d'agglomération de Valenciennes Métropole et de la Porte du Hainaut, qui rassemblent un peu plus de 350 000 habitants. Un réseau de tramway et de bus est utilisé par les usagers tant commerciaux que scolaires. S'y ajoute une offre de transports à la demande. La billetterie a été modernisée en 2018, permettant une interopérabilité avec les autres réseaux de transports présents sur la région Hauts-de-France.

Malgré une offre renforcée, la fréquentation a diminué de 30 % par rapport à 2018. Tous modes de déplacement confondus, le nombre de voyages réalisés en 2021 a été de 15 millions, en-deçà donc des 16 millions qui avaient été enregistrés en 2019.

En termes de tarifs, le SIMOUV a développé différentes formes de gratuité. Réservé initialement aux transports scolaires, l'accès gratuit au réseau a progressivement été étendu aux jeunes, de moins de 18 ans, puis de moins de 25 ans, dès lors que des frais de dossier de 20 € par an sont acquittés. Des navettes de centres-villes librement accessibles sont aussi déployées à Valenciennes, Saint-Amand-les-Eaux et Denain. Ces mesures représentent un coût annuel de 9,5 M€ par an, dont 4,3 M€ sont à la charge du syndicat. En outre, pour des manifestations particulières, ou à certaines périodes de l'année, ainsi que pour des publics spécifiques, des mesures de gratuité ont été instaurées.

Le SIMOUV coopère avec la région, SNCF Mobilités et le syndicat Hauts-de-France Mobilité pour la coordination des offres de transports et les tarifs.

2 LA GOUVERNANCE ET LE FONCTIONNEMENT DU SYNDICAT

2.1 Les projets de mandat

2.1.1 Le projet de mandat jusqu'en 2020

Le projet de la mandature 2014-2020 mentionnait six objectifs devant « être mis en œuvre dans les meilleures conditions au cours du mandat » :

1. La stabilisation et la consolidation financières ; il était envisagé une concertation avec les communautés d'agglomération adhérentes afin de dégager de nouvelles marges de manœuvre ;
2. L'organisation de la délégation du service public des transports urbains pour les années 2015 à 2021, avec une « sacralisation » d'outils opérationnels de suivi de la délégation ;
3. La prise en compte « des nouvelles mobilités » introduites par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
4. Le déploiement d'une politique ambitieuse en matière de renouvellement du parc roulant tenant compte notamment des mesures de limitation des nuisances environnementales issues des lois dites « Grenelles I et II »³⁴;
5. La réduction du volume des contentieux en préservant les intérêts du syndicat et en sécurisant les relations contractuelles lors de la passation des contrats publics ;
6. La sensibilisation des acteurs locaux aux orientations du SCoT du Valenciennois en veillant à la mise en cohérence des projets de territoires avec le document cadre.

Il n'y a pas eu d'évaluation du projet de mandat. Une rétrospective des années 2018 à 2021 permet cependant d'établir que :

1. La situation financière demeure fragile et le financement du programme d'investissement envisagé pour les années à venir n'est pas assuré (cf. infra) ;
2. La convention de délégation de service public pour la période de 2016 à 2022 a fait l'objet d'un contrôle complet et efficace (cf. infra) ;
3. L'objectif de prise en compte de nouvelles mobilités a commencé à se concrétiser, en particulier avec le déploiement de navettes accessibles gratuitement dans les centres-villes ;
4. La définition d'une stratégie de renouvellement du parc roulant a été finalisée en 2021 ;
5. Le syndicat demeure engagé dans six contentieux ; depuis 2015, sept se sont cependant conclus favorablement pour le SIMOUV ; l'expertise menée à l'initiative du syndicat sur le dossier avec l'enjeu financier le plus fort, portant sur les responsabilités et les préjudices associés aux dysfonctionnements de la ligne 2 du tramway, a conduit à des conclusions d'expertise qui lui ont été favorables ;
6. L'implication du SIMOUV dans la mise en œuvre de ses compétences portant sur le schéma de cohérence territoriale et le plan de déplacements urbains n'a pas été celle qui

³⁴ Lois n° 2009-967 du 3 août 2009 et n° 2010-788 du 12 juillet 2010.

était souhaitée du fait du niveau d'engagement sur le rôle d'autorité organisatrice des transports ; des évaluations ont cependant été réalisées.

2.1.2 Le projet de mandat 2020-2026

Le nouveau président élu en septembre 2020 a établi un projet de mandat fixant sept enjeux devant animer l'action des services :

1. sanitaire, en mettant en œuvre toutes les mesures utiles à la lutte contre la propagation du virus Covid-19 ;
2. sécuritaire, en luttant contre le sentiment d'insécurité des usagers et du personnel ;
3. écologique, notamment en faisant l'acquisition d'autobus à faible émission de gaz à effet de serre ;
4. social, en poursuivant l'extension de la gratuité des transports en commun ;
5. économique et financier, en assurant l'équilibre budgétaire et en obtenant des communautés d'agglomération adhérentes les ressources financières nécessaires à l'exercice des compétences ;
6. partenarial, en associant davantage les partenaires du SIMOUV à son action ;
7. et territorial, en veillant notamment à la cohérence territoriale et en adaptant le SCoT aux mobilités douces.

Le projet de mandat est le document stratégique qui doit guider l'action de l'établissement. La chambre recommande donc de le décliner en objectifs et en plans d'actions, chiffrés, en recettes et en dépenses, puis de le faire approuver par l'assemblée délibérante. Il devra constituer le socle du programme pluriannuel d'investissements et de la prospective financière (cf. *infra*).

Recommandation n° 2 : décliner le projet de mandat en un plan d'actions chiffré, en dépenses et en recettes, et le faire approuver par le comité syndical.

Le document devra être mis à jour régulièrement pour prendre en compte le futur plan de mobilité et la déclinaison opérationnelle des dispositions de la loi de 2019 sur l'orientation des mobilités. Sur les sujets à fort enjeu, l'exécutif a déjà organisé des séminaires avec les élus. Cela a notamment été le cas pour la préparation du renouvellement du contrat de délégation de service public, le choix du biogaz pour les bus et le développement de la gratuité des transports. Il conviendra de poursuivre en ce sens pour les choix stratégiques à venir impactant le projet de mandat.

En réponse à la chambre, le président du syndicat indique que la révision des documents de planification urbaine conduira, avec l'appui de bureaux d'étude, à établir un plan d'actions chiffré qui sera soumis à l'examen de l'assemblée délibérante.

2.2 Les instances

2.2.1 Le comité syndical

Le comité syndical est composé de 46 délégués élus par chacun des conseils communautaires, avec une répartition des sièges à parts égales. De 2018 à 2021, l'assemblée délibérante du SIMOUV s'est réunie en moyenne cinq fois par an.

Le taux de présence des délégués aux réunions a été faible de 2018 à 2020. Son niveau le plus bas a été de 46 % en 2019. La totalité de l'exécutif n'a jamais été présente et, à plusieurs reprises, jusqu'à quatre vice-présidents ont été absents³⁵.

Ce bas niveau de participation n'a pas été sans conséquence. Ainsi, entre décembre 2018 et mars 2020, par quatre fois, le comité a dû être reconvoqué du fait de l'absence de quorum. Lors de la réunion faisant suite à la seconde convocation, les taux de participation sont demeurés faibles, entre 24 % et 31 %. Cependant en 2021 et 2022, cette situation ne s'est pas reproduite.

2.2.2 L'exécutif

Au cours de la précédente mandature, l'exécutif comptait 10 membres. Le bureau, élu en 2020, en comprend 14 : le président et 13 vice-présidents. Ces derniers sont dotés de feuilles de route qui déclinent les missions associées aux délégations qui leur ont été données. Il n'y a, cependant, pas de suivi et de présentation des actions effectivement menées. Les présidents des deux communautés d'agglomération sont systématiquement invités aux réunions, avec voix consultative.

Les délégations de l'assemblée délibérante au bureau et au président sont précisément définies. Le comité syndical a choisi de conserver son pouvoir décisionnel concernant les matières suivantes :

- l'élaboration, la modification et la révision des documents réglementaires (schéma de cohérence territoriale, plan de déplacements urbains, document d'aménagement commercial...);
- la définition et la création de nouvelles offres en matière de mobilité donnant lieu à une modification de la contribution financière forfaitaire ou de l'engagement sur les recettes ;
- et l'élaboration et la mise en œuvre des grands projets définis dans les orientations du plan de déplacements urbains.

Le règlement intérieur du bureau mentionne que l'instance est compétente pour émettre un avis et orienter les délibérations. Il s'avère cependant que, de 2018 à 2020, le bureau s'est réuni moins souvent que le comité syndical.

³⁵ Les vice-présidents perçoivent des indemnités. Celles des vice-présidents sont fixées au plafond autorisé et s'élèvent à 753 € par mois en 2022 (celles du président sont de 1 506 €).

2.2.3 Les autres instances

Le SIMOUV a constitué les instances consultatives, obligatoires au regard de sa compétence en matière de mobilité : le comité des partenaires, la commission consultative du service public local de transport et celle relative au transport des personnes en situation de handicap.

S'agissant des compétences relatives à la planification urbaine, les organes sont en place : les comités pléniers et restreints du plan de déplacements urbains³⁶, ainsi que le comité de suivi du schéma de cohérence territoriale.

Le syndicat dispose également des instances requises au titre de la commande publique : la commission d'appel d'offres et celle de délégation de service public.

En revanche, fait défaut la commission de contrôle financier prévue au code général des collectivités territoriales, qui a vocation à examiner les comptes détaillés des opérations de l'entreprise titulaire du contrat de délégation de service public. Il convient de la créer.

Rappel au droit n° 1 : créer la commission de contrôle financier, conformément aux dispositions de l'article R. 2222-3 du code général des collectivités territoriales.

En réponse aux observations de la chambre, le président a fourni la délibération actant la création de cette commission le 13 décembre 2022.

2.3 Le personnel

En 2022, le SIMOUV dispose d'un effectif limité à 11 agents. Le personnel regroupe cinq cadres A et deux B, ainsi que quatre agents de catégorie C³⁷. Mis à part un ingénieur et un adjoint technique, tous font partie de la filière administrative.

De 2018 à 2020, les moyens humains ont diminué, passant de 10,8 équivalents temps plein (ETP) à 7,7 ETP³⁸. Entre 2019 et 2021, la structure a notamment dû faire face aux départs de sept cadres. Les recrutements s'avèrent délicats pour remplacer du personnel spécialisé. Entre 2018 et 2021, huit créations de postes ont été décidées par le bureau, mais seulement trois emplois ont été pourvus.

³⁶ Le comité plénier a pour mission de nourrir les réflexions à mener en termes d'évolution du PDU et le comité restreint a pour rôle de suivre et d'animer la mise en œuvre du plan avec les partenaires institutionnels sur l'ensemble du ressort territorial.

³⁷ L'article L. 411-2 du code de la fonction publique répartit les corps et cadres d'emplois dans lesquels sont employés les agents en trois catégories désignées dans l'ordre hiérarchique décroissant par les lettres A, B et C :

- A : fonctions de direction et de conception (niveau Bac + 3) ;
- B : fonctions d'application/de maîtrise (niveau Bac ou Bac + 2) ;
- C : fonctions d'exécution (sans condition de diplôme ou BEP, BEPC, CAP).

³⁸ Les équivalents temps plein (ETP) correspondent aux effectifs présents à une date donnée, corrigés de leur quotité de travail (temps partiel, temps non complet).

Face à cette difficulté, l'établissement diversifie ses modes de recrutement. En 2021, il a ainsi eu recours à un prestataire extérieur pour le poste de chargé de suivi du SCoT et du PDU. Il a aussi exploité la voie de l'apprentissage. De 2016 à 2019, un jeune a été employé sous ce statut pour l'appui au pôle études. En 2022, une procédure a été lancée pour accueillir un apprenti dans le service « marchés publics ». Des recrutements sous contrat de projet³⁹ ont également été initiés.

Le faible effectif et la difficulté à recruter constituent un facteur de risque pour l'efficacité et la continuité de l'activité.

L'organisation des services a été modifiée en 2020. Quatre pôles ont été regroupés en deux directions, placées sous l'autorité de directeurs généraux. La première rassemble les services fonctionnels : affaires juridiques, marchés publics, comptabilité, communication et ressources humaines. La seconde a en charge la mise en œuvre des compétences (cf. annexe n° 9).

Le syndicat n'a pas encore arrêté les lignes directrices de gestion prévues par la loi n° 2019-828 du 6 août 2019 de transformation de la fonction publique. Elles ont vocation à définir la politique de gestion des ressources humaines de l'établissement. Le chantier engagé sur le sujet doit, par conséquent, être mené à son terme.

En réponse aux observations de la chambre, le président indique que les lignes de gestion seront mises en œuvre par voie d'arrêté, après avis du comité social territorial du centre de gestion de la fonction publique territoriale du Nord.

2.4 Le mode de gestion

2.4.1 Le contrat de délégation de service public 2016-2022

Le SIMOUV a confié l'exploitation du service de transports en commun à la Compagnie des Transports du Valenciennois et du Hainaut (CTVH), filiale de la société RATP Développement, dans le cadre d'une délégation de service public (DSP) de sept ans, commencée le 1^{er} janvier 2016 et qui s'est achevée le 31 décembre 2022. Le délégataire utilise la marque commerciale « Transvilles », propriété du syndicat.

Ce dernier conserve ses attributions d'autorité organisatrice, en particulier, la définition du niveau de service, la fixation des tarifs et le contrôle de l'activité du délégataire.

La structuration financière de la convention repose sur un compte d'exploitation arrêté à la signature du contrat. Un niveau des charges est défini, qui détermine la contribution financière forfaitaire (CFF) versée par le syndicat au titulaire du contrat. De son côté, la société reverse ses recettes commerciales au SIMOUV. Le syndicat exploitant supporte donc un risque d'exploitation, du fait que les montants de la CFF et des recettes commerciales sont définis au

³⁹ Décret n° 2020-172 du 27 février 2020 relatif au contrat de projet dans la fonction publique.

contrat sans devoir être ajustés aux niveaux effectivement constatés, sauf circonstances particulières prévues dans la convention.

Huit avenants ont été passés entre 2016 et 2022. Depuis 2018, des modifications particulièrement importantes du service sont intervenues, comme la gratuité des transports pour les jeunes et des navettes accessibles gratuitement. Les deux derniers avenants ont traité des conséquences financières de la crise sanitaire.

Le montant contractuel initial de la CFF a été maîtrisé. De 2016 à 2022, il était initialement prévu des versements pour une valeur totale de 372 M€. Après avenants, le montant contractuel était de 368 M€⁴⁰.

2.4.2 Le contrôle du délégataire

2.4.2.1 Les instances de suivi

Le syndicat a mis en place des instances de travail avec le délégataire, qui sont réunies régulièrement :

- le comité de direction rassemble les représentants du syndicat et du délégataire et traite de l'exploitation et des affaires générales, avec un suivi précis des actions à mener ;
- la commission de travaux assure le suivi des opérations d'investissement menées par le titulaire de la DSP (investissements et opérations de maintenance).

Les contrôles portent sur les aspects administratif et financier, technique et sur la qualité du service. Depuis 2020, le président du SIMOUV a par ailleurs instauré des réunions thématiques.

La proximité géographique des locaux du syndicat et du délégataire facilite les interactions et l'accessibilité immédiate à l'information.

2.4.2.2 L'appui de cabinets spécialisés

Des marchés ont été passés avec des cabinets spécialisés, qui assistent le syndicat dans ses opérations de contrôle sur les plans contractuel, financier et technique.

Un audit approfondi a ainsi été mené en 2018. Il a notamment mis en évidence une rentabilité du contrat supérieure à celle attendue à sa signature. Il a conduit le syndicat à obtenir une contribution du délégataire à la gratuité des transports pour les jeunes de moins de 18 ans à hauteur de 0,6 M€ par an à partir de 2018, portée à 0,8 M€ en 2019 avec l'extension aux moins de 25 ans.

⁴⁰ Montants exprimés en valeur à la signature du contrat, sans les indexations.

2.4.2.3 Les rapports annuels du délégataire

Les rapports annuels attendus du délégataire sont produits. Mis à part celui portant sur l'exercice 2017, tous les autres ont été transmis avant l'échéance contractuelle du 1^{er} juin.

Les documents sont structurés en deux parties. La première comprend les informations sur la société exploitante, les détails du service par ligne, la fréquentation du réseau, la composition du parc roulant, la consommation annuelle d'énergie (carburant pour les bus et consommation électrique pour les tramways), les investissements réalisés par le délégataire, l'organisation et la gestion du personnel et le suivi de la qualité. La seconde partie fournit les résultats chiffrés avec des statistiques (kilomètres, fréquentation...), le compte d'exploitation et les liasses fiscales de l'entreprise. Le syndicat dispose ainsi des informations lui permettant de contrôler l'exécution du contrat dans ses différents aspects et de s'assurer également de la bonne gestion des biens de retour.

Ces rapports sont analysés, avec le concours des cabinets qui assistent le syndicat afin de :

- vérifier le respect des textes régissant le rapport du délégataire et les dispositions de la convention, la conformité aux dispositions contractuelles sur le service offert (dimensions qualitatives et quantitatives) et le décompte de la contribution financière du SIMOUV ;
- analyser les résultats du service (fréquentations, résultats financiers et qualité), ainsi que son évolution depuis le début de la convention ;
- et signaler des points demandant une attention particulière ou une correction.

Les synthèses des analyses servent ensuite de support pour la présentation des rapports à la commission consultative du service public local de transport. Sur la base des mêmes informations, le comité syndical prend acte du rapport du délégataire par délibération.

Les modalités de contrôle de la délégation de service public sont conformes aux dispositions juridiques applicables et mises en œuvre de façon satisfaisante.

2.4.2.4 La Compagnie des Transports du Valenciennois et du Hainaut

La Compagnie des Transports du Valenciennois et du Hainaut (CTVH) était titulaire du contrat jusqu'à la fin de l'année 2022. Elle est une filiale du groupe RATP Développement. Elle a en charge la gestion et l'exploitation de l'ensemble du service de transports en commun : lignes d'autobus, tramways, services à la demande, transport pour les personnes à mobilité réduite... Elle assure également la maintenance des infrastructures et des véhicules et les relations avec les usagers.

Pour atteindre les objectifs fixés dans le contrat de délégation de service public, la CTVH gère l'ensemble des moyens, matériels et humains nécessaires à l'exploitation. L'effectif est de 427 agents, dont 71 % consacrés à l'exploitation (conducteurs, contrôle et prévention, encadrement), 17 % à la maintenance et 6 % au marketing.

Le délégataire supporte les charges inhérentes à l'exploitation des services de transport et encaisse l'ensemble des recettes qui sont ensuite reversées au SIMOUV, selon les

dispositions contractuelles. Le résultat annuel de 2018 à 2021 a été compris entre 1 M€ et 1,8 M€ (cf. annexe n° 10).

2.4.3 La nouvelle délégation 2023-2029

L'échéance de l'actuel contrat a été anticipée. Dès l'année 2020, le syndicat a, en effet, enclenché la préparation de la nouvelle délégation de service public, en publiant un avis de pré-information au Journal Officiel de l'Union européenne au mois de septembre et en recueillant, en décembre, l'avis du comité technique paritaire intercommunal, ainsi que celui de la commission consultative du service public des transports urbains, conformément aux dispositions du code général des collectivités territoriales et du code de la commande publique.

En janvier 2021 le comité syndical a approuvé le principe de la délégation de service public pour les années 2023 à 2029 et un avis de concession a été publié. La commission de délégation de service public s'est ensuite réunie à plusieurs reprises tout au long du déroulement de la procédure.

La liste des candidats admis à présenter une offre a été arrêtée en avril 2021 et le dossier de consultation a été envoyé aux candidats en juillet. Il comportait des exigences accrues en termes de transparence, le futur délégataire étant tenu de donner un accès direct aux outils métiers et à la comptabilité. Le cadre financier a été détaillé avec un niveau de finesse permettant des analyses ciblées. L'avis du syndicat devra être recueilli avant de déclencher tout investissement de plus de 3 000 € HT. Les modalités de prise en compte des conséquences financières de crises sanitaires semblables à celle s'étant produite en 2020 et 2021 ont par ailleurs été définies. Enfin, des investissements sur les infrastructures du tramway précédemment assurés par le syndicat ont été mis à la charge du délégataire.

Quatre offres ont été déposées en novembre 2021. Après les avoir analysées, le syndicat a mené en février, avril et mai 2022 trois étapes de négociations. Les critères d'appréciation des offres portaient sur le niveau de l'engagement financier du candidat, l'offre de service, l'efficacité des moyens, le développement et la mobilité durables et les outils de pilotage contractuels.

La convention a été attribuée à la société Keolis lors du comité syndical du 11 juillet 2022 et le contrat a été signé le même jour. Le syndicat a disposé ainsi du dernier semestre 2022 pour procéder aux opérations de fin de contrat avec la CTVH, notamment l'étape importante que constitue le contrôle de l'état des biens de retour.

2.5 La qualité des documents budgétaires

2.5.1 Le rapport sur les orientations budgétaires

Préalable au vote du budget primitif, le débat d'orientation budgétaire permet d'ouvrir les discussions au sein de l'assemblée délibérante sur les perspectives financières. Il s'appuie sur un rapport dont le contenu est fixé par le code général des collectivités territoriales⁴¹.

Le syndicat a bien adopté les délibérations actant la tenue du débat à l'intérieur du délai de deux mois précédant l'examen du budget. Les rapports, composés d'une note de synthèse assortie d'annexes, sont clairs et comprennent l'essentiel des éléments attendus. Il y manque cependant l'évolution prévisionnelle du niveau d'épargne brute et d'épargne nette. Cette mention mettrait en évidence le niveau de la capacité de désendettement qui s'avère problématique (cf. *infra*).

Les informations en matière de personnel nécessitent également d'être étoffées. Le document doit contenir les éléments de rémunération (traitements indiciaires, régimes indemnitaires, nouvelles bonifications indiciaires et heures supplémentaires) et la durée effective du temps de travail.

La chambre invite le syndicat à compléter le rapport sur les orientations budgétaires pour satisfaire aux obligations juridiques et pour la bonne information du comité syndical.

<p>Rappel au droit n° 2 : compléter le rapport sur les orientations budgétaires en y intégrant les informations requises en matière d'épargne et de personnel, conformément à l'article D. 2312-3 du code général des collectivités territoriales.</p>

En réponse à la chambre, le président du syndicat a fourni le rapport sur les orientations budgétaires de l'exercice 2023 dans lequel figurent les informations requises. Elles gagneraient cependant à être présentées de façon plus claire en ce qui concerne l'épargne nette et la capacité de désendettement.

Enfin, la note de synthèse traite exclusivement de la compétence relative aux transports. Or, les orientations retenues, et leurs conséquences budgétaires, sur les compétences d'organisation de l'espace, SCoT et PDU, nécessiteraient d'être présentées pour embrasser l'ensemble du champ d'action du SIMOUV et mettre en perspective les informations fournies en annexe sur ces sujets.

2.5.2 Les budgets et les comptes administratifs

Le syndicat vote un budget unique, établi selon l'instruction budgétaire et comptable applicable aux services publics industriels et commerciaux (M4) et plus spécialement celle réservée aux services publics locaux de transport de personnes (M43).

⁴¹ Dispositions des articles L. 2312-1 et D. 2312-3 applicables au syndicat sur le fondement de l'article L. 5211-36 du code général des collectivités territoriales.

L'activité d'autorité organisatrice de la mobilité et la mise en œuvre des compétences relatives à l'organisation de l'espace sont de natures différentes. Le SIMOUV pourrait mieux identifier ce dernier champ d'intervention en utilisant les possibilités offertes par l'instruction budgétaire (traitement en opérations ou en autorisations de programme et crédits de paiements pour l'investissement). Il pourrait également être mis en place un budget spécifique.

2.5.2.1 Le contenu des documents et leur fiabilité

Outre les informations propres au vote, l'instruction budgétaire, prévoit la présence de diverses annexes au budget et au compte administratif, afin que les élus et les citoyens disposent des éléments indispensables à une appréciation globale de la situation financière de la structure. Si les budgets et les comptes administratifs sont globalement satisfaisants, certaines informations nécessitent d'y être ajoutées.

Ainsi, les états permettant de connaître les variations du patrimoine avec les entrées et les sorties d'immobilisations sont absents des comptes administratifs des exercices 2020 et 2021.

Des états sur les engagements hors bilan ne sont pas complets. Il manque la liste des organismes dans lesquels l'établissement a pris un engagement financier. Cette dernière devrait mentionner l'existence de la délégation de service public. L'information est essentielle à la compréhension de la situation financière du SIMOUV.

De même, il manque les informations relatives aux subventions versées qui sont nombreuses et représentent des enjeux financiers importants (cf. *infra*).

En réponse à la chambre, le président précise que les informations requises en matière de variation du patrimoine, d'engagement hors bilan et de subventions seront intégrées de façon pérenne aux documents budgétaires à partir de 2023.

S'agissant de la fiabilité des prévisions budgétaires, elle est satisfaisante, en dépenses et en recettes, dans les deux sections d'exploitation et d'investissement.

2.5.2.2 Les restes à réaliser

Les restes à réaliser, déterminés à partir de la comptabilité d'engagement, correspondent aux dépenses⁴² engagées non mandatées au 31 décembre de l'exercice, et aux recettes⁴³ certaines n'ayant pas donné lieu à l'émission d'un titre de recettes. Les montants arrêtés se répercutent sur le résultat budgétaire de l'année écoulée.

Le suivi puis l'inscription des restes à réaliser menés par le syndicat sont satisfaisants. Cependant, des restes à réaliser sont pris en compte en dépenses d'investissement au titre

⁴² Les restes à réaliser en dépenses sont des engagements juridiques donnés à des tiers qui découlent de la signature de marchés, de contrats ou de conventions et qui n'ont pas encore fait l'objet d'un mandatement sur l'exercice (n) qui vient de s'achever mais qui donneront obligatoirement lieu à un début de paiement sur le prochain exercice (n+1).

⁴³ Les restes à réaliser en recettes correspondent à des recettes certaines n'ayant pas donné lieu à l'émission d'un titre de recettes (justifiées par des arrêtés attributifs de subvention, des contrats d'emprunts ou de réservation de crédits).

d'autorisations de programme/crédits de paiements (AP/CP)⁴⁴. Cette pratique, outre qu'elle est contraire à l'instruction budgétaire et comptable, va à l'encontre de l'objectif même du dispositif, qui vise précisément à éviter de faire supporter l'intégralité des frais d'opérations d'investissement pluriannuelles sur le budget d'une année.

Ces anomalies ont affecté significativement les résultats présentés au comité syndical en 2018, 2019 et 2020 (cf. annexe n° 11). Suite aux observations de la chambre, le SIMOUV a corrigé sa pratique.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Si des orientations sur l'action du syndicat ont été données en début de mandature, elles gagneraient à être transformées en un véritable projet d'établissement.

La chambre recommande de décliner le projet de mandat en un plan d'actions chiffré, en dépenses et en recettes, et de le faire approuver par le comité syndical.

Les différentes instances fonctionnent correctement. Le manque d'assiduité, constaté sur les années 2018, 2019 et 2020, tend à s'atténuer. Cependant, le niveau d'activité des commissions est hétérogène. Celles consacrées au SCoT et au PDU devront être dynamisées concomitamment avec la montée en puissance de l'exercice de ces compétences.

La chambre rappelle par ailleurs l'obligation qui incombe au syndicat de créer la commission de contrôle financier.

En termes de personnel, l'effectif est limité à une douzaine de personnes. Le syndicat a dû faire face à de nombreux départs de cadres. Il peine à recruter, ce qui peut fragiliser le traitement efficace et continu de dossiers en cours.

L'établissement a choisi la délégation de service public comme mode de gestion du service des transports. Le contrat passé en 2016 s'est achevé fin 2022. Huit avenants ont été conclus. Le SIMOUV a maîtrisé le niveau de la contribution financière forfaitaire versée annuellement au délégataire. Il a su par ailleurs mettre en place l'organisation et les moyens lui permettant d'exercer un contrôle efficace de l'exécution de la convention.

Dans la perspective de l'achèvement du contrat actuel, la procédure de mise en concurrence a été enclenchée dès l'année 2020. Elle s'est terminée en juillet 2022. Le service a été délégué à une nouvelle société pour sept ans. Cette anticipation permet au SIMOUV de mener les opérations de fin de contrat dans de bonnes conditions, pour préserver l'état des biens de retour qui seront mis à disposition du lauréat.

S'agissant des documents budgétaires, s'ils sont globalement satisfaisants, il convient de les étoffer.

La chambre rappelle, enfin, l'obligation de faire figurer au rapport sur les orientations budgétaires les informations requises en matière d'épargne et de personnel, conformément à l'article D. 2312-3 du code général des collectivités territoriales.

⁴⁴ La gestion en autorisations de programme/crédits de paiement (AP/CP) est un aménagement au principe de l'annualité budgétaire encadré par les articles L. 2311-3 et R. 2311-9 du code général des collectivités territoriales.

3 LA SITUATION FINANCIÈRE ET LES PERSPECTIVES

3.1 La fiabilité des comptes et les provisions

Les comptes du SIMOUV présentent un bon niveau de fiabilité. Les opérations de fin d'exercice, en particulier les rattachements des produits constatés d'avance et des charges à payer, qui portent sur des montants importants, sont correctement traités. Les inventaires des biens propres du syndicat et des biens de retour confiés au délégataire existent et sont tenus à jour. L'intégration au patrimoine des nouveaux équipements est régulièrement effectuée, permettant ainsi le déclenchement des amortissements. Ces derniers sont pratiqués de façon conforme à l'instruction budgétaire et comptable. En outre, les délais de paiement, de 8,5 jours en 2021, sont très satisfaisants.

Les provisions constituent un enjeu important de fiabilité des comptes au regard des risques financiers que représentent les contentieux dans lesquels le SIMOUV est engagé⁴⁵. Le sujet est cependant traité avec attention par le syndicat.

3.1.1 Les contentieux

De 2018 à 2022, le SIMOUV a été partie prenante dans 15 actions en justice, dont 13 portent sur les marchés de construction de la ligne 2 du tramway. Les deux autres affaires sont des contestations relatives au « versement transport ».

Le syndicat est à l'origine de six procédures, dont trois sont toujours ouvertes. L'enjeu financier global à l'introduction de l'ensemble des requêtes était de 12 M€. Les dossiers en cours portent sur un montant total de 0,5 M€. L'établissement a été partie défenderesse dans les neuf autres procédures, dont l'enjeu financier initial était de 10,5 M€. Quatre affaires sont toujours pendantes et représentent 8,4 M€.

Les deux dernières procédures engagées contre le syndicat portent sur un montant de 11,2 M€ et s'inscrivent dans la poursuite des différends relatifs à la construction de la ligne 2 du tramway, en l'occurrence sur le système de sécurité⁴⁶. Suite à une expertise ordonnée par le tribunal administratif de Lille en 2015, à la demande du SIMOUV, et qui s'est achevée en 2021, le syndicat a émis deux titres de recettes pour percevoir la réparation du préjudice mis à la charge du maître d'œuvre et de l'entreprise de travaux. Les sociétés ont contesté les titres et demandé leur annulation au tribunal administratif de Lille en février 2022.

⁴⁵ Les provisions pour risques et charges sont destinées à couvrir la sortie de ressources probables résultant des litiges (dommages et intérêts, indemnités, frais de procès). Elles sont constituées dès l'ouverture d'un contentieux en première instance à hauteur du montant estimé par le service de la charge qui pourrait en résulter en fonction du risque financier encouru.

⁴⁶ Désordres liés au système d'anti-franchissement de feux rouges sur la ligne en voie unique du tramway entre Valenciennes et Vieux-Condé.

De son côté, le SIMOUV a déposé trois requêtes pour que les frais de l'expertise soient mis à la charge des parties désignées comme responsables des désordres, à hauteur de 507 160 €.

3.1.2 Le provisionnement

En cas de risque financier qu'il estime avéré, le syndicat procède à la constitution de provisions à l'ouverture des actions en justice. Il se fait accompagner par des cabinets juridiques qui le conseillent, notamment pour les évaluations financières, et qui le représentent devant les juridictions.

Le montant inscrit en 2018 et 2019 était de 4,5 M€. Il a été réduit en 2020 à 3,2 M€. L'année suivante, anticipant les nouveaux contentieux dus à l'émission des titres de recettes faisant suite à l'expertise sur la ligne 2 du tramway, une dotation aux provisions de 10,8 M€ a été inscrite par décision modificative de fin d'année et reprise dans le budget 2022.

3.2 Les performances financières annuelles

3.2.1 L'épargne de gestion

De 2018 à 2021, avec peu de variations annuelles, exception faite de l'exercice atypique de 2020, les produits, en moyenne de 77 M€ par an, et les charges, en moyenne de 65 M€ par an, se sont maintenus globalement au même niveau, avec respectivement une variation de + 0,8 % (+ 0,6 M€) et - 0,2 % (- 0,15 M€) sur la période.

En moyenne annuelle, sur 2018, 2019 et 2021, l'excédent brut d'exploitation a légèrement augmenté chaque année, s'établissant à 14 M€ en 2021.

Concernant l'exercice 2020, il a été lourdement impacté par les conséquences financières de la crise sanitaire. S'agissant des recettes, elles ont diminué de 2,6 M€ en raison principalement de la baisse du versement transport. Les charges ont pour leur part augmenté. En effet, c'est au cours de l'année 2020 que la gratuité a été étendue aux jeunes de moins de 25 ans. Comme prévu contractuellement, le SIMOUV a compensé la perte de recettes subie par la CTVH.

Les négociations financières suite à la crise sanitaire ont aussi eu des conséquences. Un accord avec le délégataire sur le niveau de pertes de recettes commerciales a conduit le SIMOUV à accepter de percevoir un montant moindre de reversement que celui contractuellement prévu. En revanche, un désaccord subsistait sur le montant des baisses de charges supportées par le délégataire, du fait de la réduction de l'offre durant le confinement, qui devait minorer le montant de la contribution financière forfaitaire versée par le SIMOUV. Ce dernier s'est acquitté de la totalité du montant attendu. Les avenants traitant de l'impact financier de la crise ont été globalement favorables au délégant⁴⁷, et se sont traduits dans les comptes de l'exercice 2021.

⁴⁷ Après synthèse des coûts, en plus et en moins pour le délégataire, l'avenant principal traitant des conséquences de la crise sanitaire a permis une économie nette de 1,52 M€ pour le SIMOUV au titre de l'année 2020. Suite au nouveau confinement de 2021 un dernier avenant a été conclu avec un impact au bénéfice du SIMOUV de 51 180 €.

Outre l'effet de la crise sanitaire en 2020, la capacité d'autofinancement brute (CAF) a aussi été fortement impactée par les résultats exceptionnels. En 2018, le syndicat a dû, ainsi, rembourser un trop-perçu de fiscalité à hauteur de 1,9 M€ et, en 2021, les conclusions de l'expertise diligentée par le tribunal administratif sur les dysfonctionnements de la ligne 2 du tramway ont permis d'inscrire dans les comptes des produits exceptionnels très élevés, basés sur des titres émis pour le montant des préjudices subis.

Il résulte de ces événements une instabilité de la capacité de désendettement⁴⁸, qui a oscillé entre 8 et 100 ans sur la période examinée.

En neutralisant les résultats exceptionnels, et hors année 2020 marquée par la crise de la Covid-19, la hausse de la CAF brute combinée à un désendettement progressif conduit à une amélioration de la capacité de désendettement. De 25 ans en 2018, elle s'établit à 19 ans fin 2021.

Tableau n° 1 : Évolution des performances financières et de la capacité de désendettement

	2018	2019	2020	2021	Prévisions 2022*
Recettes	77 269 034 €	77 435 429 €	74 861 835 €	77 856 774 €	78 321 275 €
Charges	64 007 974 €	63 999 637 €	66 585 052 €	63 859 309 €	68 060 677 €
Excédent brut d'exploitation	13 261 059 €	13 435 791 €	8 276 782 €	13 997 465 €	10 260 598 €
Résultat financier	- 7 137 864 €	- 7 001 087 €	- 6 845 559 €	- 6 743 239 €	- 6 807 520 €
Résultat exceptionnel	- 1 876 419 €	- 606 248 €	8 291 €	11 404 180 €	2 164 046 €
CAF brute	4 246 776 €	5 828 457 €	1 439 514 €	18 658 407 €	5 617 124 €
CAF brute sans les résultats exceptionnels	6 123 195 €	6 434 705 €	1 431 223 €	7 254 226 €	3 453 078 €
Encours de dette de fin d'exercice	150 803 372 €	147 410 437 €	143 873 144 €	140 181 985 €	136 329 957 €
Capacité de désendettement (années)	36	25	100	8	24
Capacité de désendettement (années) sans les résultats exceptionnels	25	23	101	19	39

* Montants des titres et mandats émis fin octobre 2022 + montants des titres et mandats à émettre d'ici la fin de l'exercice

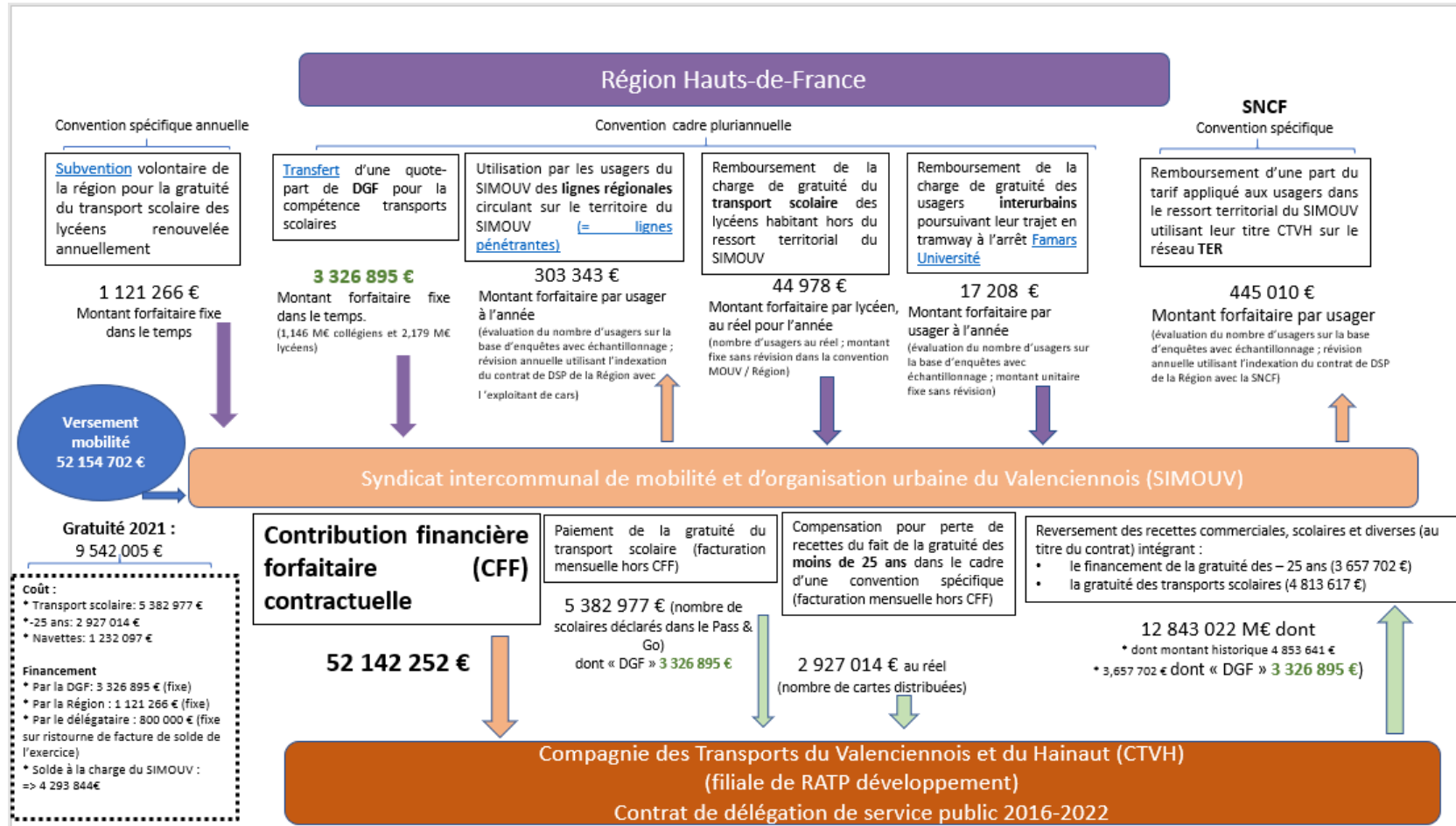
Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion du SIMOUV.

Cependant, il convient aussi de mentionner l'existence d'un crédit-bail, démarré en 2012, pour financer neuf rames de tramway. D'une durée de 28 ans, son échéance interviendra en 2040. Fin 2021, l'encours de dettes supplémentaires de 24,5 M€ porte la capacité de désendettement de 19 à 22 ans.

Une part significative de l'épargne de gestion résulte de paiements réciproques entre le SIMOUV, la région, la SNCF et le délégataire.

⁴⁸ La capacité de désendettement correspond au ratio entre l'épargne et la dette. Exprimée en années, elle permet d'estimer le temps qu'il faudrait à la commune pour rembourser sa dette, si elle y consacrait toute son épargne.

Schéma n° 1 : Principaux flux financiers entre la région, le SIMOUV et son délégataire en 2021



Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion et des données du SIMOUV.

Afin que le SIMOUV conserve son droit à déduction de la TVA, un système de flux financier circulaire entre lui et son délégataire a été mis en place. La possibilité de récupérer la taxe est en effet conditionnée par la valeur du ratio entre les recettes commerciales du délégataire et la contribution forfaitaire versée par l'autorité délégante, qui doit être supérieure à 10 %⁴⁹. Le mécanisme a permis au syndicat de récupérer en moyenne 7 M€ de TVA par an, soit près de 28 M€, de 2018 à 2021, dont 82 % en fonctionnement et 18 % en investissement. Dans le nouveau contrat avec Keolis qui a démarré le 1^{er} janvier 2023, le ratio est établi à 10 %.

3.2.2 Les ressources

Les ressources proviennent essentiellement des produits issus de la fiscalité, qui correspondent au versement mobilité acquitté par les entreprises et administrations, pour un montant moyen annuel de 50 M€ (65 % des recettes).

Les subventions d'exploitation perçues de l'État, de la région et des communautés d'agglomération adhérentes, ainsi que les versements du délégataire, représentent chacun 17 %, soit 13 M€. Leurs montants sont globalement restés stables de 2018 à 2021.

Les autres produits représentent moins de 1 % et correspondent essentiellement à des revenus issus du foncier.

Tableau n° 2 : Évolution des ressources (€)

	2018	2019	2020	2021	Prévisions 2022	Total 2018-2021	% sur la période
Ressources fiscales	49 473 078	50 930 599	48 147 348	52 357 437	53 243 285	200 908 462	65%
Ressources d'exploitation	14 049 275	12 377 677	12 127 069	12 843 022	12 423 785	51 397 043	17%
Subventions d'exploitation perçues	13 598 493	13 985 314	13 030 606	12 502 317	12 497 347	53 116 730	17%
Autres produits de gestion	148 187	141 838	1 556 812	153 997	156 858	2 000 836	0,7%
Recettes totales	77 269 034	77 435 429	74 861 835	77 856 774	78 321 275	307 423 071	100%

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion.

⁴⁹ La compensation de la perte de recettes commerciales faisant suite à l'instauration de la gratuité des transports pour les jeunes de moins de 25 ans ainsi que le financement des transports scolaires, sont pris en charge par le SIMOUV, non par une hausse de la CFF mais par des facturations spécifiques. Les sommes perçues par l'exploitant sont considérées comme des recettes commerciales et ensuite reversées au syndicat en application du contrat de DSP. Il en résulte un maintien du ratio CFF / recettes de plus de 10 % permettant au syndicat de conserver le droit à déduction de la TVA et au délégataire du droit à l'exonération de la taxe sur les salaires.

3.2.2.1 Le versement mobilité

Le versement mobilité (VM)

Le VM, appelé versement transport (VT) jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019, est une contribution locale des employeurs affectée au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics. Facultatif, il peut être instauré par délibération de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Les assujettis sont les personnes physiques ou morales, publiques ou privées lorsqu'elles emploient au moins 11 salariés⁵⁰.

L'assiette du versement est constituée des revenus d'activité tels qu'ils sont pris en compte pour la détermination des cotisations d'assurance maladie mises à la charge des employeurs et affectées au financement des régimes de base de l'assurance maladie. Le taux peut varier entre 0,55 % à 2 % en fonction notamment de la taille de l'AOM en population desservie, de son statut et de sa composition. Le SIMOUV a retenu le taux maximum de 2 % correspondant à celui applicable pour une population supérieure à 100 000 habitants (1,75 %), majoré de 0,5 % pour les deux communautés d'agglomération et de 0,2 % sur le fondement du classement « touristique » de la commune de Saint-Amand-les-Eaux⁵¹. Le recouvrement de la recette est mis en œuvre par l'URSSAF qui reverse ensuite le produit de la taxe.

Le recours au chômage partiel a fait baisser cette ressource en 2020. En effet, les indemnités versées par les entreprises aux salariés au titre de l'activité partielle, considérées comme des revenus de remplacement, ont été exonérées de cotisations sociales sortant ainsi de l'assiette. De plus les dispositifs d'urgence mis en œuvre par l'État ont permis aux entreprises de suspendre et reporter le paiement des cotisations salariales et patronales sur lesquelles est assis le versement mobilité. Les AOM ont aussi été soutenues en 2020⁵² et 2021 par des compensations budgétaires et des avances remboursables. En outre, ces entités ont pu bénéficier d'une compensation de leur perte de fiscalité subie en 2020 par rapport à la moyenne du versement entre 2017 et 2019⁵³.

Les ressources fiscales sont composées exclusivement du versement mobilité et des compensations accordées par l'État suite au relèvement du seuil d'assujettissement en 2016. Le montant moyen annuel entre 2018 à 2021 a été de 50 M€, en hausse chaque année, à l'exception de 2020. Entre 2018 et 2021, la progression de cette recette a été de 6 %, représentant 3 M€.

La baisse entre 2019 et 2020, du fait de la crise sanitaire, a été atténuée par le dispositif de soutien financier de l'État pour un montant de 1,4 M€⁵⁴. En 2021, le produit fiscal augmente à hauteur de 52,2 M€ mais il comporte un report de produits de 2020 sur 2021 (cf. annexe n°12).

Une hausse est attendue pour l'année 2022 avec un versement mobilité à hauteur de 53,2 M€, notamment en raison de la récupération des provisions accumulées sur les exercices passés par les organismes de reversement⁵⁵.

⁵⁰ Articles L. 2333-64 à L. 2333-74 du code général des collectivités territoriales.

⁵¹ Articles L. 2333-65 et L. 2333-67 du code précité.

⁵² Les AOM ont notamment bénéficié d'une compensation de leur perte de versement mobilité subie en 2020 par rapport à la moyenne de ce versement entre 2017 et 2019.

⁵³ Article 21 VI de la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020.

⁵⁴ Le versement initial de 1 922 863,00 € a été atténué par le remboursement d'un trop perçu de 530 812,06 € classé en « autres produits de gestion courante ».

⁵⁵ Prévision 2022 établie à fin octobre.

Le principal poste de ressources est ainsi susceptible de varier selon les années.

Le produit fiscal est complété du versement d'une compensation des pertes de recettes consécutives à la réduction du champ des employeurs assujettis au versement transport. Elle a baissé depuis l'exercice 2020, passant de 0,4 M€ à 0,2 M€ par an, du fait de la diminution du taux de compensation qui était prévu à la mise en place du dispositif.

Une régularisation importante a par ailleurs affecté les comptes en 2018. Le syndicat a dû rembourser aux services de l'URSSAF, une somme perçue à tort d'un montant de près de 2 M€⁵⁶. L'opération a été enregistrée en charges exceptionnelles (cf. *infra*).

3.2.2.2 Les subventions d'exploitation perçues

Le syndicat bénéficie de subventions d'exploitation pour un montant moyen annuel de 13 M€ réparti entre les deux communautés d'agglomération adhérentes, l'État et la région, à hauteur respectivement de 8,5 M€, 3,3 M€ et 1,4 M€.

Tableau n° 3 : Les subventions d'exploitation reçues

	2018	2019	2020	2021	Prévisions 2022
Communautés d'agglomération adhérentes	9 025 000 €	9 056 381 €	8 112 762 €	7 991 970 €	8 000 000 €
Etat	3 340 018 €	3 326 895 €	3 326 895 €	3 326 895 €	3 326 895 €
Région	1 233 475 €	1 586 900 €	1 618 344 €	1 183 452 €	1 170 452 €
Département	- €	15 139 €	- 27 396 €	- €	- €
Total	13 598 493 €	13 985 315 €	13 030 605 €	12 502 317 €	12 497 347 €

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion du SIMOUV.

3.2.2.2.1 Les contributions des communautés d'agglomération adhérentes

Les deux intercommunalités membres du syndicat versent chaque année leur contribution au fonctionnement du service, à parts égales. Cette ressource a représenté 9 M€ en 2018 et en 2019. Pour 2020 et 2021, elle a diminué, privant le syndicat de 1 M€ sur chacun de ces exercices.

⁵⁶ Suite à une erreur de codage, l'URSSAF a versé au SIMOUV cette recette destinée à la métropole européenne de Lille (MEL).

Tableau n° 4 : Subventions reçues de groupements de collectivités

	2018	2019	2020	2021	Prévisions 2022
Communauté d'agglomération Valenciennes métropole	4 525 000 €	4 500 000 €	4 000 000 €	4 000 000 €	4 000 000 €
Communauté d'agglomération La Porte du Hainaut	4 500 000 €	4 500 000 €	4 000 000 €	4 000 000 €	4 000 000 €
Syndicat mixte du transport du Douaisis	- €	56 381 €	112 761 €	- 8 030 €	- €
Total	9 025 000 €	9 056 381 €	8 112 761 €	7 991 970 €	8 000 000 €

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion et des documents du SIMOUV⁵⁷.

Le niveau de financement résulte d'accords politiques. Pour 2022, le rapport sur les orientations budgétaires mentionne une somme de 8 M€. Il y est précisé que ce montant sera conservé pour les années ultérieures « *sous réserve de l'évolution de la situation sanitaire et des coûts d'exploitation tirés des modifications demandées par le SIMOUV (évolution de technologies du parc roulant de bus, nouvelles offres de transport...)* ». Le syndicat ne dispose donc d'aucune garantie quant au maintien du niveau de ce produit.

En 2019 et 2020, quelques recettes ont été perçues de la part du Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD), pour la desserte d'une ligne régionale confiée au SIMOUV dans le cadre d'une convention tripartite. Ce dispositif a été instauré du fait que le trajet de cette ligne était intégralement compris dans les périmètres adjacents des deux syndicats. L'exploitation a été assurée par le délégataire du SIMOUV sur l'année scolaire 2019/2020 et n'a pas été maintenue par la suite.

3.2.2.2.2 Dotations de l'État au titre du transport scolaire

Par l'intermédiaire de la région, le SIMOUV perçoit une quote-part de la dotation globale de fonctionnement de l'État au titre de la compétence « transports scolaires ».

Le montant est stable à hauteur de 3,3 M€ chaque année⁵⁸.

3.2.2.2.3 Financements de la région

La région apporte des financements au SIMOUV, principalement pour assurer la gratuité des transports scolaires des lycéens (cf. annexe n° 13).

⁵⁷ Projection du compte administratif 2022 établie en octobre.

⁵⁸ 2 179 928 € au titre du financement du transport scolaire des lycéens et 1 146 967 € pour le financement du transport scolaire des collégiens.

Au total, de 2018 à 2021, cette aide a représenté 76 % des produits issus de la région. La contribution étant facultative, le SIMOUV n'a donc pas, là non plus, de garantie sur la pérennité de cette ressource. Son montant a été de 1,12 M€ en 2018 et 2019. Pour 2020, la subvention a été réduite afin de tenir compte du confinement résultant de la crise sanitaire, durant lequel il n'y pas eu de transports scolaires. En 2021, la région a rétabli le subventionnement à son montant habituel.

Les autres versements récurrents provenant de la région sont de montants moindres :

1. elle rembourse au SIMOUV le transport scolaire des lycéens résidant en dehors du ressort territorial du syndicat, lorsque ces derniers utilisent les transports urbains pour se rendre à leur établissement ; la recette a été de 0,045 M€ en 2021 ;
2. et verse une subvention au syndicat pour que les voyageurs qui utilisent les lignes régionales jusqu'au point d'arrêt « Famars-Université » du tramway puissent poursuivre leur trajet sans avoir à acheter un nouveau titre de transport ; la recette a été de 0,017 M€ en 2021.

Le SIMOUV a aussi perçu temporairement des produits de la part de la région pour l'exploitation qui lui a été confiée d'une ligne interurbaine de septembre 2019 à août 2020 (cf. *supra*).

3.2.2.3 Les produits d'exploitation reçus du délégataire

Le contrat de délégation de service public couvrant la période de 2016 à 2022 stipule que le délégataire encaisse les recettes auprès des usagers et les reverse à l'autorité organisatrice. Un montant contractuel est garanti. Les produits d'exploitation sont constitués de trois composantes. La première correspond aux recettes générées directement par le trafic des voyageurs commerciaux. La deuxième porte sur les recettes issues du transport scolaire. La dernière porte sur les autres recettes diverses⁵⁹.

Ces produits d'exploitation ont représenté un montant moyen annuel de 12,85 M€, qui a varié selon les années entre 12,5 M€ et 14 M€ (cf. annexe n° 14). En 2021, ils ont été constitués à 58 % de recettes commerciales, à 39 % de recettes des titres scolaires et à 3 % de recettes diverses.

3.2.2.4 Les autres produits de gestion

Le SIMOUV perçoit des produits de gestion qui se sont élevés en moyenne annuelle à 148 000 € sur les années 2018, 2019 et 2021 et qui correspondent essentiellement à la redevance d'occupation du domaine public due par le délégataire.

À ces produits récurrents, s'est ajoutée en 2020 l'aide de l'État pour faire face à la baisse du versement mobilité. Elle a représenté 1,53 M€⁶⁰.

⁵⁹ Location d'emplacements publicitaires, indemnités des voyageurs en situation irrégulière, produits des cartes d'abonnement, produits des parcs relais...

⁶⁰ Le versement initial par l'État a été de 1 922 863 € sur lequel a eu lieu un remboursement de trop perçu de 530 812 €.

3.2.3 Les charges

Entre 2018 et 2021, les charges de gestion ont été en moyenne chaque année de près de 65 M€. Les subventions d'exploitation versées par le syndicat en représentent 96 %.

Tableau n° 5 : Évolution des charges de gestion

	2018	2019	2020	2021	Prévisions 2022	Total 2018-2021	% sur la période
Subventions versées	61 333 415 €	61 405 761 €	64 145 748 €	61 337 149 €	65 618 589 €	248 222 073 €	96%
Consommations intermédiaires	1 660 942 €	1 718 950 €	1 645 019 €	1 733 673 €	1 638 003 €	6 758 584 €	3%
Charges de personnel	878 013 €	768 206 €	671 354 €	623 080 €	645 928 €	2 940 652 €	1%
Autres charges de gestion	124 181 €	94 579 €	105 481 €	143 301 €	147 382 €	467 542 €	0,18%
Impôts taxes et versements assimilés (sauf personnel)	11 423 €	12 142 €	17 451 €	22 106 €	10 775 €	63 121 €	0,02%
Total	64 007 974 €	63 999 637 €	66 585 052 €	63 859 309 €	68 060 677 €	258 451 973 €	100%

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion du SIMOUV.

Les autres dépenses sont essentiellement constituées des consommations intermédiaires et des charges de personnel, pour des montants moyens annuels de respectivement 1,7 M€ et 0,74 M€.

3.2.3.1 Les subventions d'exploitation versées

Presque la totalité du poste « Subventions d'exploitation versées » équivaut à la contribution financière forfaitaire (CFF) versée au délégataire selon le compte prévisionnel d'exploitation contractuel (cf. annexe 15). En moyenne annuelle de 2018 à 2021, elle a été de 53,3 M€. Les autres subventions correspondent principalement à la prise en charge de la gratuité des transports scolaires (5,2 M€ en moyenne chaque année depuis 2018) et de celle des jeunes (2,9 M€ en moyenne chaque année depuis 2019).

Le SIMOUV verse aussi des contributions :

1. à la région pour contribuer au financement des lignes interurbaines qui apportent un service sur son territoire ;
2. à la SNCF pour la circulation du TER entre les gares situées dans son périmètre, qui permet les déplacements des scolaires, à titre gratuit, ainsi que des autres usagers ;
3. au syndicat Hauts-de-France Mobilité, dont l'établissement est membre, qui a principalement pour objet de mettre en place le système multimodal d'information à l'attention des usagers et une tarification coordonnée des titres de transports.

Les montants moyens annuels de ces trois derniers postes sont respectivement de 0,4 M€, 0,5 M€ et 0,048 M€.

3.2.3.2 Les « consommations intermédiaires »

Le poste « consommations intermédiaires » varie selon les années entre 1,65 M€ et 1,73 M€. Il correspond essentiellement au remboursement des redevances du crédit-bail de neuf rames de tramway, à hauteur de 1,3 M€.

Tableau n° 6 : Charges de « consommations intermédiaires »

	2018	2019	2020	2021	Prévisions 2022	Total 2018-2021
Crédit bail matériel roulant	1 287 322 €	1 287 322 €	1 287 322 €	1 287 322 €	1 287 052 €	5 149 288 €
Frais actes et contentieux	84 530 €	150 000 €	100 000 €	145 000 €	58 000 €	479 530 €
Honoraires	94 233 €	71 292 €	111 442 €	118 290 €	96 342 €	395 257 €
Cotisations diverses	33 216 €	33 186 €	33 216 €	34 183 €	34 530 €	133 800 €
Divers comptes services extérieurs et autres services extérieurs	161 641 €	177 150 €	113 040 €	148 877 €	139 018 €	476 526 €
Total	1 660 942 €	1 718 950 €	1 645 019 €	1 733 672 €	1 614 942 €	6 758 583 €

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion et des documents du syndicat.

Le SIMOUV est engagé dans divers contentieux (cf. *supra*), qui génèrent des frais. Les principaux portent sur l'expertise diligentée par le tribunal administratif relative aux dysfonctionnements techniques sur la ligne 2 du tramway. Elle a débuté en 2015 et s'est achevée en 2021. Les sommes dépensées par le SIMOUV en « frais d'actes et de contentieux » ont atteint 480 000 € sur la période.

Le syndicat s'appuie de façon permanente sur des cabinets spécialisés pour le contrôle de la DSP (cf. *supra*). En quatre ans, les frais de conseils se sont élevés à près de 400 000 €. Les montants qui y sont consacrés ont augmenté en 2020 et 2021, du fait de la préparation de la nouvelle délégation de service public.

Le SIMOUV est membre de diverses structures locales et nationales, auxquelles il verse des cotisations et concours divers⁶¹.

Enfin, les autres charges correspondent principalement à des études, de la maintenance, des locations de matériels, de la communication, des insertions pour avis d'appel à concurrence et des frais de communication.

⁶¹ Fédération Nationale des Schémas de Cohérence Territoriale, Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), association AGIR Transports, association Technopôle du Valenciennois.

3.2.3.3 Les charges de personnel

Sur la période analysée, on observe une diminution des charges, passées de 0,9 M€ en 2018 à 0,6 M€ en 2021.

Elle est due à la baisse des effectifs, suite aux difficultés à recruter du personnel spécialisé dans le domaine de compétence du SIMOUV et à le fidéliser.

3.2.3.4 Les autres charges

Les autres charges de gestion sont composées essentiellement des indemnités, frais de mission et cotisations des élus du comité syndical (94 % sur la période 2018 à 2021).

Elles augmentent depuis 2019. De 0,096 M€, elles sont passées à 0,143 M€ en 2021, en raison de vice-présidences plus nombreuses sur la mandature 2020-2026, conduisant à un accroissement des charges de 38 000 €.

Le poste « Impôts, taxes et versements assimilés » correspond aux taxes foncières.

3.3 Le résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel a fortement impacté la CAF brute en 2018, 2019 et 2021. Il a permis de reconstituer le fonds de roulement de 9 M€ (cf. annexe n° 16) qui représentent 64 % des réserves du syndicat en fin d'exercice 2021.

La principale charge exceptionnelle, de près de 2 M€, a porté sur le reversement à l'URSSAF, en 2018, d'un trop perçu de versement mobilité.

Le produit exceptionnel, qui a modifié significativement la situation bilancielle du syndicat, a été inscrit dans les comptes en 2021 pour un montant de 11 M€ lors de l'émission des titres de recettes faisant suite aux conclusions de l'expertise de la ligne 2 du tramway, favorables au SIMOUV.

3.4 Les investissements

3.4.1 Les réalisations

De 2018 à 2021, les dépenses d'investissement se sont élevées à 29 M€. Elles ont été constituées d'acquisitions, de travaux et d'études (cf. annexe n° 17).

Le renouvellement régulier du parc de bus et les nouvelles acquisitions en la matière⁶² représentent le plus gros poste (11 M€). Le SIMOUV est engagé dans un programme de transition énergétique visant à ce qu'une partie de sa flotte utilise comme carburant le biogaz

⁶² Notamment 10 navettes de centre-ville pour 1,5 M€.

naturel. Les premiers achats en 2022 ont conduit à une hausse significative des moyens consacrés à cette action.

Ensuite, les investissements dits « structurels » portent sur les opérations essentielles à l'existence et au fonctionnement du service des transports : investissements d'exploitation (infrastructures du tramway, dépôts de bus, systèmes techniques transversaux au réseau, réfections de stations, bâtiments, agence commerciale, zone de retournement...), grandes révisions du tramway, infrastructures de sécurité et informatique. Les principales opérations concernent :

1. la réfection de la première ligne de tramway, mise en service en 2006 (4,1 M€) ;
2. le renouvellement complet du système de billettique (3,7 M€) ;
3. les travaux sur les infrastructures du réseau de tramway et les révisions du matériel roulant (3 M€) ;
4. la création d'une zone de retournement du tramway (2 M€) ;
5. le renouvellement de la vidéosurveillance (0,7 M€) ;
6. et les travaux dans l'agence commerciale à Valenciennes, comprenant la création de la « Maison des mobilités » (0,6 M€).

Des actions ont aussi été menées dans le cadre du plan de déplacements urbains, en particulier la création de pôles d'échanges et de parking-relais (0,8 M€) ainsi que des expérimentations d'aires de co-voiturage (0,2 M€).

De façon transversale à ces opérations, le SIMOUV conduit des études avec des partenaires et des prestataires. Leur montant total a été de 0,6 M€ sur la période. Elles ont notamment porté sur les évaluations du Schéma de cohérence territoriale et du Plan de déplacements urbains.

3.4.2 Leur financement

3.4.2.1 Les modes de financement

Les investissements ont été financés à partir de l'épargne nette dégagée chaque année, des recettes d'investissements reçues et de la mobilisation des réserves (fonds de roulement).

Tableau n° 7 : Le financement des investissements

en €	2018	2019	2020	2021	Total 2018 à 2021
Dépenses d'équipement à financer (A)	9 471 559	6 827 380	7 391 088	4 923 280	28 613 306
<i>Prévision du PPI 2018-2022</i>	7 042 945	8 894 993	9 364 992	8 200 927	33 503 857
CAF brute	4 246 776	5 828 457	1 439 514	18 658 407	30 173 154
- Annuité en capital de la dette (hors autres dettes)	3 255 821	3 392 935	3 918 206	3 691 160	14 258 122
= CAF nette ou disponible (B)	990 955	2 435 522	-2 478 692	14 967 247	15 915 032
<i>% des dépenses d'équipement</i>	10%	36%	-34%	304%	56%
+ Subventions d'investissement	4 400 776	4 025 114	5 282 928	4 394 599	18 103 416
<i>% des dépenses d'équipement</i>	46%	59%	71%	89%	63%
+ Produits de cession	117 976	239	0	0	118 215
= Recettes d'inv. hors emprunt (C)	4 518 752	4 025 352	5 282 928	4 394 599	18 221 631
Financement propre disponible (B+C)	5 509 708	6 460 874	2 804 236	19 361 846	34 136 663
<i>Financement propre dispo / Dépenses d'équipement</i>	58,2%	94,6%	37,9%	393,3%	584,0%
Besoin (-) ou capacité (+) de financement propre (A-B-C)	-3 961 851	-366 506	-4 586 852	14 438 566	5 523 357
= Besoin (-) ou capacité (+) de financement	-3 961 851	-366 506	-4 586 852	14 438 566	5 523 357
Mobilisation (-) ou reconstitution (+) du fonds de roulement	-3 961 851	-366 506	-4 205 939	14 438 566	5 904 271
Corrections comptables sur emprunts en cours (à la demande du comptable public)	0	0	380 913	0	380 913
Niveau du fonds de roulement	4 163 470	3 796 965	-408 974	14 029 592	

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion du SIMOUV.

Le produit exceptionnel de l'exercice 2021, constitué de l'émission de titres de recettes à hauteur de 11 M€, en fait une année particulière, non représentative des équilibres financiers habituels du syndicat. L'analyse sur les années 2018 à 2020 met en évidence que la CAF nette cumulée n'a représenté que 0,9 M€, soit 4 % des dépenses d'équipements.

Sur cette même période, les subventions reçues se sont élevées en moyenne sur un exercice à 4,5 M€, avec un minimum en 2019 de 4 M€ et un maximum en 2020 de 5,3 M€. De 2018 à 2020, elles ont permis de financer chaque année près de 60 % des investissements. En l'absence de capacité supplémentaire d'endettement (cf. *infra*), cette ressource est indispensable à la mise en œuvre du programme d'investissement.

Jusqu'en 2020, le financement propre disponible, constitué de l'épargne, des subventions reçues et des produits de cession, ayant été insuffisant pour couvrir les dépenses, les réserves du syndicat, représentées par le fonds de roulement, ont été entièrement mobilisées, pour un montant total de 9 M€. Le produit exceptionnel perçu en 2021 a permis de les reconstituer. Cette ressource est cependant précaire. Elle repose, en effet, sur l'émission de deux titres de recettes contestés. Le syndicat n'a donc pas la garantie de percevoir le produit attendu.

3.4.2.2 Les subventions reçues

Les subventions d'investissement se répartissent entre plusieurs financeurs dont les deux groupements de collectivités membres du syndicat qui, ensemble, ont versé près de 88 % de ces recettes entre 2018 et 2021. Les attributions de subventions sont encadrées par des conventions annuelles entre le SIMOUV et les communautés d'agglomération, sur la base du programme d'investissement et du budget annuel.

Tableau n° 8 : Subventions d'investissement reçues

	2018	2019	2020	2021	Total 2018 à 2021	Prévisions 2022
CA Valenciennes Métropole	2 000 000 €	2 500 000 €	2 500 000 €	2 000 000 €	9 000 000 €	4 000 000 €
CA La Porte du Hainaut	1 000 000 €	1 500 000 €	2 500 000 €	2 000 000 €	7 000 000 €	3 500 000 €
Europe	1 284 368 €	110 644 €		25 311 €	1 420 323 €	4 226 976 €
Région	111 908 €	- €	90 840 €	369 287 €	572 035 €	41 613 €
Communes	- €		152 589 €		152 589 €	
Etat	4 500 €	95 746 €	39 497 €		139 743 €	
Autres (annulation de titres, autres organismes)		- 181 276 €			- 181 276 €	31 328 €
Total	4 400 776 €	4 025 114 €	5 282 928 €	4 394 599 €	18 103 416 €	11 799 917 €

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion et des données du SIMOUV.

Les autres financeurs (Europe, État, région et communes) interviennent ponctuellement, sur des projets ciblés.

Des subventions communautaires ont contribué au financement du nouveau système de billettique (1,29 M€ perçus en 2018 sur une subvention totale du projet de 2,46 M€⁶³), et, dans une moindre mesure à l'aménagement d'un pôle d'échange à Saint-Amand-les-Eaux (110 644 € en 2019 et 25 311 € en 2021).

S'agissant de la région, un reliquat de subventions de 110 908 € a été perçu en 2018 sur l'enveloppe globale de 43 M€ octroyée pour la création de la ligne 2 du tramway. En 2020, une contribution de 90 480 € a été versée pour des travaux d'aménagement du parking de la gare de Denain. Enfin, en 2021, les subventions versées sont venues soutenir la création de l'aire de retournement du tramway de la station Vosges à Valenciennes (202 835 €) et les travaux d'aménagement du parking du pôle d'échange « Le Poirier – Université » (166 452 €).

Les subventions de communes en 2018 correspondent à des participations financières à l'effacement de réseaux à l'occasion de travaux sur la ligne 2 du tramway⁶⁴.

⁶³ Le solde de la subvention (581 195,72 €) devrait être perçu en 2023.

⁶⁴ Communes de Bruay (115 642 €) et Condé-sur-l'Escaut (36 947 €).

3.5 L'endettement

À la fin de l'année 2021, l'encours de dette était de 140 M€. Il est principalement issu des emprunts réalisés pour financer la mise en place de la première ligne du tramway, inaugurée en 2006. Fin 2022, le capital restant dû sur les prêts signés avant 2010 représentait 114 M€, soit 83 % de l'encours de dettes.

Le syndicat est engagé dans 17 contrats de prêts auprès de sept établissements de crédit. Ceux qui détiennent le plus d'encours de dettes sont : le Crédit Agricole, la Caisse Française de Financement Local et la Caisse d'Épargne (cf. annexe n° 18).

En termes de durée, 12 contrats ont été signés pour 40 ans, dont 11 avant 2010 et un en 2013 avec la Caisse des Dépôts et Consignations. La durée moyenne résiduelle des prêts est de 21 ans. Le dernier se terminera en 2054.

En 2022, la charge de remboursement en capital a été de 3,9 M€ et celle des intérêts de 6,9 M€. Ces derniers sont calculés avec des taux fixes pour 12 contrats représentant 75 % du capital restant dû à la fin de l'année 2022, et avec des taux variables pour les cinq autres prêts (cf. annexe n° 19).

La forte prédominance des taux fixes constitue un socle de dettes sur lequel il n'y a pas de risque de dérive à la hausse des taux d'intérêts. Ces derniers sont compris entre 0,90 % et 6,56 %, avec une moyenne de 4,27 %.

Les prêts à taux variables ont tous été mis en place en 2007, avec des durées de 40 ans, pour un capital emprunté total de 43 M€, dont 34,7 M€ restant dus fin 2022. Sur l'échelle de risque dite « Gissler »⁶⁵, un contrat à taux variable est classé 1B et les quatre autres au score 3B.

Le premier représente 9 % de l'encours de dette. Son taux est directement lié à l'index Euribor 3 mois⁶⁶, fortement dépendant de la politique de la Banque Centrale Européenne (BCE). Le taux servi en 2021 a été de 4,98 %, correspondant à la valeur basse du contrat grâce à la politique monétaire européenne accommodante depuis plusieurs années. Les inflexions actuelles pourraient faire évoluer la situation. Cependant, le prêt comporte un plafonnement (« cap ») à 5,90 % et un passage au taux fixe de 5,65 % en juillet 2033.

Les quatre autres produits, dits « de pente », ont des taux basés sur un différentiel entre un taux long et un taux court⁶⁷. En 2021, le syndicat a bénéficié des taux bas prévus dans les contrats : 4,09 % pour trois emprunts et 5,23 % pour le quatrième. En cas d'évolution défavorable des index, les taux sont plafonnés à des valeurs respectivement de 5,90 % et 6,50 %. Des passages à taux fixe de 4,09 % et 5,23 % interviendront en 2029 et 2030 pour ces quatre prêts.

⁶⁵ La charte de bonne conduite entre les établissements bancaires mise en place sous la conduite de M. Gissler, inspecteur général du ministère des finances, suivie de la circulaire du 25 juin 2010, relative aux produits financiers offerts aux collectivités territoriales et leurs établissements publics, a établi une classification du niveau de risque des emprunts selon une matrice à double entrée : le chiffre (de 1 à 5) traduit la complexité de l'indice servant au calcul des intérêts de l'emprunt et la lettre (de A à E) exprime le degré de complexité de la formule de calcul des intérêts.

⁶⁶ Euro Interbank Offered Rate (EURIBOR) : taux interbancaire offert entre banques de meilleures signatures pour la rémunération de dépôts dans la zone euro.

⁶⁷ Constant Maturity Swap (CMS).

En réponse à la chambre, le président fait état de négociations menées pour anticiper le passage au taux fixe de 5,23 % en 2023 au lieu de 2030 qui permettra de sécuriser 45 % du capital restant dû sur les emprunts à taux variable.

Ainsi, une dérive à la hausse des frais financiers des prêts à taux variable peut se produire mais elle serait alors limitée grâce aux plafonnements en vigueur. Le syndicat mène une gestion active de sa dette et procède régulièrement à des études de refinancement visant à optimiser ses frais financiers.

3.6 Les perspectives

3.6.1 Le programme prévisionnel d'investissement

Le dernier programme pluriannuel d'investissements (PPI) 2022-2025 a été présenté en comité syndical en février 2022. Son montant était de 30 M€. Il comprenait des investissements structurels sur les équipements, du renouvellement de parc autobus et des investissements au titre des orientations du plan de déplacements urbains et du schéma de cohérence territoriale. Sur la période de 2023 à 2025, le montant programmé était de 18 M€.

La passation du nouveau contrat de délégation de service public, débutant le 1^{er} janvier 2023, a conduit le SIMOUV à définir un nouveau programme tenant compte du transfert au lauréat, Keolis, d'investissements structurels qui étaient précédemment à sa charge. Ce transfert a été intégré dans la détermination de la nouvelle contribution financière forfaitaire.

Le volume d'investissement à la charge du SIMOUV a cependant été globalement maintenu au même niveau, en raison de la hausse des dépenses prévues au titre des compétences relatives à l'organisation de l'espace.

Tableau n° 9 : Programme pluriannuel d'investissements (PPI) 2023-2025

	PPI mis à jour en février 2022 (contrat CTVH-RATP Développement)				Nouveau PPI 2023-2025 (tenant compte du nouveau contrat de DSP Keolis)			
	2023	2024	2025	Total	2023	2024	2025	Total
Investissements structurels (tramway, bus, dépôts, systèmes transversaux, bâtiments...)	5 375 000 €	1 855 000 €	1 405 000 €	8 635 000 €	5 818 591 €	529 756 €	966 226 €	7 314 573 €
Renouvellement du parc autobus	2 600 000 €	2 600 000 €	2 600 000 €	7 800 000 €	2 600 000 €	2 600 000 €	2 600 000 €	7 800 000 €
Investissements au titre des orientations du PDU, du SCoT et divers travaux	650 000 €	600 000 €	100 000 €	1 350 000 €	1 650 000 €	1 100 000 €	600 000 €	3 350 000 €
Total	8 625 000 €	5 055 000 €	4 105 000 €	17 785 000 €	10 068 591 €	4 229 756 €	4 166 226 €	18 464 573 €

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données du SIMOUV.

Le PPI comprend trois grandes enveloppes (cf. annexe n° 20) :

1. les équipements structurels pour 7,3 M€ (investissements pour l'exploitation, les grandes révisions du tramway, les infrastructures de sécurité, l'informatique et les études) ;
2. le renouvellement du parc autobus de 7,8 M€ avec la transition progressive vers des véhicules fonctionnant au gaz naturel ;
3. et des opérations au titre des orientations du PDU et du SCoT, complétés de divers travaux de 3,35 M€.

La prévision d'investissements en 2023 à hauteur de 8,6 M€ est la plus élevée des trois exercices à venir. Elle correspond à l'achèvement d'investissements structurels déjà engagés et au report de travaux.

3.6.2 La prospective financière 2023-2025 du syndicat

Les recettes de gestion, qui s'établissaient en moyenne à 77 M€ par an, de 2018 à 2021, diminuent de 7 M€ dans la prospective. La raison principale est la baisse de reversement de recettes de la part du délégataire, dans le cadre de la nouvelle convention. Cependant, dans le même temps, il est prévu une diminution des versements du SIMOUV, au titre des compensations de la gratuité des transports des scolaires et des jeunes de moins de 25 ans. Le nouveau contrat a ainsi mis fin aux flux croisés.

3.6.2.1 Les recettes de gestion

Les seules ressources ayant un niveau garanti sont :

1. le montant contractuel des recettes commerciales reversées par le délégataire, en moyenne annuelle de 6 M€ ;
2. la quote-part de dotation globale de fonctionnement, d'un montant fixe de 3,3 M€.

En effet, les autres recettes peuvent varier dans le temps, sans leviers d'action pour le syndicat.

3.6.2.1.1 Le versement mobilité

Comme l'a révélé la crise sanitaire, le versement mobilité est une ressource susceptible de variations. Avec un taux déjà fixé à son maximum de 2 % depuis 2013, le SIMOUV en subit les fluctuations.

Au stade des orientations budgétaires, la prévision de recettes pour 2022 était de 50,7 M€. La projection financière à fin 2022 a réévalué ce montant à 53,2 M€. La hausse, qui provient de changements de mode de reversement, est ponctuelle. La prospective prévoit des produits de 52,7 M€ en 2023 puis 53,2 M€ en 2024 et 2025. Ces estimations demeurent soumises aux évolutions de la situation économique locale et générale.

3.6.2.1.2 Les recettes reversées par le délégataire

Dans le cadre du contrat 2016-2022 qui s'achève, le délégataire reverse l'intégralité des recettes issues de l'exploitation du service de transport. De 12,84 M€ en 2021, elles étaient estimées à 12,42 M€ en 2022 selon les dernières estimations du syndicat.

Dans la prochaine DSP le délégataire s'est engagé à verser des recettes à hauteur de 5,74 M€ en 2023, 5,9 M€ en 2024 et 6,2 M€ en 2025. Sauf avenant au contrat, elles sont à considérer comme certaines.

3.6.2.1.3 Les contributions des communautés d'agglomération

Selon les échanges menés par le SIMOUV avec les deux intercommunalités, les subventions de fonctionnement devraient s'élever à 8 M€ par an sur les années à venir, sans pour autant que cette recette soit contractualisée.

Les communautés d'agglomération ont conditionné ces montants à l'évolution de la situation financière, tant la leur que celle du syndicat, qui n'a donc pas de garantie sur le niveau de cette ressource.

3.6.2.1.4 Les recettes versées par la région

La quote-part de la dotation globale de fonctionnement de l'État correspondant à la compétence transports scolaires que perçoit le SIMOUV, par l'intermédiaire de la région, est fixée à 3,327 M€ jusqu'en 2026 par voie de convention.

La région verse aussi annuellement, de façon volontaire, 1,121 M€ pour la gratuité des transports scolaires des lycéens. Cette recette n'est pas garantie pour l'avenir. Son maintien dépend, en effet, des choix budgétaires de la collectivité.

Les autres produits issus de la région pour compenser la gratuité du transport des lycéens extérieurs au SIMOUV et celle des utilisateurs du tramway à l'arrêt Famars sont mineures (0,62 M€ en 2021).

3.6.2.2 Les charges de gestion

Le syndicat dispose d'une faible marge de manœuvre sur les charges, dans la mesure où la principale dépense correspond à la contribution financière forfaitaire (CFF) versée au délégataire. Celle-ci est contractualisée et devrait représenter en moyenne annuelle 94 % des charges de 2023 à 2025.

3.6.2.2.1 La contribution financière forfaitaire

La CFF a vocation à couvrir les dépenses de fonctionnement du délégataire sur une base contractuelle arrêtée à la signature du contrat et indexée. Pour 2022, la prévision est de 55 M€. Dans le cadre du nouveau contrat, la CFF augmente significativement avec des montants de 57,3 M€ en 2023, 58,4 M€ en 2024 et 59,17 M€ en 2025.

Le SIMOUV explique cette hausse par la mise à la charge de l'exploitant d'une part des investissements qui étaient précédemment assumés par le syndicat.

3.6.2.2.2 Les autres charges

S'agissant des frais financiers, le SIMOUV ne prévoit pas d'autres emprunts, compte tenu de son endettement déjà élevé. Pour les cinq contrats à taux variables, les conditions les plus favorables s'appliquaient jusqu'à présent. Les évolutions de la conjoncture économique sont susceptibles de conduire à une hausse des frais financiers mais qui devrait rester limitée, dans la mesure où l'encours de dette correspondant représente 25 % du capital restant dû avec des taux qui sont plafonnés.

Les paiements des redevances de crédit-bail sur les rames de tramway se poursuivront au niveau contractuel de 1,29 M€.

Les autres charges générales et de personnel ont été évaluées de façon prudente et n'appellent pas de remarques particulières.

3.6.2.3 L'épargne de gestion et la capacité de désendettement

La baisse des recettes de près de 6,8 M€ en 2023 par rapport à 2021, dernier exercice clos, n'est pas compensée par celle des charges de 2,4 M€. Il s'en suit une contraction de l'épargne de gestion et de la CAF brute.

Même si le désendettement se poursuit, avec un encours de dette qui passe de 164 M€ en 2021, crédit-bail compris, à 143 M€ en 2023, la diminution de la CAF conduit à une nette dégradation de la capacité de désendettement, qui atteint 61 ans en 2025. Ce niveau est excessif et, en l'absence de levier sur les charges, la contribution des communautés d'agglomération devra vraisemblablement être augmentée.

3.6.2.4 Le financement des investissements

Sur la base des échanges intervenus entre le SIMOUV et les communautés adhérentes, les montants des subventions d'investissement devraient être de 6,5 M€ en 2023 puis de 5 M€ les années suivantes.

En l'absence de financements propres suffisants et de capacité à contracter de nouveaux emprunts, le syndicat envisage de financer le besoin résiduel par le fonds de roulement. Comme déjà mentionné, la reconstitution de ce dernier en 2021 demeure fragile. Elle repose, en effet, sur l'émission de titres qui ont été contestés devant la juridiction administrative. Leur montant global de 11 M€ comprend des réparations de préjudices matériels et immatériels⁶⁸ à hauteur respectivement de 2 M€ et 9 M€. Il existe un risque que le SIMOUV ne perçoive pas les sommes attendues ce qui conduirait, le cas échéant, à une insuffisance de financement, nécessitant alors un accroissement du soutien de la part des communautés d'agglomération.

⁶⁸ Perte de recettes, préjudice lié à la diminution de l'offre kilométrique, atteinte à l'image du réseau auprès des usagers, préjudices socio-économiques....

D'autres contentieux sont pendants et représentent ensemble un risque financier évalué à 2,7 M€, qui, s'il était réalisé, viendrait également amoindrir le fonds de roulement.

La situation financière s'avère donc relativement fragile. La chambre recommande au SIMOUV de consolider sa prospective en allongeant les prévisions, au moins jusqu'à la fin du mandat en 2026, et en construisant a minima deux *scenarii* :

1. le premier prudent, comportant notamment les investissements minimum pour la continuité du service, pour respecter les engagements contractuels et pour l'application des évolutions législatives et réglementaires issues de la loi mobilité de 2019 ;
2. un second, plus ambitieux, en fonction des orientations stratégiques choisies.

Dans tous les cas, la capacité de désendettement nécessite d'être maîtrisée, ce qui, à ce stade, n'est pas le cas. Les deux principaux leviers dont dispose le syndicat sont, en dépenses, le volume d'investissement à financer et, en recettes, les contributions des communautés d'agglomération.

La prospective ainsi complétée permettra par ailleurs au SIMOUV, mais aussi aux deux communautés d'agglomération qui en sont membres, de disposer des fourchettes de financement, tant en fonctionnement qu'en investissement.

Recommandation n° 3 : compléter la prospective financière en établissant des scénarios sécurisant le financement des investissements.
--

En réponse à la chambre le président du SIMOUV a transmis un plan d'investissement étendu à l'année 2026 et comprenant deux scénarios. Il apparaît cependant que le volume d'investissements, compris entre 20 et 23 M€ sur la période de 2023 à 2025, est supérieur à celui précédemment établi, de 18 M€, sans informations nouvelles permettant de constater une sécurisation du financement.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

De 2018 à 2021, le SIMOUV a dégagé, à chaque exercice, une épargne, qui, mis à part l'année 2020 marquée par la crise sanitaire, a été en moyenne annuelle de 13,5 M€.

Les produits, de 77 M€ par an, sont constitués de trois postes principaux : le versement mobilité (65 %), le versement des recettes commerciales de la part du délégataire et les subventions provenant des communautés d'agglomération adhérentes, ainsi que de l'État et de la région. Les charges, qui se sont élevées en moyenne à 64 M€ par an, correspondent presque exclusivement (96 %) aux versements au bénéfice du délégataire. Outre la contribution financière forfaitaire contractuelle, d'en moyenne 53 M€ par an, destinée à prendre en charge les coûts du réseau, le SIMOUV compense également la gratuité des transports scolaires et celle des jeunes de moins de 25 ans pour des montants moyens respectivement de 5 M€ et 3 M€ par an sur les trois dernières années.

Le résultat exceptionnel a pesé de façon importante dans l'épargne générée sur la période examinée. Il a été formé tant par des charges que par des produits, notamment le remboursement d'un trop perçu de versement mobilité de 2 M€ en 2018 et un produit de 11 M€ inscrit en 2021 suite à une expertise judiciaire qui a été favorable au SIMOUV. Au total, de 2018 à 2021 le résultat exceptionnel a abondé l'épargne de 9 M€.

S'agissant des investissements, près de 30 M€ ont été dépensés entre 2018 et 2021, principalement pour renouveler des véhicules, mettre en place une nouvelle billettique et entretenir les infrastructures du tramway. Ce sont les subventions d'investissement annuelles reçues des deux communautés d'agglomération (16 M€), complétées d'aides ponctuelles (2,3 M€) de l'Europe, de l'État et de la région qui ont constitué la source de financement principale. Elles ont cependant été insuffisantes, obligeant alors le SIMOUV à mobiliser la totalité de ses réserves, et ce en l'absence de possibilité d'emprunter compte tenu du niveau déjà élevé de l'encours de dette.

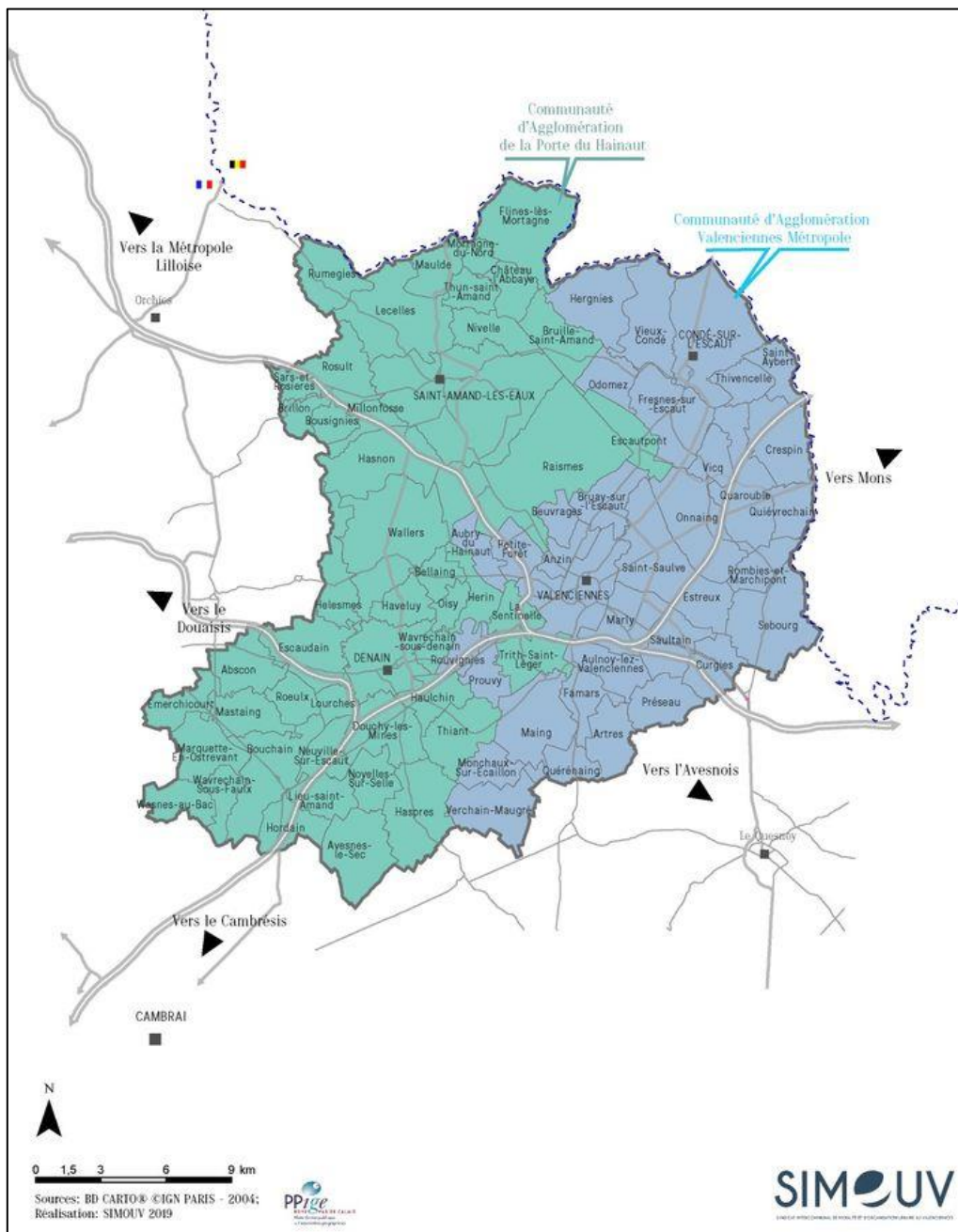
Le syndicat a établi un programme d'investissement compris entre 20 et 23 M€ sur la période de 2023 à 2025. L'analyse de la prospective financière arrêtée sur ces mêmes années met en évidence que le financement n'est pas assuré par le cumul de l'épargne et des contributions extérieures, nécessitant de poursuivre le recours au fonds de roulement. Ce dernier a été reconstitué en 2021 grâce au produit exceptionnel de 11 M€ mais il demeure fragile compte tenu de l'incertitude sur le recouvrement effectif des sommes attendues. Si les contentieux en cours s'avéraient être défavorables au SIMOUV, un complément de financement devrait être trouvé auprès de ses adhérents pour maintenir le niveau d'investissement.

La chambre recommande, enfin, au syndicat de compléter sa prospective financière en établissant des scénarios sécurisant le financement des investissements.

ANNEXES

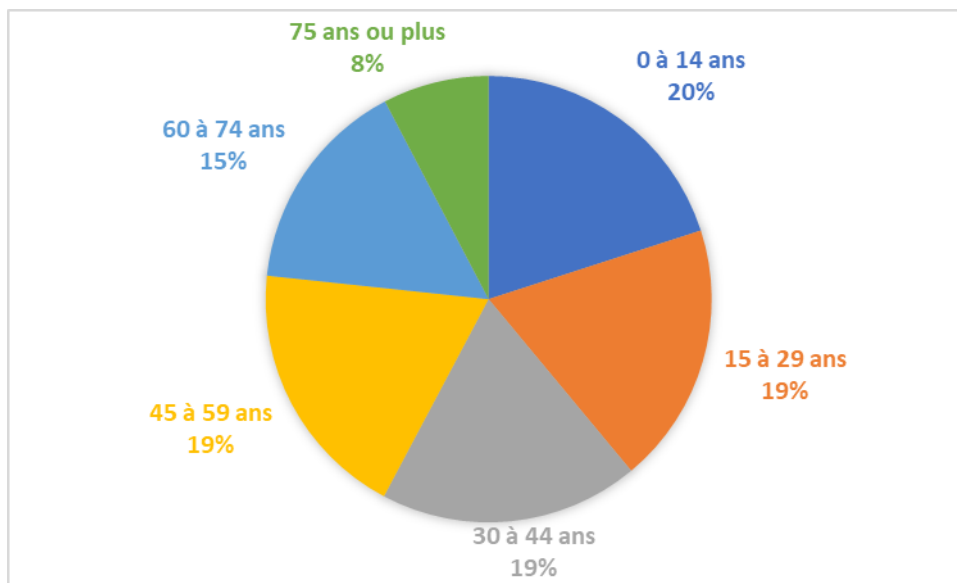
Annexe n° 1. Périmètre d'intervention du SIMOUV	55
Annexe n° 2. Répartition de la population de l'arrondissement de Valenciennes par tranches d'âge.....	56
Annexe n° 3. Secteurs d'activité présents sur le ressort territorial du syndicat	57
Annexe n° 4. Part des moyens de transports utilisés pour se rendre au travail.....	58
Annexe n° 5. Évolution de la répartition des modes de déplacement.....	59
Annexe n° 6. Réseau de transport avec le tramway et les lignes essentielles.....	60
Annexe n° 7. Localisation des parkings relais (P+R)	61
Annexe n° 8. Évolution de la fréquentation des services « gratuits ».....	62
Annexe n° 9. Organigramme des services en 2022	63
Annexe n° 10. Évolution du résultat de CTVH de 2018 à 2021.....	64
Annexe n° 11. Impact sur le résultat budgétaire des inscriptions erronées de restes à réaliser	65
Annexe n° 12. Évolution du versement mobilité.....	66
Annexe n° 13. Subventions d'exploitation versées par la Région	67
Annexe n° 14. Les produits reçus du délégataire.....	68
Annexe n° 15. Subventions d'exploitation versées par le SIMOUV	69
Annexe n° 16. Résultats exceptionnels de 2018 à 2021	70
Annexe n° 17. Investissements réalisés de 2018 à 2021.....	71
Annexe n° 18. Ventilation des encours par organisme prêteur fin 2021	72
Annexe n° 19. Structure de l'encours de dette.....	73
Annexe n° 20. Programme pluriannuel d'investissements 2023-2025.....	74
Annexe n° 21. Suite des observations du précédent contrôle	75

Annexe n° 1. Périmètre d'intervention du SIMOUV



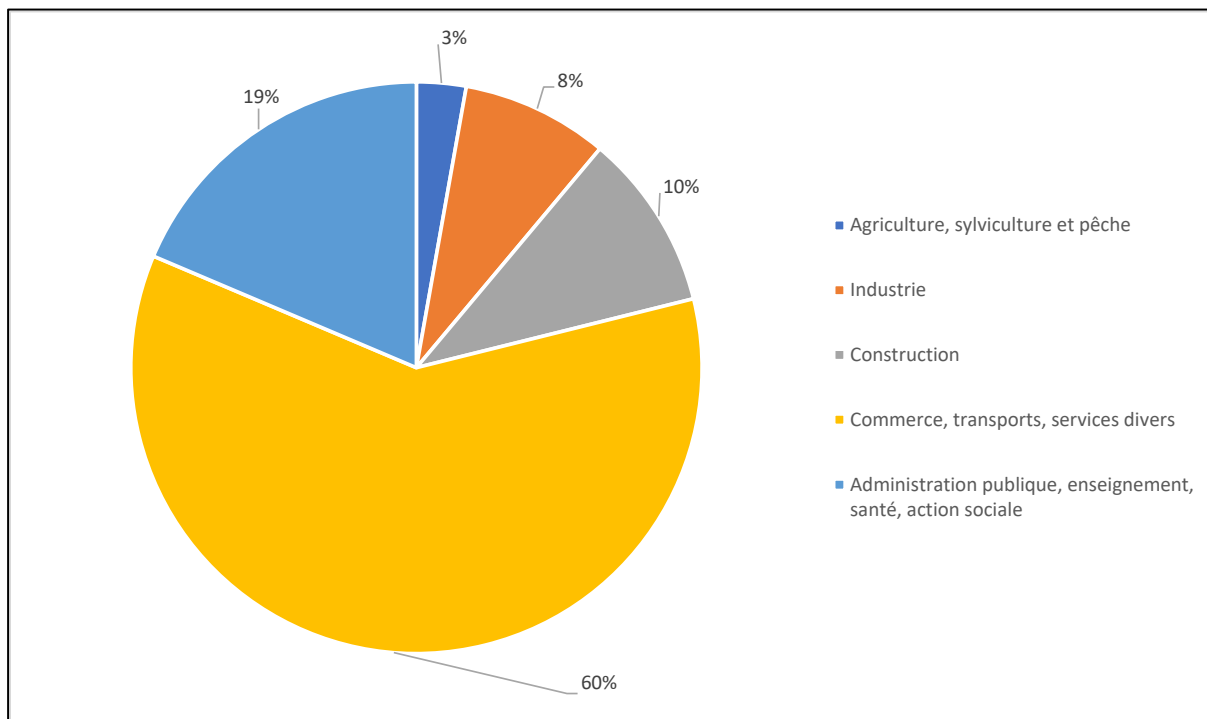
Source : chambre régionale des comptes, à partir du site internet du SIMOUV.

Annexe n° 2. Répartition de la population de l'arrondissement de Valenciennes par tranches d'âge



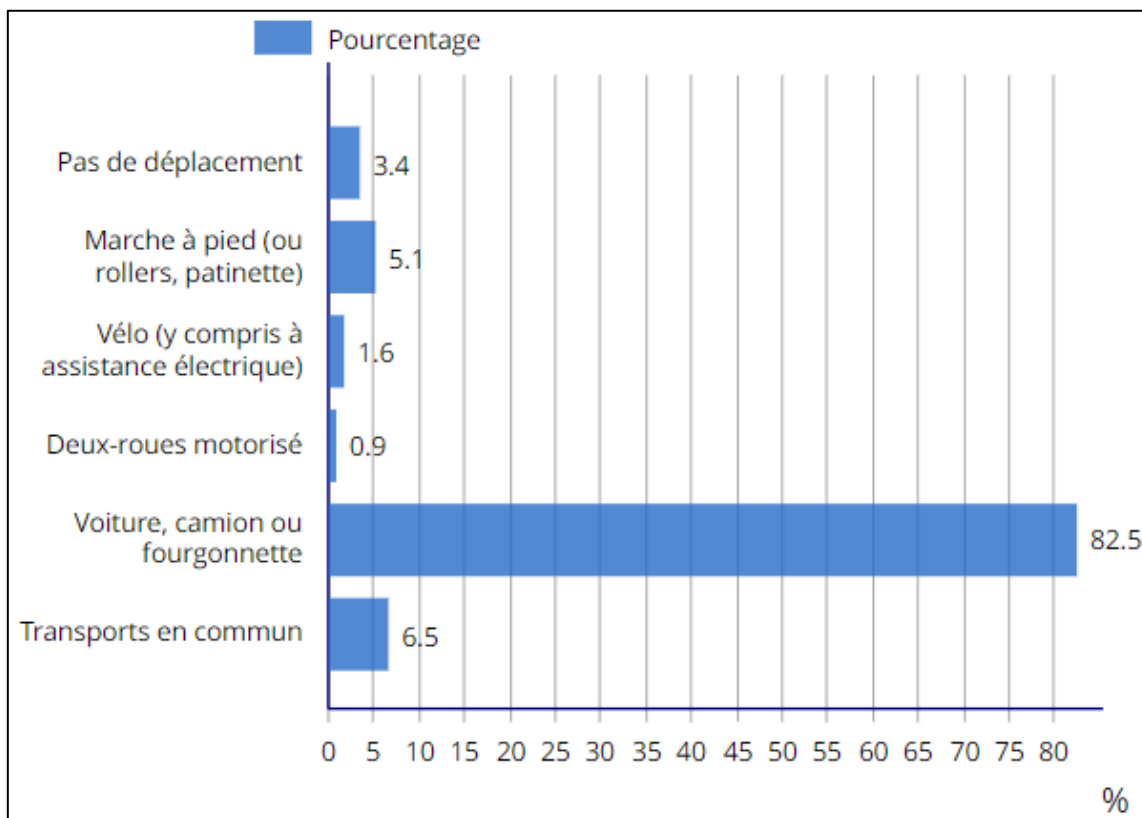
Source : chambre régionale des comptes, à partir des données de l'INSEE (dossier de l'arrondissement de Valenciennes, données 2019 parues en septembre 2022).

Annexe n° 3. Secteurs d'activité présents sur le ressort territorial du syndicat



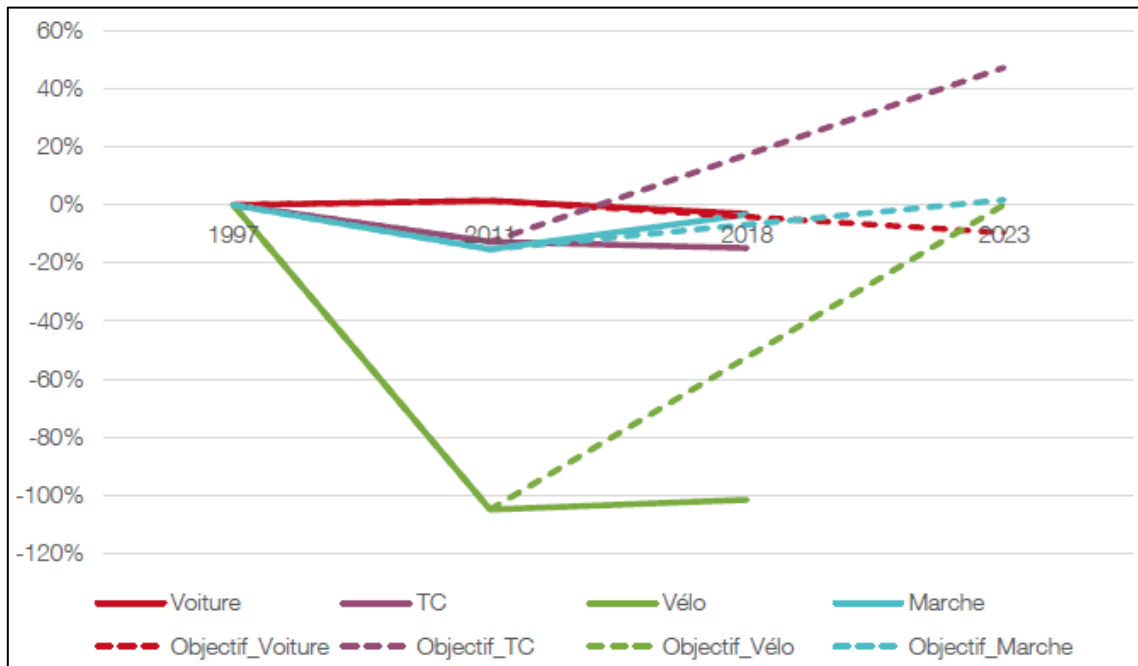
Source : chambre régionale des comptes, à partir des données INSEE (« Zone d'emploi 2020 de Valenciennes »).

Annexe n° 4. Part des moyens de transports utilisés pour se rendre au travail



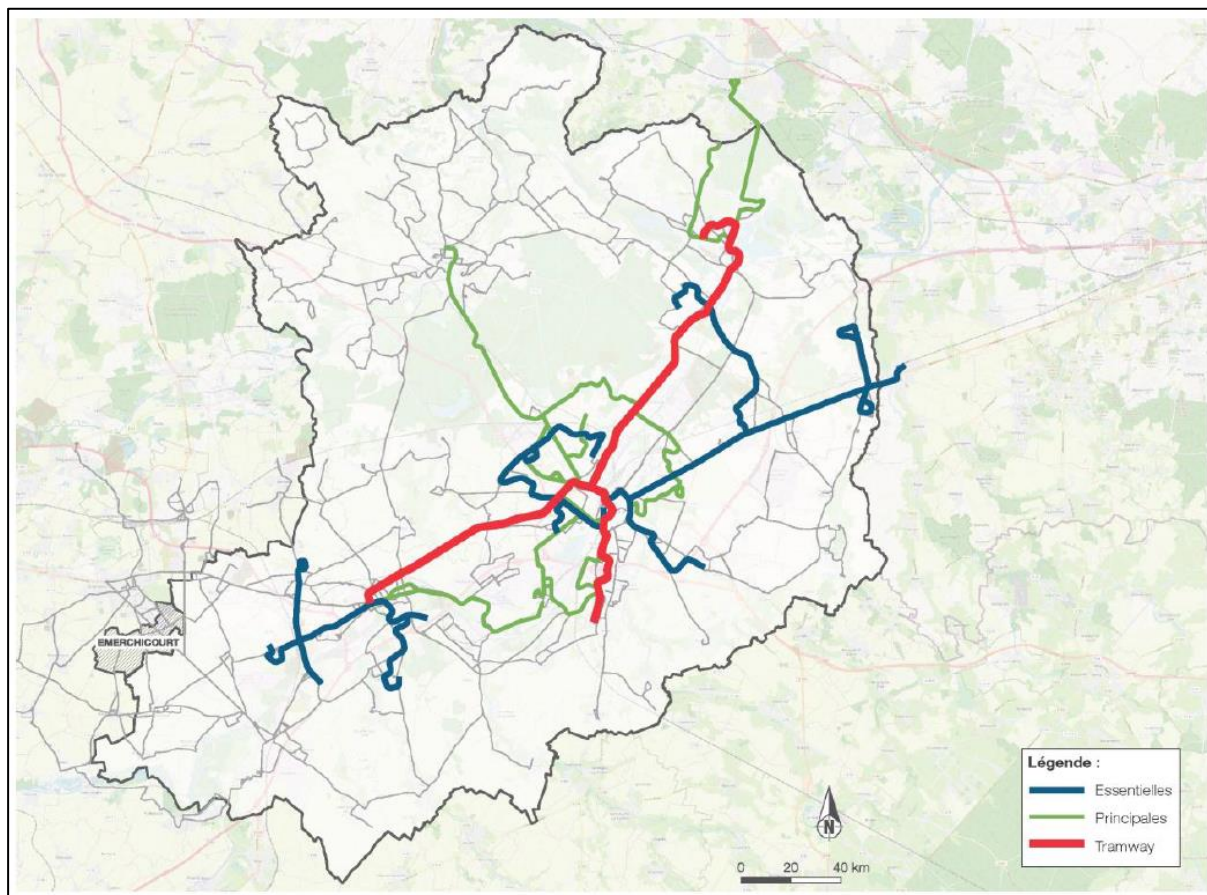
Source : INSEE (zone d'emploi 2020 de Valenciennes).

Annexe n° 5. Évolution de la répartition des modes de déplacement



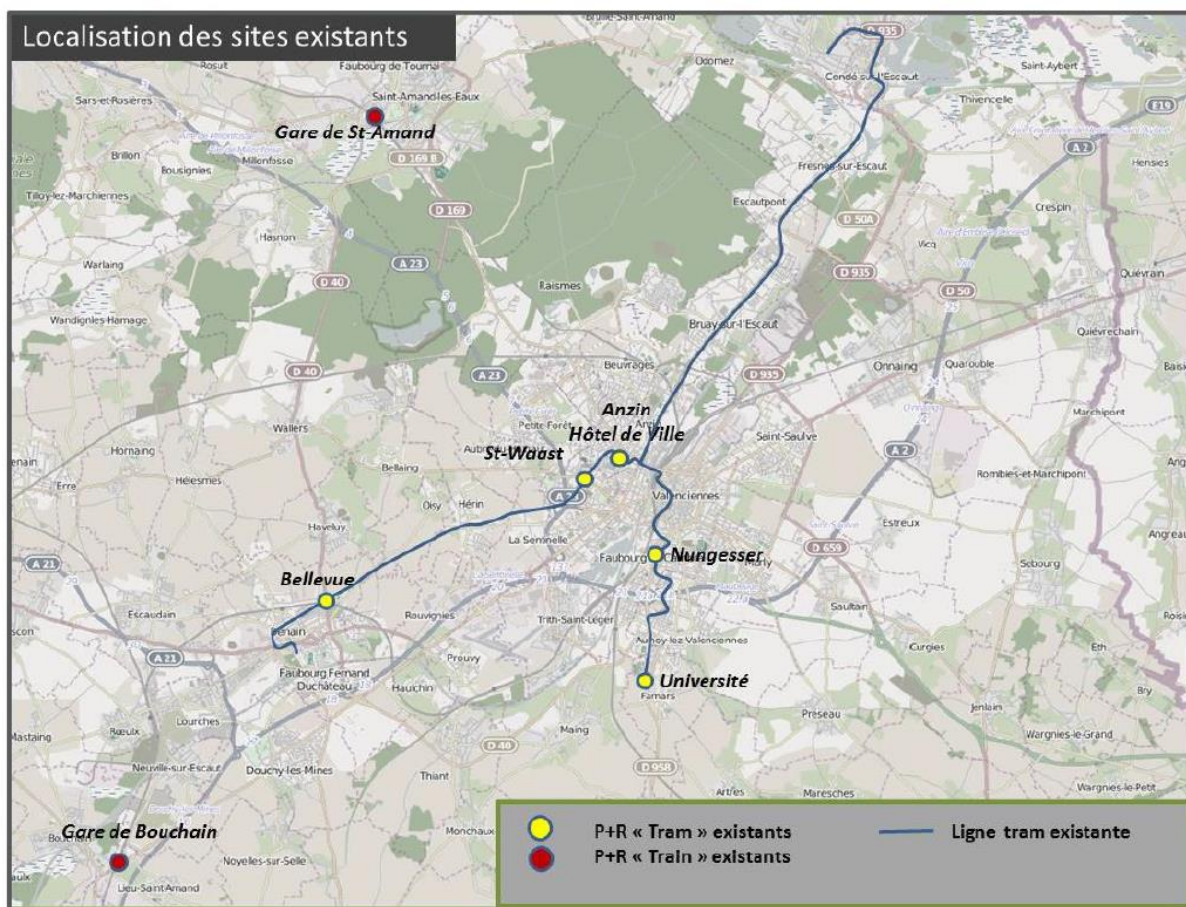
Source : SIMOUV (évaluation du plan de déplacements urbains établie en décembre 2019).

Annexe n° 6. Réseau de transport avec le tramway et les lignes essentielles



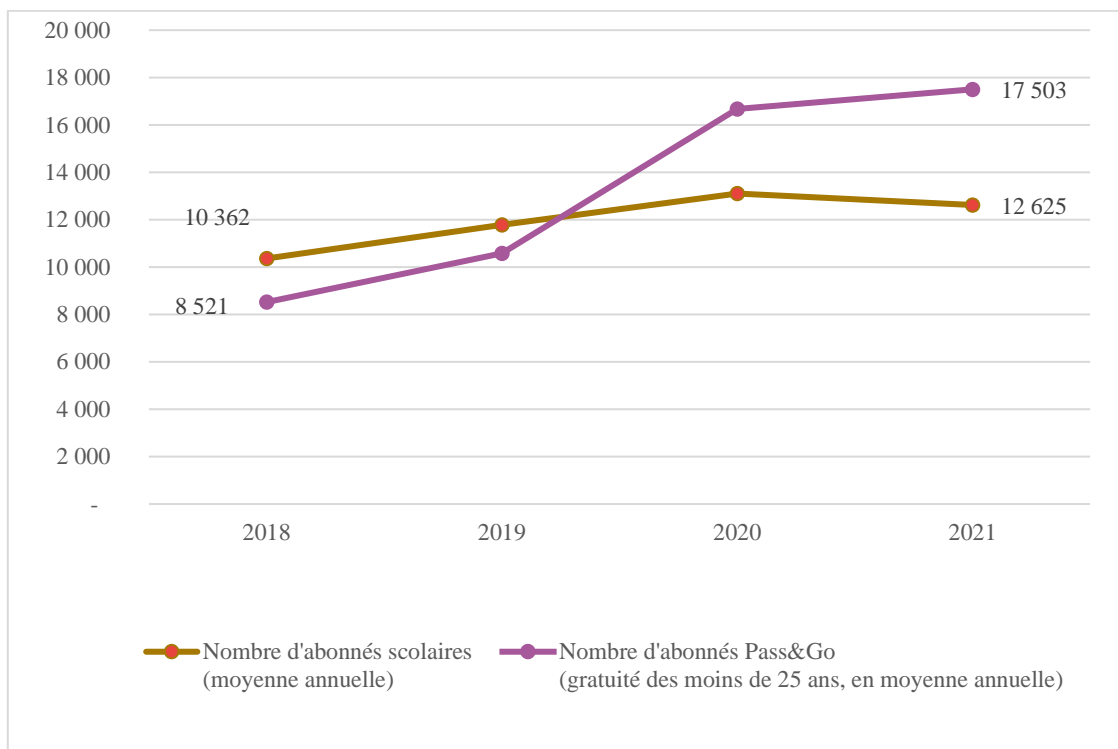
Source : SIMOUV (évaluation du plan de déplacements urbains, janvier 2020).

Annexe n° 7. Localisation des parkings relais (P+R)



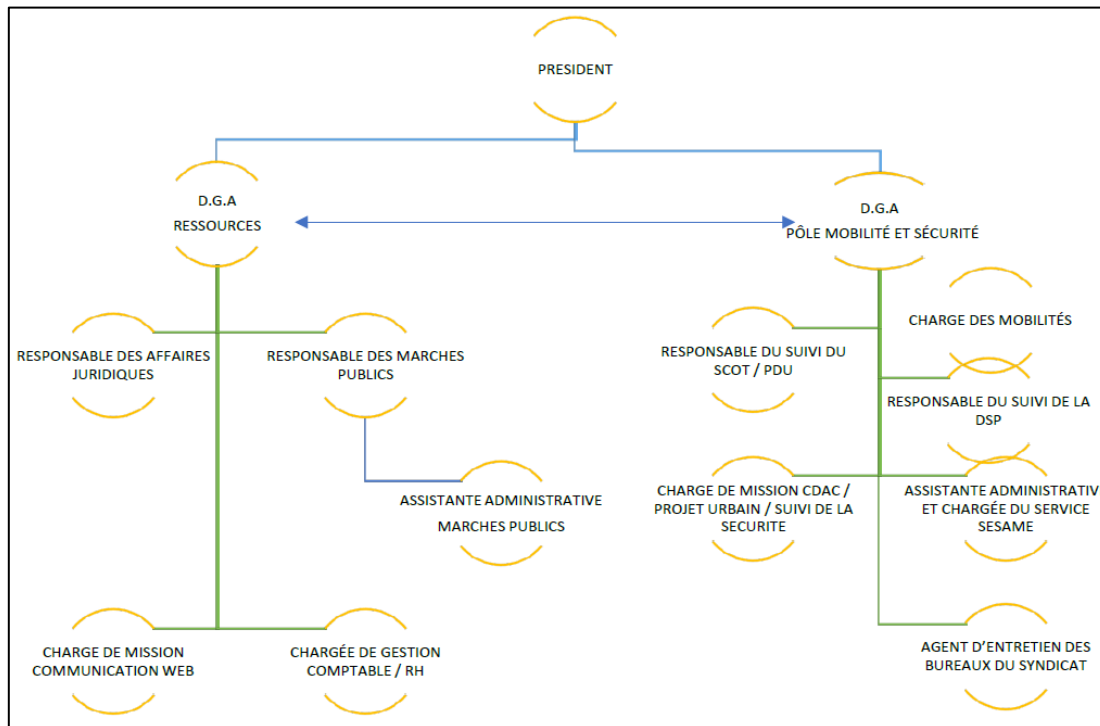
Source : SIMOUV (évaluation du plan de déplacements urbains, janvier 2020).

Annexe n° 8. Évolution de la fréquentation des services « gratuits »



Source : chambre régionale des comptes, à partir des données du SIMOUV.

Annexe n° 9. Organigramme des services en 2022



Source : SIMOUV.

Annexe n° 10. Évolution du résultat de CTVH de 2018 à 2021

	2018	2019	2020	2021
Produits	54 000 130 €	55 697 920 €	51 086 682 €	55 492 959 €
Charges	52 503 521 €	53 726 385 €	49 748 086 €	54 020 438 €
Impôts sur les sociétés	289 932 €	- 649 120 €	- 348 723 €	- 413 253 €
Résultat	1 786 541 €	1 322 415 €	989 873 €	1 059 268 €

Source : chambre régionale des comptes, à partir des rapports annuels du délégataire.

Annexe n° 11. Impact sur le résultat budgétaire des inscriptions erronées de restes à réaliser

Autorisation de programme	Restes à réaliser inscrits en dépenses à tort			
	2018	2019	2020	2021
Renouvellement du parc roulant (2017/2022)	83 492 €			59 723 €
Grandes révisions du tramway				5 780 €
Remise en conformité des stations de la première ligne du tramway	2 009 260 €	2 055 223 €	1 176 197 €	32 992 €
Total (A)	2 092 752 €	2 055 223 €	1 176 197 €	98 494 €
Restes à réaliser en dépenses d'investissement figurant au compte administratif (B)	6 997 170 €	6 656 834 €	3 041 425 €	3 399 385 €
Dépenses cumulées de la section d'investissement (C)	71 610 183 €	60 747 119 €	42 572 404 €	31 826 440 €
Solde d'exécution de la section d'investissement (D)	-26 886 037 €	-18 618 475 €	-12 905 251 €	- 9 470 590 €
Résultat cumulé de l'exercice (E)	3 674 952 €	3 111 859 €	1 368 253 €	4 430 145 €
Impact sur le montant des restes à réaliser en dépenses d'investissement (A / B)	30%	31%	39%	3%
Impact sur les dépenses cumulées d'investissement (A / C)	3%	3%	3%	0%
Impact sur le solde d'exécution de la section d'investissement (A / D)	8%	11%	9%	1%
Impact sur le résultat cumulé des sections de fonctionnement et d'investissement (A / E)	57%	66%	86%	2%

Source : chambre régionale des comptes, à partir des états des restes à réaliser et des comptes administratifs du SIMOUV.

Annexe n° 12. Évolution du versement mobilité

Intitulé	2018	2019	2020	2021	Total 2018 à 2021	Prévisions 2022
Produits issus du versement mobilité	49 078 727 €	50 546 309 €	47 945 353 €	52 154 702 €	199 725 091 €	53 043 585 €
Compensations liées au relèvement du seuil des personnes assujetties au versement transport (M43)	394 352 €	384 290 €	201 994 €	202 735 €	1 183 371 €	200 000 €
Total produits du versement mobilité	49 473 078 €	50 930 599 €	48 147 348 €	52 357 437 €	200 908 462 €	53 243 585 €
Autres charges exceptionnelles	- 1 997 825 €				- 1 997 825 €	
Réductions titres autres produits divers de gestion			- 530 812 €		- 530 812 €	
Compensation des pertes de versement mobilité liées à la crise sanitaire			1 922 863 €		1 922 863 €	
Total régularisations du versement mobilité	- 1 997 825 €	- €	1 392 051 €	- €	- 605 774 €	
Total perçu au titre du versement mobilité	47 475 253 €	50 930 599 €	49 539 399 €	52 357 437 €	200 302 688 €	53 243 585 €

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion du SIMOUV.

Annexe n° 13. Subventions d'exploitation versées par la Région

	2018	2019	2020	2021	Prévisions 2022	Total (2018-2021)
Participation volontaire à la gratuité du transport scolaire des lycéens résidant dans le ressort territorial du SIMOUV	1 121 266 €	1 121 266 €	840 949 €	1 121 266 €	1 121 266 €	4 204 746 €
Remboursement de la gratuité des transports scolaires interurbains (élèves résidant hors du ressort territorial du syndicat et utilisant les transports en commun du SIMOUV)	109 209 €	81 371 €	4 964 €	44 978 €	67 848 €	240 522 €
Remboursement de la gratuité de l'utilisation du tramway à l'arrêt "Famars-Université" par les voyageurs interurbains			38 463 €	17 208 €	3 400 €	55 671 €
Exploitation de la ligne interurbaine n°211 par le SIMOUV pour le compte de la Région		381 263 €	733 969 €			1 115 232 €
Opération d'été "eTER"	3 000 €	3 000 €				6 000 €
Total	1 233 475 €	1 586 900 €	1 618 344 €	1 183 452 €	1 192 513 €	5 622 171 €

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données du SIMOUV.

Annexe n° 14. Les produits reçus du délégataire

Compte	Intitulé	Objet	2018	2019	2020	2021
757	Redevance du délégataire	Titres émis sur l'exercice	11 612 759 €	12 377 677 €	11 650 491 €	12 501 688 €
		Rattachement des produits à l'exercice	2 436 516 €	- €	476 578 €	341 334 €
	Total des redevances		14 049 275 €	12 377 677 €	12 127 069 €	12 843 022 €
7588	Autres produits de gestion	Redevance d'occupation du domaine public	137 421 €	137 421 €	137 571 €	143 421 €
778	Autres produits exceptionnels	Remboursement titres de transport "Mimosa"	8 436 €			209 €
Total des recettes provenant du délégataire			14 195 132 €	12 515 098 €	12 264 640 €	12 986 652 €

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion et des documents du syndicat.

Annexe n° 15. Subventions d'exploitation versées par le SIMOUV

	2018	2019	2020	2021	Prévisions 2022	Total 2018 - 2021
Versements au délégataire	60 147 316 €	60 710 076 €	63 260 303 €	60 516 743 €	64 435 883 €	244 634 438 €
<i>* dont contribution financière forfaitaire</i>	54 721 287 €	52 575 513 €	53 881 458 €	52 142 252 €	55 468 452 €	213 320 510 €
<i>* dont transports scolaires</i>	5 129 113 €	4 544 506 €	5 607 322 €	5 382 977 €	5 551 877 €	20 663 917 €
<i>* dont "Pass & Go" (gratuité des transports pour les jeunes de moins de 18 ans sur 2018/2019 étendue au moins de 25 ans en septembre 2019)</i>		2 907 374 €	2 790 133 €	2 927 014 €	3 364 074 €	8 624 521 €
<i>* dont ligne n°211 exploitée sur 2019 / 2020</i>		560 446 €	957 554 €			1 518 000 €
<i>* dont bus de remplacement de la ligne 2 du tramway</i>	280 981 €	31 288 €				312 269 €
<i>* dont interurbains (utilisation des transports en commun Transvilles des lycéens hors territoire SIMOUV.</i>		82 195 €	20 597 €	61 524 €	48 853 €	164 317 €
<i>* dont titres sociaux "Mimosa"</i>	15 935 €	8 754 €	3 239 €	2 976 €	2 627 €	30 904 €
Région Hauts-de-France (total) <small>(lignes pénétrantes conventionnées délivrant un service dans le ressort territorial du SIMOUV)</small>	637 221 €	373 645 €	239 278 €	303 343 €	664 666 €	1 553 487 €
SNCF	500 686 €	266 148 €	599 401 €	445 010 €	433 344 €	1 811 245 €
Syndicat Hauts-de-France Mobilités	44 229 €	48 334 €	47 079 €	50 509 €	53 140 €	243 291 €
Autres	3 964 €	7 558 €	- 314 €	21 544 €	24 544 €	32 752 €
TOTAL	61 333 415 €	61 405 761 €	64 145 748 €	61 337 149 €	65 611 577 €	248 275 214 €

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données du SIMOUV.

Annexe n° 16. Résultats exceptionnels de 2018 à 2021

	2018	2019	2020	2021	Total 2018-2021	Prévisions 2022
Produits exceptionnels (A)	29 744 €	64 973 €	13 291 €	11 488 498 €	11 596 505 €	2 378 336 €
<i>* dont contentieux avec Eiffage et Ingerop (expertise favorable au SIMOUV)</i>				10 822 870 €	10 822 870 €	
<i>* dont remboursement des intérêts moratoires versés en 2019 dans l'affaire EIFFAGE TP (suite à l'annulation du premier jugement)</i>				655 711 €	655 711 €	
<i>* dont location, vente bus, divers avoirs, dégrevements...</i>	29 744 €	48 608 €	13 291 €	6 354 €	97 997 €	
Charges exceptionnelles (B)	1 906 162 €	671 221 €	5 000 €	84 317 €	2 010 989 €	214 290 €
<i>* dont remboursement URSSAF sur trop-perçu de versement transport</i>	1 997 825 €				1 997 825 €	
<i>* dont contentieux Eiffage (intérêts moratoires)</i>		655 711 €				
Résultat exceptionnel (A-B)	- 1 876 419 €	- 606 248 €	8 291 €	11 404 180 €	9 585 516 €	2 164 046 €

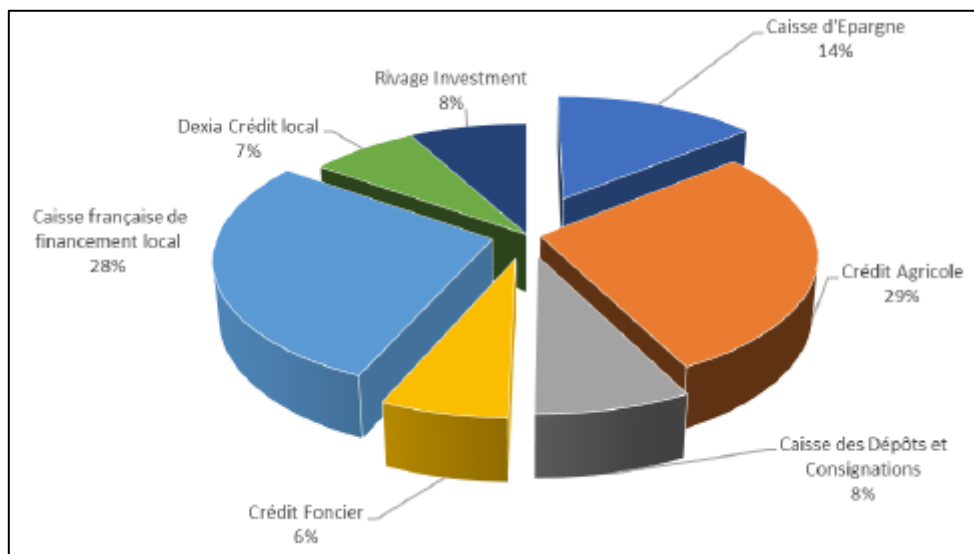
Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion et des informations du SIMOUV.

Annexe n° 17. Investissements réalisés de 2018 à 2021

	2018	2019	2020	2021	Total 2018-2021	Prévisions 2022
Investissements réalisés	9 471 559 €	6 827 380 €	7 391 088 €	4 923 280 €	28 613 306 €	9 512 688 €
<i>* dont véhicules</i>	3 057 949 €	3 901 459 €	2 713 274 €	1 203 107 €	10 875 789 €	2 355 563 €
<i>* dont réfection de la ligne 1 du tramway</i>	992 390 €	756 981 €	1 135 953 €	1 231 173 €	4 116 496 €	438 994 €
<i>* dont renouvellement de la billettique</i>	3 747 462 €				3 747 462 €	
<i>* dont infrastructures et grandes révisions du tramway</i>	598 002 €	309 856 €	1 287 787 €	795 276 €	2 990 922 €	549 848 €
<i>* dont renouvellement de la vidéosurveillance de la ligne 1 du tramway</i>	739 511 €				739 511 €	
<i>* dont agence commerciale de Valenciennes</i>		145 270 €	454 111 €	29 765 €	629 146 €	402 474 €
<i>* dont "systèmes techniques transversaux"</i>		242 143 €	149 404 €	95 438 €	486 985 €	2 000 000 €
<i>* dont dépôt de bus de Denain (fourniture et pose d'un tunnel de lavage autobus) et Saint-Saulve (réseau d'incendie de l'atelier)</i>				73 031 €	73 031 €	
<i>* dont Station de ravitaillement biogaz naturel pour les bus</i>					- €	3 363 623 €
<i>* dont création de pôles d'échanges et de parking-relais</i>			510 279 €	324 482 €	834 761 €	241 238 €
<i>* dont expérimentation d'aires de co-voiturage</i>				221 455 €	221 455 €	160 948 €
<i>* dont études</i>	266 273 €	217 993 €	82 855 €	57 688 €	624 808 €	- €

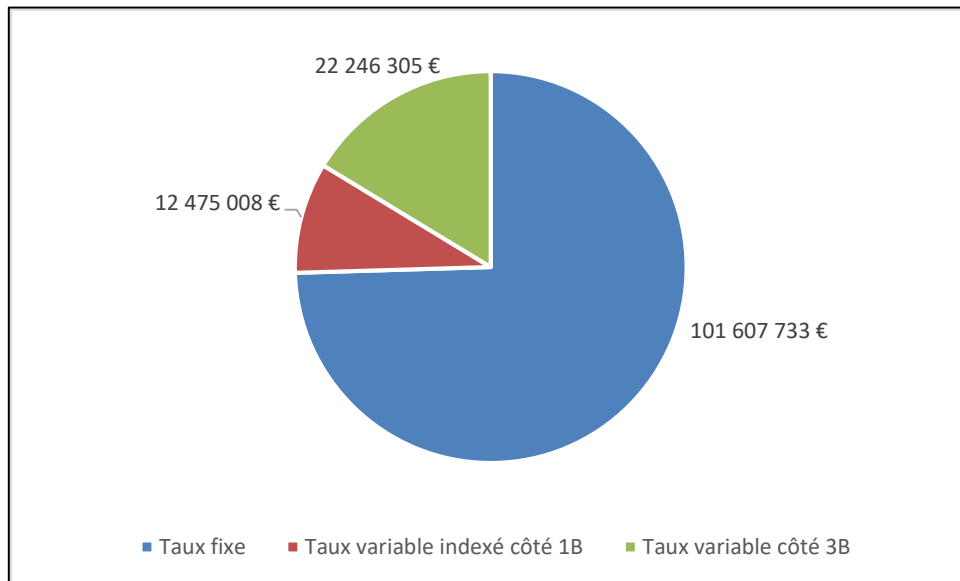
Source : chambre régionale des comptes, à partir des données du SIMOUV.

Annexe n° 18. Ventilation des encours par organisme prêteur fin 2021



Source : SIMOUV.

Annexe n° 19. Structure de l'encours de dette



Source : chambre régionale des comptes, à partir des données du SIMOUV.

Annexe n° 20. Programme pluriannuel d'investissements 2023-2025

	2 023	2 024	2 025	Total
1 INVESTISSEMENT D'EXPLOITATION				
INFRASTRUCTURES DU TRAMWAY	785 000	100 000	100 000	985 000
DEPOT TRAMWAY DE ST-WAAST				-
ATELIER BUS DE ST-WAAST	-	-		-
DEPOT BUS DE ST-SAULVE	900 000			900 000
DEPOT BUS DE DENAIN				-
SYSTEMES TECHNIQUES TRANSVERSAUX	3 564 295	105 359	89 498	3 759 152
BATIMENTS	100 000	40 000		140 000
TRANSITION ENERGETIQUE (étude et mise en conformité des bâtiments)			500 000	500 000
				-
AGENCE COMMERCIALE DE VALENCIENNES	300 000	-		300 000
TOTAL	5 649 295	245 359	689 498	6 584 152
2 GRANDES REVISIONS TRAMWAY	64 295	179 398	171 727	415 420
3 RENOUELEMENT PARC AUTOBUS	2 600 000	2 600 000	2 600 000	7 800 000
TOTAL	2 600 000	2 600 000	2 600 000	7 800 000
4 INFRASTRUCTURES SECURITE				
AMELIORATION DES DISPOSITIFS DE SECURITE	50 000	50 000	50 000	150 000
DOSSIER DE SECURITE ACTUALISE				
TOTAL	50 000	50 000	50 000	150 000
5 INFORMATIQUE ET LOGICIELS				
MAINTENANCE MATERIELS	3 000	3 000	3 000	9 000
MAINTENANCE LOGICIELS	2 000	2 000	2 000	6 000
TOTAL	5 000	5 000	5 000	15 000
6 ETUDES				
MOBILITES	50 000	50 000	50 000	150 000
TOTAL	50 000	50 000	50 000	150 000
7 FICHES ACTION PDU				
AMENAGEMENT CYCLABLE	500 000	500 000	500 000	1 500 000
METTRE EN CEUVRE LE SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE	50 000	50 000		100 000
EXPERIMENTER DES AIRES DE COVOITURAGE	450 000	450 000		900 000
AMENAGEMENT DES P+R	50 000			50 000
Révision du PDU	250 000			250 000
TOTAL	1 300 000	1 000 000	500 000	2 800 000
8 ETUDES ET SUIVI SCOT	300 000	50 000	50 000	400 000
9 ALEAS TRAVAUX ET BATIMENT SIMOUV	50 000	50 000	50 000	150 000
A - Investissements structurels (1+2+4+5+6)	5 818 591	529 756	966 226	7 314 573
B - Renouvellement du parc autobus (3)	2 600 000	2 600 000	2 600 000	7 800 000
C - Investissements au titre des orientations du PDU (7), du SCOT (8) et divers travaux	1 650 000	1 100 000	600 000	3 350 000
				-
A FINANCER A+B+C	10 068 591	4 229 756	4 166 226	18 464 573

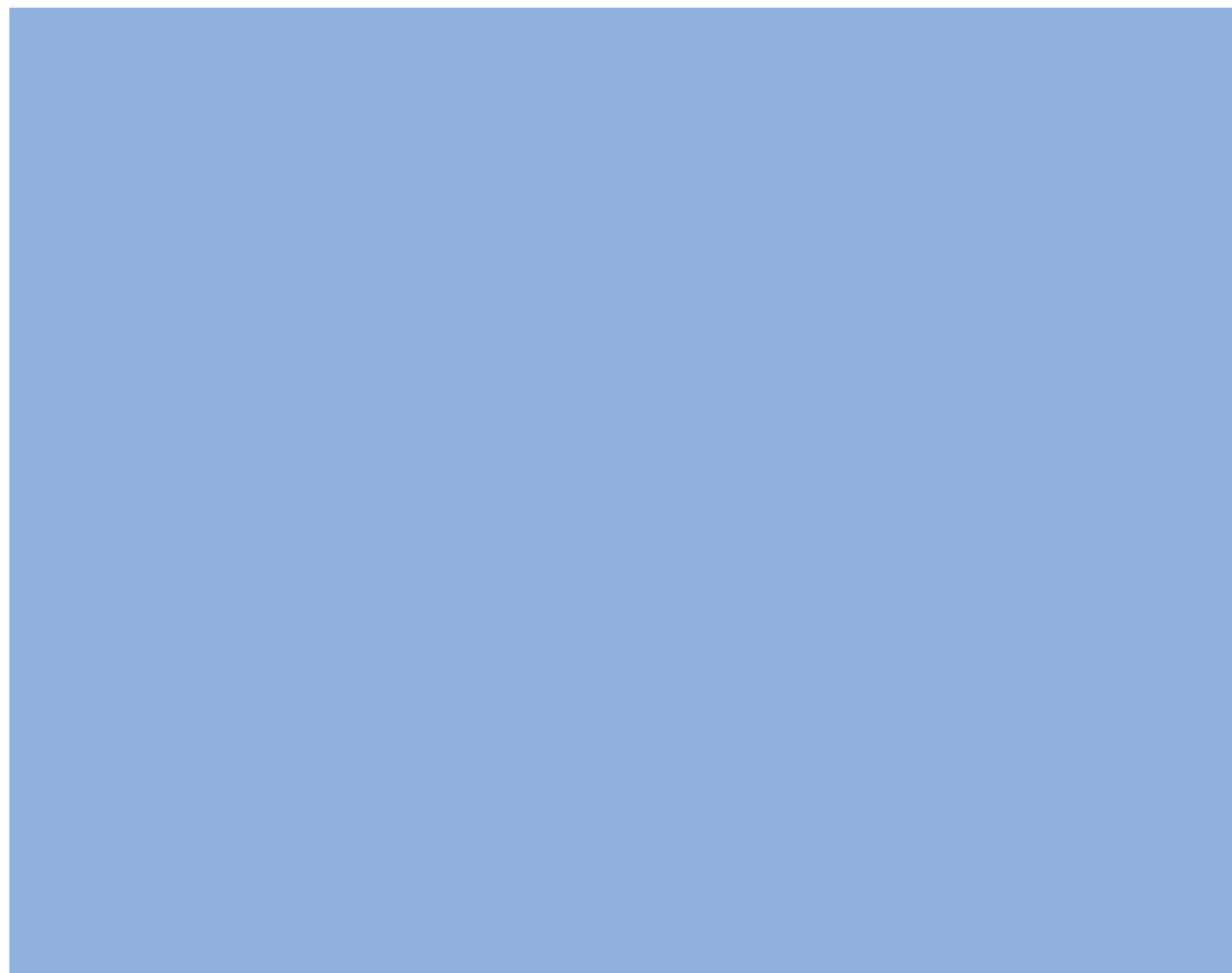
Source : SIMOUV.

Annexe n° 21. Suite des observations du précédent contrôle

(Rapport de la chambre régionale des comptes devenu communicable le 8 mars 2016)

Rappels au droit	Mis en œuvre	En cours de mise en œuvre	Non mis en œuvre
1. Procéder au rattachement des intérêts courus non échus, conformément à l'instruction M4.	X		
2. Dans le cadre du nouveau contrat, faire établir et notifier au représentant de l'État l'accord collectif de prévisibilité en matière de perturbation du service (ou, à défaut, le plan de prévisibilité de l'employeur), conformément aux dispositions de l'article L. 1222-7 du code des transports.		X	
3. Intégrer au contrat avec l'exploitant, conformément aux dispositions de l'article L. 1222-11 du code des transports, les modalités pratiques des remboursements dus aux usagers en cas de défaut d'exécution, par l'exploitant, du plan de transports adapté ou du plan d'information des usagers.	X		
4. Veiller à l'établissement des évaluations annuelles des incidences financières, après chaque perturbation, conformément à l'article L. 1222-10 du code des transports.	X		
5. Mettre en place un plan de transport adapté et d'information des usagers, conformément à l'article L. 1222-4 du code des transports.	X		
6. Réactiver l'observatoire des accidents, impliquant au moins un piéton ou un cycliste, prévu à l'article 28-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.		X	

Recommandations	Mis en œuvre	En cours de mise en œuvre	Non mis en œuvre
1. Établir un programme pluriannuel d'investissement.	X		
2. Poursuivre la régularisation de l'inventaire du patrimoine du syndicat.	X		
3. Contrôler les missions confiées à la maîtrise d'œuvre contenues dans les cahiers des charges de marchés, notamment en matière d'évaluation des dépenses.	X		
4. Mentionner l'impact financier de toutes les décisions.	X		
5. Mettre en place un tableau de bord mensuel interne destiné à informer les élus et mener une analyse approfondie des éléments restitués par le futur exploitant en matière de qualité du service, afin d'assurer avec lui un dialogue de gestion et de pilotage stratégique du réseau.	X		
6. Faire élaborer par le futur exploitant une stratégie de lutte contre la fraude à l'aide d'indicateurs réguliers permettant d'en mesurer l'origine (lignes, horaires, etc.) et les effets sur les recettes commerciales, la fréquentation et le niveau de satisfaction des clients.	X		



Chambre régionale des comptes Hauts-de-France

14 rue du Marché au Filé - 62012 Arras cedex

Adresse mél : hautsdefrance@crtc.ccomptes.fr

<https://www.ccomptes.fr/fr/crc-hauts-de-france>