



**SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS
URBAINS SOISSONNAIS (SITUS)**

**8 Rue de la Buerie – 02200 SOISSONS
EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DES DELIBERATIONS
DU COMITE SYNDICAL
Séance du Mardi 19 novembre 2024**

L'an deux mille vingt-quatre, le mardi dix-neuf novembre à dix-huit heures trente, le Comité Syndical du Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais, convoqué par le Président, Loïc LALYS, s'est réuni, à la salle « Légion d'honneur » de l'Hôtel de Ville de Soissons (Place de l'Hôtel de Ville, 02200 Soissons), pour sa séance.

Date de la convocation :

12 novembre 2024

NOMBRE DE MEMBRES			
Membres en exercice	Membres présents	Pouvoirs donnés	Qui ont pris part à la délibération
26	18	1	19

Sous la Présidence de M. Loïc LALYS, président du SITUS

Présents : Mme BERGÉ Séverine, Mme FERTON-HERPE Thérèse, Mme LALUC Sylvie, Mme MARTIN Nathalie, Mme VOYEUX Eliane, M. BOURGEOIS Guillaume, M. CHOQUENET Vincent, M. COUTEAU Jean-Marie, M. DESUMEUR Alex, M. D'HIVER Gérard, M. ENGRAND Olivier, M. FAUCON Emilien, M. LALYS Loïc, M. MADIOT Claude, M. MARCHAL Jean-Bernard, M. PAGANO Jean-Baptiste, M. PHILIPON Vincent, M. WALLE Dominique

Pouvoir :

M. ROUTIER Thierry donne pouvoir à M. MADIOT Claude

Secrétaire de séance : M. BOURGEOIS Guillaume

Ont assisté :

Personnel du SITUS : Mme HALLEZ-DUBOIS Laurène, Mme ZINE EL ABIDINE Aziza, Mr LAUTIER Romain

Les absents sont excusés

Communication du rapport d'observations définitif de la Chambre Régionale des Comptes	Rapport
	N°3

Vu la mission d'audit réalisée par la Chambre Régionale des Comptes au S.I.T.U.S (exercices 2018 et suivants),

Vu le rapport d'observations définitifs transmis par la Chambre Régionale des Comptes en date du 23 septembre 2024;

Le Président du S.I.T.U.S,

COMMUNIQUE aux élus du SITUS le rapport définitif de la Chambre Régionale des Comptes qui est joint au présent rapport.

Les principaux points relevés dans ce rapport sont les suivants :

1. Problèmes de Gouvernance :

- La gouvernance du SITUS est jugée problématique, notamment en raison de conflits d'intérêts et d'une direction insécurisée.

En effet, la direction repose sur une prestation effectuée par une société de transport dans le cadre d'un contrat d'assistance technique, sans qu'il n'existe de dispositif de surveillance interne. De plus, la direction de fait par un agent mis à disposition entre mars 2022 et septembre 2023 a connu de nombreux événements préjudiciables au syndicat, aggravant la fragilité des services.

- Le président jusqu'en septembre 2024 est également président de la régie départementale des transports de l'Aisne, ce qui crée une situation inextricable.

2. Gestion Financière :

- L'information financière du SITUS doit être renforcée,
- La situation financière est contrastée, avec des anomalies comptables et des défis liés à la hausse des coûts énergétiques et au renouvellement des bus.

3. Rappels au droit :

Le rapport propose plusieurs Rappels au droit concernant la gestion du **syndicat intercommunal des transports urbains soissonnais (SITUS)** :

- a. **Intégrer un tarif réduit pour le transport à la demande** : En application de l'article L. 1113-1 du code des transports.
- b. **Respecter les règles d'administration du syndicat** : Prévues à l'article L. 5211-9 du code général des collectivités territoriales.
- c. **Veiller au respect des dispositions réglementaires de fonctionnement des régies** : Prévues aux articles R. 1617-6 et suivants du code général des collectivités territoriales.

- d. **Mettre en place une comptabilité d'engagement** : Conformément aux articles L. 2342-2 et D. 2342-10 du code général des collectivités territoriales.

4. **Recommandations** :

Le rapport propose plusieurs recommandations concernant la gestion du **syndicat intercommunal des transports urbains saisonniers (SITUS)** :

- a. **Se doter d'un plan de mobilité simplifié** : Prévu à l'article L. 1214-36-1 du code des transports et en définir le plan d'action pour en assurer le suivi.
- b. **Améliorer l'information financière** : Produite tant pour les élus que pour les citoyens.
- c. **Rétablir la concordance entre l'inventaire établi par l'ordonnateur et l'état de l'actif du comptable public** : Se doter d'un inventaire physique exhaustif des biens mobiliers, conformément aux prescriptions de l'instruction budgétaire M43.
- d. **Actualiser les conventionnements avec les partenaires**.
- e. **Élaborer une stratégie pluriannuelle d'investissement** : En adéquation avec l'évolution de l'offre à moyen et long terme.

PROPOSE d'ouvrir le débat aux membres du conseil syndical du S.I.T.U.S

Le Bureau Syndical prend acte de cette information

DELIBERATION

Le Comité syndical du S.I.T.U.S prend acte de cette information sur le rapport d'observations définitif de la Chambre Régionale de la Cour des Comptes.

Après avoir été invité à débattre, les membres présents du comité syndical du SITUS prennent la parole pour apporter commentaires et précisions ou encore poser des questions.

Ce présent rapport a donné lieu à débat au comité syndical du SITUS comme recommandé par la Cour Régionale des Comptes.

Et ont signé au registre les membres présents,

Affiché, le 22 novembre 2024

Pour extrait conforme,

Le Président,

Loïc LALYS



Envoyé en préfecture le 03/12/2024

Reçu en préfecture le 03/12/2024

Publié le



ID : 002-250204120-20241119-19112024_3-AU



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES SANS RÉPONSE

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS SOISSONNAIS (SITUS)

(Département de l'Aisne)

Exercices 2018 et suivants

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés, a été délibéré par la chambre le 16 juillet 2024.

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE	3
RECOMMANDATIONS	4
INTRODUCTION	5
1 L'EXERCICE DE LA COMPÉTENCE MOBILITÉ	6
1.1 Une stratégie à affiner pour mieux répondre aux besoins	6
1.1.1 Des besoins croissants pour un territoire à dominante rurale	6
1.1.2 Une stratégie à formaliser dans un contexte territorial éclaté	8
1.1.3 La nécessité d'associer les parties prenantes	9
1.2 Une offre de transport diversifiée gérée au travers de prestataires	9
1.2.1 Une offre très large, mais des enjeux d'intermodalité à mieux intégrer	9
1.2.2 Une offre gérée en recourant à des contrats de prestations	11
1.3 L'enjeu d'une meilleure satisfaction des besoins des usagers	12
1.3.1 Une attention à porter à la fréquentation des transports urbains, surtout en faveur des jeunes adultes	12
1.3.2 L'importance de suivre l'activité et la qualité du service	14
1.3.3 Une billettique et une information des usagers en amélioration	15
1.3.4 Une politique tarifaire fondée sur la stabilité et la différenciation	15
2 L'ORGANISATION DU SYNDICAT ET SA GESTION	18
2.1 Une gouvernance intenable, porte ouverte aux dysfonctionnements	18
2.2 Une direction gravement dysfonctionnelle	19
2.2.1 Un amalgame dangereux entre direction et assistance technique	19
2.2.2 De graves abus dans la direction de fait du syndicat en 2022 et 2023	21
3 LA SITUATION FINANCIÈRE DU SYNDICAT	24
3.1 Une information budgétaire et financière à améliorer	24
3.1.1 Des processus budgétaires à sécuriser	24
3.1.2 Une information financière à enrichir	25
3.2 Des comptes non fiables	26
3.2.1 Des états de rattachement de charges et produits à fiabiliser	27
3.2.2 Des inscriptions en restes à réaliser en dépenses mal justifiées	27
3.2.3 Des anomalies dans les engagements juridiques	28
3.2.4 Une gestion patrimoniale fragilisée	28
3.2.4.1 Un recensement du patrimoine divergent entre le syndicat et le comptable public	28
3.2.4.2 Une gestion patrimoniale imprécise mettant le syndicat en difficulté	29
3.2.4.3 Une gestion des amortissements à corriger	31
3.3 Une trajectoire financière contrastée	32
3.3.1 Des déterminants d'exploitation favorables en apparence, mais à relativiser	32
3.3.1.1 Une hausse des ressources principalement liée à la dynamique du versement mobilité	32
3.3.1.2 Des charges de gestion en hausse, dans un contexte tendu	36
3.3.1.3 Une capacité à engendrer de l'autofinancement à relativiser	38
3.3.2 Des difficultés pour investir	39
3.3.3 Des perspectives financières tendues dès 2024	41



ANNEXES 43

SYNTHÈSE

Le syndicat intercommunal des transports urbains soissonnais (Situs) est l'autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire de la communauté d'agglomération GrandSoissons et sur 17 communes limitrophes, soit 61 000 habitants. Il intervient en complément sur le territoire de huit communes membres de la communauté de communes Retz-en-Valois.

Il dispose de quatre réseaux exploités en recourant à des contrats de prestations : les transports urbains soissonnais, le transport à la demande, les transports scolaires et les vélos en libre-service. Son offre, adaptée aux besoins de mobilité, lui a permis de déployer un réseau accessible. Il gagnerait pour autant à définir un plan de mobilité, pour mieux piloter le développement de son offre dans un contexte d'intermodalité, et à construire un plan d'action en faveur des jeunes et des abonnés.

La grille tarifaire du Situs est lisible pour les usagers. Elle est modulée en fonction de leur capacité contributive. Les partenariats avec les centres communaux d'action sociale, en faveur des usagers les plus vulnérables, ne le dispensent cependant pas de mettre en œuvre un demi-tarif social pour le transport à la demande.

Sa gouvernance est problématique. Son président en exercice à l'issue du présent contrôle est parallèlement président de la régie départementale des transports de l'Aisne, un de ses prestataires. Le choix d'un déport sur les dossiers concernant cette régie conduit à une situation inextricable et le président se trouve dans l'incapacité d'exercer pleinement ses fonctions d'exécutif du syndicat, en méconnaissance des règles posées par le code général des collectivités territoriales (CGCT).

La direction du Situs est insécurisée. Elle repose sur une prestation effectuée par une société de transport dans le cadre d'un contrat d'assistance technique, sans que n'existe de dispositif de surveillance interne. La direction de fait par un agent mis à disposition entre mars 2022 et septembre 2023 a connu de nombreux errements, au préjudice du syndicat. Ils ont aggravé la fragilité des services. La responsabilité du président peut être mise en cause, puisqu'il est seul chargé, de par la loi, de la mission de surveillance générale du syndicat, et qu'il est le chef de ses services.

L'information financière du Situs doit être renforcée, tant pour les orientations budgétaires, les notes de synthèse que les documents mis à disposition du comité syndical et des citoyens. Les comptes, non fiables, souffrent de désordres importants liés au défaut de suivi des amortissements et à l'absence de comptabilité d'engagement.

La situation financière est contrastée, même après retraitement des anomalies comptables. De 2018 à 2022, elle était satisfaisante, avec une crise sanitaire d'effet limité, et surtout un versement mobilité dynamique et des compensations régionales pour le transport scolaire supérieures aux charges réelles.

Le Situs est à présent confronté à la hausse des coûts énergétiques et il doit tenir compte d'une forte revalorisation du coût du transport à la demande depuis 2022. Il devra aussi tirer toutes les conséquences financières des nombreuses anomalies comptables relevées. Il devra enfin assurer le renouvellement des bus du transport urbain. Cette opération, qui n'est pas encore chiffrée en l'absence de plan pluriannuel d'investissement, devra conduire à identifier des sources de financement complémentaires.

RECOMMANDATIONS

(classées dans l'ordre de citation dans le rapport)

Rappels au droit (régularité)

<i>Degré de mise en œuvre</i>	<i>Mise en œuvre complète</i>	<i>Mise en œuvre partielle</i>	<i>Non mis en œuvre</i>	<i>Page</i>
Rappel au droit n° 1 : intégrer un tarif réduit pour le transport à la demande, en application de l'article L. 1113-1 du code des transports.	X			16
Rappel au droit n° 2 : respecter les règles d'administration du syndicat prévues à l'article L. 5211-9 du code général des collectivités territoriales.		X		21
Rappel au droit n° 3 : veiller au respect des dispositions réglementaires de fonctionnement des régies prévues aux articles R. 1617-6 et suivants du code général des collectivités territoriales.		X		22
Rappel au droit n° 4 : mettre en place une comptabilité d'engagement, conformément aux articles L. 2342-2 et D. 2342-10 du code général des collectivités territoriales.		X		28

Recommandations (performance)

<i>Degré de mise en œuvre</i>	<i>Mise en œuvre complète</i>	<i>Mise en œuvre partielle</i>	<i>Non mis en œuvre</i>	<i>Page</i>
Recommandation n° 1 : se doter d'un plan de mobilité simplifié prévu à l'article L. 1214-36-1 du code des transports et en définir le plan d'action pour en assurer le suivi.			X	9
Recommandation n° 2 : améliorer l'information financière produite tant pour les élus que pour les citoyens.		X		26
Recommandation n° 3 : rétablir la concordance entre l'inventaire établi par l'ordonnateur et l'état de l'actif du comptable public, et se doter d'un inventaire physique exhaustif des biens mobiliers, conformément aux prescriptions de l'instruction budgétaire M43.		X		29
Recommandation n° 4 : actualiser les conventionnements avec les partenaires.		X		35
Recommandation n° 5 : élaborer une stratégie pluriannuelle d'investissement en adéquation avec l'évolution de l'offre à moyen et long terme.			X	41

INTRODUCTION

Le contrôle, pour les années 2018 et suivantes, des comptes et de la gestion du syndicat intercommunal des transports soissonnais (Situs), dont le siège est à Soissons, a été ouvert par lettres du président de la chambre adressées le 28 septembre 2023 à M. Olivier Engrand, président, et le 12 octobre 2023, aux anciens ordonnateurs, MM. Didier Boda et Martial Paillette.

Conformément à l'article L. 243-1 du code des juridictions financières, les entretiens de fin de contrôle ont eu lieu le 28 mars 2024 avec M. Engrand, et le 21 mars 2024 avec M. Boda. Une lettre de fin de contrôle a été adressée à M. Paillette.

Après avoir examiné les réponses reçues, la chambre, dans sa séance du 16 juillet 2024, a formulé les observations définitives suivantes. Elles portent sur l'exercice de la compétence mobilité, sur l'organisation du syndicat, sur la fiabilité de ses comptes et sur sa situation financière.

1 L'EXERCICE DE LA COMPÉTENCE MOBILITÉ

1.1 Une stratégie à affiner pour mieux répondre aux besoins

Les transports publics du soissonnais sont un service de mobilité proposé sur l'aire d'attraction de Soissons (74 900 habitants ; cf. annexe n° 1). Le syndicat intercommunal des transports urbains soissonnais (Situs) en est l'autorité organisatrice depuis 1984.

L'autorité organisatrice de la mobilité

L'article L. 1231-1-1 du code des transports précise qu'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) est l'acteur public compétent pour organiser la mobilité sur son ressort territorial. Elle joue un rôle d'animation locale de la politique de mobilité en associant les acteurs du territoire, et contribue à la lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain. Elle intervient en organisant des services de mobilité et en concourant au développement de pratiques de mobilité plus durables et solidaires.

Cette compétence est attribuée aux établissements publics de coopération intercommunale. L'AOM se dote d'un plan de mobilité pour organiser les déplacements des personnes et des marchandises sur son ressort territorial, en lien avec les territoires limitrophes (article L. 1214-36-1 du code des transports) et avec la région, en sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité régionale, compétente pour les services d'intérêt régional.

1.1.1 Des besoins croissants pour un territoire à dominante rurale

Le Situs couvre le périmètre de la communauté d'agglomération GrandSoissons (28 communes, 52 700 habitants) et de 17 communes limitrophes. En revanche, 47 communes (13 000 habitants) situées dans l'aire d'attraction de Soissons n'en sont pas membres. Le syndicat couvre donc 45 communes (61 000 habitants), sur 294 km². Avec 204 habitants par km², son ressort est le plus urbanisé de cet arrondissement à dominante rurale.

L'interconnexion de ce territoire avec les autres pôles urbains¹ est renforcée par étapes. La route nationale n° 2, qui relie Paris à Maubeuge, en passant par Soissons et Laon, est élargie en deux fois deux voies avec des phases successives de travaux depuis 2018. La ligne ferroviaire qui le relie à Paris a été pérennisée par la région Hauts-de-France.

¹ Soissons se situe à 34 km de Laon, 39 km de Compiègne, 58 km de Reims, 80 km de Roissy, 103 km de Paris, 106 km d'Amiens et 166 km de Lille.



1.1.2 Une stratégie à formaliser dans un contexte territorial éclaté

Le Situs a pour objet unique d'organiser la mobilité sur son ressort territorial. Pourtant, il ne s'est pas doté d'un plan de mobilité simplifié pour formaliser ses principes d'action en tenant compte des missions définies par la loi. Cela limite sa capacité à exercer cette compétence de manière coordonnée.

Le plan de mobilité

Défini aux articles L. 1214-1 et suivants du code des transports, le plan de déplacements urbains, devenu plan de mobilité depuis le 1^{er} janvier 2021, date d'entrée en vigueur de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, détermine, sur le ressort territorial de l'AOM, l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement.

L'article L. 1214-3 du code précité rend l'adoption de ce document « *obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celle-ci.* ».

L'organisation de la mobilité dans l'arrondissement de Soissons est répartie entre plusieurs entités : la communauté d'agglomération GrandSoissons et trois communautés de communes² pour l'aménagement du territoire, et 166 communes pour le stationnement.

La stratégie de mobilité du Situs s'appuie sur quatre objectifs du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la communauté d'agglomération GrandSoissons, établi en 2012, et dont l'évaluation a été engagée en 2024 (cf. annexe n° 1). Si l'objectif avait été fixé de réduire de 8 % les émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports entre 2013 et 2017, aucun plan n'avait précisé les actions à mener.

Le pôle d'équilibre territorial et rural du Soissonnais et du Valois, qui couvre la totalité de l'arrondissement de Soissons, après avoir adopté, en 2021, un schéma directeur cyclable, est chargé d'élaborer le prochain SCoT, qui comprendra un volet climat-énergie. La région Hauts-de-France a, de son côté, engagé une réflexion sur les grandes orientations du bassin du sud de l'Aisne, comprenant 11 AOM. Le Situs a adhéré au syndicat régional des transports Hauts-de-France Mobilités.

Le syndicat a conclu un partenariat renforcé avec la communauté de communes Retz-en-Valois³, qui en est membre depuis 2020. Il dessert cinq communes de cette intercommunalité, adhérentes depuis 2007, et a étendu ce service par délégation à huit communes supplémentaires depuis 2020. À l'opposé, quelques communes des communautés de communes du Canton d'Oulchy-le-Château et du Val de l'Aisne adhèrent directement au Situs, ces deux intercommunalités ayant reporté la prise de compétence mobilité

² Les communautés de communes Retz-en-Valois, du Canton d'Oulchy-le-Château et du Val de l'Aisne.

³ Elle est issue de la fusion, en 2017, des communautés de communes Villers-Cotterêts-Forêt de Retz, structurée autour de la commune de Villers-Cotterêts et compétente pour les transports publics, et du Pays de la Vallée de l'Aisne, située dans l'aire d'attraction de Soissons, mais qui n'exerçait pas cette compétence. Le 1^{er} janvier 2020, la communauté de communes Retz-en-Valois a étendu le service de transport public, en créant trois lignes régulières pour Villers-Cotterêts, et une ligne vers La Ferté-Milon, en septembre 2020. Les autres communes bénéficient d'un service de transport à la demande vers la commune urbaine la plus proche.



à 2026. Celle de Val de l'Aisne envisage à présent de développer une ligne de transport jusqu'à Vailly-sur-Aisne, en partenariat avec le Situs⁴. Une étude de faisabilité est en cours.

Le syndicat gagnerait à élaborer un plan de mobilité simplifié, conformément à l'article L. 1214-36-1 du code des transports. Le périmètre de ce plan pourrait être élargi pour tenir compte de la complémentarité des réseaux du Situs et de la communauté de communes Retz-en-Valois, ou s'articuler avec le prochain schéma de cohérence territoriale du pôle d'équilibre territorial et rural du Soissonnais et du Valois.

Recommandation n° 1 : se doter d'un plan de mobilité simplifié prévu à l'article L. 1214-36-1 du code des transports et en définir le plan d'action pour en assurer le suivi.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, le président en exercice du Situs à l'issue du présent contrôle s'est engagé à ce qu'un plan de mobilité soit adopté en 2025.

1.1.3 La nécessité d'associer les parties prenantes

Les relations du Situs avec les autres acteurs de la mobilité sont encore à développer. Par délibération du 2 mars 2021, le syndicat a créé un comité des partenaires (article L. 1231-5 du code des transports). Il vise à garantir le droit à la mobilité des citoyens, en application de l'article L. 1111-1 du code des transports. Il représente les bassins de vie de l'aire d'attraction de Soissons : usagers (5 représentants), associations (5) et employeurs (3).

Ce comité doit se tenir au moins une fois par an, et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire, de la qualité des services et de l'information des usagers, en application de l'article L. 1231-5 du code des transports. La dernière réunion de ce comité s'est tenue le 11 juin 2024. La chambre appelle le Situs à respecter la fréquence des réunions prévues par le code des transports.

1.2 Une offre de transport diversifiée gérée au travers de prestataires

1.2.1 Une offre très large, mais des enjeux d'intermodalité à mieux intégrer

Le réseau de transport en commun du Situs se déploie en étoile autour du centre-ville de Soissons et du pôle d'échange multimodal de la gare, avec une gradation de l'offre de transport en fonction des catégories d'usagers et de la densité urbaine.

Le réseau est exploité sous quatre formes commerciales : « TUS » (transports urbains soissonnais), « TAD » (transport à la demande) depuis 2002, « Scol'TUS » (scolaires) depuis 2017, et « Cyclovis » (vélos en libre-service) depuis 2021.

⁴ L'intercommunalité de Val de l'Aisne est présidée par le maire de Bucy-le-Long, vice-président du Situs.

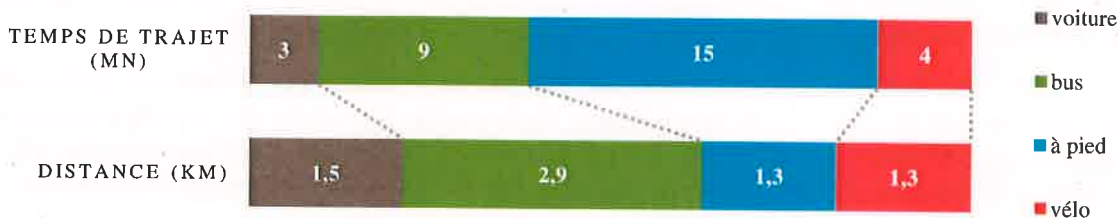
L'offre vise à répondre aux besoins de mobilité des usagers, en tenant compte du coût et de la qualité du service rendu. Elle suit deux orientations : organiser un transport public accessible et rapide, et assurer le confort et la sécurité des passagers.

La partie la plus urbanisée de l'agglomération est couverte par 13 lignes de transport urbain (274 arrêts), dont une navette reliant la gare, le centre-ville de Soissons et 11 communes de la première couronne, soit un tiers du ressort du Situs. Les bus réalisent entre 20 000 et 80 000 km⁵ commerciaux par ligne.

La circulation des bus est modulée chaque année en fonction de la fréquentation. La majorité de la population se situe à moins de 500 mètres d'un arrêt⁶, dont les principaux sont conformes aux normes d'accessibilité⁷.

Les besoins de mobilité se concentrent sur le centre-ville de Soissons, où convergent les lignes de bus vers trois points névralgiques pour l'agglomération : la gare, la place de l'Hôtel de Ville et la Grand'Place. La traversée du centre-ville est assurée en moins de 10 minutes, que ce soit en voiture, en bus ou en vélo, et en 15 minutes à pied. Le centre de Soissons présente l'avantage d'un plan urbain conçu après la Première Guerre mondiale, avec de larges rues facilitant la circulation en voiture. Le Situs a commencé à y réorganiser l'offre de bus en 2020. Les portes d'entrée du cœur de ville ont vocation à constituer de nouveaux nœuds de liaison du réseau, une navette assurant la desserte de cette zone toutes les 15 minutes. Le syndicat prévoit de déployer deux navettes électriques supplémentaires.

Graphique n° 2 : Temps de transport pour traverser le centre-ville de Soissons (2019)



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

Le deuxième type de réseau, composé des 15 lignes de transport à la demande (article R. 3111-2 du code des transports), vise à répondre aux besoins des territoires ruraux. Il dessert les centres-bourgs des 37 communes de la seconde couronne, moins urbanisées.

Deux autres réseaux complètent cette offre. La gestion des transports scolaires, transférée au Situs en 2017, comprend 52 lignes et 237 arrêts desservant toutes les communes du ressort. Enfin, les lignes régionales parcourent le territoire, mais n'y effectuent aucun arrêt intermédiaire.

⁵ Ligne 4 (Hôtel de Ville, gare, quartier de Chevreux et zone d'activité commerciale de l'Archer).

⁶ La densité de couverture du ressort territorial par des arrêts était, en 2020, de 0,94 arrêt par km², mais surtout de 46 arrêts pour 1 000 habitants, ce qui plaçait ce réseau en première position dans la région Hauts-de-France.

⁷ Le Situs a achevé en 2018 l'adaptation des arrêts prioritaires aux personnes à mobilité réduite selon un schéma directeur d'accessibilité défini en 2015. L'ensemble des véhicules TAD peut accueillir un fauteuil roulant.

La mise en cohérence des quatre niveaux de réseau pourra être poursuivie, notamment entre les transports scolaires et urbains.

Un diagnostic réalisé par le Situs en 2018 a identifié un manque de pistes cyclables en site propre, ce qui constituait un frein au développement du vélo. Depuis, la commune de Soissons a créé une voie sur les rives de l'Aisne, et la communauté d'agglomération prévoit d'aménager 10 km de pistes cyclables, en plus des 20 km existants. À partir de mai 2021, le syndicat a expérimenté une offre de vélo en libre-service, avec 15 stations localisées dans le centre de l'agglomération. Depuis mars 2022, 1 000 trajets sont réalisés en moyenne chaque mois, ce qui devrait conduire le Situs à pérenniser cette offre, tout en révisant ses modalités techniques et financières avec la communauté d'agglomération. Ce service offre une plus grande liberté d'utilisation que les bus, tant sur les horaires (disponibilité 24 heures sur 24) que sur la destination, à l'image des déplacements d'étudiants depuis l'institut universitaire de technologie, à Cuffies, vers le centre-ville de Soissons.

La création du pôle d'échange multimodal de la gare ferroviaire de Soissons, à l'intersection des communes de Belleu, Villeneuve-Saint-Germain et Billy-sur-Aisne, peut être l'occasion de conforter l'intermodalité. Ce projet s'inscrit dans une vaste opération de réhabilitation de friches industrielles. En 2024, la communauté d'agglomération y a construit un parking à étages, une maison des mobilités et un espace sécurisé pour les vélos. D'ici 2027, le Situs y implantera ses locaux administratifs et relocatera le dépôt de bus à proximité.

Ce projet structurant, mutualisé avec la régie des transports de l'Aisne, n'est pas accompagné d'une réflexion d'ensemble sur l'intermodalité. Un projet de liaison avec Roissy n'a pas abouti en 2019, en l'absence de financement par la communauté d'agglomération. Trois stations d'autopartage sont encore à l'état de projet. Il n'existe pas de tarification combinée entre les transports urbains et les parkings à étages, dont la gestion n'est pas encore confiée au Situs.

Au vu de ces constats, la chambre souligne que le syndicat gagnerait à se doter d'un plan d'action sur l'intermodalité, notamment pour l'articuler avec le plan de communication prévu sur le pôle d'échange multimodal.

Le président en exercice du Situs à l'issue du présent contrôle a précisé que le syndicat Hauts-de-France mobilités permet une réflexion croisée sur ces projets entre les AOM limitrophes, même si certaines intercommunalités n'en sont pas adhérentes.

1.2.2 Une offre gérée en recourant à des contrats de prestations

Le Situs gère ses réseaux en recourant à des marchés publics. Chaque mode de transport (urbain, scolaire, à la demande et vélo en libre-service) fait l'objet d'un contrat spécifique attribué par appel d'offres.

Depuis 2020, l'équilibre économique de ces contrats risque d'être bouleversé. Ils ont été affectés par la crise sanitaire, ayant motivé le Situs à indemniser les prestataires à hauteur de 70 % des dépenses. La hausse des prix du gazole routier pèse désormais sur les dépenses.

En vue du renouvellement des contrats prévu avant le 31 décembre 2024, le conseil syndical a adopté, le 3 janvier 2023, un calendrier de préparation des appels d'offres. Le Situs a cependant pris du retard et devra s'attacher à tenir ce calendrier.

La société « Transdev – courriers automobiles picards » assure la gestion des transports urbains et les transports scolaires :

- pour les premiers, le montant contractuel annuel était de 2,2 M€ HT en 2018, avec un coût kilométrique global de 3,65 €, dont 0,72 € pour les charges fixes. De 2018 à 2021, les actualisations de prix se sont élevées à 0,1 M€. À kilométrage constant, le coût annuel aurait augmenté de 0,14 M€ pour le seul exercice 2023. Le prestataire a affecté 30 personnes à ce service, dont 27 conducteurs et un responsable d'atelier ;
- pour les transports scolaires, le contrat a été attribué le 22 juin 2021, pour un montant complet annuel prévisionnel de 1,29 M€ HT. Il se décompose en cinq lots desservant chacun les cinq lycées de Soissons et l'un des collèges. Neuf écoles sont aussi desservies. Le précédent contrat était conclu avec la régie des transports de l'Aisne pour un montant annuel de 1,16 M€ depuis 2019 (avenant n° 2 du 18 décembre 2018).

La régie des transports de l'Aisne (RTA) gère les transports à la demande, en mobilisant huit agents de conduite et un agent administratif :

- le précédent contrat lui avait été attribué en 2016. Son offre était la moins disante (de - 64 %) par rapport à son concurrent, avec un coût kilométrique de 1,59 € HT. La différence était liée à l'estimation, par la RTA, d'une vitesse commerciale de 20 km/h supérieure à la seconde offre, ce qui réduisait le nombre d'heures nécessaires pour ces prestations ;
- le contrat en vigueur, dont le périmètre a évolué par rapport au précédent contrat, court du 1^{er} juillet 2022 au 30 juin 2026, pour un montant annuel estimé initialement pour les charges fixes à 0,7 M€ HT, soit un coût kilométrique de 1,45 € HT et la réalisation prévisionnelle de 327 600 km. La décomposition des coûts fixes et variables n'est pas indiquée avec précision dans le contrat. En intégrant toutes les dépenses contractuelles, le coût kilométrique s'élève à 3,50 € ;
- le contrat prévoyait le déploiement d'un dispositif de billettique. Ce besoin aurait dû faire l'objet d'un marché public distinct pour éviter toute restriction de concurrence. Il a finalement été retiré du contrat. L'absence de cet outil retarde la fiabilisation des données de fréquentation du transport à la demande ;
- en application du contrat en cours, le syndicat a vendu sa flotte de mini-bus à la RTA, qui l'a renouvelée. Le Situs prévoit à présent de racheter l'ensemble, de manière anticipée, et s'interroge sur le lancement d'un nouvel appel d'offres.

1.3 L'enjeu d'une meilleure satisfaction des besoins des usagers

1.3.1 Une attention à porter à la fréquentation des transports urbains, surtout en faveur des jeunes adultes

Le réseau du Situs assure 0,5 million de voyages par an. Pour le transport urbain, les données de fréquentation ont été fiabilisées avec la numérisation de la billettique, en 2021. Depuis le 1^{er} octobre 2019, une partie des élèves (près de 8 000 voyages par mois) n'est plus comptabilisée sur les trajets commerciaux, puisqu'ils utilisent leur carte scolaire.

La fréquentation, après avoir fluctué au cours de la crise sanitaire du covid, tendrait désormais à se stabiliser à un niveau inférieur à celui de 2020. Une étude pour analyser les données des années 2022 et 2023 est en cours. L'alignement des horaires entre le transport urbain et le transport scolaire est l'une des raisons avancées par le Situs pour expliquer la baisse de la fréquentation en 2022.

Tableau n° 1 : L'offre et la demande de transports depuis 2021

	Années	Nombre de voyages	Offre kilométrique (km)
Transports urbains	2021	626 663	576 968
	2022	553 580	591 217
	2023	598 580	553 545
Transport à la demande	2021	44 423	348 093
	2022	50 752	378 517
	2023	49 738	389 477

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

Le syndicat a commandé à des prestataires deux études de fréquentation au cours de la période contrôlée : l'une en 2018, sur un échantillon restreint (100 personnes) et centré sur le centre-ville ; l'autre en 2019, avec une approche quantitative sur tout le réseau. Selon elles, les usagers auraient majoritairement recours aux transports en commun pour des déplacements de première nécessité, c'est-à-dire pour le travail, les courses, la santé et l'éducation.

Graphique n° 3 : Motifs des déplacements déclarés par les usagers



Source : Situs, étude 2018 sur la fréquentation en centre-ville.

Plus de la moitié des usagers utilise le bus chaque jour, et plus d'un tiers à une fréquence hebdomadaire. Les usagers se répartissent en trois grandes catégories :

- les jeunes, pour la plupart non motorisés et restant dépendants de leur famille pour se déplacer, utilisent les transports en commun pour gagner en autonomie ;
- les actifs, ayant un accès élevé à la voiture ; leur usage des transports en commun est soit contraint, soit choisi ;
- les personnes âgées, ne conservant qu'un taux de motorisation médian ; ils connaissent des freins à la mobilité en bus plus nombreux.

Les jeunes de 12 à 25 ans, qui réalisent plus du tiers des voyages sur le réseau de bus, l'utilisent principalement pour se rendre au collège ou vers un autre lieu de formation. Ceux de 16 à 18 ans commencent à l'utiliser pour d'autres motifs, comme les loisirs. À partir de 19 ans, la fréquentation s'effondre et la répartition de leurs usages (loisirs, santé, courses) est proche de celle des 26 à 55 ans, même s'ils utilisent moins le bus, chaque jour, pour se rendre au travail ou dans une administration publique. La chute de fréquentation à compter de 19 ans s'explique

par l'acquisition d'un véhicule. De nombreux jeunes de cette tranche d'âge ne sont pas en formation, pas employés, et pas encore suivis par un service d'action sociale.

La chambre invite le Situs à engager une réflexion sur le changement des habitudes de mobilité à partir de 19 ans afin d'identifier des moyens d'action en faveur de cette tranche d'âge.

Le président en exercice du Situs à l'issue du présent contrôle a expliqué la faible représentation des usagers âgés de 19 à 25 ans : « *GrandSoissons n'est pas doté de tous les enseignements post bac. En conséquence, les étudiants vont faire leurs études dans d'autres villes [...] c'est une classe d'âge qui passe son permis de conduire pour plus d'autonomie [...]. Elle privilégie l'utilisation du vélo ou des VLS pour se rendre dans leur établissement scolaire [...] ou alors du covoiturage.* ».

1.3.2 L'importance de suivre l'activité et la qualité du service

La mesure de la qualité du réseau de transport urbain est assurée par un contrôle continu du bon fonctionnement des bus. Le Situs suit également les réclamations des usagers et les réponses apportées.

Un de ses agents contrôle les données transmises par les prestataires :

- chaque contrat fixe 21 critères : qualité de la prestation (avances et retards, etc.), accueil des clients, information des voyageurs, état et fiabilité des véhicules, tenue des statistiques, etc ;
- les informations relatives à la circulation des bus sont issues du système d'information installé à leur bord.

Le prestataire doit atteindre des objectifs relatifs à la propreté des bus (85 %), le respect de leur fréquence (90 %), la fiabilité⁸ (98 %), l'accueil à bord (85 %), l'information délivrée (95 %) et la qualité des statistiques (95 %). Dans l'ensemble, ils sont dépassés.

Quelques pénalités ont été appliquées, en 2019 et en 2022, à la société Transdev, chargée du transport urbain.

Un partenariat avec la police nationale vise à assurer la sécurité à bord des bus.

Le Situs a déployé un programme de contrôle de la fraude reposant sur un agent réalisant, chaque année, plus de 12 500 contrôles « préventifs ».

Au cours de la période contrôlée, le syndicat déclare avoir constaté un taux de fraude apparent proche de 1 % lors des contrôles opérés.

Le président présente au comité syndical un rapport d'activité, transmis aux membres du syndicat en vertu de l'article L. 5211-39 du CGCT. Jusqu'en 2020, ce document comprenait un suivi pluriannuel de l'activité, des coûts et des recettes associées, ce qui permettait aux élus de se prononcer sur les orientations proposées par le président. Il n'a pas été élaboré pour les exercices 2021 et 2022.

La chambre rappelle l'obligation du Situs d'assurer le suivi pluriannuel de l'activité.

⁸ Nombre d'usagers immobilisés plus de 20 minutes à la suite d'une avarie technique ou commerciale.

1.3.3 Une billettique et une information des usagers en amélioration

Le syndicat est attentif à la clarté de sa communication, en particulier à destination des jeunes. Il s'appuie sur la plate-forme « Mobil'info » pour renseigner les usagers du transport à la demande, en complément du site internet et du travail réalisé à la boutique de centre-ville. Depuis 2018, il réalise aussi cette prestation d'information pour l'agglomération de Château-Thierry. La mutualisation des outils d'information au sein d'un même bassin de mobilité est en effet susceptible d'améliorer l'information des usagers.

La billettique du transport urbain a été numérisée avec un système de carte magnétique et une application téléphonique gérée par Keolis. Ce système a été déployé, dès 2016, pour les transports scolaires et urbains. La numérisation n'a pas encore été déployée sur le transport à la demande en raison d'une incompatibilité entre deux systèmes d'exploitation.

La migration de la billettique vers le système intermodal régional « Pass Pass » reste à l'étude au regard du coût, ce qui ne facilite pas l'interconnexion des réseaux de transport.

La chambre souligne que le syndicat a tout intérêt à poursuivre l'amélioration des outils de billettique et d'information des usagers.

1.3.4 Une politique tarifaire fondée sur la stabilité et la différenciation

Le Situs privilégie une grille tarifaire stable autour d'un tarif unitaire et de formules d'abonnement bien identifiées par l'utilisateur. Comme la loi en laisse la possibilité aux AOM, le syndicat actualise le niveau des tarifs pour stabiliser la part des recettes commerciales dans ses produits de gestion. De 2020 à 2023, il a gelé les tarifs pour tenir compte des conséquences des crises sanitaire et énergétique pour les usagers. En 2023, un projet de révision des tarifs n'a pu être mené à bien. En 2024, le Situs prévoit de réactualiser les tarifs en fonction de la hausse des coûts des transports.

Le prix du ticket unitaire se situe à un niveau proche de la moyenne dans la région (1,24 €⁹). Près de 28 % des voyages pour le transport urbain se font sans abonnement : 16 % avec un ticket unitaire et 12 % avec un carnet de 10 voyages. Cette tarification unitaire produit près de la moitié des recettes commerciales (0,26 M€ avant la crise sanitaire, 0,16 M€ après).

La gratuité des transports urbains est fréquemment évoquée, surtout avec le passage à la gratuité d'autres réseaux de la région. Le Situs préfère plutôt adapter les formules d'abonnement à la capacité contributive des usagers.

Près de 80 % des trajets sont réalisés avec abonnement, dont la tarification est avantageuse, surtout pour les catégories socio-économiques peu autonomes. Avec des voyages fréquents, l'abonnement réduit le coût par voyage de plus de 80 % par rapport au coût unitaire. La moitié des trajets sont réalisés par des jeunes disposant d'un abonnement : 33 % avec un tarif de 13,10 € par mois¹⁰ (ou 32,40 € par trimestre), et 22 % à demi-tarif. Les abonnements actuels sont moins rentables pour les adultes.

⁹ Enquête réalisée en 2020 par l'Observatoire régional de la mobilité des Hauts-de-France.

¹⁰ Soit un gain théorique par rapport à un ticket unitaire de 82 % pour l'abonnement mensuel, soit une subvention complémentaire annuelle théorique par usager de 719 €.

Le Situs gagnerait à augmenter le nombre de ses abonnés.

Les principes de tarification définis à l'origine pour le transport urbain sont appliqués aux autres modes de transport, selon leurs spécificités respectives. La tarification pour le vélo en libre-service privilégie les formules d'abonnement, avec une réduction complémentaire pour les étudiants. L'abonnement donne accès à un tarif privilégié par rapport au ticket unitaire (pas de tarif complémentaire pour les courses de moins de 30 minutes ; au-delà de 30 minutes, le tarif est de 1 € par demi-heure). Au cours de la première année d'utilisation, la moitié des déplacements bénéficient de cette formule. Cette modalité, articulant abonnement et tarif unitaire, répond aux contraintes de gestion des réseaux.

La chambre souligne que le Situs aurait intérêt à refondre la grille tarifaire, avec un tarif unitaire fixé en fonction du coût réel du service et un abonnement prévoyant un tarif réduit par voyage.

Le syndicat déploie une tarification sociale adaptée aux besoins des personnes âgées ou en situation de handicap, des familles et des demandeurs d'emploi. Les abonnements prennent en compte la capacité contributive, en particulier pour les usagers de plus de 65 ans ou en situation de handicap ayant un taux d'incapacité d'au moins 80 %¹¹ (abonnement annuel de 53 €), qui représentent 9 % des utilisateurs. Le Situs n'a pas engagé de réflexion sur une tarification solidaire assise sur le coefficient familial pour une meilleure prise en compte de la capacité contributive des familles.

La tarification sociale concerne pour l'essentiel les demandeurs d'emploi et les bénéficiaires des minimas sociaux, qui bénéficient d'un demi-tarif (article L. 1113-1 du code des transports). Les jeunes de moins de 21 ans à la recherche d'emploi représentent 22 % des usagers des transports urbains.

Le Situs a déployé des partenariats avec les centres communaux d'action sociale (CCAS), dont celui de Soissons, qui suit 70 % des personnes bénéficiant de ces tarifs sociaux. Les tarifs pour l'utilisateur ont été réduits et le suivi par le CCAS permet d'éviter les abonnements opportunistes. L'écart par rapport au tarif classique est pris en charge par cet établissement public (25 800 € en 2022).

La chambre relève que cette nouvelle tarification devra être évaluée pour s'assurer de l'atteinte de l'objectif recherché avant toute extension à l'ensemble de l'agglomération.

Ces efforts tarifaires ne concernent pas les habitants des communes rurales desservies par le transport à la demande, pour lesquels aucun tarif social n'est prévu, en l'absence de convention spécifique avec les collectivités concernées.

La chambre souligne que le Situs devra intégrer à sa grille tarifaire du transport à la demande un tarif réduit, en application de l'article L. 1113-1 du code des transports.

Rappel au droit n° 1 : intégrer un tarif réduit pour le transport à la demande, en application de l'article L. 1113-1 du code des transports.

¹¹ Le tarif préférentiel à destination des personnes handicapées détenant une carte mobilité inclusion (CMI) est assorti d'une tarification spéciale pour son accompagnateur, conformément au code des transports.

Ce rappel a été mis en œuvre par le Situs, à l'issue du présent contrôle, par délibération du comité syndical du 25 juin 2024.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Le Situs adapte son offre de service aux besoins des usagers. Il serait cependant opportun pour lui de définir un plan de mobilité pour piloter activement le développement de cette offre en y intégrant les enjeux d'intermodalité. Il gagnerait également à construire un plan d'action en faveur des jeunes et des abonnés.

Le débat sur la gratuité des transports est peu présent et le syndicat dispose d'une grille tarifaire lisible pour les usagers, modulée en fonction de leur capacité contributive.

Les partenariats entre le Situs et les centres communaux d'action sociale en faveur des usagers les plus vulnérables ne dispensent pas le syndicat de mettre en œuvre un demi-tarif social pour le transport à la demande.



2 L'ORGANISATION DU SYNDICAT ET SA GESTION

2.1 Une gouvernance intenable, porte ouverte aux dysfonctionnements

La gouvernance des syndicats mixtes

Le Situs est un syndicat mixte, régi par les articles L. 5711-1 et suivants du CGCT. Son cadre de gestion est défini par référence à celui des communes, en fonction de leur assimilation à une strate de population. Pour les emplois de direction, l'article 1^{er} du décret n° 2000-954 du 22 septembre 2000 définit les critères à prendre en compte (compétences exercées, importance du budget et nombre et qualification des agents à encadrer). Les dispositions financières sont celles applicables à la commune membre la plus peuplée, selon les termes de l'article R. 5211-14 du même code.

La gouvernance relève des dispositions applicables à la présidence d'un établissement public de coopération intercommunal, définies à l'article L. 5211-9 du CGCT, aux termes duquel :

« Le président est l'organe exécutif de l'établissement public [...].

Il prépare et exécute les délibérations de l'organe délibérant de l'établissement public [...]. Il est l'ordonnateur des dépenses et il prescrit l'exécution des recettes de l'établissement public [...].

Il est seul chargé de l'administration, mais il peut déléguer par arrêté, sous sa surveillance et sa responsabilité, l'exercice d'une partie de ses fonctions aux vice-présidents et, en l'absence ou en cas d'empêchement de ces derniers ou dès lors que ceux-ci sont tous titulaires d'une délégation, à d'autres membres du bureau. Il peut également donner, sous sa surveillance et sa responsabilité, par arrêté, délégation de signature au directeur général des services, au directeur général adjoint des services, au directeur général des services techniques, au directeur des services techniques et aux responsables de service [...].

Le président est le chef des services de l'établissement public [...]. »

M. Engrand, adjoint au maire de Soissons, conseiller régional délégué à la mobilité, préside le Situs, depuis le 8 septembre 2020. La présidence était auparavant assurée, de 1984 au 31 août 2019, par M. Boda, et, du 1^{er} septembre 2019 au 7 septembre 2020, par M. Paillette.

Parallèlement à sa présidence du syndicat, M. Engrand préside la régie régionale des transports de l'Aisne (RTA). Or, cette dernière est l'un des deux prestataires du Situs.

Il a reçu une délégation du comité syndical, en application des articles L. 5211-9 et L. 5211-10 du CGCT. L'article 11 des statuts du Situs prévoit que le comité ne peut accorder de délégation qu'à son président, qui doit en rendre compte à chacune de ses réunions.

Après consultation des services de l'État, le syndicat a adopté des règles de déport de vote conduisant son président, M. Engrand, à ne pas participer aux délibérations impliquant la RTA. Pour celles-ci, le premier vice-président signe les documents contractuels et d'exécution, et le président s'abstient de donner toute instruction au vice-président.

La chambre relève que cette situation est problématique à plusieurs égards. L'article L. 5211-9 du CGCT confie au seul président, exécutif en titre du syndicat, le soin de préparer, voter et exécuter les décisions de l'organe délibérant. Il ne dispose pas de la compétence de sa compétence. Il ne peut donc se départir, par arrêté, de charges que la loi lui confie. Sa responsabilité ne saurait être écartée dans l'hypothèse d'une procédure contentieuse.

Le choix opéré en l'espèce fragilise le pilotage du Situs, en imposant au président de se désintéresser de près d'un quart de son activité, et de s'abstenir de contrôler ses agents, dès lors qu'ils ont à connaître de ces affaires.

La chambre rappelle que le président est seul chef des services. Il ne peut déléguer que sa signature, et non ses pouvoirs.

Le choix opéré conduit à une situation inextricable. Dès lors que la RTA est l'un des deux prestataires du Situs, son président est nécessairement confronté à des circonstances impliquant des acteurs concurrents de la régie qu'il préside par ailleurs. Dans l'hypothèse où la RTA serait le prestataire pour tous les contrats de transport, le président serait dans l'incapacité totale d'exercer ses fonctions.

2.2 Une direction gravement dysfonctionnelle

2.2.1 Un amalgame dangereux entre direction et assistance technique

Le Situs dispose d'une administration restreinte, répartie entre quatre pôles : la gestion administrative et financière, avec un agent de catégorie B, la boutique, avec deux agents de catégorie C, la centrale téléphonique, avec cinq agents administratifs de catégorie C, et l'assistance technique.

Compte tenu des errements et risques constatés lors du présent contrôle, la chambre appelle le syndicat à définir un plan de formation pluriannuel permettant à ses agents d'accomplir leurs missions, en y attribuant un budget pouvant aller jusqu'à 3 % de la masse salariale.

Le quatrième pôle susmentionné compte deux salariés mis à disposition du syndicat dans le cadre d'un contrat d'assistance technique. Celui-ci a été attribué, en 2016, à la société Keolis, avec une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2018, pour six ans et un montant forfaitaire annuel de 0,4 M€ (dont 0,1 M€ pour le poste de directeur et 0,1 M€ pour ceux de contrôleur et d'assistant). En application du code de la commande publique, le prestataire retenu pour l'exécution de ce contrat ne peut pas candidater aux appels d'offres relatifs à la gestion des transports publics pour le compte du Situs.

La chambre constate que l'attribution de ce contrat d'assistance technique à une société de transport engendre le risque juridique de porter atteinte à la concurrence.

Le fait que Kéolis exerce la direction du syndicat disqualifie cette société pour participer à la définition et à la qualification des besoins, et ultérieurement pour soumissionner.

Par ailleurs, la mise à disposition d'agent dans le cadre de ce contrat ne respecte pas le cadre défini à l'article L. 334-1 du code général de la fonction publique.

La mise à disposition de salariés de droit privé pour un besoin technique

En application de l'article L. 334-1 du code général de la fonction publique, un organisme public peut bénéficier de la mise à disposition d'un salarié de droit privé, lorsque des fonctions nécessitent une qualification technique spécialisée. Les conditions de mise en œuvre sont précisées par l'article 11 du décret n° 2008-580 du 18 juin 2008.

Cette mise à disposition fait l'objet d'une convention, passée avec l'employeur du salarié, d'une durée de quatre ans maximum, prévoyant notamment le remboursement par l'employeur public de la rémunération, des charges sociales, des frais professionnels et des avantages en nature du salarié.

Le salarié de droit privé mis à disposition en application du présent article est soumis, au sein du service où il exerce ses fonctions, aux règles d'organisation et de fonctionnement de ce service, et aux obligations s'imposant aux fonctionnaires.

Une telle mise à disposition n'est possible, en application de l'article L. 8241-1 du code du travail, que dans un but non lucratif, à condition qu'elle soit accessoire aux prestations réalisées, et pour des missions non permanentes.

Le prêt de main d'œuvre

L'article L. 8241-1 du code du travail prévoit que « Toute opération à but lucratif ayant pour objet exclusif le prêt de main-d'œuvre est interdite. [...] Une opération de prêt de main-d'œuvre ne poursuit pas de but lucratif lorsque l'entreprise prêteuse ne facture à l'entreprise utilisatrice, pendant la mise à disposition, que les salaires versés au salarié, les charges sociales afférentes et les frais professionnels remboursés à l'intéressé au titre de la mise à disposition. ».

En application du décret n° 2008-580 du 18 juin 2008 relatif au régime de mise à disposition applicable aux collectivités territoriales et aux établissements publics, chaque salarié doit faire l'objet d'une convention de mise à disposition individuelle signée par les deux parties, dont la durée ne doit pas excéder quatre ans.

La chambre relève que le contrat d'assistance technique a, en l'espèce, été établi pour une durée de six ans, sur des missions permanentes, en violation des dispositions susvisées. De plus, les conventions de mise à disposition n'ont pas été signées.

La chambre relève aussi que la décomposition du prix global et forfaitaire identifie une marge globale réalisée sur le contrat par le prestataire de 15 % (aléas inclus), alors que les dispositions du code du travail susvisées interdisent toute marge lucrative sur la mise à disposition de personnel.

La chambre appelle donc le Situs à revoir, dès à présent, les modalités du contrat d'assistance technique.

Dans sa réponse aux observations de la chambre, la société Keolis conteste la qualification juridique liée à la mise en disposition du directeur, malgré les termes, explicites, du contrat¹². Selon le président en exercice du Situs à l'issue du présent contrôle, le nouveau contrat de prestation devrait clarifier ce point.

¹² L'option 1 dudit contrat s'intitule « la mise à disposition à temps plein d'un directeur notamment chargé du suivi du réseau ».

Depuis 2016, le tableau des effectifs du Situs ne comprend plus de poste de directeur général ou de secrétaire général. La fonction de direction du syndicat a, dans les faits, été intégrée au contrat d'assistance technique, avec la mise à disposition d'un agent à temps plein, directeur chargé de conseiller l'organisme, comme l'illustre l'organigramme fonctionnel.

La chambre constate donc qu'il n'existe plus, depuis 2016, de directeur de plein droit au sein du syndicat.

Depuis cette date, le directeur de fait ne dispose d'aucune délégation de signature du président pour gérer le syndicat d'une manière légale (article L. 5211-9 du CGCT).

La chambre constate donc que les actes du directeur de fait, sans titre ni pouvoir pour agir, sont dépourvus de toute base juridique.

Elle observe que le déport du président sur une part importante de l'activité du Situs, conjugué à une direction de fait, sans délégation en bonne et due forme, et fondée sur la seule mise à disposition d'un agent par une société de transport, fragilisent dangereusement l'administration du syndicat.

La chambre souligne le caractère aberrant de ce mode de direction par prestation interposée, instaurée sans que n'existe de dispositif de surveillance interne au syndicat. Compte tenu des défauts juridiques constatés précédemment concernant la direction, la responsabilité du président du syndicat est susceptible d'être mise en cause, puisqu'il est seul chargé, de par la loi, de la mission de surveillance générale de l'établissement, dont il est le chef des services.

Rappel au droit n° 2 : se conformer aux règles générales d'administration du syndicat prévues à l'article L. 5211-9 du code général des collectivités territoriales.

2.2.2 De graves abus dans la direction de fait du syndicat en 2022 et 2023

La société Keolis a nommé M. C. dans les fonctions de directeur-conseil du syndicat du 1^{er} mars 2022 au 21 août 2023, date de sa mise à pied avant licenciement. L'intéressé ne disposait, avant son recrutement, d'aucune qualification et expérience dans le secteur des transports publics. Selon Keolis, les contrôles effectués lors du recrutement n'ont pas permis de détecter cette carence.

L'intéressé a été accompagné, lors de sa prise de fonction, par son prédécesseur et a été supervisé par la direction territoriale de la société. Toutefois, le présent contrôle de la chambre a montré une succession de déficiences dans l'exercice des missions de M. C.

En réponses aux observations de la chambre, la société Keolis confirme avoir procédé au recrutement de M. C., dans le respect de ses procédures internes, qu'elle a suspendu l'intéressé après avoir eu connaissance de manquements graves avant de porter plainte contre lui.

Les rapports d'activité prévus par le contrat d'assistance technique n'ont pas été réalisés en 2022 et 2023, ce qui constitue pourtant l'une des missions principales du contrat pour garantir le contrôle des prestataires de transport. Les propositions du directeur de fait ne pouvaient donc pas s'appuyer sur une réelle connaissance des données techniques et financières du syndicat.

Si le renouvellement du marché de transport à la demande a pu être mené à bien, ce contrat présente des défauts importants, au détriment du Situs, et la refonte de la grille tarifaire, adoptée par le comité syndical le 20 juin 2023, a dû être annulée. Le syndicat a uniquement conservé un tarif étudiant à 10 € par mois, en cohérence avec la stratégie sur l'enseignement supérieur de la communauté d'agglomération GrandSoissons. Après avoir proposé une rationalisation du réseau pour atténuer les conséquences financières de l'augmentation du coût des carburants, le directeur de fait n'a pas mené à bien l'adoption des avenants correspondants avec les prestataires.

M. C. a désorganisé le fonctionnement de l'équipe administrative du Situs, en particulier en ce qui concerne la régie de recettes. Celle-ci a fait l'objet d'un rapport d'audit de la direction départementale des finances publiques de l'Aisne sur les exercices 2022 et 2023.

Du 6 au 10 décembre 2022, M. C. a géré la caisse sans en avoir le pouvoir, et il a distribué à titre gratuit des titres de transport pour un montant de 2 118,60 €.

Cinq régisseurs se sont succédés de 2018 à 2023. Toutes les opérations comptables obligatoires en application de l'article R. 1617-6 du CGCT n'ont donc pas pu être réalisées. Les recettes encaissées n'ont pas été reversées au Trésor public au moins une fois par mois. Le solde du compte de transfert n'a pas été apuré à la fin de chaque exercice comptable. Le compte de dépôt des fonds au Trésor présentait un solde créditeur de 24 780 € le 31 décembre 2022, et de 259 171 € le 31 décembre 2023.

Le syndicat devra rétablir son bon fonctionnement comptable.

En réponses aux observations de la chambre, le président en exercice du Situs à l'issue du présent contrôle a indiqué, sans pièce à l'appui, avoir amélioré le fonctionnement de la régie.

Rappel au droit n° 3 : veiller au respect des dispositions réglementaires de fonctionnement des régies prévues aux articles R. 1617-6 et suivants du code général des collectivités territoriales.

En méconnaissance de ses obligations, les manquements du directeur de fait ont porté tort au Situs. Il a assuré en direct la gestion du matériel informatique. Le défaut de rigueur de sa part dans la tenue de l'inventaire et dans l'affectation de ces outils, l'absence de documents d'attribution du matériel lors de son départ, ont permis la disparition de téléphones et d'ordinateurs pour un montant de 20 290,47 €. Alors qu'il ne disposait pas de délégation de signature, il a recruté un saisonnier (3 981,78 €). Il a acquis trois téléphones portables pour son usage personnel (3 958,91 €) sur le compte du Situs. Il a délivré une attestation litigieuse de service fait pour des travaux d'installation de bornes électriques et demandé le paiement de factures, également contestables (45 192 €).

M. C. était mis à disposition du Situs et devait respecter les obligations de probité qui s'imposent à tout agent public (article L. 121-1 du code la fonction publique).

En août 2023, après identification des dysfonctionnements relevés ci-dessus, le président du syndicat a demandé à la société Keolis de mettre un terme à la mise à disposition du directeur de fait. L'intéressé a été licencié pour faute après une enquête interne.

Le Situs et Keolis ont conclu un protocole d'accord relatif aux prestations de conseil sur ce poste de direction, par lequel la société s'engage à rembourser 116 000 € au syndicat, au titre des actes de gestion de M. C.

La chambre relève que ce montant est inférieur à la rémunération totale de l'intéressé telle que facturée au syndicat sur la même période (soit 164 870 €), et qu'il ne s'agit pas d'une compensation du préjudice subi par le syndicat.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Le président du Situs en fonctions à l'issue du contrôle de la chambre préside, parallèlement, la régie régionale des transports de l'Aisne (RTA). Le choix opéré en l'espèce, à savoir un déport de l'intéressé sur les dossiers concernant cette régie, conduit à une situation inextricable. Dès lors que la RTA est l'un des deux prestataires du syndicat, son président se trouve nécessairement conduit à faire face à des circonstances impliquant des acteurs concurrents de la régie qu'il préside par ailleurs. Il est donc dans l'incapacité d'exercer pleinement les fonctions exécutives du syndicat, en méconnaissance des règles posées par le code général des collectivités territoriales.

L'administration du Situs repose notamment sur une prestation effectuée par une société de transport, dans le cadre d'un contrat d'assistance technique. Ce dernier présente plusieurs défauts, juridiques et financiers, et devra être revu.

La direction du syndicat a été intégrée à ce contrat d'assistance technique. Le directeur de fait se trouve pourtant sans titre ni pouvoir pour agir.

L'agent ayant été chargé de cette fonction, mis à disposition entre mars 2022 et septembre 2023, ne disposait pas des qualifications requises. Sa gestion a conduit à de nombreux errements et abus, au préjudice du syndicat. Ils ont aggravé la fragilité des services. L'intéressé a été licencié par la société qui l'avait mis à la disposition du Situs.

La chambre souligne le caractère aberrant de ce mode de direction par prestation interposée, instaurée sans que n'existe de dispositif de surveillance interne au syndicat. Compte tenu des défauts juridiques constatés dans la direction de fait du syndicat, la responsabilité du président est susceptible d'être engagée, puisqu'il est seul chargé, aux termes de la loi, de la mission de surveillance générale de l'établissement et qu'il est le chef de ses services.

3 LA SITUATION FINANCIERE DU SYNDICAT

L'organisation et le fonctionnement du service financier sur la période de contrôle

La gouvernance du syndicat a des conséquences importantes sur le service financier. Celui-ci fait face, depuis le départ de la secrétaire générale, en 2016, suivi du changement du président du Situs, en 2019, à une dégradation progressive de son organisation et de son fonctionnement, jusqu'à une gestion insincère pour les exercices 2022 et 2023.

Le choix de confier la gestion financière à des agents aux profils technique ou généraliste, sans accompagnement d'un programme de formation aux finances, a mis ces derniers en difficulté.

De mars 2022 à août 2023, le manque d'expérience et les errements du directeur de fait, dans le domaine des transports et des finances, conjugué à un défaut du suivi de la part du prestataire et de l'exécutif du syndicat, ont accru les difficultés financières du Situs.

3.1 Une information budgétaire et financière à améliorer

Le Situs est soumis aux dispositions du CGCT portant sur les finances communales applicables aux communes de plus de 10 000 habitants.

3.1.1 Des processus budgétaires à sécuriser

Préalable au vote du budget primitif, le débat sur les orientations budgétaires de l'organe délibérant s'appuie sur un rapport dont le contenu est fixé par le CGCT¹³. Il doit être présenté dans les deux mois précédant l'examen du budget. Depuis 2021, ce rapport n'est plus présenté dans le délai imparti de deux mois¹⁴.

Ce document, dont la présentation est similaire sur la période 2018-2022, fait état, de manière détaillée, de la structure et de l'évolution des dépenses et recettes, et des orientations budgétaires pour l'exercice. Pour l'année 2023, la présentation s'avère beaucoup plus succincte et les orientations budgétaires ne sont pas présentées.

Contrairement à ce que prévoit l'article L. 2312-1 du CGCT, les rapports ne comportent aucune indication sur les engagements pluriannuels envisagés, qui doivent être débattus par le comité syndical. Aucune présentation n'est faite de l'évolution prévisionnelle et de l'exécution des dépenses de personnel, des rémunérations, des avantages en nature et du temps de travail. La présentation d'un programme pluriannuel permettrait d'informer l'assemblée délibérante sur les avancées des projets et les arbitrages financiers à réaliser.

¹³ Articles L. 2312-1 et D. 2312-3, applicables sur le fondement de l'article L. 5711-1 du même code.

¹⁴ Pour 2021, DOB le 15 décembre 2020 et vote du BP le 2 mars 2021. Pour 2022, DOB le 18 janvier 2022 et vote du BP le 15 avril 2022. Pour 2023, DOB le 3 janvier 2023 et vote du budget le 11 avril 2023.

La chambre appelle en conséquence le syndicat à organiser le débat sur les orientations budgétaires dans les délais prévus à l'article L. 2312-1 du CGCT, et à présenter le rapport sur les orientations budgétaires dans un contenu conforme aux dispositions légales.

Les articles L. 2313-1 et R. 2313-1 et suivants du CGCT, complétés de l'instruction budgétaire et comptable M43, encadrent le calendrier de production et le contenu des documents budgétaires.

Le syndicat vote un budget primitif unique, au cours du premier trimestre de l'exercice, après approbation par le comité syndical du compte administratif et de l'affectation des résultats. Les délibérations présentent, de manière détaillée, les postes de charges et produits en fonctionnement et en investissement. Le formalisme des délibérations sur le budget n'appelle pas de remarque. Une erreur portant sur le report du nombre des présents est néanmoins relevée dans l'annexe IV « arrêté et signature » du budget primitif pour 2022.

Lors de l'examen du compte administratif 2021, le président a porté un vote par procuration. Or l'article L. 2121-14 du CGCT dispose que « *dans les séances où le compte administratif est débattu, le conseil municipal élit son président. Dans ce cas, le maire¹⁵ peut, même s'il n'est plus en fonction, assister à la discussion, mais il doit se retirer au moment du vote* ». Le président ne peut donc ni recevoir, ni donner délégation pour ce vote. La chambre a également relevé des erreurs de report du nombre de présents ou de suffrages exprimés pour les comptes administratifs 2019 et 2021.

La chambre appelle donc le Situs à sécuriser les procédures de vote et la rédaction des documents budgétaires.

3.1.2 Une information financière à enrichir

Les annexes réglementaires jointes au budget primitif et au compte administratif complètent l'information sur les éléments patrimoniaux et certains éléments relatifs aux engagements. Elles comportent également des informations relatives aux dépenses et recettes d'exploitation essentielles. Cette partie du budget doit permettre aux élus et aux citoyens d'apprécier la situation financière de l'organisme.

La chambre observe que les annexes devront être mieux renseignées. Le syndicat a indiqué que le logiciel de comptabilité n'est pas configuré pour remplir cette tâche. Ce défaut devra être corrigé.

Le Situs annexe, à l'appui des budgets, des informations complémentaires¹⁶. Les ratios financiers renseignés s'appuient sur l'article R. 212-9 du code des communes, abrogé par le décret n° 2000-318 du 7 avril 2000. Les ratios financiers à produire par les syndicats sont repris à l'article R. 2313-1 du CGCT.

¹⁵ Ou le président du syndicat, conformément à l'article L. 2121-14 applicable aux syndicats mixtes, sur le fondement des articles L. 5711-1 et L. 5211-1 du CGCT.

¹⁶ Ratios financiers, statistiques d'ordre général (données démographiques, taux de versement mobilité, état de la dette et données sociales au 31 décembre de l'année N), répartition des charges intercommunales relatives aux transports urbains et à la demande, relevé des ventes des titres de transport, remises consenties aux dépositaires, répartition des voyages en fonction des titres, composition, spécificités et kilométrage du parc de véhicules TAD et TUS, inventaire du matériel urbain, et état financier des biens et amortissements.

La chambre appelle le syndicat à mettre à jour ces informations.

L'article L. 2313-1 du CGCT prévoit qu'une note brève et synthétique soit jointe au budget primitif et au compte administratif. Le projet de délibération relatif au budget primitif est détaillé, contrairement à celui afférent au compte administratif, qui ne reprend que les résultats. Toutefois, le détail des réalisations du compte administratif est présenté lors du débat sur les orientations budgétaires. Ces documents doivent également être mis en ligne sur le site internet du syndicat, dans un délai d'un mois à compter de l'adoption, par le comité syndical, des délibérations auxquelles ils se rapportent¹⁷. Au 31 décembre 2023, le site internet du Situs ne présentait que les délibérations de la dernière réunion du comité syndical, à cause d'un défaut de configuration technique.

La chambre constate le défaut de sincérité des inscriptions en dépenses d'investissement. Les justifications apportées dans les délibérations relatives au vote du budget primitif sont redondantes d'une année sur l'autre. Le Situs indique que la ventilation des crédits en investissement, élevés, est réalisée uniquement pour équilibrer le budget.

La chambre lui recommande de consolider la présentation du budget primitif et du compte administratif, de s'assurer de leur fiabilité, et de publier tous les documents budgétaires, en application des articles L. 2313-1, R. 2313-1 à R. 2313-3, et R. 2313-8 du CGCT.

Recommandation n° 2 : améliorer l'information financière produite tant pour les élus que pour les citoyens.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, le président en exercice du Situs à l'issue du présent contrôle a indiqué s'être conformé à certaines obligations du CGCT relatives à la production des documents budgétaires.

La chambre l'invite à poursuivre ses efforts en matière de fiabilité et de transparence des informations financières fournies aux élus et aux citoyens.

3.2 Des comptes non fiables

L'examen de la fiabilité des comptes a pour objet de s'assurer que l'organe délibérant et l'exécutif du syndicat bénéficient de documents fiables leur permettant des prises de décision sur les politiques à mettre en œuvre et d'en modifier, le cas échéant, les équilibres et les priorités.

La comptabilité d'engagement

En vertu de l'article L. 2342-2 du CGCT, l'ordonnateur a l'obligation de tenir une comptabilité d'engagement des dépenses pour permettre, en fin d'année, de déterminer le rattachement à l'exercice des charges et produits, de dresser un état détaillé des restes à réaliser, et ainsi d'établir le compte administratif.

¹⁷ Article R. 2313-8 du CGCT.

La chambre relève que les engagements ne sont réalisés que partiellement. La mise en place d'un circuit pour leur validation permettrait de délivrer une information complète et d'alerter les élus lorsque les crédits engagés dépassent les inscriptions budgétaires.

3.2.1 Des états de rattachement de charges et produits à fiabiliser

La procédure de rattachement des charges et produits à l'exercice permet d'intégrer au compte de résultat toutes les dépenses et recettes de fonctionnement ayant donné lieu à service fait pendant l'année, même si les pièces correspondantes n'ont pas été reçues ou émises.

Le syndicat n'a pas été en mesure de produire à la chambre les pièces comptables à l'appui des états de rattachement. Le rapprochement des écritures de la base comptable, réalisé par la chambre (cf. annexe n° 6), permet d'observer un défaut de fiabilité du montant de dépenses ou recettes inscrites dans ce cadre. Le défaut d'inscription de charges et produits en rattachement a contribué à altérer la sincérité des résultats budgétaires.

Des variations notables des montants à rattacher sont constatées d'une année sur l'autre en dépenses (cf. annexe n° 6). Elles sont liées principalement aux dates de réception des factures portant sur les marchés de transport. Les recettes ne font pas l'objet de rattachements, hormis, au titre de 2020, pour l'octroi d'une subvention exceptionnelle.

La chambre appelle le syndicat à fiabiliser les écritures de rattachement à l'exercice des charges et produits.

3.2.2 Des inscriptions en restes à réaliser en dépenses mal justifiées

Les résultats d'un exercice budgétaire figurant au compte administratif sont constitués du déficit ou de l'excédent réalisé de chacune des deux sections, et des restes à réaliser en dépenses et en recettes.

Pour la section d'investissement, les restes à réaliser correspondent aux dépenses engagées non mandatées, telles qu'elles ressortent de la comptabilité des engagements, et aux recettes certaines n'ayant pas donné lieu à l'émission d'un titre. Aucune recette n'est inscrite en restes à réaliser sur la période du contrôle, et le syndicat n'a pas été en mesure de produire les pièces comptables permettant de justifier les inscriptions des restes à réaliser en dépenses, notamment au titre de l'année 2018.

Tableau n° 2 : Montant des restes à réaliser en dépenses (en €)

	2018	2019	2020	2021	2022
RAR en dépenses	302 280	0	4 788	259 494	0

Source : chambre régionale des comptes, à partir des documents budgétaires.

Le manque de rigueur dans les inscriptions budgétaires des restes à réaliser conduit à altérer la sincérité des résultats.

La chambre appelle le syndicat à fiabiliser l'inscription des restes à réaliser.

3.2.3 Des anomalies dans les engagements juridiques

De mars 2022 à septembre 2023, le directeur de fait n'était pas autorisé à signer les engagements et à liquider les dépenses. Or, il a, irrégulièrement, et sans en avoir reçu instruction, signé six bons de commande, devis, et un contrat de mission temporaire avec le centre de gestion de l'Aisne. Il a également engagé la liquidation de trois factures litigieuses, malgré l'absence de service fait. Elles concernaient l'installation de bornes électriques.

Ces engagements juridiques ont été réalisés sans vérifier la disponibilité des crédits. Certains n'ont pas pu être enregistrés. Les engagements comptables n'ont pu être inscrits, en l'absence de pièces justificatives. Ce procédé n'a pas permis de garantir la fiabilité des computations des engagements et des rattachements. Depuis le départ de l'intéressé, les procédures internes ont été revues. Le visa de la responsable administrative et financière est requis pour toute dépense, dès le premier euro, avant la signature par le président.

Face à ces carences, la chambre rappelle à l'ordonnateur son obligation de tenir une comptabilité d'engagement, conformément aux articles L. 2342-2 et D. 2342-10 du CGCT, et détaillée dans l'arrêté du 26 avril 1996¹⁸.

Rappel au droit n° 4 : mettre en place une comptabilité d'engagement, conformément aux articles L. 2342-2 et D. 2342-10 du code général des collectivités territoriales.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, le président en exercice du Situs à l'issue du présent contrôle déclare avoir entrepris la mise en place d'une comptabilité d'engagement, sans produire de pièces le justifiant. Il s'est par ailleurs engagé à présenter l'état prévisionnel des dépenses devant le comité syndical pour renforcer la transparence du syndicat.

3.2.4 Une gestion patrimoniale fragilisée

3.2.4.1 Un recensement du patrimoine divergent entre le syndicat et le comptable public

La responsabilité du suivi des immobilisations incombe, de manière conjointe, au président et au comptable public. Le syndicat doit recenser et identifier ses biens par la tenue d'un inventaire physique et comptable. Le comptable public est responsable de l'enregistrement des immobilisations et de leur suivi à l'actif du bilan. L'inventaire tenu par le syndicat et l'état de l'actif suivi par le comptable doivent correspondre strictement.

Or, l'inventaire comptable du syndicat n'est pas cohérent avec l'état de l'actif du comptable (cf. annexe n° 6). Des matériels sont répertoriés uniquement dans l'inventaire comptable du premier. Des écarts sont également observés entre la valeur initiale de certains biens indiquée dans l'état du comptable et celle indiquée dans le document de syndicat.

¹⁸ Relatif à la comptabilité de l'engagement des dépenses des communes, des départements, des régions et de leurs établissements publics pris pour l'application des articles L. 2342-2, L. 3341-1 et L. 4341-1 du CGCT.

Le Situs dispose aussi d'un inventaire physique de ses véhicules de transport urbain et à la demande et de son matériel urbain. Les autres biens inscrits à l'inventaire comptable ne sont pas suivis physiquement. Il importe qu'un relevé factuel détaillé soit réalisé pour que le syndicat puisse connaître l'étendue de son patrimoine, et prévenir tout risque de fraude.

Au regard des anomalies identifiées, la chambre recommande au syndicat de rétablir la concordance entre son inventaire et l'état de l'actif tenu par le comptable.

Recommandation n° 3. : rétablir la concordance entre l'inventaire établi par l'ordonnateur et l'état de l'actif du comptable public, et se doter d'un inventaire physique exhaustif des biens mobiliers, conformément aux prescriptions de l'instruction budgétaire M43.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, le président en exercice du Situs à l'issue du présent contrôle s'est engagé à rétablir la concordance entre l'inventaire et l'état de l'actif avant la fin de l'année 2024.

3.2.4.2 Une gestion patrimoniale imprécise mettant le syndicat en difficultés

Le patrimoine du Situs est notamment constitué des véhicules de transport urbain et à la demande.

Dans le cadre de ses orientations stratégiques, le syndicat a décidé de vendre sa flotte de véhicules de transport à la demande, lors du renouvellement de ce marché de prestations de services. Dans les documents de la consultation, ces véhicules ont été qualifiés de biens de retour. Le prestataire a la charge du renouvellement des véhicules de plus de neuf ans, conformément à l'avenant signé début 2023. Les documents spécifient que le Situs rachète ces véhicules à leur valeur nette comptable à la fin des quatre années, pour un montant estimatif de 0,55 M€.

Biens de retour

Le bien de retour est un régime particulier applicable aux biens lorsqu'un service public est confié par un contrat de concession à un prestataire privé. Cette qualification s'acquiert automatiquement et s'impose dès que le bien devient nécessaire au fonctionnement du service.

La décision du Conseil d'État du 21 décembre 2012, commune de Douai, a précisé la définition et le régime des biens de retour. L'article L. 3132-4 du code de la commande publique précise la distinction entre biens de retour, biens de reprise et biens propres.

Les biens de retour sont considérés comme étant propriété *ab initio* de la personne publique, les biens de reprise appartiennent au concessionnaire, mais peuvent être rachetés par la personne publique en fin de contrat, et les biens propres sont des biens qui appartiennent au concessionnaire et n'ont pas vocation à revenir dans le patrimoine public.

La RTA a été retenue pour ce marché, et a donc procédé à ce rachat, pour un montant total de 0,22 M€ HT¹⁹. Cinq véhicules ont été vendus, en 2022, pour un montant de 15 000 €, et 11 véhicules, en 2023, pour un montant de 0,2 M€, alors que leur valeur nette comptable globale calculée par le Situs était de 0,26 M€, soit une moins-value de 55 216 €.

Tableau n° 3 : Plus ou moins-value des cessions (en €)

	2018	2019	2022	2021	2022	2022
Valeur nette comptable des immobilisations cédées	0	0	0	0	0	260 216
+/- values annuelles réalisées	2 000	42 000	0	0	15 000	- 55 216
= Produits de cession de l'année	2 000	42 000	0	0	15 000	205 000
+/- values en % de la VNC des immo cédées	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	- 21 %

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

Des anomalies sont constatées en ce qui concerne la valeur nette comptable.

Tableau n° 4 : Anomalies constatées (en €)

	Valeur initiale	Valeur nette comptable 31/12/2022	Valeur initiale	Valeur nette comptable 31/12/2022	Valeur prise en compte	Valeur à prendre en compte
	État de l'actif du comptable		État de l'actif du Situs			
Véhicule EE-785-ZL N° inventaire : 201600000015	63 360	14 016	82 240	32 896	14 016	32 896
Véhicule FC-013-DX N° inventaire : 201800000033	61 930*	44 430	44 480	26 688	26 688	26 688
Matériel non pris en compte dans le calcul de la valeur nette comptable des véhicules cédés						
Aménagement véhicule TAD N° inventaire : 201800000060	18 880	18 880	18 880	18 880	0	18 880
Aménagement véhicule TAD N° inventaire : 201900000061	18 880	18 880	18 880	18 880	0	18 880

Source : chambre régionale des comptes, à partir de l'état d'actif du comptable et l'état des biens de l'établissement.

Note : * ce montant correspond à l'achat du véhicule, la formation du personnel et l'achat de cartes de transport. Le montant correspondant uniquement au véhicule est de 44 480 € comme indiqué dans l'état de l'actif du Situs.

En effet, 70 656 € n'ont pas été comptabilisés, ce qui porte la moins-value des cessions à 125 872 €, soit une moins-value de 57,2 %.

Ces documents, signés par le vice-président, en application de l'arrêté de déport, présentent un risque juridique.

¹⁹ 16 véhicules vendus en août 2022 : 5 ont fait l'objet d'une facturation en 2022 (valeur nette comptable nulle), 11 ont été facturés en 2023, faute d'écritures de passation au budget primitif 2022.

Par ailleurs, les véhicules propriétés du Situs, mis à disposition dans le cadre des prestations de services de transport, ne sont pas comptabilisés en classe 24.

La chambre appelle le syndicat à régulariser ces écritures comptables.

3.2.4.3 Une gestion des amortissements à corriger

L'amortissement des immobilisations est la constatation comptable d'un amoindrissement de la valeur d'un élément d'actif et a pour but d'assurer les ressources nécessaires à son renouvellement, sous la forme d'une dotation qui constitue une dépense obligatoire (articles L. 2321-2 27° et R. 2321-1 du CGCT). Les durées d'amortissement sont fixées par l'organe délibérant, pour chaque bien ou catégorie de biens, en se référant soit à la durée probable d'utilisation du bien, soit aux indications réglementaires. L'instruction M43 propose des limites indicatives, selon le type de biens.

Le comité syndical a pris, le 11 avril 2023, une délibération intitulée « modification durée d'amortissement pour marché- spécifique ». Cet acte liste les durées d'amortissement par classe d'immobilisation et fixe une durée spécifique de quatre ans pour l'acquisition d'un outil de réservation imputé au compte 2182²⁰. Il indique également que « *cette délibération annule et remplace [celle] n° 8 du 28 octobre 2008* ». Cet outil de réservation n'a pas été acheté par le syndicat, mais fait l'objet d'une facturation mensuelle dans le cadre du marché de prestations de services signé avec la RTA. Ce matériel n'est pas actuellement intégré dans l'actif et, par conséquent, ne peut donc pas faire l'objet d'un amortissement.

Or, depuis juillet 2022²¹, ce matériel et la totalité des charges fixes²² de ce marché « d'exploitation réseau TAD et solution outil de gestion et billettique » sont mandatés en investissement et amortis à hauteur de 99 915 €²³ pour les mois de juillet à décembre 2022. De plus, la solution billettique, inscrite dans les charges fixes, n'a pas été mise en œuvre. Le Situs a dû émettre un titre de recettes à l'encontre de la RTA pour un montant de 36 482,36 €.

La chambre appelle le syndicat à régulariser ces écritures d'amortissement.

Les durées d'amortissement sont fixées par classe d'immobilisations (cf. annexe n° 6). Deux durées sont fixées pour les biens acquis en classe 2153 « Installations à caractère spécifique » : 50 ans pour « les installations modifiant de manière importante le bien d'origine », et 15 ans pour « les installations ne modifiant pas de manière importante le bien d'origine ». Cette formulation imprécise peut s'avérer difficile à interpréter.

Par ailleurs, des biens dont l'obsolescence est différente sont dans la même classe d'immobilisation, comme les vélos, les véhicules légers ou les bus, dont l'imputation se fait en 2182 « matériel de transport ». La délibération précise qu'ils sont tous amortis en 10 ans.

La chambre appelle le syndicat à détailler les catégories de biens et à fixer une durée d'amortissement conforme à leur durée de vie.

²⁰ La responsable financière indique que cette imputation a été confirmée par les services de la trésorerie.

²¹ La durée d'amortissement de ce bien a été fixée par décision d'avril 2023, postérieure à la mise en application.

²² Les charges fixes sont les coûts de mise à disposition et d'exploitation des véhicules, de l'outil de réservation, de la solution billettique.

²³ Pour une valeur brute constatée de 399 659 € HT pour les six mois.



Le bilan du contrôle des amortissements mandatés au titre de l'exercice 2023 est le suivant : le syndicat procède à l'amortissement de matériels achetés aux comptes 2135 et 2156 sans cadre réglementaire, des durées d'amortissement ne sont pas conformes à la délibération susvisée, et notamment l'application d'une durée de 10 ans au lieu de cinq pour le matériel informatique, et des biens ne sont pas imputés dans la bonne classe d'immobilisations²⁴.

La dotation aux amortissements baisse de 5,5 % sur la période contrôlée, et plus spécifiquement de 6,6 % pour le matériel de transport, qui en représente l'essentiel. Hors amortissement de l'outil de gestion, la dotation baisse de près de 30 %.

Cette tendance s'explique par un défaut de plan pluriannuel d'investissement et par la vente de la flotte de véhicules dédiée au transport à la demande, alors que certains véhicules étaient encore en phase d'amortissement.

3.3 Une trajectoire financière contrastée

Remarques liminaires

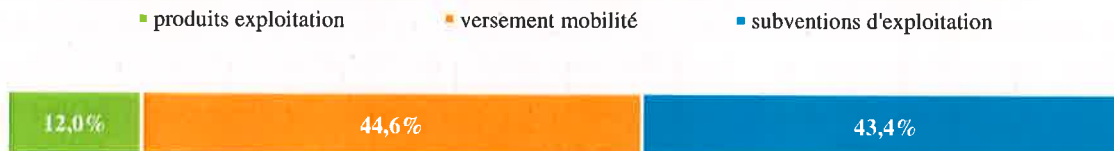
Au vu des anomalies décrites précédemment et qui affectent la fiabilité des comptes, notamment en matière de rattachement de produits, les analyses financières ci-après ont été établies en retraitant les données du Situs.

3.3.1 Des déterminants d'exploitation favorables en apparence, mais à relativiser

3.3.1.1 Une hausse des ressources principalement liée à la dynamique du versement mobilité

Les produits du Situs s'établissent en moyenne à 5,5 M€ par an sur la période 2018-2023 (cf. annexe n° 7). Ils résultent essentiellement du versement mobilité acquitté par les entreprises et administrations (2,45 M€), des contributions d'exploitation (2,39 M€) et des ressources d'exploitation et autres produits de gestion (0,66 M€).

Graphique n° 4 : Part moyenne des produits de gestion courante du Situs depuis 2018

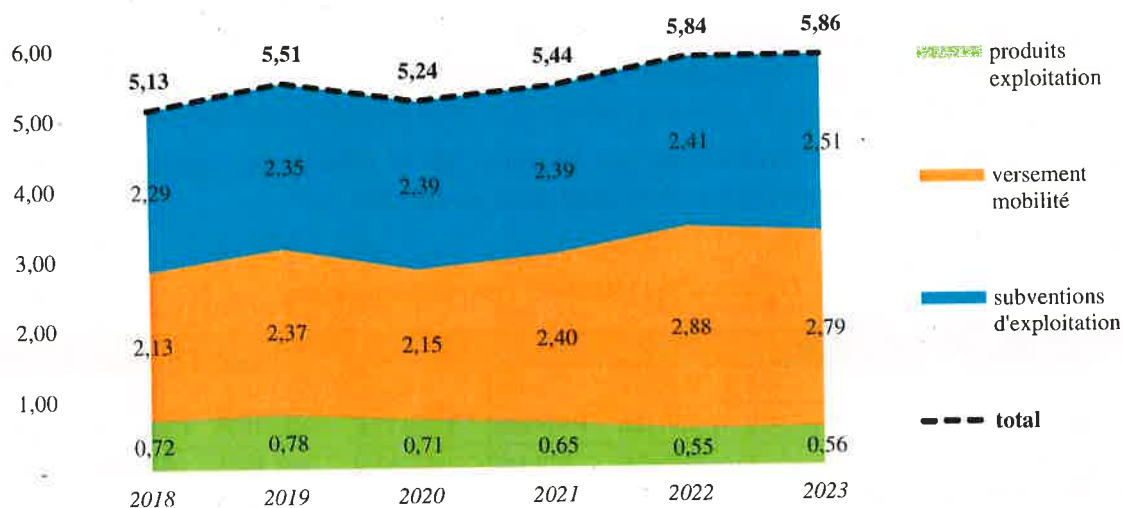


Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion et des données Helios.

²⁴ Dépense au compte 2184 « mobilier » d'un roll-up (kakemono).

Au cours de la période du contrôle, les produits de gestion courante ont augmenté de 14,2 %. Les produits du versement mobilité ont progressé de 30,8 %, et les contributions d'exploitation versées par les collectivités territoriales, de 9,7 %. Les ressources commerciales ont connu une baisse significative de 21 %.

Graphique n° 5 : Évolution des produits de gestion courante de 2018 à 2023



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

Le versement mobilité représente en moyenne 45 % des recettes totales du Situs sur la période de contrôle. Les ressources du Situs reposent donc, en grande partie, sur la contribution des entreprises.

Le versement mobilité

Le versement mobilité est une taxe affectée au financement des transports publics. Créé par la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM), il s'applique depuis le 1^{er} janvier 2020. Il a remplacé le versement transport, en vigueur depuis 1973. Conformément à l'article L. 2333-67 du CGCT, son taux, pour le Situs, est de 0,6 %, taux maximal autorisé pour les AOM dont le seuil de population est inférieur à 100 000 habitants.

Tableau n° 5 : Versement mobilité par année (montants retraités par année)

En €	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Montant pris en charge en N	2 062 208	2 234 763	2 134 512	2 375 261	2 672 258	2 731 812
Montant pris en charge en N+1	139 495	11 397	27 221	208 587	56 827	41 602
TOTAL	2 203 721	2 248 179	2 163 753	2 585 869	2 731 106	2 773 414

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion et de la base comptable du Situs pour l'année 2023.

Note : pour 2022, un versement complémentaire de 44 709 € a été pris en charge au titre d'une « régularisation ante 2022 » ; pour 2023, le montant de 41 602 € a été pris en charge sur l'année 2024. Au compte administratif 2023, le montant inscrit de 2 788 639 € correspond à 2 731 812 € + 56 827 €.

Le versement mobilité suit l'évolution de la masse salariale. Il est en constante hausse sur la période du contrôle, hormis en 2020. En effet, certains dispositifs mis en place pendant la crise sanitaire au profit des entreprises, notamment l'activité partielle, ont eu un impact sur les montants perçus par les AOM. Cette progression suit la courbe des effectifs.

Le Situs a également bénéficié d'un soutien financier de l'État de 74 534 € en 2020, au titre de la garantie de recettes (article 21 de la troisième loi de finances rectificative pour 2020).

Enfin, pour garantir aux autorités organisatrices de la mobilité leurs recettes, sans subir les aléas de trésorerie qu'occasionnent les retards de paiement d'entreprises ou les délais de paiement, les règles de reversement ont été modifiées avec le passage d'un système d'acompte-régularisation à un paiement immédiat le mois suivant la perception de la taxe.

Les contributions représentent, en moyenne sur la période du contrôle, 43,4 % des produits de gestion et constituent le deuxième poste de recettes.

Tableau n° 6 : Détail des contributions reçues

En €	2018	2019	2020	2021	2022	2023
État	13 104	13 104	13 104	13 104	23 111	57 489
+ Régions	1 460 272	1 504 624	1 449 184	1 449 184	1 449 184	1 449 184
+ Communes	813 118	830 147	842 825	912 818	940 900	1 001 623
= Subventions et participations des collectivités	2 286 494	2 347 874	2 305 112	2 375 105	2 413 195	2 508 295
+ Autres subventions d'exploitation	0	0	82 690	14 204	0	0
= Subventions d'exploitation	2 286 494	2 347 874	2 387 802	2 389 309	2 413 195	2 508 295

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

Note : * pour 2022, liquidation d'une aide de l'État pour le recrutement d'un contrat PEC (parcours emploi compétence) de 10 007 €. Cette recette aurait dû être imputée en subdivision du compte 6419 « remboursements sur rémunération du personnel » ; ** pour 2023, liquidation d'une aide exceptionnelle de l'État pour les AOM de 44 385 €. Cette recette aurait dû être imputée en subvention exceptionnelle.

La subvention de l'État (13 104 € par an) est versée, au titre de la dotation générale de décentralisation, aux autorités compétentes pour l'organisation et le financement des transports urbains. En 2023, le Situs a bénéficié d'une aide exceptionnelle de 44 385 €²⁵. Ce soutien exceptionnel, imputé au compte 7471 « subventions d'exploitation État », aurait dû l'être au compte 774 « subventions exceptionnelles ».

La contribution de la Région porte sur la compensation financière versée au titre du transport scolaire. Elle représente près de 58 % des contributions et neutralise les dépenses correspondantes à la charge du Situs et dont la compétence relève de la Région. Ce transfert de compétence entraîne, de facto, un transfert financier dont le montant doit compenser intégralement les moyens nécessaires à son exercice. L'année scolaire 2014-2015 a servi de référence pour le calcul de cette compensation. De 2018 à 2022, les dépenses du Situs étaient de 6,49 M€, pour une compensation reçue de 7,25 M€, soit une recette complémentaire de l'ordre de 0,7 M€, à laquelle il faut ajouter les recettes commerciales du transport scolaire (un peu plus de 0,8 M€). Cela représente donc une recette complémentaire de 0,33 M€ par an.

²⁵ Arrêté du 29 juin 2023 portant répartition d'une aide exceptionnelle de 100 M€ au soutien des AOM.

En 2023, les dépenses ont dépassé la compensation financière, mais les recettes commerciales, dont le chiffre n'est pas encore connu, devraient couvrir l'écart.

La contribution des communes adhérant au syndicat se compose de la contribution initiale des communes et de deux intercommunalités, et de la rémunération de diverses prestations de services définies par conventions²⁶. Elles représentent 37,5 % des subventions perçues par le Situs. Le calcul de la contribution initiale est défini à l'article 16 de ses statuts.

Le montant de cette participation est uniquement déterminé, sur la période du contrôle, par l'application d'un tarif unique par habitant pour toutes les communes et intercommunalités, quel que soit le type de desserte et de service dont elles disposent.

Tableau n° 7 : Participation par habitant

En €	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Montant par habitant	13,20	13,46	13,70	13,70	14	15

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

Le Situs indique que cette contribution est calculée pour permettre l'équilibre du budget. Elle a augmenté de 14,2 % sur la période du contrôle (cf. annexe n° 7).

Le syndicat a délivré des prestations spécifiques en signant des conventions, dont plusieurs sont arrivées à échéance et n'ont pas été renouvelées. L'établissement effectue donc des prestations et perçoit des rémunérations sans support juridique. La chambre lui recommande donc de mettre en conformité ces relations conventionnelles.

Recommandation n° 4 : actualiser les conventionnements avec les partenaires.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, le président en exercice du Situs à l'issue du présent contrôle a indiqué, sans pièce à l'appui, avoir transmis à ses partenaires les conventions actualisées pour signature, à l'exception de celle avec la communauté de communes Retz-en-Valois.

Les recettes d'exploitation représentent 11,1 %, en moyenne sur la période, et concernent principalement les ventes de tickets dans le cadre de la régie.

Tableau n° 8 : Détail des recettes d'exploitation

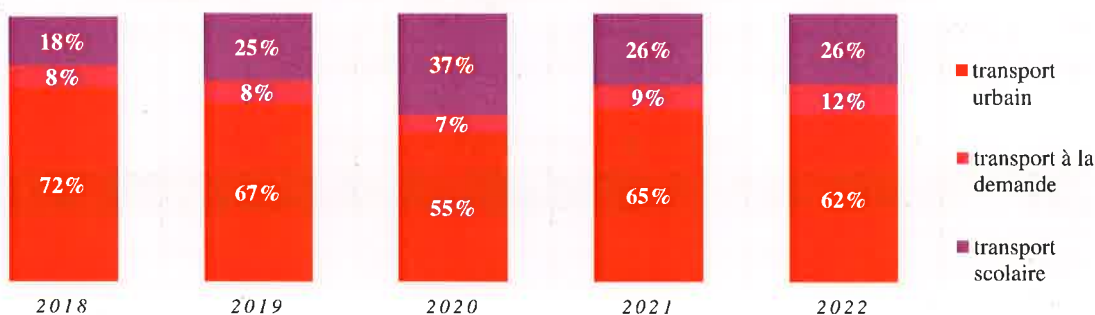
En €	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Régie	657 813	709 536	644 182	592 245	500 918	517 176
Redevance publicitaire	12 900	16 770	18 060	11 610	19 350	19 000
MAD application Mobilinfos à Chauny Tergnier	44 192	56 375	45 100	45 100	30 000	26 750
Total des prestations de services	714 905	782 681	707 342	648 955	550 268	562 926

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

²⁶ Conventionnement avec le regroupement scolaire Vallée de la Jocienne, avec la commune d'Acy et l'agglomération du Grand Soissonnais, pour la gestion des vélos libre-service.

Les recettes commerciales perçues par la régie du Situs s'élèvent à 0,3 M€ en 2023 pour le transport urbain et à la demande, et 0,13 M€ pour le transport scolaire. Avec la crise sanitaire, leur baisse a été d'environ 25 % en 2020 par rapport à 2019, pour le transport urbain à la demande, et de 13 % pour les transports scolaires. Leur trajectoire après la crise sanitaire est incertaine, mais la fréquentation du transport à la demande atteint son niveau antérieur.

Graphique n° 6 : Les recettes commerciales par mode de transport



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

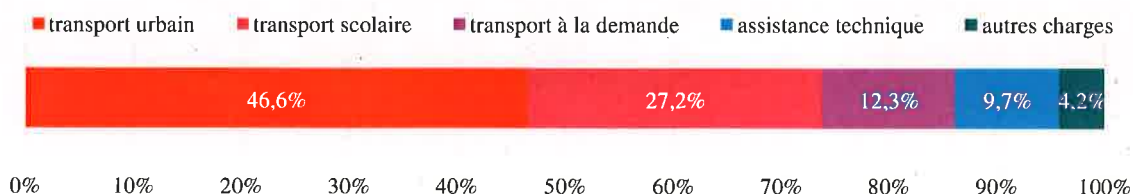
La contribution des recettes commerciales au financement des dépenses syndicales s'amenuise. Elle est passée de 14 % en 2018 à 9 % en 2022. Leur baisse se conjugue à des facteurs inflationnistes pesant sur les charges des transports en commun. Cela doit conduire le Situs à s'interroger sur la place des recettes commerciales dans son modèle économique. Le financement par l'impôt couvre les charges fixes et le coût lié à la solidarité territoriale. Les recettes commerciales, pour leur part, couvrent une partie du coût variable, directement lié à la délivrance du service à l'utilisateur. Une telle analyse économique est indispensable au Situs pour conforter son offre de service de transport public.

3.3.1.2 Des charges de gestion en hausse, dans un contexte tendu

Les charges du Situs s'élèvent à 5,2 M€ par an sur la période 2018-2023 (cf. annexe n° 7). Elles sont composées des charges à caractère général (94 %), des charges de personnel (5,5 %), et des autres charges (0,4 %). Elles ont augmenté d'un peu plus de 9 % sur la période.

Les charges à caractère général s'élèvent à 4,9 M€ par an sur la période. Elles portent principalement sur l'exécution des contrats de transport et l'assistance technique.

Graphique n° 7 : Part des charges à caractère général entre 2018 et 2023

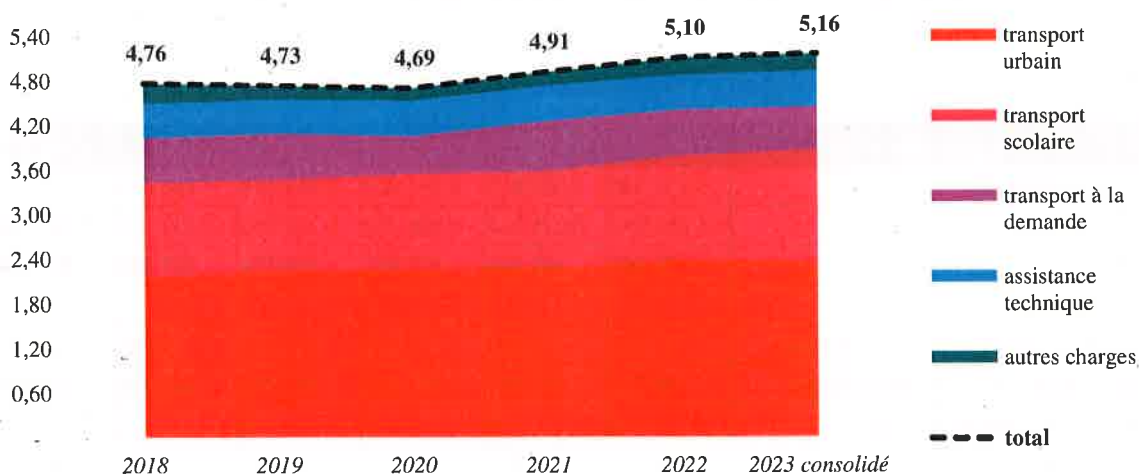


Source : chambre régionale des comptes à partir des comptes de gestion et des données Helios.

Les transports urbains en représentent le premier poste (2,24 M€), suivi par les transports scolaires (1,33 M€), les transports à la demande (0,6 M€), l'assistance technique (0,46 M€) et les autres dépenses à caractère général (0,2 M€²⁷).

Les consommations intermédiaires augmentent de 3,4 % sur la période. Les transports scolaires subissent la principale hausse (+ 18 %), suivis de l'assistance technique (+ 9,6%). Le coût des transports urbains se maintient (+ 1,3 %). Seules les dépenses du transport à la demande sont en baisse (- 5,1 %), selon le compte administratif. L'actualisation des prix des marchés et la forte hausse du prix des carburants et des fluides sont les principales causes de ces dépenses supplémentaires.

Graphique n° 8 : Évolution des charges à caractère général depuis 2018 (en M€)



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

Note : pour 2023, le prestataire du marché des transports urbains n'a pas transmis de facture pour le mois de décembre 2023. Dans ce cadre, un montant prévisionnel moyen de cette prestation a été intégré. À la date du 1^{er} juillet 2024, cette facture n'a toujours pas été transmise au SITUS.

Les dépenses de personnel représentent 5,5 % des charges de gestion courante. Elles ont augmenté de 23,7 % sur la période. Leur hausse est significative depuis 2022. Outre les revalorisations indiciaires en 2022 et 2023, et un redressement Urssaf, le Situs a fait appel à du personnel extérieur²⁸.

En outre, trois personnes sont mises à disposition dans le cadre du marché d'assistance technique pour 0,23 M€ par an (cf. chapitre 2). Les charges de personnel internes et externes cumulées représentent 9,8 % des charges réelles.

²⁷ Achats divers, locations et charges de copropriété, entretien et réparations, assurances et frais bancaires, honoraires, études, publicité, publications, déplacements, missions, réceptions, frais postaux et de télécommunication, etc.

²⁸ Un poste en régie, un poste pour le cyclovis, un poste pour la centrale téléphonique, et des postes saisonniers.

Tableau n° 9 : Montant total des charges de personnel, internes et externes (en €)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Charges totales des personnels du Situs	270 964	263 292	263 355	263 703	309 757	335 271
Marché assistance technique	219 522	220 696	226 375	229 193	226 322	234 333
TOTAL	490 486	483 988	489 730	492 896	536 079	569 605

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion et de la base comptable du Situs pour 2023.

Note : le montant des charges de personnel au compte administratif 2023 est de 334 413 €. La différence correspond à une atténuation de charges au compte 6459 pour 2 142 €.

3.3.1.3 Une capacité à engendrer de l'autofinancement à relativiser

Tableau n° 10 : Indicateurs financiers (en €)

Au 31 décembre	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total des produits	5 134 548	5 505 913	5 241 422	5 441 457	5 844 416	5 859 945
Total des charges	5 057 051	5 016 346	4 980 336	5 200 903	5 437 173	5 288 145
EBE	77 497	489 566	261 085	240 554	407 243	571 800
Résultat financier						
Résultat excep réel hors cession immo	21 277	- 12 019	12 196	154 234	6 095	- 22 381
Capacité d'autofinancement Brute	98 774	477 547	273 282	394 789	413 338	549 420
Remboursement des emprunts	0	0	0	0	0	0
CAF nette	98 774	477 547	273 282	394 789	413 338	549 420
Recettes investissement hors emprunt	2 000	42 000	0	0	15 000	205 000
Financement propre disponible	100 774	519 547	273 282	394 789	428 338	754 420

Source : chambre régionale des comptes à partir des comptes de gestion et des données Helios.

L'évolution de la capacité d'autofinancement du Situs est favorable sur la période 2018-2023, avec des produits en hausse de 14,1 %, contre 4,6 % pour les charges. Cette évolution est principalement due à l'augmentation des ressources fiscales (+ 30,8 %). Cette recette reste fluctuante, car elle dépend de l'activité économique des entreprises.

Le financement propre disponible du syndicat varie en fonction du volume des cessions de véhicules. L'année 2023 est particulière, avec une recette exceptionnelle issue de la vente des véhicules TAD (0,2 M€).

La chambre constate que, depuis 2018, le Situs a perçu, dans le cadre de la compensation financière régionale liée aux transports scolaires, des recettes complémentaires qui ont servi au fonctionnement courant du syndicat.

3.3.2 Des difficultés pour investir

Les résultats de la section d'exploitation, négatifs en 2018, 2020 et 2021, et faiblement excédentaires pour les autres années, tendent à montrer que le Situs n'est pas en capacité d'assumer le coût de l'usure des immobilisations en cours.

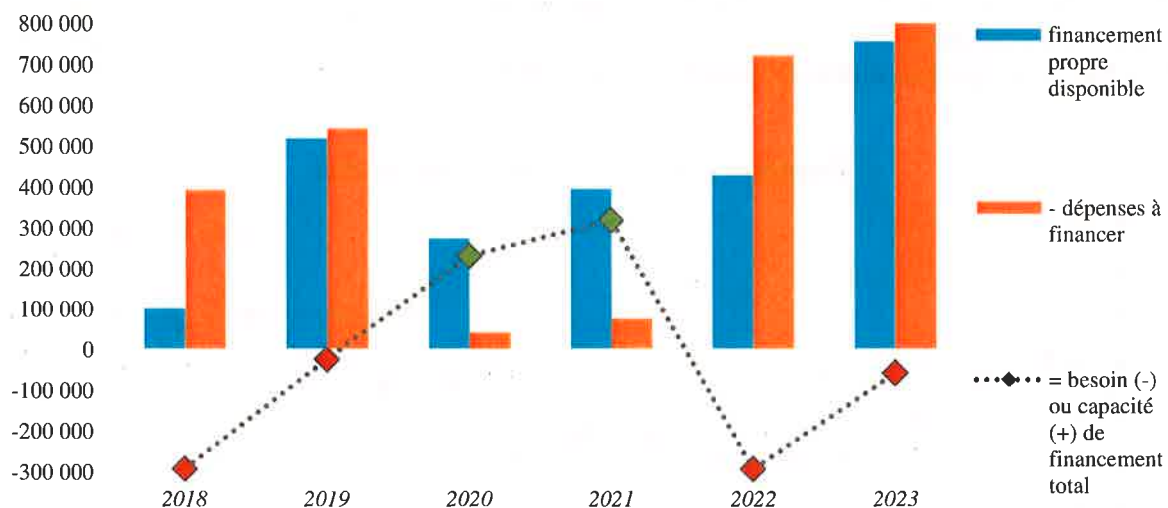
Le Situs ne dispose pas d'un plan pluriannuel d'investissement et les dépenses d'équipement sont très fluctuantes d'une année sur l'autre. Elles portent principalement sur l'achat de matériel de transport.

Depuis 2022, il impute, en investissement (compte 2182), des charges fixes du marché de prestation de services portant sur le transport à la demande, alors qu'elles doivent être prises en charge en fonctionnement. Cela représente une dépense de 1,13 M€ de juillet 2022 à fin décembre 2023²⁹. Il a par ailleurs acheté des véhicules sur la période (1,1 M€³⁰).

Les investissements ont été financés sur fonds propres, sans recours à l'emprunt.

En 2020 et 2021, les ressources propres du syndicat ont permis de financer les investissements et d'abonder le fonds de la somme totale de 0,55 M€. En 2018, 2019 et 2022, le Situs a dû prélever sur ses réserves la somme de 0,61 M€. La projection des résultats 2023 semble indiquer qu'il devra à nouveau mobiliser ses réserves pour environ 0,06 M€.

Graphique n° 9 : Capacité de financement total du Situs sur la période du contrôle (en €)



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

Le fonds de roulement est en baisse depuis 2021, d'un peu plus de 40%. Cette tendance est principalement due à l'autofinancement des dépenses d'investissement qui représentent un peu plus de 1,5 M€ entre 2022 et 2023.

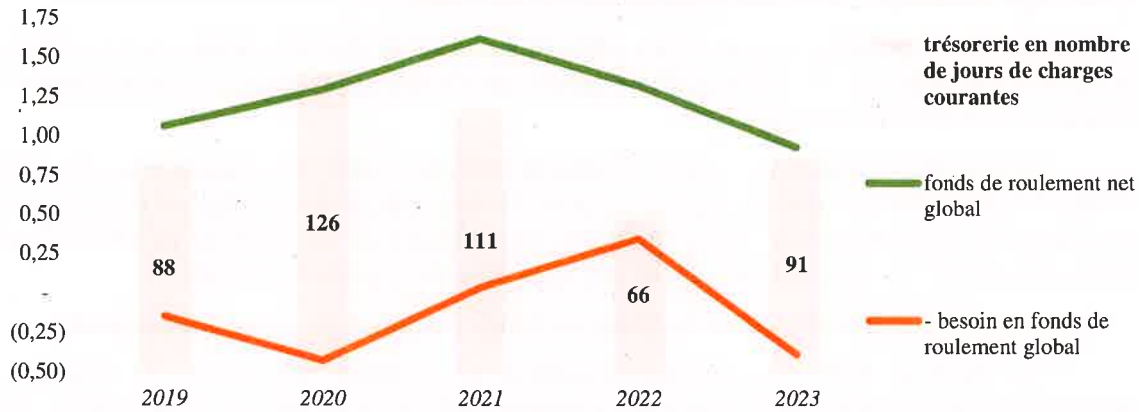
²⁹ 0,4 M€ en 2022 et 0,73 M€ en 2023.

³⁰ Un bus « Urbanway » en 2022 (0,26 M€), un véhicule type « boxer » d'occasion en 2021 (0,03 M€), un minibus « Dietrich » en 2020 (0,15 M€), un bus « Urbanway » en 2020 (0,24 M€), deux véhicules « Renault Master » (0,12 M€), un véhicule en 2018 (0,04 M€), et un bus « Urbanway » (0,24 M€).

RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES

Si la trésorerie nette est en hausse au 31 décembre 2023, elle connaît une fluctuation importante en cours d'année.

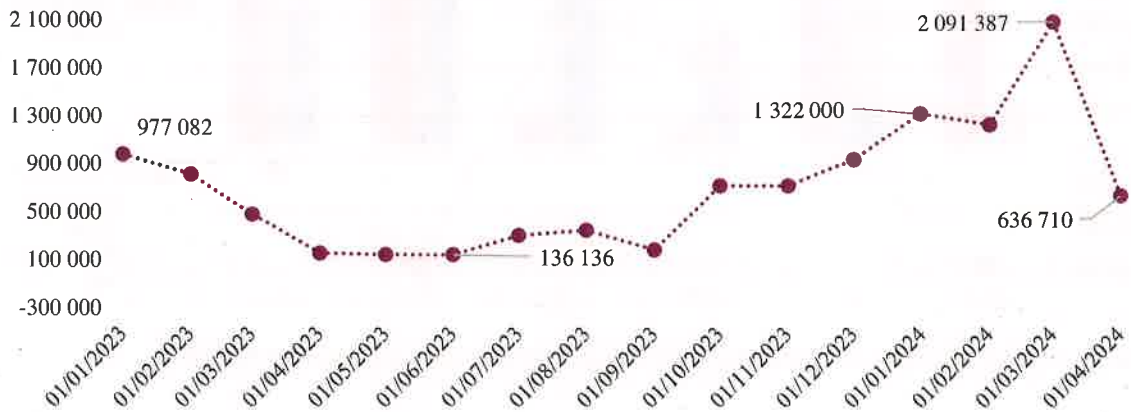
Graphique n° 10 : Trésorerie du Situs au 31 décembre depuis 2019 (en millions d'euros)



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

Le montant de la trésorerie au 1^{er} mars 2024 (2 M€) s'explique par un arrêt de la liquidation des dépenses (0,9 M€), au mois de février, et un encaissement des recettes (0,95 M€). Au mois de mars 2024, les mandatements reprennent (1,57 M€ en dépenses et 0,12 M€ en recettes). Du 1^{er} janvier au 31 mars 2024, les dépenses au titre de 2023 s'élèvent à 1,9 M€, alors que les recettes d'investissement de 2023 prises en charge sont de 0,8 M€.

Graphique n° 11 : État de la trésorerie en 2023



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

3.3.3 Des perspectives financières tendues dès 2024

La chambre a tenté d'établir une projection à court terme pour déterminer la soutenabilité financière du Situs, en réintégrant, en section de fonctionnement, les charges de gestion du transport à la demande, en prévoyant l'attribution de cinq points d'indice à tous les agents à partir de janvier 2024³¹, et en prenant en compte les orientations budgétaires pour 2024 présentées au comité syndical le 15 mars 2024. En produits, elle intègre la hausse de la tarification des transports et les participations des communes. Les hypothèses suivantes ont été prises en compte : taux d'inflation 2024 de 3 % et hausse de 3 % des recettes fiscales. Cette prospective ne prend toutefois pas en compte les opérations de régularisation qui devront être effectuées, notamment sur les amortissements.

Il en ressort, qu'au regard des nombreuses anomalies comptables à corriger, la situation devrait être tendue dès 2024, avec un risque de déficit brut d'exploitation, qui conduirait le syndicat à mobiliser ses réserves financières.

Le Situs indique qu'il prévoit de réaliser les arbitrages budgétaires nécessaires à l'équilibre de son budget primitif pour 2024. Le rapport sur les orientations budgétaires prévoit de financer le même niveau de service et compte notamment sur la hausse des recettes commerciales et des contributions des membres. Cela conduirait à distinguer la contribution des communes desservies uniquement par le transport à la demande.

Une nouvelle augmentation du coût de l'énergie constituerait un risque important qui contraindrait le syndicat à identifier des financements complémentaires ou envisager une nouvelle rationalisation de ses réseaux de transport.

Le rapport sur les orientations budgétaires pour 2024 prévoit le rachat des 19 véhicules vendus en 2022 à la RTA, l'achat de quatre véhicules de remplacement pour les transports urbains soissonnais, dont deux navettes électriques, un affichage en temps réel des horaires de transport à la future gare routière, le remplacement du serveur informatique et de mobiliers de bureau obsolètes, pour un montant total de 1,34 M€.

Ces dépenses sont d'autant moins soutenables que, faute de plan pluriannuel d'investissement, et par manque d'anticipation, le syndicat est confronté à l'obsolescence des véhicules destinés au transport urbain, acquis entre 2006 et 2013. Le montant initial de leur achat, inscrit dans l'actif du comptable, s'élève à 2,04 M€. Les autres biens, totalement amortis, représentent 0,57 M€. Il s'agit notamment du matériel urbain.

Tous ces biens doivent aujourd'hui faire l'objet d'un plan de renouvellement, ce qui nécessitera d'identifier les sources de financement.

Recommandation n° 5 : élaborer une stratégie pluriannuelle d'investissement en adéquation avec l'évolution de l'offre à moyen et long terme.

³¹ Décret n° 2023-519 du 28 juin 2023 portant majoration de la rémunération des personnels civils et militaires de l'État, des personnels des collectivités territoriales et des établissements publics d'hospitalisation.



En réponse aux observations provisoires de la chambre, le président en exercice du Situs à l'issue du présent contrôle s'est engagé à élaborer cette stratégie pluriannuelle d'investissement, qui gagnera à être présentée à l'organe délibérant avant la fin de l'année 2024.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

L'information financière du Situs devra être renforcée, en ce qui concerne les orientations budgétaires, les notes de synthèse et les documents mis à disposition du comité syndical et des citoyens.

Les défauts de suivi des amortissements et l'absence de comptabilité d'engagement ont occasionné des désordres importants. La chambre recommande au syndicat de fiabiliser ses comptes, notamment en se dotant d'une comptabilité d'engagement.

L'analyse de la situation financière du Situs est contrastée, même après retraitement des anomalies comptables ayant affecté le rattachement à l'exercice des charges et des produits.

De 2018 à 2022, la situation financière a été satisfaisante, avec une crise sanitaire d'effet limité et un versement mobilité dynamique. Cependant, ceci a aussi résulté de compensations régionales pour le transport scolaire supérieures aux charges concernées, et qui ont donc financé d'autres activités du syndicat.

Le Situs est à présent confronté à la hausse des coûts de l'énergie, et il doit tenir compte d'une forte revalorisation du coût du transport à la demande depuis 2022. Il devra aussi tirer toutes les conséquences financières des nombreuses anomalies comptables relevées. Il prévoit, en 2024, de revaloriser ses recettes et mieux maîtriser ses dépenses, en particulier pour les prestations de transport.

Il devra enfin, en investissement, renouveler les bus du transport urbain. Cette opération, qui n'est pas encore chiffrée en l'absence de plan pluriannuel d'investissement, devra conduire à identifier des sources de financement complémentaires.

*

* *



ANNEXES

Annexe n° 1. La mobilité dans le soissonnais	44
Annexe n° 2. Les données essentielles du Situs	50
Annexe n° 3. La fréquentation	52
Annexe n° 4. Les tarifs	53
Annexe n° 5. Données contractuelles.....	57
Annexe n° 6. Fiabilité des comptes	60
Annexe n° 7. Trajectoire financière du Situs	62

RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES

Annexe n° 1. La mobilité dans le saisonnais

L'arrondissement de Soissons est le troisième du département de l'Aisne avec 107 600 habitants et 166 communes dont deux de plus de 10 000 habitants : Soissons (28 712) et Villers-Cotterêts (10 694). Il se place derrière ceux de Laon (157 400 habitants) et de Saint-Quentin (72 160 habitants), et devant ceux de Vervins (72 160) et de Château-Thierry (70 000).

Sa population est stable entre 2009 et 2020 avec 48 311 actifs pour 63 437 personnes en âge de travailler, 17 622 enfants de moins de 15 ans, 4 253 jeunes de 15 à 18 ans, 7 623 jeunes adultes de 18 à 25 ans. Le nombre de personnes de plus de 60 ans est en forte augmentation, et passe de 23 400 en 2009 à 29 600 en 2020. Le taux de pauvreté au sein de l'agglomération est de 20 %. Il atteint 28 % à Soissons, et même 38 % pour les moins de 30 ans et les personnes entre 30 et 39 ans. Avec 34 311 emplois, le taux de chômage de l'arrondissement se situe à 17,5 % et le niveau de vie médian est de 20 890 €.

Carte n° 2 : L'aire d'attraction de Soissons



Source : chambre régionale des comptes, à partir des données de l'Insee 2023.

Les mobilités s’organisent en fonction de l’aire d’attraction de Soissons qui comprend 92 communes pour 74 900 habitants. Cette aire est centrée sur la partie la plus dense avec la communauté d’agglomération GrandSoissons (52 000 habitants), mais un tiers habite une commune qui n’est pas membre de cet établissement. La partie sud et sud-est de l’arrondissement ne relève pas de l’aire d’attraction de Soissons. L’aire d’attraction comprend 23 892 emplois en 2020, en baisse par rapport à 2009 de près de 1 800 postes, pour 27 394 actifs en 2020, en baisse par rapport à 2009 de près de 1 200 emplois. Ainsi, l’indicateur de concentration des emplois sur cette aire est passé de 89,1 en 2009 à 87,2 en 2020. La part des déplacements domicile-travail en transport en commun pour les actifs est de 4,2 %. Cette part est plus élevée pour ceux qui résident à Soissons avec 6,7 %. Pour autant, la majeure partie de ces déplacements reste réalisée en voiture.

Graphique n° 12 : Part modale des déplacements Domicile - Travail des actifs pour les principales aires d’attraction urbaine de l’Aisne (en %)



Source : chambre régionale des comptes, à partir des données de l’Insee.



Sur les 33 200 ménages de l'aire de Soissons, 27 600 possèdent au moins une voiture. C'est le mode de transport le plus utilisé, même pour les trajets inférieurs à 2 km³². En 2020, 53 % des actifs habitant Soissons, mais seulement 13 % des actifs de l'aire urbaine, résident dans la commune où ils travaillent³³, et 83 % utilisent la voiture pour leur trajet domicile-travail. La durée des déplacements et les modes de transport utilisés par les habitants de l'aire urbaine de Soissons se situent à un niveau proche de la moyenne du département de l'Aisne et de la moyenne nationale pour les aires urbaines de moins de 200 000 habitants. La part d'utilisation de la voiture par les actifs est liée au taux d'équipement des ménages³⁴. Par ailleurs, une partie des 2 700 jeunes de 15 à 17 ans de l'aire urbaine, dont 1 000 jeunes résident à Soissons, et des 21 200 personnes de plus de 60 ans de l'aire urbaine peuvent avoir besoin d'un accès plus limité à la voiture.

L'aire de Soissons voit la part de la voiture augmenter dans les déplacements des actifs au détriment des autres modes de transport (à vélo ou à pied), alors que cette répartition est globalement stable au niveau national. Cette tendance se retrouve pour les principales aires urbaines de l'Aisne (Saint-Quentin, Château-Thierry, Laon)³⁵. Les déplacements en voiture des actifs des communes rurales³⁶ et la distance parcourue entre le domicile et le lieu de travail pour les habitants des communes rurales ont fortement augmenté en 20 ans³⁷. Ainsi, 13 000 actifs de l'aire urbaine de Soissons, principalement des employés et autres professions intermédiaires, parcourent en voiture une distance médiane de 13 km pour rejoindre les pôles urbains.

Les liaisons ferroviaires permettent de relier la gare de Soissons à celle de Villers-Cotterêts, second pôle urbain de l'arrondissement, en 15 minutes, à Laon, la préfecture de l'Aisne, en 24 minutes, et à Paris en une heure, dix fois par jour entre 10 h et 20 h, ce qui fait du train le mode de déplacement le plus rapide pour ces destinations. Une première tranche de travaux de 6 M€ a été réalisée en 2022 et en 2023, mais le budget complet de sa rénovation est estimé à 232 M€ sur une dizaine d'années. Par ailleurs, aucun autre pôle urbain de la région Hauts-de-France ne peut être atteint directement en train sans au moins une correspondance, ce qui allonge la durée des trajets entre deux à trois heures. La communauté d'agglomération GrandSoissons porte un projet de « virgule ferroviaire » entre la ligne Soissons-Paris et le

³² Chantal Brutel, Jeanne Pages, La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances, Insee Première, 2021.

³³ Les actifs installés depuis moins de cinq ans sont deux fois plus nombreux à travailler en dehors des départements de la Somme, l'Oise et l'Aisne), soit 14 % contre 7 % pour les actifs installés depuis plus de 5 ans (données Insee).

³⁴ La part des ménages disposant d'au moins d'une voiture était de 83,2 % sur l'aire de Soissons. Cette part est différenciée entre la commune de Soissons avec 72,9 %, mais 90,9 % sur les autres communes de l'aire de Soissons (données Insee, 2020).

³⁵ Les différences constatées entre ces quatre réseaux dépendent pour partie de leur configuration urbaine en fonction de la densité urbaine, la composition socio-économique, la localisation des emplois par rapport au nombre d'habitants des communes rurales.

³⁶ Selon l'Insee, l'augmentation de la distance moyenne parcourue par les actifs des communes rurales est une tendance qui se retrouve sur l'ensemble de la France. Dans l'Aisne, le nombre d'actifs résidant dans une commune rurale de l'Aisne est passé de 107 776 en 1999 à 119 230 en 2019, le taux de ces actifs travaillant dans la même commune est de 30 % en 1999 et de 21 % en 2019, la distance moyenne parcourue est de 8 km en 1999 et de 13 km en 2019. Pour autant, cela reste un facteur important pour les aires urbaines de l'Aisne pour lesquels le nombre d'actifs des communes rurales sont 17 169 dans l'aire de Laon, de 7 194 dans celle de Château-Thierry et de 21 216 dans celle de Saint-Quentin.

³⁷ Sandrine Chaumeron, Aude Lécroart, Le trajet médian domicile-travail augmente de moitié en vingt ans pour les habitants du rural, Insee Première, 2023.

bassin d'emploi de Roissy. Ce projet n'avait pas pu être intégré à la réflexion sur le schéma des transports du Grand Paris³⁸, mais il fait l'objet d'études complémentaires inscrites au contrat de plan État-région 2023-2027.

Tableau n° 11 : Les indicateurs socio-économiques du territoire et mode de déplacement des actifs (2023)

Données Insee	Soissons	CA Grand Soissons	Aire d'attraction Soissons	Arrondissement de Soissons	Aisne	Hauts-de-France	France
Population	28 888	52 280	74 939	107 658	529 374	5 997 734	67 162 154
Densité de la population (nombre d'habitants au km ²)	2 344	292,3	110,9	80,2	71,9	188,60	105,50
Variation de la population : taux annuel moyen entre 2014 et 2020, en %	0,3	0,3	0,2	-0,1	-0,3	0	0,40
Taux de foyer monoparental, en %	23,3	18,6	16,3	15,6	16	17,1	16,5
Taux de la population sans diplôme, en %	35,3	34,9	28,1	28,3	31,2	24,8	21,9
Nombre total de logements	15 217	26 556	37 295	53 401	1 214 497	2 918 335	36 220 594
Part des logements vacants, en %	7,9	7,4	8,0	8,1	9,8	7,80	8,20
Part des ménages propriétaires de leur résidence principale, en %	33,5	47,8	56,6	58,7	61,6	57,40	57,5
Nombre de ménages fiscaux	12 907	23 031	31 982	45 572	223 635	2 480 696	-
Part des ménages fiscaux imposés, en %	37	41,6	43,8	44,4	49,5	45,0	-
Médiane du revenu disponible par unité de consommation, en euros	17 930	19 820	20 620	20 890	20 300	20 820	-
Taux de pauvreté, en %	28	21,1	17,6	16,2	18	17,20	-
Taux de chômage des 15 à 64 ans	17,8	20	12,6	12,0	12,4	15,60	10
Mode de transport pour les déplacements domicile-travail							
Pas de déplacement	3,6	3,5	3,9	4,4	5,0	3,8	0,2
Marche à pied (ou rollers, patinette)	12,8	8,2	6,2	6,0	6,3	5,5	6,3
Vélo (y compris à assistance électrique)	2,4	1,7	1,2	1,3	1,1	1,9	2,0
Deux-roues motorisé	1,0	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	2,0
Voiture, camion ou fourgonnette	73,4	80,4	83,4	82,5	81,4	78,8	73,7
Transports en commun	6,7	5,1	4,2	4,9	5,2	8,9	15,8

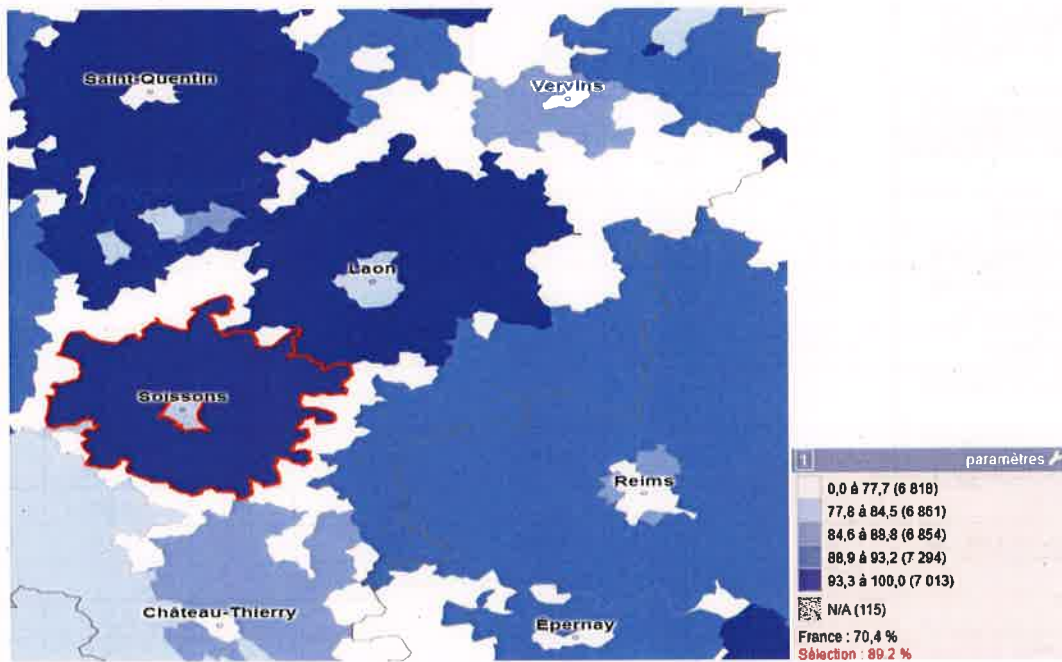
Source : chambre régionale des comptes, à partir des données de l'Insee de 2023.

³⁸ Un autre projet de desserte en réseau express régional entre Paris et Compiègne est en cours d'étude. Le secrétariat général pour l'investissement a rendu un avis favorable le 9 décembre 2020 sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES

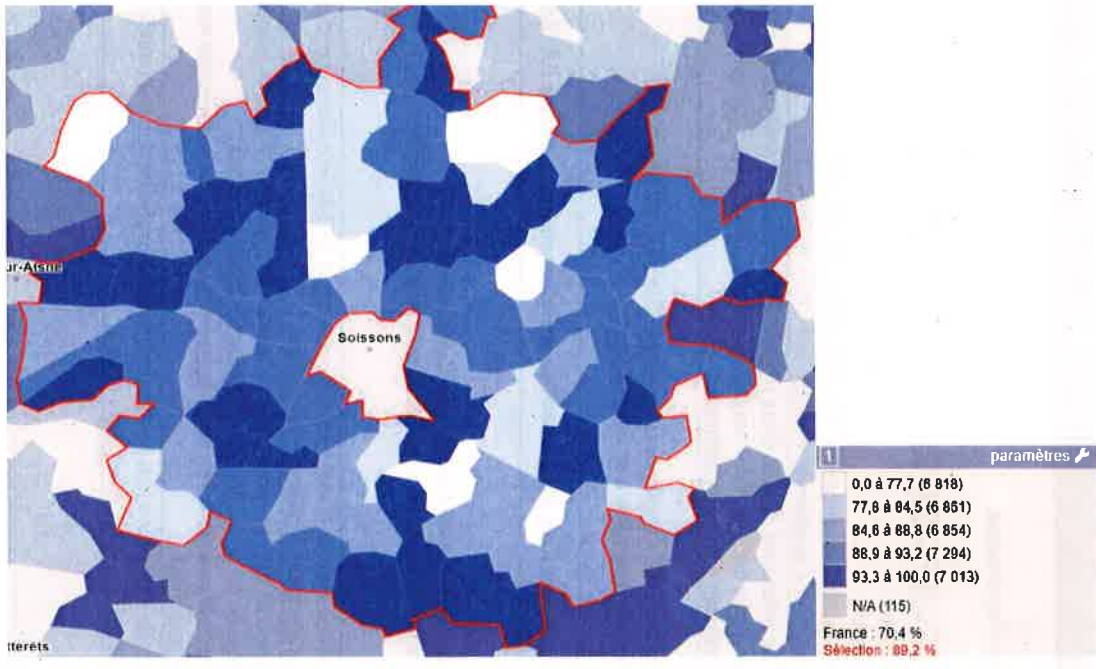
Le Situs a réalisé deux enquêtes sur la fréquentation de son réseau en 2018. La première concerne l'irrigation du centre-ville. Elle est basée sur un échantillon restreint de 100 personnes pour estimer la mobilité en centre-ville. Une seconde enquête « origine – destination » vient préciser ces résultats avec une approche quantitative. Elle permet une analyse en fonction des heures de pointe et des heures creuses, et selon la catégorie socio-professionnelle des usagers. Sur les motifs de déplacement, elle confirme la part importante des trajets vers un établissement d'enseignement pour les moins de 18 ans, et la part consacrée aux trajets domicile-travail pour les 19-60 ans. Elle met aussi en évidence que le samedi, 87 % des déplacements ne sont pas liés à ces motifs de déplacement. Toutefois, cette seconde étude ne précise pas les motifs liés aux courses ou à un rendez-vous médical.

Carte n° 3 : Part des déplacements réalisés en voiture par les actifs au sein des quatre principales aires d'attraction des villes de l'Aisne (2019)



Source : chambre régionale des comptes, à partir des données de l'Insee.

Carte n° 4 : Part des transports réalisés en voiture par les actifs par commune de l'aire d'attraction de Soissons (2019).



Source : chambre régionale des comptes, à partir des données de l'Insee.

Annexe n° 2. Les données essentielles du Situs

Indicateur	Résultat	Méthode de calcul
Coût de la gestion du service	5,1 M€ dont transport urbain : 2,3 M€ dont transport scolaire : 1,5 M€ dont transport à la demande : 0,5 M€	= charges d'exploitation
tarifs préférentiels / nombre de tarifs et publics visés / modalités de calcul de ces tarifs / critères utilisés	2 tarifs abonnement Jeunes 1 tarif Senior et Personnes handicapées 8 Solidaires 1 tarif pour les personnes qui travaillent	périmètre = tarifs "sociaux" à destination des populations fragiles (art. L. 1113-1 du code des transports) deux versants : a. nombre de tarifs + critères utilisés pour fonder les calculs b. fréquentation + nombre de voyages
Prix d'un ticket	1,20 € 16 % des usagers et 12 % avec un carnet de 10 tickets	= prix d'un ticket tarif de base (hors réduction particulière et trajet atypique) expliquer quelle est la part des usagers qui payent effectivement ce tarif au regard de ceux bénéficiant d'un tarif préférentiel
Répartition des sources de financement	Versement mobilité : 43,7 % Transport scolaire : 24,8 % Recettes compensatoires : 17 % Recettes commerciales : 9 %	= collectivité-EPCI / employeurs / usagers-clients / gestionnaire rapporter cette répartition à un ticket de base
Ponctualité, satisfaction des usagers et mesure de la qualité	Satisfaisant	Des objectifs sont fixés aux prestataires et évalués chaque année par l'AOM.
Coût moyen d'un trajet et son évolution sur la période	a. Charges d'exploitation / nombre de déplacements transport urbain : 4,3 € par déplacement ; stable 4 €/km transport à la demande : 11,25 € par déplacement ; 1,5 € par kilomètre ; forte augmentation en 2022 b. Unique mode de transport, le service vélo est marginal	a. charges d'exploitation / nombre de déplacements b. coût moyen (exploitation) au kilomètre par mode de transport
Information sur les changements dans le service	Site internet 1 application mobile pour des informations en temps réel	= éventail des sources disponibles (site web, appli mobile, etc.) avec, pour chacune, la fréquence d'actualisation des informations
Part des personnes de < 18 ans	Les abonnements pour les moins de 21 ans représentent un tiers des passagers. Les abonnements pour les personnes âgées et les personnes handicapées 9 %	comparaison de trois tranches d'âge : a. jeunes de moins de 18 ans ; b. jeunes de 18 à 25 ans ; c. plus de 65 ans (catégories à distinguer dans les calculs) = nombre d'abonnements vendus (à rapporter au nombre d'abonnements toutes tranches d'âge et catégories)
Taux de fraude (part des recettes non perçues)	1 % (contrôle préventif)	= produits de tarification non perçue (estimation à expliciter dans son mode de calcul) / produit de tarification perçue (part usagers)

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS SOISSONNAIS (SITUS)

Indicateur	Résultat	Méthode de calcul
Diversité de l'offre et des modes de transport	14 lignes régulières 15 lignes de transport à la demande 42 dessertes scolaires 1 réseau de location de vélos et vélos électriques sur Soissons et alentours	= éventail des modes de transport disponibles
Modes de paiement du titre de transport et lieux d'accès des titres	Boutique ou en ligne Ticket unitaire à bord des bus	= acceptation ou non du paiement liquide et possibilité d'acheter des tickets à l'unité
Nombre de bus par habitant	18 bus pour 61 000 habitants, soit 3 bus pour 10 000 habitants	= nombre de bus pour les transports en commun / nombre d'habitants du ressort de l'AOM
Accessibilité physique	a. 9,6 km/habitant b. 0,046 arrêt/hab c. 95 %	a. km commerciaux / nombre d'habitants du ressort AOM b. nb de points d'arrêt / nombre d'habitants du ressort AOM c. pourcentage de zones urbaines dans les 500 m d'un arrêt d'autobus / part de la population concernée
Taux de couverture du territoire	27 % 99 km	= nb km de ligne par territoire (hors transport à la demande)

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



Annexe n° 3. La fréquentation**Tableau n° 12 : L'offre et la demande de transport urbain**

Années	Nb de voyage	Offre kilométrique (km)	Recettes commerciales (C)
2018	1 274 142	579 149	513 035
2019	1 189 737	580 462	519 985
2020	734 672	523 839	382 067
Rupture de série pour les voyages			
2021	626 663	ND	419 951
2022	553 580	591 217	341 304
2023	598 580	553 545	ND

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

Tableau n° 13 : L'offre et la demande de transport à la demande

Années	Nb de voyage	Offre kilométrique (km)	Recettes commerciales (C)
2018	50 195	375 648	58 717
2019	51 896	374 998	65 310
2020	36 174	185 658	49 262
2021	44 423	ND	57 905
2022	50 752	378 517	64 186
2023	49 738	389 477	ND

Source : chambre régionale des comptes à partir des données du syndicat.

Annexe n° 4. Les tarifs

Tableau n° 14 : Grille tarifaire du Situs

Transport urbain (en €)	Prévision 2024	Octobre 2019 - 2023	Octobre 2018	Octobre 2017	Octobre 2016
Ticket unitaire	1,3	1,20	1,20	1,20	1,20
Ticket unitaire enfant de moins de 4 ans	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit
Carnet de 10 voyages	9,10	7,70	7,60	7,50	7,40
Abonnement hebdomadaire	8	7,80	7,80	7,70	7,70
Abonnement mensuel + 21 ans	23	21,30	21,20	21,20	21,20
Abonnement mensuel jeune de - 21 ans	15	13,10	13,00	13,00	12,90
Abonnement trimestriel jeunes	37	32,40	32,40	32,20	32,20
Abonnement annuel personnes âgées et personnes handicapées	60	53,00	52,00	51,00	50
Demi-tarif carnet de 10 voyages	9,10	3,80	3,80	3,75	3,75
Demi-tarif abonnement mensuel	13,80	10,70	10,60	10,60	10,60
Demi-tarif abonnement mensuel jeune	9	6,50	6,50	6,45	6,45
Demi-tarif abonnement trimestriel jeune	22,20	16,10	16,10	16,10	16,10
Transport à la demande (en €)	Prévision 2024	Octobre 2019 - 2023	Octobre 2018	Octobre 2017	Octobre 2016
Voyage à l'unité	2,50	2,30	2,30	2,30	2,20
Ticket unitaire enfant de moins de 4 ans		Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit
Carnet de 10 tickets	17,50	12,50	12,40	12,30	12,20
Abonnement mensuel salarié	52	52,00	51,00	51,00	19,30
Transport scolaire (en €)	Prévision 2024	Octobre 2019 - 2023	Octobre 2018	Octobre 2017	Octobre 2016
Abonnement scolaire mensuel	55,50	48,30	48,30	-	-
Abonnement annuel « demi-pass jeune périurbain » avec un seul trajet par jour aller ou retour	215	210	-	-	-
Abonnement annuel « pass jeune périurbain » avec un aller-retour par jour	430	420	-	-	-
Vélo en libre-service (en €)	2024	2023	Oct. 2018	Oct. 2017	Oct. 2016
Ticket unitaire 30 minutes	1	1	-	-	-
Tarif jour	6	6	-	-	-
Abonnement mensuel	20	20	-	-	-
Abonnement semestriel	60	60	-	-	-
Abonnement annuel	40	40	-	-	-
Abonnement étudiant mensuel	20	20	-	-	-
Abonnement étudiant semestriel	60	60	-	-	-
Abonnement étudiant annuel	40	40	-	-	-

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données de l'établissement.

Note : Les modifications tarifaires entrent en vigueur au 1^{er} octobre de chaque année.

Tableau n° 15 : Part des voyages par type de tarif

Transport urbain (en €)	Part des voyages (en %)
Ticket unitaire	12 %
Ticket unitaire enfant de moins de 4 ans	
Carnet de 10 voyages	9 %
Abonnement hebdomadaire	>1 %
Abonnement mensuel + 21 ans	8 %
Abonnement mensuel jeune de - 21 ans	33 %
Abonnement mensuel étudiant 18 - 30 ans	
Abonnement trimestriel jeunes de - 21 ans	
Abonnement annuel personnes âgées de plus de 65 ans et personnes handicapées (taux d'incapacité de 80 % ou plus)	9 %
Demi-tarif carnet de 10 voyages	3 %
Demi-tarif abonnement mensuel	22 %
Demi-tarif abonnement mensuel jeune	
Demi-tarif abonnement trimestriel jeune	

Transport à la demande (en €)	Part des voyages (en %)
Ticket unitaire	18 %
Ticket unitaire enfant de moins de 4 ans	
Carnet de 10 tickets	71 %
Abonnement mensuel salarié	11 %

Vélo en libre-service	
Ticket unitaire 30 minutes	44 %
Tarif jour au-delà de 6 heures d'utilisation	4 %
Abonnement mensuel	7 %
Abonnement mensuel avec abonnement TUS	-
Abonnement semestriel	>1 %
Abonnement annuel	>1 %
Abonnement étudiant mensuel	11 %
Abonnement étudiant semestriel	2 %
Abonnement étudiant annuel	26 %

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données du syndicat intercommunal des transports urbains soissonnais.

Tableau n° 16 : Les recettes commerciales (en €)

Transport urbain	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ticket unitaire	203 731	202 800	125 400	156 840	133 753	141 749
Carnet de 10 voyages	65 618	65 475	58 605	51 605	32 771	28 836
Abonnement hebdomadaire	331	203	101	55	328	132,60
Abonnement mensuel + 21 ans	38 881	34 346	23 174	23 600	23 494	23 238
Abonnement mensuel jeune de - 21 ans	41 743	44 094	39 759	49 767	45 313	50 592
Abonnement trimestriel jeunes	66 686	65 902	44 712	48 697	48 697	46 980
Abonnement annuel personnes âgées et personnes handicapées	46 301	45 708	46 004	42 188	7 950	9 487
Demi-tarif carnet de 10 voyages	26 109	25 278	18 400	18 107	2 139	559
Demi-tarif abonnement mensuel	11 649	13 273	8 207	9 127	6 420	1 669
Demi-tarif abonnement mensuel jeune	12 177	11 122	11 863	13 182	2 379	1 118
Demi-tarif abonnement trimestriel jeune	9 676	11 785	6 971	7 261	789	902
Carte de 10 voyages solidaire					3 332	354
Abonnement mensuel + 21 ans						10 460
Abonnement mensuel jeune solidaire					10 975	9 820
Abonnement annuel senior solidaire					23 532	20 193
TOTAL	522 903	519 985	383 195	420 430	341 872	341 843
Transport à la demande	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Voyage à l'unité	15 556	15 677	9 080	11 785	13 388	12 871
Carnet de 10 tickets	34 848	36 218	30 250	30 313	37 850	34 850
Abonnement mensuel salarié	8 313	13 416	9 932	15 808	12 948	1 144
TOTAL	58 717	65 310	49 262	57 906	64 186	48 865
Transport scolaire	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Abonnement scolaire	77 377	107 612	93 316	85 926	79 019	80 564
Abonnement annuel	48 930	85 680	164 220	85 470	64 890	58 380
TOTAL	126 307	193 292	257 536	171 396	143 909	138 944

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



Tableau n° 17 : Quantité vendue (en unité)

Transport urbain	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ticket unitaire	169 776	169 000	104 500	130 700	111 461	118 124
Carnet de 10 voyages	8 846	8 597	7 611	6 702	4 256	3 745
Abonnement hebdomadaire	43	26	13	7	42	17
Abonnement mensuel + 21 ans	1 834	1 618	1 088	1 108	1 103	1 091
Abonnement mensuel jeune de - 21 ans	3 230	3 385	3 035	3 799	3 459	3 862
Abonnement trimestriel jeunes	2 071	2 034	1 380	1 503	1 503	1 450
Abonnement annuel personnes âgées et handicapées	926	79	868	796	150	179
Demi-tarif carnet de 10 voyages	7 046	6 652	4 842	4 765	563	147
Demi-tarif abonnement mensuel	1 099	1 249	67	853	600	156
Demi-tarif abonnement mensuel jeune	1 899	1 711	1 825	2 028	366	172
Demi-tarif abonnement trimestriel jeune	601	732	33	451	49	56
Carte de 10 voyages solidaire					919	71
Abonnement mensuel + 21 ans						1 187
Abonnement mensuel jeune solidaire					1 750	1 535
Abonnement annuel senior solidaire					444	381
Transport à la demande	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Voyage à l'unité	7 028	6 816	3 948	5 124	5 821	5 596
Carnet de 10 tickets	2 853	2 917	2 420	2 425	3 028	2 788
Abonnement mensuel salarié	163	258	191	304	249	22
Transport scolaire	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Abonnement scolaire	1 854	2 228	1 932	1 779	1 636	1 668
Abonnement annuel	143	238	426	210	161	144

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

Tableau n° 18 : Indicateurs des réseaux de transport du soissonnais en 2022.

	Transport urbain	Transport à la demande
Communes desservies	12	37
Longueur du réseau	99 km	185 km
Kilomètres parcourus	591 217 km	378 517 km
Voyages estimés	553 580	50 752
Prix kilométrique variable défini au contrat avec le prestataire en 2022 en € HT	3,18	1,71
Dépenses d'exploitation annuelle en € HT	2 381 776	619 679 *
Recettes commerciales en €	341 304	64 186

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

Note : le coût annuel du transport à la demande pour 2022 et pour 2023 doit à présent prendre en compte les charges fixes (cf. infra).

Annexe n° 5. Données contractuelles

Tableau n° 19 : Le cadre contractuel pour les transports urbains au 1^{er} janvier 2017

En €	Tranche ferme	Tranche conditionnelle n°1	Tranche conditionnelle n°2	Total
Kilométrage annuel (a)	580 439,00	7 597,00	18 661,00	606 697,00
Charges variables (en €/km) (b)	2,928	2,928	2,928	2,928
Coût variable annuel (a x b)	1 699 525,39	22 244,02	54 639,41	1 776 408,82
Charges fixes annuelles (en €)	420 282,00	5 500,00	13 520,00	439 302,00
Total HT	2 119 807,39	27 744,02	68 159,94	2 215 711,35
TVA à 10 %	211 980,74	2 774,40	6 815,94	221 571,08
Total TTC	2 331 788,13	30 518,42	74 875,35	2 437 181,90

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

Tableau n° 20 : Le cadre contractuel pour les transports à la demande 2022

	Contrat 2022
Kilométrage annuel (a)	327 600
Charges variables (en €/km) (b)	1,45
Coût variable annuel (a x b) (en €)	475 020
Charges fixes annuelles pour les achats de véhicules (en €)	704 073
Charges fixes annuelles pour l'achat d'une solution de billettique	33 863
Total HT	1 212 955
TVA à 10 %	117 909
TVA à 20 %	6 773
Total TTC	1 337 637

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

Tableau n° 21 : Le cadre contractuel pour les bus scolaires en 2021

N° lot	Nombre d'établissements desservis	Montant initial annuel du lot (en € HT) en 2021
Lot 1	5 lycées de Soissons, 1 collège, 3 écoles	265 465,73
Lot 2	5 lycées de Soissons, 1 collège, 2 écoles	244 375,86
Lot 3	5 lycées de Soissons, 1 collège	144 850,31
Lot 4	5 lycées de Soissons, 1 collège	319 424,94
Lot 5	5 lycées de Soissons, 1 collège et 4 écoles	316 278,76
Total HT		1 290 395,60
TVA à 10 %		129 039,56
Total TTC		1 419 435,16

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



Tableau n° 22 : Décomposition des coûts fixes du prestataire de transport urbain (en €)

	Prévisionnel
Achats (fournitures, eau, électricité, chauffage)	19 354
Services extérieurs (entretien bâtiments et vidange cuves)	9 170
Impôts, taxes et versements assimilés	37 659
Charges de personnel de structure (chef de centre, adjoints, personnel de service)	126 564
Charges financières	-
Charges exceptionnelles	-
Autres (véhicules hors bus, déplacement, réception publicité, structure CAP et informatique)	142 742
Marge et aléas	84 793
Total TTC	420 282

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

Tableau n° 23 : Décomposition des coûts variables du prestataire de transport urbain (en €)

	Prévisionnel
Personnel de conduite	1 127 719,53
<i>dont salaires, 13^{ème} mois, participation et congés payés</i>	739 911,89
<i>dont Absentéisme, formation, heures de délégation</i>	56 286,02
<i>dont Charges sociales</i>	366 623,91
<i>dont Réduction de charges</i>	- 35 102,29
<i>dont Autres charges de personnel (prime de repas, primes de comptages, de réactivité, de non-accident)</i>	74 360
Coût de roulage	497 462,07
<i>dont carburant</i>	258 631,92
<i>dont fluides et pneumatiques</i>	21 028,55
<i>dont pièces, dépannages extérieurs et contrôles techniques</i>	110 751
<i>dont Main d'œuvre</i>	61 050
<i>dont Assurance</i>	46 000
Total TTC	1 699 541,60

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

Tableau n° 24 : Exécution financière du contrat de transport urbain (en €)

	Base contrat 2017	Avenant 2017	Facturé 2022	Projet d'avenant 2023
Part fixe	420 282	495 483	456 483	575 676
Taux kilométrique	2,928	2,928	3,180	3,404
Kilomètres commerciaux	580 439	525 126	591 217	525 126
Part variable	1 699 542	1 537 584	1 880 069	1 787 530
Total des dépenses	2 119 824	2 034 704	2 336 552	2 363 206

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

Tableau n° 25 : Décomposition du prix global et forfaitaire du contrat d'assistance technique de 2017

	En €
Charges de structure	60 876,00
<i>dont licences informatiques et logiciels</i>	53 435,00
Charges de personnel	112 260,80
<i>dont contrôleur</i>	49 274,00
<i>dont agent de maîtrise</i>	62 986,80
Autres charges (financières, exceptionnelles, achats, impôts)	6 325
Assistance technique générale	73 950
<i>dont 11 jours de suivi de la mission par le directeur de secteur</i>	11 550
<i>dont 11 jours d'exploitation</i>	11 550
<i>dont 11 jours de système d'information</i>	11 550
<i>dont 11 jours de marketing produit</i>	11 550
<i>dont 5 jours autres (sécurité...)</i>	5 250
<i>dont séminaire</i>	1 784
<i>dont accès base de données</i>	1 476
<i>dont frais de structure</i>	14 800
<i>dont marge et aléas</i>	4 440
Option 1 : mise à disposition d'un directeur à temps plein	116 379
<i>dont rémunération</i>	105 066
<i>dont frais divers (véhicule de fonction, dotation informatique...)</i>	11 313
Option 2 : Application pour mobiles	17 857,14
Marge et aléas	68 706
TOTAL	456 353,94

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

Annexe n° 6. Fiabilité des comptes

Tableau n° 26 : Écritures de passation des charges et produits rattachés (en €)

En C	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
CHARGES							
Montant des charges rattachés à l'exercice N	207 121	409 074	3 640	450 089	0	433	960 285
Montant des mandats annulatifs sur l'exercice N+1 (a)		- 207 121	409 074	- 3 640	450 089	0	433
Montant des charges réellement liquidées sur l'exercice N+1 (b)		206 840	392 369	0	- 448 384	0	433
Écart écritures (a-b)		- 281	16 705	- 3640	1 705	0	0
Montant des charges de l'exercice N-1 non rattachées		104 396	2 577	0		0	
PRODUITS							
Montant des produits rattachés à l'exercice N		18 000		41 345			672 501
Montant des titres annulatifs sur l'exercice N+1 (a)			- 18 000		- 41 345		
Montant des produits réellement liquidées sur l'exercice N+1 (b)			18 000		33 189		
Écart écritures (a-b)			0		- 8 156		
Montant des produits de l'exercice N-1 non rattachées			0		0		

Source : chambre régionale des comptes, à partir de la base comptable du Situs.

Tableau n° 27 : Montants de l'inventaire comptable du Situs et de l'état de l'actif du comptable public - Année 2022 (en €)

Compte imputation	Inventaire comptable Situs	État de l'actif du comptable	Écart
2051	8 470,65	0,00	8 470,65
2131	791 747,67	791 747,67	0,00
2135	22 829,00	22 829,00	0,00
2153	305 238,40	305 238,40	0,00
2156	39 628,07	39 628,07	0,00
2181	29 173,80	0,00	29 173,80
2182	6 382 037,89	5 910 353,35	471 684,54
2183	178 102,82	128 585,78	49 517,04
2184	285 601,72	211 727,92	73 873,80
TOTAL	8 042 830,02	7 410 110,19	632 719,83

Source : chambre régionale des comptes, à partir de l'état d'actif du comptable et de l'inventaire des biens du Situs.

Tableau n° 28 : Montant des amortissements par classe d'immobilisation

En €	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Compte 28131	15 694	15 694	15 694	15 694	15 694	15 694
Compte 28135				96	1 318	1 971
Compte 28153	7 879	7 878	7 879	7 879	7 879	7 726
Compte 28156					2 504	3 963
Compte 28182	436 500	432 634	447 646	425 583	385 131	407 609
<i>dont outil de gestion</i>						99 915
Compte 28183	4 458	7 020	7 749	8 166	8 668	10 577
Compte 28184	10 605	9 985	10 063	10 486	1 536	671
Total	475 136	473 211	489 031	467 904	422 730	448 211

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion et de la base comptable du Situs.

Note : Le compte 28184, au compte administratif 2023, présente un solde de 1 142 €. La différence de 671 € correspond à une reprise d'amortissement constaté en recettes, au chapitre 042 opérations d'ordre transfert entre sections.



Annexe n° 7. Trajectoire financière du Situs

Tableau n° 29 : Structure des produits de gestion courante

En €	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Versement transport net des remboursements (M43)	2 131 432	2 374 258	2 145 909	2 402 482	2 880 845	2 788 639
+ Ventes de produits, services et marchandises	714 905	782 681	707 342	648 955	550 268	562 926
+ Redevances versées par les fermiers et concessionnaires	0	0	0	0	0	0
+ forfait post stationnement (M43 à compter 2019)	0	0	0	0	0	0
+ Subventions d'exploitation	2 286 494	2 347 874	2 387 802	2 389 309	2 413 195	2 508 295
+ Autres produits de gestion courante (hors redevances)	1 718	1 099	369	711	108	85
+ Produits financiers et gains de change	0	0	0	0	0	0
= Produits de gestion courante	5 134 548	5 505 913	5 241 422	5 441 457	5 844 416	5 859 945

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données ANAFI et de la base comptable du Situs.

Tableau n° 30 : Structure des charges de gestion courante

En €	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Charges à caractère général	4 766 884	4 734 103	4 697 632	4 917 195	5 107 783	4 928 052
Charges de personnel	270 964	263 292	263 355	263 703	309 757	335 271
Subventions (M43)	0	0	0	0	0	0
Autres charges de gestion	19 203	18 952	19 350	20 005	19 633	21 392
Charges d'intérêt et pertes nettes de change	0	0	0	0	0	0
Impôts, taxes et versements assimilés						3 430
Charges courantes	5 057 051	5 016 346	4 980 336	5 200 903	5 437 173	5 288 145

Source : chambre régionale des comptes à partir des données ANAFI et de la base comptable du Situs.

Tableau n° 31 : Comparatif dépenses/recettes – service transports scolaires

En €	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Compensation financière Région	1 449 184	1 449 184	1 449 184	1 449 184	1 449 184	1 449 184
Recettes commerciales SCOLTUS	126 307	193 292	257 536	171 396	143 909	138 944
Dépenses scolaires Situs - Cf. analyse charges	1 276 140	1 229 070	1 270 073	1 306 198	1 405 031	1 505 794
Écart recettes/dépenses	399 470	313 287	833 971	- 82 942	188 062	82 334

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion et de la base comptable du Situs pour l'année 2023.

Tableau n° 32 : Évolution de la contribution des communes

En €	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution sur la période
CA du Grand Soissonnais	705 830	720 164	731 238	732 566	753 522	809 415	14,65 %
Cne de Bray	1 597	1 642	1 685	1 767	1 834	1 980	23,97 %
Cne de Bucy-le-Long	25 938	25 991	26 331	26 222	26 642	28 860	11,27 %
Cne de Chaudun	3 340	3 500	3 548	3 548	3 654	3 885	16,33 %
Cne de Chivres Val	7 458	7 403	7 425	7 343	7 420	7 950	6,60 %
Cne de Ciry Salsogne	12 250	12 572	12 864	12 960	13 790	13 920	13,64 %
Cne de Clamecy	2 996	3 082	3 151	3 178	3 220	3 450	15,14 %
Cne de Margival et de Montargny	5 003	5 048	5 096	5 042	5 138	5 520	10,34 %
Cne de Missy-sur-Aisne	8 791	8 857	9 015	8 795	8 904	9 420	7,15 %
Cne de Neuville-sur-Margival	1 610	1 615	1 603	1 589	1 610	1 650	2,46 %
Cne de Rozières-sur-Crise	3 115	3 136	3 178	3 137	3 164	3 450	10,75 %
Cne de Terny-Sorny	4 356	4 496	4 603	4 658	4 788	5 145	18,11 %
Cne de Vuillery	581	592	603	589	602	630	8,47 %
CC Retz en Valois	0	0	25 688	25 428	25 872	27 825	7,93 %
Cne de Dommiers	3 934	3 984	0	0	0	0	
Cne de Fontenoy	6 626	6 811	0	0	0	0	
Cne de Pernant	9 082	9 193	0	0	0	0	
Cne de Saconin et Breuil	3 194	3 284	0	0	0	0	
Cne de Tartiers	2 257	2 261	0	0	0	0	
	807 959	823 631	836 029	836 824	860 160	923 100	14,25 %

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

Tableau n° 33 : Rémunération du personnel du Situs

En €	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rémunérations du personnel	175 930	178 731	177 937	181 828	214 119	177 570
+ Charges sociales	84 573	82 256	83 490	79 663	92 516	92 691
+ Impôts et taxes sur rémunérations	2 279	2 304	1 928	2 211	2 798	2 119
+ Autres charges de personnel	0	0	0	0	0	0
= Charges de personnel interne	262 782	263 292	263 355	263 703	309 433	272 380
+ Charges perso externe (y c. accueilli)	8 182	0	0	0	325	62 892
= Charges de perso totale	270 964	263 292	263 355	263 703	309 757	335 271
Effectifs en ETPT	7,1	6,2	6,3	6,3	6,3	4,3
Agent non titulaire en ETPT en 31/12	0,15*	0	0	1	1,5	3,5

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

Note : * saisonnier

Tableau n° 34 : Résultat section d'exploitation sur la période de contrôle

En €	2018	2019	2020	2021	2022	2023
CAF brute	98 774	477 547	273 282	394 789	413 338	549 420
- Dotations nettes aux amortissements	475 136	473 210	489 030	467 904	422 729	448 210
+/- Values de cessions	2 000	42 000	0	0	15 000	- 55 216
= Résultat section d'exploitation	- 374 363	46 337	- 215 749	- 73 115	5 609	45 993

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

Tableau n° 35 : Dépenses d'investissement par imputation comptable

En €	2018	2019	2020	2021	2022	2023
2051 - Concessions et droits similaires						4 598
2135 - Inst gén, agencements, aménagement des constructions			6 154	11 257	5 419	
2156 - Matériel de transport d'exploit				25 039	14 589	60 959
2182 - Matériel de transport	368 110	535 783	13 000	33 061	663 720	735 888
2183 - Mat. de bureau et mat. inform	21 796	7 002	22 219	6 486	37 711	11 357
2184 - Mobilier	3 541	780	473		720	
TOTAL	393 448	543 566	41 846	75 843	722 158	812 801

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

Tableau n° 36 : Projection de la capacité d'autofinancement

En €	2018	2019	2022	2021	2022	2023	2024 projeté
Produits de gestion	5 134 548	5 505 913	5 241 422	5 441 457	5 844 416	5 859 945	6 065 430
Charges de gestion	5 057 051	5 016 346	4 980 336	5 200 903	5 437 173	5 288 145	6 335 082
EBE	77 497	489 566	261 085	240 554	407 243	571 800	- 269 652
Résultat financier							
Rés. Exc hors cession immo	21 277	- 12 019	12 196	154 234	6 095	- 22 381	116 417
CAF brute	98 774	477 547	273 282	394 789	413 338	549 420	- 153 235
Remb. emprunts	0	0	0	0			
CAF nette	98 774	477 547	273 282	394 789	413 338	549 420	- 153 235

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données ANAFI, des prérequis définis ci-dessus et des orientations budgétaires 2024 du Situs.



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES SANS RÉPONSE

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS SOISSONNAIS (SITUS)

(Département de l'Aisne)

Exercices 2018 et suivants

Pas de réponse reçue.

Article L. 243-5 du code des juridictions financières :

« Les destinataires du rapport d'observations disposent d'un délai d'un mois pour adresser au greffe de la chambre régionale des comptes une réponse écrite. Dès lors qu'elles ont été adressées dans le délai précité, ces réponses sont jointes au rapport. Elles engagent la seule responsabilité de leurs auteurs »



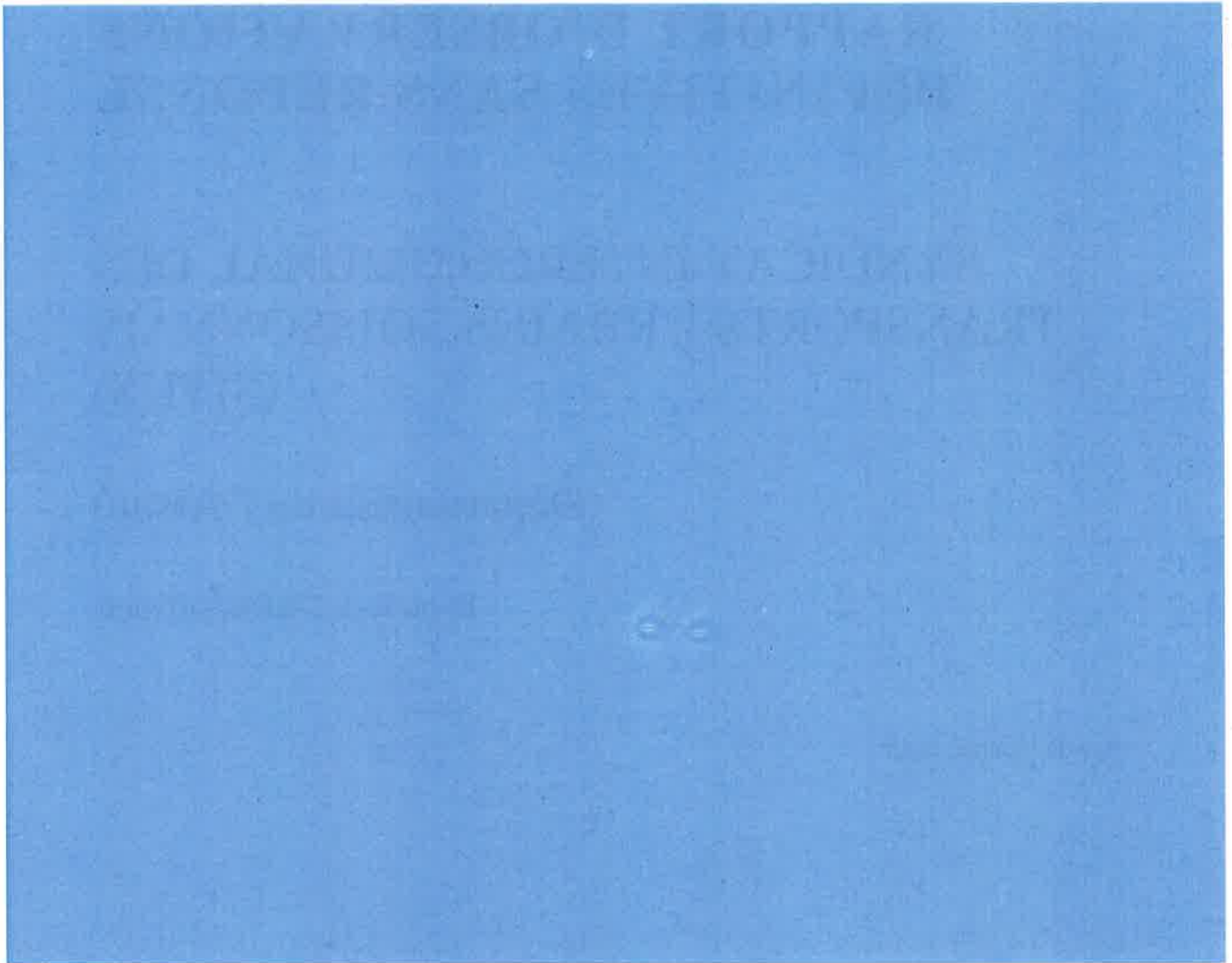
Envoyé en préfecture le 03/12/2024

Reçu en préfecture le 03/12/2024

Publié le

ID : 002-250204120-20241119-19112024_3-AU

Berger
Levrault



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>