REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

Chambre régionale
des comptes
Grand Est

RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS URBAINS THIONVILLE FENSCH
(Département de la Moselle)

Exercices 2013 à 2019

Le présent document a été délibéré par la chambre le 10 mars 2021

3-5, rue de la Citadelle 57000 METZ – T 03 54 22 30 49 – E-mail : grandest@crtc.ccomptes.fr

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

AVERTISSEMENT

L'instruction de ce rapport s'est déroulée avant la déclaration de l'état d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de Covid 19 instauré par la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 entrée en vigueur le 25 mars 2020. Les possibles incidences de la crise sanitaire sur la thématique abordée n'ont donc pu être prises en compte dans les observations qui suivent.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

SOMMAIRE

SYNTHÈSE 3
RECOMMANDATIONS 5
1. PROCÉDURE 6
2. PRÉSENTATION DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS URBAINS (SMITU) 6
3. L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DU SYNDICAT 6
3.1 Les statuts 6
3.2 L'objet du SMiTU 6
3.3 Les membres 7
3.4 La gouvernance 7
3.4.1 Le comité syndical 7
3.4.2 Le bureau syndical 7
3.4.3 Les commissions 7
3.5 Les ressources humaines 8
4. L'ORGANISATION DES TRANSPORTS URBAINS 8
4.1 Le cadre juridique 8
4.2 L'autorité organisatrice de mobilité (AOM) 9
4.3 L'exercice des compétences relatives au plan de déplacement urbain (PDU) 9
4.4 L'exécution des obligations de l'autorité organisatrice de mobilité (AOM) 11
5. L'EXPLOITATION DU RÉSEAU 12
5.1 L'organisation de l'exploitation 12
5.2 Le contrat d'exploitation de service public entre le SMiTU et Trans Fensch 12
5.2.1 Le contenu du contrat 13
5.2.2 Les réalisations 13
5.3 Les flux financiers entre le SMiTU et Trans Fensch 14
5.3.1 L'évolution des flux financiers (cf. annexe 2) 14
5.3.2 La modification de la compensation tarifaire 15
5.3.3 La clause d'indexation de la subvention forfaitaire d'exploitation (SFE) 15
5.3.4 La clause dite de « Haut le pied » (HLP) 16
5.3.5 Actualisation financière de la variation kilométrique 16
5.3.6 Le modèle des relations financières entre le SMiTU et Trans Fensch 17
5.4 Le contrôle exercé par le SMiTU sur la société publique locale (SPL) 17
5.4.1 Les modalités de contrôle prévues au contrat 17
5.4.1.1 Le contrôle permanent de la SPL Trans Fensch par le SMiTU 17
5.4.1.2 Le rapport annuel 18
5.4.2 Les contrôles effectués par le SMiTU 18
5.4.2.1 Le contrôle du kilométrage effectué 18
5.4.2.2 Le contrôle en matière de ressources humaines 19
5.4.2.3 Le contrôle du respect des itinéraires et des horaires 19
5.4.3 L'évaluation de la continuité du service 19
5.4.4 Le contrôle de la lutte contre la fraude 20
5.4.5 Le contrôle de la qualité du service rendu 20
6. L'OPÉRATION DE TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE (TCSP) CITÉZEN 21
6.1 Description de l'opération 21
6.2 La conduite de l'opération 22
6.2.1 L'expression du besoin et l'étude d'opportunité (2009-2010) 22
6.2.2 Les études de faisabilité technique : 2011-2013 22
6.2.3 Le programme adopté en 2014 24
6.2.4 La conduite de l'opération en 2014-2015 26

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

6.2.5 L'attribution du marché de maîtrise d'œuvre par la procédure de concours (2015) 26
6.2.6 La redéfinition du besoin (2016) 26
6.2.7 L'évolution du projet TCSP à compter de 2017 27
6.2.8 Le pilotage de l'opération 28
6.3 Le financement de l'investissement et les autorisations de programme/crédits de paiement (AP/CP) 29
6.3.1 Le financement 29
6.3.2 Le suivi en autorisation de programme/crédit de paiement (AP/CP) 30
6.4 Le versement transport majoré (VTM) 31
6.5 Les conséquences financières de l'opération TCSP sur Trans Fensch 31

7. LA QUALITÉ DE L'INFORMATION FINANCIÈRE 32
7.1 Les rapports d'orientations budgétaires 32
7.2 L'inventaire des immobilisations 33
7.3 Les dotations aux amortissements des immobilisations 33
7.4 Le taux d'exécution budgétaire 33
7.5 Les ressources humaines 34

8. L'ANALYSE FINANCIÈRE 34
8.1 Les produits et les charges de gestion courante 34
8.1.1 Les ressources 35
8.1.2 Les subventions versées par le SMiTU 37
8.1.3 Les charges de personnel 38
8.1.4 Autres produits et charges 39
8.2 La capacité d'autofinancement brute 40
8.3 Le financement des investissements 42
8.4 La dette 43
8.5 L'évolution du fonds de roulement 44
8.6 Le besoin en fonds de roulement net global (BFRNG) et la trésorerie au 31 décembre 45
ANNEXE 1 : Les modifications apportées par les avenants 47
ANNEXE 2 : Paiements réalisés du SMiTU à Trans Fensch 48
ANNEXE 3 : Fiabilité des comptes 49
ANNEXE 4 : GLOSSAIRE 58

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

SYNTHÈSE

La chambre régionale de comptes a procédé au contrôle des comptes et de la gestion du syndicat mixte des transports urbains Thionville Fensch (SMiTU) sur la période 2013 - mars 2019.

Le SMiTU a pour objet l'organisation des transports urbains sur le territoire de ses 35 communes membres du nord du département de la Moselle. Il est l'autorité organisatrice de mobilité (AOM) sur ce territoire.

La réalisation du plan de déplacement urbain souffre d'un retard conséquent : en 2019, à deux ans de son achèvement théorique, plus des deux tiers des actions n'étaient toujours pas totalement réalisées.

Le SMiTU et la ville de Thionville ont créé un opérateur interne de transport, la société publique locale (SPL) Trans Fensch, en 2013 à laquelle le SMiTU avait confié la gestion et l'exploitation du service public de transports dans le cadre d'un contrat d'obligation de service public (COSP).

Ce contrat n'avait pas défini suffisamment précisément les responsabilités respectives de l'autorité organisatrice de mobilité et de l'exploitant, ni intégré l'impact de la réalisation du TCSP ni fixé précisément des objectifs vérifiables à atteindre en matière « d'éco-responsabilité ».

La plupart des clauses financières définies par le COSP n'étaient ni appliquées ni pertinentes. Les flux financiers entre les deux organismes étaient définis de façon imprécise et les versements intervenaient sans que le délégataire n'apporte les justificatifs nécessaires à la vérification de leur montant.

Alors que l'exploitant aurait dû supporter le risque commercial, différence entre les recettes prévisionnelles et les recettes réelles, et le risque industriel, différence entre les charges prévisionnelles et les charges réelles, le contrat ne respectait pas ces principes et, en versant des sommes non justifiées à Trans Fensch, le SMiTU prenait à sa charge une part importante des risques que celle-ci aurait dû assumer.

Le contrôle exercé par le SMiTU en tant qu'AOM et actionnaire de la SPL était quasi-inexistant, en particulier concernant les ressources humaines, le kilométrage effectué, la qualité et la continuité du service.

Le SMiTU porte par ailleurs l'opération de transport collectif en site propre (TCSP) Citézen pour un coût total estimé de près de 200 M€.

Jusqu'en 2019, cette opération n'a pas été réellement pilotée par le SMiTU qui en est pourtant le maître d'ouvrage au sens de l'article 2 de la loi relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée alors en vigueur.

La définition du besoin a continuellement évolué du fait d'une réflexion initiale incomplète, des changements de gouvernance et d'une appréciation technique insuffisante des contraintes du projet.

Sur la période contrôlée, le calendrier de cette opération n'a pas été tenu et les financements tant de l'investissement que de l'exploitation n'ont été ni étudiés ni approuvés par le comité syndical.

Le coût de l'investissement est passé de 47 M€ hors taxe (HT) version basse des premières études en février 2013 à 199 M€ HT inscrits en autorisation de programme/crédits de paiement (AP/CP) en avril 2018.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

L'absence d'inventaire ne permettait pas au SMiTU de recenser correctement ses biens et donc de constater le montant exact des amortissements règlementaires. Cette situation porte atteinte à la sincérité du résultat annuel du budget du SMiTU.

Les produits d'exploitation du SMiTU, d'un montant total de 24 M€ par an, proviennent pour 70 % du versement transport et du versement transport majoré, et pour 30 % de subventions reçues.

Une partie importante des sommes collectées par le versement transport majoré n'a pas été utilisée pour le TCSP conformément à l'objet de la délibération du 11 février 2010 qui l'instituait. Ainsi, plus de 35 M€, sur les 42 M€ perçus alors à ce titre, ont servi à d'autres fins.

Les subventions d'exploitation versées par le SMiTU à la SPL, d'abord dans le cadre de la délégation de service public (DSP) puis dans le cadre du COSP, s'élevaient de 23,3 M€ à 23,6 M€ entre 2014 et 2016. Ce montant a baissé à 21,5 M€ en 2017 puis 17,7 M€ en 2018.

Le versement de subventions d'équipement à la SPL pour l'achat de matériel roulant en 2014 a créé une capacité d'autofinancement (CAF) brute négative de 3,1 M€. Lors des deux exercices 2015 et 2016, la CAF brute est restée faible ne permettant pas un autofinancement suffisant et ne retrouve un niveau de 7 M€ qu'en 2018 grâce à la disparition du versement de la subvention d'exploitation pour les lignes vers le Luxembourg puis à la diminution importante des versements à la SPL Trans Fensch.

Le montant cumulé des dépenses d'équipement s'est élevé à 22,3 M€ sur la période 2013-2018 (principalement pour l'achat de véhicules pour Trans Fensch pour 11,6 M€, du siège du SMiTU pour 1,8 M€ et d'études pour le projet de TCSP d'un montant de 5,7 M€).

Le financement propre disponible cumulé sur cette même période, d'un montant de 13,5 M€, dont 7,9 M€ pour la seule année 2018, a représenté 60,5 % des dépenses d'équipement réalisées.

Cependant, sans l'exercice 2018 qui est exceptionnel, le financement propre ne représente que 26,5 % des dépenses d'équipements réalisées, soit 5,6 M€, ce qui illustre la faible capacité d'autofinancement du SMiTU jusqu'en 2017, malgré l'instauration de la majoration du versement transport en 2010.

Par suite, le besoin de financement cumulé de 2013 à 2018 a été assuré par 4,8 M€ de nouveaux emprunts et 4,7 M€ de mobilisation du fonds de roulement net global. Fortement mobilisé de 2013 à 2017, ce dernier n'a pu être que partiellement reconstitué qu'en 2018 grâce à l'amélioration apparente de l'autofinancement.

La chambre considère que le SMiTU, sur la période sous revue, n'a pas efficacement rempli ses obligations d'AOM, notamment pour ce qui concerne le pilotage de l'opération TCSP. Avant mars 2019, pour faire face à l'évolution de ses missions, et notamment au projet de transport collectif en site propre (TCSP) Citézen, le SMiTU n'avait pas adapté son organisation et ses moyens humains, tant en termes d'effectif que de qualification.

Le 17 février 2021, le SMiTU a fait le choix de remplacer le contrat avec Trans Fensch par une délégation de service public dont la date d'entrée en vigueur est le 1er avril 2021. La rédaction du contrat associé a pris en compte les critiques et recommandations formulées par la chambre. L'ordonnateur devra veiller au respect des dispositions de ce contrat.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

RECOMMANDATIONS

N° 1 : Poursuivre la mise en place d'une organisation adaptée à l'accomplissement des missions d'autorité organisatrice de mobilité et au suivi de l'opération de transport en commune en site propre (TCSP). 8

N° 2 : Veiller à la mise en œuvre des dispositions du nouveau contrat de délégation de service public en matière de contrôle du respect des itinéraires et de satisfaction des passagers. 19

N° 3 : Veiller à l'application des dispositions prévues dans la nouvelle délégation de service public en matière de lutte contre la fraude 20

N° 4 : Veiller à exercer le contrôle de la qualité de service prévu dans le cadre de la nouvelle délégation de service public. 21

N° 5 : Assurer un réel pilotage de la suite du projet de transport en commun en site propre. 29

N° 6 : Améliorer la prévision et le pilotage budgétaire de la section d'exploitation et de la section d'investissement 34

N° 7 : Revoir le montant des participations des membres afin d'équilibrer le budget et de réserver le versement transport majoré au financement du projet de TCSP. 41

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

1. PROCÉDURE

Le contrôle des comptes et de la gestion du Syndicat mixte des transports Urbains Thionville Fensch (SMiTU) a porté sur les exercices 2013 à 2019.

Les observations provisoires ont été adressées à l'ordonnateur en fonctions et à ses prédécesseurs le 18 novembre 2020 tandis qu'un extrait en a été adressé le même jour au président directeur général de la société publique locale Trans Fensch.

Au vu des réponses reçues, la chambre a arrêté ses observations définitives le 10 mars 2021.

2. PRÉSENTATION DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS URBAINS (SMITU)

Le réseau concédé des tramways de la Vallée de la Fensch a été créé en 1911.

A partir de 1950, l'exploitation est assurée sous le contrôle du Syndicat intercommunal des transports concédés de la Vallée de la Fensch (SITCOVAF).

En 2001, le SITCOVAF devient un syndicat mixte, le Syndicat mixte des transports urbains Thionville Fensch (SMiTU) à la suite de l'intégration de la communauté d'agglomération du Val de Fensch.

Depuis 2006, il regroupe 35 communes et exerce la mission d'autorité organisatrice de transports urbains (AOTU) puis autorité organisatrice de la mobilité durable (AOM).

3. L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DU SYNDICAT

3.1 Les statuts

Pendant la période sous revue, les statuts du SMiTU ont été modifiés à plusieurs reprises, et notamment son article 6 définissant son objet, par arrêté préfectoral aux dates suivantes :

- 10 mars 2015 : insertion de la notion de « *réalisation de travaux d'équipement…à l'amélioration des transports réguliers de personnes » relative à la réalisation d'un réseau de transport collectif en site propre* » ;
- 7 juillet 2016 : insertion de la notion de « *réalisation des études et travaux nécessaires à la mise en place de parking de covoiturage…* » ;
- 7 novembre 2017 : suppression de la notion de « parking de covoiturage »[1].

3.2 L'objet du SMiTU

Depuis cette dernière modification, le SMiTU a pour objet :

- l'élaboration et la mise en œuvre du plan de déplacement urbain (PDU), devenu plan de mobilité (PDM) ;
- l'organisation, la gestion et l'amélioration des transports réguliers de personnes sur son périmètre ;
- la réalisation des travaux d'équipements et d'aménagements publics nécessaires à l'amélioration des transports réguliers des personnes, et notamment à la mise en place et au fonctionnement du service de transport collectif en site propre[2] ;

[1] Le SMiTU, par son statut spécifique, ne pouvant pas bénéficier de l'ensemble des financements accordés par l'Etat, cette compétence a été rétrocédée à ses communes membres.

[2] Pour la réalisation de cette infrastructure de transport collectif routier, qui viendra développer et accroitre les performances du réseau existant, le SMiTU peut prendre tout acte, formaliser toute demande ou conclure tout

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

- la mise en place et le suivi du service public nécessaire à l'exercice de sa compétence ;
- de manière exceptionnelle, l'organisation, par le biais conventionnel tel que prévu à l'article L. 5211-4-1 et 2 du code général des collectivités territoriales (CGCT), du transport des personnes en difficulté ou nécessitant un service adapté ;
- la prise en compte de la dimension transfrontalière.

3.3 Les membres

Au 1er janvier 2019, le SMiTU regroupe la communauté d'agglomération Portes de France-Thionville (13 communes), la communauté d'agglomération du Val de Fensch (10 communes) et 12 autres communes, pour une population totale de 187 297 habitants[3].

3.4 La gouvernance

Durant la période sous revue, le SMiTU a connu quatre ordonnateurs. Ces changements rendent difficile une gestion suivie de l'autorité organisatrice de mobilité ainsi que de son rôle d'actionnaire auprès de l'exploitant.

3.4.1 Le comité syndical

La représentation des collectivités au sein du comité syndical est fixée à l'article 2 des statuts. Elle est déterminée selon la population de la collectivité membre avec « *un minimum de deux représentants et par un représentant supplémentaire par tranche de 5 000 habitants au-delà de 5 000 habitants* ».

Le comité syndical compte 60 délégués suite au dernier renouvellement des conseils municipaux.

3.4.2 Le bureau syndical

L'article 4 précise que le bureau syndical est « *composé d'un président et de vice-présidents dont le nombre ne dépasse pas la limite légale, et éventuellement de membres* ». Pendant la période contrôlée, il était composé d'un président, de six vice-présidents et de sept assesseurs, ce qui était conforme à la réglementation des syndicats mixtes et au règlement intérieur du comité syndical.

3.4.3 Les commissions

Le SMiTU avait mis en place les trois commissions obligatoires prévues par le CGCT : la commission d'appel d'offres, la commission délégation de service public et la commission consultative des services publics locaux (CCSPL).

La composition de ces commissions, tant en nombre qu'en qualité, était conforme aux diverses délibérations les ayant créées. Le règlement intérieur de la CCSPL était également respecté.

Il existait six commissions syndicales facultatives, portant respectivement sur l'accessibilité, les finances et le personnel, le plan de déplacements urbains/de mobilité (PDU/PDM), le transport collectif en site propre (TCSP), le transport et le réseau, et les travaux.

Les commissions facultatives se sont réunies sous l'autorité d'un vice-président délégué pour examiner les dossiers relevant de leur compétence. L'article 22 du règlement intérieur du SMiTU stipulait que la convocation est envoyée par écrit accompagnée de l'ordre du jour et

---

contrat rendu nécessaire par la réalisation desdits travaux tendant, de façon générale, à l'amélioration des transports réguliers de personnes.

[3] Données Direction générale des collectivités locales (DGCL) mises à jour le 1er avril 2019.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

qu'un compte rendu est transmis dans les 10 jours au siège du syndicat et à chaque membre présent.

Les membres du comité syndical bénéficient d'une tablette sur laquelle est installé un logiciel qui leur permet de recevoir tout document de la part du SMiTU et en particulier, les convocations et les ordres du jour des réunions.

Contrairement aux statuts, il n'était pas envoyé de compte-rendu des réunions des commissions. La chambre a pris note de l'engagement du président à transmettre dans les 10 jours à chaque membre du conseil syndical les comptes rendus des réunions de commissions.

3.5 Les ressources humaines

Durant la période sous revue, les effectifs du SMiTU ont compté entre 9 et 11 agents. L'organisation du SMiTU doit permettre de remplir *a minima* les missions suivantes :

- l'exercice des missions d'AOM (dont le suivi du PDU/PDM ; cf. ci-après) ;
- le pilotage et le contrôle de la SPL Trans Fensch ;
- le suivi du pilotage de l'opération TCSP et des investissements ;
- le suivi financier et budgétaire ;
- la définition et le pilotage de « l'offre marketing et commerciale ».

Au moment du contrôle de la chambre, le SMiTU ne disposait pas des moyens humains adaptés pour remplir correctement ces missions. Ainsi, l'opération de TCSP et le PDU étaient suivis par la même personne, « chargée d'études PDU ».

Or, le suivi et le pilotage du TCSP (mise en service prévue initialement en 2018 puis repoussée temporairement en 2028) et celui du PDU/PDM font appel à des compétences nettement différentes. Tant leur différence de nature que la charge qu'elles représentent, justifiaient que ces deux missions soient exercées par deux personnes.

En outre, dans le cadre de la redéfinition des compétences avec Trans Fensch, le SMiTU devait s'assurer de sa capacité à piloter réellement « l'offre marketing et commerciale ».

Depuis, un assistant au responsable du réseau et un chargé de mission marketing ont été embauchés et le recrutement d'un chargé de mission PDU (désormais plan de mobilité depuis le 1er janvier 2021) et d'une personne chargée du contrôle du délégataire est prévu en 2021.

Recommandation n° 1 : Poursuivre la mise en place d'une organisation adaptée à l'accomplissement des missions d'autorité organisatrice de mobilité et au suivi de l'opération de transport en commune en site propre (TCSP).

4. L'ORGANISATION DES TRANSPORTS URBAINS

4.1 Le cadre juridique

Jusqu'en 2019, la loi d'orientation des transports intérieurs, dite « *LOTI* », n° 82-1153 du 30 décembre 1982 était la loi de référence pour l'organisation des services publics de transport en France, à l'exception de la région Ile de France. Cette loi a affirmé un droit au transport devant permettre de se déplacer « *dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coûts pour la collectivité* ».

La LOTI a été complétée par la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (dite « *loi LAURE* »), la loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 relative au

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale ainsi que par la loi n° 2000-1208 solidarité et renouvellement urbain du 13 décembre 2000 (dite « *loi SRU* »).

Ces lois ont facilité la création de structures de coopération intercommunale dédiées aux transports. Elles ont organisé la planification des déplacements dans les grandes agglomérations, notamment en imposant la mise en place de plans de déplacements urbains (PDU) pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

La LOTI a également été complétée par la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 (dite « *loi Grenelle de l'environnement* »), qui affiche la priorité au développement de l'usage des transports publics comme élément de la politique durable des transports et par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 (dite loi « *Grenelle de l'environnement 2* ») qui renforce le pilotage intercommunal des politiques d'urbanisme et de déplacements.

La LOTI confiait la responsabilité de l'organisation des transports publics à des organismes locaux, également appelés « autorités organisatrices de transport » (AOT).

Les autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) étaient compétentes pour organiser les transports publics dans le cadre d'un périmètre de transport urbain (PTU) couvrant le territoire de la commune ou dans le cas d'un groupement de communes, le territoire de l'ensemble des communes membres.

Ces autorités définissaient la consistance de l'offre de transport, la tarification et le mode d'exploitation du service, ainsi que les principales orientations de la politique de déplacements urbains.

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la république, (dite « *loi NOTRé* »), a ainsi transformé les Autorités Organisatrices de Transport Urbain (AOTU) en Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM).

Cette modification leur donne la possibilité d'organiser, à l'intérieur de leur « *ressort territorial, à la fois des services urbains et des services non urbains* ». En ce qui concerne le SMiTU, le ressort territorial se limite au périmètre des 35 communes qui le compose.

4.2 L'autorité organisatrice de mobilité (AOM)

Les autorités organisatrices peuvent déléguer à un syndicat mixte leurs compétences en matière d'organisation et de gestion des transports urbains. Le SMiTU a donc été l'AOTU puis aujourd'hui l'AOM sur le périmètre des collectivités qui le composent.

Les missions obligatoires de l'AOM sont :

- organiser les transports publics ;
- définir le réseau (lignes, correspondances, fréquences, amplitudes horaires) ;
- définir la politique tarifaire ;
- définir les services offerts aux voyageurs ;
- définir le plan de déplacements urbains/de mobilité (PDU/PDM) ;
- réaliser et gérer les infrastructures et les équipements affectés au transports.

4.3 L'exercice des compétences relatives au plan de déplacement urbain (PDU)

Au terme de l'article 28 de la « LOTI », « *le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans un périmètre de transports urbains. L'élaboration d'un PDU est obligatoire, dans un délai de deux ans à compter de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'aire et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dans un périmètre de transports urbain inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnés dans le deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement recoupant celles-ci* ».

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

L'article L. 1214-2 du code des transports précisait les objectifs attendus d'un PDU[4].

Dans son précèdent rapport, la chambre régionale des comptes de Lorraine avait indiqué que « *seul le projet de PDU a été voté le 27 novembre 2007, de toute façon, hors délai légaux* ».

Initié en avril 2011, le PDU a été approuvé, après enquête publique, par délibération du 22 octobre 2014.

Au 8 janvier 2019, sur les 32 actions définies dans ce PDU, qui devaient être mises en œuvre entre 2015 et 2021, quatre[5] avaient été menées à leur terme, et quatre autres[6] n'avaient pas encore débuté.

L'action 30 « établir un compte déplacement » a été refusée par le comité syndical en juin 2016. L'action 28 « évaluer le PDU » devait être réalisée en 2019, soit cinq ans après son lancement, conformément à l'article L. 1214-8 du code des transports.

Vingt-deux actions, soit 69 %, étaient donc à la même date en cours de réalisation avec différents degrés d'avancement.

La plupart de ces 22 actions sont directement liées au projet de TCSP et particulièrement l'action 1 « créer des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), l'action 2 « réorganiser

---

[4] Le plan de déplacements urbains vise à assurer :
1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées ;
3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
4° La diminution du trafic automobile ;
5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;
7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label " autopartage " tel que défini par voie réglementaire ;
8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;
9° L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;
10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

[5] « Renforcer l'identité des réseaux Citéline et Citélux », « améliorer l'information des voyageurs », « faire évoluer la billettique et la tarification » et « prendre en compte les déplacements dans les documents d'urbanisme ».

[6] « Etudier la faisabilité de navettes fluviales », « définir et mettre en œuvre une hiérarchisation du réseau de voirie », « inciter à l'utilisation de véhicules peu émetteurs et silencieux pour les livraisons dans les centres urbains » et « créer et animer une instance de concertation sur le transport de marchandises ».

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

le réseau Citéline autour des lignes de BHNS », l'action 3 « renforcer et développer les lignes transfrontalières » et l'action 5 « aménager des pôles d'échanges ».

Le projet de TCSP ayant pris du retard par rapport au projet initial décidé en 2010, la mise en circulation de ce service ne devrait intervenir, selon les prévisions du SMiTU, qu'à compter de 2026. Ainsi les actions prévues dans le PDU en rapport avec ce projet ne seront pas réalisées avant plusieurs années et en tout état de cause après la date prévue dans le PDU.

L'évaluation du PDU devait intervenir en 2019 ; sa révision éventuelle devait être effective au plus tard trois ans plus tard, soit le 31 décembre 2022.

Le SMiTU a lancé le 9 novembre 2020 une consultation pour la mise en œuvre de cette évaluation en 2021.

4.4 L'exécution des obligations de l'autorité organisatrice de mobilité (AOM)

Pour l'exploitation de leurs réseaux de transport public, le règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007[7] prévoit que les autorités organisatrices ont le choix du mode de gestion. Elles peuvent décider d'externaliser l'exploitation du service public en mettant en concurrence un contrat de transport public (concessions ou marché public) ou de l'attribuer directement à un « opérateur interne », qui peut être une régie ou une société publique locale (SPL).

Quel que soit le mode de gestion choisi, l'exploitation de l'ensemble du réseau est généralement confiée à un unique opérateur.

Cet opérateur bénéficie d'un droit exclusif pour l'exploitation de la totalité du réseau. Le règlement sur les obligations de service public (OSP) impose la passation d'un contrat de service public dès lors que des compensations pour obligation de service public sont versées ou qu'un droit exclusif est accordé et ce, quel que soit le mode de gestion.

Il impose également une durée limitée aux contrats de service public : par exemple dix ans pour les services d'autobus et d'autocar. En fonction des investissements effectués par l'opérateur, la durée du contrat peut être plus longue de 50 % au maximum.

Le règlement OSP encourage la performance et la qualité du service. Enfin, il prévoit l'obligation pour l'autorité organisatrice de rendre public, une fois par an, un rapport permettant de contrôler et d'évaluer l'efficacité, la qualité et le financement du réseau de transport public, et ce, quel que soit le mode de gestion.

Lorsqu'elles choisissent d'externaliser l'exploitation de leur réseau de transport public, les autorités organisatrices disposent de deux possibilités : la concession de service (qui peut être une délégation de service public) et le marché public.

L'article 5-2 du règlement OSP prévoit qu'un opérateur interne (régies directes et indirectes ou SPL) doit être soumis à un « *contrôle analogue* » à celui que l'autorité organisatrice de mobilité (AOM) exerce sur ses propres services.

Ce contrôle doit être apprécié au cas par cas et est notamment déterminé par la détention du capital, le niveau de représentation dans le conseil d'administration, de surveillance, les statuts, l'influence et le contrôle effectif sur les décisions stratégiques et les décisions individuelles de gestion.

Le règlement OSP prévoit que les opérateurs internes ne peuvent pas participer à des mises en concurrence pour des services de transport public en dehors du territoire de leur autorité organisatrice, directement ou par le biais de filiales ou d'entités dans lesquelles ils auraient une influence, même minime.

[7] Règlement n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (règlement sur les obligations de service public (OSP)).

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

Les opérateurs internes peuvent toutefois exploiter des lignes sortantes et « des activités accessoires » à leur activité de transport public sur le territoire d'autorités organisatrices voisines.

5. L'EXPLOITATION DU RÉSEAU

5.1 L'organisation de l'exploitation

Le 1er janvier 1952, la société anonyme d'économie mixte (SAEM) de transport Trans Fensch est créée pour assurer l'exploitation du réseau.

La délégation de service public (DSP) qui liait le SMITU à la SAEM Trans Fensch s'est terminée le 31 décembre 2013.

Le 1er janvier 2014, la SAEM Trans Fensch a été remplacée par trois entités distinctes :

- une nouvelle SAEM Trans Fensch, chargée des transports transfrontaliers avec le Luxembourg employant 41 personnes (30,4 équivalent temps plein (ETP)) ;
- une société publique locale (SPL) Trans Fensch, chargée du transport sur le territoire des 35 communes employant 208 personnes (188,6 ETP) ;
- un groupement d'intérêt économique (GIE) Trans Fensch qui assure les activités dites de « supports » de la SPL et de la SAEM (comptabilité, informatique, communication, développement commercial, secrétariat général, ressources humaines, maintenance) employant 109 personnes (108,1 ETP).

En 2015, le conseil syndical a décidé de regrouper les trois entités, SPL, SAEM et GIE, exploitant le réseau en une seule et même structure interne, une régie, à compter du 1er janvier 2017.

En 2016, la délibération n° 2016/69 a défini les modalités de rachat des actions de la SAEM et de la SPL Trans Fensch (« Trans Fensch » ci-après) aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), collectivités et personnes privées.

Cette nouvelle régie a été abandonnée par la délibération n° 2017/29 du 21 juin 2017 relative à la dissolution avec l'abrogation des délibérations afférentes du « *fait que cette forme juridique n'apparaissait plus comme étant optimale d'un point de vue de gestion de l'exploitation* ».

En mai 2017, la décision de supprimer les lignes « Citélux » assurant des liaisons transfrontalières avec le Luxembourg a été prise afin d'améliorer la situation financière du SMiTU. Cependant, jusqu'à la fin de l'année 2017, ces liaisons ont été assurées par la SAEM Trans Fensch.

Par la délibération n° 2017/67, la SAEM a été absorbée par la SPL au moyen d'une transmission universelle de patrimoine (TUP).

En 2019, seule la SPL subsistait, la SAEM Trans Fensch et le GIE ayant été dissous.

Suite à la signature d'un nouveau contrat de délégation de service public le 25 février 2021 avec un groupe privé, la SPL Trans Fensch est appelée à être dissoute.

5.2 Le contrat d'exploitation de service public entre le SMiTU et Trans Fensch

Un contrat d'obligation de service public pour l'exploitation de services de transports publics du SMiTU Thionville-Fensch (COSP) entre le SMiTU et Trans Fensch a été signé le 23 décembre 2013 pour une durée de 10 ans à compter du 1er janvier 2014.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

5.2.1 Le contenu du contrat

Le contrat confiait à Trans Fensch l'exploitation du service public des transports publics de personnes relevant de sa compétence à l'intérieur d'un périmètre défini à l'article 2.1 qui exclut « les lignes sortantes interurbaines ». En juin 2019, le contrat COSP avait fait l'objet de neuf avenants résumés en annexe 1.

Le service effectué par Trans Fensch comprenait notamment l'exploitation des lignes définies à l'annexe n° 1 du contrat, les services de doublage de lignes régulières à vocation scolaire financés par la subvention forfaitaire d'exploitation (SFE), les services de transport à la demande remboursé par le SMiTU au coût réel et le service des transports des personnes à mobilité réduite (PMR).

La gestion et l'exploitation incluaient notamment les lignes régulières de transport en commun et les lignes de doublage de lignes régulières à vocation scolaire (réseau Citéline, les lignes de transport à la demande (réseau Citélo et trans PMR) et la ligne TCSP à compter de sa mise en exploitation.

Le contrat fixait deux objectifs : le développement et l'adaptation de l'offre de transport et la prise en compte du TCSP.

Le premier concernait notamment l'adaptation de la tarification, du système billettique et des points de vente, le développement de l'offre de transport avec le TCSP, le cadencement et la prise en charge du doublage.

Ces deux objectifs n'ont été atteints que très partiellement.

5.2.2 Les réalisations

Hormis une enquête « origine/destination » réalisée au premier trimestre 2019, la mise en place de la plupart de ces dispositions était liée à l'entrée en service du projet de TCSP et n'avaient pas fait l'objet d'études de définition.

Par exemple, l'adaptation des points de vente était un objectif de l'exploitant qui dépendait de la date de mise en service du TCSP et des propositions de Trans Fensch.

De même, la prise en compte du TCSP en termes de mise en œuvre de l'offre de transport n'avait pas pu être effectuée, le réseau TCSP étant encore au stade des études début janvier 2019. Des études complémentaires ont été conduites depuis.

Par ailleurs, la définition du besoin commercial dont « *de nouveaux points de ventes permettant de faciliter l'accès au service public de transport* » aurait dû relever du SMiTU et non de Trans Fensch qui aurait dû se concentrer sur l'exploitation.

En outre, selon le COSP, l'exploitation du réseau devait *« s'inscrire dans une logique de développement durable »*. A cette fin, l'exploitant devait mettre *« tout en œuvre pour développer une offre de transport écoresponsable au moyens de véhicules hybrides ou de tout autre moyen »*. La formulation du contrat en matière « d'éco-responsabilité » était imprécise et ne définissait pas clairement les objectifs à atteindre par Trans Fensch. De fait, elle était inopérante et peu contraignante.

Le président du SMiTU était aussi le président du conseil d'administration de Trans Fensch jusqu'en 2017. Ainsi, il n'y avait pas de séparation claire entre le donneur d'ordre, en l'occurrence l'AOM, et l'exploitant. Depuis 2018, le président du conseil d'administration de Trans Fensch était membre du comité syndical du SMiTU mais ne le présidait plus.

Les relations entre le SMiTU et Trans Fensch auraient dû être précisées afin de redéfinir les responsabilités respectives de l'autorité organisatrice de transport et de l'exploitant.

Ainsi, par exemple, la définition de l'offre marketing aurait dû être pilotée par le SMiTU en liaison avec l'avis technique de l'exploitant.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

En outre, le COSP aurait dû être adapté à l'évolution de l'opération de TCSP.

Les actions de communication respectives ont été précisées par un avenant conclu le 8 avril 2019.

La chambre constate que la convention de délégation de service public passée en février 2021 comprend une définition des responsabilités respectives des parties qui permet de les recentrer sur leurs attributions.

5.3 Les flux financiers entre le SMiTU et Trans Fensch

Le contrat prévoyait les différents flux financiers suivants :

- la compensation tarifaire des réductions sur des titres de transport au profit de certaines catégories d'usagers pour motif social ;
- l'intégration tarifaire, consistant en une étude annuelle de comptage de clientèle ;
- la rémunération du transport des personnes à mobilité réduite (TPMR) « sur la base du tarif kilométrique moyen fixé à 3,43 € HT du kilomètre » et le service à la demande ;
- la taxe sur les salaires ;
- la prime d'optimisation du taux de haut le pied (HLP[8]), qui n'était pas versée ;
- la variation de + ou - 1 % du kilomètre à 2,51 € HT/km (non assujettie à la taxe sur la valeur ajoutée) ;
- la subvention forfaitaire d'exploitation (SFE) d'un montant de 13,7 M€ HT (non assujettie à la TVA), destinée à financer en particulier les transports de doublage.

Le transport à la demande était rémunéré directement par l'exploitant sur une base forfaitaire conclue entre l'exploitant et le taxiteur (ou prestataire). L'actionnaire remboursait l'exploitant au coût réel. A la fin de chaque trimestre, Trans Fensch devait faire parvenir au SMiTU une facture détaillée des prestations réalisées avec les justificatifs mensuels permettant la liquidation : le tableau des relevés kilométriques, factures et contrats de prestataires, justificatifs du paiement du prestataire et tout autre élément nécessaires.

Pour le transport des personnes à mobilité réduite, à la fin de chaque trimestre, Trans Fensch faisait parvenir au SMiTU une facture des prestations réalisées avec les justificatifs permettant la liquidation (notamment, les courses réalisées avec distinction des kms et kms haut le pied (HLP), tableau de réservation, fiches de prise en charge chauffeur, etc. Les coûts étaient actualisés par application de la formule de révision prévue dans la convention. L'exploitant devait transmettre mensuellement les tableaux prévus en annexe de la convention à l'actionnaire.

5.3.1 L'évolution des flux financiers (cf. annexe 2)

La subvention forfaitaire d'exploitation (SFE), après avoir augmenté de 12,1 M€ en 2013 à 14,4 M€ en 2016, a baissé à 12,8 M€ en 2018 sous l'effet d'une part de la régularisation des sommes dues au titre du nombre de kilomètres effectivement parcourus, intervenue suite au contrôle de la chambre, et d'autre part de la baisse des indices entrant dans le calcul de cette subvention.

La compensation tarifaire, d'un montant forfaitaire de 6 M€ en 2014, a été ramenée à 3,2 M€ en 2018 à la suite de l'avenant n° 8.

Ainsi, le sous-total des paiements réalisés baisse de 19 % entre 2017 et 2018 sous l'effet des dispositions prises pour se conformer au COSP.

[8] Haut le pied : kilométrage effectué lors du retour des véhicules au dépôt.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

En 2018, aucun versement du SMiTU n'a été effectué pour les lignes transfrontalières permettant ainsi une économie totale de 4,4 M€ par rapport à 2017.

5.3.2 La modification de la compensation tarifaire

L'article 30.2 sur les compensations tarifaires disposait que « *l'actionnaire peut librement instituer pour motif social des réductions sur des titres de transport au profit de certaines catégories d'usagers. Ces titres de transport, à tarifs réduits ou gratuits, donnent lieu à des compensations tarifaires versées par l'actionnaire à l'exploitant. Le montant de la compensation tarifaire correspond à la différence entre le tarif social décidé par l'actionnaire et le tarif auquel le voyageur aurait eu droit en l'absence de tarification sociale. La somme des compensations tarifaires unitaires est appelée la Compensation Tarifaire* ».

Le contrat initial ne précisait pas les modalités de calcul de la compensation tarifaire. La formule de calcul de la compensation a été fixée par l'avenant n° 1 du 8 juillet 2014. Cet avenant prévoyait une compensation tarifaire égale à la différence entre le montant du titre social et celui du titre servant de base de compensation.

Tableau 1 : Correspondance des titres de compensation

Titres sociaux	Titres servant de base de compensation
Pass Tremplin	Pass Tempo
Pass S'cool	Pass Jeun 's
Pass Sénior	Pass Mouv
Pass Sénior Plus	Pass Mouv

Source : SMITU

Durant la période sous revue, la chambre constate que, contrairement aux dispositions du contrat, aucune justification sur le volume n'a été fournie au SMiTU.

L'avenant n° 2 du 23 octobre 2014 a remplacé la formule de compensation par une compensation tarifaire forfaitaire de 6 M€ toutes taxes comprises (TTC) par an soit 5,45 M€ HT.

Ce versement forfaitaire de la compensation tarifaire du SMiTU à Trans Fensch n'était pas justifié. De ce fait, il était contestable car il pouvait comporter une part de subvention déguisée.

L'avenant n° 8 du 16 avril 2017 a prévu d'une part une diminution du montant de la compensation tarifaire forfaitaire à 3,2 M€ TTC pour l'année 2018 et la mise en place d'une compensation tarifaire sur une base « réelle » à partir de 2019.

Si de 2014 à 2018, une compensation tarifaire a été versée à Trans Fensch sans justifications, les modalités de la compensation financière, correspondant à des prestations « réellement effectuées », prévue à partir de 2019, n'étaient pas davantage définies.

Suite aux observations de la chambre, le SMiTU a délibéré pour payer au réel le montant des compensations tarifaires.

Selon le président du SMiTU, le logiciel billettique permet de fiabiliser les données.

5.3.3 La clause d'indexation de la subvention forfaitaire d'exploitation (SFE)

L'article n° 29.1 « subvention forfaitaire d'exploitation » du COSP prévoit que : « *compte tenu des charges importantes du service public de transports de personnes, une subvention forfaitaire d'exploitation (SFE) est versée par l'actionnaire à l'exploitant, afin de contribuer à*

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

l'équilibre financier du contrat, dans le respect des dispositions de l'article L. 2224-2 du code général des collectivités territoriales et de l'article L. 1431-1 du code des transports. Ce dernier dispose que les conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public, notamment la formation des prix et tarifs applicables et les clauses des contrats de transport, permettent une juste rémunération du transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité ».

Aucune étude précise des coûts réels n'a permis de justifier de la construction de la SFE dont le montant initial repose sur l'annexe 14 « compte d'exploitation prévisionnel ». L'examen de cette annexe fait apparaître que le niveau initial de la SFE n'avait pas été conçu comme la différence entre le coût réel et le coût correspondant au tarif défini par l'AOM :

« Cette subvention forfaitaire d'exploitation n'inclut pas les compensations tarifaires versées au titre des réductions tarifaires ou d'éventuelles gratuités qui pourraient éventuellement intervenir en cours de contrat ».

« À la prise d'effet du présent contrat, l'exploitant s'engage, sur la base des comptes prévisionnels joints en annexe 14 pour chacune des années du contrat, sur une subvention forfaitaire d'exploitation suivante (exprimée en milliers d'euros constants) d'un montant de 13 683 700 € de 2014 à 2023 ».

La subvention forfaitaire d'exploitation était ainsi fondée sur un engagement de l'exploitant en termes de charges et recettes du service public.

Une formule d'indexation était par ailleurs prévue et le niveau de la SFE était révisé chaque année au 1er janvier.

La chambre a constaté que cette formule d'indexation n'était pas adaptée. En effet, le décalage entre la période indexée qui est l'année civile et l'historique des indices (septembre) était à l'origine de distorsions en raison de la sensibilité de la formule aux prix des carburants. Le point de départ de la formule, soit la valeur de la SFE en euros constants, n'était pas clairement indiqué, il n'existait pas d'indice de type réparation pour la partie entretien du parc et la pondération des indices n'était pas cohérente.

5.3.4 La clause dite de « Haut le pied[9] » (HLP)

Une clause du COSP prévoyait le versement d'une prime par le SMiTU si le taux HLP était inférieur à 20 % de l'offre kilométrique. Le montant de cette prime était de 0,1 % des charges hors marge par point de pourcentage inférieur à 20 %.

Selon une expertise extérieure diligentée par le SMiTU, le taux moyen de HLP constaté dans le secteur était généralement proche de 10 %. Dès lors, la clause paraissait particulièrement favorable à la SPL. Selon des estimations réalisées par cette expertise, le taux de HLP de la SPL Trans Fensch aurait été nettement plus élevé car proche de 16 % à 17 %.

Cependant, la clause mentionnée ci-dessus n'a pas été appliquée car Trans Fensch n'a jamais été en mesure de fournir des données précises sur le taux HLP réel. Seules les données théoriques étaient calculées, sans rapprochement avec le kilométrage réellement parcouru.

L'ordonnateur indique que le SMiTU expérimente depuis 2019 un Système d'Aide à l'Exploitation (SAE) qui sera déployé sur l'intégralité du réseau en 2021.

5.3.5 Actualisation financière de la variation kilométrique

Le COSP disposait qu'*« en cas de variation de plus ou moins 1 % du kilométrage annuel réalisé, sur la base des kilomètres de référence pour l'année 2013 […] la rémunération sera modifiée […]. Le montant de cette variation est déterminé par un prix kilométrique défini*

[9] Le haut le pied correspond aux kilométrages effectués lors du retour à vide au dépôt.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

comme il suit : 2,51 € HT/km pour les lignes régulières. Il sera fait application de la formule de révision prévue au sein de la présente convention ».

Cette clause de révision du montant de 2,51 €/km n'a pas été appliquée jusqu'en décembre 2018 où une régularisation sur les exercices 2014-2018 a été faite par le SMiTU.

5.3.6 Le modèle des relations financières entre le SMiTU et Trans Fensch

Selon le COSP, les recettes commerciales étaient en totalité propriété de l'exploitant, qui devait *« mettre en œuvre un dispositif fiabilisé de comptabilisation desdites recettes et pouvoir justifier, à tout moment, des sommes qu'il a perçues. Cela s'applique pour tous les services mis en œuvre et à venir »*.

Aucun dispositif de fiabilisation des recettes n'était justifié au SMiTU. Celui-ci n'a été en mesure d'effectuer un contrôle de cette fiabilité qu'à partir de 2018 via les données extraites de la billettique (licence propre au SMiTU), toutefois, le contrôle direct est demeuré inexistant. Seul un audit financier extérieur a été réalisé au dernier trimestre 2018.

Les relations financières entre le SMiTU et Trans Fensch auraient dû s'apparenter à celles établies dans le cadre d'une délégation de service public :

- d'une part, la subvention forfaitaire d'exploitation aurait dû être définie par le contrat liant les deux parties et son montant aurait dû correspondre à des prestations réalisées ;

- d'autre part, l'exploitant aurait dû supporter seul le risque commercial qui est la différence entre les recettes prévisionnelles et les recettes réelles, et le risque industriel qui est la différence entre les charges prévisionnelles et les charges réelles.

En versant des sommes dont la justification était insuffisante, le SMiTU prenait à sa charge une part importante des risques commerciaux et industriels de Trans Fensch.

5.4 Le contrôle exercé par le SMiTU sur la société publique locale (SPL)

5.4.1 Les modalités de contrôle prévues au contrat

5.4.1.1 Le contrôle permanent de la SPL Trans Fensch par le SMiTU

Selon le COSP, le SMiTU disposait « *d'un droit de contrôle permanent sur l'exécution technique et financière du […] contrat par l'exploitant ainsi que sur la qualité du service rendu aux usagers* », dont :

- *« un droit d'information sur la gestion du service délégué ;*
- *la possibilité pour les agents de l'actionnaire ou de ses préposés […] de se faire présenter toutes pièces et tous documents nécessaires au contrôle du service ;*
- *le pouvoir de prendre toutes les mesures prévues par le présent contrat lorsque l'exploitant ne se conform[ait] pas aux obligations stipulées à sa charge ».*

Cet article précisait également que l'exploitant facilitait l'accomplissement du contrôle.

A cet effet, il devait notamment :

- *« fournir à l'actionnaire le rapport annuel et répondre à toute demande d'information de sa part consécutive à une réclamation d'usagers ou de tiers ;*
- *justifier auprès de l'actionnaire des informations qu'il aura[it] fournies, notamment dans le cadre du rapport annuel, par la production de tout document technique […] ou comptable […] utile se rapportant au contrat. »*

L'exploitant s'engageait également à répondre par écrit aux questions de l'actionnaire et à lui transmettre les documents demandés dans un délai n'excédant pas 15 jours.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

En cas de manquement à ces obligations, l'exploitant était redevable de pénalités sauf cas justifié exonératoire de sa responsabilité.

Les données fournies par Trans Fensch au SMiTU et servant de base aux calculs des transferts financiers n'étaient pas étayées, en particulier concernant les ressources humaines et le nombre de kilomètres parcourus. Le rapport d'audit diligenté en 2018 a relevé des incohérences, l'absence de fiabilité et la difficulté de vérifier les données transmises.

Le SMiTU n'a usé de son droit de contrôle que de manière limitée. Le premier contrôle dit « analogue » n'a été mis en place qu'en septembre 2017. Il a consisté en la fourniture d'éléments chiffrés sur les ressources humaines, la fréquentation ainsi que les ventes.

En outre, le SMiTU ne disposait d'aucun moyen de vérifier les chiffres, hormis le contrôle des ventes via la billettique à partir de 2018. Selon l'ordonnateur, le SMiTU dispose depuis mai 2019 de la station de carburant et de son logiciel de gestion qui devraient lui permettre de connaître le kilométrage total réalisé par la flotte de l'exploitant.

Le dernier « contrôle analogue » fourni par Trans Fensch datait de juin 2018 alors que sa fréquence devait être mensuelle.

Aucune pénalité n'a été appliquée pour les manquements répétés lors de la transmission des données. Deux courriers ont simplement été adressés le 18 décembre 2017 puis le 18 décembre 2018.

Le SMiTU n'a diligenté de contrôle externe qu'en 2018 afin de disposer d'un audit financier et technique qu'il ne pouvait mener par ses propres moyens.

En particulier, il a accepté les exigences financières de l'exploitant concernant la SFE, la compensation tarifaire et les taxes salaires sans justifications avérées et sans contrôles.

La chambre constate que, bien que des dispositions existaient dans le COSP, le SMiTU n'a pas exercé la mission de contrôle imposée par son statut d'actionnaire et d'autorité organisatrice de mobilité.

5.4.1.2 Le rapport annuel

Un rapport portant sur l'exercice précédent devait être remis à l'actionnaire. Il devait contenir les données comptables afférentes à la totalité des opérations entrant dans le contrat, une présentation de la qualité du service et une annexe permettant à l'actionnaire d'apprécier les conditions d'exploitation du service. Il devait être établi conformément aux articles L. 1411-3 et R. 1411-7 du CGCT et selon la trame prévue en annexe du contrat.

La SPL Trans Fensch transmettait en lieu et place du rapport annuel contractuel, son rapport d'activité.

Si les principaux éléments (qualité du service rendu, analyse financière, etc) définis étaient présents, les rapports d'activités ne respectaient pas la trame exigée par le COSP. En l'absence de véritable contrôle par le SMiTU, le vote par le comité syndical du SMiTU se contentait de l'acter.

5.4.2 Les contrôles effectués par le SMiTU

5.4.2.1 Le contrôle du kilométrage effectué

Si un kilométrage annuel de référence de 4,4 millions de kilomètres commerciaux pour la SFE était défini dans le COSP, les versements effectifs devaient être effectués en fonction du kilométrage réel parcouru.

En cas de dépassement du kilométrage de référence, le SMiTU devait verser un complément à Trans Fensch. Pour un kilométrage inférieur, la SPL devait rembourser le trop-perçu.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-Legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

En application de ces dispositions, mais en l'absence de relevé justifié et de contrôle de ce kilométrage, le SMiTU a versé la somme supplémentaire de 1 012 821,39 € en 2016 et de 716 741,29 € en 2017 sur déclaration de la SPL. En 2018, celle-ci a rendu 511 946,16 € dans ce cadre suite au contrôle de la chambre.

5.4.2.2 Le contrôle en matière de ressources humaines

L'article du COSP qui traitait du régime des personnels ne contenait que peu de dispositions permettant à l'AOM et actionnaire de disposer d'une vision précise et étayée sur ce point. Seuls les plannings d'affectation des conducteurs aux différents services étaient tenus à sa disposition pendant une durée minimale de 12 mois.

En outre, la dispersion des personnels des fonctions supports au sein du GIE jusqu'au 1er janvier 2018 n'a pas permis au SMiTU de disposer des données concernant les personnels, par exemple la masse salariale ou la gestion prévisionnelle des emplois.

Seule la liste des personnels de la SPL au 28 février 2019 lui a été fournie.

Le SMiTU, pourtant actionnaire, ne disposait donc pas de données actualisées lui permettant d'avoir une vision stratégique des ressources humaines.

5.4.2.3 Le contrôle du respect des itinéraires et des horaires

Selon le COSP, l'exploitant se devait de respecter les itinéraires définis à son annexe 1 et l'horaire était considéré comme non respecté lorsque le véhicule passait en avance ou avec un retard de plus de dix minutes, sauf cas de force majeure, d'intempérie reconnue ou de chantiers de voirie.

Aucun dispositif de contrôle du respect des itinéraires par le SMiTU n'était cependant prévu dans le COSP et l'AOM ne disposait pas de dispositif d'information sur le retour de satisfaction des passagers ni de tableau de bord permettant le contrôle de l'exhaustivité des réclamations concernant les horaires.

La chambre prend note de l'engagement de l'ordonnateur à mettre en œuvre les dispositifs de contrôle du respect des itinéraires et de la satisfaction des passagers prévus par le nouveau contrat de délégation de service public.

Recommandation n° 2 : Veiller à la mise en œuvre des dispositions du nouveau contrat de délégation de service public en matière de contrôle du respect des itinéraires et de satisfaction des passagers.

5.4.3 L'évaluation de la continuité du service

Le COSP disposait que l'exploitant était tenu d'assurer la continuité du service public délégué, quelles que soient les circonstances, sauf cas de force majeure et publication d'un arrêté préfectoral restreignant les conditions de circulation. (...), les grèves du personnel de l'exploitant ou de ses sous-traitants n'étant pas considérées comme cas de force majeure, sauf s'il s'agissait d'un mouvement national.

L'incidence des mouvements sociaux ou de l'absentéisme était mal évaluée par le SMiTU qui en outre, ne disposait pas d'enquêtes de satisfaction.

Cependant, l'exploitant était tenu, en cas de grève ou d'autre perturbation prévisible du trafic au titre de l'article L. 1222-2 du code[10] des transports :

[10] Après consultation des usagers lorsqu'il existe une structure les représentant, l'autorité organisatrice de transport définit les dessertes prioritaires en cas de perturbation prévisible du trafic. Sont réputées prévisibles les

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

« en conformité avec les priorités de desserte et les niveaux de service fixés par l'actionnaire au moment du dépôt du préavis de grève, de mettre en œuvre et d'adapter, après approbation par l'AOM un plan de transport (service minimum : priorités de desserte, niveaux de service définis par l'AOM, définition des plages horaires et fréquences etc) et un plan d'information des usagers qui permet de donner à ceux-ci les informations prévues à l'article L. 1222-8 du code des transports. Un bilan et une évaluation financière d'exécution de ces plans sont communiqués à l'actionnaire ».

En outre, selon le COSP, le plan de transport et le plan d'information des usagers correspondant aux caractéristiques du réseau au 1er janvier 2014 devaient être réalisés et présentés dans les six premiers mois par l'exploitant.

En cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du plan de transport adapté ou du plan d'information des usagers, l'exploitant, s'il était directement responsable du défaut d'exécution, devait supporter les pertes commerciales associées.

Un plan de transport avait été présenté par Trans Fensch ; cependant aucune disposition ni aucun outil ne permettaient au SMiTU de s'assurer du respect de la continuité du service.

5.4.4 Le contrôle de la lutte contre la fraude

Selon le COSP, l'exploitant était responsable de la politique de contrôle des titres de transport.

A cet effet, il devait notamment contrôler, aussi fréquemment qu'il le jugeait utile, les titres de transport et faire poursuivre, conformément aux lois et aux règlements en vigueur, les usagers qui circuleraient sur le réseau sans titre de transport ou avec un titre de transport non valable et qui n'accepteraient pas de s'acquitter de l'indemnité forfaitaire prévue dans le règlement du service.

Dans le cadre du rapport annuel, l'exploitant devait présenter un bilan des infractions constatées ainsi que des actions et des résultats de sa politique de lutte contre la fraude.

Les rapports d'activité de Trans Fensch ne présentaient pas une vision exhaustive des moyens pour lutter contre la fraude et leurs résultats et le SMiTU ne pilotait pas la politique contre la fraude et les dispositions à prendre auraient dues être précisées par un avenant.

La chambre prend note de l'engagement de l'ordonnateur à veiller à la mise en œuvre par l'exploitant d'une politique de lutte contre la fraude dans le cadre de la nouvelle délégation de service public.

Recommandation n° 3 : Veiller à l'application des dispositions prévues dans la nouvelle délégation de service public en matière de lutte contre la fraude.

5.4.5 Le contrôle de la qualité du service rendu

L'actionnaire de Trans Fensch pouvait, selon COSP, contrôler à tout moment la qualité du service rendu (QSR). Celle-ci incluait notamment les critères suivants :

- la ponctualité ;
- l'information à bord des véhicules ;
- le comportement du conducteur et l'accueil des clients ;
- la propreté intérieure et extérieure des véhicules ;
- l'interdiction de fumer à bord des véhicules, cigarette électronique comprise ;

perturbations qui résultent : 1° De grèves ; 2° De plans de travaux ; 3° D'incidents techniques, dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis leur survenance ; 4° D'aléas climatiques, dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis le déclenchement d'une alerte météorologique ; 5° De tout événement dont l'existence a été portée à la connaissance de l'entreprise de transports par le représentant de l'Etat, l'autorité organisatrice de transports ou le gestionnaire de l'infrastructure depuis trente-six heures.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

- l'interdiction de toute manipulation d'un téléphone mobile dans les conditions de l'article R. 412-6-1 du code de la route ;
- le fonctionnement de la billettique et le taux de fraude.

Le COSP précisait que la QSR était appréciée au travers d'un ensemble d'indicateurs et que les manquements aux obligations contractuelles en matière de qualité de service donneraient lieu à l'application de pénalités mentionnées.

Le contrôle de la QSR a en fait, été purement déclaratif, sur la base des données communiquées dans le rapport d'activité par l'exploitant. Il n'était pas le fait d'audits extérieurs.

Le SMiTU ne disposait d'aucun tableau de bord et d'indicateur en matière de QSR et ne pouvait l'apprécier. En conséquence aucune sanction financière ne pouvait être appliquée en cas de dysfonctionnement.

La chambre prend note de l'engagement de l'ordonnateur à exercer un contrôle de la qualité de service dans le cadre de la nouvelle délégation de service public.

Recommandation n° 4 : Veiller à exercer le contrôle de la qualité de service prévu dans le cadre de la nouvelle délégation de service public.

6. L'OPÉRATION DE TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE (TCSP) CITÉZEN

Citézen est un projet de transport collectif en site propre (TCSP), qui circulera, en partie, sur des voies dédiées, porté par le syndicat mixte des transports urbains Thionville-Fensch.

Son objet est de relier les principaux équipements, bassins de vie, projets urbains et centres d'activités à haut potentiel de développement du nord mosellan. Il s'agit aussi d'encourager la fréquentation de moyens de transport collectif, réduisant les nuisances environnementales et sonores.

Enfin, les travaux induits par Citézen seraient une occasion de requalifier l'espace public, de fluidifier la circulation des autres bus et de favoriser les modes dits « doux ».

6.1 Description de l'opération

Citézen proposera deux lignes de bus à haut niveau de services (BHNS) dont le tronc commun (sur 2,4 km) traverse le centre de Thionville. La première ligne reliera Hayange à Yutz ou Basse-Ham en variante, la seconde allant de la zone de Metzange à Yutz. Sept communes seront traversées : Hayange, Serémange-Erzange, Florange, Terville, Thionville, Yutz et Basse-Ham.

Le projet comprend l'aménagement de deux ouvrages d'art permettant de franchir la Moselle, la Moselle canalisée et les voies de la SNCF. Sur la trentaine de kilomètres que couvrirait le parcours, 67 stations de voyageurs seraient aménagées ainsi que cinq parkings-relais (P+R).

La fréquence serait de 10 minutes en heure de pointe et de 15 minutes durant les heures creuses. L'objectif est de permettre à tous les usagers des déplacements rapides dans l'aire urbaine desservie.

L'emploi de véhicules à motorisation propre est une obligation. Le comité syndical du SMiTU a validé une motorisation électrique pour le projet Citézen et le reste de la flotte en septembre 2019.

Le projet doit améliorer le déplacement des frontaliers en facilitant l'accès aux lignes transfrontalières au moyen de correspondances optimisées notamment avec les cars frontaliers sur la zone de Metzange. De même, l'amélioration de la desserte de la gare doit permettre de passer de 7 000 passagers acheminés par heure au maximum à l'heure actuelle à 15 000 une fois le projet achevé.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

6.2 La conduite de l'opération

6.2.1 L'expression du besoin et l'étude d'opportunité (2009-2010)

Le comité syndical du 11 février 2010 a décidé de « *réaliser une infrastructure de transport collectif en site propre dans le périmètre de transport urbain et de majorer le taux de la taxe sur le versement transport à 1,75 %* ».

Une étude d'opportunité, lancée le 23 mars 2009, s'était achevée le 17 mai 2010. Elle proposait plusieurs variantes de tracés de la ligne principale A1 reliant Hayange-Florange-Maison Neuve-Gassion-Thionville-gare SNCF- Cormontaigne.

Elle comportait une évaluation très succincte des coûts d'investissement, compris dans une fourchette allant de 62 M€ à 117 M€ pour 13,8 km soit de 4,5 M€/km à 8,5 M€/km, et des coûts d'exploitation.

6.2.2 Les études de faisabilité technique : 2011-2013

Une étude de faisabilité technique et financière d'un TCSP sur le réseau du SMiTU conduite par un bureau d'étude spécialisé choisi après mise en concurrence a été lancée en 2011. L'étude fut structurée en cinq phases :

- phase 0 : étude de faisabilité sommaire ;
- phase 1 : diagnostic et proposition d'un réseau structurant, calage d'un modèle de trafic TC et pré-faisabilité d'une solution tram-train pour la liaison Vallée de la Fensch-Thionville ;
- phase 2 : étude d'insertion des deux lignes prioritaires ;
- phase 3 : étude de financement de projet ;
- phase 4 : établissement du programme et dossier de présentation du projet.

L'étude de faisabilité de la phase 0 reposait sur l'enquête « origine-destination des transports en commun » (ESTAC, 2006). La phase 0 s'est achevée le 3 juillet 2012 après approbation par le comité syndical des propositions suivantes :

- « […] *l'armature [du réseau] reposant sur les trois faisceaux proposés avec un prolongement jusqu'au projet Terra Lorraine sur l'un des axes ;*
- *le choix du mode, c'est-à-dire une ligne forte de bus sur les trois axes du réseau structurant ;*
- *un approfondissement dans les prochaines phases de l'étude de :*
  - *la ligne forte entre la vallée de la Fensch et Thionville (ligne rouge [sur la carte ci-dessous]), qui permettra un rabattement sur les lignes transfrontalières sortantes ferrées et routières ;*
  - *et de la ligne forte traversant Thionville (ligne verte), allant du projet Terra Lorraine jusqu'à la connexion avec le projet de la 3ème voie sur l'A31 réservé au bus et covoiturage à destination du Luxembourg.*
- *une perspective d'évolution du réseau avec un 3ème axe entre la gare d'Uckange et l'hôpital de Bel-Air* ».

La phase 1-2 s'est achevée le 3 juillet 2012 sur les recommandations d'aménagement des tracés du TCSP (faisabilité technique et financière), ainsi que sur le contenu du document présenté en concertation publique préalable.

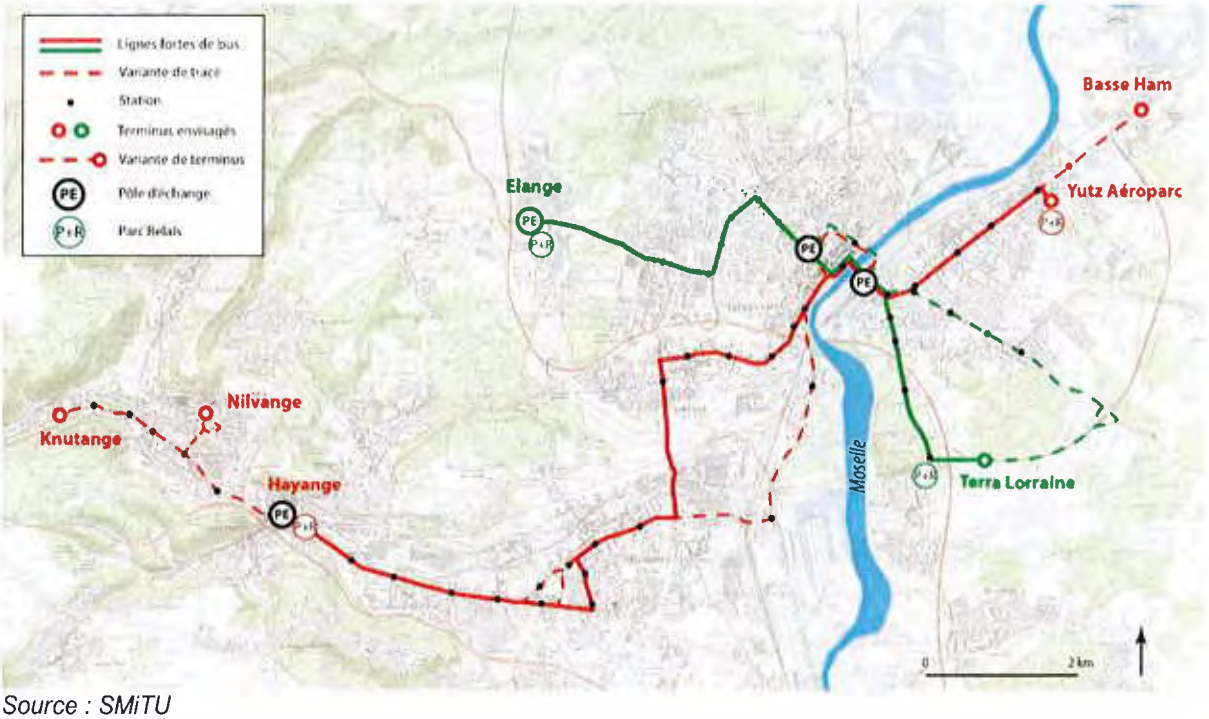
Au vu de la première partie de l'étude de faisabilité, le comité syndical du 14 février 2013 a approuvé unanimement de soumettre à la concertation préalable :

- les propositions de tracés et de variantes (cf. la carte ci-dessous[11]) ;

[11] Tracé Terville ou tracé route de Metz.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

- de présenter dans le document pour la concertation, les aménagements sur les tracés et les variantes de la carte.



Source : SMiTU

Dans les phases 0,1 et 2, le coût d'investissement du projet de base hors acquisitions foncières était estimé à 62,4 M€ HT (novembre 2012). Il incluait une enveloppe de 15 M€ HT pour le franchissement de la Moselle et de 5 M€ HT pour le matériel roulant. Le franchissement des voies ferrées était une option évaluée à 32 M€ HT. Le montant global du projet avec l'option s'élevait à 94,4 M€ HT.

Le planning prévoyait une mise en service fin 2018 début 2019.

La phase 2 a étudié principalement l'insertion du réseau TCSP dans l'environnement de transport existant ainsi que différentes problématiques liées à l'exploitation dont les temps de parcours, les performances attendues (amélioration du confort et de l'attractivité), les matériels roulants envisageables (BHNS de 12 mètres, de 18 mètres, à guidage optique, à guidage magnétique et trolleybus).

La phase 3 a conduit à une analyse financière du projet dont l'objectif affiché est triple :

- évaluer la capacité financière du SMiTU ;
- déterminer l'impact de chacun des scénarios d'aménagement étudiés sur le budget du SMITU ;
- conclure sur la soutenabilité financière sur le SMiTU.

L'impact du projet sur le budget du SMiTU a été étudié à l'aide d'un outil de modélisation financière sommaire remis au SMiTU. La méthodologie de l'étude est absente du rapport et il

Choix du terminus Ouest de la ligne rouge ;
Choix du terminus Est de la ligne rouge (possibilité d'un terminus Est du faisceau rouge à la zone artisanale et commerciale de Basse-Ham) ;
Les variantes de tracés sur la commune de Florange ;
L'abandon de la variante rue Paul Albert sur la ligne verte ;
Le franchissement de la Moselle (élargissement du pont des alliés ou création d'un nouvel ouvrage) ;
Tracé desservant la rue Roosevelt ou tracé desservant l'espace Cormontaigne par la route départementale (RD) 1.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

n'est pas possible d'appréhender la pertinence des conclusions. En particulier, les hypothèses ne sont pas ou peu définies. Quatre scénarios financiers pour le SMiTU sont présentés.

La synthèse du scénario 1 d'un montant de 47 M€ relève une faisabilité avérée mais note que « *les travaux d'aménagement sont réalisés à minima et que l'acquisition d'un matériel roulant spécifique aux lignes TCSP n'est pas prise en compte* ».

Concernant le scénario 2 (57 M€) qui correspond au projet de base hors option et matériel roulant décrit ci-dessus, l'étude conclut à « *une faisabilité a priori avérée moyennant un besoin en fonds de roulement de 3 M€ pour assurer la soutenabilité budgétaire et financière* ».

Pour les scénarios 3 et 4 d'un montant supérieur, le rapport constate que la faisabilité financière et budgétaire n'est pas avérée.

Il est prévu l'acquisition de 19 véhicules de 12 mètres de long d'un coût unitaire de 250 000 € HT pour l'exploitation.

Toutefois, des hypothèses sont mentionnées, mais de manière insuffisante (par exemple pour ce qui concerne les hypothèses de modélisation de trafic), et aucun calcul détaillé n'est fourni permettant d'infirmer ou de confirmer les conclusions données.

En résumé, le SMiTU s'est prononcé sur des conclusions sur lesquelles il n'était pas en mesure d'émettre un avis critique en tant que maître d'ouvrage.

La phase 4, finalisée en avril 2013, a permis la définition du programme et la présentation de la première phase opérationnelle.

Il en ressort :

- une fréquentation estimée en 2020, selon le scénario un, à 13 200 000 voyages par an avec une recette moyenne par voyage estimée à 0,82 € et considérée comme constante à l'horizon 2020. La recette commerciale générée serait de 10,8 M€ ;
- une augmentation de l'offre kilométrique annuelle du réseau du SMiTU d'environ 850 000 km à la mise en service des deux lignes fortes de bus ;
- sur la base d'un total de 95,7 M€, une répartition de 78,2 M€ pour les marchés de travaux, de 12,5 M€ pour les marchés de service (MOE) et de 5 M€ pour le matériel roulant.

A ce stade du projet, le maître d'ouvrage ne s'était prononcé formellement sur aucun scénario et n'avait tiré aucune conséquence technique, temporelle et financière de l'étude. Aucune décision sur les principaux enjeux n'avait été prise et soumise au vote du comité syndical.

En particulier, aucune étude complémentaire n'avait été menée pour préciser les problèmes techniques de franchissement de la Moselle, décider du choix du matériel roulant et des conséquences sur l'exploitation (centre de remisage), et affiner le modèle financier. Aucun plan emplois-ressources pour l'investissement n'avait été soumis au vote du comité syndical.

6.2.3 Le programme adopté en 2014

Le comité syndical du 22 octobre 2014 a validé les terminus du projet BHNS (cf. carte ci-dessous) :

- le terminus ouest de la ligne verte à proximité de l'entrée d'autoroute d'Elange ;
- le terminus est de la ligne verte à l'ex projet Terra Lorraine ITEC d'Illange ;
- le terminus ouest de la ligne rouge à Hayange ;
- le double terminus est de la ligne rouge à Yutz et Basse-Ham.

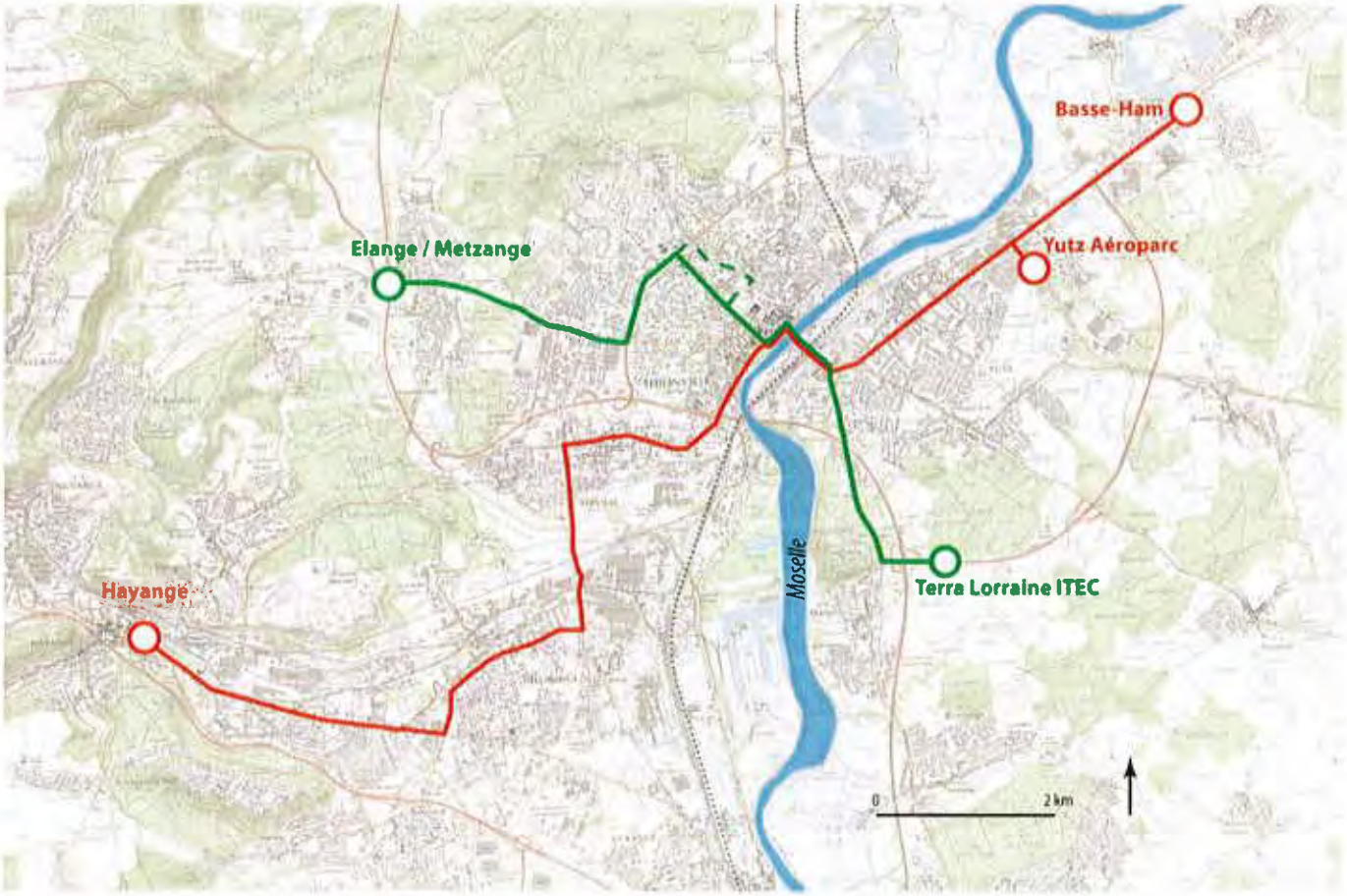
En outre, la signature d'une convention d'occupation temporaire avec la commune de Yutz afin de créer le parking-relais (P+R), Yutz Aéroparc a été autorisée par une délibération du même jour.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-Legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

Après une concertation avec les nouveaux exécutifs des différentes communes traversées par le projet, un programme « actualisé » a été réalisé pour le lancement d'un marché de maîtrise d'œuvre sur la base de travaux d'un montant de 100,2 M€ HT.

Ce programme, approuvé par une délibération du 17 décembre 2014 du comité syndical, a prévu la réalisation supplémentaire de :

- quatre P+R supplémentaires qui se rajoutent à celui de Yutz Aéroparc en cours de réalisation ;
- la création de deux nouvelles voies pour accueillir le BHNS en site propre sur le pont des alliés et le pont Schumann ;
- la réalisation d'une passerelle mode doux au-dessus de la Moselle à Thionville ;
- l'abandon des variantes sauf passage par la route de la Briquerie.



Source : SMiTU

Lors de ce même comité, la programmation en AP-CP du projet TCSP a été portée à un montant de 120 M€ TTC.

Deux délibérations ont également été prises pour le lancement des marchés de maitrise d'œuvre générale et des missions d'ingénierie et d'études géotechniques du projet TCSP.

A ce stade du projet, aucune étude n'avait été réalisée concernant les conditions du franchissement de la Moselle et des voies ferrées.

Les modifications substantielles du besoin qui ont porté le coût du projet à 120 M€ TTC sont dues à la prise en compte de l'intermodalité, à l'évolution du besoin concernant les voiries et à l'estimation plus précise des coûts du programme. Aucune étude n'avait encore été conduite et approuvée par le comité syndical sur le financement de cette dépense.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

6.2.4 La conduite de l'opération en 2014-2015

Par délibération du 3 juillet 2014, le conseil syndical avait attribué deux marchés d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO).

- un marché d'AMO technique évalué à 900 000 € HT (visant à assurer la pleine maîtrise du processus de réalisation du projet, sur les plans organisationnel, administratif, financier, technique, de gestion et qualitatif) ;
- un marché d'AMO juridique estimé à 250 000 € HT (mission de conseil et d'assistance avec pour objectif de maîtriser le processus de mise en œuvre du projet sur le plan juridique).

Par délibération du 11 mars 2015, le conseil syndical a choisi de substituer à l'assistance à maitrise d'ouvrage, un mandat de maîtrise d'ouvrage au sens de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée (dite « loi MOP) » alors en vigueur.

Dans les limites du programme et de l'enveloppe financière prévisionnelle qu'il a arrêtés, le maître de l'ouvrage pouvait confier à un mandataire l'exercice, en son nom et pour son compte de certaines de ses attributions[12]. La délégation de maîtrise d'ouvrage était strictement encadrée [13]et prenait obligatoirement la forme d'une convention de mandat.

Le 26 juin 2015, le comité syndical a autorisé la signature du marché de mandataire avec le groupement pour un montant de 5 171 590 € HT ainsi que le lancement du marché de missions des levés topographiques. Le mandat de maîtrise d'ouvrage a été notifié pour ce montant le 10 juillet 2015.

Le coût global prévisionnel du projet a atteint 167 M€ TTC, le surcoût étant dû principalement à la construction d'un ouvrage d'art spécifique et adapté pour franchir la Moselle et à la construction d'un « centre de remisage » pour le matériel roulant.

Lors de la signature du mandat de maîtrise d'ouvrage, le programme et l'enveloppe prévisionnelle n'étaient pas arrêtés contrairement aux dispositions de la loi MOP. Le contrat de mandat a donc été signé sur un besoin qui n'était pas totalement et correctement défini.

6.2.5 L'attribution du marché de maîtrise d'œuvre par la procédure de concours (2015)

Le 28 octobre 2015, le marché de maîtrise d'œuvre générale a été notifié à un groupement d'entreprises pour un montant de 4 975 120,50 € HT, soit 5 970 144,60 € TTC.

Le marché de maîtrise d'œuvre a été modifié par l'avenant n° 1 du 20 octobre 2017 prenant effet le 23 novembre 2017 et qui a ramené le marché à 4 142 679,42 € HT.

6.2.6 La redéfinition du besoin (2016)

En 2016, les études menées conjointement par le mandataire et le maître d'œuvre ont fait évoluer le tracé initial de l'étude de faisabilité[14].

---

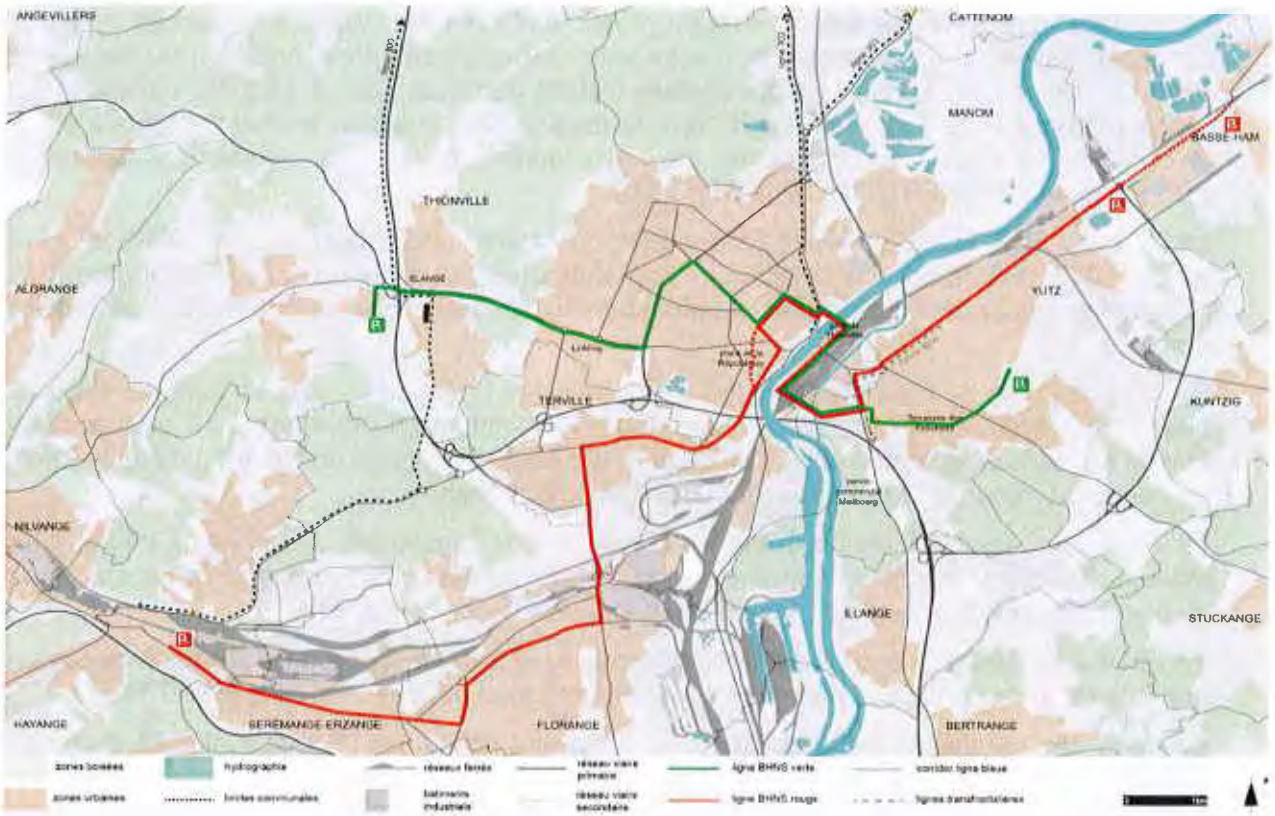
[12] Attributions de la maîtrise d'ouvrage : 1° Définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles l'ouvrage sera étudié et exécuté ; 2° Préparation du choix du maître d'œuvre, signature du contrat de maîtrise d'œuvre, après approbation du choix du maître d'œuvre par le maître de l'ouvrage, et gestion du contrat de maîtrise d'œuvre ; 3° Approbation des avant-projets et accord sur le projet ; 4° Préparation du choix de l'entrepreneur, signature du contrat de travaux, après approbation du choix de l'entrepreneur par le maître de l'ouvrage, et gestion du contrat de travaux ; 5° Versement de la rémunération de la mission de maîtrise d'œuvre et des travaux ; 6° Réception de l'ouvrage ; et l'accomplissement de tous actes afférents aux attributions mentionnées ci-dessus.

[13] Loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée (dite loi MOP).

[14] Evolution en 2016 : le tronc commun emprunte le boulevard Foch et l'avenue Clémenceau :

- franchissement de la Moselle par un nouvel ouvrage au droit de la place du Luxembourg ;

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-Legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_



Source : SMiTU

Lors du comité syndical du 3 mars 2016, l'emplacement du futur dépôt a été décidé à Florange.

Le 31 mars 2016, l'autorisation de programme (AP) du projet a évolué pour tenir compte des changements sans qu'une étude financière ne soit décidée ni conduite.

Lors du comité syndical du 14 décembre 2016, l'AP du projet a été de nouveau modifiée pour porter sa durée à 2024. Les tracés des deux lignes ont été validés, permettant le lancement des études d'avant-projet par le maitre d'œuvre.

Le marché de maîtrise d'œuvre passé en 2015 a donc été prématuré au regard de la maturité du projet.

La chambre relève que, prise dans sa globalité, l'économie de l'opération a été substantiellement modifiée en 2016. Cependant, la nature des ouvrages entraînant le surcoût a permis au maître d'ouvrage ou à son mandataire de passer des marchés de maîtrise d'œuvre indépendants.

6.2.7 L'évolution du projet TCSP à compter de 2017

Le 26 avril 2017, le bureau syndical a validé un nouveau planning en plusieurs phases. Entre 2019 et 2022, il était prévu la construction des deux ouvrages d'art pour faciliter l'accès à la gare SNCF (cadencement augmenté en 2022). Les autres travaux devaient être réalisés au rythme d'environ 7 M€ HT/an. Le nouveau dépôt de Florange (22 M€ HT) et des bus à motorisation propre[15] (11 M€ HT) ont été intégrés au projet. Le budget de l'opération a été porté à 140 M€ HT.

- presqu'île de la gare (projet Rive Droite) desservie longitudinalement par le BHNS ;
- franchissement des voies ferrées et du canal des Ecluses par un nouvel ouvrage d'art ;
- ligne verte desservant les Terrasses de Province et le Lycée Jean Mermoz à Yutz ;
- variante rue de Bourgogne pour desservir le groupe scolaire Notre Dame de la Providence.

[15] Le décret n° 2017-23 du 11 janvier 2017 impose un parc de bus à motorisation dite « propre ».

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

Le 20 décembre 2017, les études d'avant-projet (AVP) ont été validées en comité syndical. Les dossiers d'enquête publique et d'autorisation environnementale ont été réalisés sur la base de ces études. Le projet a été déclaré d'utilité publique, suite à enquête publique, par arrêté préfectoral du 18 décembre 2018 et le dossier d'autorisation environnementale a été présenté en Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CoDERST) le 22 janvier 2019.

Le 26 mars 2018, la région Grand Est a décidé d'accorder une subvention de 6,7 M€ HT et le 20 juin 2018, une délibération a acté une demande de subvention auprès du Département de la Moselle. Cependant aucun plan de financement de l'investissement global n'était encore établi.

En 2019, le projet de TCSP Citézen était au stade avant-projet des études de maîtrise d'œuvre pour l'aménagement de l'itinéraire. Les études des différents ouvrages d'art et bâtiments étaient au stade programme et une difficulté de cohérence générale de l'opération apparaissait en raison du rajout dans le temps de besoins supplémentaires.

Le calendrier actualisé de l'opération qui prévoyait le lancement des travaux n'était plus réaliste. En outre, le coût non maîtrisé était encore susceptible d'évoluer à la hausse alors qu'aucun plan de financement n'avait été validé par le conseil syndical.

En 2019-2020 une étude de faisabilité technique et financière du projet a été réalisée par un prestataire. La nouvelle estimation du coût total du projet est devenue 195,7 M€ TTC.

En outre, un marché de maîtrise d'œuvre concernant les lignes, P+R et systèmes du projet Citézen a été lancé, le principe d'un concours pour la construction du futur dépôt et de son programme ont été validés et le marché de travaux de construction de l'ouvrage d'art au-dessus de la Moselle a été notifié.

6.2.8 Le pilotage de l'opération

Selon la loi MOP[16] alors en vigueur : *« le maître de l'ouvrage est la personne morale, […], pour laquelle l'ouvrage est construit. Responsable principal de l'ouvrage, il remplit dans ce rôle une fonction d'intérêt général dont il ne peut se démettre.*

Il lui appartient, après s'être assuré de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération envisagée, d'en déterminer la localisation, d'en définir le programme, d'en arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle, d'en assurer le financement, de choisir le processus selon lequel l'ouvrage sera réalisé et de conclure, avec les maîtres d'œuvre et entrepreneurs qu'il choisit, les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. (…).

Le maître de l'ouvrage définit dans le programme les objectifs de l'opération et les besoins qu'elle doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économique, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement, relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage.

Le programme et l'enveloppe financière prévisionnelle, définis avant tout commencement des avant-projets, pourront toutefois être précisés par le maître de l'ouvrage avant tout commencement des études de projet. Lorsque le maître de l'ouvrage décide de réutiliser ou de réhabiliter un ouvrage existant, l'élaboration du programme et la détermination de l'enveloppe financière prévisionnelle peuvent se poursuivre pendant les études d'avant-projets. Il en est de même pour la réalisation d'ouvrages neufs complexes d'infrastructure et de bâtiment, sous réserve que le maître de l'ouvrage l'ait annoncé dès le lancement des consultations. Les conséquences de l'évolution du programme et de l'enveloppe financière prévisionnelle sont prises en compte par voie d'avenant ».

[16] Article 2.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

Un comité de pilotage et un comité technique ont été institués par la délibération du 25 novembre 2009. Le comité de pilotage regroupe principalement un grand nombre d'élus et double le comité syndical sans en avoir ni la légitimité ni le pouvoir.

En réalité le pilotage de l'opération repose sur un bureau restreint comprenant le président du SMiTU et dont les séances ont fait l'objet de procès-verbaux. Certaines décisions étaient soumises au vote du comité syndical.

La définition imprécise des besoins, en particulier pour ce qui concerne les itinéraires, les matériels roulants et les ouvrages d'art, a conduit à une dérive des délais et du montant de l'opération malgré le recours à des assistants à maîtrise d'ouvrage.

Les études concernant les besoins n'ont été clarifiées qu'au premier semestre 2016. Alors qu'il était prévu initialement une entrée en service vers 2018, les études du mandataire envisageaient des travaux d'ouvrages d'art préalables à ceux des voiries vers 2020-2021. En 2019, les études d'avant-projet définitif concernant les voiries ont été approuvées et la mise en service était désormais envisagée vers 2028.

En juin 2020, le comité syndical a approuvé un nouveau planning avec des travaux d'ouvrages d'art à réaliser entre janvier 2021 et mars 2025 et une mise en service en janvier 2026.

En conséquence, la chambre considère que le SMiTU, maître d'ouvrage, n'a pas piloté l'opération au sens de la loi MOP.

En particulier, les objectifs de l'opération et les besoins qu'elle doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économique, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement, relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage ont été fluctuantes faute d'un consensus autour du projet.

Le programme et l'enveloppe financière n'ont été clairement définis et financés que très tardivement.

Recommandation n° 5 : Assurer un réel pilotage de la suite du projet de transport en commun en site propre.

6.3 Le financement de l'investissement et les autorisations de programme/crédits de paiement (AP/CP)

6.3.1 Le financement

Le financement du projet de TCSP n'a pas fait l'objet d'études suffisantes tant en ce qui concerne l'investissement que l'exploitation.

De 2014 à 2016, le besoin a été redéfini et les études de maîtrise d'œuvre ont été lancées. Cependant, si des démarches de recherche de financement ont été lancées, aucune étude financière permettant une visibilité entre les différentes solutions de financement n'a été présentée au comité syndical.

De même, au cours des exercices 2017 et 2018, si d'une part un état détaillé de la situation financière du SMiTU et une projection pluriannuelle des investissements ont été effectués en interne, et si d'autre part une convention de prestation de services consistant à optimiser la recherche de financements et de partenariats européens a été signée, les besoins financiers et la soutenabilité de l'opération n'ont pas davantage été étudiés.

La nouvelle estimation du coût total du projet est de 195,7 M€ TTC. Pour son financement, 10,2 M€ de nouvelles subventions ont été obtenues de la part de l'Etat ; le montant d'autofinancement prévu étant de 35,9 M€, il reste 143 M€ à financer.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

Le SMiTU a obtenu des accords de financement auprès de quatre établissements bancaires (dont la Banque Européenne d'Investissement) à hauteur de 160 M€ et continue à chercher d'autres subventions.

Le projet a été approuvé par le comité syndical du 18 juin 2020.

Jusqu'en 2018, aucune étude des coûts supplémentaires d'exploitation induits par la mise en service du BHNS/TCSP n'avait été diligentée depuis l'étude de faisabilité de 2011, malgré l'évolution du projet.

Sur l'ensemble du projet TCSP, les études financières ont donc été insuffisantes concernant tant le financement de l'opération elle-même que l'exploitation du futur service.

La chambre note que le pilotage financier par le SMiTU a été insuffisant et qu'aucun plan de financement n'a été réellement établi et validé par le conseil syndical depuis le lancement de l'opération.

6.3.2 Le suivi en autorisation de programme/crédit de paiement (AP/CP)

Tableau 2 : Opération 103 TCSP – AP/CP (en €)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
AP votée	1 160 000	120 000 000			100 453 318,81[17]	198 509 206,70
CP au BP	9 035 171,74		10 228 324,80	3 850 000	1 797 462,08	9 597 413,70
RAR	161 826,28		985 694,40	9 141 456,60		
DM		154 000		31 200	12 885 263,61	
Total	9 196 998,02	154 000	11 214 019,20	13 022 656,60	14 682 725,69	9 597 413,70
Mandats	171 069,87	149 980,80	618 570,96	2 170 765,15	1 919 203,30	
Cumul des réalisations	213 853,78	363 834,58	982 405,54	3 153 170,69	5 072 373,99	
Cumul dans CA	213 853,78	363 834,58	982 405,54	3 499 264,79	5 439 120,09	
Différence	0	0	0	346 094,10	366 746,10	
Crédits annulés	9 025 928,15	- 981 675,20	1 453 991,64	105 539,87	12 763 522,39	

Source : SMiTU

Lors du comité syndical du 25 mars 2013, une autorisation de programme (AP) a été créée pour les études du projet TCSP (2013-2015) avant travaux. Son montant était fixé à 1 160 000 € TTC. Cette délibération a été abrogée par celle prise lors du comité syndical du 11 juin 2014, le projet ayant été repensé.

Par une délibération du 17 décembre 2014, une nouvelle AP, avec la ventilation des crédits sur les années 2015 à 2019, a été votée à hauteur de 120 M€. De nouvelles délibérations en date du 11 mars 2015 et du 31 mars 2016 ont modifié cette ventilation des crédits sur la même période.

Le 14 décembre 2016, le SMiTU a adopté une nouvelle délibération qui a porté l'autorisation de programme à 100 453 318,81 € HT et revu la ventilation des crédits de paiement sur les années 2017 à 2024.

A la suite du nouveau planning de réalisation, de la décision de construire un nouveau dépôt et de l'actualisation des prix, l'autorisation de programme a une nouvelle fois été modifiée par

[17] Montant de l'autorisation de programme votée en HT

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
099_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

la délibération du 11 avril 2018 la fixant à 198 509 206,70 €. Une nouvelle ventilation des crédits de paiement sur la période 2018-2028 a été également adoptée.

La chambre relève que, sur la période contrôlée, la programmation en AP n'a pas été maitrisée et que, du fait de l'absence de pilotage du projet, et, par suite, de la non réalisation des travaux, la ventilation des CP a été erratique.

6.4 Le versement transport majoré (VTM)

Conformément à l'article L. 2333-67 du CGCT, par délibération du 11 février 2010, le conseil syndical a décidé d'instaurer une part additionnelle au versement transport au taux maximum de 0,75 %, représentant une recette d'environ 7,4 M€ par an.

Tableau 3 : Détail des ressources fiscales (en €)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total
Versement transport total	16 612 631	17 633 488	17 250 477	17 159 529	17 320 400	17 367 852	103 344 377
dont versement transport (1 %)	*9 492 932*	*10 076 279*	*9 857 415*	*9 805 445*	*9 897 371*	*9 924 487*	*59 053 930*
dont part majorée (0,75 %)	*7 119 699*	*7 557 209*	*7 393 062*	*7 354 084*	*7 423 029*	*7 443 365*	*44 290 447*
- Restitution de la taxe Versement transport	27 590	33 526	37 468	23 385	125 334	3 648	250 952
= Ressources fiscales nettes	**16 585 041**	**17 599 962**	**17 213 009**	**17 136 144**	**17 195 065**	**17 364 204**	**103 093 425**

Source : chambre régionale des comptes d'après les comptes de gestion

De 2013 à 2018, les ressources fiscales brutes issues du versement transport et du versement transport additionnel représentent, en cumulé, un montant de 103,3 M€, dont 44,3 M€ destinés à l'opération 103 de TCSP selon les termes de la délibération susvisée.

Les dépenses cumulées de 2010 à 2018 au titre de cette opération se sont élevées à 6 221 686,08 € comprenant les études et la réalisation en 2015 du parking-relais de Yutz. Au compte administratif 2018, le SMITU présentait un résultat cumulé en excédent de 10 554 382,58 €.

Cela signifie qu'au moins 27 M€ de recettes de la majoration du versement transport ont été utilisés à d'autres fins que le projet TCSP.

Si aucun texte ne prévoit l'affectation des recettes du versement transport additionnel à l'opération qui a motivé son instauration, la chambre relève que l'utilisation d'une partie de ces recettes à d'autres fins était contraire à la délibération de 2010 qui l'a mise en place et compromettait la recette future d'un montant de 70 M€ escomptée pour financer l'opération.

Depuis l'exercice 2018, ces recettes sont cependant mises en réserve pour le financement de l'opération.

6.5 Les conséquences financières de l'opération TCSP sur Trans Fensch

Selon le COSP, « *l'actionnaire réalise en vue d'en confier l'exploitation à l'exploitant, une ou plusieurs lignes de TCSP comprenant l'infrastructure, le matériel roulant, les parcs-relais, et*

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

de manière générale l'ensemble des installations et équipements nécessaires à son exploitation conforme au service décrit à l'annexe 1.

Cette réalisation comportera plusieurs étapes intermédiaires en fonction de l'avancement des travaux d'infrastructure et des commandes de matériel roulant. Toutefois, le TCSP sera considéré comme en exploitation dès lors qu'une ligne au moins sera identifiée comme telle, exploitée avec du matériel dédié, et empruntant l'infrastructure réservée sur une partie substantielle de son parcours.

L'exploitant assure l'entière responsabilité des opérations préalables à la mise en exploitation nécessaires en vue du fonctionnement nominal du service dès le premier jour, à l'exception des opérations liées à la maîtrise d'œuvre de l'équipement et relevant de la responsabilité de l'actionnaire, et auxquelles il sera associé ».

Trans Fensch était chargée, entre autres :

- de la préparation et de l'adaptation de la société en vue de la prise en charge de l'exploitation du TCSP ;
- du recrutement et de la formation des personnels qualifiés nécessaires à l'entretien, à la maintenance et au fonctionnement des différentes installations et matériels ;
- de la préparation et de la mise en œuvre de l'exploitation du TCSP.

En outre, l'exploitant devait apporter sa contribution à des tâches relevant de la responsabilité du SMiTU. En particulier, il devait être « *associé dès sa désignation à l'ensemble des travaux, réunions, essais, tests relatifs à la maîtrise d'œuvre du TCSP, auxquels il apporte son expérience, son conseil et fait valoir le cas échéant ses réserves et ses observations* ».

Dès le COSP, l'AOM a choisi de confier l'exploitation du TCSP à Trans Fensch sans évaluer avec précision les spécificités nouvelles du projet par rapport à l'exploitation du réseau ni les transformations et acquisitions de nouvelles compétences qui en découlaient.

En particulier, aucune évaluation précise fondée sur des expertises indépendantes n'a été menée pour déterminer les changements à conduire afin d'adapter la société à ce nouveau projet et le coût afférent.

Il était cependant indiqué au COSP que les conditions financières pouvaient être réexaminées pour tenir compte « *des modifications de services impactant l'équilibre économique du contrat, notamment avec la mise en service du TCSP* ».

En choisissant de confier *a priori* le projet de TCSP à Trans Fensch sans étudier sa capacité d'adaptation et le coût de cette transformation, la gouvernance du projet et l'AOM ont manqué de prudence et de bonne gestion rendant tout changement délicat à gérer.

Depuis, le SMiTU s'est orienté vers une délégation de service public entrainant la dissolution de la SPL.

7. LA QUALITÉ DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

7.1 Les rapports d'orientations budgétaires

Le rapport d'orientations budgétaires (ROB) est prévu pour les syndicats mixtes par l'article L. 5722-1 du CGCT qui renvoie aux dispositions du livre III de la deuxième partie applicables aux communes de 3 500 habitants à moins de 10 000 habitants, l'article L. 2312-1 du même code fixe son contenu.

Sur les exercices 2017 et 2018, certains éléments obligatoires sont bien présents dans les ROB :

- la présentation de la structure ;
- l'évolution des dépenses et des recettes ;

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

- le tableau des effectifs ;
- les avantages en nature ;
- le temps de travail.

Pour ce dernier point, le SMiTU ne donne pas de détail et se contente de rappeler que le temps de travail des agents est de 35 heures par semaine, qu'un agent est à temps partiel (90 %) et un à temps non complet (28 h/semaine).

7.2 L'inventaire des immobilisations

L'instruction M4 dispose que « *la responsabilité du suivi des immobilisations incombe, de manière conjointe, à l'ordonnateur, chargé plus spécifiquement du recensement des biens et de leur identification, et au comptable chargé de leur enregistrement et de leur suivi à l'actif du bilan* ».

Jusqu'en 2019, le SMiTU ne disposait pas d'inventaire. Il y a remédié à l'occasion du contrôle de la chambre, qui n'a cependant pas vérifier sa conformité.

7.3 Les dotations aux amortissements des immobilisations

Conformément à la réglementation, une délibération définit les catégories de biens à amortir et la durée des amortissements.

Le montant des dotations aux amortissements a progressé de 0,6 M€ en 2013 à 2,9 M€ en 2018 (1,8 M€ hors régularisation d'anomalies).

Tableau 4 : Montant des dotations aux amortissements

En €	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Dotation aux amortissements des immobilisations incorporelles et corporelles	570 145	599 501	774 932	1 997 738	2 055 931	2 908 166
= Dotations nettes aux amortissements	**570 145**	**599 501**	**774 932**	**1 997 738**	**2 031 999**	**2 908 166**
en % du produit total	*3,4 %*	*3,4 %*	*4,5 %*	*11,7 %*	*11,8 %*	*16,7 %*

Source : chambre régionale des comptes d'après les comptes de gestion

Le SMiTU a fait l'acquisition en 2015 de 37 bus neufs, mis à disposition de Trans-Fensch à titre gracieux, ainsi qu'un plateau et demi de bureau, dont il occupe un plateau, le demi-plateau restant étant loué à d'autres organismes.

Même si des tableaux d'amortissements existaient en fonction des acquisitions de biens par le SMiTU et que ses services se rapprochaient régulièrement des services du comptable public, l'absence d'inventaire ne permettait pas de vérifier l'exactitude de ces montants.

Les amortissements ne pouvaient donc être évalués correctement, ce qui a nui à la qualité de l'information financière et à la fiabilité du résultat.

7.4 Le taux d'exécution budgétaire

Pendant la période sous revue, le taux d'exécution par chapitre de la section d'exploitation varie entre 50 % et 93 % en dépenses et entre 47 % et 288 % en recettes (cf. annexe 3, tableau 3, le total des crédits ouverts intégrant le budget primitif, les décisions modificatives et les restes à réaliser de l'année).

En dépenses, ces taux d'exécution apparaissent faibles. Ils varient de 93 % pour les autres dépenses de gestion courante (chapitre 65) à 54 % pour les charges à caractère général

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

(chapitre 011). Le taux d'exécution du chapitre 012 (charges de personnel et frais assimilés) est de 69,2 % en moyenne sur la période contrôlée, ce qui est particulièrement bas pour des dépenses prévisibles.

En recettes de la section d'exploitation, les réalisations aux chapitres 73 (produits issus de la fiscalité) et 74 (subventions d'exploitation) sont conformes aux crédits ouverts (taux en moyenne à 100 % sur la période).

Au vu des taux d'exécution budgétaires, le pilotage des dépenses apparait perfectible et doit donc être amélioré. Cette surévaluation des crédits en dépenses nuit à la sincérité du budget en minorant le résultat d'exploitation prévisionnel.

Pendant la période de contrôle, le taux d'exécution par chapitre de la section d'investissement est compris entre 13 % et 48 % en dépenses, et entre 7 % et 352 % en recettes (cf. annexe 3, tableau 4). Comme pour la section d'exploitation, ces taux apparaissent faibles.

En section d'investissement, les budgets ont été largement surévalués et nuisent à la sincérité des prévisions : en effet, les taux de crédits annulés s'élèvent à 82 % en dépenses d'investissement et à 50 % en recettes par rapport aux crédits ouverts.

La chambre constate le caractère perfectible de la prévision et du pilotage budgétaire.

Recommandation n° 6 : Améliorer la prévision et le pilotage budgétaire de la section d'exploitation et de la section d'investissement.

7.5 Les ressources humaines

Au vu des bulletins de paye, les chiffres relatifs aux dépenses de personnel portés aux comptes de gestion et des comptes administratifs étaient erronés. En effet, le SMiTU ne procédait pas à l'imputation des éléments de paye conformément à la nomenclature comptable M 43.

Hormis le supplément familial de traitement bien imputé au compte 6415, toutes les autres rubriques de paye des contractuels, dont les traitements, sont imputées au compte 6413 « primes et gratifications ».

Le supplément familial de traitement des personnels titulaires ou stagiaires était bien imputé au 6415, par contre les primes, les indemnités étaient imputées au compte 6411 « salaires, appointements, commissions de base » et non au compte 643 « primes et gratifications » ou 6414 « indemnités gratifications et avantages divers ».

Selon l'ordonnateur, les imputations comptables ont été modifiées en cours de contrôle. La chambre prend note de son engagement à veiller à ce que des vérifications annuelles soient faites pour que ce type d'erreurs ne se reproduise plus.

8. L'ANALYSE FINANCIÈRE

8.1 Les produits et les charges de gestion courante

Les produits de gestion courante, d'un montant de 25,5 M€ en 2018, comprennent principalement le versement transport net des remboursements pour 70,5 % ainsi que des subventions reçues pour 29,4 %. Durant la période sous revue, le montant total des produits de gestion courante reste stable entre 24,1 M€ et 25,5 M€.

L'essentiel des sommes du versement transport majoré perçu n'a pas été affecté en section d'investissement contribuant à l'autofinancement mais a servi à équilibrer la section de fonctionnement, qui, sans cela, aurait été en déficit au regard des flux financiers vers Trans Fensch.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

Tableau 5 : Produits de gestion courante

En €	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Versement transport net des remboursements	16 585 041	17 599 962	17 213 009	17 136 144	17 195 065	17 364 204
+ Subventions	7 332 080	7 332 126	7 332 511	7 334 266	6 992 951	7 522 896
+ Autres produits de gestion courante (hors redevances)	235 077	178 367	366 390	323 454	310 459	634 645
= Produits de gestion courante	**24 152 198**	**25 110 454**	**24 911 909**	**24 793 864**	**24 498 476**	**25 521 745**
Subventions d'exploitation en % des produits de gestion courantes	*30,4 %*	*29,2 %*	*29,4 %*	*29,6 %*	*28,5 %*	*29,5 %*
Subventions d'exploitation en % du produit total	*44,2 %*	*41,7 %*	*42,6 %*	*42,8 %*	*40,7 %*	*43,3 %*

Source : chambre régionale des comptes d'après les comptes de gestion

Les charges courantes sont principalement composées des subventions versées dont les subventions d'exploitation qui représentent en moyenne sur la période sous revue, 96 %. Après avoir atteint 28 M€ en 2014, leur montant a baissé continument pour atteindre 18,6 M€ en 2018, suivant en cela la baisse des subventions d'exploitation versées à Trans Fensch.

Tableau 6 : Charges courantes

En €	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Charges à caractère général	323 006	251 849	313 266	538 913	391 432	362 692
+ Charges de personnel	454 268	458 030	471 137	462 304	499 245	430 553
+ Subventions	20 910 600	27 483 006	23 515 844	23 613 185	21 496 911	17 674 425
+ Autres charges de gestion	75 668	59 080	164 131	93 013	203 098	74 505
+ Charges d'intérêt et pertes nettes de change (réelles)	0	0	15 755	61 289	58 488	55 652
= Charges courantes	**21 763 541**	**28 251 965**	**24 480 132**	**24 768 703**	**22 649 174**	**18 597 827**
Charges de personnel / charges courantes	*2,1 %*	*1,6 %*	*1,9 %*	*1,9 %*	*2,2 %*	*2,3 %*
Intérêts / charges courantes	*0 %*	*0 %*	*0,1 %*	*0,2 %*	*0,3 %*	*0,3 %*

Source : chambre régionale des comptes d'après les comptes de gestion

La chambre note la relative stabilité des produits de gestion courante et l'évolution à la baisse des charges courantes qui ne sont inférieures aux produits qu'à compter de l'exercice 2015. Cependant, hors le montant du versement transport majoré d'environ 7,4 M€ annuel, le montant des recettes n'aurait pas permis au SMiTU de verser à la fois de telles subventions d'exploitation aux organismes de droit public et privé, d'assurer le service de sa dette et d'équilibrer son budget.

8.1.1 Les ressources

Les ressources fiscales nettes se composent exclusivement du versement transport (VT) net de la restitution de la taxe « versement transport ». Leur produit est supérieur à 16,5 M€.

L'article L. 2333-66 du CGCT dispose que : « *le versement destiné au financement des transports en commun est institué par délibération du conseil municipal ou de l'organe compétent de l'établissement public qui organise au moins un des services mentionnés au [...] code des transports. La délibération énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement* ».

L'article L. 2333-67 du CGCT dispose que : « *le taux de versement est fixé ou modifié par délibération du conseil municipal ou de l'organisme compétent de l'établissement public qui*

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

est l'autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports dans la limite de : […]

- 1 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune, de la métropole de Lyon ou de l'établissement public est supérieure à 100 000 habitants ;

- 1,75 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population [...] de l'établissement public de coopération est supérieure à 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice de la mobilité a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé. Si les travaux correspondants n'ont pas été commencés dans un délai maximum de cinq ans à compter de la date de majoration du taux du versement destiné au financement des mobilités, le taux applicable à compter de la sixième année est ramené à 1 % au plus. Toutefois, ce délai court à compter du 1er janvier 2004 pour les collectivités locales dont les délibérations fixant un taux supérieur à 1 % ont été prises antérieurement à cette date ».

L'article L. 2333-68 précise que *: « sous réserve des dispositions des articles L. 2333-70 et L. 5722-7-1, le versement est affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains et non urbains exécutés dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et organisés par cette autorité et des autres services de transports publics qui, sans être effectués entièrement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, concourent à la desserte de l'agglomération dans le cadre d'un contrat passé avec l'autorité responsable de l'organisation de la mobilité. Le versement est également affecté au financement des opérations visant à améliorer l'intermodalité transports en commun-vélo ainsi qu'au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement de toute action relevant des compétences des autorités organisatrices de la mobilité au sens des articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 du code des transports ».*

La part majorée du versement transport a été instaurée par la délibération du 24 février 2010, elle représente un taux supplémentaire de 0,75 % sur un total de 1,75 %, soit environ 7 M€ par an.

Tableau 7 : Détail des ressources fiscales

En €	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total
Versement transport	16 612 631	17 633 488	17 250 477	17 159 529	17 320 400	17 367 852	103 344 377
- Restitution du Versement transport	27 590	33 526	37 468	23 385	125 334	3 648	250 952
Ressources fiscales nettes	**16 585 041**	**17 599 962**	**17 213 009**	**17 136 144**	**17 195 065**	**17 364 204**	**103 093 425**

Source : chambre régionale des comptes d'après les comptes de gestion

De 2013 à 2018, les ressources fiscales nettes issues du versement transport et du versement transport majoré représentent, en cumulé, le montant de 103,1 M€.

Les produits provenant du versement transport sont complétés par des subventions reçues, d'un montant de 7,3 M€ de 2013 à 7,5 M€ en 2018. Ces subventions proviennent principalement de l'Etat (3,5 M€ en 2018, soit 47 %) et des membres du SMiTU (4 M€ en 2018, soit 53 %).

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

Tableau 8 : Détail des subventions d'exploitation reçues

En €	2013	2014	2015	2016	2017	2018
État	3 532 864	3 532 864	3 532 864	3 532 864	3 535 364	3 532 864
+ Régions	0	0	0	0	0	2 322
+ Départements	2 652	1 796	444	1 910	0	1 393
+ Communes	455 857	456 759	456 496	456 785	541 886	618 420
+ Groupements de collectivités	3 340 707	3 340 707	3 342 707	3 342 707	2 915 702	3 367 480
+ Autres EPL	0	0	0	0	0	0
= Subventions et participations des collectivités territoriales	**7 332 080**	**7 332 126**	**7 332 511**	**7 334 266**	**6 992 951**	**7 522 480**
+ Autres subventions d'exploitation	0	0	0	0	0	416
= Subventions d'exploitation	**7 332 080**	**7 332 126**	**7 332 511**	**7 334 266**	**6 992 951**	**7 522 896**

Source : chambre régionale des comptes d'après les comptes de gestion

La chambre relève que les produits issus des ressources fiscales et des subventions reçues, d'un montant total de 24 M€ par an, proviennent pour 70 % du versement transport et du versement transport majoré et pour 30 % de subventions reçues.

Les versements des collectivités et des EPCI membres représentent en moyenne 0,3 M€ par an et ne correspondaient pas aux statuts jusqu'en 2018. Les contributions ont été modifiées par délibération du 3 avril 2019.

Les modalités de calcul des contributions sont ambigües car elles ne précisent pas sur quelles bases et avec quelles clefs de répartition elles sont élaborées.

8.1.2 Les subventions versées par le SMiTU

En 2013, le SMiTU a versé 20,8 M€ dans le cadre de la délégation de service public avec la SAEM Trans Fensch.

Cependant, de 2013 à 2014, la reprise de l'exploitation par la SPL et une SAEM pour les lignes transfrontalières a conduit, à une augmentation de 2,8 M€, soit 13,4 % du coût total de l'exploitation pour une offre de transport identique.

De 2015 à 2017, les versements décroissants de 3,2 M€ à 1,1 M€ correspondent à l'exploitation d'autres lignes par des opérateurs privés.

De 2015 à 2017, des versements d'un montant annuel total compris entre 20,2 M€ et 21,2 M€ ont été versés à la SPL Trans Fensch.

En 2017 ces montants correspondent principalement à :

- la SFE pour 13,9 M€ ;
- la compensation tarifaire pour un montant de 6 M€ ;
- les taxes salaires pour 436 867 € ;
- le troisième enfant subventionné pour 2 228 € ;
- les scolaires de la Meurthe-et-Moselle ;
- le transport des PMR pour 209 527 € ;
- Citelo pour 7 360 €.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

De 2014 à 2016, les subventions d'exploitation versées (aux organismes publics et privés) sont stables autour de 23,5 M€. À partir de l'exercice 2017, le SMiTU a baissé ses subventions versées de 2,1 M€.

Cette baisse concerne tant le montant versé à des opérateurs privés, qui a diminué de 1,2 M€ en 2017 après la suppression de plusieurs lignes, que les versements effectués au profit de Trans Fensch, qui ont baissé de 0,9 M€.

En 2018, la réduction des subventions versées à Trans Fensch s'est poursuivie, leur montant total baissant à 17,7 M€, principalement en raison de la baisse de la SFE de 13,9 M€ à 12,8 M€ et de la compensation tarifaire versée forfaitairement pour un montant de 6 M€ jusqu'en 2017, à 3,2 M€ en 2018.

En 2014, une subvention d'équipement d'un montant de 3,6 M€ a été versée par le SMiTU à Trans Fensch pour l'acquisition de 16 autocars. En 2015, 37 véhicules ont directement été acquis par le SMiTU.

Les autres subventions d'équipement versées, pour des montants variables entre 130 762 € en 2015 et 22 599 € en 2018, correspondent à des compétences dont ne dispose pas le SMiTU telles que celles concernant les abri-voyageurs.

Ces subventions ont pour objet d'inciter les collectivités à financer les abris-voyageurs ou la mise aux normes pour une accessibilité pour handicapés. Dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM), ces compétences devraient être reprises par le SMiTU.

Tableau 9 : Le détail des subventions versées par le SMiTU

En €	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Subventions d'exploitation aux organismes publics	5 850	14 736	20 171 542	21 151 410	20 268 857	17 258 955
+ Subventions d'exploitation aux organismes de droit privé	20 846 203	23 673 624	3 213 540	2 409 050	1 197 464	392 872
= Subventions d'exploitation versées	**20 852 053**	**23 688 359**	**23 385 081**	**23 560 460**	**21 466 322**	**17 651 827**
+ Subventions d'équipement aux organismes publics	58 546,19	124 411,72	130 762,46	52 725,02	30 589,32	22 598,58
+ Subventions d'équipement aux organismes de droit privé	0	3670235	0	0	0	0
= Subventions d'équipement versées	**58 546**	**3 794 647**	**130 762**	**52 725**	**30 589**	**22 599**
= Subventions versées	**20 910 600**	**27 483 006**	**23 515 844**	**23 613 185**	**21 496 911**	**17 674 425**

Source : chambre régionale des comptes d'après les comptes de gestion ;

Prises globalement, les subventions d'exploitation versées étaient de 23,3 M€ à 23,6 M€ entre 2014 et 2016. Le montant des subventions a baissé de 8,9 %, à 21,5 M€, en 2017 puis de 17,6 %, à 17,7 M€, en 2018.

8.1.3 Les charges de personnel

Les charges totales de personnel, qui se sont élevées à 430 553 € en 2018, sont stables depuis 2013. L'ensemble des charges de personnel représente 2,3 % des charges courantes en 2018.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

Tableau 10 : Nombre d'agents titulaires et non-titulaires au 31 décembre de l'année N

En nombre	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Titulaires	7	6	4	5	5	6
Non titulaires	3	5	6	5	4	3
Total	10	11	10	10	9	9
En ETPT						
Titulaires	7	5	4	5	5	6
Non titulaires	3	5	6	5	4	3
Total	10	10	10	10	9	9

Source : données de la collectivité et comptes administratifs de 2013 à 2018

Les erreurs d'imputation relevées en fiabilité des comptes ne permettent pas d'affiner l'analyse des charges de personnel.

8.1.4 Autres produits et charges

Les autres produits de gestion, d'un montant de 634 645 € en 2018, représentent sur la période sous revue 3,7 % du produit total. Ils sont exclusivement composés de produits divers (compte 758).

Les autres charges de gestion, d'un montant de 74 505 € en 2018, représentent sur la période sous revue 0,4 % du produit total. Elles sont principalement composées d'indemnités et frais de mission des élus pour 72 811 €.

Tableau 11 : Autres produits et charges

En €	2013	2014	2015	2016	2017	2018
+ Produits divers de gestion courante	235 077	178 367	366 390	323 454	310 459	634 645
= Autres produits de gestion (hors redevances versées par les fermiers et concessionnaires)	**235 077**	**178 367**	**366 390**	**323 454**	**310 459**	**634 645**
en % du produit total	*1,4 %*	*1 %*	*2,1 %*	*1,9 %*	*1,8 %*	*3,7 %*
Redevances pour concessions, brevets, licences, procédés…	0	0	0	1 296	0	324
+ Indemnités et frais de mission et formation des élus	72 350	58 997	61 422	65 510	72 448	72 811
+ Charges diverses de gestion courante	3 317	83	102 709	26 206	130 650	1 370
= Autres charges de gestion	**75 668**	**59 080**	**164 131**	**93 013**	**203 098**	**74 505**
en % du produit total	*0,5 %*	*0,3 %*	*1 %*	*0,5 %*	*1,2 %*	*0,4 %*

Source : chambre régionale des comptes d'après les comptes de gestion

Entre 2016 et 2018, le SMiTU a inscrit des charges exceptionnelles qui ont dégradé le résultat.

Tableau 12 : Charges et produits exceptionnels

En €	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Autres charges exceptionnelles	173 801	0	19 772	532 630	659 213	330 965

Source : chambre régionale des comptes d'après les comptes de gestion

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

8.2 La capacité d'autofinancement brute

L'excédent brut d'exploitation (EBE) avant subventions d'équipement versées varie fortement d'une année à l'autre sur la période de contrôle.

Il passe ainsi, de 2,4 M€ en 2013 à 0,7 M€ en 2014. Cette baisse est principalement due aux « subventions d'exploitation versées » qui progressent de 2,8 M€ entre 2013 et 2014. Il continue de baisser à 0,5 M€ en 2015 et à 0,1 M€ en 2016, ce qui ne représentait que 0,8 % du produit d'exploitation total.

En 2017, l'EBE avant subventions d'équipement versées s'élève à 1,9 M€ soit 11,3 % du produit total. Cette évolution positive résulte de la baisse de 2,1 M€ des subventions d'équipement versées à Trans Fensch suite à l'abandon par le SMITU des lignes transfrontalières. En 2018, du fait de la poursuite de la baisse des versements à la SPL, l'EBE avant subventions d'équipement versées s'établit à 7 M€.

En tenant compte des subventions d'équipement versées, l'EBE varie fortement sur la période de contrôle. Ainsi, positif de 2,3 M€ en 2013, il devient négatif de 3,1 M€ en 2014 après le versement exceptionnel de subventions d'équipement pour un montant de 3,7 M€. En 2015 et 2016, l'EBE ne représente que 2,6 % et 0,5 % du produit total. Le redressement opéré en 2017 permet un EBE de 1,9 M€ soit 11,1 % du produit total. Ce redressement se confirme en 2018 avec un EBE à près de 7 M€.

En conséquence de ces variations de l'EBE, la capacité d'autofinancement (CAF) brute est négative de 3,1 M€ en 2014, faible en 2015 et 2016 (27 634 €) avant de se redresser à 1,5 M€ en 2017 puis à 7 M€ en 2018.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

Tableau 13 : La capacité d'autofinancement brute

En €	2013	2014	2015	2016	2017	2018
+ Ressources fiscales (versement transport net des reversements)	16 585 041	17 599 962	17 213 009	17 136 144	17 195 065	17 364 204
= Produit total	**16 585 041**	**17 599 962**	**17 213 009**	**17 136 144**	**17 195 065**	**17 364 204**
- Consommations intermédiaires	270 096	197 938	242 840	480 806	324 000	294 978
- Impôts taxes et versements assimilés (sauf personnel)	52 910	53 911	70 426	58 107	67 432	67 714
- Charges de personnel	454 268	458 030	471 137	462 304	499 245	430 553
+ Subvention d'exploitation perçues	7 332 080	7 332 126	7 332 511	7 334 266	6 992 951	7 522 896
- Subventions d'exploitation versées	20 852 053	23 688 359	23 385 081	23 560 460	21 466 322	17 651 827
+ Autres produits de gestion	235 077	178 367	366 390	323 454	310 459	634 645
- Autres charges de gestion	75 668	59 080	164 131	93 013	203 098	74 505
= Excédent brut d'exploitation avant subventions d'équipement versées	**2 447 203**	**653 136**	**578 295**	**139 175**	**1 938 380**	**7 002 168**
en % du produit total	*14,8 %*	*3,7 %*	*3,4 %*	*0,8 %*	*11,3 %*	*40,3 %*
- Subventions d'équipement versées	58 546	3 794 647	130 762	52 725	30 589	22 599
= Excédent brut d'exploitation	**2 388 656**	**- 3 141 511**	**447 532**	**86 450**	**1 907 791**	**6 979 569**
en % du produit total	*14,4 %*	*- 17,8 %*	*2,6 %*	*0,5 %*	*11,1 %*	*40,2 %*
+/- Résultat financier (réel seulement)	0	0	- 15 755	- 61 289	- 58 488	- 55 652
+/- Résultat exceptionnel (réel, hors cessions)	47 007	1 058	8 076	2 473	- 309 977	58 971
= CAF brute avant impôts sur les bénéfices	**2 435 663**	**- 3 140 454**	**439 852**	**27 634**	**1 539 325**	**6 982 889**
en % du produit total	*14,7 %*	*- 17,8 %*	*2,6 %*	*0,2 %*	*9 %*	*40,2 %*
= CAF brute	**2 435 663**	**- 3 140 454**	**439 852**	**27 634**	**1 539 325**	**6 982 889**
en % du produit total	*14,7 %*	*- 17,8 %*	*2,6 %*	*0,2 %*	*9 %*	*40,2 %*

Source : CRC d'après les comptes de gestion

La chambre note que le versement de subventions d'équipement pour l'achat de matériel roulant en 2014 a causé une CAF brute négative de 3,1 M€. Lors des deux exercices 2015 et 2016 celle-ci est restée faible ne permettant pas un autofinancement suffisant.

Elle ne retrouvera un niveau de 7 M€ qu'en 2018 grâce à la disparition du versement de la subvention d'exploitation pour les lignes vers le Luxembourg puis à la diminution importante des versements à Trans Fensch en 2017 et 2018.

Recommandation n° 7 : Revoir le montant des participations des membres afin d'équilibrer le budget et de réserver le versement transport majoré au financement du projet de TCSP.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

8.3 Le financement des investissements

En l'absence d'endettement, la CAF nette est identique à la CAF brute en 2013 et en 2014. En 2015, la CAF nette se monte à 0,4 M€ puis devient négative en 2016 à - 0,1 M€. Elle s'établit à 1,3 M€ en 2017 et à 6,8 M€ en 2018 sous l'effet de l'amélioration de la CAF brute.

Les autres recettes d'investissement, hors emprunt, varient de 130 498 € en 2013 à 3,2 M€ en 2016 grâce à des recettes exceptionnelles.

Parmi ces recettes, les subventions d'investissement reçues correspondent à des fonds européens de développement régional (FEDER) pour la billettique. Les recettes exceptionnelles de 2,2 M€ en 2016, puis 377 154 € en 2017, correspondent à la réfaction de TVA à Trans Fensch pour l'achat de 37 bus et leur mise à disposition de Trans Fensch. Cet apport exceptionnel majore en 2016 les recettes d'investissement hors emprunt qui s'élèvent alors à 3,2 M€ mais rechutent à 445 088 € en 2017.

Par suite, le financement propre disponible, somme de l'autofinancement et des autres recettes d'investissement, fluctue fortement rendant délicat une programmation financière sur le long terme.

Tableau 14 : Financement propre disponible

En €	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Financement propre disponible	**2 566 161**	**- 2 893 765**	**1 126 378**	**3 070 297**	**1 767 263**	**7 899 526**

Source : CRC d'après les comptes de gestion

Le montant cumulé des dépenses d'équipement de 2013 à 2018 est de 22,3 M€ dont 13,4 M€ pour l'exercice 2015 et 4,1 M€ en 2016. Il s'élevait à 2 M€ en 2017 et à 1,2 M€ en 2018. Sur la période contrôlée ces dépenses d'équipement comprennent principalement l'achat des véhicules pour Trans Fensch pour 11,6 M€ et le bâtiment du siège du SMiTU pour 1,8 M€.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

Tableau 15 : Le financement des dépenses d'équipement

En €	2013	2014	2015	2016	2017	2018
CAF brute	**2 435 663**	**- 3 140 454**	**439 852**	**27 634**	**1 539 325**	**6 982 889**
- Annuité en capital de la dette (hors autres dettes)	0	0	53 153	214 348	217 151	219 989
= CAF nette ou disponible (C)	**2 435 663**	**- 3 140 454**	**386 699**	**- 186 714**	**1 322 175**	**6 762 899**
en % du produit total	*14,7 %*	*- 17,8 %*	*2,2 %*	*- 1,1 %*	*7,7 %*	*38,9 %*
Fonds de compensation de la TVA (FCTVA)	11 290	936	2 811	3 967	67 934	302 894
+ Subventions d'investissement	10 901	179 037	721 168	729 342	1 163 892	0
+ Produits de cession	0	28 800	15 700	245 000	0	320 303
+ Autres recettes	108 307	37 915	0	2 278 703	377 154	513 430
= Recettes d'inv. hors emprunt (D)	**130 498**	**246 688**	**739 679**	**3 257 011**	**445 088**	**1 136 627**
= Financement propre disponible (C+D)	**2 566 161**	**- 2 893 765**	**1 126 378**	**3 070 297**	**1 767 263**	**7 899 526**
Financement propre dispo / Dépenses d'équipement	*463,1 %*	*- 333,3 %*	*8,4 %*	*73,1 %*	*86,4 %*	*672,5 %*
- Dépenses d'équipement (y compris travaux en régie et dons en nature)	554 096	868 150	13 480 310	4 199 973	2 046 163	1 174 641
+/- Dons, subventions et prises de participation en nature, reçus ou donnés	0	0	0	0	0	330 688
- Participations et inv. financiers nets	397 120	0	0	40 240	71 152	- 124 008
+/- Variation de stocks de biens et produits	0	0	0	0	0	0
- Charges à répartir	0	0	0	0	0	0
+/- Variation autres dettes et cautionnements	0	0	0	15 000	0	0
= Besoin (-) ou capacité (+) de financement	**1 614 945**	**- 3 761 915**	**- 12 353 933**	**- 1 184 916**	**- 350 052**	**6 518 205**
Nouveaux emprunts de l'année (y compris pénalités de réaménagement)	0	0	4 847 820	0	0	0
Mobilisation (-) ou reconstitution (+) du fonds de roulement net global	1 614 945	- 3 761 915	- 7 506 113	- 1 184 916	- 350 052	6 518 205

Source : CRC d'après les comptes de gestion

Le financement propre disponible cumulé de 2013 à 2018, d'un montant de 13,5 M€, dont 7,9 M€ pour la seule année 2018, représente 60,5 % des dépenses d'équipement cumulées durant cette même période.

Cependant, sans l'exercice 2018 qui est exceptionnel, le financement propre ne représente plus que 26,5 % des dépenses d'équipements (5,6 M€ sur 21,1 M€), ce qui illustre la faible capacité d'autofinancement jusqu'en 2017.

Par suite, le besoin de financement cumulé de 2013 à 2018, qui s'élève à 9,5 M€, a été assuré par 4,8 M€ de nouveaux emprunts en 2015 et 4,7 M€ de mobilisation du fonds de roulement net global. Fortement mobilisé de 2013 à 2017, ce dernier n'a pu être que partiellement reconstitué qu'en 2018 grâce à l'amélioration de l'autofinancement.

8.4 La dette

A la suite d'un emprunt levé en 2015, l'encours de dette au 31 décembre de l'année, jusqu'alors négligeable, a été porté à 4,8 M€. Au 31 décembre 2018, compte tenu d'une annuité du capital de la dette d'environ 0,2 M€, l'encours de la dette a baissé à 4,1 M€.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

Tableau 16 : La dette

En €	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Encours de dettes du BP au 1er janvier	15 000	15 000	15 000	4 809 667	4 580 318	4 363 168
- Annuité en capital de la dette (hors remboursements temporaires d'emprunt)	0	0	53 153	214 348	217 151	219 989
- Var. des autres dettes non financières (hors remboursements temporaires d'emprunts)	0	0	0	15 000	0	0
= Encours de dette du BP au 31 décembre	**15 000**	**15 000**	**4 809 667**	**4 580 318**	**4 363 168**	**4 143 178**
- Trésorerie nette hors compte de rattachement avec les BA	16 657 952	13 169 590	4 047 456	4 854 768	5 647 253	10 809 261
= Encours de dette du BP net de la trésorerie hors compte de rattachement BA	- 16 642 952	- 13 154 590	762 210	- 274 450	- 1 284 085	- 6 666 083

Source : chambre régionale des comptes Grand Est

Compte tenu de la variation importante de la CAF brute, la capacité de désendettement en années (CAF brute/dette) ne permet pas une analyse pertinente, son évolution étant erratique de 165 années en 2016 à 1,7 année en 2018.

8.5 L'évolution du fonds de roulement

Le fonds de roulement net global s'est dégradé chaque année passant de 17,4 M€ en 2013 à 4,6 M€ en 2017. Cette baisse résulte de sa mobilisation continue pour un total de plus de 11 M€ afin de financer les investissements.

En 2018, il a été partiellement reconstitué à 11,2 M€.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

Tableau 17 : Fonds de roulement

Au 31 décembre en €	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Dotations et réserves	20 097 057	22 001 425	18 293 082	20 236 600	18 600 803	20 251 637
+/- Résultat d'exploitation	1 865 518	- 3 711 155	- 339 151	- 2 080 885	834 511	4 462 683
+ Subventions d'investissement	1 447 244	1 626 281	2 347 449	2 908 725	1 581 541	1 146 388
dont subventions d'investissement assorties d'un cahier des charges pour un service public spécifique	*1 122 732*	*1 163 892*	*1 163 892*	*1 163 892*	*0*	*0*
+ Provisions pour risques et charges	0	0	0	0	0	36 610
= Ressources propres élargies	**23 409 819**	**19 916 552**	**20 301 380**	**21 064 440**	**21 016 854**	**25 897 318**
+ Dettes financières (hors obligations)	15 000	15 000	4 809 667	4 580 318	4 363 168	4 143 178
= Ressources stables (E)	**23 424 819**	**19 931 552**	**25 111 046**	**25 644 758**	**25 380 022**	**30 040 497**
Immobilisations propres nettes (hors en cours)	5 877 608	6 040 205	17 754 825	18 211 304	17 212 243	15 067 782
dont immobilisations incorporelles	*631 921*	*696 385*	*290 936*	*458 974*	*1 249 183*	*1 831 398*
dont immobilisations corporelles	*4 527 639*	*4 625 773*	*16 745 841*	*16 994 042*	*15 133 620*	*12 530 952*
dont immobilisations financières	*718 048*	*718 048*	*718 048*	*758 288*	*829 440*	*705 432*
+ Immobilisations en cours nettes des immos reçues	55 873	161 924	1 132 911	2 395 061	3 479 438	3 766 168
= Emplois immobilisés (F)	**5 933 481**	**6 202 130**	**18 887 737**	**20 606 365**	**20 691 681**	**18 833 950**
= Fonds de roulement net global (FRNG) (E-F)	**17 491 338**	**13 729 422**	**6 223 310**	**5 038 394**	**4 688 342**	**11 206 547**
en nombre de jours de charges courantes	*293,4*	*177,4*	*92,8*	*74,2*	*75,6*	*219,9*

Source : chambre régionale des comptes Grand Est

8.6 Le besoin en fonds de roulement net global (BFRNG) et la trésorerie au 31 décembre

Le besoin en fonds de roulement net global, qui intègre les dettes et créances sur l'Etat et les collectivités, a été positif en 2013 à 0,8 M€, en 2014 à 0,6 M€ et a atteint 2,1 M€ en 2015 avant de s'établir à 0,2 M€ en 2016. Il a été fortement négatif en 2017 (- 958 912 €) ce qui a alimenté cette année-là la trésorerie. En 2018, il est redevenu positif à 0,4 M€.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

Tableau 18 : Besoin en fonds de roulement net global

En €	2013	2014	2015	2016	2017	2018
+ Redevables et comptes rattachés	0	217	308	10 065	10 065	10 409
dont clients	*0*	*0*	*308*	*10 065*	*10 065*	*10 409*
- Encours fournisseurs	103 816	76 180	220 619	36 510	55 308	92 474
dont fournisseurs d'immobilisations	*39 324*	*45 092*	*195 391*	*4 239*	*0*	*0*
= Besoin en fonds de roulement de gestion	**- 103 816**	**- 75 963**	**- 220 311**	**- 26 445**	**- 45 243**	**- 82 066**
en nombre de jours de charges courantes	*- 1,7*	*- 1*	*- 3,3*	*- 0,4*	*- 0,7*	*- 1,6*
- Autres dettes et créances sur Etat et collectivités (subventions à recevoir, opérations particulières, charges à payer)	- 1 707 921	- 1 601 857	- 3 286 186	- 510 540	859 925	- 443 079
- Autres dettes et créances	770 720	966 061	890 022	300 470	53 743	- 36 272
= Besoin en fonds de roulement global	**833 385**	**559 832**	**2 175 853**	**183 625**	**- 958 912**	**397 285**
en nombre de jours de charges courantes	*14*	*7,2*	*32,4*	*2,7*	*- 15,5*	*7,8*

Source : chambre régionale des comptes Grand Est

La trésorerie nette au 31 décembre, différence entre le fonds de roulement net global et le besoin en fonds de roulement net global, était de 16,6 M€ en 2013. D'un montant de 4 M€ en 2015, elle atteint en 2017 le montant de 5,6 M€ grâce à un BFRNG négatif.

Tableau 19 : Trésorerie

Au 31 décembre en €	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fonds de roulement net global	17 491 338	13 729 422	6 223 310	5 038 394	4 688 342	11 206 547
- Besoin en fonds de roulement global	833 385	559 832	2 175 853	183 625	-958 912	397 285
=Trésorerie nette	**16 657 952**	**13 169 590**	**4 047 456**	**4 854 768**	**5 647 253**	**10 809 261**
en nombre de jours de charges courantes	*279,4*	*170,1*	*60,3*	*71,5*	*91*	*212,1*
dont trésorerie active	*16 657 952*	*13 169 590*	*4 047 456*	*4 854 768*	*5 647 253*	*10 809 262*

Source : chambre régionale des comptes Grand Est

La chambre note que la baisse de la trésorerie nette reflète la dégradation continue du fonds de roulement pour les exercices antérieurs à 2017. Fin 2018, la trésorerie était remontée à 10,8 M€ à la suite de l'amélioration du fonds de roulement net global.

*****

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

ANNEXE 1 : Les modifications apportées par les avenants

N°	Date	Dispositions ayant des implications financières
1	08/07/2014	- versement mensuel de la taxe sur les salaires ; - modification des modalités de règlement de l'intégration tarifaire ; - augmentation du nombre de véhicules faisant l'objet d'une subvention d'investissement en 2015 (36 au lieu 18), le nombre de véhicules subventionnés en 2014 restant inchangé (18).
2	23/10/2014	Forfaitisation de la compensation tarifaire à 0,5 M€ mensuel (soit 6 M€ par an).
3	19/12/2014	Mise à jour de la formule d'indexation.
4	29/06/2014	Diminution du nombre de véhicules faisant l'objet d'une subvention d'investissement (uniquement 18 en 2014).
5	13/10/2015	Investissement à la charge de l'exploitant : suppression à l'article 22.1 de la référence au matériel roulant à partir de 2015.
6	29/03/2016	Mise à jour de l'inventaire des biens.
7	23/10/2017	Mise à jour de l'inventaire des biens (achat de 38 véhicules par le SMiTU en 2015).
8	16/04/2017	Diminution du montant forfaitaire de la compensation tarifaire à 3,2 M€ TTC pour l'année 2018. Mise en place d'une compensation tarifaire sur la base d'une activité réelle à partir de 2019.
9	08/04/2019	Diminuer le montant de la SFE, le nombre de kilomètres commerciaux, et redéfinir les attributions de l'AOM et de l'exploitant en matière de marketing, détermination de l'offre et prise en charge des investissements.

Source : Avenants au COSP

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

ANNEXE 2 : Paiements réalisés du SMiTU à Trans Fensch

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Lignes urbaines						
SFE	12 112 571,68 €	13 683 700,00 €	13 574 229,40 €	14 395 479,99 €	13 921 511,79 €	12 884 396,14 €
COMPENS.TARIF.	5 312 853,00 €	6 000 000 €	6 000 000 €	6 000 000 €	6 000 000 €	3 200 000 €
INTEGRAT.TARIF.	80 067,28 €	64 550,36 €	72 091,90 €	31 492,50 €	0 €	0 €
TAXE SALAIRES	469 544,00 €	444 006 €	358 634 €	425 725 €	436 867 €	364 731 €
3EME ENFANT SUB.	8 860,00 €	9 603,60 €	3 000 €	- 96 €	2 228 €	2 856 €
SCOLAIRES 54	2 651,76 €	1 795,68 €	443,76 €	1 910 €	- 981,20 €	3 715,20 €
TRANSPORT PMR	0 €	156 049,49 €	129 640,03 €	241 374,86 €	209 527,88 €	188 028,88 €
CITELO	0 €	4 500 €	23 615,39 €	9 041,64 €	7 360,79 €	15 870,34 €
Sous-Total :	**17 986 547,72 €**	**20 364 205,13 €**	**20 161 654,48 €**	**21 104 927,99 €**	**20 576 514,26 €**	**16 659 597,56 €**
Evolution N/N-1	- 6,9 %	13,2 %	- 1 %	4,7 %	- 2,5 %	- 19 %
Lignes Transfrontalières						
LIGNE 302	356 913,55 €	374 439,14 €	379 430,87 €	337 726,52 €	150 894,04 €	0 €
LIGNE 303	629 305,68 €	802 986,93 €	775 302,31 €	688 925,58 €	311 613,55 €	0 €
LIGNE 323	654 363,07 €	702 321,55 €	730 946,74 €	53 276,36 €	0 €	0 €
Sous-Total lignes Transfrontalières	1 640 582,30 €	1 879 747,62 €	1 885 679,92 €	1 079 928,46 €	462 507,59 €	0 €
Evolution N/N-1	46,8 %	14,6 %	0,3 %	- 42,7 %	- 57,2 %	
Total Général :	**19 627 130,02 €**	**22 243 952,75 €**	**22 047 334,40 €**	**22 184 856,45 €**	**21 039 021,85 €**	**16 659 597,56 €**
Evolution N/N-1	- 3,9 %	13,3 %	- 0,9 %	0,6 %	- 5,2 %	- 20,8 %

Sources : SMiTU

ANNEXE 3 : Fiabilité des comptes

Tableau 1 : Immobilisations 2013 – 2018 (en euros)

Comptes	Années							
	2013		2014		2015			
	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie		
2031 Frais d'étude	460 350,80	732 960,59	732 960,59	815 191,70	815 191,70	491 845,51		
204 Subventions d'équipement	0	0	0	0	0	0		
21 Immob. Corporelles	8 965 556,57	9 243 788,90	9 243 788,90	9 895 509,73	9 895 509,73	22 657 033,24		
23 Immob. En cours	86 308,69	55 873,18	55 873,18	161 924,39	161 924,39	1 132 911,40		
Comptes	Années							
	2016		2017		2018		Différence 2013-2017	
	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie	Montant	%
2031 Frais d'étude	491 845,51	756 641,67	756 641,67	1 490 107,11	1 490 107,11	1 882 168,93	1 421 818,13	193,98 %
204 Subventions d'équipement	0	0	0	0	0	0	0	
21 Immob. Corporelles	22 657 033,24	24 728 247,72	24 728 247,72	24 823 264,43	24 823 264,43	24 998 609,85	16 033 053,28	173,40 %
23 Immob. En cours	1 132 911,40	2 395 061,26	2 395 061,26	3 479 437,69	3 479 437,69	3 766 167,94	3 679 859,25	6586,02 %

Source : SMITU

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I...
Application agréée E-legalite.com

Tableau 2 : Opérations d'ordre (en €)

	2013			2014			2015			2016			2017			2018		
	040	042	Ecart	040	042	Ecart	040	042	Ecart	040	042	Ecart	040	042	Ecart	040	042	Ecart
Opérations d'odre de transfert																		
Prévisions																		
Dép. d'invest.			0			0			0	168 065,49		0	1 351 116,92		0	435 153,22		0
Rec. D'exploit.											168 065,49			1 351 116,92			435 153,22	
Rec. d'invest.	585 169,81		0	600 000		0	2 441 732,18		0	2 533 047,19		0	2 074 561,45		0	3 264 836,79		0
Dép. d'exploit.		585 169,81			600 000			2 441 732,18			2 533 047,19			2 074 561,45			3 264 836,79	
Réalisations																		
Dép. d'invest.			0			0	0		0	168 065,49		0	1 351 116,92		0	435 153,22		0
Rec. d'exploit.								0			168 065,49			1 351 116,92			435 153,22	
Rec. d'invest.	570 145,45		0	599 501,17		0	794 703,75		0	2 521 584,57		0	2 055 931,36		0	3 239 051,26		0
Dép. d'exploit.		570 145,45			599 501,17			794 703,75			2 521 584,57			2 055 931,36			3 239 051,26	
	021	023	Ecart	021	023	Ecart	021	023	Ecart	021	023	Ecart	021	023	Ecart	021	023	Ecart
Virement de la section d'exploit.																		
Prévisions																		
Rec. d'invest.	8 045 401,25		0	9 938 593,58		0	7 728 416,98		0	4 700 658,86		0	2 032 022,53		0	7 452 972,39		0
Dép. d'exploit.		8 045 401,25			9 938 593,58			7 728 416,98			4 700 658,86			2 032 022,53			7 452 972,39	
	041	041	Ecart	041	041	Ecart	041	041	Ecart	041	041	Ecart	041	041	Ecart	041	041	Ecart
Opérations patrimoniales																		
Prévisions																		
Rec. d'invest.	65 687,89		0	1 220,05		0	357 858,64		0	39 672,32		0	0		0	5 400,		
Dép. d'invest.		65 687,89			1 220,05			357 858,64			39 672,32			0			5 400,00	

Source : comptes de gestion

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_1

Tableau 3 : Taux d'exécution de la section d'exploitation (en €)

Dépenses de fonctionnement	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Chapitre 011						
Budget primitif	596 416	472 595,84	859 437	821 739,11	789 445,78	516 753,67
Total des crédits ouverts	596 416	535 625,84	826 015,54	1 021 119,24	544 742,21	613 453,67
Réalisations (mandats émis)	323 005,77	251 848,93	313 265,72	538 912,61	391 431,51	362 691,77
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)	**54,2 %**	**53,3 %**	**36,5 %**	**65,6 %**	**49,6 %**	**70,2 %**
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)	**54,2 %**	**47 %**	**37,9 %**	**52,8 %**	**71,9 %**	**59,1 %**
Chapitre 012						
Budget primitif	699 173	700 000	803 527	810 000	755 715,44	761 365,44
Total des crédits ouverts	699 173	700 000	803 527	810 000	774 715,44	504 065,44
Réalisations (mandats émis)	475 402,25	462 513,06	498 104,14	489 765,59	524 531,95	457 087,49
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)	**68 %**	**66,1 %**	**62 %**	**60,5 %**	**69,4 %**	**60 %**
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)	**68 %**	**66,1 %**	**62 %**	**60,5 %**	**67,7 %**	**90,7 %**
Chapitre 014						
Budget primitif	40 000	40 000	40 000	40 000	65 000	40 000
Total des crédits ouverts	40 000	40 000	40 000	40 000	163 366	40 000
Réalisations (mandats émis)	27 590,08	33 525,99	37 468,47	23 385,30	125 334,35	3 648
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)	**69 %**	**83,8 %**	**93,7 %**	**58,5 %**	**192,8 %**	**9,1 %**
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)	**69 %**	**83,8 %**	**93,7 %**	**58,5 %**	**76,7 %**	**9,1 %**
Chapitre 65						
Budget primitif	28 803 980,73	25 867 325	24 627 727,80	23 108 175	24 385 148,53	17 870 697,30
Total des crédits ouverts	28 824 980,73	27 742 560	24 627 727,80	24 107 155,31	23 865 374,19	18 002 697,40
Réalisations (mandats émis)	20 986 267,19	27 542 086,11	23 679 974,74	23 706 198,15	21 700 008,73	17 748 930,63
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)	**72,9 %**	**106,5 %**	**96,2 %**	**102,6 %**	**89 %**	**99,3 %**
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)	**72,8%**	**99,3 %**	**96,2 %**	**98,3 %**	**90,9 %**	**98,6 %**

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

Chapitre 66						
Budget primitif	0	0	0	62 500	136 631,67	55 651,63
Total des crédits ouverts	0	0	32 000	62 500	169 332,71	55 651,63
Réalisations (mandats émis)	0	0	15 755,40	61 288,55	58 488,39	55 651,63
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)				**98,1 %**	**42,8 %**	**100 %**
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)			**49,2 %**	**98,1%**	**34,5 %**	**100 %**
Chapitre 67						
Budget primitif	0	0	0	7 506	0	0
Total des crédits ouverts	174 000	0	1 421,46	8 927,46	701 255	79,34
Réalisations (mandats émis)	173 801,04	0	0	8 783,46	659 213,23	79,34
Taux de réalisation (% de réalisation/Budget primitif)				**117 %**		
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)	**99,9 %**		**0 %**	**98,4 %**	**94 %**	**100 %**
Chapitre 68						
Budget primitif	0	0	0	0	661 598,45	0
Total des crédits ouverts	0	0	0	0	355 444,45	36 610
Réalisations (mandats émis)	0	0	0	0	0	36 610
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)					**0 %**	
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)					**0 %**	**100 %**
Recettes de fonctionnement	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Chapitre 013						
Budget primitif	0	0	0	0	0	0
Total des crédits ouverts	0	0	15 000	16 990	9 605,08	0
Réalisations (titres émis)	21 134,03	4 482,63	26 967,64	27 461,88	25 286,93	26 534,53
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)						
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)			**179,8 %**	**161,6 %**	**263,3 %**	
Chapitre 70						
Budget primitif	0	0	15 000	0	0	0
Total des crédits ouverts	0	0	0	0	0	0
Réalisations (titres émis)	0	0	0	0	0	0

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)			**0 %**			
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)						
Chapitre 73						
Budget primitif	17 700 000	16 600 000	17 000 000	17 000 000	17 000 000	17 000 000
Total des crédits ouverts	17 700 000	16 600 000	17 000 000	17 000 000	17 000 000	17 000 000
Réalisations (titres émis)	16 612 631,06	17 633 487,96	17 250 477,86	17 159 528,88	17 320 399,62	17 267 852,26
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)	**93,9 %**	**106,2 %**	**101,5 %**	**100,9 %**	**101,9 %**	**101,6 %**
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)	**93,9 %**	**106,2 %**	**101,5 %**	**100,9 %**	**101,9 %**	**101,6 %**
Chapitre 74						
Budget primitif	7 329 359,79	7 329 223,79	7 332 330	7 332 567,04	7 327 723,79	7 516 941,78
Total des crédits ouverts	7 329 359,79	7 329 223,79	7 332 330	7 332 567,04	7 331 223,79	7 516 941,78
Réalisations (titres émis)	7 332 079,80	7 332 125,72	7 332 510,80	7 334 266,04	6 992 951,46	7 522 895,74
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**95,4 %**	**100,1 %**
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**95,4 %**	**100,1 %**
Chapitre 75						
Budget primitif	0	227 190	180 000	178 150	4 594 111,99	58 013,36
Total des crédits ouverts	179 405,76	227 190	180 000	278 930	297 764,33	58 013,36
Réalisations (titres émis)	235 076,88	178 366,59	366 389,75	323 454,38	310 459,32	634 644,73
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)		**78,5 %**	**203,6 %**	**181,6 %**	**6,8 %**	**1094 %**
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)	**131 %**	**78,5 %**	**203,6 %**	**116 %**	**104,3 %**	**1094 %**
Chapitre 76						
Budget primitif	0	0	0	0	0	0
Total des crédits ouverts	0	0	0	0	0	0
Réalisations (titres émis)	0	0	0	0	0	0
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)						
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)						
Chapitre 77						
Budget primitif	0	0	284 300	2 242 382,50	1 493 846,00	206 680

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

Total des crédits ouverts	221 527,16	0	284 300	2 493 322,50	748 456,18	320 303,23
Réalisations (titres émis)	220 807,56	29 857,69	23 775,61	256 256,23	349 236,12	379 353,14
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)			**8,4 %**	**11,4 %**	**23,4 %**	**183,6 %**
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)	**99,7 %**		**8,4 %**	**10,3 %**	**46,7 %**	**118,4 %**

Source : comptes administratifs

Tableau 4 : Taux d'exécution de la section d'investissement (en €)

Dépenses d'investissement	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Chapitre 20						
Budget primitif (vote+RAR)	879 840,39	544 003,12	2 497 905,20	4 734 528,00	1 819 142,07	2 144 480,32
Total des crédits ouverts	919 840,39	710 593,12	1 795 505,20	10 838 954,70	8 236 180,57	130 480,32
Réalisations (mandats émis)	371 826,98	110 629,90	44 744,93	305 496,14	866 769,82	8 565,88
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)	**42,3 %**	**20,3 %**	**1,8 %**	**6,5 %**	**47,7 %**	**0,4 %**
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)	**40,4 %**	**15,6 %**	**2,5 %**	**2,8 %**	**10,5 %**	**6,6 %**
Chapitre 204						
Budget primitif (vote+RAR)	0	0	0	0	0	0
Total des crédits ouverts	0	0	0	0	0	0
Réalisations (mandats émis)	0	0	0	0	0	0
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)						
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)						
Chapitre 21						
Budget primitif (vote+RAR)	671 841,78	1 144 057,37	14 488 010,42	3 108 810,48	3 550 682,14	896 703,70
Total des crédits ouverts	628 646,14	1 144 057,37	11 729 893,60	3 108 810,48	539 068,83	147 323,70
Réalisations (mandats émis)	147 439,67	636 739,92	9 955 000,62	1 864 973,46	95 016,71	5 216,53
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)	**22 %**	**55,7 %**	**68,7 %**	**60 %**	**2,7 %**	**0,6 %**

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I

Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)	**23,5 %**	**55,7 %**	**84,9 %**	**60 %**	**17,6 %**	**3,5 %**
Chapitre 23						
Budget primitif (vote+RAR)	9 045 723,79	14 391 033,76	11 578 281,02	15 980 852,23	920 833,33	7 287 028,92
Total des crédits ouverts	9 005 723,79	12 286 178,76	11 578 291,02	9 225 707,63	8 238 611,38	22 371,15
Réalisations (mandats émis)	34 829,26	120 780	670 694,72	2 029 503,16	1 084 376,43	14 521,29
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)	**0,4 %**	**0,8 %**	**5,8 %**	**12,7 %**	**117,8 %**	**0,2 %**
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)	**0,4%**	**1 %**	**5,8 %**	**22 %**	**13,2 %**	**64,9 %**
Opérations d'équipement						
Budget primitif (vote+RAR)	0	0	0	216	0	0
Total des crédits ouverts	0	0	3 353 116,61	0	0	10 240 775,02
Réalisations (mandats émis)	0	0	2 831 430,63	0	0	1 146 599,32
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)				**0%**		
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)			**84,4 %**			**11,2 %**
Chapitre 10						
Budget primitif (vote+RAR)	0	0	0	0	0	0
Total des crédits ouverts	0	0	0	0	0	0
Réalisations (mandats émis)	0	0	0	0	0	0
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)						
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)						
Chapitre 13						
Budget primitif (vote+RAR)	0	0	0	0	0	0
Total des crédits ouverts	0	0	0	0	0	0
Réalisations (mandats émis)	0	0	0	0	0	0
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)						
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)						
Chapitre 16						
Budget primitif (vote+RAR)	0	0	0	214 349	1 137 179,09	219 989,44
Total des crédits ouverts	0	0	107 000	229 349	544 339,28	219 989,44
Réalisations (mandats émis)	0	0	53 153,44	229 348,19	217 150,50	219 989,44

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_1_

Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)				**107 %**	**19,1 %**	**100 %**
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)			**49,7 %**	**100 %**	**39,9 %**	**100 %**
Chapitre 26						
Budget primitif (vote+RAR)	170 304	142 304	142 304	181 044	0	3 200
Total des crédits ouverts	572 304	142 304	142 304	185 904	145 664	3 200
Réalisations (mandats émis)	397 120	0	0	40 240	71 152	0
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)	**233,2 %**	**0 %**	**0 %**	**22 %**		**0 %**
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)	**69,4 %**	**0 %**	**0 %**	**21,7 %**	**48,9 %**	**0 %**
Chapitre 27						
Budget primitif (vote+RAR)	0	0	0	0	0	206 680
Total des crédits ouverts	0	0	0	0	0	206 680
Réalisations (mandats émis)	0	0	0	0	0	206 680
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)						**100 %**
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)						**100 %**
Recettes d'investissement	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Chapitre 13						
Budget primitif (vote+RAR)	1 527	1 611 906,75	11 610 509,25	10 949 341,72	0	0
Total des crédits ouverts	94 444,44	1 611 906,75	11 610 509,25	10 949 341,72	10 220 000,00	0
Réalisations (titres émis)	10 900,93	179 037,45	721 167,53	729 341,72	0	0
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)	**713,9 %**	**11,1 %**	**6,2 %**	**6,7 %**		
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)	**11,5 %**	**11,1 %**	**6,2 %**	**6,7 %**	**0 %**	
Chapitre 16						
Budget primitif (vote+RAR)	0	0	4 847 819,71	5 000 000	3 157 563,24	0
Total des crédits ouverts	0	0	4 847 819,71	5 000 000	3 157 563,24	0
Réalisations (titres émis)	0	0	4 847 820	0	0	0
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)			**100 %**	**0 %**	**0 %**	
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)			**100 %**	**0 %**	**0 %**	
Chapitre 10						

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_1_

Budget primitif (vote+RAR)	0	41 661	37 811,22	143 967	648 131,48	639 777,23
Total des crédits ouverts	59 954	41 661	37 811,22	143 967	445 087,81	639 777,23
Réalisations (titres émis)	119 596,63	38 850,58	2 811,22	2 282 669,57	445 088,05	816 323,63
Taux de réalisation (% de réalisation/budget primitif)		**93,3 %**	**7,4 %**	**1585,6 %**	**68,7 %**	**127,6 %**
Taux de réalisation (% de réalisation/crédits ouverts)	**199,5 %**	**93,3 %**	**7,4 %**	**1585,6 %**	**100 %**	**127,6 %**

Source : comptes administratifs

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

ANNEXE 4 : GLOSSAIRE

AO : autorité organisatrice

AOM : autorité organisatrice de mobilité

AOT : autorité organisatrice de transport

AOTU : autorité organisatrice de transport urbain

AP/CP : autorisation de programme/crédit de paiement

BEI : banque européenne d'investissement

BFRG : besoin en fonds de roulement global

BHNS : bus à haut niveau de service

CA : compte administratif

CAF : capacité d'autofinancement

CAO : commission d'appel d'offres

CCSPL : commission consultative des services publics locaux

CoDERST : conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques

CGCT : code général des collectivités territoriales

CNIL : commission nationale de l'informatique et des libertés

COSP : contrat d'obligation de service public

CP : crédits de paiement

CS : conseil syndical

DGCL : direction générale des collectivités locales

DIRIGE : dispositif d'intervention régional d'intermodalité Grand Est

DREAL : direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

DSP : délégation de service public

EBE : excédent brut d'exploitation

EPIC : établissement public à caractère industriel et commercial

EPCI : établissement public de coopération intercommunale

ETPT : équivalent temps plein annuel travaillé

FRNG : fonds de roulement net global

GIE : groupement d'intérêt économique

HLP : haut le pied

ICNE : intérêts courus non échus

INSEE : institut national de la statistique et des études économiques

LOM : loi d'orientation des mobilités

LOTI : loi d'orientation des transports intérieurs

JORF : journal officiel de la République française

MAPTAM : loi de modernisation de l'action publique territoriale et affirmation des métropoles

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

MOE : maitrise d'œuvre

MOP : maitrise d'œuvre privée

NOTRè : nouvelle organisation territoriale de la République

PDU : plan de déplacements urbains

P+R : parking/relais

PMR : personne à mobilité réduite

PTU : périmètre de transport urbain

QSR : qualité du service rendu

RD : route départementale

ROB : rapport d'orientation budgétaire

ROSP : règlement sur les obligations de service public

SA : société anonyme

SAEM : société anonyme d'économie mixte

SAS : société par actions simplifiées

SDIS : service d'incendie et de secours

SAEM : société anonyme d'économie mixte

SCOT : schéma de cohérence territoriale

SFE : subvention forfaitaire d'exploitation

SITCOVAF : syndicat intercommunal des transports concédés de la vallée de la Fensch

SMiTU : syndicat mixte des transports urbains

SPL : société publique locale

SRU : solidarité et renouvellement urbain

SYDELON : syndicat mixte de transport et de traitement des déchets ménagers et assimilés de Lorraine Nord

TCSP : transports collectifs en site propre

TPMR : transport de personne à mobilité réduite

TER : transport express régional

VT : versement transport

VTA : versement transport additionnel

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

smitu
THIONVILLE ❯ FENSCH

CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES
GRAND EST
ENREGISTRE LE :
22 SEP. 2021
COURRIER ARRIVE

Yutz, le 24 septembre 2021

Chambre Régionale des Comptes
Grand Est
3-5, rue de la Citadelle
57000 METZ

Recommandée avec AR :

Le Président

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 26 Août 2021, vous m'avez fait parvenir le rapport d'observations définitives des exercices 2013 à 2019 du SMiTU. Conformément aux dispositions de l'article L.243-5 du code des juridictions financières, je vous adresse ma réponse écrite.

Dans ce document, vous faites remarquer le manque de contrôle de la Société Publique Locale (SPL) Trans Fensch. Je tiens à faire remarquer que vos services n'ont pas mené son contrôle à son terme, il aurait peut-être été bon que nous ayons de votre part un rapport complet sur la SPL.

Depuis le 25 octobre 2017, date de mon élection comme Président du SMiTU, j'ai continue l'action du Président précédent, Monsieur MIZZON, pour rationaliser les coûts de la SPL, redonner à l'AOMD ses prérogatives et donner une meilleure lisibilité aux flux financiers, comme par exemple le paiement de la compensation tarifaire au réel.

Toutes les remarques comptables faites pendant le contrôle ont été immédiatement corrigées et la preuve de la correction a été donnée avant que le rapport provisoire ait été fait.

Concernant le projet de Bus à Haut Niveau de Service, s'il a souffert des changements de gouvernances, il est désormais défini et financé. La loi sur la transition énergétique nous a contraint de le modifier. La prise en compte de la nouvelle motorisation propre a fait évoluer le projet de centre de maintenance. Le versement mobilité quant à lui est affecté en section d'investissement pour financer ce projet.

SMITU THIONVILLE-FENSCH
1A, avenue Gabriel Lippmann
57970 YUTZ
Tél : 03 82 57 18 19
Fax : 03 82 59 08 21
Mail : secretariat@smitu.fr
Site : www.smitu.fr

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

Je ne peux que regretter le changement de magistrat en cours de contrôle, ce qui a contribué à l'allongement des délais et la modification de certaines conclusions dans le rendu définitif.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations respectueuses.

Le Président

Roger SCHREIBER

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES
GRAND EST
ENREGISTRÉ LE
27 SEP. 2021
COURRIER ARRIVÉE
GREFFE
N° 21-0952

Monsieur Jean-Marie MIZZON
9, rue des Lilas
57 970 BASSE-HAM

CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES
GRAND EST
ENREGISTRE LE :
27 SEP. 2021
COURRIER ARRIVE

Basse-Ham, 22 septembre 2021

Dossier suivi par : Carine COUNOT, Greffière
Réf. GR 21 - 1481

Objet : notification des observations définitives relatives au contrôle des comptes et de la gestion du syndicat mixte des transports urbains Thionville-Fensch (SMITU Thionville-Fensch)

Lettre recommandée avec accusé de réception

Monsieur le Président,

En réponse à votre courrier du 26 août 2021, m'invitant à vous faire part d'éventuelles réactions que suscite de ma part la notification des observations définitives relatives au contrôle des comptes et de la gestion du syndicat mixte des transports urbains Thionville-Fensch, j'ai l'honneur de vous adresser les éléments ci-dessous. Je vous confirme néanmoins que, n'étant plus aux affaires, ni ne possédant plus aucun dossier, certaines dates ou certains chiffres peuvent manquer de précision.

- J'ai exercé la fonction de président du SMITU pendant un peu plus de 15 mois, soit du 12 juillet 2016 au 25 octobre 2017.
  Durant cette période, j'ai concentré mon effort sur l'opérationnel, tant il était urgent de redresser fortement une trajectoire mortifère, particulièrement en matière financière et budgétaire.
  Les principales décisions que j'ai proposées ou initiées vont dans ce sens. Elles sont rappelées ci-après.

- L'une des premières décisions que j'ai prise a été de demander à mes services de réaliser un état détaillé de notre situation financière et une projection pluriannuelle des investissements votés, pour mesurer notre capacité à les réaliser et sous quelles conditions. Je l'avais sollicité à plusieurs reprises de mon prédécesseur, dont j'étais un de ses vice-présidents, et notamment à l'occasion de réunions du Bureau, mais sans succès.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

- Mes services m'ont donc produit cet état. Il reprenait la situation depuis 2010, année de l'instauration du versement transport majoré, (le VT passait ainsi de 1% à 1,75%, soit un gain de quelque 6 M€/an) et se projetait dans un avenir à court et moyen terme, pour vérifier le caractère soutenable du financement des projets déjà votés, en particulier le projet majeur, à savoir le TCSP (ou BHNS).

- Cet état a clairement mis en exergue que les comptes annuels du SMITU les plus récents étaient déficitaires, y compris en y intégrant le VT majoré ; c'est à dire que le VT, cumulé avec le VT majoré, ne suffisait plus à équilibrer le fonctionnement « normal » du syndicat, alors même qu'il devait être affecté au TCSP.

- Néanmoins, le syndicat affichait des résultats cumulés positifs, car il profitait du stock d'excédents de VT majoré, enregistré dans les premières années, de 2010 à 2013 notamment. Cependant, ce stock d'excédents avait fondu comme neige au soleil.

- Quand je suis arrivé à la présidence, le VT majoré cumulé, qui aurait dû s'élever à plusieurs dizaines de millions d'euros, n'était plus que de l'ordre de 4 à 5 M€. Clairement, il finançait d'autres dépenses que ce pourquoi il avait été instauré.

- Sur la base de ce constat alarmant, j'ai proposé au comité syndical de ne plus engager de dépenses nouvelles mais de nous recentrer sur le seul transport urbain pour faire des économies.

- D'abord en nous retirant du transport transfrontalier, qui avait été mis en place par le SMITU dans les dernières années du mandat précédent. Il ne s'agissait pas de nier l'intérêt de ce transport, eu égard aux importants problèmes de mobilité en direction du Luxembourg, mais nous n'avions pas les moyens de l'assumer. Et le VT majoré n'était pas destiné à cela.

- Pour ce faire, nous sommes rapprochés du ministère luxembourgeois compétent (MDDI, ministère du développement durable et des infrastructures) qui portait déjà une large part du transport frontalier par autocar, afin d'obtenir qu'il se substitue à nous, car le besoin était réel, mais pas les moyens. Ce qu'il a fini par accepter et aujourd'hui, le SMITU s'est totalement retiré de cette activité, sans que les travailleurs frontaliers n'en soient pénalisés.

- Parallèlement, nous avons rencontré, à plusieurs reprises également, les responsables de l'entreprise de transport luxembourgeoise Vandivinit, afin de lui proposer d'embaucher prioritairement des chauffeurs de Trans-Fensch, laquelle exploitait à perte des lignes transfrontalières conventionnées par le ministère luxembourgeois. Plusieurs chauffeurs ont ainsi accepté de changer d'employeur, mais je suis incapable de vous en donner aujourd'hui le nombre exact.

- L'autre source d'économie a consisté à repenser le réseau. C'est un travail de plus longue haleine et qui suscite de nombreux mécontentements au sein des usagers et chez certains élus. Nous l'avons néanmoins entamé et je sais qu'aujourd'hui il se poursuit.

- D'autres pistes avaient été envisagées pour retrouver des marges de manœuvre. En 2014 ou 2015, un lot de bus avait été acheté et financé sur fonds propres à hauteur de près de 10 M€. Sous ma présidence, nous avions sollicité la DDFIP pour essayer de convertir

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

rétroactivement cette somme en emprunt, mais nous n'y avons pas été autorisés. Toujours pour retrouver des marges de manœuvre, nous avons essayé de revendre les locaux du siège achetés cash, à la même période que les bus, pour environ 1,8 M€. Toutefois nous nous sommes rendu compte que la revente n'aurait pas permis de récupérer le montant auquel ils avaient été acquis.

- A l'automne 2016, j'avais saisi la DDFIP, pour qu'elle me donne son avis sur notre capacité à supporter le financement du TCSP. On parlait à l'époque d'un investissement de 140 M€. Lorsque j'ai quitté la présidence je n'avais pas eu son rapport, mais les commentaires auxquels j'ai eu droit dans le cadre des travaux préparatoires n'auguraient rien de positif.

- Début 2017, j'ai également saisi votre Chambre dans le même but.

La courte durée de ma présidence, qui correspond à peine à un quart de mandat, avec pas même un exercice budgétaire entier, ne m'a pas permis d'améliorer certaines procédures que je n'avais certes pas mises en place, mais dont je reconnais qu'elles étaient perfectibles.

Voilà les éléments dont je tenais à vous faire part.

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

Jean-Marie MIZZON

Monsieur le Président
CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES GRAND EST
4-5 rue de la Citadelle
57000 METZ

REÇU EN PREFECTURE
le 30/11/2021
Application agréée E-legalite.com
99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_

« La société a le droit de demander compte
à tout agent public de son administration »
Article 15 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen

L'intégralité de ce rapport d'observations définitives
est disponible sur le site internet
de la chambre régionale des comptes Grand Est :
www.ccomptes.fr/fr/crc-grand-est

Chambre régionale des comptes Grand Est
3-5, rue de la Citadelle
57000 METZ
Tél. : 03 54 22 30 49
www.ccomptes.fr/fr/crc-grand-est